

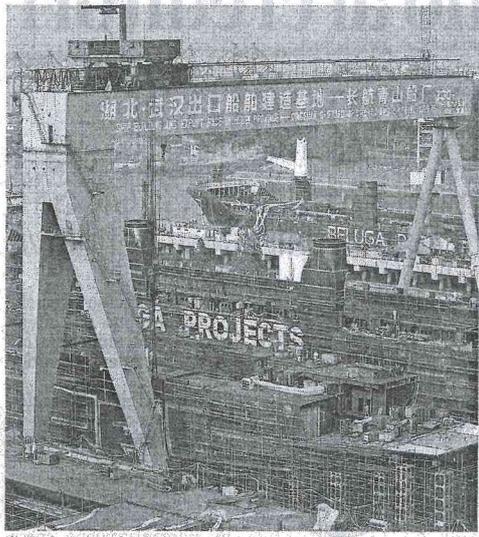
L'INDUSTRIA CINESE SOFFRE, I PRIVATI OBBLIGATI AD ACCORPAMENTI

# La cantieristica spaventa Pechino

## Prezzi troppo bassi e maxi-debiti: in difficoltà cinque stabilimenti navali

IL GOVERNO cinese ha continuato anche nelle ultime settimane ad aggiornare la lista dei buoni, la *white list* dei cantieri che potevano accedere al sostegno pubblico per la ristrutturazione del debito, ma è un processo che probabilmente non terminerà così in fretta.

Il numero dei cantieri di Pechino in gravi difficoltà economiche continua ad aumentare. Nel 2015 nei soli primi cinque mesi, hanno alzato bandiera bianca cinque aziende del settore navalmecanico. Non si tratta di piccoli siti produttivi, ma di realtà consolidate nel mercato internazionale delle costruzioni navali. Nomi come Jiangsu Eastern (sussidiaria del colosso Jes International) e Stx Dalian, sono cantieri di rilievo internazionale, ma ora navigano in cattive acque. I guai dei pezzi pregiati di Pechino, non sono soltanto finanziari: la spirale dei debiti e il margine esiguo delle entrate, sono la spia più luminosa della crisi del settore. I conti in banca sono stati congelati, la liquidità necessaria è a zero e gli ordini latitano: le commesse già conquistate invece, rischiano di essere cancellate o in molti casi, già sono state annullate. I vertici dei cantieri



Il cantiere navale cinese di Changjiang

scappano e i manager che guidano i colossi della navalmecanica cinese hanno rassegnato le dimissioni. Ad aggravare la situazione c'è un problema industriale: per ottenere qualche nuova nave da costruire e mantenere così le posizioni di mercato e cercare di sopravvivere alla crisi,

molti cantieri hanno ridotto i margini di guadagno per nave, di fatto azzerandoli o in alcuni casi, pur di avere lavoro nei propri stabilimenti, la costruzione viene eseguita in perdita. «Se aggiungiamo anche che alcuni clienti pagano con difficoltà o rischiano di finire a gambe all'aria, abbiamo

### Palazzo Chigi Crisi del porto di Taranto, summit a Roma

\*\*\* TARANTO. Si svolgerà oggi pomeriggio a Palazzo Chigi, con inizio alle 18, un nuovo vertice sulla crisi apertasi nel terminal container di Taranto dopo il mancato rinnovo della cassa integrazione per i 540 addetti della società Tct. Al vertice, oltre alla presidenza del Consiglio, prenderanno parte i ministri del Trasporti e delle Infrastrutture, del Lavoro, dello Sviluppo economico, nonché i sindacati, di Taranto e nazionali, l'Autorità portuale e il Comune.

monsoniche che ridurranno i giorni di lavoro disponibili, rischiando di ritardare la consegna delle navi. Il quadro è allarmante e le autorità di Pechino sono in ansia perché forse il sistema della *white list*, con la possibilità di scegliere chi salvare dal disastro, non basterà.

La parte privata dei cantieri invece sembra aver rallentato la caduta. La grande crisi di Rongsheng, il bambino prodigo del settore, primo cantiere navale a proprietà privata della Cina, dovrebbe essere salvato dal "fratello maggiore", il colosso Yangzijiang, guidato da Ren Yuanlin. Da mesi il presidente dell'altro cantiere privato di Pechino manifesta interesse per la proprietà di Rongsheng e l'accordo, dicono in Asia, dovrebbe concludersi entro un mese. Pechino paradossalmente, ora assiste al consolidamento della parte privata del settore, mentre quella pubblica ancora arranca. Ci vorranno anni, spiegano ancora gli analisti asiatici, prima che la ristrutturazione dei cantieri cinesi possa arrivare alla conclusione. Sempre che, scherzo del destino, non sia il mercato a spazzare via i colossi statali.

SIGAL  
www.themeditelgraph.it

PROSEGUE LA CORSA DEGLI ARMATORI VERSO I NUOVI COLOSSI DELLA NAVIGAZIONE

# Il gigantismo non si ferma più, Maersk ordina in Corea del Sud le prime navi da 19.600 teu

## Il gruppo danese "prenota" a Daewoo undici megaships «Per ogni contenitore un risparmio di cinquecento dollari»

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Avevano rotto per primi un tabù con l'ordine nel 2011, delle prime mega navi da 18 mila teu. Da allora hanno segnato un'epoca, pionieri delle portacontainer giganti; da ieri, con la firma nella sede di Copenaghen della nuova commessa, i vertici di Maersk Line sperano di inaugurarne un'altra, consolidando la leadership del settore.

La linea danese ha firmato, dopo settimane di indiscrezioni, un maxi ordine per undici navi con una capacità di 19.630 teu. Nel contratto, siglato con i cantieri coreani Daewoo, è prevista anche un'opzione per altre sei unità. Il valore della commessa è di circa 1,8 miliardi di dollari e le navi saranno consegnate tra aprile 2017 e maggio 2018. Dopo una lunga attesa, sfruttata per analizzare al meglio le condizioni del mercato e le mosse dei concorrenti, anche il gigante danese ha deciso entrare nel club delle 20mila teu. Si tratta di verità di un upgrade della classe Triple-E, quella che

aveva cambiato il mondo delle portacontainer solo 4 anni fa. Le caratteristiche tecniche infatti dicono che i 400 metri di lunghezza e i 58,6 metri di larghezza, sono sostanzialmente gli stessi numeri dello scafo delle gemelle della "Maersk Mc-Kinney Møller" la prima Triple-E consegnata due anni fa. Differisce solamente il pescaggio che con le nuove meganavi arriva sino a 16,5 metri, dai 14,5 della prima serie. Maersk ha strappato un prezzo particolarmente

favorevole: le portacontainer avranno un costo di 160 milioni di dollari l'una, con una quotazione leggermente superiore rispetto alle navi simili ordinate recentemente, ma meno delle prime 10 Triple-E che sono state pagate 190 milioni l'una. In totale comunque, la prima serie della "vecchia" classe da 18 mila teu, porterà in dote entro la fine di questo mese 20 navi. L'ordine a Daewoo sancisce una linea di continuità che terminerà nel 2018 con la consegna dell'ultima portacontainer, poi partirà la costruzione anche delle sei unità in opzione.

Tutte le nuove navi saranno schierate sulla rotta Asia Europa, la più trafficata al mondo e contribuiranno all'uscita di scena delle unità più piccole. Non è comunque l'unico riflesso. Con il nuovo ordine Maersk potrà disporre nel 2018 di 37 mega navi; Msc, alleata di Maersk nella 2M, ne avrà 20. Le rate di nolo, con la maggiore capacità offerta, finiranno di nuovo sotto pressione. «Il mercato crescerà tra il 5,3-6,7% nel 2015/2016, ecco perché puntiamo sull'espansione della flotta» dicono da Maersk, ma la capacità offerta salirà del

**IL POSIZIONAMENTO**  
Le nuove unità saranno schierate sulla rotta Asia-Europa, la più trafficata

**LA POLEMICA**  
Secondo l'Ocse le navi giganti non porteranno benefici ma solo disagi

I GIGANTI DEL MARE	
<b>MSC Oscar (2015)</b>  TIPO: Portacontainer Lunghezza: 395.4 mt Larghezza: 59 mt Stazza lorda: 192.237 tonnellate Classe: DNV GL	<b>Allure of the Seas (2010)</b>  TIPO: Nave da crociera Lunghezza: 360 mt Larghezza: 60.5 mt Stazza lorda: 225.283 tonnellate Classe: DNV
<b>AZZAM (2013)</b>  TIPO: Mega-yacht Lunghezza: 180 mt Larghezza: 20.8 mt Stazza lorda: 18.000 tonnellate Classe: GL	<b>Prelude (in costruzione)</b>  TIPO: Offshore processing ship Lunghezza: 488 mt Larghezza: 74 mt Stazza lorda: 300.000 tonnellate Classe: DNV
<b>Ore Brasil (2013)</b>  TIPO: Ore-carrier Lunghezza: 362 mt Larghezza: 65 mt Stazza lorda: 198.980 tonnellate Classe: DNV	<b>Dockwise Vanguard (2012)</b>  TIPO: Heavy-load carrier Lunghezza: 275 mt Larghezza: 78.75 mt Stazza lorda: 191.784 tonnellate Classe: DNV

7,9% e del 5,3% nei due anni rispettivamente, secondo gli analisti. Non solo: la Organization for Economic Co-operation and Development (Oce) ha più volte ribadito in un report che le mega navi non apportano benefici, anzi. I risparmi sul costo del trasporto sarebbero minimi e gli investimenti dei porti per poter accogliere le portacontainer di nuova generazione, troppo onerosi. Maersk ha risposto

con gli ordini firmati ieri e con numeri che i danesi mettono alla base dei calcoli effettuati degli investimenti ingenti sulla flotta: «Rispetto ad una unità da 14 mila teu, un contenitore da 20 piedi caricato su una mega nave, genera un risparmio di 500 dollari» ha ribattuto sicuro Amdt Krogh, vice presidente Head of Assets & Deployment della linea.

Gli investimenti complessivi per rinnovare e ampliare la flotta di Maersk Line nei prossimi cinque anni, saranno di 15 miliardi di dollari. Ad inizio 2015 la compagnia aveva firmato ordini per sette unità da 3.600 teu. Era solo il primo passo di un anno in cui Maersk ha intenzione, con ulteriori ordini, di cambiare volto alla propria flotta. E forse all'intero settore.

simone.gallotti@secoloxix.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA