

COLOCVIILE CONSTRUCTORILOR DE NAVE

CCN IN PANDEMIE

30 Octombrie 2020

Efectele pandemiei de COVID 19 asupra industrieii construcțiilor de nave

Deoarece întâlnirile lunare CCN nu sunt posibile deocamdată și pentru a păstra totuși vie ”flacăra” colocviilor constructorilor de nave români , ne-am gândit să vă ocupăm timpul și interesul cu o serie de știri, informații și prezentări în domeniul profesiei noastre.

Dacă ați remarcat de fapt, începutul acestor informații a fost făcut deja de colega noastră, ing. Silvia Panaite, în 22 Octombrie 2020, cu prezentarea cărții apărute la Constanța: “*Santierul Naval Constanța – File de istorie, oameni și fapte (1862-1892-2017)*” autor ing Nicolae Orac – apărută în Editura AGIR, seria “Repere istorice” 2020. O lucrare deosebit de bine documentată și elaborată de autor, ing. Nicolae Orac, pe care-l felicităm încă odată.

În cele ce urmează, vom încerca să vă punem în temă cu **efectele pandemiei COVID 19 asupra industrieii construcțiilor de nave de pe mapamond**, bazat pe informații preluate dintr-o serie de articole apărute pe internet și în literatura din domeniu.

1. Aprilie 2020 – Primele estimări ale efectelor globale

Căderea economică cauzată de restricțiile impuse de pandemia de coronavirus a contribuit la reducerea drastică a investițiilor în construirea de nave noi în primul trimestru al anului (2020) la nivelul cel mai scăzut din ultimii 11 ani. Activitatea în șantierele navale din Asia a fost aproape complet stopată, iar armatorii/investitorii au întrerupt lansarea de noi comenzi, în contextul reducerii semnificative a cererii globale de transport maritim de bunuri.

Analistii de la “*Clarkson*” au arătat că doar 100 de nave de toate tipurile au fost comandate în primele 3 luni ale acestui an, la un nivel de 5,5 miliarde USD – un **declin de 71 %** față de primul trimestru al anului precedent, 2019, și cel mai scăzut nivel față de trimestrul 2, 2009 (anul crizei precedente). Șantierele navale din China au acaparat 55 de comenzi din acest pachet, iar șantierele navale din Coreea de Sud, doar 13 comenzi – ceea ce reprezintă o cădere de 50% pentru China și 81% pentru Coreea de Sud.

Experții apreciau atunci (aprilie 2020) că numărul de comenzi pentru nave noi va continua să scadă, ca rezultat al caderii cererii de transport și comerț internațional și că per total, cererea de nave noi va scădea cu cca 26% în acest an. “*Escaladarea continuă a pandemiei de coronavirus va avea un impact sever asupra potențialului de construcții noi în 2020*” – *Clarkson* aprilie 2020.

Aceeași sursă (*Clarkson*) apreciază că “seaborne trade” (comerțul maritim internațional), care reprezintă cca 12 miliarde tone metrice pe an, se va contracta cu cca 600 milioane tone – peste 5%- ceea ce reprezintă **cea mai mare cadere în ultimii 31 de**

ani ! In criza din 2008 -2009, caderea aceasta a reprezentat doar 4,1%.

2. Aprilie 2020 - Efecte si măsuri

Scăderea numărului de comenzi de nave noi, va afecta toate tipurile de nave, de la navele portcontainer – transportatorul mondial pentru bunuri de larg consum - până la navele de transport resurse energetice (nave de transport gaze naturale, tancuri petroliere, mineraliere), unde Coreea de Sud si China si-au fixat sperantele de crestere in acest an. Comenzile de tancuri petroliere si bulk carrier se reduc simtitor, chiar daca China continua importurile si exportul de bunuri si comerciantii de energie angajeaza tancuri petroliere doar ptentru stocarea produselor petroliere, ca urmare a efectului de reducere drastica a pretului țiteiului.

Deficitul comercial si criza pandemică, vor lovi direct santierele navale din China si Coreea de Sud, care controleaza jumatate din capacitatea de constructii navale la nivel mondial (*VesselsValue*).

Avand în vedere aceste perspective si pe fondul reducerii comenzilor in ultimii 3 ani, santierele navale din Coreea de Sud – *Hyundai Heavy Industries (HHI)* si *Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME)* vor fuziona . De asemenea, in China, *China Shipbuilding Industry Corp.(CSlco)* , si *China State Shipbuilding Corp. (CSSco)* au procedat la intreprinderea de combinatii pentru a ajuta la rationalizarea operatiunilor si reducerea costurilor.



Santierele navale din Asia vor aloca mai multă capacitate de construire pentru nave de transportat gaze lichefiate, care costa cca 180 milioane USD/nava, dar care genereaza un profit cel puțin dublu față de alte tipuri de nave.

Un director executiv al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave din China a declarat: *“Sunt vremuri grele, așa că va trebui să ‘ademenim’ noile comenzi. Depinzând de armator, și de tipul de nava, santierele navale din China vor oferi un discount de până la 20% pentru comenzi noi, în această perioadă”.*

3. Iulie 2020 - Cererea și oferta în transportul maritim internațional

Cererea globală de transport maritim internațional se așteaptă a se contracta cu până la 10% în acest an, din cauza impactului pandemiei, dar și a “navigației în gol” (fără cargo) care a crescut în ultimul timp și din cauza supracapacităților de transport – aspect ce influențează puternic rețeaua de transport de linie.

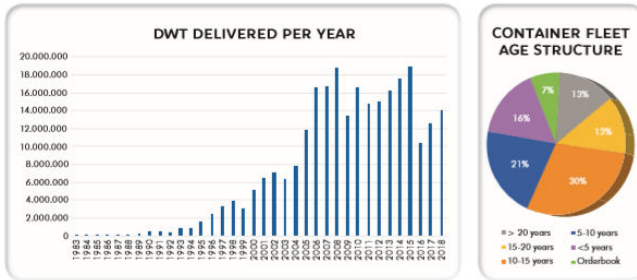
In capitolul 1, ati remarcat ca analistii apreciau in aprilie 2020 o cadere a “seaborne trade” cu cca 5%. Dupa numai 3 luni de pandemie, aceasta predictie ajunge a se dubla (10%)!!!

In consecinta, transportatorii maritimi isi reanalizeaza planurile de crestere a capacitatii de transport si sub aspectul reducerii, in perioada ce urmeaza, a volumului de tonaj fara contract de transport (hiring-off) ceea ce va influenta radical optiunea pentru constructii noi. Cu un așa mare surplus de capacitate de transport pe apă (pentru multe categorii de nave cargo), marii armatori sunt tot mai putin interesati “a specula” pe cererea viitoare de transport maritim si vor restrictiona cresterea flotei, doar la achizitii de absoluta necesitate sau urgență.

Până acum, flota mondială de nave portcontainer a avut o crestere robusta, de la an la an – de cca 75% in ultima decada – atingand cca 23 milioane TEU la sfarsitul anului 2019. In orice caz, conform sursei “*VesselsValue*” a fost inregistrata o scadere dramatica in activitatea de constructii navale in prima jumatate a acestui an. De exemplu, agentia “*VesselsValue*” a inregistrat doar 13 comenzi de nave portcontainer noi in primele 6 luni ale anului, comparativ cu 63 comenzi in prima jumatate a lui 2019, si 102 comenzi de nave portcontainer noi in aceiasi perioada a anului 2018.

Portofoliul de comenzi a lui MAERK’S este de doar 15 nave noi, pentru un total de 32.252 TEU, in timp ce rivalii HAPAG-LLOYD si ONE, ambele companii nu au comandat nici o nava noua. Dintre aceste comenzi noi de portcontainere, santierele din China au acaparat majoritatea comenzilor, in detrimentul celor din Coreea de Sud si Japonia.

The high growth trend in the average vessel size continues with almost 65% increase in the last ten years. In 2018, approximately 26 % of total containerships fleet is over 15 years old. The average age for the fleet was 12.3 years. The orderbook covers 7% of the fleet.



Source: SEA Europe WG MF, 2019 / IHS Fairplay, 2018

Santierele navale din Coreea de Sud erau deja in criza inainte de inceperea pandemiei (vezi vanzarea santierului din Mangalia-DMHI), ceea ce a forțat fuzionarea celor doua mari companii HHI si DSME – așa cum am mentionat anterior- companii care la ora actuala sunt in procedura de reglementare a fuziunii. Industria constructoare de nave din Japonia, bolnavă, este in curs de reorganizare de cca 5 ani , iar industria navala subventionata din China este in curs de reorganizare prin fuzionare a celor doi giganti chinezi – CSICO. si CSSCO. Toate aceste masuri arata cat de serioasa este actuala criza in acest segment industrial al constructiilor de nave.

4. Septembrie 2020 – Ultimele noutăți si prognoze

Industria constructoare de nave din China, recupereaza usor din impactul pandemic, aratand o revenire usoara in volumul de comenzi noi. Această revenire vine in contextul în care si rivalul din Coreea de Sud isi etalează succesul in atragerea de comenzi noi.

In total, industria constructoare de nave din China a inregistrat comenzi totalizand aprox.15 milioane DWT in primele 8 luni ale anului 2020. Acest volum de comenzi noi reprezinta un declin de

doar 4% față de anul precedent, ceea ce înseamnă că declinul înregistrat pe primele 7 luni ale anului a fost considerabil îmbunătățit (*in aprilie erau în deficit de 50% față de anul precedent*). Mai mult, în cursul lunii august 2020, constructorii de nave din China au fost capabili să recupereze și o mare parte din pierderile suferite în prima jumătate de an. Din datele publicate de Chinese Association of Shipbuilding Industry – CANSI, rezultă că aceștia au fost capabili să se întoarcă la muncă în urma suspendării totale a activității din timpul pandemiei și să recupereze treptat pierderile suferite, finalizând în această perioadă construcții noi de peste 24 milioane DWT. Cifrele de producție realizată pe primele 8 luni ale anului sunt totuși cu 7% sub realizările din perioada echivalentă a anului 2019.

Oricum, îngrijorarea chinezilor în ceea ce privește portofoliul de comenzi noi în continuu declin, este foarte acută, deoarece șantierele din China finalizează navele noi mult mai repede decât primesc comenzi noi – ceea ce duce la un declin general al afacerii în sectorul construcțiilor noi. Portofoliul actual, total de comenzi noi al industriei de construcții navale din China, este la nivelul de peste 72 milioane DWT, ceea ce o plasează mai jos cu cca 10% față de anul precedent. Analisti chinezi au sugerat că piața domestică din China ar trebui să ajute industria constructoare de nave, în timp ce CANSI a raportat că cca 90% din tonajul de construcții noi este pentru export! Deci, greu de surmontat acest deficit cu comenzi pentru intern!

Constructorii de nave din Coreea de Sud au înregistrat de asemenea o scădere substanțială ca urmare a pandemiei, dar au reușit să marcheze un succes deosebit în ultima perioadă de timp, prin atragerea de comenzi noi. Se pare că rivalii din Coreea

de Sud au contractat un nivel mai ridicat de comenzi decat China, in ultimile doua luni ale acestui an. Succesul coreenilor vine in special din cererea de nave pentru transport de gaze lichefiate – LNG.

Cu toate acestea, volumul total de comenzi noi ale coreenilor ramane totusi pe locul 2 dupa China, masurat in tonaj. Constructorii japonezi sunt, la distanță, pe locul 3, in urma Chinei si a Coreei de Sud. Competitia ramane in continuare acerba pentru atragerea de comenzi noi, dar numarul acestora este in continuare redus si nu este de asteptat nicio revenire importanta in acest an. Armatorii nu mai sunt dispusi – se pare - sa faca comenzi speculative, asa cum s-a intamplat in criza din 2008-2009, cand o serie intreaga de nave bulk carrier si tancuri au fost comandate de armatori ce au profitat de reduceri de pret per nava in China, de pâna la 30%.

In încheiere, de remarcat ca daca in aprilie 2020 predictia reducerii de comenzi de nave noi la nivel mondial era de cca 26%, in China. dupa primele 8 luni ale anului, deficitul este de doar 10% față de perioada similara a anului 2019. Dar mai sunt 4 luni pana la sfarsitul anului si pandemia se pare ca s-a intensificat in Europa, iar vestile din China sunt destul de evazive in acest sens.

Material realizat de dr ing J S Popovici

Galati 30 Oct 2020