

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

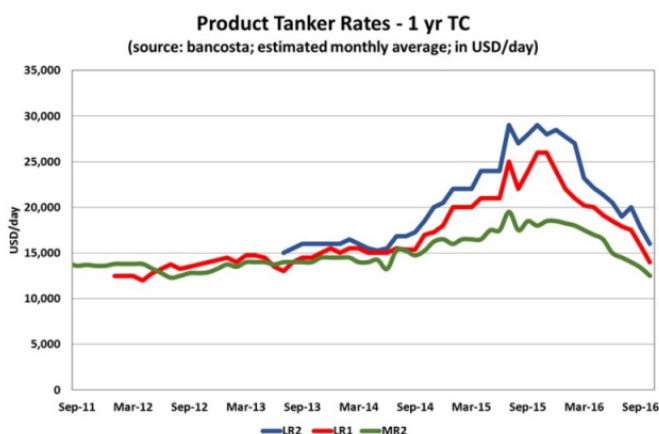
Sei in Home » Shipping » Le nuove costruzioni rischiano nuovamente di zavorrare il liquid bulk

28/10/16 05:30

Shipping

Le nuove costruzioni rischiano nuovamente di zavorrare il liquid bulk

Secondo l'analisi del mercato shipping presentata da banchemo costa a Shipping and the Law nel dry invece il rapporto navi nuove/demolite è più equilibrato anche se le rate di noli rimangono piuttosto basse



Napoli - Come molti addetti ai lavori si aspettavano, il mercato del trasporto marittimo di rinfuse liquide sembra fare nuovamente rotta verso acque agitate. Lo si evince dai dati presentati da Enrico Paglia, research manager della società di brokeraggio navale banchemo costa, intervenuto al convegno Shipping and the Law di Napoli per offrire una panoramica sul futuro a medio-breve termine dello shipping mondiale.

A proposito delle navi petroliere Paglia ha evidenziato ad esempio che le nuove costruzioni previste entrare sul mercato nel corso del 2016 saranno pari a 32 milioni di tonnellate di portata lorda, il triplo rispetto ai livelli del 2015.

Un valore "terribilmente vicino ai livelli registrati negli anni 2009, 2010 e 2011" ha aggiunto l'analista di banchemo costa, aggiungendo inoltre che anche "il 2017 sarà un altro esercizio contraddistinto da un elevato numero di nuove consegne".

Più precisamente, al 30 settembre scorso la differenza fra navi nuove e demolite faceva registrare 36 Aframax in più sul mercato (pari a un'offerta di stiva aggiuntiva di 4,08 milioni di tpl), 19 Suezmax (+3 milioni di tpl) e 35 VLCC (+10,619 milioni di tpl). Negli ultimi sei mesi le rate di noli giornaliere (time charter a 1 anno) delle petroliere sono scese molto passando dai quasi 55.000 dollari di marzo agli attuali 35.000 per le VLCC, da 38.000 a 22.000 le Suezmax e da 30.000 a 17.000 circa le Aframax.

Anche per le navi cisterna i noli sono in costante calo da un anno a questa parte: da settembre 2015 a settembre 2016 le rate giornaliere delle navi Long Range 2 sono scese da 28.000 a 16.000 dollari, le Long Range 1 da 26.000 a 14.000 dollari e le Medium Range 2 da 19.000 a 13.000 dollari. Anche per questo segmento d'attività la spinta al ribasso sulle tariffe di trasporto marittimo proviene dall'eccesso di offerta di stiva disponibile. Lo schema intitolato 'Product tanker - Fleet growth 2016' proiettato da Paglia spiega infatti che nel periodo gennaio - settembre 2016 il rapporto fra newbuilding e unità demolite ha visto crescere le navi MR1 di 12 unità (pari a un'offerta di stiva aggiuntiva di 439 tonnellate di portata lorda), 78 in più sono le MR2 (+3,89 milioni di tpl) e 12 le LR1 (+0,89 milioni di tpl). "Prima del 2004 le consegne annuali di nuove costruzioni di navi cisterna non superavano i 5 milioni di tonnellate di portata lorda, dal 2004 al 2011 la media è stata di 12 milioni di tonnellate ogni anno, nel triennio 2012 - 2014 era sceso a 6,3 milioni di tonnellate annue e nel 2016 sono attesi sul mercato nuove navi cisterna per complessivi 14,4 milioni di tonnellate (37% LR2 e 40% MR2)" ha spiegato ancora l'analista di banchemo costa.

Nel dry bulk invece, dopo i minimi storici toccati lo scorso marzo, il mercato ha mostrato timidi ma progressivi segnali di ripresa con le rate di nolo time charter a 1 anno delle bulk carrier risalite per le Capesize da 5.000 a quasi 10.000 dollari, per le Panamax da 5.000 a 8.000 dollari e per le Supramax da 4.000 a 7.000 dollari giornalieri. Per quanto riguarda la differenza fra navi demolite e nuove costruzioni consegnate nei primi nove mesi di quest'anno le statistiche dicono che sul mercato ci sono 24 Handysize in più (pari a ulteriori 1,46 milioni di tonnellate di portata lorda sul mercato), 96 Supramax (+6,94 milioni tpl), 15 Panamax in meno (-0,27 milioni di tpl), 10 Post-Panamax in più (+0,934 milioni di tpl), 11 ulteriori Capesize (+3,71 milioni di tpl) e 2 VLOC in meno (-0,29 milioni di tpl).

Nella sua relazione Paglia ha messo in evidenza il fatto che "fino al 2008 venivano consegnate ogni anno nuove navi per massimo 25 milioni di tpl, mentre nel 2011 e nel 2012 si è raggiunta la soglia dei 100 milioni di tpl. Dal 2014 il trend è tornato intorno a quota 45-50 milioni di tpl e lo stesso ci si aspetta sia nel 2016 che nel 2017 assumendo un tasso di slittamento in avanti della nuove consegne pari al 35%".

In questo scenario la buona notizia per gli armatori che guardano al lungo termine è rappresentata dal fatto che il consumo di energia è previsto in crescita del 35% fra il 2014 e il 2035, anche se larga parte di questo aumento sarà ascrivibile allo sviluppo dell'energie rinnovabili il cui trasporto non offre impiego alle navi.

Nicola Capuzzo

©Ship2Shore 2014 P. IVA 01477140998 - All rights reserved