

---

## **BIMCO: Εξαρτημένη από την κινεζική οικονομία η ναυτιλία. Τα 3 σενάρια για τις επιπτώσεις του κορωναϊού**

---

2020/02/27 10:28 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

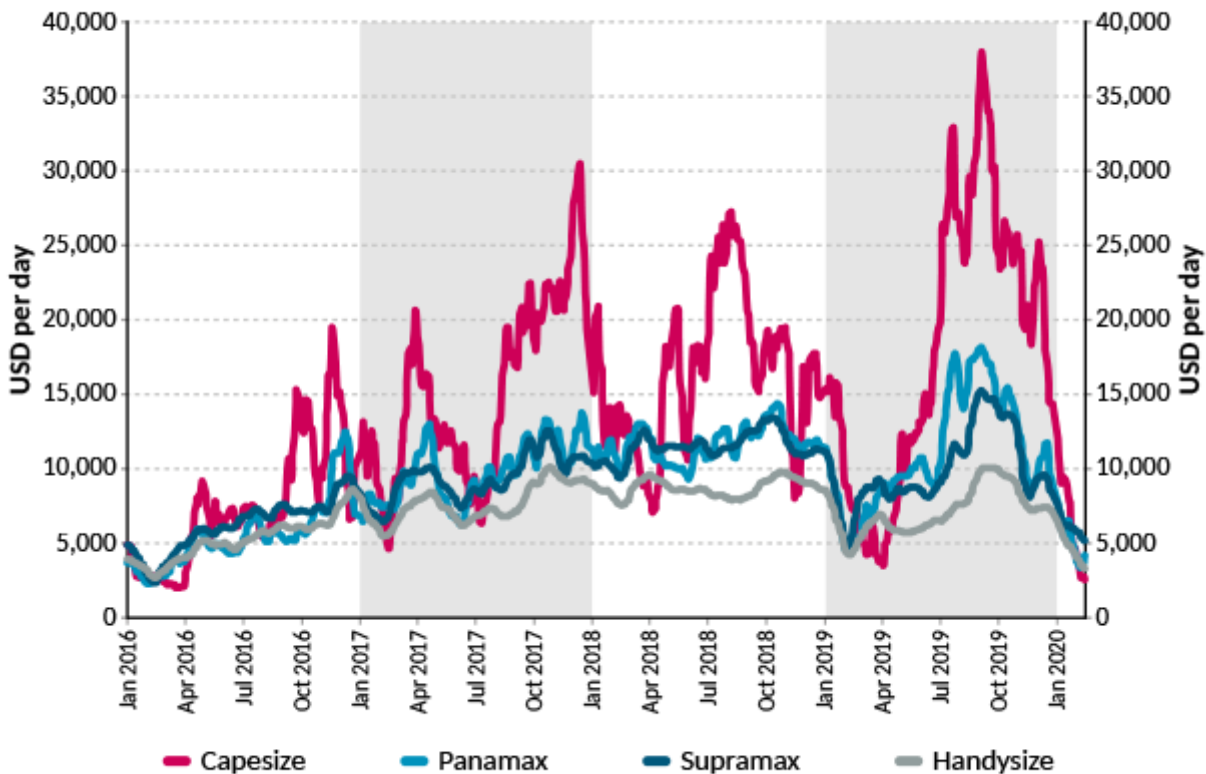
Ο αντίκτυπος της επιδημίας του κορωναϊού (COVID-19) στην Κίνα είναι ήδη σοβαρός και θα μπορούσε να επιδεινωθεί εάν διατηρηθούν τα αυστηρά μέτρα δημόσιας υγείας για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, προειδοποιεί σε ανάλυσή της η BIMCO.

Εκτιμάται ότι **1,7 εκατ. TEU εξαγωγικής ικανότητας από την Κίνα έχουν ακυρωθεί** από τα τέλη Ιανουαρίου, ενώ από ανεπίσημες αναφορές προκύπτει ότι πολλές από τις υπόλοιπες αναχωρήσεις πλοίων ταξιδεύουν με λιγότερο από πλήρες φορτίο.

Τα πρακτορεία και οι μεταφορείς των πλοίων ανέφεραν ότι η έλλειψη φορτηγών είναι ένας σοβαρός παράγοντας και το BIMCO δείχνει ότι σε μερικές επαρχίες, μέχρι και τα 2/3 του εργατικού δυναμικού του δεν έχει παρουσιαστεί για εργασία.

## Dry bulk earnings

2016-2020



Source: BIMCO, Clarksons

Note: Data updated through to 14 February 2020.

## Τα 3 πιθανά σενάρια

Ο επικεφαλής αναλυτής της BIMCO, Peter Sand, περιέγραψε τρία πιθανά σενάρια για τον αντίκτυπο της επιδημίας στη ναυτιλία.

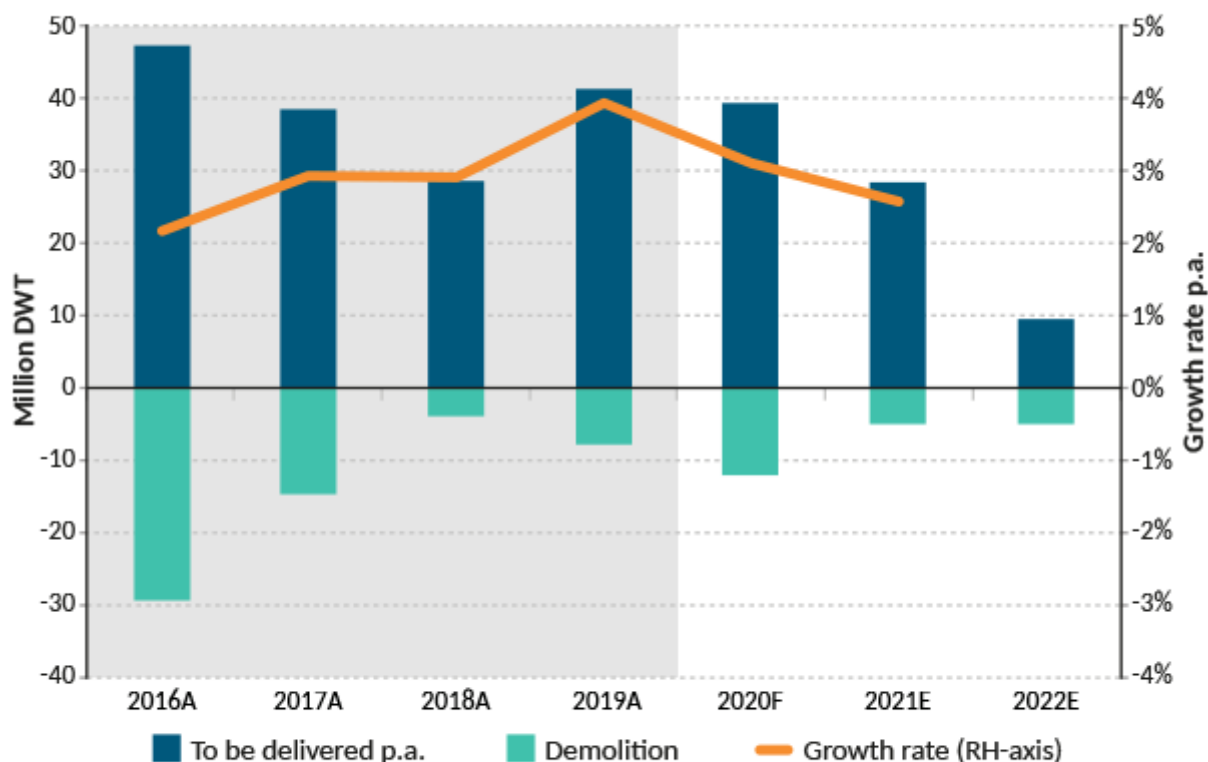
Στη πρώτη, τα μέτρα ελέγχου της Κίνας να επιτύχουν και η εργασία να αρχίσει να επιστρέφει στο φυσιολογικό, στα κινεζικά εργοστάσια μέχρι τον Μάρτιο, ώστε η ζήτηση και η αποστολή να επιστρέψει ανάλογα.

Στη δεύτερη, η εξομάλυνση δεν συμβαίνει μέχρι τον Απρίλιο, ενώ στο τρίτο και το χειρότερο σενάριο, ο ιός εξακολουθεί να εξαπλώνεται με τρόπους που δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν ή να αναλυθούν.

Με σημαντικές νέες περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στο Ιράν και τη Νότια Κορέα, η τελευταία περίπτωση είναι πιθανή.

## Dry bulk ship fleet growth

2016A-2022E



Source: BIMCO estimates on Clarkson's raw data

A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2020-2022 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 25% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.

Το σενάριο 1 συνεπάγεται σχετικά μικρή ελάττωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού και διαχειρίσιμο αντίκτυπο στους μεταφορείς.

Το σενάριο 2 θα ήταν πιο σοβαρό. Στη δεύτερη περίπτωση, με την αναγκαστική διακοπή απασχόλησης του εργατικού δυναμικού στην Κίνα να επεκτείνεται τον Απρίλιο, **θα επεκταθούν περαιτέρω οι διαταραχές της παραγωγής, της ενδομεταφοράς και των λιμενικών εργασιών.**

Δεδομένου του χαμηλότερου όγκου των εμπορευματοκιβωτίων, που προκλήθηκε από την παύση της περιφερειακής μεταποίησης, η διαταραχή θα μπορούσε να επεκταθεί σε μια παγκόσμια έλλειψη εφοδιασμού λιανικής και μεταποιημένων προϊόντων.

Για τα δεξαμενόπλοια, η ζημιά έχει ουσιαστικά γίνει, αφού το διάστημα μεταξύ της άρσης των κυρώσεων των ΗΠΑ για το Cosco Dalian και των επιπτώσεων του κορωνοϊού, τα ποσοστά των δεξαμενόπλοιων έπεσαν από πάνω από \$100.000 την ημέρα τον Δεκέμβριο **σε μόλις \$18.000 την ημέρα τον Ιανουάριο.**

Προβλέπεται ότι οι ζημιές θα είναι στο έλεος της ασθένειας κατά τη διάρκεια του Φεβρουαρίου μέχρι το Μάρτιο και δεν θα εμφανίσουν αναγκαστικά μια απότομη ανάκαμψη στη συνέχεια.

## **Μοναδικός κερδισμένος τα κινεζικά ναυπηγεία**

Σύμφωνα με τον Peter Sand, Chief Shipping Analyst της BIMCO, «το ξέσπασμα του νέου κορωναϊού έχει απεικονίσει πόσο εξαρτημένη ναυτιλία έχει γίνει στην κινεζική οικονομία. Αν μεγάλα τμήματα κινεζικού εργατικού δυναμικού βρίσκονται σε καραντίνα, τα τμήματα εμπορικής ναυτιλίας θα κολλήσουν σε σκοτεινή περιοχή».

Όσον αφορά τα ναυτιλιακά συμφέροντα, ο αντίκτυπος στα κινεζικά ναυπηγεία μπορεί να αποδειχθεί ένα από τα λίγα θετικά: η παράδοση νέας χωρητικότητας περιορίστηκε προσωρινά με μέτρα απομόνωσης, τα οποία θα βοηθήσουν στην υποστήριξη των ποσοστών της ναυλαγοράς