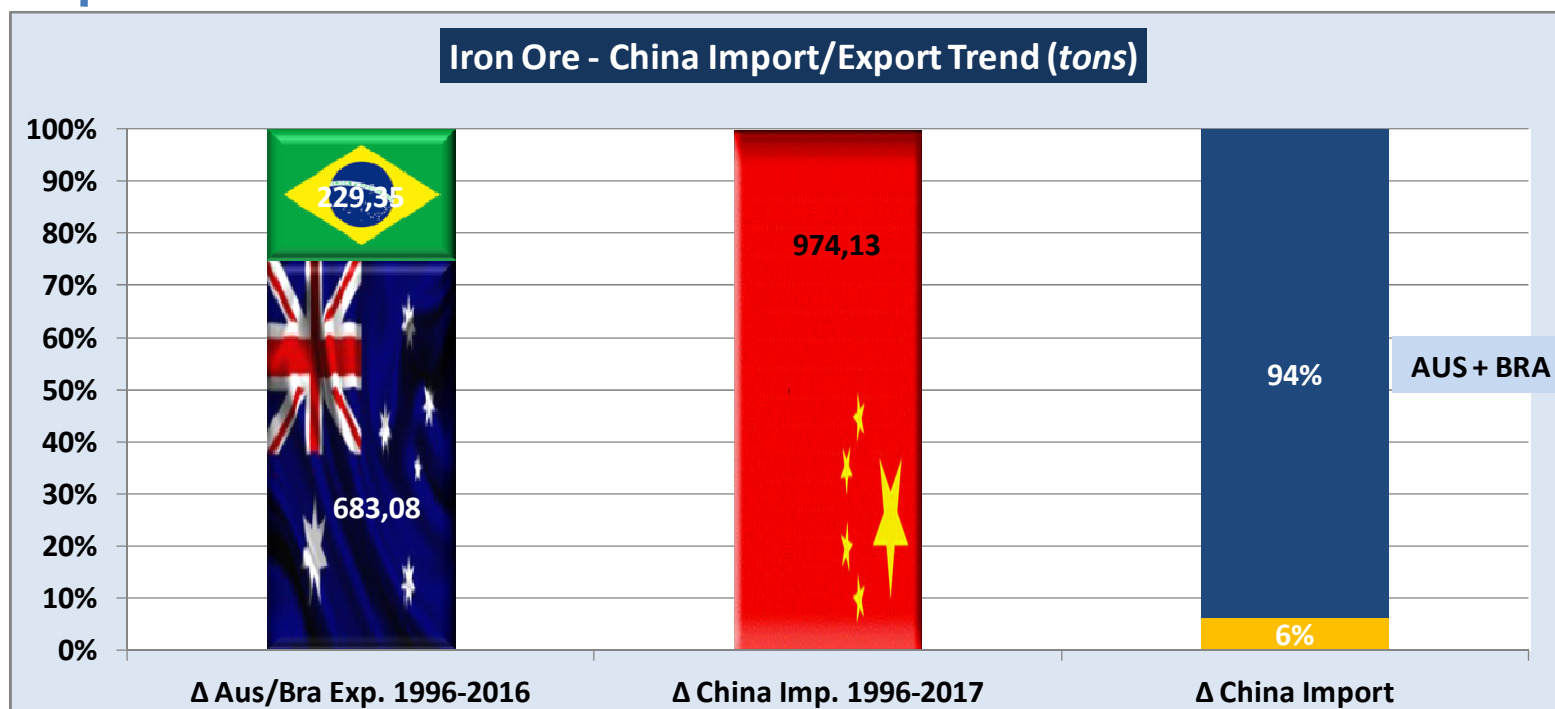


Iron Ore & Steel, China : Il Fattore “C”

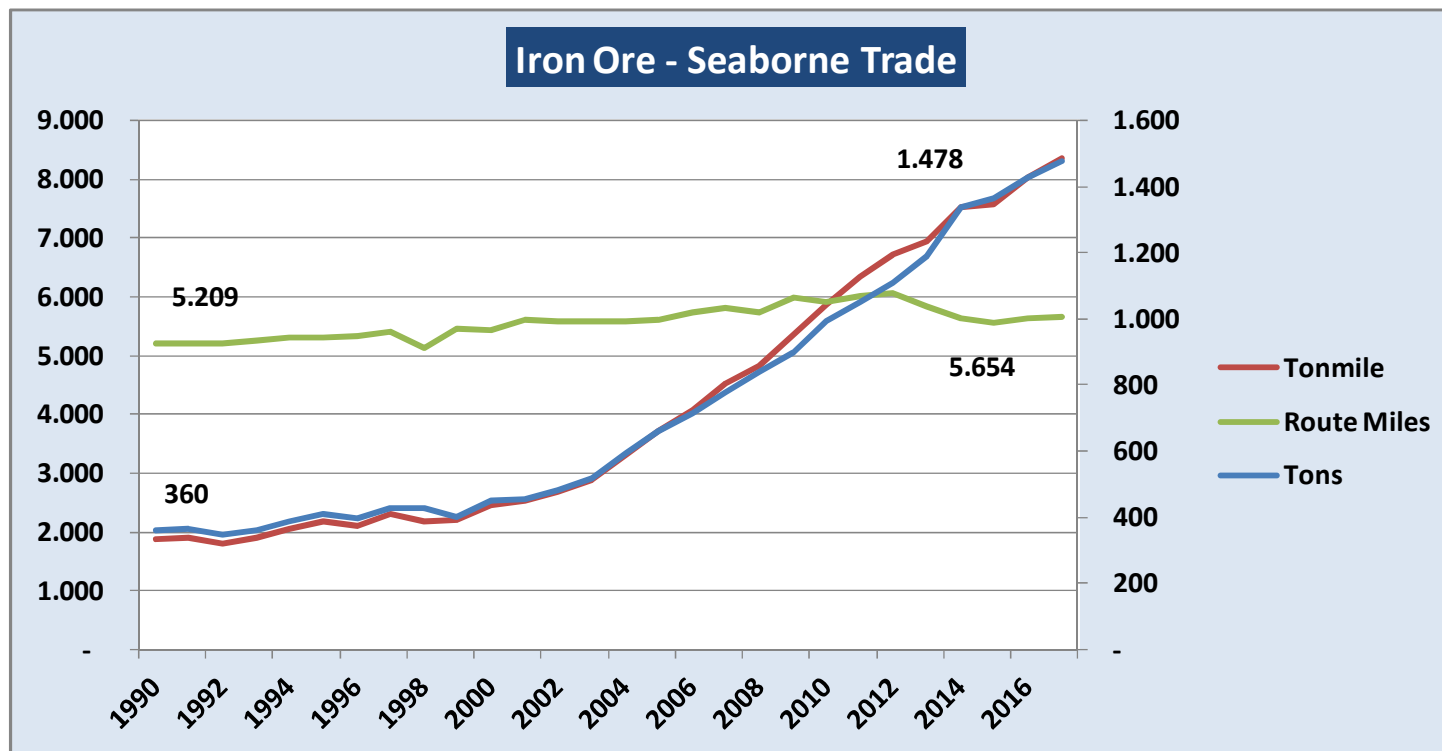
Milano, 3 febbraio 2017

Iron Ore China Seaborne



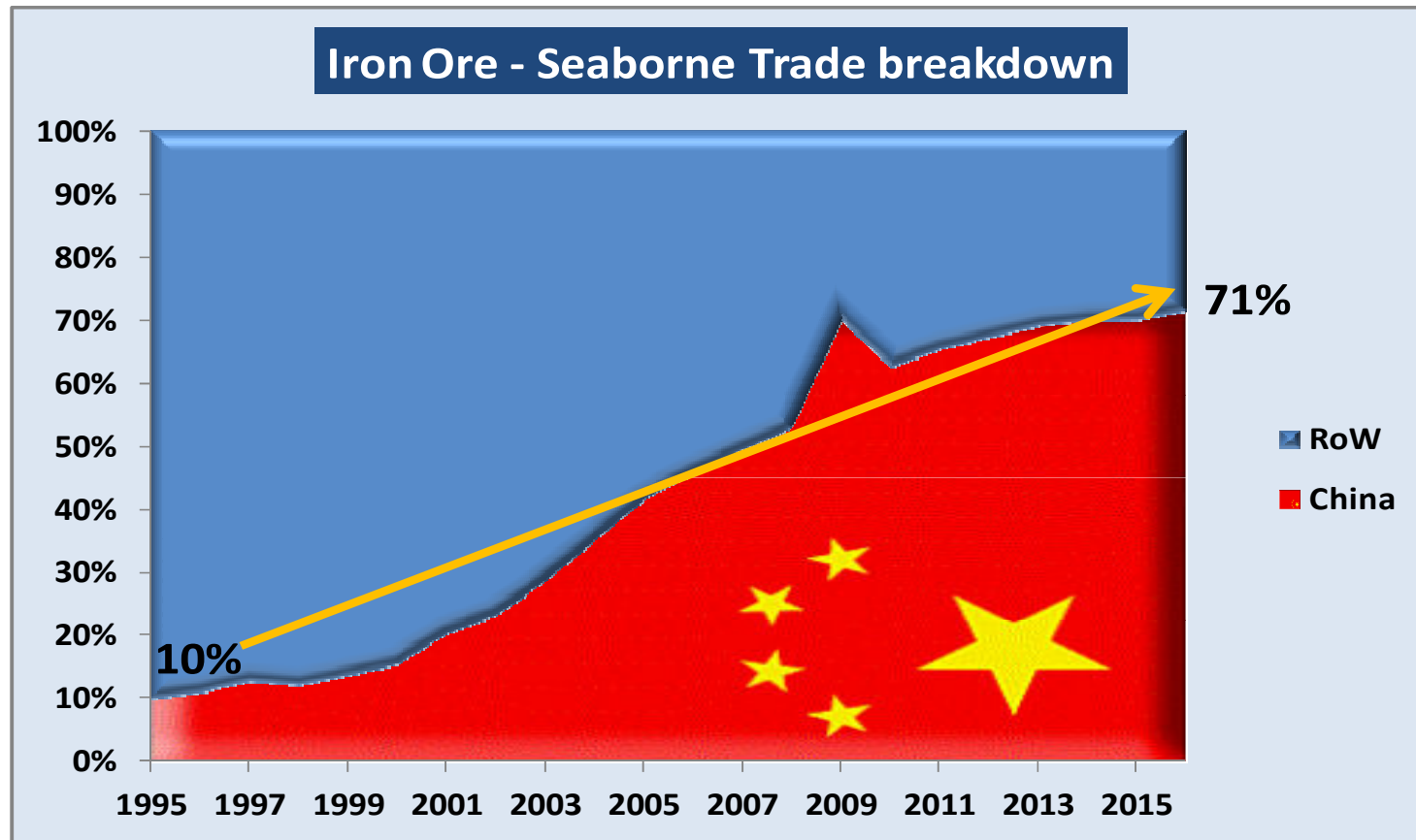
- ▶ Nel corso dell'ultimo ventennio la Cina è stata alimentata dall'asse logistico Australia-Brasile (potremmo definirla la "A4" e la "A1" del "Ferro")

Iron Ore China Seaborne



- ▶ Il *Ton mile* è gradualmente cresciuto per effetto del maggior peso della componente di Import dal Brasile

Iron Ore China Seaborne

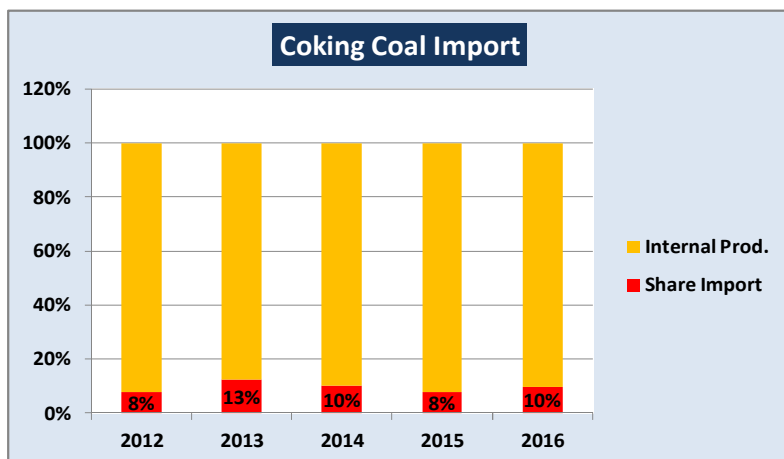
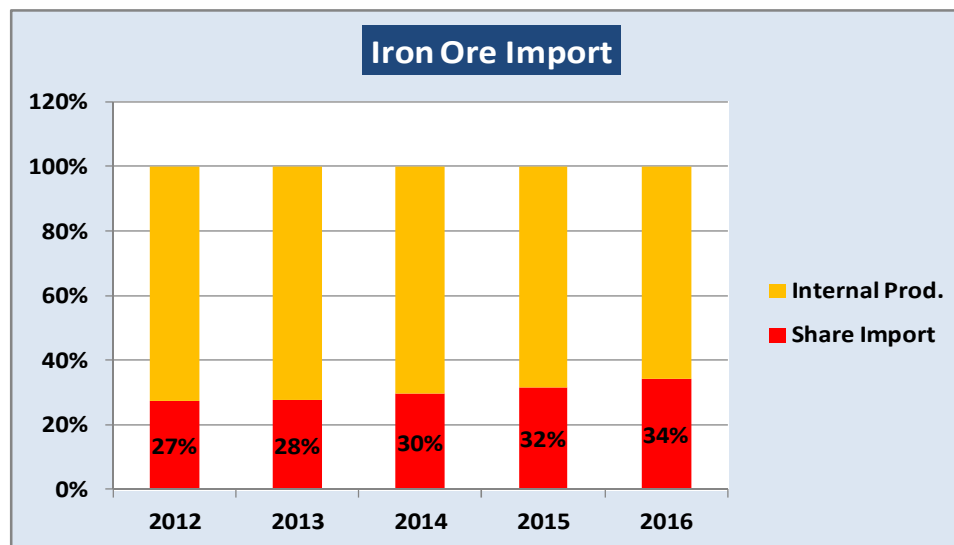


- La Cina rappresenta il *driver* dominante del *seaborne trade* di minerale di ferro con oltre il 70%

Iron Ore China Seaborne

	2012	2013	2014	2015	2016
<i>(mil./Tons)</i>					
Pig Iron Production	663	709	712	691	700
Iron Ore Production	1.310	1.451	1.514	1.381	1.297
Iron Ore Imports	746	821	934	954	1.034
Total Needs	2.719	2.981	3.160	3.026	3.031
Share Import	27%	28%	30%	32%	34%
Internal Prod.	73%	72%	70%	68%	66%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

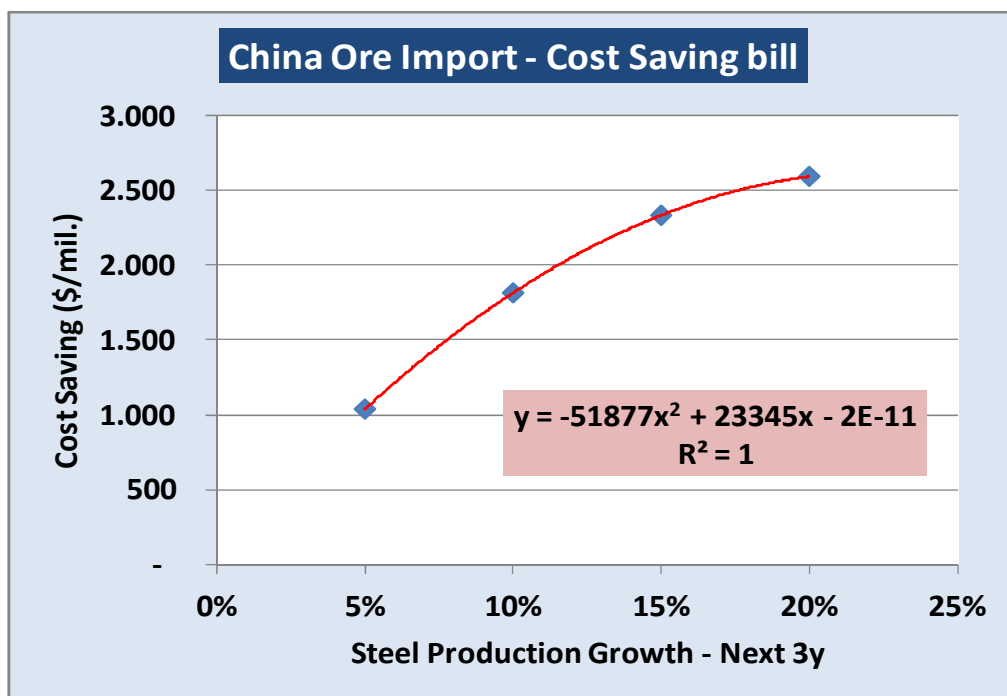
	2012	2013	2014	2015	2016
<i>(mil./Tons)</i>					
Coking Production	443	476	477	448	391
Coking Imports	35	60	48	35	38
Total Needs	478	536	525	483	429
Share Import	8%	13%	10%	8%	10%
Internal Prod.	92%	87%	90%	92%	90%



- La Cina utilizza per le *steel mill* in gran parte minerale ad alto contenuto di Fe (62%) di alta qualità e prevalentemente importato, la cui quota è crescente
- La distanza e la scarsa qualità rendono il fattore logistico determinante con un risparmio CFR di circa 20,2 \$/ton.

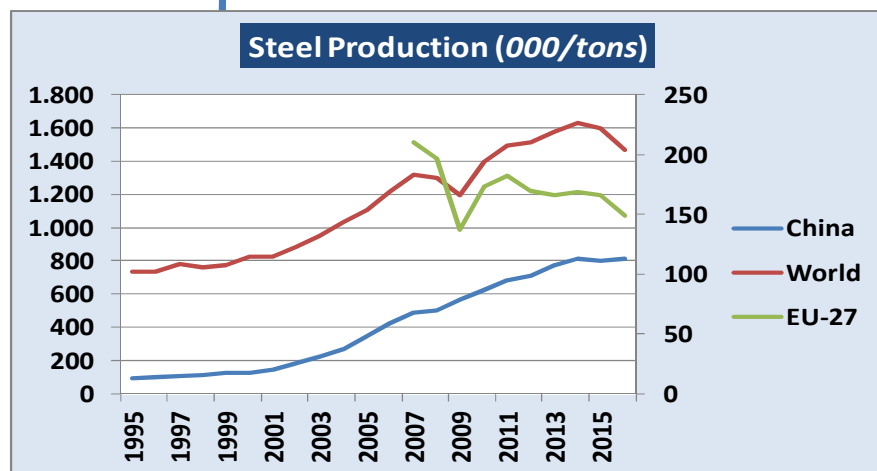
Iron Ore China Seaborne

2016	BOS	EAF	(mil./tons)
	80%	20%	100%
Steel	652	163	815
Iron Ore	1.038		
Scrap	80	147	
Coal	411		



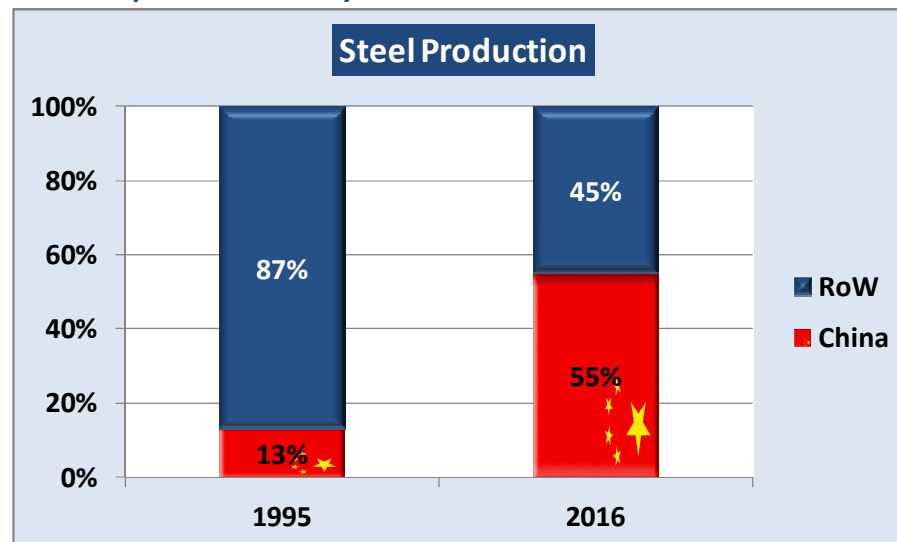
- ▶ In China la tecnologia dominante è di tipo *BOS* (*Blast Oxygen Steelmade*) basata quasi esclusivamente sull'utilizzo di *Fe* e *Coke*
- ▶ E' possibile che nei prossimi anni avremo un crescente passaggio a tecnologia *EAF* (*Electrical Arc Furnace*) prevalentemente basata sull'utilizzo di *scrap* ed energia
- ▶ Considerando un CAGR del 5% di crescita della produzione di acciaio nei prossimi 3 anni, il risparmio in termini di *Iron Ore Import* potrebbe attestarsi tra *1bn.* e *1.8bn \$*

Steel Production Pattern



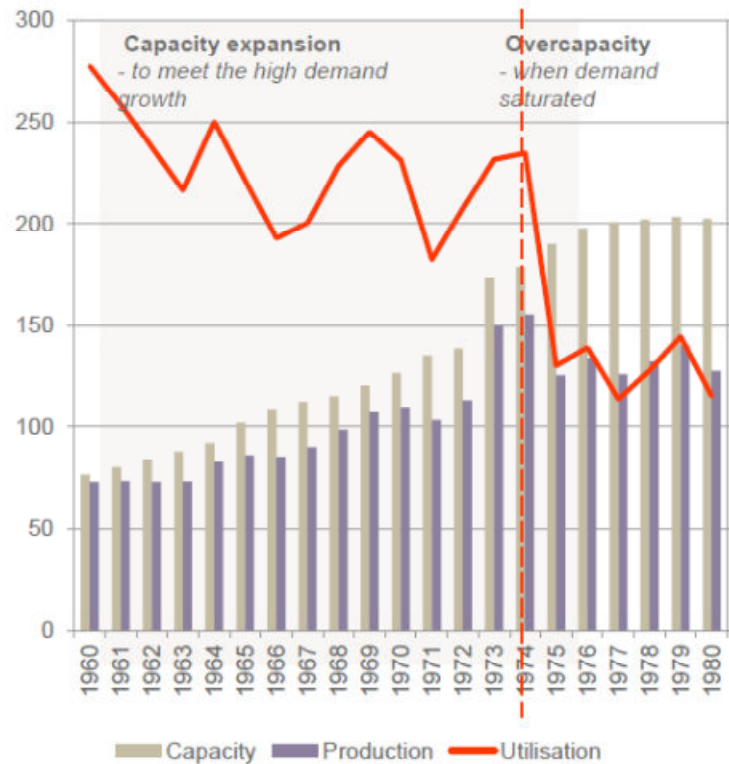
- ▶ La produzione di acciaio in China è cresciuta a ritmi composti del 14% circa negli ultimi 20 anni
- ▶ Negli ultimi due anni il passo è leggermente diminuito pur mantenendosi su livelli assoluti elevati. La China si sta trasformando da *Capex* ad *Opex Country*

- ▶ La China nell'ambito della Produzione di acciaio mondiale è dominante con circa il 55% della produzione globale
- ▶ Alcuni colleghi ritengono che si possa vivere in China una fase storica dell'*industry* simile a quella vissuta dall'Europa negli anni 70'. Ma all'epoca l'effetto sovracapacità non era mitigato da altri fattori (logistica, politica, etc.)



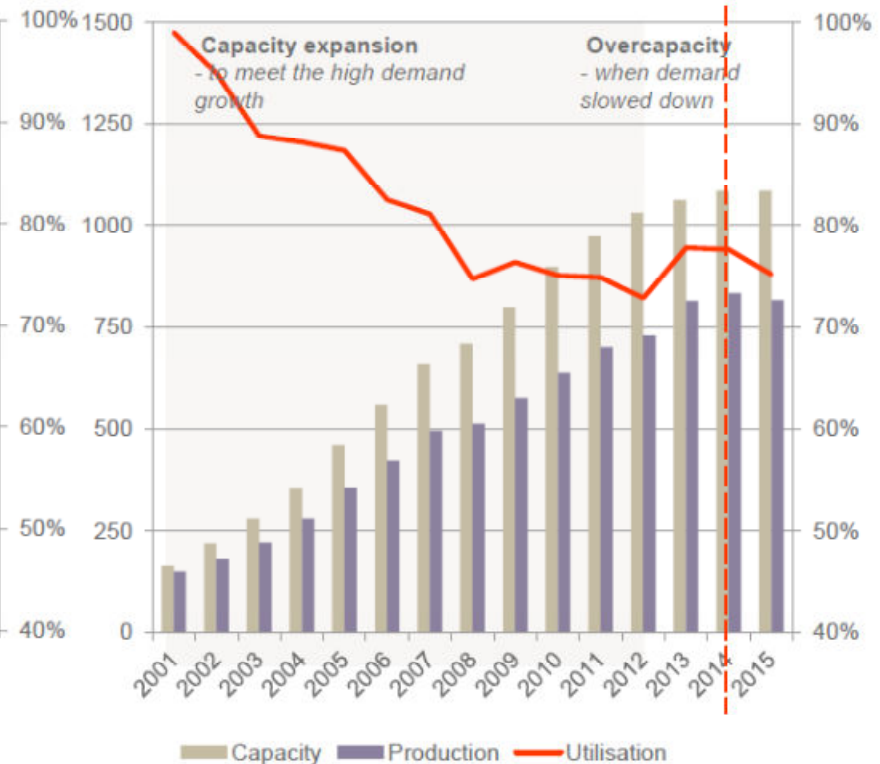
Steel Production Pattern

W. Europe* - production, capacity and utilisation rate (million tonnes, %)



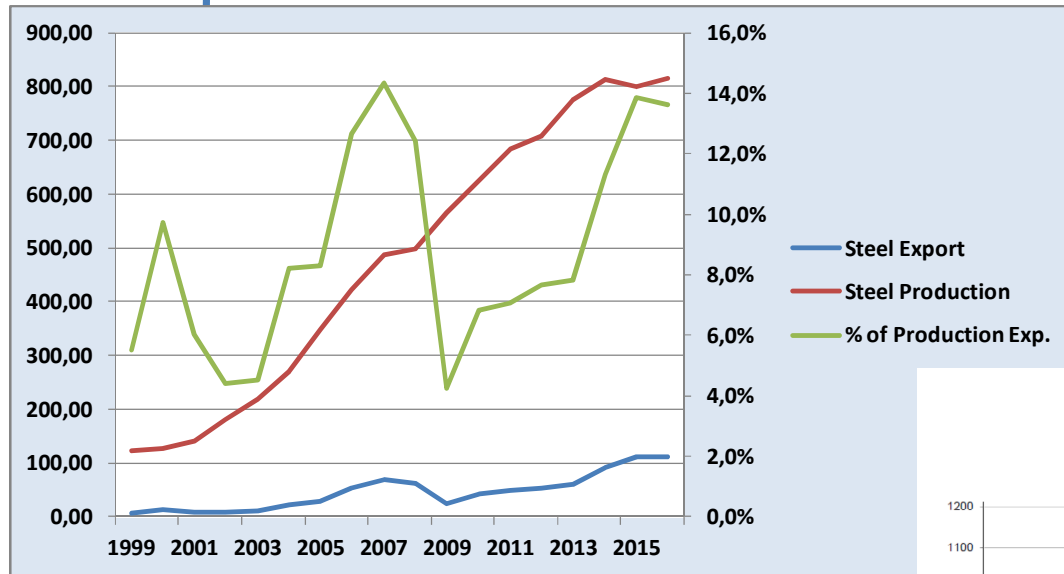
*EU 9 countries include Germany, UK, France, Italy, Ireland, Belgium, Denmark, Luxembourg, Netherlands

China - production, capacity and utilisation rate (million tonnes, %)



7

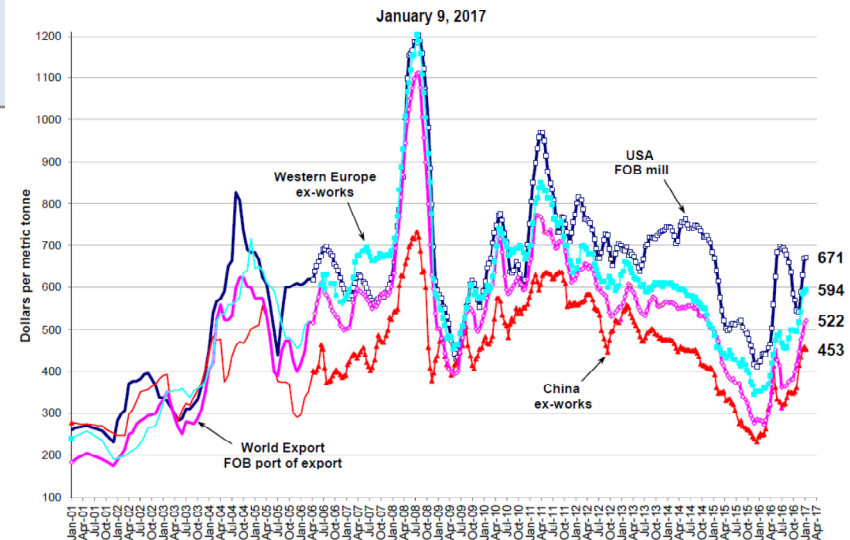
Steel Production Pattern



- La componente *export* è gradualmente cresciuta con un passo veloce a partire dal 2009 – dal 5% al 14% circa

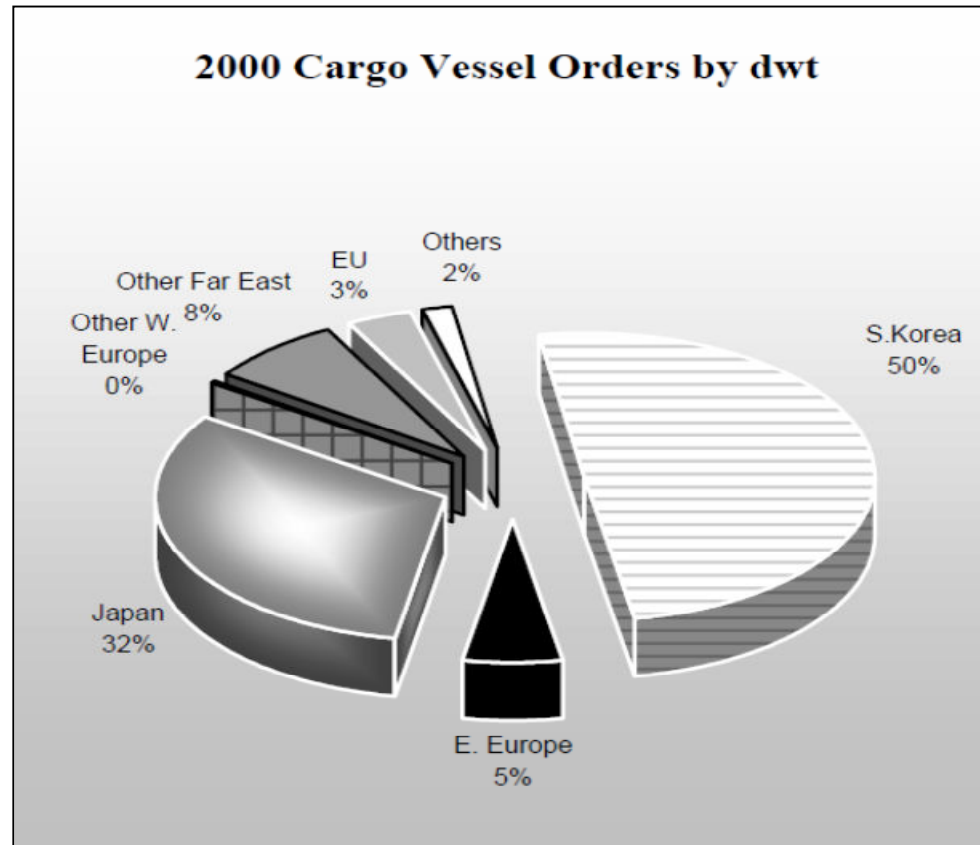
- Sussiste un Δ prezzo rilevante tra China-WE con oltre 100 \$/ton. Causato da fenomeni diretti-indiretti di *dumping*
- La logistica è una componente di questo fenomeno non meno rilevante

SteelBenchmarker™ IIRB Price
USA, China, Western Europe and World Export
(WSD's PriceTrack data, Jan. 2001 - March 2006; SteelBenchmarker data begins April 2006)

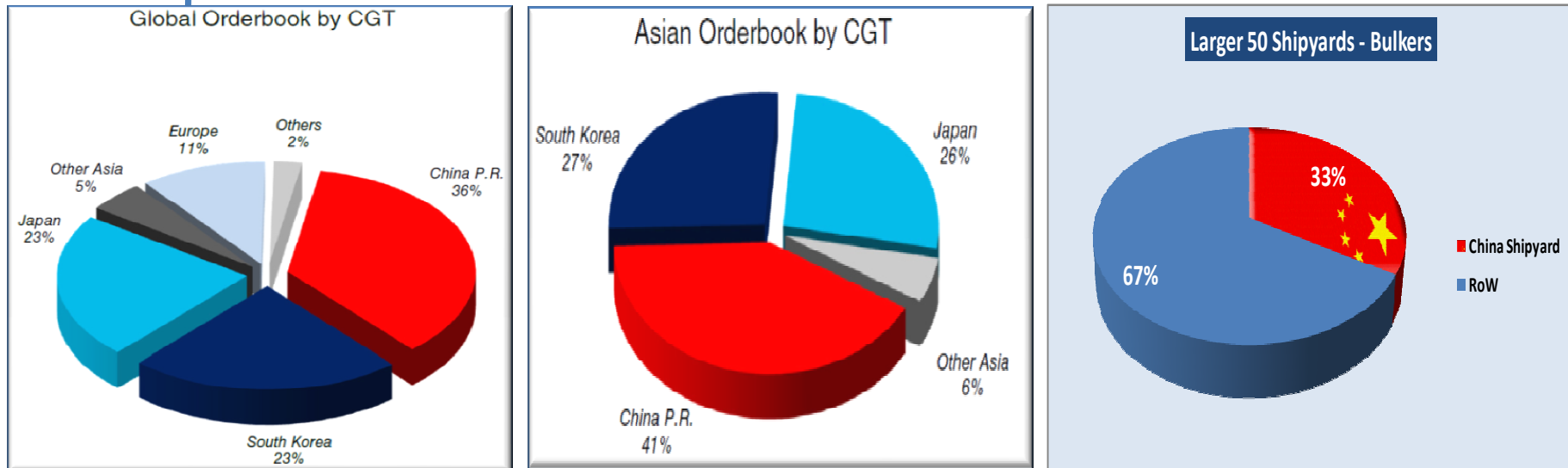


Shipping Supply

- ▶ Ad inizio secolo la China aveva un ruolo marginale nella cantieristica mondiale

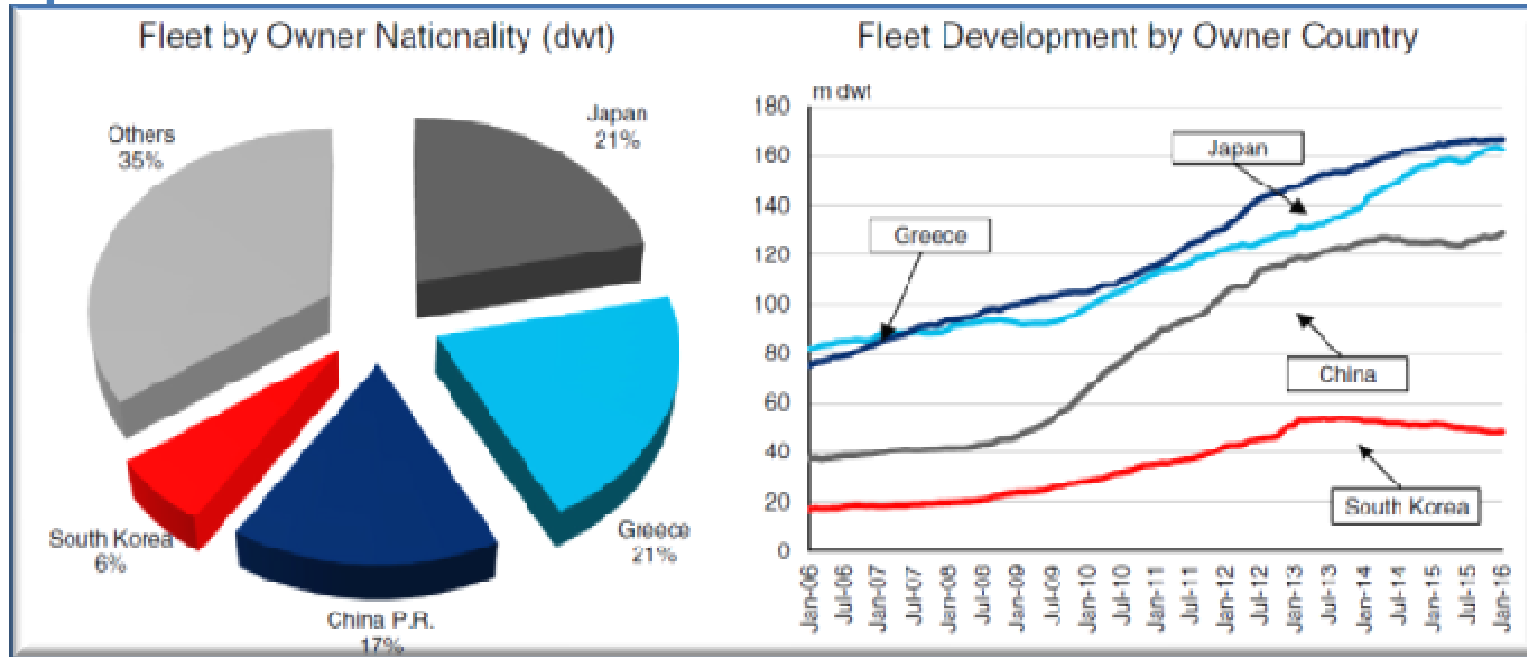


Shipping Supply



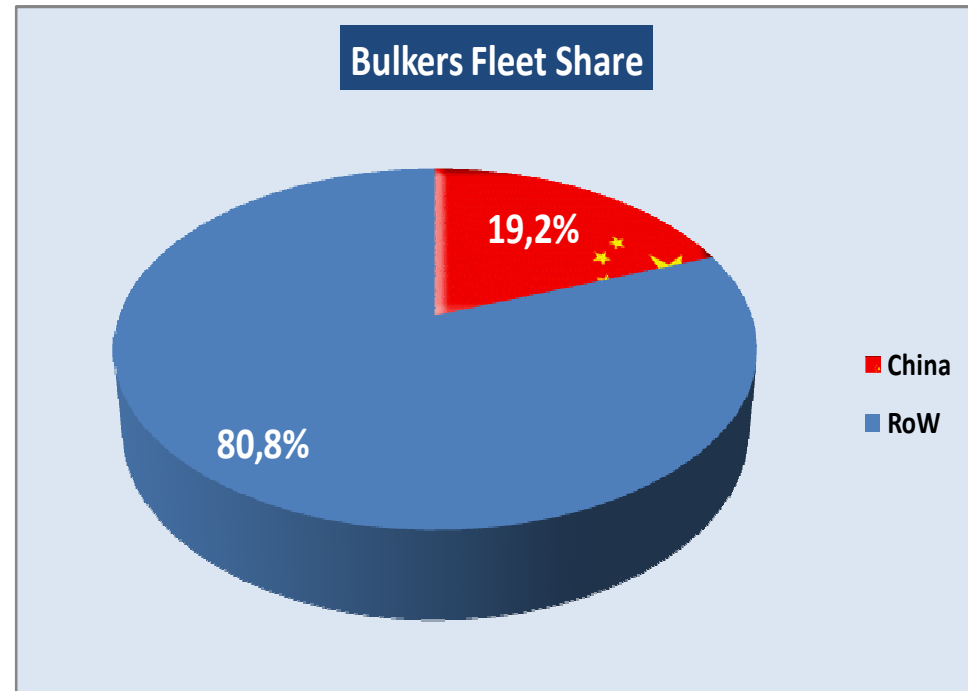
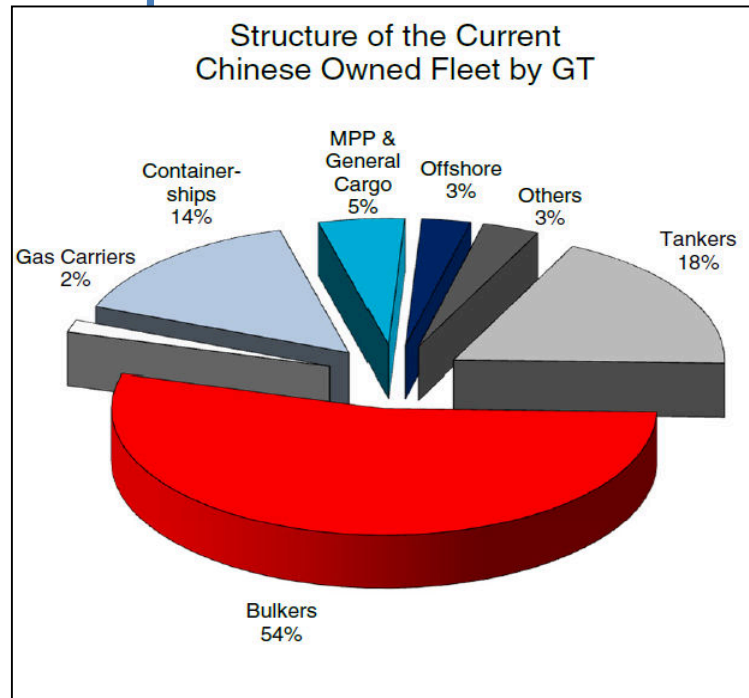
- ▶ Oggi la Cina gioca un ruolo di assoluto dominio nella cantieristica mondiale, in particolare nel segmento *bulkera*
- ▶ Vi sono molti cantieri (troppi) finalizzati a tenere alta l'offerta e bassi i prezzi (oltre ai 51 *white list shipyards*)
- ▶ Le normative interne (*i.e.* : *scrap and built*) contribuiscono al *dumping indiretto* su materie prime e prodotti finiti

Shipping Supply



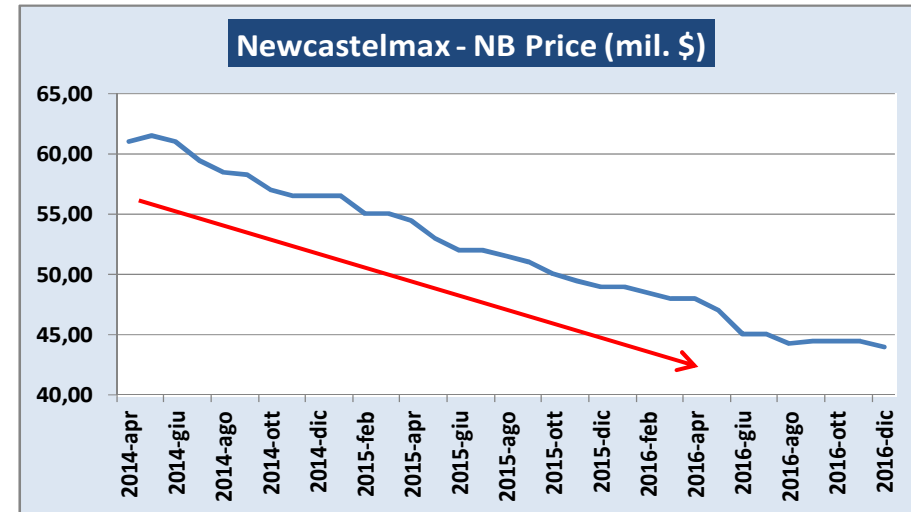
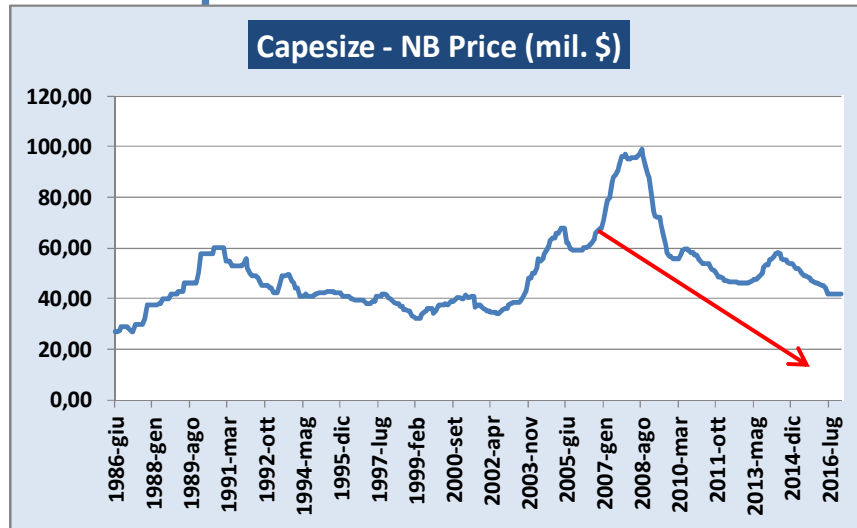
- ▶ Il dominio Chinese si estende al campo “Armatoriale”. La China è il terzo armatore al Mondo, il primo per crescita a partire dal 2009

Shipping Supply



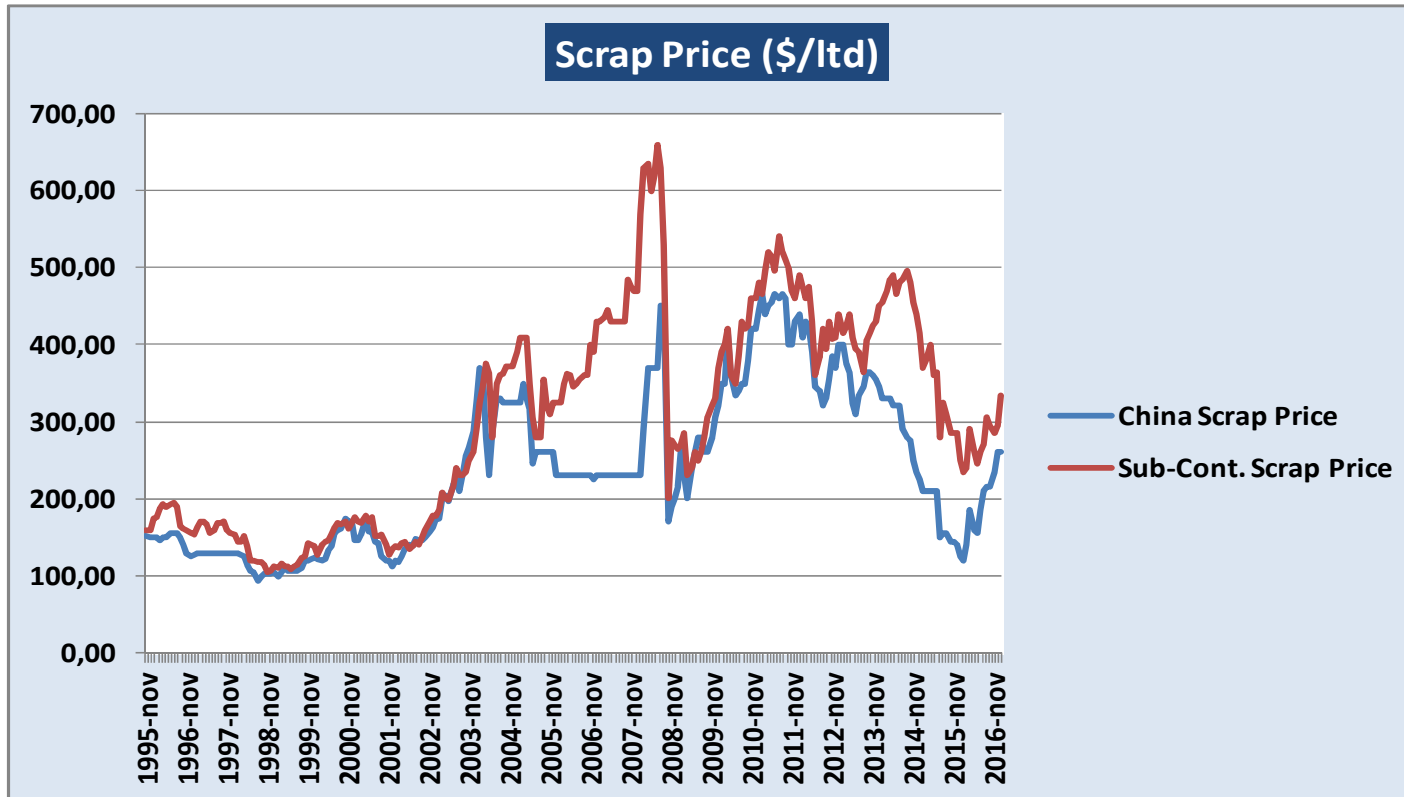
- ▶ Il dominio Chinese si estende al campo “Armatoriale”. La China è il terzo armatore al Mondo, il primo per crescita a partire dal 2009
- ▶ La dominanza è ancora più forte nel segmento *bulkers*
- ▶ Le *bulkers* Cinesi son o costruite da Cantieri Cinesi

Freight & Seaborne Transport Cost



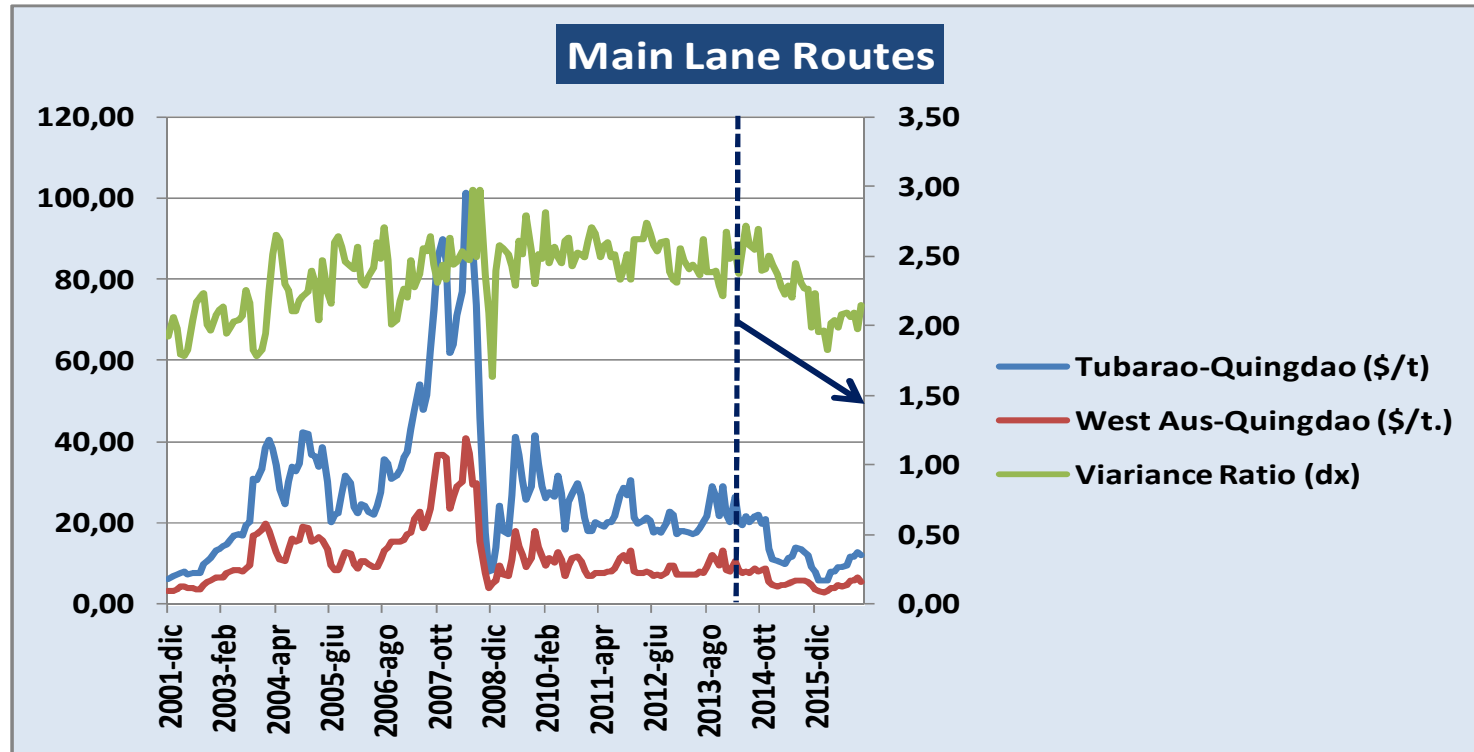
- ▶ I Cantieri Cinesi (*White List*) hanno voluto l'*overcapacity* tenendo i prezzi delle navi bassi
- ▶ Gli armatori Europei hanno finanziato nel *boom* lo sviluppo dei cantieri Cinesi
- ▶ Al prezzo basso delle navi corrisponde un costo del trasporto basso che ora viene sfruttato dai *carriers* Cinesi quale "fattore competitivo" anomalo nella produzione di prodotti intermedi (i.e. acciaio)

Freight & Seaborne Transport Cost



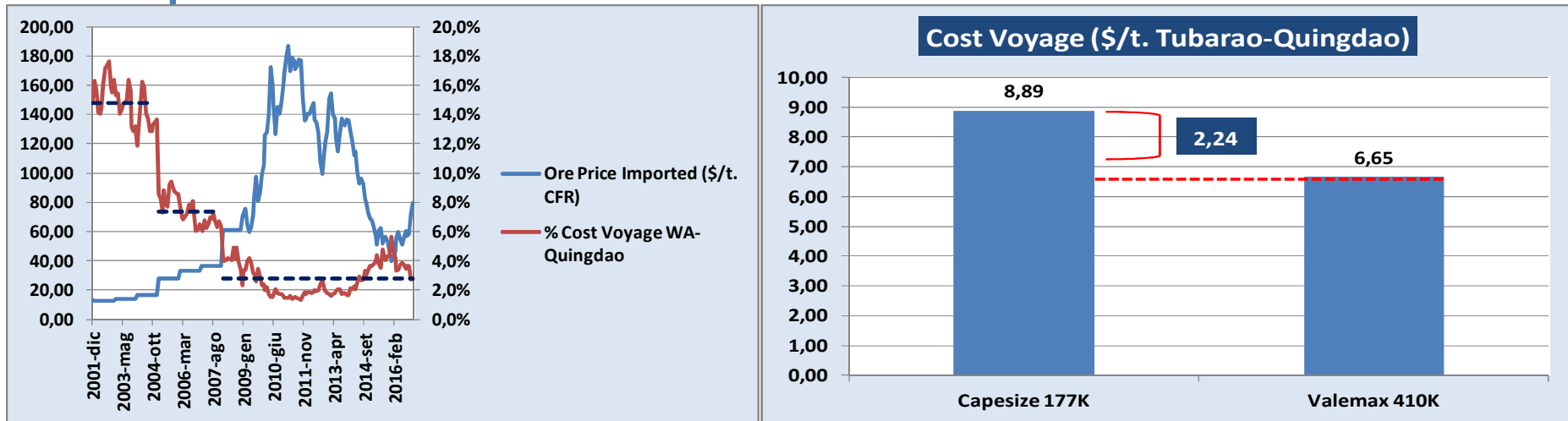
- La normativa *scrap and built* finirà per favorire doppiamente le *steel mills* Cinesi, anche in vista dei cambi di tecnologia produttiva

Freight & Seaborne Transport Cost



- Gli effetti di tutto ciò sono stati molto chiari sul *Logistic Pattern*. A partire dal 2010 il Δ tra *Long Haul* (Brasile) e *Short Haul* (Aus) si è notevolmente accorciato, grazie al ridursi dei Prezzi delle navi ed alle dimensioni delle stesse

Freight & Seaborne Transport Cost



- ▶ Ad inizio secolo il costo del trasporto risultava essere una componente rilevante del trasporto – la China non controllava le leve della *Shipping Industry*
- ▶ A metà prima decade il costo del trasporto si riduce per effetto del miglioramento dell'*utilization rate*, ed inizia a prendere corpo la strategia Cinese di “Controllo Pieno della *Value Chain*”
- ▶ Nella seconda decade si materializza tale strategia, ulteriormente accentuata dall'accresciuto *size*. A questi livelli il trasporto diventa non funzionale ma anche profittevole