

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bimco: il portafoglio ordini di nuove navi è ai minimi da 17 anni

Nicola Capuzzo · Monday, August 10th, 2020

Il portafoglio ordini di nuove navi portarinfuse secche, container e navi cisterna ha raggiunto il punto più basso degli ultimi 17 anni, complice il Covid-19 che ha fortemente rallentato le contrattazioni (-50%), mentre le consegne di nuove unità si sono dimostrate più resistenti (-2%).

Con 63,4 milioni di tonnellate di portata lorda, il portafoglio ordini di bulk carrier è al livello più basso dall'aprile 2004 e inferiore del 34,7% rispetto a dodici mesi fa. Analogamente, il portafoglio ordini delle navi portacontainer è sceso del 10,3% negli ultimi 12 mesi al livello più basso dal settembre 2003.

La flessione ha lasciato il rapporto tra il portafoglio ordini e la flotta 'in acqua' al livello più basso degli ultimi anni, appena il 7,7%.

I cali nei dell'orderbook sono stati determinati in particolare dalla scarsità di nuovi ordini, proprio mentre si profila il calo degli scambi commerciali e un lento cammino verso la ripresa. Nei primi sette mesi dell'anno le nuove commesse per navi portarinfuse secche sono diminuite del 65,6% e gli ordini di nuove navi portacontainer sono diminuiti del 37,7%.

Anche il segmento delle navi cisterna ha registrato un calo degli ordini, anche se non così netto come negli altri comparti appena menzionati. Secondo Bimco ciò è dovuto principalmente al fatto che negli ultimi vent'anni il portafoglio ordini delle navi cisterna è stato molto più basso di quello delle rinfuse secche e dei container. Il portafoglio ordini delle petroliere per il greggio si attesta a 36,3 milioni di tonnellate di portata lorda e quello della flotta di navi cisterna porta prodotti raffinati a 12,1 milioni di tonnellate di portata lorda, con un calo rispettivamente del 4,2% e del 12% rispetto a 12 mesi fa.

Per le products tanker si è registrato un aumento degli ordini del 2,9% nei primi sette mesi dell'anno a 3,2 milioni di Tpl, mentre le commesse per nuove petroliere sono diminuite del 41,3% nello stesso periodo, con un calo da 10,1 milioni di Tpl dall'anno scorso a 5,9 milioni di Tpl quest'anno. Le consegne sono diminuite del 39,1% per le petroliere e del 46,1% per le navi cisterna porta prodotti raffinati.

L'attività di demolizione aumenta invece con la riapertura dei cantieri. Il declino dell'appetito per

le nuove navi arriva in un momento in cui molti armatori sono ansiosi di sbarazzarsi delle navi esistenti. Poiché le principali nazioni di demolizione di tutto il mondo hanno allentato i loro blocchi e ancora una volta hanno aperto i loro cantieri, giugno e luglio hanno visto un forte incremento delle demolizioni. L'attività totale del mercato scrap a luglio è stata di 1,8 milioni di Tpl, con un aumento di 1,2 milioni di Tpl rispetto al luglio 2019 e quasi un + 400% rispetto alle demolizioni dell'aprile 2020.

In particolare sono aumentate le demolizioni di navi portarinfuse secche e portacontainer, con un incremento rispettivamente dell'80,9% e del 26,3%, mentre dall'inizio dell'anno sono stati inviati alla demolizione 8,8 milioni di Tpl di capacità di bulkcarrier e 152.770 Teu di offerta di stiva.

“Il forte incremento delle demolizioni in seguito alla riapertura dei cantieri è interamente riconducibile allo shock della domanda dovuto alla crisi della Covid-19 e alle aspettative di una lunga strada verso la ripresa che ci attende. Questo si riflette sia nei numeri più alti delle demolizioni, con gli armatori spinti ad agire sulle navi più vecchie e al di sotto degli standard che avevano continuato a navigare fino ad ora, sia nel calo delle nuove commesse, dato che le prospettive per i prossimi anni sono diventate molto più fosche di quanto non fossero all'inizio dell'anno” sottolinea l'analista di Bimco, Peter Sand.

Nonostante il quadro appena descritto la flotta mondiale continua a crescere perché le consegne sono molto più alte delle demolizioni. La flotta di rinfuse secche ha superato per la prima volta i 900 milioni di Tpl, con una crescita del 2,6% dall'inizio dell'anno. Le flotte di navi cisterna per il trasporto di greggio e di prodotti raffinati hanno registrato una crescita rispettivamente del 2% e dell'1,7%, con la flotta di navi portacontainer che è aumentata dell'1,2% dall'inizio dell'anno.

“Il continuo aumento dell'offerta di navi, nonostante l'aumento delle demolizioni e la riduzione dei contratti, non può essere ignorato in quanto il volume del commercio mondiale è destinato a subire un notevole calo quest'anno, e non si prevede che tornerà ai livelli pre-pandemici almeno fino al 2022” sottolinea ancora Sand. Che infine conclude così: “Mentre il calo delle nuove commesse si tradurrà in un rallentamento della crescita della flotta nei prossimi anni, l'equilibrio nei mercati dello shipping potrebbe rivelarsi un miraggio per molti anni a venire”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, August 10th, 2020 at 9:26 pm and is filed under [Cantieri](#), [Featured](#), [Market report](#)

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