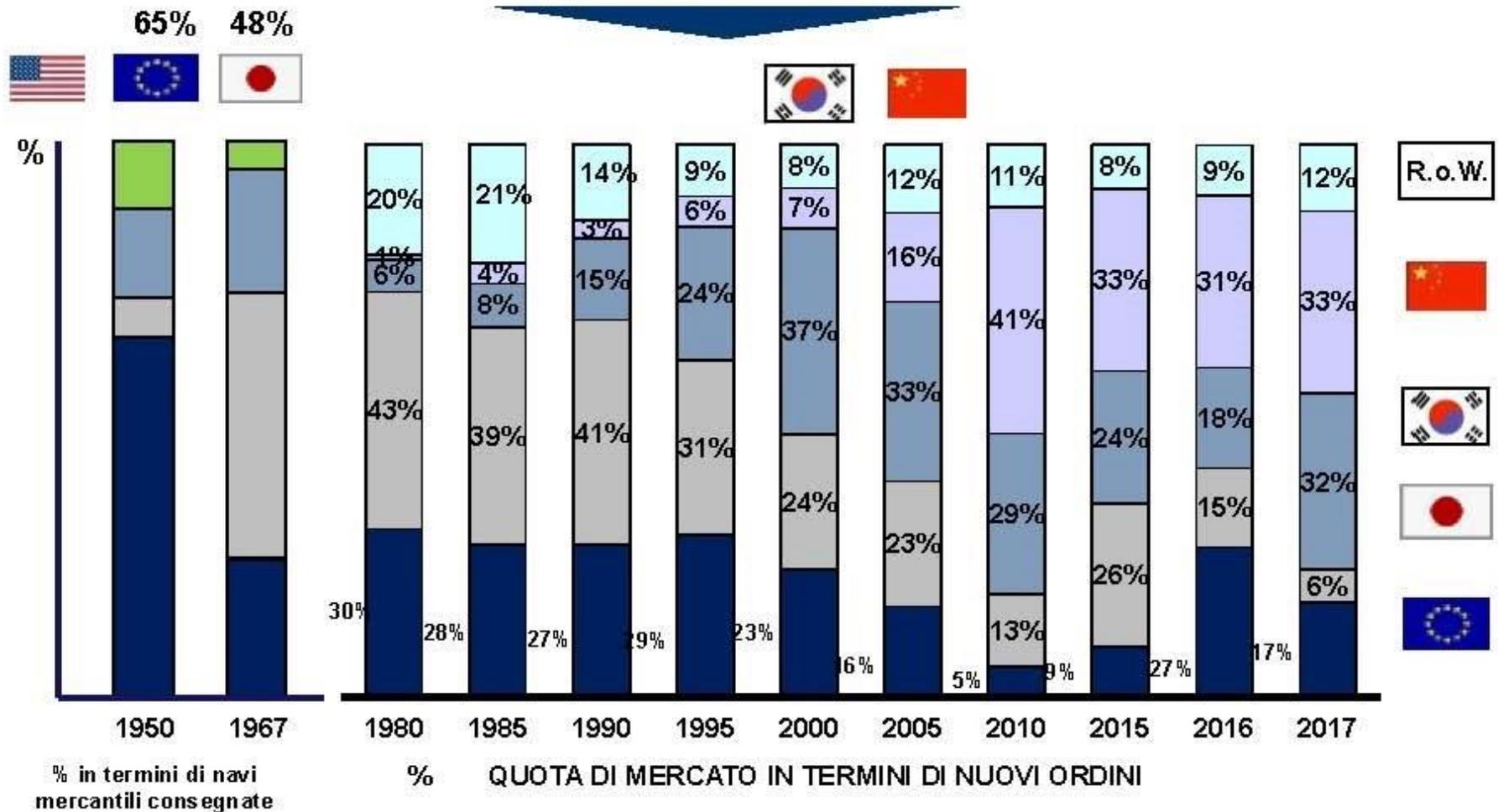


DEFINIZIONE DEL POSIZIONAMENTO

LA CANTIERISTICA NEL MONDO – SVILUPPO NEL TEMPO

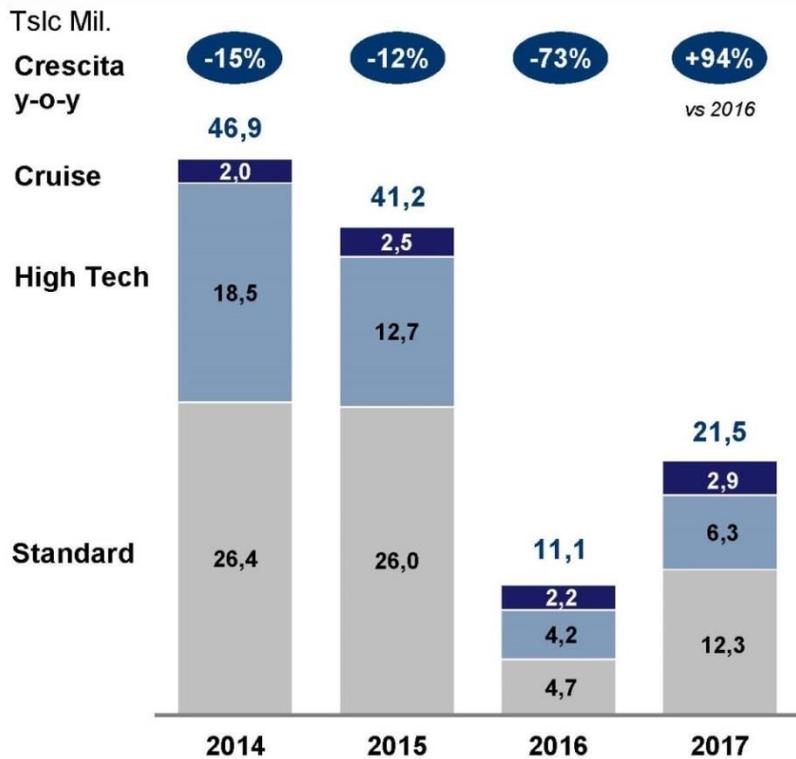
CANTIERISTICA NAVALE: PASSAGGI DI LEADERSHIP

- 1950-1960: la leadership passa dagli US all'Europa
- Fine anni '60: il Giappone supera l'Europa
- 2000: l'industria coreana acquisisce la leadership
- 2007: crescita rapida della Cina e conseguimento della leadership del settore



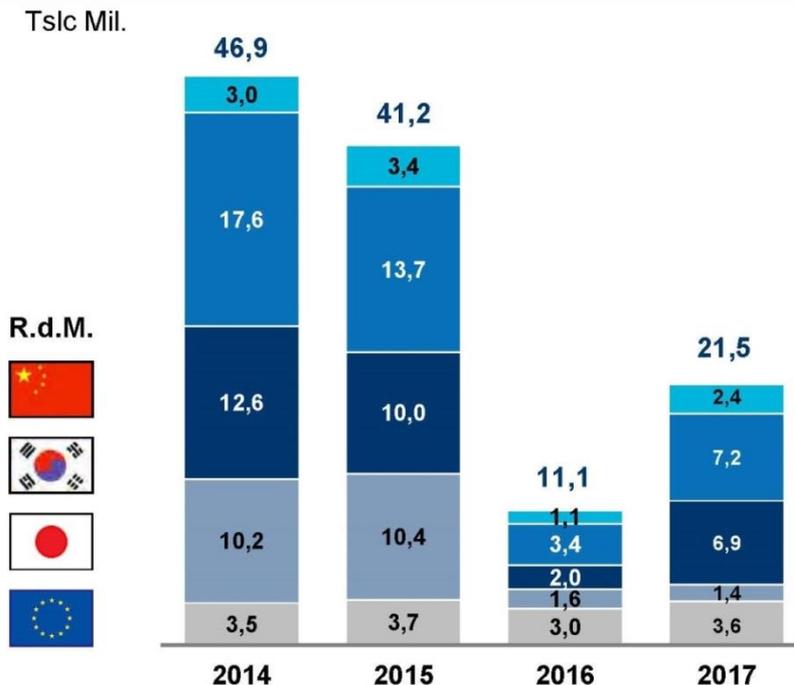
ORDINI MONDIALI 2014 –2017

Andamento ordini 2014 –2017 per segmento



	2014	2015	2016	2017
Navi Cruise	4%	6%	20%	14%
Navi High Tech	40%	31%	38%	29%
Navi Standard	56%	63%	42%	57%

Andamento ordini 2014 – 2017 per paese costruttore



R.d.M.	2014	2015	2016	2017
R.d.M.	6%	8%	9%	12%
Cina	38%	33%	31%	33%
S. Corea	27%	24%	18%	32%
Giappone	22%	26%	15%	6%
Europa	7%	9%	27%	17%

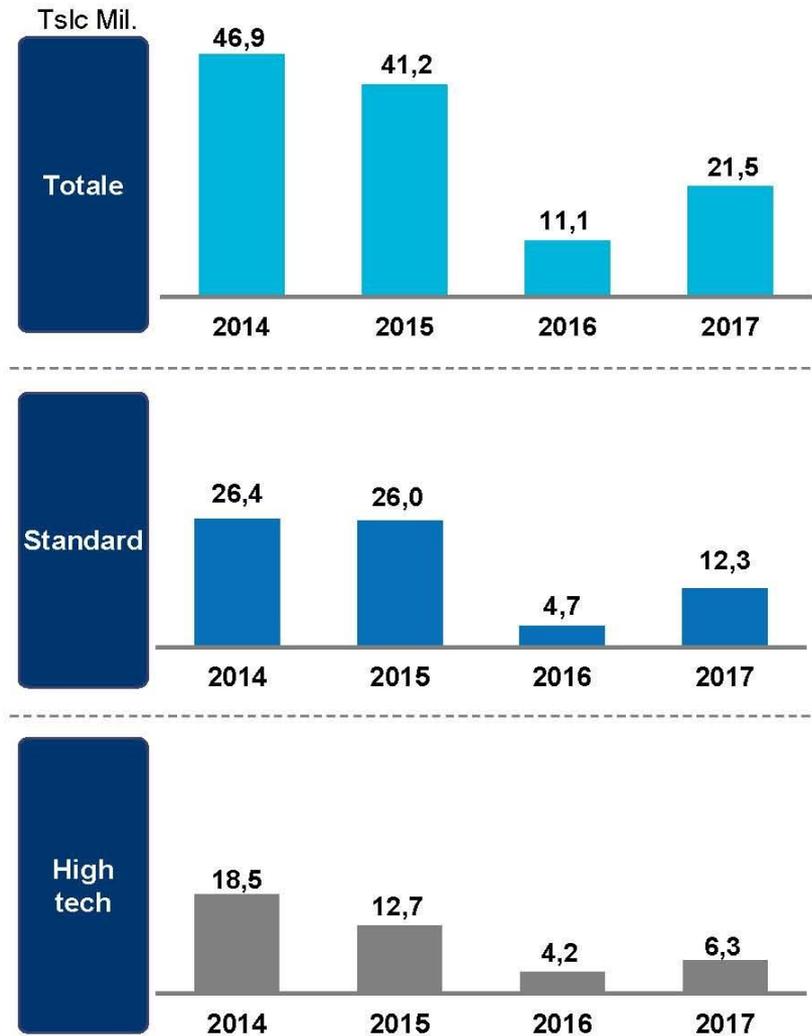
Fonte: IHS Lloyd's Fairplay, elaborazioni Fincantieri

ORDINI MONDIALI 2014 – 2017

Trend ordini

- Nel corso del 2017 gli ordini di navi mercantili si sono attestati a 21,5 Mil. Tslc contro gli 11,1 Mil.Tslc del 2016 (+94%). Il comparto standard ha costituito il 57% degli ordini, contro il 29% dell'high-tech. La domanda appare in ripresa, rispetto al minimo storico del 2016.
- **Navi standard:** gli ordini di navi da trasporto standard si sono attestati a 12,3 Mil.Tslc, valore quasi triplicato rispetto a quello del 2016.
- **Navi high tech:** gli ordinativi di navi high-tech sono stati pari a 6,3 Mil. Tslc (+51% rispetto al 2016).
- **Navi da crociera:** il comparto cruise, con circa 2,9 Mil.Tslc, pesa per il 14% sugli ordini totali.

Andamento 2014 – 2017 per segmento



Fonte: IHS Lloyd's Fairplay, elaborazioni Fincantieri

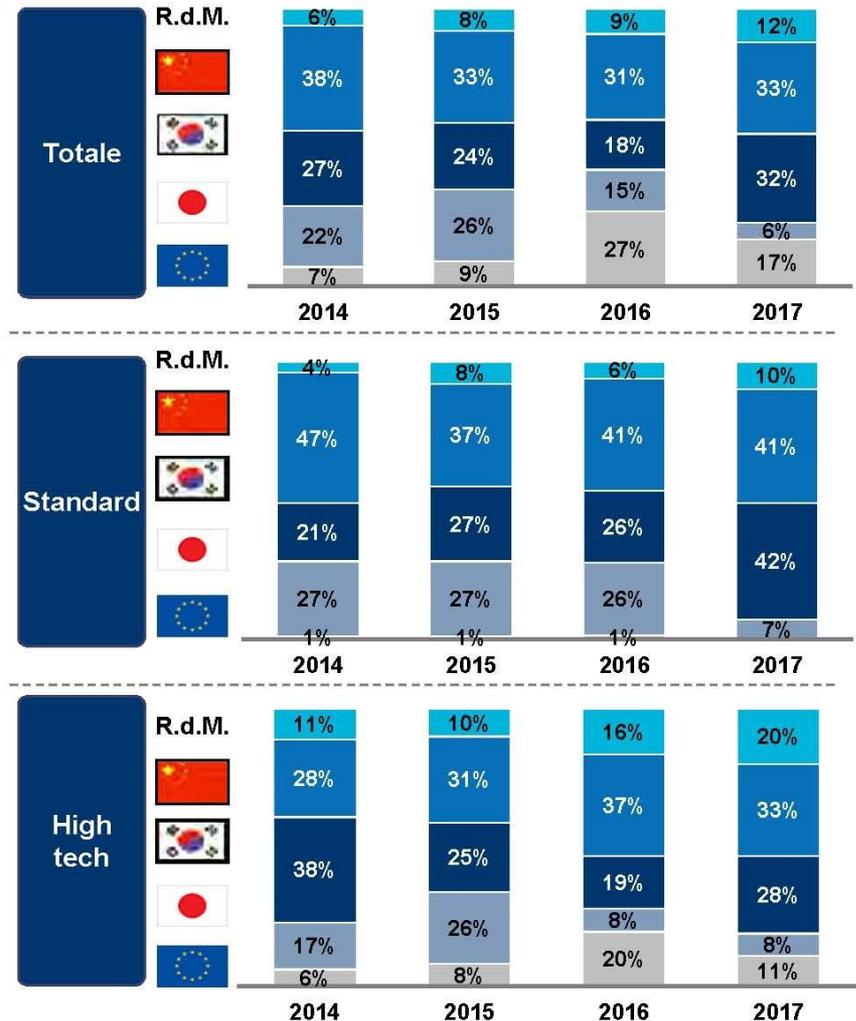
ORDINI MONDIALI 2014 – 2017

Trend per area

- **Europa:** la cantieristica Europea ha acquisito ordini per circa 3,6 Mil. Tslc (+ 20% rispetto al 2016), valore riconducibile per l'80% alle navi da crociera. La quota di mercato tuttavia si attesta al 17%, in diminuzione rispetto a quella di chiusura dell'anno 2016 (-10 p.p).
- **Giappone:** consegue una quota del 6%, a fronte di ordinativi pari ad appena 1,4 Mil. Tslc.
- **Corea:** la quota di mercato della cantieristica coreana si attesta al 32%, a fronte di circa 6,9 Mil. Tslc di nuovi ordini. La Corea sembra recuperare terreno visto che l'anno scorso aveva chiuso con una quota di appena il 18%. Il 43% delle acquisizioni ha riguardato navi tanker, tipologia per la quale la Corea si è aggiudicata circa metà della domanda mondiale (48%).
- **Cina:** gli ordinativi della cantieristica cinese, pari a circa 7,2 Mil. Tslc, registrano una sensibile rialzo in termini di volume, facendo conseguire alla Cina una quota di mercato del 33% (contro il 31% del 2016).
- **Resto del Mondo:** la quota di mercato è pari al 12%, a fronte di ordinativi pari a circa 2,4 Mil. Tslc.

Quote di mercato 2014 – 2017 per paese costruttore

% in Tslc



Fonte: IHS Lloyd's Fairplay, elaborazioni Fincantieri

IL CONTESTO INDUSTRIALE – FATTORI COMPETITIVI COME LINEE GUIDA DI PIANI PLURIENNALI (TIPOLOGIE DI NAVI)

➤ NAVI DA TRASPORTO:

- General cargo (bulck, oil, general, . . .)

Con fattore competitivo – alta disponibilità di manodopera a basso costo

- High Teach (Chemical, car –carriers, reefers, . . .)

Con fattore competitivo – alta competenza specifica circa il carico pagante

➤ NAVI DA LAVORO:

- Prodotti Off-shore (piattaforme, supply vessel, . . .)

Con fattore competitivo – alta competenza specifica circa il «modus operandi»

- Unità cruise (Contemporary, adventures, . . .)

Con fattore competitivo – alta capacità sistemica ed integrativa sia per il costruttore che per i fornitori soprattutto coinvolti nelle aree alberghiere

IL CONTESTO INDUSTRIALE – FATTORI COMPETITIVI COME LINEE GUIDA DI PIANI PLURIENNALI (TIPOLOGIE DI NAVI)

➤ NAVI DA DIPORTO:

- Yachts e Megayachts (DA 10 a 150 mt)

Con fattore competitivo – alta capacità di personalizzare il prodotto con interior design e di impiego di materiali pregiati

➤ NAVI MILITARI:

- Di superficie e sottomarini

Con fattore competitivo – alta integrazione tra il prodotto nave ed il sistema d'arma e capacità di relazioni politiche e commerciali estere