

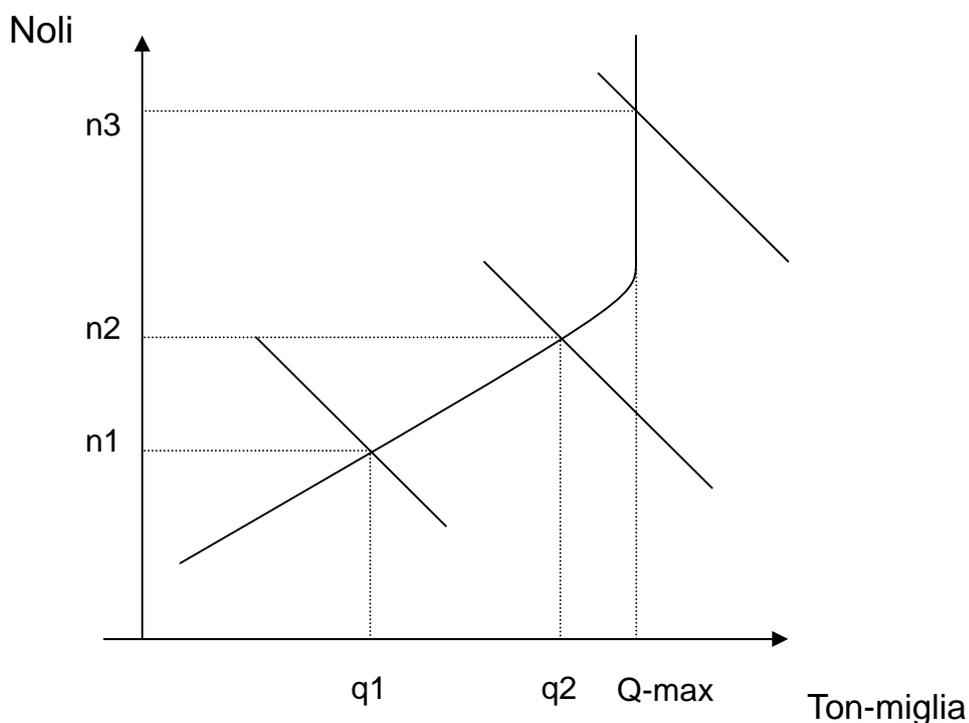
L'equilibrio del mercato

Come abbiamo già visto precedentemente, affrontando la funzione di domanda e di offerta di beni, anche per il mercato dei trasporti marittimi possiamo teoricamente ricostruire la formazione di quantità e prezzo d'equilibrio al quale sia chi domanda, sia chi offre raggiunge la sua soddisfazione.

Nel nostro caso l'incontro tra quantità di domanda e di offerta di trasporti è espressa in tonnellate-miglia, unità di misura che rappresenta le miglia percorse dai quantitativi di merci espressi, ovviamente, in tonnellate.

Analizzando le due funzioni, l'offerta presenta il tipico andamento positivo, per cui un aumento della quantità offerta può verificarsi solo se aumenterà il nolo (prezzo del trasporto marittimo), in quanto l'impresa dovrà sostenere maggiori costi di produzione. La funzione di domanda avrà anch'essa il tipico andamento, contraddistinto dalla relazione inversa tra quantità e prezzo.

Il nolo d'equilibrio sarà determinato dall'incontro tra le quantità domandate e offerte.



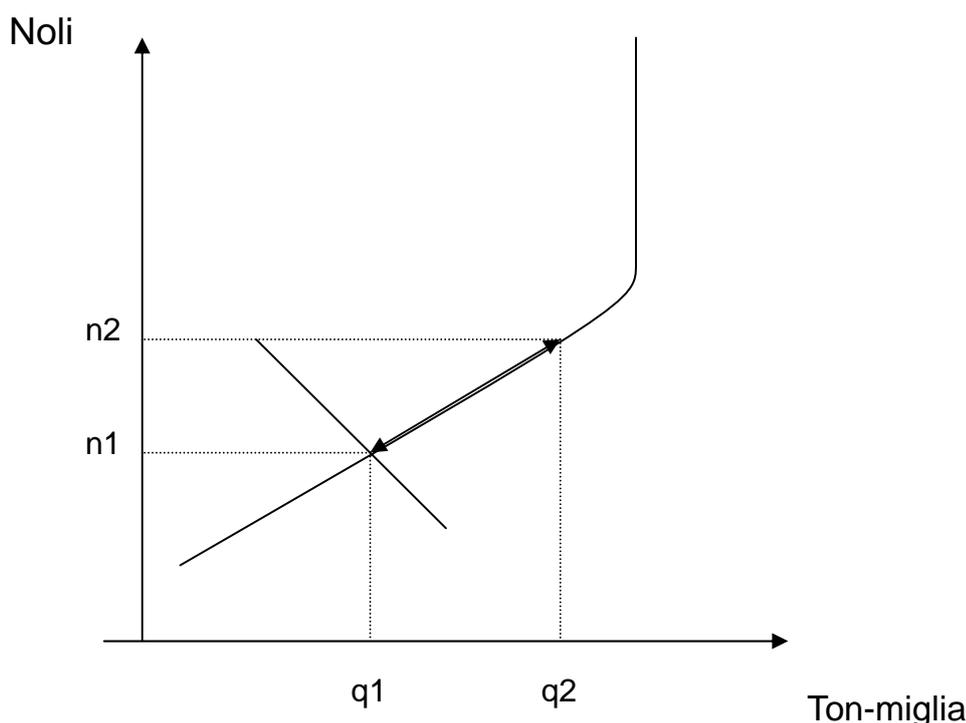
Il grafico mostra tre diversi momenti in cui il mercato è in equilibrio. Partendo dal punto di equilibrio n_2-q_2 possiamo distinguere due diverse caratterizzazioni del mercato. La prima, $q_{max}-n_3$ dove l'incremento della domanda, che possiamo ipoteticamente ricondurre ad un aumento del reddito, incontra un limite nella capacità di trasporto del naviglio esistente. Cioè, ogni ulteriore aumento della domanda di trasporto risulterebbe assorbito da un aumento del livello dei noli. Unica possibilità sarebbe, quindi, o tagliare la domanda o aumentare l'offerta, ordinando nuove commesse, ma questo nel breve periodo non può essere fatto. Per cui il taglio della domanda comporterebbe l'uscita dal mercato di quei clienti non disposti a pagare un nolo più alto.

Il secondo punto, in corrispondenza di n_1-q_1 , evidenzia un livello della domanda basso.

Solitamente nei periodi di crisi possiamo assistere ad un nolo di equilibrio così debole. Per questo assistiamo a un aumento dei fallimenti, in quanto il livello del nolo è troppo basso per remunerare i costi di produzione dell'impresa. La gran parte delle navi rimane inutilizzata e solo le navi di nuova costruzione possono reggere una remunerazione così scarsa, in quanto il miglioramento tecnologico è teso sostanzialmente a ridurre i costi di produzione. Le navi più vecchie, invece, vengono destinate al disarmo.

Dobbiamo rilevare, però, che in tutti i mercati l'equilibrio non è mai stabile, ma rappresenta un momento che alcuni considerano raro a raggiungersi. In virtù di ciò, occorre analizzare anche le situazioni di squilibrio.

1° Caso: l'offerta è maggiore della domanda



Se l'offerta è superiore della domanda ci troviamo nel punto $n2-q2$, a questo livello il nolo è troppo alto e gran parte della domanda rimarrebbe insoddisfatta. L'aggiustamento in questo caso comporta un livellamento del nolo fino al punto $n1$ dove tutta la quantità richiesta di trasporto è soddisfatta. Ma è evidente che il costo di produzione a cui il trasporto è prodotto dovrà scendere ad un livello più basso. Tale punto è quello in cui il costo di produzione dell'ultima nave necessaria per soddisfare la domanda eguaglia il livello del nolo.

L'effetto di diminuzione dell'offerta ha comportato una riduzione delle navi utilizzate, cioè le navi con costi maggiori restano inutilizzate in quanto poco competitive, e resteranno fuori dal mercato sino a che il livello dei noli in seguito ad un incremento non si sposterà verso l'alto creando una nuova situazione di equilibrio.

2° Caso: L'offerta è inferiore alla domanda

Come già detto in precedenza, se la domanda supera l'offerta, come nel caso in cui fossimo nel tratto verticale della funzione d'offerta, il nolo deve aumentare portandosi ad un punto di equilibrio più alto dove è la domanda a dover diminuire e/o l'offerta ad espandersi.

Un punto di vista più generale

L'alternanza di fasi di espansione e di depressione provocati da squilibri tra domanda e offerta prendono il nome di **congiuntura**. L'equilibrio economico nel mercato, caratterizzato dall'uguaglianza tra domanda e offerta, è solo temporaneo. E' più frequente, infatti, una situazione di squilibrio e conseguentemente il verificarsi di un processo di reciproco adeguamento tra le componenti di domanda e di offerta.

Tutto questo ovviamente deve essere inteso sia a livello generale che particolare, visto che i settori economici sono fortemente interconnessi così come le diverse economie degli stati mondiali.

L'aumento del reddito verificatosi in un paese può riverberarsi sul flusso di importazioni aumentandolo. Cioè, la maggior domanda produce effetti benefici sulle economie dei paesi che producono i beni importati, i quali a loro volta, disponendo di maggiori risorse finanziarie, importeranno maggiori quantitativi di merci, o investiranno i loro capitali nel territorio o anche in altri paesi provocando un'intensificazione degli scambi.

Questi effetti a catena fanno parte del ciclo congiunturale mondiale, cioè il sistema economico è concepito come un territorio economicamente unitario.

Non ci sono metodi esatti per prevedere in quale fase del ciclo economico ci troviamo, esistono però, alcuni indicatori economici rilevati statisticamente che possono darci un indizio su come si può evolvere la situazione economica.

Nelle analisi economiche, ad esempio, il livello dei noli marittimi (indici dei noli) è considerato per certi aspetti un elemento anticipatore delle fasi del ciclo economico.

L'immediatezza con cui si manifesta il livello dei noli consente di formulare delle previsioni piuttosto attendibili per il futuro. Questo perchè il traffico marittimo riflette con notevole precisione l'andamento generale della produzione nazionale.

Gli indici dei noli vengono elaborati regolarmente da enti e istituti di ricerca tenendo conto delle diverse tipologie di contratti e dell'aspetto merceologico dei beni trasportati. Ad

La teoria della domanda effettiva

$$Z = C + I + G + (X - M)$$

Questa funzione sintetizza la domanda dei beni che i diversi settori dell'economia intendono acquistare.

Consideriamo, infatti, **C (consumi)** la spesa delle famiglie, **I (investimenti)** la spesa delle imprese, **G** la spesa pubblica e **X-M (esportazioni – importazioni)** il saldo della bilancia dei pagamenti (cioè se vendiamo più di quanto acquistiamo dall'estero la differenza è positiva, al contrario la differenza sarà negativa).

Considerando, quindi, **Y (P.i.l.)** il complesso di beni che l'impresa intende produrre, ci troveremo in equilibrio se l'offerta sarà uguale alla domanda, cioè se **Y=Z**, e quindi se **Y=C+I+G+(X-M)**.

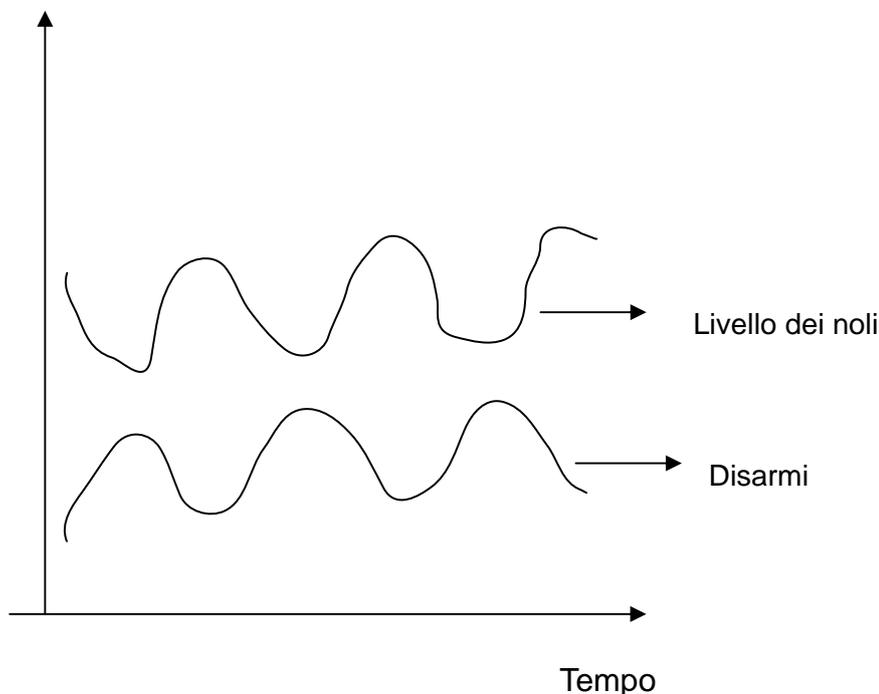
Quando la produzione eccede la domanda (**Y>Z**) si formano le scorte e nel periodo successivo le imprese tenderanno a diminuire la produzione, magari licenziando parte del personale deprimendo al contempo la spesa delle famiglie **C**. Si crea, così, un circolo vizioso di riduzione della domanda e della produzione che ci porta nelle fasi di recessione tanto attuali. Come si può rimediare? Alcuni sostengono che un aumento della spesa pubblica **G** può frenare questa tendenza e invertire la fase del ciclo, per altri l'intervento pubblico non è la migliore soluzione, (problema del debito pubblico). Una mano può venire anche dall'estero che può assorbire la debolezza della domanda interna, magari andando a migliorare il saldo tra esportazioni e importazioni (**X-M**). Così facendo la produzione può ripartire innescando un circolo virtuoso, in cui gli investimenti **I** crescono, facendo crescere l'occupazione e conseguentemente i consumi **C**, riportando l'economia nella fase ascendente del ciclo.

esempio vi sono indici dei noli dei tramps a viaggio singolo o con contratti a tempo, o indici per il trasporto del greggio a viaggio singolo, così come indici calcolati come media degli indici.

Viene da chiedersi a cosa possa servire sviluppare tali calcoli.

Tramite lo studio delle variazioni degli indici si possono analizzare le oscillazioni dei noli, le quali si ripercuoteranno sui costi di utilizzazione delle navi aumentandoli o diminuendoli. Oppure si può, ad esempio, valutare lo stato di salute del settore armatoriale, in particolare perché c'è una forte correlazione tra il livello dei noli e la quantità di disarmi. Si è evidenziato, infatti, che esiste una correlazione inversa tra l'andamento dei noli e disarmi nel tempo (vedi grafico alla pagina successiva).

Riallacciando, però, il discorso a quanto si diceva circa le capacità degli indici dei noli, per lo studio della congiuntura economica occorre scegliere l'indice che si adatta nel modo migliore. Alcuni sarebbero indotti a pensare che una media degli indici potrebbe fare al nostro caso, ma, statisticamente, più i dati sono eterogenei meno rappresentative sono le informazioni che essi forniscono.



Un indice che si adatta a valutazioni di tipo generale è l'indice dei noli per carichi secchi, in particolare vi è una preferenza per i noli a viaggio (rispetto a quelli a tempo) per il fatto che le contrattazioni (cioè le richieste e l'offerta) si svolgono quotidianamente. Tanto più se il nolo è quotato con riferimento alla singola giornata di utilizzo comprendendo le spese per il combustibile unitamente ad altre spese portuali a carico del noleggiatore.

BDI ovvero il Baltic Dry Index

Il BDI è un indice dell'andamento dei costi di trasporto marittimo, le cui contrattazioni quotidiane avvengono nella Baltic Exchange a Londra. Malgrado il nome indichi diversamente, (Baltic richiama il mar Baltico), esso raccoglie i dati delle principali rotte mondiali.

Ogni giorno, viene calcolato a Londra come aggregato del costo del trasporto di ferro, carbone, cemento, grano, fertilizzanti, ecc... per varie tratte (es. dall'Australia alla Cina, dal

Sud Africa al Giappone, ecc...).

La “costruzione” dell’indice avviene dalle aspettative di numerosi broker che sottopongono le loro valutazioni circa il costo del trasporto sulle diverse rotte alla Baltic Exchange. Tutti i noli sono poi ponderati attraverso calcoli matematici per creare l’indice generale BDI e i diversi indici specifici Supramax, Panamax e Capesize.

Perché questo indice ci aiuta a capire lo stato dell’economia? Semplice. In primo luogo, si tratta del costo per il trasporto di materie prime. E le materie prime sono il fondamento per costruire, produrre, alimentare le fabbriche, ecc... Se l’economia cresce la domanda di materie prime sarà alta, con essa anche la domanda di trasporti e per la legge della domanda e dell’offerta anche i prezzi dei noli saranno abbastanza alti. Anche perché almeno nel breve e medio periodo, l’offerta di trasporti è inelastica e piuttosto fissa (per costruire una nave cargo serve tempo, non si può quindi raddoppiare la capacità di trasporto in poche settimane). Di conseguenza, i prezzi sono guidati essenzialmente dalla domanda. Ci sono altri aspetti che rendono questo indice molto utile ed indicativo. A differenza di molti altri indici, qui manca completamente la componente speculativa. L’indice non è trattato, quindi il suo andamento dipende solo dall’andamento dei noli che lo compongono. I prezzi dei noli sono i prezzi dei noli, dipendenti da domanda ed offerta.

Un'analisi economica (ottobre 2008)

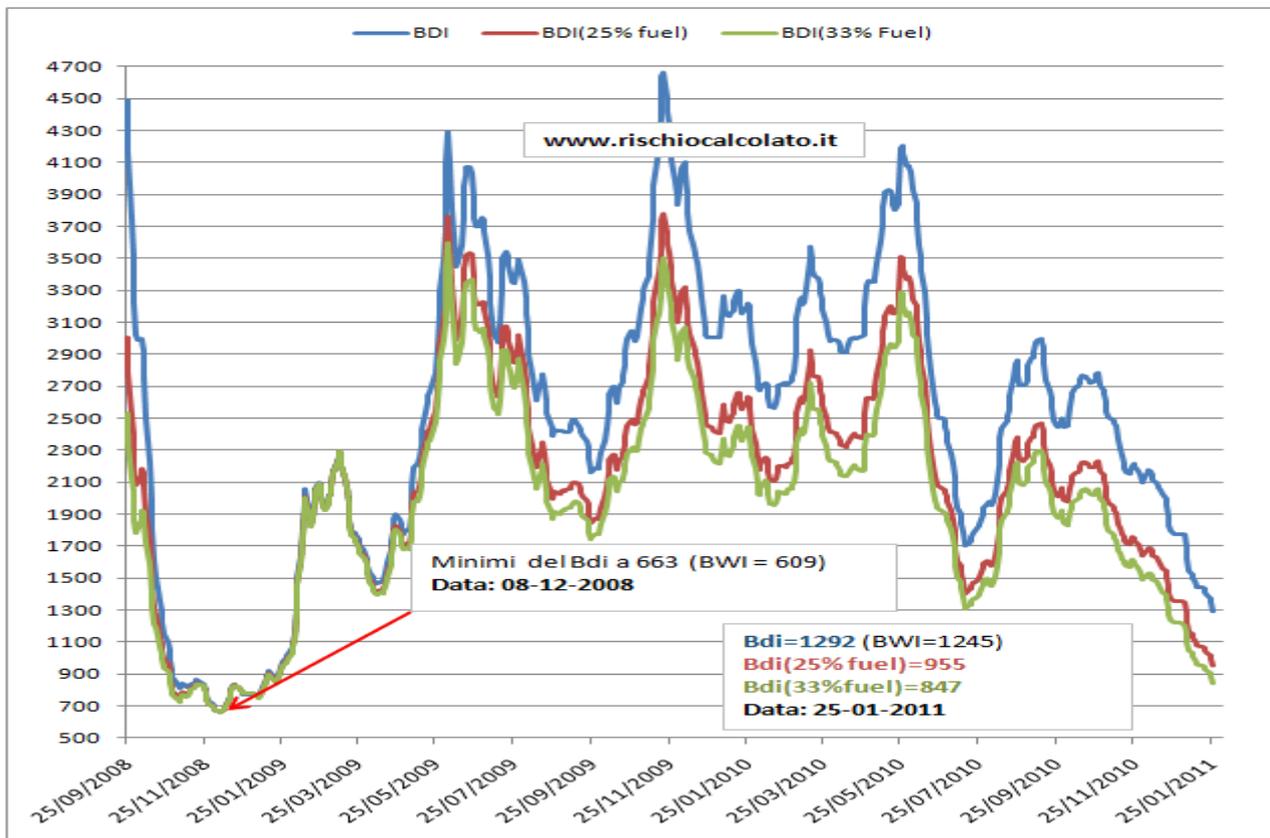
Nel giugno 2008, se volevate noleggiare una nave per carichi secchi (del tipo più grosso, detto Capesize, ottimo per grani, cemento, minerali ferrosi e non) dovevate sborsare 234 mila dollari al giorno.

A settembre gli armatori si contentavano di 7,340 dollari al giorno. Molto conveniente! A quel prezzo, le compagnie di navigazione sono in perdita, ma le navi da carico ferme nei porti costano loro parecchio, in ogni caso. Ed ora, quelle navi ferme affollano in doppia fila le banchine di Singapore, Hong Kong e gli altri porti globali.

Prima, col boom del commercio globale, non si trovavano mai abbastanza cargos (di qui i rincari assurdi dei noli); oggi, ce ne sono troppe. Il Baltic Dry Index, che misura questo tipo di servizio, è caduto del 92% . Ciò significa che il commercio mondiale di materie prime è precipitato quasi a nulla, sicuro segno premonitore di una riduzione mai vista della produzione industriale nel mondo; mai vista, s’intende, prima del 1933.

Le siderurgiche non richiedono più minerale di ferro, il settore alimentare non vuole più grano? D’accordo, ne vogliono meno perchè sanno che domani i loro prodotti finiti avranno meno sbocchi; ma proprio niente? Come mai?

E’ che gli armatori, prima ci caricare una Capesize e avviarla in alto mare, vogliono dall’importatore una lettera di credito, a garanzia che la merce e il trasporto saranno pagati. E le banche non forniscono più lettere di credito.



La bilancia dei pagamenti

Al fine di misurare l'offerta di servizi e di prodotti che vengono utilizzati per soddisfare la domanda di trasporto, esiste un documento denominato "conto nazionale dei trasporti", con cui si individua il cosiddetto monte noli, cioè l'entità dei noli pagati e incassati da un certo paese.

Il conto nazionale dei trasporti comprende fra le attività le operazioni di trasporto esercitate direttamente dalle imprese. Tra le passività vengono inserite, invece, tutte le spese che il sistema economico nazionale affronta per l'acquisto dei servizi necessari a soddisfare i propri bisogni di trasporto marittimo. Il saldo netto, cioè la differenza tra attività e passività affluisce nella bilancia dei pagamenti.

Questo documento sintetizza gli scambi che un determinato paese compie con il resto del mondo, ovvero contiene il saldo tra esportazioni e importazioni di beni, capitali e valute.

Anche la BP comprende due sezioni:

1. le partite correnti: registrano gli scambi di merci (la bilancia commerciale), le prestazioni di servizi e i trasferimenti unilaterali (partite invisibili)
2. i movimenti di capitali: accolgono i movimenti finanziari effettuati per regolare i saldi delle partite correnti, per effettuare investimenti o disinvestimenti in azioni o obbligazioni, o per finanziare interventi produttivi.

Bilancia dei pagamenti

E' il conto che registra tutti gli scambi intercorsi tra operatori nazionali e operatori esteri in un certo periodo di tempo

