

1. L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi

Nel 2004 l'economia mondiale ha fatto registrare una forte crescita , anche se il quadro internazionale ha presentato situazioni differenziate fra le varie aree, e gli scambi commerciali si sono moltiplicati , crescendo di circa il 10% nel 2004 contro circa il 5% del 2003.

La crescita economica, nonostante un inasprimento della politica monetaria con un aumento del tasso ufficiale di sconto dall'1% al 2,75%, si è consolidata negli Stati Uniti, facendo, però, registrare un leggero rallentamento negli ultimi mesi dell'anno, è sensibilmente rallentata in Giappone e nell'Unione Europea, mentre è continuata la forte crescita di alcuni Paesi emergenti (Cina, India e America Latina).

La forte crescita degli Stati Uniti, alimentata da un aumento dei consumi (+3,8%) e dagli investimenti delle imprese (+10,3%) , ha costituito la spinta maggiore per l'economia mondiale. Altro fattore trainante, oltre alla sostenuta crescita degli Stati Uniti, è stata la crescita molto rapida di alcuni paesi emergenti, come la Cina, che si è confermata la più dinamica dell'intero panorama mondiale, l'India, trainata dalla ripresa dal settore delle tecnologie per l'informazione e dei servizi, ed alcuni paesi dell'America Latina, grazie al rialzo del prezzo delle materie prime e ai riflessi positivi della crescita statunitense.

L'aumento del prodotto interno lordo mondiale PIL, grazie all'aumento del 4,3% degli Stati Uniti, del 9,0% della Cina, del 7,3% dell'India, del 5,6% dei Paesi dell'America latina e del 4,4% del Giappone, si è attestato su un valore medio del 5,0 %, facendo registrare un sensibile aumento rispetto all'anno precedente (3,9%) e l'aumento più elevato degli ultimi trent'anni.

In particolare nel continente asiatico la crescita del PIL è stata mediamente del 7,5%, con la sola eccezione della Corea che ha segnato un

incremento del prodotto interno lordo inferiore al 6%.

I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economiche produttive del mondo: la dinamica del prodotto interno lordo degli Stati Uniti è aumentata dal 3,0 % del 2003 al 4,3 % mediamente nel 2004. Il contributo principale all'incremento del P.I.L. è stato dato dai consumi interni che sono aumentati per effetto del miglioramento del mercato del lavoro e degli investimenti delle imprese che continuano a beneficiare di tassi di finanziamento ancora vantaggiosi.

In Giappone l'attività economica, grazie all'elevato ritmo di crescita dei Paesi asiatici, ha fatto un balzo in avanti, facendo aumentare gli interscambi commerciali, con un conseguente aumento del 14,3% delle esportazioni e del 8,9% delle importazioni. Il P.I.L. ha fatto registrare una crescita del 2,7%, rispetto all'1,3% del 2003.

Per i Paesi asiatici emergenti il 2004 è stato un anno di crescita eccezionale. La Cina è stata la più dinamica dell'intero panorama mondiale, con uno straordinario incremento del P.I.L. del 9,5% rispetto all'anno precedente. Elemento trainante è stata la domanda interna. La Cina, inoltre, ha rappresentato un efficace mercato di sbocco per gli altri Paesi asiatici.

Nelle aree emergenti hanno particolare risalto gli incrementi in termini di P.I.L. della Russia (+7%), dell'India (+ 7,4%) e dell'America Latina nel suo complesso (+5,7%), che ha risentito positivamente della ripresa economica internazionale e dell'elevato prezzo del petrolio.

Discorso a parte merita la Corea del Sud, leader mondiale del settore cantieristico navale nel comparto delle produzioni standard, che ha fatto registrare nel 2004 progressi più moderati, con un incremento del P.I.L. inferiore al 6%.

E' risultata invece su ritmi di crescita molto moderati l'attività economica

dell'Area euro, dove la fase di recupero congiunturale avviata nel 2003 è continuata e la crescita del PIL è stata pari al 2,2%, in netta accelerazione rispetto allo 0,5% del 2003 ma sostanzialmente inferiore rispetto alla media dei paesi industrializzati, risentendo fortemente del “fattore cambio” per il sensibile apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro e delle altri principali monete e dell'elevato prezzo del petrolio, passato dai 28,8 dollari a barile del 2003 ai 39 dollari a barile, mediamente nel 2004.

Paese	PIL a prezzi costanti			
	2001	2002	2003	2004
Austria	0,8	1,2	0,8	2,0
Belgio	0,7	0,7	1,3	2,7
Danimarca	1,6	1,0	0,4	2,0
Francia	2,1	1,2	0,5	2,4
Germania	1,0	0,1	-0,1	1,6
Grecia	4,0	3,8	4,7	4,2
Irlanda	6,2	6,1	3,7	5,4
Italia	1,8	0,4	0,3	1,2
Norvegia	2,6	1,4	0,3	3,2
Paesi Bassi	1,2	0,6	-0,9	1,3
Portogallo	1,8	0,4	-1,1	1,0
Regno Unito	2,1	1,8	2,2	3,1
Spagna	2,8	2,2	2,5	2,7
Svezia	1,7	2,0	1,5	3,5
Svizzera	1,0	0,1	-0,4	1,7
Canada	1,9	3,4	2,0	2,8
Stati Uniti	0,5	1,9	3,0	4,4
Giappone	0,4	-0,3	1,4	2,7
Corea	2,5	6,3	2,5	2,5
Area Euro	1,7	0,9	0,6	2,0
UE 15		1,1	0,9	2,3
UE 25		1,1	1,0	2,4
OCSE	0,9	3,0	3,6	1,1

Fonte: OCSE

Per il 2005, l'economia mondiale dovrebbe continuare a crescere a tassi elevati, anche se più contenuti rispetto al 2004, risentendo dell'Euro forte, dell'elevato prezzo del petrolio e del rallentamento degli scambi commerciali.

Il prodotto interno lordo PIL dovrebbe attestarsi intorno al 4,0 per cento, mentre lo sviluppo del commercio mondiale dovrebbe crescere dell'8 per cento.

Per quanto riguarda l'attività marittima in generale, attività cui è strettamente legato il futuro della cantieristica, in perfetta sincronia con l'andamento dell'economia globale, si è registrato nel 2004 un forte sviluppo degli scambi commerciali, con una ripresa di fiducia generale; le transazioni internazionali hanno recuperato dinamismo e l'incremento del volume delle merci scambiate ha raggiunto il 9,5% con i trasporti marittimi internazionali che hanno assunto il ruolo di principale motore della globalizzazione.

La ripresa economica mondiale, con le tensioni generate sul mercato delle materie prime ha avuto un notevole impatto sull'attività marittima in generale, generando un incremento della domanda di noleggio, con conseguente rialzo dei noli ed una corsa agli investimenti in nuove costruzioni senza precedenti, oltrechè un aumento delle transazioni sul mercato delle navi usate. I noli hanno dunque raggiunto livelli record nel corso del 2004, consentendo agli Armatori di effettuare investimenti rilevanti e di ordinare navi nuove, a prezzi più elevati e con consegne dilazionate negli anni a venire.

Nel comparto delle navi da carico secco i noli hanno continuato a crescere raggiungendo livelli storici. Questo risultato è stato raggiunto grazie alla Cina che nel corso degli ultimi anni è divenuto il principale importatore di numerose materie prime.

Gli ordinativi di navi da carico secco hanno raggiunto nel 2004 i 37 milioni di tonnellate di portata lorda (TPL) ed il portafoglio ordini mondiale è aumentato, passando dai 53,1 milioni di tonnellate del 2003 ai 71,6 milioni di tonnellate del 2004.

Gli Armatori hanno trovato non poche difficoltà a trovare cantieri cui

ordinare navi da carico secco, considerate troppo spesso semplici e poco remunerative. Persino i cantieri coreani hanno preferito acquisire commesse più remunerative e le navi da carico secco e la Corea rappresenta oggi non più del 5% del mercato contro il 20% dell'anno 2000.

Mentre i cantieri giapponesi raggiungono oggi il 65% del mercato mondiale, soddisfacendo, però, una clientela interna.

La domanda di navi da carico secco resta forte, ma è destinata a rimanere, almeno in parte, insoddisfatta.

Il trasporto di oli combustibili ha registrato nel 2004 un aumento memorabile rispetto al 2003 che aveva fatto registrare una flessione dell'1,5% con un totale di 1987 milioni di tonnellate trasportate, dopo l'aumento dello 0,5% registrato nel corso del 2001. In particolare gli imbarchi di petrolio greggio sono aumentati del 96%, mentre gli imbarchi di prodotti petroliferi sono aumentati del 65%. Nei primi mesi del 2004 la media realizzata è addirittura superiore al 2003, anche se la tendenza recente lascia intravedere la possibilità di un rallentamento. Il consumo mondiale di petrolio è in aumento costante da oltre quattro anni. La Cina ha rappresentato una parte sostanziale dell'aumento della domanda globale di petrolio, passando da 90 milioni di tonnellate nel 2003 a circa 120 milioni di tonnellate nel 2004 (+ 20%), contribuendo sensibilmente all'aumento dei noli. Il Brasile ha fatto registrare un aumento dei consumi di circa il 15%, l'India di circa l'11%, mentre Europa e Stati Uniti hanno fatto registrare aumenti di appena il 6% e 3%, rispettivamente.

Con circa 44 milioni di tonnellate di portata lorda il livello degli ordinativi di navi petroliere ha registrato una flessione rispetto al 2003, con 52 milioni di tonnellate di portata lorda. Tale flessione è giustificata dal fatto che la flotta petroliera era stata già in parte ammodernata a seguito degli incidenti dell'“Erika” nel 1999 e della “Prestige” nel 2002.

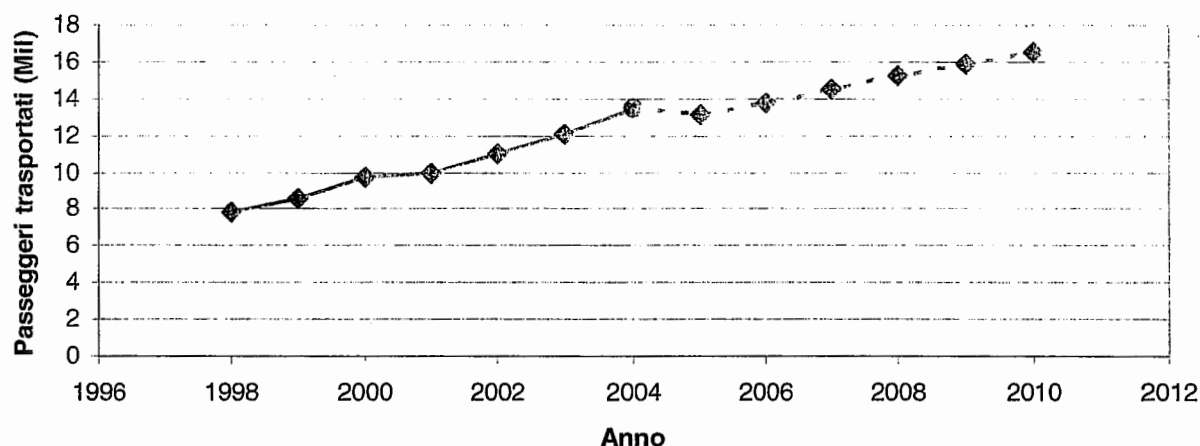
Malgrado ciò il portafoglio ordini è aumentato passando dagli 83,5 milioni di tonnellate di portata lorda nel 2003 a oltre 100 milioni di tonnellate nel 2004.

Il numero di navi chimichiere, con cisterne in acciaio inox, ordinate nel 2004 è stato di 77, contro le 53 del 2003. Il portafoglio ordini è aumentato da 1,6 milioni di tonnellate di portata lorda del 2003 a 2,1 milioni di tonnellate di portata lorda del 2004. La forte domanda non ha potuto, però, essere interamente soddisfatta a causa del forte rincaro degli acciai inossidabili, ma anche delle difficoltà di approvvigionamento.

Nel mercato delle navi portacontenitori il 2004 è stato un anno eccezionale che ha fatto tornare alla memoria il boom petrolifero degli anni settanta.

Come dinanzi accennato, la Cina, forte della sua crescita economica e di un aumento del 30% delle esportazioni di merci containerizzate, è stata la causa della penuria sul mercato di navi portacontenitori e parimenti responsabile dei livelli senza precedenti raggiunti dai tassi di nolo. Non bisogna, tuttavia trascurare, la domanda americana ed europea e la presenza sul mercato di paesi emergenti come India, Tailandia, Vietnam, che si sono rivelati esportatori molto dinamici.

Per quanto riguarda l'andamento del mercato crocieristico, di primaria importanza per la cantieristica europea e nazionale, nel corso del 2004 il numero dei passeggeri si è attestato intorno ai 13,4 milioni, contro una previsione di 12,1 milioni ed è previsto un andamento positivo per i prossimi anni, con un tasso di crescita superiore al 5% annuo che lascia intravedere per il 2010 oltre 16,5 milioni di passeggeri trasportati.

PREVISIONI MERCATO CROCIERISTICO

Fonte: Fincantieri

In questo settore negli ultimi anni si è vista accentuarsi la tendenza alla “polarizzazione”, con due o tre leaders mondiali, che vede il gruppo Carnival in *pole position*, dopo aver inglobato la P&O Princess e la Costa Crociere, seguito a considerevole distanza da altri gruppi, fra i quali primeggia la M.S.C., già piazzata solidamente al secondo posto nel settore containers, che si è affacciata nel mercato delle crociere con l’intento di “sfondare” ed acquisire una posizione rilevante sul mercato crocieristico, rendendo meno scontata nel lungo periodo ogni leadership.

In presenza di un eccezionale incremento, nel corso del 2004, del volume delle merci trasportate, si è, dunque, assistito ad un significativo aumento della domanda di noleggio, con un conseguente crescita delle rate di nolo e della domanda di costruzione di nuove navi, che ha raggiunto nel 2004 il valore più elevato degli ultimi trenta anni di 43,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc). I cantieri di costruzione navale, risentendo dell’andamento ottimistico dei mercati, hanno fatto il pieno di ordinativi, con consegne a partire dal 2004 dilazionate fino al 2007 e con prezzi che, per effetto della forte domanda, hanno subito un incremento dell’ordine del 30- 40%.

Gli armatori europei (UE+Norvegia) hanno generato nel 2004 il 45% degli ordinativi di nuove navi, assegnando ai cantieri europei il 18% dei loro ordinativi il 48% per la sola cantieristica coreana, il 16% alla Cina e il 6% al Giappone, mentre gli armatori dei paesi del Far East hanno generato il 24% degli ordinativi a livello mondiale (Giappone 19%, Cina 3% e Corea 2%) e il Resto del mondo il 31%.

Gli ordini emessi dagli armatori europei (UE+Norvegia) rappresentano il 68% degli ordini acquisiti dai cantieri europei, il 58% degli ordini acquisiti dai cantieri coreani, il 58% degli ordini acquisiti dai cantieri cinesi, il 29% degli ordini acquisiti dai cantieri giapponesi e il 48% per il resto del mondo.

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali

Il mercato della cantieristica navale è fortemente globalizzato e la competizione fra le imprese operanti nel settore – che ammontano a poche centinaia – è sostanzialmente influenzata dalle condizioni operative proprie del Paese di appartenenza, quali l'adozione di politiche industriali ad hoc per il comparto marittimo, il costo del lavoro, il cambio, la specificità dei sistemi di finanziamento per l'armamento.

I principali baricentri dell'attività cantieristica sono il sud-est asiatico (Giappone, Corea del Sud e Cina), l'Unione Europea ed alcuni Paesi emergenti dell'Europa dell'Est (Polonia, Croazia, Romania, ecc..).

Nel corso del 2004, per l'effetto positivo della ripresa internazionale, gli ordini globali di nuove navi nelle principali regioni mondiali del settore hanno raggiunto il valore record di 43,9 milioni di T.s.l.c., con un incremento del 10% rispetto al 2003, che aveva fatto registrare un incremento del 95% rispetto al

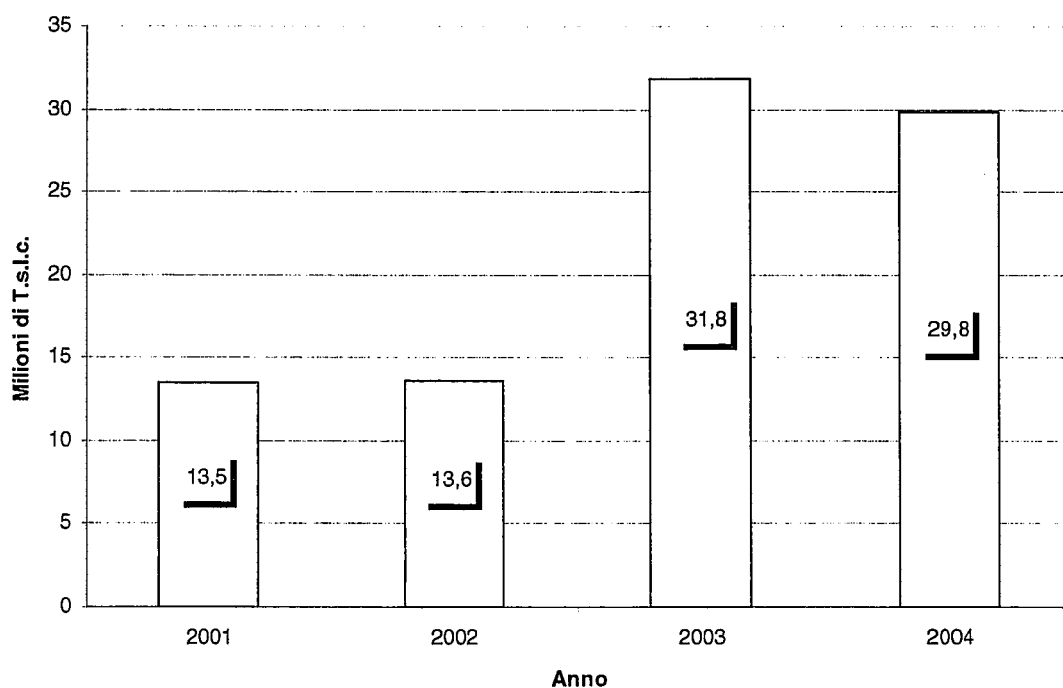
2002 . La ripartizione degli ordini per area di costruzione vede la Corea confermarsi leader mondiale nel settore della costruzione navale 16,3 milioni di T.s.l.c. seguita dal Giappone con 12 milioni di T.s.l.c, dalla Cina con 5,6 milioni di T.s.l.c, dall'Unione Europea +Norvegia con 5,1 milioni di T.s.l.c. e dal Resto del Mondo con 4,9 milioni di T.s.l.c.

Milioni di T.s.l.c.				
Tipologia	2001	2002	2003	2004
Cruises	0,2	0,3	0,4	1,7
High Tech	6,1	6,5	7,6	12,4
Standard	13,6	13,6	31,8	29,8
Totale	19,9	20,4	39,8	43,9

La domanda di navi standard (tankers, general cargo, containers, bulk carriers) è diminuita del 7%, passando da 31,8 milioni di stazza lorda compensata nel 2003 a 29,8 milioni nel 2004, per il comparto di navi "high – tech" nel 2004 si è registrato un

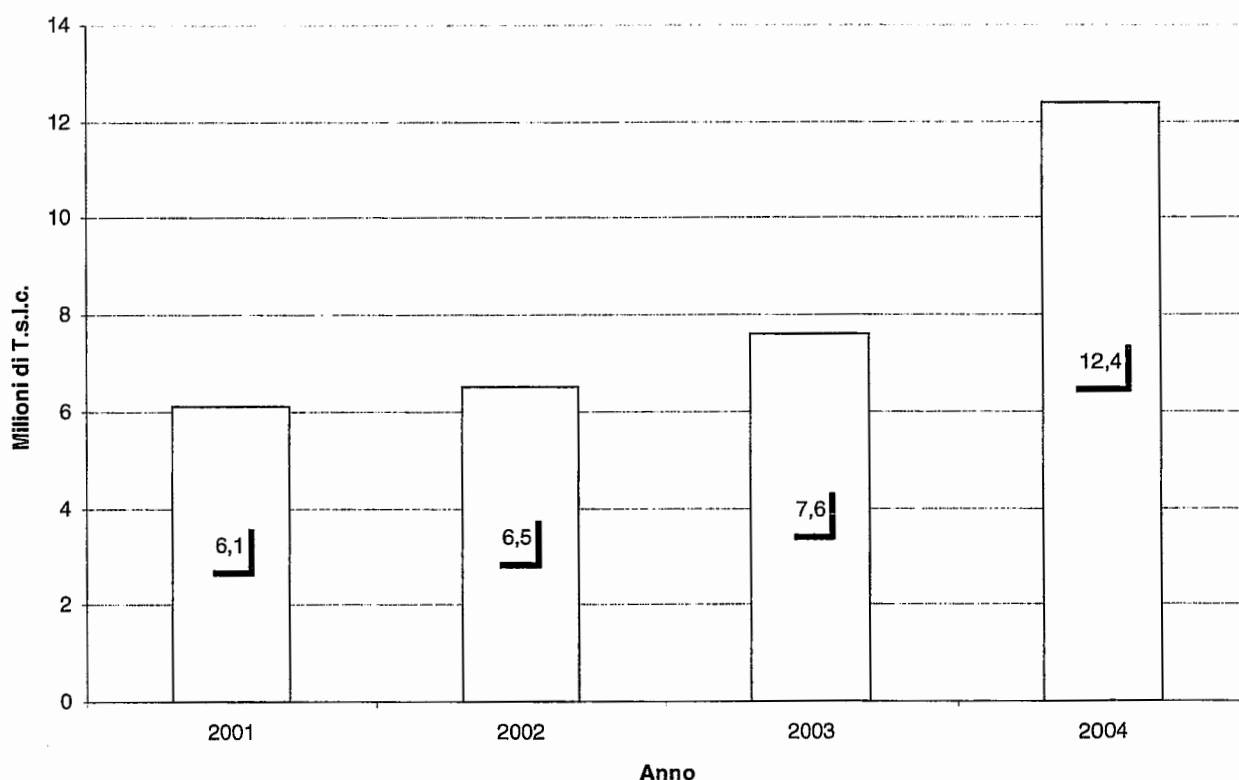
sensibile incremento rispetto all'anno precedente di oltre il 63%, mentre per il settore cruises si è registrato un incremento di oltre il 400%.

Andamento ordini navi standard



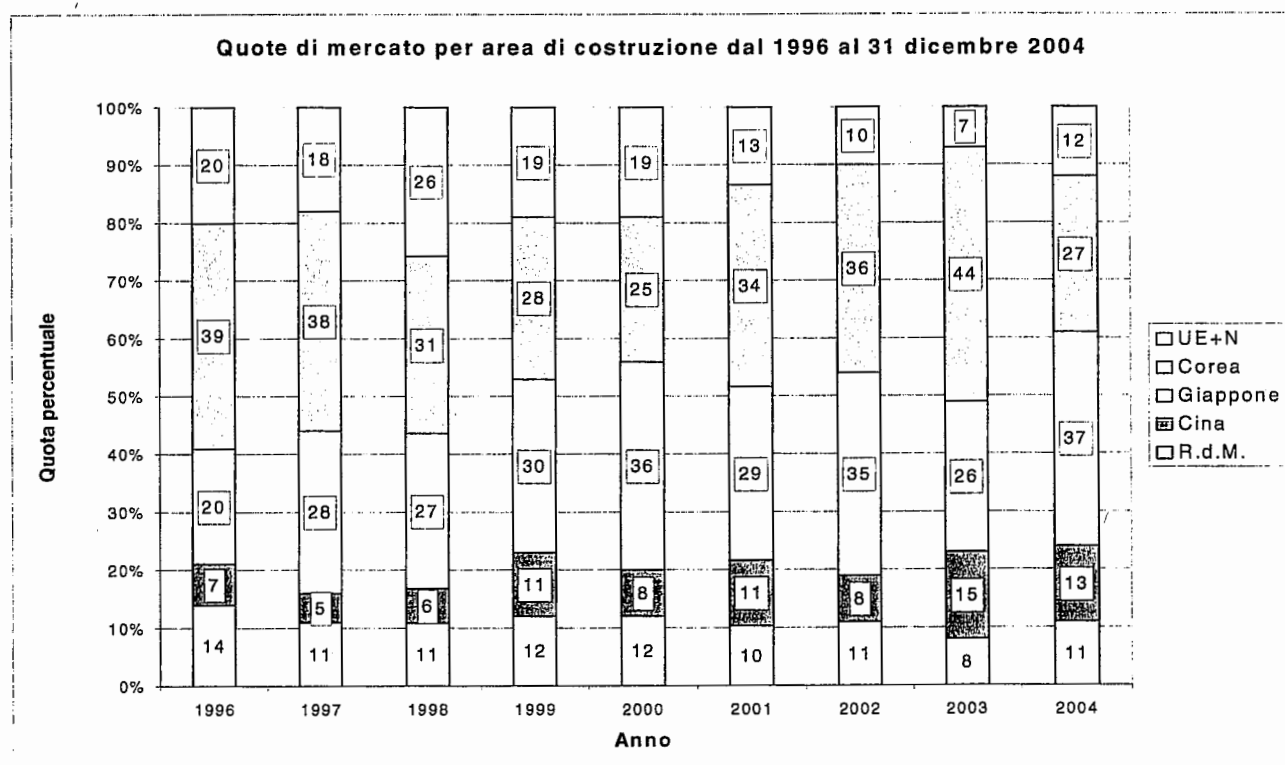
Gli ordinativi di navi da trasporto high-tech (ro-ro, ferries, non cargo, chemical, LPG, LNG) si sono attestati su 12,4 milioni di tslc, con un incremento del 63% rispetto al 2003. Nel segmento del trasporto high-tech si è assistito ad una preoccupante crescita della cantieristica coreana, che ha fatto invece registrare una flessione di circa il 7% nel settore standard (soltanto il 37% del mercato mondiale).

Andamento ordini navi trasporto High Tech



T.s.l.c. = tonnellate di stazza lorda compensata : l'unità di misura consente di valutare il carico di lavoro tenendo conto non solo del volume (Tsl) e della capacità di carico (Tpl) della nave, ma anche degli input di lavoro necessari a produrla. Data la diversa complessità del prodotto e delle fasi di lavorazione da effettuare, infatti a parità di portata corrispondono indici di impiego della forza lavoro e degli impianti molto differenziati. La conversione dei valori da Tsl a Tslc avviene mediante l'applicazione di coefficienti concordati in sede OCSE.

In termini di quote di mercato fra le maggiori aree di costruzione, i cantieri del sud-est asiatico hanno toccato nel 2004 il 77%% della domanda globale. La Corea ha conquistato la leadership del mercato mondiale con una percentuale del 37% seguita dal Giappone con una quota del 27%, la Cina ha diminuito la propria quota dal 15% al 13%, mentre l'Unione Europea, profittando della saturazione dei cantieri asiatici, il cui carico di lavoro non consente consegne anteriori al 2007-2008, ha fatto registrare un sensibile incremento dal 7% al 12%.

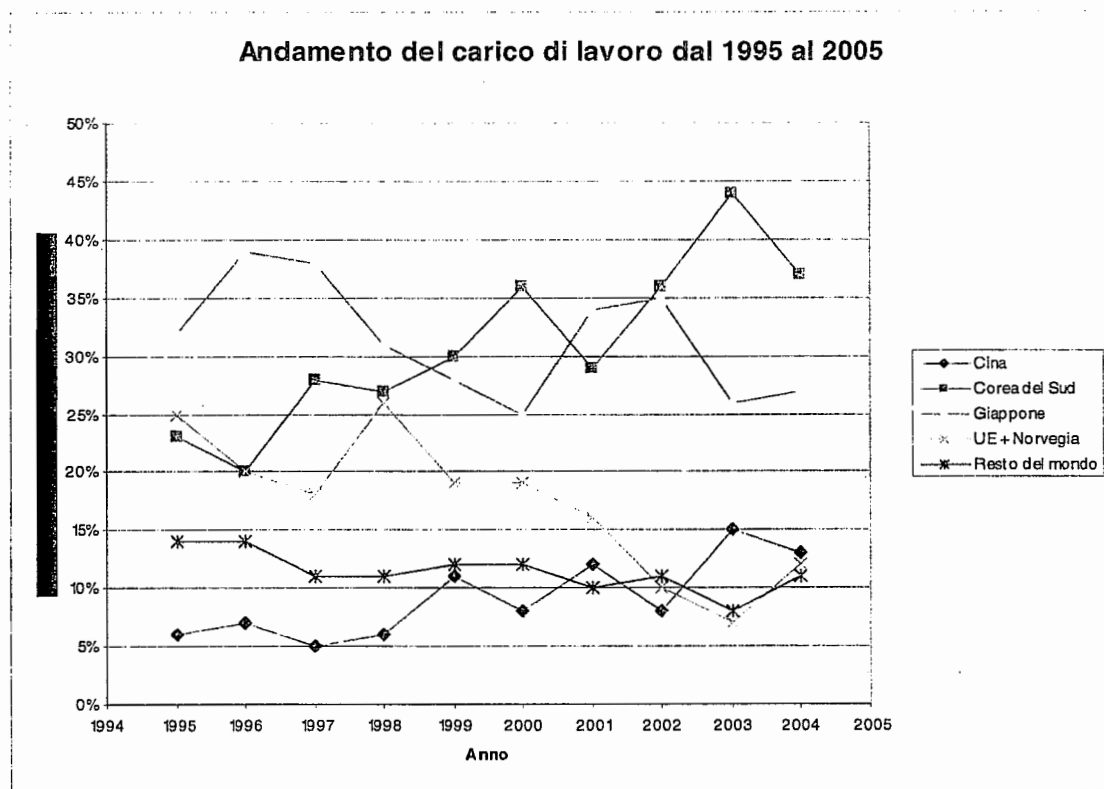


Fonte Assonave

Andamento quote di mercato mondiale dal 1995 al 2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cina	6%	7%	5%	6%	11%	8%	12%	8%	15%	13%
Corea del Sud	23%	20%	28%	27%	30%	36%	29%	36%	44%	37%
Giappone	32%	39%	38%	31%	28%	25%	34%	35%	26%	27%
UE + Norvegia	25%	20%	18%	26%	19%	19%	16%	10%	7%	12%
Resto del mondo	14%	14%	11%	11%	12%	12%	10%	11%	8%	11%

Per quanto riguarda il carico di lavoro mondiale al 31 dicembre 2004 i Cantieri



dell'Unione Europea (CESA) detengono il 13,8% del totale, la Corea il 36,8%, il Giappone il 27,8% e la Cina il 13,9% ed il Resto del Mondo il 7,7% .

Carico di lavoro al 31.12.2004

Area	N. unità	CGT	%
Cantieri U.E. (CESA)	888	12.473.500	13,8
Giappone	1.066	25.147.400	27,8
Corea del Sud	1.017	33.275.000	36,8
Cina	792	12.588.800	13,9
Resto del Mondo	931	6.968.600	7,7

(Fonte Lloyd's Register – Fairplay)