



OTTIMIZZARE IL TRASPORTO CONTAINER A FRONTE ELEVATI PREZZI DEL CARBURANTE DEL CARBURANTE

Berlino, 30 luglio 2018 - Le previsioni della Scope Rating, un'agenzia di rating del credito, ha rilevato che la qualità, la dimensione e la diversificazione degli asset determineranno il successo delle compagnie di navigazione nei prossimi 18 mesi poiché costi più elevati, norme ambientali più rigide e peggioramento delle relazioni commerciali globali rischiano di compensare la domanda sostenuta e la riduzione delle capacità.

Solo le società di trasporto di container con le flotte più grandi e le navi più efficienti avranno probabilmente un profitto quest'anno e faranno fronte a sfide a lungo termine, afferma Scope Ratings in una breve relazione pubblicata oggi.

La spedizione di container è un'attività ad alta intensità di capitale. A.P. Møller-Mærsk, il leader del settore, spende circa 1 miliardo di dollari l'anno su nuove navi. Quando i proprietari hanno scarso controllo sulle tariffe di carico e la differenziazione di un servizio di trasporto merci da un altro è difficile, i rendimenti del settore dipendono dall'ottimizzazione degli asset, assicurando che le navi siano sempre in mare e completamente cariche.

Un problema che affliggono gli armatori è il prezzo del petrolio. Scope prevede un aumento di circa il 25% dei prezzi del bunker di quest'anno rispetto al 2017, comprimendo i margini di profitto sottili nonostante la robusta crescita economica globale e il vivace commercio, in particolare in Asia.

“La forte domanda sta creando un equilibrio tra domanda e offerta migliore del previsto, ma un altro ostacolo è la capacità in eccesso del settore, che pesa sulle tariffe di trasporto”, afferma Denis Kuhn, analista di Scope e autore del rapporto.

Consulenti marittimi Drewry ha recentemente aggiornato la previsione della domanda di container di due punti percentuali al 6,5% dal 4,5% per il 2018. Scope aveva previsto previsioni favorevoli sulla domanda nelle sue previsioni di spedizione per il 2018 a gennaio.

Mentre questi fondamentali della domanda di offerta rimangono intatti, questo non si è ancora tradotto in tassi di spedizione visibilmente più elevati, in quanto anche l'offerta è stata leggermente superiore alle previsioni; principalmente a causa della minore capacità estratta dal settore tramite la demolizione.

“La demolizione dovrebbe accelerare in H2 e 2019, allentando l'eccesso di capacità”, afferma Kuhn. Ci sono una serie di fattori che supportano questa accelerazione nella demolizione, tra cui nuove normative ambientali, la riduzione delle emissioni di zolfo dal 2020 e il rafforzamento dei requisiti per il trattamento delle acque di zavorra.

Questi sono potenti incentivi per i proprietari a investire in nuove navi e a rottamare quelli più vecchi, mantenendo la pressione per un maggiore consolidamento del settore.

L'aumento dei prezzi del petrolio greggio e dei bunker e le tariffe di spedizione fisse continueranno a esercitare una forte pressione sulla redditività operativa delle navi più vecchie e meno efficienti.

Per questo motivo, l'efficienza e la qualità della flotta diventeranno ancora più importanti nei prossimi trimestri per consentire alle società di container di generare profitti operativi e mantenere i loro profili di rischio di credito. La contrazione dei risultati operativi aumenterà la leva finanziaria (in genere misurata dal debito netto / EBITDA) e potrebbe comportare maggiori costi di finanziamento per le compagnie di navigazione.

Gli spread di credito su molte obbligazioni marittime si sono ampliati di recente a fronte di tariffe di trasporto più deboli del previsto, ma potrebbero aumentare nuovamente se le navi riuscissero a mitigare l'effetto dei maggiori costi del bunker aumentando le tariffe e migliorando l'efficienza.

Un altro argomento che ha preoccupato gli investitori marittimi di recente è stata la crescente controversia commerciale. A lungo termine, le potenziali interruzioni della domanda globale tra le maggiori economie del mondo potrebbero colpire i volumi del commercio globale. Ma Scope è piuttosto ottimista riguardo a questo. "L'effetto netto per le compagnie di spedizioni dall'ulteriore deterioramento delle relazioni tra gli Stati Uniti e i suoi principali partner commerciali - Cina e UE inclusi - potrebbe essere meno drammatico di quanto non sembri", afferma Kuhn.

I volumi di spedizione sono determinati dalla domanda dei consumatori e dalle strategie dei fornitori per soddisfarli. Se i consumatori sostituiscono le importazioni da paesi con tariffe maggiorate per quelle più economiche di altri paesi, l'impatto sui volumi complessivi degli scambi potrebbe essere modesto, ma favorirà gli operatori di flotte di grandi dimensioni e diversificate in grado di adeguare rapidamente le rotte ai modelli commerciali in evoluzione. Essere parte di una forte alleanza come M2, THE ALLIANCE o OCEAN è essenziale, secondo Scope, per soddisfare le mutevoli esigenze dei clienti in modo flessibile e affidabile.

Per scaricare il rapporto clicca [QUI](#).

Informazioni su Scope Ratings GmbH

Scope Ratings GmbH fa parte del gruppo Scope con sede a Berlino e uffici a Francoforte, Londra, Madrid, Milano, Oslo e Parigi. In qualità di principale agenzia europea di rating del credito, la società è specializzata nell'analisi e valutazione di istituzioni finanziarie, società, finanza strutturata, finanza di progetto e finanza pubblica. Scope Ratings offre un'analisi del rischio di credito basata sull'opinione pubblica, lungimirante e non meccanicistica, un approccio che aggiunge a una maggiore diversità di opinioni per gli investitori istituzionali. Scope Ratings è un'agenzia di rating del credito registrata conformemente alla normativa UE sul rating e che opera nell'Unione Europea con lo status di ECAI.

