

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dieci anni di crescita nel dry bulk vanificati dall'eccesso di stiva

Nicola Capuzzo · Monday, April 27th, 2020

L'eccesso di stiva è stato il fattore che maggiormente ha condannato le navi bulk carrier a bassi ritorni economici nel corso del decennio appena trascorso (2010-2019), nonostante la crescita della domanda di trasporti via mare sia stata sostenuta.

Lo rileva il Bimco in una delle sue periodiche analisi di mercato mostrando, dati alla mano, quanto l'eccessivo numero di nuove navi entrate in servizio abbia depresso i noli delle navi portarinfuse secche. In totale, nell'arco temporale considerato, è entrato in attività naviglio appena costruito per complessivi 413 milioni di tonnellate di portata lorda portando il totale dell'offerta di stiva nel segmento dry bulk a 878,6 milioni di tonnellate di portata a inizio 2020. Rispetto al 2010 si tratta di un incremento dell'88,8% mentre la domanda di trasporto nello stesso periodo è aumentata ma di un più modesto 40,3%.

“Mentre la sovracapacità di stiva ha dominato il mercato negli anni fra il 2010 e il 2020, il coronavirus sarà probabilmente il fattore che lascerà maggiormente il segno per il prossimo decennio. Metterà infatti la domanda di trasporti via mare di materie prime sotto pressione e genererà una situazione di elevata incertezza su quello che potrà avvenire in futuro. Anche ammesso che nuovi ordini e la crescita della flotta mondiale rallentino” sottolinea Peter Sand, analista di Bimco.

Analizzando i vari segmenti d'attività del dry bulk si scopre che le navi Capesize e le Handymax sono quelle che hanno fatto registrare l'aumento di stiva maggiore, di fatto raddoppiando i livelli del 2010 e aggiungendo rispettivamente 178 milioni (+104,6%) e 115,2 milioni di tonnellate di portata lorda (+123,8%). Le bulk carrier Handysize sono invece quelle che hanno visto la flotta globale crescere meno con 22,8 milioni di tonnellate entrate in servizio (+27,8%). I primi esercizi del decennio in considerazione sono stati quelli in cui si è riversata sul mercato la mole maggiore di tonnellaggio di nuova costruzione che era stato ordinata negli anni di boom fino al 2018.

Il 2011 fu l'anno di crescita più marcata grazie all'ingresso in attività di 80,9 milioni di tonnellate di portata lorda, ma anche nel 2011 e nel 2012 in valore assoluto le nuove costruzioni consegnate agli armatori avevano contribuito alla sovraccapacità di stiva per più di 100 milioni di tonnellate di portata a fronte di demolizioni per 6,5 milioni e 23,3 milioni di tonnellate rispettivamente. L'anno

in cui il rapporto fra offerta e domanda di stiva era risultato più contenuto fu il 2016 quando la crescita netta della flotta mondiale di bulk carrier si attestò a 17 milioni di tonnellate.

Solo in due esercizi, nel 2014 e nel 2017 la crescita della domanda di trasporto è stata superiore all’offerta e infatti in quei due anni il livello medio dei noli marittimi era stato più elevato rispetto agli altri esercizi.

Il 2010 è stato l’anno del decennio con la maggiore crescita della domanda di stiva, +12,7% in milioni di tonnellate e +13,7% in termini di tonnellate/miglia. La crescita più bassa del decennio si è avuta nel 2019 con +0,6% in tonnellate-miglia mentre in valore assoluto l’anno peggiore fu il 2015 con un +0,2% in tonnellate.

Nel periodo 2010 – 2019 la domanda è cresciuta del 40,3%, da 20.971,3 miliardi di tonnellate-miglia a 29.416,9, e del 37,3% se misurata in tonnellate assolute, da 3.837,4 milioni di tonnellate a 5.268,6. La crescita maggiore è stata quella dei volumi di grano, che nel 2019 sono stati superiori del 50% rispetto al 2010, con il minerale di ferro che ha registrato un tasso di crescita quasi altrettanto elevato (47,1% in tonnellate e 35,5% in tonnellate – miglia), mantenendo così la sua posizione dominante nel mercato delle rinfuse secche davanti al carbone, che ha conquistato il primo posto in milioni di tonnellate nel 2012.

Le tariffe di trasporto non sono però mai più tornate ai massimi del 2010. Per ciò che riguarda infine le rate di nolo delle navi bulk carrier, i ricavi medi di tutti i settori del trasporto di carichi secchi alla rinfusa hanno raggiunto il loro picco all’inizio del decennio. Il 2016 è stato invece l’esercizio peggiore. Da allora i noli sono di nuovo aumentati progressivamente con le rate delle Capesize che nel 2019 hanno raggiunto il loro livello più alto dal 2010, mentre il naviglio di portata minore ha visto i propri ritorni diminuire dal 2018 al 2019.

“I tassi di nolo più bassi del decennio appena trascorso rispetto al primo degli anni 2000 testimoniano la minore crescita della domanda che ha dominato dopo la grande crisi finanziaria e l’eccesso di offerta di capacità sul mercato. La recessione che seguirà nei prossimi mesi e anni a causa del coronavirus e delle sue misure di contenimento, così come il modo in cui il mondo ne uscirà, daranno un indirizzo all’andamento del prossimo decennio” ha concluso Peter Sand di Bimco.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 27th, 2020 at 5:39 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.