

BULK SHIPPING

1. INTRODUZIONE: IL BULK SHIPPING

Il **bulk shipping** riguarda il trasporto di materie prime dell'industria di base, mentre il **trasporto di linea** dipende maggiormente dall'andamento dei consumi dei prodotti finali.

Tra i due tipi di servizi possiamo osservare alcune differenze:

- Le imprese di linea si sono concentrate in alleanze che hanno spinto in un mercato di oligopolio con grandi barriere all'entrata, dove vengono offerti servizi a tariffe onnicomprensive sempre più differenziati al fine di ottenere un vantaggio competitivo.
Nel bulk la concentrazione non c'è ancora stata, perciò osserviamo un mercato con tante piccole imprese in condizione **simile a una concorrenza perfetta**: il prezzo è frutto delle dinamiche stesse del mercato, ed è quindi facilmente conoscibile dagli operatori. La leva su cui gli operatori dal lato dell'offerta possono agire è esclusivamente quella del costo, dato che sui ricavi si può fare molto poco, se non decidere quando e per quanto tempo impiegare le navi.
- Nel bulk vi sono **scarse barriere all'entrata** in quanto gli investimenti richiesti non sono ingenti come nella linea; il mercato è infatti aperto a qualsiasi dimensione d'impresa (anche one-ship-companies). Le navi su cui investire tra l'altro non devono essere necessariamente nuove, ma possono essere anche acquistate sul mercato del second-hand. Le uniche barriere all'entrata sono quelle normative, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza, che nel bulk sono più stringenti.
- Nella linea il prezzo è "mascherato" (onnicomprendente) e quindi è difficile confrontare diversi operatori, mentre nel bulk il **servizio offerto è basilico** (il solo trasporto), perciò la concorrenza è molto più accesa (ultimamente vi sono però iniziative degli armatori verso una maggiore differenziazione e personalizzazione del servizio).
- Le imprese bulk usano la finanza come vero e proprio centro di profitto (si parla infatti di "finanziarizzazione del settore"), dato che divengono speculatori, inserendosi in un business parallelo. Questo fa moltiplicare le transazioni sui mercati finanziari, facendo fluttuare le grandezze in maniera più evidente e repentina. Il settore del bulk è stato quello in cui è nata la "finanziarizzazione" anche nel campo armatoriale, in particolare nel dry (es. grano).

Come ogni mercato anche il bulk è costituito dalla **domanda che incontra l'offerta**:

A) DOMANDA: comprende sia quella presente che le previsioni (trend storici e ciclicità). È difficile da prevedere in quanto è influenzata da numerose variabili sia di lungo (es. tecnologia) che di breve periodo (es. eventi climatici).

Il bulk via mare trasporta l'80% delle merci in termini di quantità (dry=48% e liquid=29%), mentre il container trasporta più del 50% del valore viaggiante via mare. Vi è una tendenza di crescita della domanda di trasporto del dry-bulk (l'iron-ore è importato molto dalla Cina), mentre la domanda di trasporto di prodotti liquidi è invece in diminuzione.

B) OFFERTA: è misurata facendo riferimento al tonnellaggio disponibile. Le previsioni di questa sono più intuitive, in quanto le variabili incisive, quali vita utile residua di una nave, ordini ai cantieri di nuove navi o demolizioni di vecchie navi sono sicuramente conoscibili.

Anche per l'offerta vi sono comunque dinamiche di mercato che possono turbare le previsioni, quali ad esempio ritardi, dilazioni o cancellazioni delle consegne dei cantieri. Inoltre, il tonnellaggio in un preciso momento, può essere anche suscettibile ad eventi temporanei come le decisioni degli armatori di disarmo o di slow steaming.

Guardando alla configurazione odierna della flotta, vi sono oggi 90.000 navi cargo di cui le più numerose sono le dry carriers seguite dalle tankers.

Tra le tendenze riguardanti l'offerta si registra una rapida espansione della flotta spiegata dalla crisi che osserviamo ormai da 10 anni con un aumento delle nuove navi e delle dimensioni delle stesse (il 2011 è stato l'anno in cui si sono registrate più consegne di navi nuove di sempre nonostante fosse un anno di piena crisi economica).

2. ANALISI DELLA DOMANDA DEL SETTORE DELLE RINFUSE

La funzione economica del trasporto merci è quella di trasferire un carico da una zona in cui la sua utilità marginale è inferiore ad un'altra zona in cui l'utilità marginale è superiore. La domanda di trasporto si definisce **derivata** in quanto deriva dalla domanda dei beni oggetto del trasporto. La domanda nel bulk shipping non può essere analizzata per intero, ma va analizzata per singoli sub-comparti, singole rotte, ecc.

Innanzitutto bisogna quindi valutare quali sono i fattori determinanti della domanda:

- A) **Determinanti riguardanti l'economia nel suo complesso:** PIL, andamento del commercio internazionale, sviluppo delle diverse aree del pianeta (es. flying geese model).
- B) **Determinanti riguardanti il singolo comparto:** lo shipping ad esempio ha un andamento ciclico proprio (Stopford), diverso dai cicli generali dell'economia, perché le decisioni di investimento prese in questo segmento non hanno effetto immediato, bensì differito nel tempo.
- C) **Determinanti riguardanti la diversa portata temporale** (con impatto temporale diverso):
 - **Strutturali:** portata temporale molto ampia; spesso legate allo status della tecnologia (es. rivoluzioni tecnologiche) o ad altri fattori di lungo periodo (es. conseguenze del riscaldamento globale che rendono percorribili nuove rotte a seguito dello scioglimento dei ghiacci).
 - **Congiunturali:** riferite alla fase economica del momento, di medio periodo (5-10 anni).
 - **Cicliche-stagionali:** a seconda che sia estate o inverno cambiano le rotte.
 - **Occasionali:** possono essere dovute ad eventi climatici o politici (es. chiusura Canale di Suez).

L'analisi della domanda può essere fatta sia da un punto di vista **qualitativo** che **quantitativo**, ma anche da un punto di vista **soggettivo** di ciascun soggetto interessato (es. operatori marittimi, operatori industriali, commercianti, ecc.). L'ampiezza strutturale dell'analisi può essere **globale, settoriale o aziendale**, mentre l'ampiezza temporale di riferimento può essere **di breve, di medio o di lungo termine**.

I principali **criteri di analisi della domanda** sono:

- **Tipologia merceologica:** osserviamo rinfuse secche e liquide. Le rinfuse secche si distinguono in maggiori (carbone, minerali di ferro, grano, bauxite, alluminio, ecc.) e in minori (legname, acciaio, cemento, sabbie, fertilizzanti, ecc.); le rinfuse liquide si distinguono tra greggio e derivati (clean, prodotti chimici, olii vegetali, ecc.).
Dato che la domanda è derivata, a ciascuna tipologia merceologica trasportata corrisponde un determinato settore utente: le rinfuse secche sono destinate al settore siderurgico, metallurgico, energetico, alimentare, agricolo, ecc., mentre le rinfuse liquide alla raffinazione, industria chimica, industria alimentare, ecc.
- **Modalità di condizionamento:** le merci sono decondizionate, ma per ciascun carico bisogna far riferimento a una specifica nave impiegata: per le rinfuse liquide si utilizzano le petroliere e le navi con caratteristiche specifiche per i carichi che necessitano di una specifica conservazione (es. i gas liquidi devono essere trasportati con determinate temperature e pressioni); per le rinfuse solide si usano le bulk carriers, che ad eccezione delle cementiere, sono tutte uguali e utilizzabili per qualsiasi carico.
- **Criterio dimensionale** (lotto di carico): se nel trasporto di linea sono definiti tot lotti di carico, nelle navi rinfusiere (ad eccezione delle chimichiere) si carica un lotto di carico unitario coerente con la capacità di stiva. La dimensione dei carichi varia a seconda del tipo di merce trasportata e del cliente (grande o piccolo produttore industriale).
- **Criterio funzionale:** se il cliente è industriale, avrà impianti localizzati in aree portuali e quindi la sua attività sarà fortemente integrata, comprendendo anche il trasporto (ciclo unico). In altri casi, come nel caso di un trader, ovvero nel caso in cui il cliente sia commerciale, l'attività di trasporto è scollegata rispetto all'attività "core".
- **Criterio geografico:** la copertura delle rotte può avvenire in modo differenziato: deep-sea, short-sea, feeder, cabotaggio, ecc. Per ciascun produttore, di solito ci sono mercati di destino abbastanza fissi (es. il petrolio caraibico va sempre negli Stati Uniti).

2.1 Analisi della domanda: I sub-mercati dello shipping: rinfuse solide

1. **IRON ORE (MINERALI DI FERRO):**

Il principale settore utente è quello della **siderurgia**, il trasporto dell'acciaio è legato all'andamento della produzione siderurgica a livello mondiale. Il commercio di iron ore è una componente della crescita economica, dato che è fortemente connesso con i tassi di crescita del PIL mondiale.

Vi sono stati due momenti recessivi verso la metà e la fine degli anni '70, mentre gli anni '90 sono stati caratterizzati da un cambio nel trend dell'economia. Gli anni 2000 vedono un "boom" trainato dalla **crescita del Far East** (soprattutto dell'economia cinese) il cui tasso medio annuo di crescita ammonta a circa il 4%. Questo trend è stato una delle cause della crescita delle flotte, dato che ci si aspettava che, andando avanti, i tassi di crescita della domanda fossero più alti rispetto a quando effettivamente si sono rivelati (l'offerta oggi risulta quindi sovradimensionata rispetto alla domanda).

- Il **primo paese produttore di acciaio** è oggi la Cina (oltre il 50% della produzione mondiale, ma anche del consumo), seguita da India e Giappone; da qui possiamo osservare come il mercato è molto concentrato in un leader principale.
- Le **navi** che trasportano i minerali di ferro sono molto grandi (investimento rigido) e fondamentalmente legate al mercato cinese; le più grandi sono brasiliane (VALE, Orecarrier con 400.000 dwt e China VLOC). Brasile e Cina hanno avuto dei trascorsi per quanto riguarda la dimensione delle navi: la Cina aveva vietato l'ingresso di navi brasiliane così grosse nei suoi porti, ma poi quando ha acquistato tali navi non ci sono stati più problemi di ingresso.
- L'**estrazione** ha luogo prevalentemente in Australia e Brasile (che rappresentano l'80% delle fonti) e in Sud Africa; tali paesi sono infatti anche i principali **esportatori**.
- La Cina è il principale **importatore**, ed importa per lo più dall'Australia (incidendo negativamente sul rapporto tonnellate-migliaia dato che i due paesi sono geograficamente prossimi). Successivamente tra gli importatori troviamo il Giappone e l'UE.
- Nel tempo le **principali rotte** sono cambiate: la rotta Brasile-UE si è assottigliata, aumentando i traffici sulla rotta Brasile-Cina via Sud Africa.

Il mercato è spesso turbato, innanzitutto da rischi di **carattere geopolitico** (es. la politica protezionistica attivata dagli USA nei confronti della Cina), ma anche da **politiche green** di iniziativa cinese per ridurre le emissioni (di conseguenza la produzione siderurgica verrà spinta verso paesi terzi dove le leggi ambientali sono meno stringenti).

2. **CARBONE:**

Il carbone costituisce la seconda commodity per importanza (23% del dry bulk trasportato); si distinguono, in base all'utilizzo, due categorie di carbone:

- a. **Coking coal**: destinato alla produzione di acciaio e alla siderurgia a ciclo integrale, ma anche alla produzione del cemento. Dato che il coking è fondamentalmente destinato alla produzione di acciaio, esso è caratterizzato maggiormente da ciclicità rispetto allo steam coal (è maggiormente legato all'industria di base e quindi agli andamenti macro-economici) in quanto ha una crescita più moderata.
- b. **Steam coal**: destinato alla produzione di energia per utenze e clienti. La ciclicità legata a questa tipologia di carbone è più contenuta, a causa della continua crescita.

Dagli anni '80 al 2015 il **coking coal ha visto una crescita lieve, al contrario dello steam coal che è stato caratterizzato da una crescita molto forte**. Si prevede che entrambi i tipi di carbone cresceranno, perché, per quanto riguarda lo steam, la popolazione è in crescita e quindi la quantità di energia termoelettrica consumata pro-capite aumenterà (anche a causa dei cambiamenti climatici); per quanto riguarda il coking, la crescita vi sarà, però lieve, anche a causa del rallentamento della Cina.

- Dal 2018, i maggiori paesi **importatori** sono: Europa, Cina (importa per il 77% steam e lo produce anche), India, Corea del Sud, Giappone, Taiwan (i paesi del Far East sono ultimamente gli importatori più accaniti).
- Le **navi/treni** che trasportano questo tipo di merce sono molto semplici, dato che il materiale non è difficile da trasportare.

- La **produzione** nei paesi in via di sviluppo è in crescita: il mercato indiano è caratterizzato da un'elevata richiesta di carbone; la produzione non è comunque sufficiente per il paese e quindi necessita di importazioni.
- I principali **esportatori** sono: Australia (50% steam e 50% coking), Indonesia (solo steam, con l'Australia rappresenta il 65% delle fonti di approvvigionamento di carbone), Russia, Sud Africa e Colombia (solo steam). Gli USA sono da poco divenuti anch'essi esportatori di carbone.
- Le **principali rotte** sono Australia-Far East, Nord USA-Europa occidentale, Sud Africa-Europa.

Vi è ora la tendenza di chiudere molti impianti di coking coal nel mondo, a causa del loro forte impatto ambientale, andando così a ricercare **nuove fonti di energia rinnovabili**. Si cerca anche di adottare nuove tecnologie più efficienti ed economiche, come la PCI (pulverized coal injection) che prevede l'innalzamento della temperatura con determinate polveri, riducendo la domanda di coal.

Lo steam dipende da fattori socio-politici, ma anche la produzione di energia elettrica va verso la ricerca di fonti sostenibili ed è sempre meno orientata all'impiego di combustibili fossili.

Vi sono poi **variabili che incidono sulla domanda** di questa commodity:

- **Sicurezza** (soprattutto ambientale).
- **Dotazioni tecniche delle navi**: caratteristiche dimensionali differenti, dotazione o meno di propri mezzi di imbarco/sbarco (le navi che però hanno a bordo i mezzi di imbarco/sbarco possono avere il vantaggio di poter operare ovunque, anche se sono più costose e meno efficienti).

3. **GRANO:**

I cereali (aggregato che comprende: frumento, orzo, mais, soia, segale, ecc.) possono essere utilizzati sia come alimento umano che come mangime; **la loro domanda è strettamente collegata alla crescita demografica e risente anche di componenti ciclici stagionali, connessi sia ai consumi che all'agricoltura**. La domanda di questa commodity è caratterizzata da elasticità al reddito: per bassi livelli di reddito, la domanda per questa rinfusa aumenta (dato che è un bene di prima necessità).

- Dagli anni '60 il commercio in **import** era dominato da Europa e Giappone, ma dal 2000 è controllato maggiormente dai paesi in via di sviluppo (l'Asia rimane la principale forza trainante). È prevista una variazione percentuale in crescita del commercio marittimo di questo bene del 7%, dato l'aumento delle importazioni di soia della Cina (primo paese importatore); altri importatori sono Asia, Africa e Sud America.
- I principali **esportatori** sono: USA, Brasile, Russia e Ucraina (via treno), Argentina, Australia. L'Europa e Nord America insieme formano il 74% delle fonti di approvvigionamento complessive di questa commodity.
- Le **rotte** del grano hanno interamente origine dagli Stati Uniti o dall'America del sud. Elemento chiave del commercio del grano, fino al 2017, è stato il canale di Panama, dato che i mercati di destino erano Europa e Far East; Panama ha quindi sempre giocato un ruolo fondamentale per gli armatori, che potevano assecondare le dinamiche del mercato in modo veloce.
- Le **navi** che trasportano il lotto di trasporto tipico delle granaglie sono le Panamax (80 000 dwt).

Anche questo comparto non è esente dalle guerre sui dazi tra Cina e USA: la Cina ha imposto dazi all'importazione di soia e questo porterebbe a pensare ad un aumento dell'import dal Brasile, facendo così aumentare le tonnellate migliaia.

Per fare previsioni future riguardo la domanda di questo bene, ci si basa sul PIL mondiale. Nel breve termine è importante la stagionalità, mentre nel lungo termine si hanno maggiormente effetti riguardanti il reddito.

Il traffico dei cereali è stato sempre usato come metodo per equilibrare il mercato del dry bulk, dato che è **molto volatile**; è sempre stato un comparto di rifugio in cui gli armatori potessero andare quando gli altri comparti erano in difficoltà temporanea. Il passaggio comunque non è immediato, perché dato che si tratta di un alimento la nave necessita di essere pulita correttamente per poterlo trasportare.

Il commercio del grano ha anche delle implicazioni dal punto di vista **finanziario**: le imprese in un certo momento storico hanno cercato investimenti per cercare di fronteggiare i rischi, come quello di fluttuazione dei noli. Si usano a tal fine gli strumenti derivati, i cui primi nascono proprio nel campo del grano, essendo sempre stato oggetto di commercio.

4. **RINFUSE SOLIDE MINORI:**

Il commercio totale delle rinfuse minori è sempre stato in crescita, eccetto negli anni della crisi mondiale (2007/2009); insieme formano il 32% del commercio mondiale. A partire dagli anni '80 ad oggi, il traffico di queste merci si è quadruplicato; il mix di questi materiali è molto eterogeneo e quindi ha senso esaminarli separatamente.

- **Bauxite e allumina:** ammontano insieme al 13-15% del totale delle rinfuse minori, sono entrambi usati per la produzione di alluminio, che ha il vantaggio di essere conveniente e più facilmente reperibile. La Cina è il principale importatore (2/3 del totale) insieme al Nord America. L'Australia, il Brasile, la Guinea e l'India sono i principali esportatori.
- **Minerali ferrosi:** l'Asia pacifica sta trainando questo segmento (previsioni di crescita nel settore automobilistico e delle costruzioni); questi materiali sono consumati soprattutto in India, Cina e Giappone.
- **Minerali non ferrosi (nicel)** non sono previste grandi crescite.
- **Prodotti siderurgici minori:** la Cina è il principale esportatore (anche se ha subito una riduzione nel 2016/18) e gli Stati Uniti sono il principale importatore.
Questi prodotti, nelle statistiche, sono messi insieme ai prodotti forestali, date le simili modalità di condizionamento (break bulk, ovvero grossi pezzi singoli); il livello di automazione applicabile è molto basso e solo da poco queste merci obbediscono al principio "una nave un carico"; fino a qualche anno fa vi erano problemi di stabilità nel trasporto di queste merci, e dovevano essere trasportate con altre con un minor peso specifico ma un maggiore volume. Oggi invece possono essere caricate completamente anche navi da 35.000 tonnellate.
- **Fertilizzanti:** si prevede una crescita connessa alla produzione di prodotti alimentari del 3% annuo, ma la disponibilità di superficie agraria è prevista in discesa e quindi diminuirà anche la domanda. Tra i principali esportatori di fosfati (materia che si usa per produrre fertilizzanti e altri prodotti industriali) spicca la Russia; tra gli importatori: USA, Europa, Sud Asia e Africa. Nel traffico di questi prodotti pesa molto la situazione stabile o congiunturale dei terreni agricoli, dato che vi sono zone del pianeta soggette a fenomeni naturali anche molto violenti (alluvioni), che provocano depauperazioni nei terreni (soprattutto nel Far East) e che necessitano quindi di una maggiore fertilizzazione dei terreni.
- **Zucchero:** il Brasile è il maggiore esportatore. Si commercia più zucchero di canna che barbabietola da zucchero. India e Cina producono molto zucchero ma ne esportano molto poco.
- **Altri prodotti:**
 - Riso: i paesi che lo consumano maggiormente sono quelli che lo producono, infatti questa rinfusa non viaggia molto via mare.
 - Caffè e cacao: i luoghi di produzione sono concentrati, ma i luoghi di consumo sono molto dispersi.

Le navi che trasportano le rinfuse minori sono molto fungibili (Handy, 50.000 tonnellate, spesso dotate di attrezzature di imbarco/sbarco) e i porti possono essere quasi tutti raggiunti.

Dal lato dell'offerta, questo business è sempre stato un po' trascurato, dato che gli armatori sono più propensi verso le navi più grandi; le Handy però sono massimamente fungibili, perché oltre al trasporto delle rinfuse minori, possono servire anche a trasportare rinfuse maggiori in porti non raggiungibili da navi troppo grandi.