

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Navi multipurpose/heavy lift: per Drewry la ripresa si farà attendere un altro anno

Nicola Capuzzo · Friday, April 10th, 2020

Le ultime previsioni di Drewry sul mercato delle navi multipurpose e heavylift dicono che, se l'epidemia di Coronavirus sarà contenuta, dall'ultimo trimestre di quest'anno l'attesa crescita della domanda di breakbulk e project cargo tornerà a palesarsi, anche se rimarrà molto debole. Nel suo ultimo rapporto Multipurpose Shipping Forecaster, la società di analisi di mercato presenta tre diversi scenari alternativi a seconda di come l'epidemia e l'economia globale si svilupperanno nel corso del secondo trimestre dell'anno in corso. Questi vanno dal più ottimistico, piuttosto favorevole e secondo il quale l'economia globale si riprenderà nella seconda metà dell'anno e con esso la domanda di carichi da spedire via mare, a uno scenario negativo in cui la diffusione del Covid-19 non sarà contenuto nel 2020 portando a una recessione globale. Vi è poi uno scenario base, vale a dire quello intermedio che prevede una ripresa economica globale negli ultimi mesi del 2020

Quel che appare certo è che qualsiasi ripresa prevista per metà 2020 sarà ritardata a causa della domanda di trasporto per navi break bulk e heavy lift a seguito della crisi innescata e dai conseguenti effetti sul prezzo del petrolio che è crollato. Due fattori come il virus Covid-19 e il prezzo del greggio sotto ai 30 dollari al barile portano inevitabilmente a previsioni di disoccupazione su larga scala, fallimenti di imprese e non certo all'avvio di nuovi importanti progetti industriali.

Altro fattore chiave per il settore delle navi multipurpose è la concorrenza e la 'invasione di campo' delle portacontainer e delle navi portarinfuse nel segmento del project cargo. Drewry prevede un recupero a forma di U della domanda di trasporto container via mare nel 2021 nello scenario base anche se la risalita sarà rallentata dai continui problemi di eccesso d'offerta di stiva che si tradurranno in un lieve indebolimento della quota di mercato conquistata dalle linee container. Caricatori e spedizionieri, inoltre, una volta provato il passaggio alla containerizzazione si mostrano spesso riluttanti a tornare indietro a causa degli elevati costi d'investimento iniziali. Secondo gli analisti, dunque, quella quota di mercato persa difficilmente tornerà alle navi break bulk. Lo scenario più probabile secondo Drewry è che la crescita della domanda di trasporto marittimo per carichi project e heavy lift si riveli stagnante fino a tutto il 2021, crescendo a un tasso medio annuo di appena lo 0,3%.

### Scenario migliore

C'è poi uno scenario ottimistico ipotizzato ma che, secondo gli stessi analisti, è anche quello che ha meno probabilità di realizzarsi. Esso prevede una crescita del Pil modesta ma positiva per il 2020 a livello mondiale. Intravede poi che la domanda di container sarà più debole nel 2020, ma comunque mostrerà una crescita positiva rispetto al 2019. Nel frattempo, la domanda di carichi alla rinfusa non dovrebbe rallentare nei mesi estivi e mostrerà una crescita costante nel corso dell'anno. Questo scenario suggerirebbe, sebbene sia improbabile che la quota di mercato delle navi break bulk venga riconquistata, che l'invasione di campo da parte di settori concorrenti (navi portacontainer e rinfusiere) possa ridursi significativamente e quindi non peggiorare nel periodo. Ciò porterebbe a una crescita più sostenuta della domanda per le navi multipurpose.

### **Scenario peggiore**

Per lo scenario low-case, che secondo Drewry ha una probabilità crescente di diventare realtà, le previsioni sono di una recessione economica globale nel 2020 con conseguente incertezza sui mercati, calo della domanda e dei noli per il mercato dry cargo dello shipping (dunque una ricerca di carichi anche project cargo pur di riempire le navi). Per il segmento delle navi break bulk a ciò si aggiungerebbe il basso prezzo del petrolio e una domanda di stiva ulteriormente ridotta per effetto anche di una maggiore concorrenza delle navi portacontainer e portarinfuse.

### **Flotta di navi multipurpose/heavy lift**

Uno dei pochi fattori certi secondo l'analisi di Drewry è la flotta di navi multipurpose che si preannuncia stabile. L'epidemia di Covid-19 avrà probabilmente un effetto negativo a breve termine sulle demolizioni, poiché le navi devono affrontare lunghi periodi di quarantena e questo riduce l'offerta di stiva. Sul mercato ci sono poche risorse e poco interesse verso questo segmento d'attività per cui è difficile attendersi un significativo aumento del portafoglio ordini nel futuro prossimo, anche se l'attività sul fronte delle nuove costruzioni (dunque dei nuovi ingressi sul mercato) potrebbe crescere rispetto agli esercizi precedenti di un 15-20% nel 2020 e 2021.

L'attività sul fronte delle nuove costruzioni è stata debole in questo segmento dello shipping nell'ultimo anno, c'è pochissima liquidità da investire e ancora meno entusiasmo per nuovi progetti. Il crollo del mercato petrolifero (se dovesse perdurare a lungo) avrà un effetto negativo sul mercato degli impianti industriali a medio termine e quindi della domanda di vettori marittimi per project cargo. I recenti nuovi ordini (2018/19) sono stati per navi con capacità di trasporto elevata ma la domanda invece diminuirà.

Nel prossimo biennio secondo Drewry le consegne di nuove costruzioni saranno inferiori al tonnellaggio destinato alla demolizione di almeno 100.000 tonnellate di portata lorda, portando a una piccola contrazione della flotta disponibile.

### **Prospettive di mercato**

Il mondo è chiaramente molto cambiato nel giro di pochi mesi e ora le previsioni di Drewry per il 2020 prevedono che nello scenario base le tariffe medie dei noli rimangano allo stesso livello del 2019. A fine marzo le rate avevano già iniziato a decrescere, anche se non in modo significativo, ma questo trend è atteso continuare in questo senso nel corso dell'estate.

La volatilità del settore è limitata mentre la disponibilità di navi è aumentata e questo significa che vi sia scarso margine di miglioramento in una situazione di mercato debole. La nostra aspettativa è che, con la ripresa della domanda nella seconda metà del 2020, in particolare per il settore delle

navi portarinfuse secche, ci dovrebbe essere spazio per un certo miglioramento dei noli con continuità nel 2021.

Il low case di Drewry, quello più pessimistico ma con la probabilità maggiore di realizzarsi, vedrà i noli indebolirsi ulteriormente nel 2021 e nessuna ripresa è attesa almeno fino a metà del prossimo anno.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, April 10th, 2020 at 1:11 pm and is filed under [Economia](#), [Featured](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.