

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » Product tanker: la quiete prima di una possibile tempesta

02/04/20 11:58

Shipping

Product tanker: la quiete prima di una possibile tempesta

Paglia (banchero costa) e Balestra di Mottola (DIS) analizzano l'attuale scenario di mercato, che si presenta solido ma con prospettive molto incerte a causa del coronavirus



di Francesco Bottino

Fondamentali buoni e valori attuali elevati, grazie a petrolio a basso costo e IMO2020, futuro molto incerto a causa del lockdown anticoronavirus.

Si potrebbe descrivere così, sintetizzando all'estremo, la situazione in cui oggi si trova il mercato delle navi product tanker, sostenuto da una domanda ancora solida (e da un'offerta di stiva che cresce a ritmi moderati) ma già con lo sguardo verso i prossimi mesi, inevitabilmente caratterizzati dagli effetti sul ciclo economico mondiale della pandemia di

Covid-19 e, soprattutto, delle misure di contenimento attuate da molti Paesi per fronteggiarla.

Al momento, comunque, "il mercato delle navi product tanker è ancora fortissimo" assicura a *Ship2Shore* Enrico Paglia, responsabile delle divisione Research della broker-house genovese banchero costa. "L'impatto dei nuovi limiti alle emissioni di zolfo, entrati in vigore a inizio 2020, come ci aspettavamo, è stato molto positivo per il segmento delle navi porta-prodotti, avendo generato una forte crescita della domanda anche su tratte molto lunghe".

Considerazioni di analogo tenore quelle espresse da Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping, che spiega a *Ship2Shore*: "L'attuale situazione del mercato petrolifero, frutto del combinato disposto di Covid-19 e guerra commerciale tra OPEC e Russia (che ha generato eccesso di offerta e barile a prezzi molto bassi), potrebbe saturare la capacità di stoccaggio a terra, ad oggi pari a 1,6 miliardi di barili, nel giro di 3 mesi creando quindi una forte domanda di navi per stoccaggio di greggio".

Contesto di cui stanno ovviamente beneficiando, in primis, le crude oil tanker, "con noli delle VLCC che hanno nuovamente superato i 200.000 dollari al giorno su alcune rotte", ma i cui effetti positivi si riverberano anche sul segmento delle product tanker, "innanzitutto – sottolinea il CFO di DIS – evitando che le petroliere trasportino prodotti puliti, come avveniva nel 2018 (a causa della scarsa domanda di trasporto di greggio)" e poi perché "si sono create condizioni per arbitraggi favorevoli in relazione alle esportazioni di alcuni prodotti, come per esempio la nafta dal Medio Oriente e dall'Europa verso l'Asia ed il carburante per aerei dalla Cina verso gli Stati Uniti: sono rotte lunghe che contribuiscono ad un aumento importante delle tonnellate/miglia". Inoltre, aggiunge Balestra, "anche il mercato Mediterraneo è forte, grazie ad un aumento delle esportazioni di

prodotti raffinati dal Mar Nero, e in generale gli operatori in questa fase stanno anche beneficiando del basso costo del bunker (causa crollo del greggio), che è la principale voce di costo nella gestione di una nave”.

C'è poi la questione dello stoccaggio offshore: per ora la domanda di tonnellaggio a questo fine sta interessando solo le crude tanker, “ma se la guerra commerciale tra Arabia Saudita e Russia dovesse continuare a lungo – secondo il direttore finanziario di d'Amico International Shipping – potrebbe crescere anche la domanda di navi per stoccaggio a mare di prodotti raffinati. Ci sono già trader che si stanno dimostrando interessati”.

Questo si potrebbe verificare soprattutto, in base all'analisi di Paglia, per quanto riguarda il kerosene destinato alla propulsione aerea: “EasyJet ha recentemente annunciato di aver fermato l'intera flotta, a causa delle misure di lockdown, e molte altre compagnie stanno facendo lo stesso, senza peraltro sapere quando le attività potranno effettivamente ripartire. Una simile situazione – ricorda l'analista di bancario costa – ha impatti enormi sia sulla domanda che sui prezzi del fuel”. Il crollo del consumo farà infatti calare i prezzi, e per tale ragione, prosegue Paglia, “è possibile che grandi quantità di prodotto vengano stoccate a bordo delle navi, ma si parlerebbe comunque di unità di grande dimensione e non di tanker Medium Range o Handy”.

Ma sono proprio le misure di contenimento dell'epidemia, messe in atto da moltissimi Paesi in tutto il mondo, a generare una forte incertezza riguardo al futuro andamento del mercato, “su cui non possiamo certamente essere ottimisti visto che circa metà della popolazione mondiale oggi vive in lockdown. Questo, oltre al jet fuel, sta chiaramente facendo crollare la domanda di molti altri prodotti raffinati, a partire dal carburante per autotrazione”.

“L'outlook, comunque, è molto dipendente da quanto dureranno i lockdown in giro per il mondo e anche da quali misure verranno adottate a seguito di questa situazione una volta che il peggio sarà passato” conclude Paglia.

Secondo le stime in possesso di Balestra, proprio in conseguenza del calo della domanda di prodotti, “soprattutto carburante per aerei ma anche benzina e diesel”, conseguente alle misure di lockdown, “l'attività di raffinazione sarebbe già calata di 5 milioni di barili al giorno e potrebbe scendere ulteriormente nelle prossime settimane”.

Per questo anche il CFO di DIS concorda nel delineare uno scenario molto incerto nel breve e medio termine: “I noli forti di cui stiamo beneficiando sono dovuti in larga parte ad un eccesso di offerta di petrolio, che non è sostenibile a lungo termine e che inevitabilmente peserà sui noli futuri, quando le scorte che oggi si stanno creando inizieranno ad essere consumate”.

L'intervento del top-manager del gruppo d'Amico, però, non è tutto improntato al pessimismo, anzi: “Restiamo positivi sulle stime di medio-lungo termine per il settore, considerando che l'attuale orderbook mondiale di product tanker è ai livelli più bassi degli ultimi 15 anni. Inoltre è probabile che, una volta superata la fase di emergenza sanitaria, esploreremo una fase di forte ripresa economica, trainata anche da importanti stimoli fiscali e monetari” conclude Balestra.