

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bimco: in arrivo mesi di grandi sofferenze per le navi cisterna

Nicola Capuzzo · Monday, April 20th, 2020

Se i primi mesi del 2020 hanno rappresentato per gli armatori di navi cisterna (in particolare di petroliere) uno dei periodi migliori di sempre in termini di ritorni per le navi, per la seconda parte dell'anno si preannuncia un'inversione di rotta netta e dolorosa. Già a partire dal prossimo mese di maggio.

I Paesi membri dell'Opec e quelli alleati (Opec+) hanno concordato un taglio di portata storica alla produzione di greggio pari a 9,7 milioni di barili/giorno al fine di ridurre l'eccessiva offerta e cercare di limitare verso il basso il prezzo dell'oro nero. Questo taglio non riuscirà tuttavia a compensare a compensare gli effetti del calo della domanda causato dall'emergenza coronavirus ma avrà quasi sicuramente effetti disastrosi per il mercato delle navi petroliere e più in generale delle navi cisterna.

Lo sottolinea un'analisi di Bimco, il cui analista di punta, Peter Sand, ha affermato: "Il primo trimestre del 2020 è stato uno dei più redditizi dell'ultimo decennio per le petroliere e si spera possa fornire un cuscinetto di liquidità agli armatori per i difficili mesi che ci attendono. Una volta iniziati i tagli alla produzione, è probabile che questi noli a viaggio così redditizi svaniscano".

Mentre il mercato petrolifero rimarrà in una condizione di cronica sovrabbondanza d'offerta con conseguente accumulo di riserve di petrolio, gli esperti si attendono infatti che i noli sport e time charter delle petroliere dovranno affrontare una forte pressione al ribasso dopo il mese di aprile, a causa del massiccio calo della domanda e delle esportazioni di petrolio.

L'Agenzia Internazionale per l'Energia prevede che la domanda globale di petrolio nel 2020 diminuirà di 9,3 milioni di barili/giorno su base annua, di fatto un vero e proprio crollo. La stessa stima inoltre che lo stoccaggio galleggiante abbia registrato un aumento di 22,9 milioni di barili a marzo, per un totale di 103,1 milioni, equivalente a 52 navi Vlcc (ipotizzando una capacità di 2 milioni di barili ciascuna). Oltre a ciò, visti i bassi prezzi attuali dell'oro nero, sembra probabile che le riserve di petrolio a terra e offshore continueranno a riempirsi nelle prossime settimane ma non si prevede che questo trend possa mantenersi tale per molto tempo e, di conseguenza, l'effetto positivo sulle navi cisterna è destinato a evaporare dopo il secondo trimestre dell'anno in corso.

Se da un lato l'aumento dello stoccaggio galleggiante toglie al mercato navale una fetta importante della capacità di stiva, dall'altro non sarà sufficiente a compensare la riduzione della domanda e l'eccesso di offerta. Per questo ci si aspetta che la seconda metà del 2020 lo shipping nel liquid

bulk dovrà affrontare una realtà radicalmente diversa rispetto alla prima metà dell'anno.

“Con il crollo della domanda di petrolio da un trimestre all'altro, il mercato delle petroliere si trova ad affrontare una tempesta senza precedenti. Sembra plausibile che il mercato non tornerà ai fondamentali della domanda e dell'offerta ordinaria fino al terzo trimestre del 2021” sostiene Peter Sand.

Quale sarà la realtà dopo il coronavirus? Attualmente il dibattito ruota attorno alla velocità con cui la crescita economica globale si riprenderà dalla crisi attuale. All'inizio dell'epidemia di coronavirus, un recupero a forma di V era stato suggerito come probabile da alcuni esperti, ma dati i danni strutturali che il virus sta infliggendo all'economia globale, compresi gli alti tassi di disoccupazione, il Bimco si aspetta che questo scenario sia ormai improbabile. [Il Fondo Monetario Internazionale ha previsto, nel suo scenario base, un calo del Pil globale del 3% per il 2020, ben peggiore rispetto a quello registrato con la crisi finanziaria del 2008.](#)

“Di fronte a una recessione economica che non si vedeva dai tempi della Grande Depressione, si prospetta un anno difficile e ricco di incertezze. Bimco si aspetta una certa normalizzazione dei mercati delle spedizioni nel 2021, date le attuali informazioni disponibili. Tuttavia, gli ultimi tre mesi ci hanno insegnato che poche cose sono scolpite nella pietra e quindi è imperativo che l'industria dei trasporti marittimi si adatti costantemente alle conseguenze sempre mutevoli del coronavirus” sottolinea ancora Sand.

In questo scenario una delle poche note positive per gli armatori (in particolare per quelli che non hanno installato scrubber sulle proprie navi) è che il crollo del prezzo del petrolio ha portato a un drastica riduzione del differenziale di prezzo tra i bunker VLSFO – HSFO che a metà aprile si attestava sui 67 dollari a tonnellata nel Singapore. Un valore in netto calo rispetto ai 350 dollari/tonnellata di inizio gennaio 2020, quando è entrato in vigore il low sulphur cap voluto dall'Imo. Il minor costo del bunkeraggio ha ridotto la bolletta giornaliera di ogni nave di 18.320 dollari per tonnellata di carburante ipotizzando un consumo di 40 tonnellate al giorno allo spread attuale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 20th, 2020 at 1:31 pm and is filed under [Economia](#), [Featured](#), [Navi](#), [Senza categoria](#)

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