

RADIOCOR

20 Agosto 2010

Il Sole 24 ORE - Radiocor

20/08/2010 - 16:18

Breaking News 24

NOTIZIARIO DEL GIORNO

• Cina: il futuro del trasporto marittimo passa da qui - TACCUINO DA SHANGHAI

di Alberto Forchielli e Alberto Pagliarini*

Radiocor - Milano, 17 ago - Quello dei trasporti marittimi e' uno dei settori piu' globali, se non il piu' globale, che ci siano. Si alza e si abbassa con la domanda, guidata in generale dell'attivita' economica, e con l'offerta (guidata dal livello di confidenza degli armatori, dalla capacita' dei cantieri navali e dalla disponibilita' di finanziamenti) e per questo puo' darci un'idea della salute dell'economia globale e anche, a causa della sua estrema ciclicita', fornire opportunita' di investimento incredibilmente buone o cattive. Dopo un periodo d'oro per il trasporto via mare tra il 2002 e il 2008, anche questo comparto ha vissuto le conseguenze della crisi finanziaria ed economia internazionale. Nel recente passato, il settore e' stato spinto dall'aumento della domanda (grazie a una prolungata espansione dell'economia mondiale e dalla spettacolare ascesa della Cina, particolarmente importante per il trasporto delle rinfuse secche e dei container) e dalla riduzione del numero delle navi, con la demolizione delle ultime ancora in circolazione costruite durante la bolla della cantieristica degli anni Settanta. La combinazione di elevata domanda e bassa offerta ha spinto al rialzo le tariffe del trasporto marino e, di conseguenza, ha generato utili record per le compagnie marittime, le quali hanno investito i profitti in nuove navi (nel 2007 ne sono state ordinate per 250 miliardi di dollari), creando un record di commesse (attualmente uguale al 50% della flotta in mare). Inoltre, la corsa agli ordini per nuove navi e' stata alimentata dalla facile disponibilita' di credito a basso costo da parte delle banche che tradizionalmente hanno sostenuto l'industria del trasporto marino, e da nuovi operatori, come per esempio le istituzioni finanziarie cinesi desiderose di sostenere l'industria cantieristica nazionale. In questo contesto e' arrivata la crisi internazionale e il crac di Lehman Brothers, considerato lo spartiacque, il punto da cui calcolare un prima e un dopo. Dopo il fallimento della banca Usa sono venuti a mancare tutti i presupposti che avevano sostenuto il settore dal 2002 al 2008. La domanda si e' fortemente ridimensionata a causa della contrazioni dei consumi e la tendenza delle imprese a ridurre la produzione, e proprio in una fase in cui le commesse erano a un livello record per un controvalore di 450 miliardi di dollari e quasi 10.000 unita' in ordine. Per tali motivi, gli armatori continuano a spingere per ritardi di consegna e cancellazioni, andandosi a scontrare con le esigenze dei cantieri. In questo quadro, non va dimenticato che la disponibilita' di finanziamento si e' ridotta e molti armatori non saranno in grado di pagare per le navi che hanno ordinato. Un sintomo delle difficolta' del settore e' il crollo registrato dal Baldic Dry Index (che riflette l'andamento dei noli per i carichi secchi ed e' il principale indicatore per la salute del comparto), sceso dopo il crac di Lehman Brothers da un picco di 11.793 punti (20 maggio 2008) a un minimo di 663 punti (5 dicembre 2008), con un calo pari al 94%. Durante la prima meta' del 2009, la media del Bdi si e' attestata a 1.800 punti, per poi risalire nel secondo semestre a 3.100 punti, spinto soprattutto dalla richiesta di materie prime dalla Cina. Con il 2010, il Bdi ha conosciuto di una nuovo una fase di debolezza culminata proprio questa estate, quando e' sceso sotto la soglia di 2.500 punti, ai minimi dall'autunno 2009. L'anno passato e' stato caratterizzato da un eccesso di offerta di navi, da fallimenti di compagnie di navigazione, da navi ancorate a porti in attesa di tempi migliori e da basse valutazioni durante la vendita di vascelli. Vale la pena ricordare che nei primi mesi del 2010, il cantiere navale Coreano Hanjin Heavy ha venduto una nave portacontainer di 6.500 TEU ordinata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm a George Economou (armatore Greco e sponsor di DryShips), perche' chi aveva fatto la commessa non aveva piu' fondi per portare a termine l'acquisto. L'ordine, fatto nel 2007, era stato stimato del valore di 100 milioni di dollari, mentre l'armatore greco avrebbe pagato la nave meno della meta' (41 milioni). Il 2010 e' iniziato in modo molto simile a come si era concluso il 2009 e, a seconda del tipo di navi e di tipo di carico, vede un mercato del trasposto dei rinfusi secchi (materiali ferrosi e granaglie) molto robusto, un mercato per il trasporto dei prodotti liquidi (principalmente petrolio e derivati) stabile e un mercato per il trasporto di container (prodotti finiti o componentistica) molto debole. Tuttavia, con il passare dei primi mesi del 2010, l'andamento del trasporto dei rinfusi secchi e' andato peggiorando (a causa della riduzione delle importazioni di materiali ferrosi dalla Cina e dalla consegna di nuove navi) e quello dei container e' migliorato, sulla scia di una maggiore fiducia nel futuro dei consumatori europei e statunitensi, e anche grazie alla strategia delle compagnie di trasporto che hanno ridotto il

numero di navi circolanti e hanno abbassato la loro velocita' per mantenere stabili le tariffe. Per il futuro e' prevedibile che la domanda di materiali ferrosi da parte della Cina riprendera' lievemente a crescere, anche se non tornera' ai livelli del 2009, e quindi il comparto continuera' a restare sottotono rispetto ai livelli precedentemente conosciuti. Una certa debolezza e' prevedibile anche per il trasporto di navi da container. Infatti, la maggior parte del mercato si regge sui commerci tra Cina (produttore di beni) e Stati Uniti (consumatore) e, sebbene nella prima parte dell'anno l'economia Usa abbia mostrato segnali di ripresa, gli ultimi indicatori sono piu' cauti e c'e' l'idea che il recupero dalla crisi sia piu' moderato di quanto atteso.

* Alberto Forchielli e' presidente di Osservatorio Asia, mentre Alberto Pagliarini lavora presso l'ufficio di Hong Kong di Barclays Capital. Le idee espresse nell'articolo sono quelle degli autori e non di Barclays Capital.

SERVIZI PER GLI ABBONATI

Se desideri riconfigurare, sospendere il servizio o modificare il tuo indirizzo e-mail [clicca qui](#)
Per assistenza contatta il Servizio Clienti: portale@info.ilsole24ore.com