grafico FT - Thomson Datastream

indici prezzi materie prime e noli (BDI)

CANTIERISTICA NAVALE IN ALTO MARE.

DURO IMPATTO MACRO SULLA S. KOREA?

LEX e' l'autore collettivo dei migliori pezzi tematici del Financial Times, brevi e fulminanti casi-studio; in carta stampata, sta sempre sull'ultima pagina. Intere generazioni di economisti applicati, proprio leggendo quelle colonne hanno imparato il duro artigianato di provare a spiegare i fatti; non nascondersi dietro facili modellini matematici narcisisti; i quali, diceva Leontiev, costituivano il 99% delle riviste economiche - adesso la % e' calata, sarà al 90%.

LEX interviene oggi sulla CRISI A PRECIPIZIO - DI DIMENSIONI STORICHE - che, come avevamo facilmente previsto nel corso di Trasporti a Vicenza **(si ripetono i soliti cicli di filiera marittima sfasati, ora dopo il crolo della bolla dei noli e' il momento del surplus del nuovo stock)**, sta trascinando nel baratro l'industria cantieristica globale, concentrata in Korea. Ma la nota finale di LEX accenna addirittura che la cosa - combinata col global credit crunch - potrebbe **mettere finanziariamente in ginocchio l'intero sistema-paese S. KOREA !**

Qui si sta facendo la geopolitica dei prossimi decenni, nel "cantiere scrap Schumpeteriano" della CRISI SUBCRIME che non risparmia nessuno. Proprio la Korea, che con decenni di apprendimento arriva oggi a fabbricare auto di qualità giapponese (riconosciuta dai CEO nipponici), potrebbe finire in depressione cronica, essendo in condizioni strutturali micro-macro del tutto simili al Giappone di 20 anni fa? A Chindia certo non dispiacerebbe affatto sbarazzarsi pacificamente (senza una costosa e fastidiosa guerra) di un temibile concorrente, e mettere Korea nell'angolino col Giappone. . .

- **mercati dei noli marittimi:** la bolla 2007 ha quintuplicato i noli dry (BDI) in pochi mesi, ma ora il calo dell'interregional trade e connessa domanda di servizi di trasporto, svuota le tasche piene dei proprietari, non le riempie più ai liners – ed il peggio sta per venire;

- **industria costruzioni e mercato delle nuove navi:** classica fase ciclica della cancellazione ordini – ma è in un momento storico unico per il collasso del credito globale, che l'economia marittima deve svolgere il suo gioco distributivo ciclico: chi paga il new ship overbooking?

dura LEX sed http://www.ft.com/lex

dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex
dura LEX sed http://www.ft.com/lex

Ships for sale

LEX

Korean shipyards

Published: November 28 2008 09:09 | Last updated: November 28 2008 19:09

Shipyards are all at sea. As vessel prices fall, buyers are reneging on orders, sacrificing deposits rather than adding to fleets at bull market prices. Meantime, huge addition of capacity – the global order book is the biggest since 1973 – suggests a fallow period to follow. Korea, whose three top builders command a global market share of 40 per cent, hoped to ride out the storm by dint of its vessel mix and superior prowess – letting newer, less experienced Chinese yards take most of the pain. But that holds less water these days. Korean shipyards too are suffering cancellations and new orders are slowing. **Hyundai Heavy Industries**, the number one shipbuilder, saw third quarter net profits plunge by a third. HHI's share price is roughly one-third the level of end-2007 while **Samsung Heavy**'s shares have halved over the same period. Some smaller yards have downed tools, with **C&Heavy Industries** this week calling in the banks to stave off bankruptcy.

Worse is to come. The global order backlog stood at $557bn investment value as of the start of November, according to Clarkson Research Services.**Nordea**, the ship financing bank, believes maybe 30-40 per cent of these orders will fail to materialise for various reasons, including inability to secure financing. Even assuming Korea suffers proportionately less than others, the impact on the bottom line is magnified by foreign exchange contracts. These effectively lock in currency rates to ensure that when the ship is delivered, the dollars will be worth the same in won terms. A change in accounting rules last month, designed to offset the impact of the falling won, means shipbuilders can recognise valuation gains from up front. These contracts add up to some $50bn, according to the Bank of Korea, making up a sizeable chunk of the country's external debt. If the dollars fail to come in, in other words, that creates problems for Korea as well as its shipbuilders.

http://www.ft.com/cms/s/2220aad6-bd2c-11dd-bba1-0000779fd18c,Authorised=false.html?_i_location=http%3A%2F%2Fwww.ft.com%2Fcms%2Fs%2F1%2F2220aad6-bd2c-11dd-bba1-0000779fd18c.html&_i_referer=http%3A%2F%2Fwww.ft.com%2Flex