



di Giovanni Losavio

CON-BUILD: 2008 BALANCE SHEET IN LIGHT AND SHADOW

by Giovanni Losavio

The second edition of Con-Build Vietnam, the exhibition focused on construction and building machinery and materials, was held in the Vietnam Exhibition and Fair Centre in Hanoi from September 9 to 12. Comamoter was on hand with an information booth in connection with an accord in the sector with ICE, the Italian Foreign Trade Institute. The event was organized by Messe München International in the main pavilion of the exhibition facilities and in an outside area opposite: an area totaling some 10,000 square meters (40% covered). Compared to the 2007 fair, the number of exhibitors declined, from 200 to 140, as did that of the transnational groups. During the event, Con-Build 2008 attracted about 5,000 visitors, compared to the 7,300 reported for the previous edition. The next showing of the exhibition is scheduled for December 1 to 4, 2009, in the country's financial capital, Ho Chi Minh City (HCMC) to then return to Hanoi for the 2010 edition. According to the organizers, the 2009 event should see the return of the big international groups.

The dropoff reported for this fair just past can be assigned to economic conditions in Vietnam. To cool an overheating economy, which grew at an average annual rate of 8% from 2003 to 2007, the government stepped in with a restrictive measure applied to interest rates. Nonetheless, the fair provided an opportunity for getting an up-to-date picture of the earth moving machinery trend in the country. This sector, now disclosing modest figures – a few hundred new machines and a few thousand used machines – should not suffer from

CON-BUILD: BILANCIO IN CHIAROSCURO NEL 2008

Dal 9 al 12 settembre 2008 nel quartiere Vefac (Vietnam Exhibition and Fair Centre) di Hanoi si è svolta la seconda edizione di Con-Build Vietnam – rassegna dedicata alle macchine e ai materiali per le costruzioni – alla quale ha partecipato anche il Comamoter, presente (nell'ambito di un accordo di settore con l'Ice) con uno stand informativo. Organizzata da Messe München International nel padiglione principale della struttura espositiva e nell'area esterna antistante su una superficie complessiva di circa 10 mila metri quadrati (di cui circa il 40% interni), rispetto al 2007 la fiera ha visto una diminuzione delle presenze tanto di espositori (calati da 200 a 140) quanto di gruppi transnazionali. Complessivamente, gli spazi espositivi di Con-Build 2008 sono stati visitati da circa 5 mila persone (rispetto ai 7.300 dichiarati dagli espositori nella precedente edizione). La prossima edizione della manifestazione è programmata

A settembre si è svolta ad Hanoi la seconda edizione di Con-Build. La manifestazione ha risentito della manovra antinflazionistica varata in primavera dal governo. In futuro il mercato vietnamita delle macchine da cantiere dovrebbe ripartire

The second edition of Con-Build was held in Hanoi in September. The event felt the repercussions of the anti-inflation maneuver launched by the government in the spring. The Vietnamese market for construction and building machinery should make a comeback in future

per il 2009 nella capitale economica del Paese Ho Chi Minh City (per tornare nel

2010 ad Hanoi) dall'1 al 4 dicembre e, secondo gli organizzatori, dovrebbe essere





caratterizzata dal ritorno dei grandi gruppi internazionali. La flessione registrata in questa edizione è imputabile alla particolare congiuntura economica vietnamita: per frenare l'eccessivo surriscaldamento dell'economia – cresciuta tra il 2003 e il 2007 a un tasso medio dell'8% – durante la scorsa primavera il governo è intervenuto con una manovra restrittiva sul tasso d'interesse. La fiera è stata comunque l'occasione per fare il punto sull'andamento del mercato macchine movimento terra in Vietnam. Il settore, che attualmente si caratterizza per cifre ancora contenute – alcune centinaia di macchine nuove e diverse migliaia di macchine usate – non dovrebbe risentire nel lungo periodo degli effetti della manovra sul tasso di interesse, tanto più che gli ingenti fondi stanziati per lo sviluppo infrastrutturale dovrebbero attivare, nel breve-medio periodo, un flusso di investimenti capace di sbloccare la situazione sul versante della meccanizzazione per l'edilizia. Alla rapidissima espansione delle città; alla crescita della popolazione, dei redditi, dei volumi di beni trasportati e dei veicoli; alle



aumentate esigenze di un settore industriale fortemente dinamico, conseguenti all'impetuoso sviluppo del quinquennio 2002-2007, non corrisponde infatti una dotazione infrastrutturale all'altezza degli standard qualitativi internazionali. Secondo il Global Competitiveness Report 2007-08, curato dal Global Economic Forum, le infrastrutture vietnamite sono tra le meno sviluppate del Sud-Est Asiatico. La Banca mondiale stima che per mantenere un tasso di espansione del Pil dell'8% annuo, e per incrementare il flusso di capitali esteri in entrata indirizzandoli verso attività a più alto valore aggiunto, il Vietnam ha bisogno di investimenti infrastrutturali pari a circa l'11-12% del Pil, ovvero 1-2 punti in più rispetto alla media

degli ultimi anni. L'urgenza di tali interventi è confermata da un recente sondaggio del Vietnam Business Forum da cui emerge come l'inadeguatezza del sistema delle infrastrutture sia il principale elemento di insoddisfazione degli operatori economici. A destare particolare preoccupazione sono la congestione dei porti, non più in grado di far fronte all'incrementato volume delle merci, le strutture di produzione e approvvigionamento dell'energia elettrica, non sempre affidabili, e la rete viaria caratterizzata da tempi di percorrenza estremamente lunghi. Per colmare questo deficit, il governo vietnamita ha lanciato vasti e ambiziosi programmi che, entro il 2020, dovrebbero portare a investimenti per circa 140 miliardi di dollari.

the repercussions of the interest rate maneuver in the long run, especially because substantial funds allocated for infrastructure development can be expected, in the short-medium term, to free up a flow of investments capable of unblocking mechanization for building construction. In fact, infrastructure up to international quality standards has failed to keep pace with the rapid expansion of the cities, population and income growth, increasing volumes of goods transported and motor vehicles, the heightened requirements of a strongly dynamic industrial sector following hectic development over the five-year period 2002 to 2007. According to the Global Competitiveness Report 2007-08 published by the Global Economic Forum, Vietnamese infrastructure is among the least developed in South-East Asia. The World Bank estimates that to maintain annual GDP growth of 8% and increase the flow of incoming foreign capital to be targeted on activities with the highest value added, Vietnam must invest the equivalent of some 11-12% of GDP in infrastructure, a figure 1-2 points over the average of recent years. The urgency of these interventions is confirmed by a recent Vietnam Business Forum report which disclosed that inadequacies in the infrastructure system is the major cause of lack of satisfaction among businesspersons. Special concern is focused on congestion in the nation's ports, which are no longer capable of handling the increasing volume of goods, production facilities, electricity supply which is not always reliable, and road and highways requiring lengthy travel times. To overcome these shortcomings, the Vietnamese government has enacted widespread and ambitious programs expected to require investments of some 140 billion dollars up to 2020.