

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bimco avverte: la ripresa sarà lenta per lo shipping e le catene logistiche cambieranno

Nicola Capuzzo · Monday, May 25th, 2020

Bimco (Baltic and International Maritime Council), la più grande associazione di categoria dell'armamento al mondo, ha pubblicato un'analisi dalla quale emergono previsioni poco rassicuranti per il futuro prossimo del trasporto marittimo di rinfuse liquide e più in generale dello shipping.

Nelle premesse di questa analisi viene ricordato a quali elevati livelli siano arrivati i noli delle navi cisterna recentemente, preannunciando una lenta ma progressiva decrescita nelle settimane e nei mesi a venire. Le Vlcc sono passate da noli giornalieri pari a 279.259 dollari il 13 marzo scorso ai 42.547 dollari dello scorso 22 maggio, le Suezmax nelle stesse date venivano fissate rispettivamente a 120.870 e a 30.992 dollari, così come le Aframax sono passate da 83.921 a 26.959 dollari.

Con rate di nolo così elevate non c'è da sorprendersi che le demolizioni di naviglio siano state finora ridotte al minimo: appena 600mila tonnellate di portata lorda (-63% rispetto allo stesso periodo del 2019). Per l'intero 2020 gli analisti di Bimco si aspettano una crescita dell'offerta di stiva per Le product tanker del 2,4%, mentre la crescita per le petroliere sarà del 2,1%. In termini di nuovi ordini le navi cisterna porta prodotti raffinati sono state quelle più apprezzate dagli investitori con nuovi ordini ai cantieri per 1,8 milioni di tonnellate di portata.

Guardando al futuro Bimco non si aspetta una ripresa a 'V', dunque rapida come è stata la discesa, della domanda di spedizioni merci via mare e dell'attività economica in generale. Al contrario, dopo un calo allarmante e ripido, l'economia secondo queste stime vedrà una ripresa lenta e incerta.

“Il mondo post-pandemia si troverà ad affrontare, tra l'altro, un minore potere d'acquisto da parte della gente, una minore fiducia dei consumatori e una minore domanda complessiva, sia a livello nazionale che internazionale” si legge nel report. “Come abbiamo visto in Cina, una ripresa del mercato interno non basta a sostenere la domanda, ma occorre anche un'economia globale forte. La lenta riapertura delle economie di tutto il mondo aumenta anche il rischio di una nuova ondata di infezioni e di un ritorno a misure di blocco più severe, che peseranno pesantemente sulle decisioni dei governi, delle imprese e dei consumatori fino a quando la crisi non sarà superata completamente”.

La domanda globale di petrolio è fortemente influenzata e la riduzione della domanda si farà sentire sulle spedizioni, nonostante la spinta a breve termine causata dalla guerra dei prezzi nella produzione di oro nero che si è scatenata ad aprile. “È necessaria una risposta coordinata per garantire una ripresa il più possibile fluida della globalizzazione e dell’economia globale. I paesi devono evitare di orientarsi verso il protezionismo” scrive Bimco. “Su questo fronte, stanno emergendo segnali preoccupanti. In particolare, la guerra commerciale tra gli Stati Uniti e la Cina – che ha conosciuto una tregua sin dalla firma dell’accordo ‘Fase Uno’ a gennaio – rischia di riaccendersi dal momento che gli Usa minacciano di aumentare le tariffe sulle importazioni dalla Cina in risposta alla sua gestione dell’epidemia di Covid-19. Va da sé che ciò non farà altro che ostacolare la ripresa di entrambe le economie, in un momento in cui avrebbero invece bisogno di aiuto piuttosto che di ulteriore soffocamento”.

Tuttavia, secondo l’associazione degli armatori, questa non sarà l’unica minaccia per il commercio globale. “Il virus ha aperto gli occhi di molte persone sulla vulnerabilità delle catene di fornitura internazionali e sulla loro dipendenza dagli impianti di produzione delocalizzati dall’altra parte del mondo. E’ il caso in primis dei governi, molti dei quali hanno sperimentato una carenza di attrezzature sensibili solitamente importate dall’estero, così come delle imprese. L’esposizione di queste vulnerabilità porterà senza dubbio a cambiamenti nelle catene di fornitura, con alcuni vantaggi per l’industria dei trasporti marittimi, mentre altri la danneggeranno”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 25th, 2020 at 3:52 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#), [Senza categoria](#)

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