

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli bulk carrier: Bimco vede nero all'orizzonte

Nicola Capuzzo · Thursday, June 4th, 2020

Il segmento di mercato del trasporto via mare di rinfuse secche continuerà a soffrire nei prossimi mesi anche perché la ripresa post-Covid19 dell'economia sarà lenta. Lo sostiene l'ultimo outlook di Bimco sul dry bulk secondo il quale lo shock negativo della domanda di trasporto sommato all'eccesso di stiva ha mandato i noli ai minimi. Nemmeno il ritorno alla normalità della Cina si dimostrerà sufficiente a sostenere il mercato.

L'analisi di Bimco ricorda che il dry bulk ha avuto un inizio d'anno molto negativo, con tutti i settori d'attività dello shipping alle prese con navi operate in perdita sul mercato spot. Dopo la riapertura dell'economia cinese il mercato delle navi Capesize, che aveva trovato un po' di sollievo in aprile, sta nuovamente sperimentando tassi di nolo particolarmente depressi. In questo contesto, però, durante i primi mesi dell'anno i ritorni per le bulk carrier di portata ridotta si sono rivelati mediamente molto migliori rispetto a quelle delle 'sorelle maggiori' (le Capesize). Aprile ha garantito un sollievo temporaneo alle bulk carrier di grande portata anche se i noli per quasi tutte le navi portarinfuse secche rimangono al di sotto dei livelli di break-even.

I ritorni delle Capesize sono stati finora nel 2020 ben al di sotto dei 15.300 dollari al giorno necessari per raggiungere il pareggio, arrivando a un minimo di appena 1.992 dollari al giorno, il livello più basso da marzo 2016. Sebbene le navi di dimensioni e portata inferiore non abbiano raggiunto picchi così negativi, i ricavi hanno raggiunto il break-even solo per un breve periodo, con la maggior parte dell'anno vissuto su livelli non remunerativi per gli asset.

L'analisi di Bimco sottolinea che l'importanza della Cina per il mercato delle materie prime solide si è chiaramente mostrata quando la Cina è andata in lockdown poiché le rate delle navi sono scese rapidamente e, dalla sua riapertura, ha fornito un certo sostegno al rialzo dei volumi. Nonostante ciò le tariffe rimangono depresse benché i volumi delle principali importazioni di rinfuse secche in Cina abbiano registrato una crescita su base annua durante tutta la fase di crisi. Le importazioni di minerale di ferro sono aumentate del 5,3% e quelle di carbone del 27,8% nei primi quattro mesi del 2020. Di particolare importanza per il mercato delle Capesize sono le esportazioni di minerale di ferro dal Brasile e qui la ragione dei bassi noli è motivata dal fatto che le esportazioni sono diminuite dell'8,7% fra gennaio e aprile, con una perdita di 9 milioni di tonnellate, ovvero 45 carichi di Capesize (200.000 tonnellate di portata ogni nave).

Per quanto concerne la flotta attiva di navi bulk carrier, dall'inizio dell'anno la flotta per il

trasporto di rinfuse secche è cresciuta dell'1,6% fino a raggiungere 891,5 milioni di tonnellate di portata lorda. Bimco prevede che la flotta cresca del 3% nel 2020 e quindi che altri 39,3 milioni di Tpl facciano il loro ingresso sul mercato fino al prossimo 31 dicembre. La percentuale di nuove costruzioni la cui consegna slitterà all'anno successivo (2021) dal 25% previsto prima dell'emergenza Covid è salito ora al 35%.

Anche le demolizioni sono state influenzate dalla pandemia, con i principali Paesi attivi nel riciclaggio di navi che hanno chiuso le loro spiagge e i cantieri a causa delle misure di blocco imposte dai governi. Ciò ha portato alla demolizione di una sola nave per carichi secchi alla rinfusa in aprile, una nave mineraria di 28 anni con una capacità di 268.132 tonnellate di portata. L'allentamento di alcune delle misure anti-contagio ha permesso di demolire tre navi nel mese di maggio, portando la demolizione totale delle rinfuse secche fino a quest'anno a 5,4 milioni di Tpl.

A proposito delle prospettive future del comparto, “anche se la Cina, il più grande motore dell'industria del dry bulk shipping, si sta riprendendo, resta da vedere la portata dello shock della domanda per l'industria delle rinfuse secche” si legge nell'outlook di Bimco. “Alcune delle misure di stimolo annunciate, o che si prevede saranno annunciate, si concentrano sugli investimenti in infrastrutture e nell'edilizia abitativa e daranno impulso alla domanda di materie prime. Altre industrie che alimentano la domanda di rinfuse secche, come l'acciaio e l'alluminio per l'industria automobilistica, sono praticamente crollate”.

Il Bimco prevede che il commercio di tutte le materie prime diminuirà, compreso quello dei cereali, anche se questo potrebbe ancora rivelarsi il jolly dell'anno. L'Agenzia Internazionale per l'Energia prevede che la domanda di carbone diminuirà dell'8% nel 2020, con una domanda inferiore dovuta al minor consumo di energia elettrica a causa dei blocchi e della riduzione dell'attività produttiva.

Dato l'eccesso di stiva, che già affliggeva il mercato dopo anni di crescita dell'offerta superiore alla domanda, le previsioni sui noli erano già di per sé poco incoraggianti per il 2020 ma la situazione risulterà chiaramente aggravata dallo shock negativo dal lato della domanda a causa del Covid-19. “Le prospettive potrebbero ulteriormente peggiorare se le misure di blocco dureranno più a lungo del previsto, o se dovranno essere ripristinate per evitare una nuova ondata di infezioni, ma le prospettive di miglioramento sono scarse. Anche con grandi investimenti governativi in infrastrutture, la recessione globale porterà senza dubbio a una riduzione della domanda e a bassi noli per le navi portarinfuse secche” sostengono in conclusione gli analisti di Bimco.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 4th, 2020 at 12:23 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

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