

“La nuova via della seta”

Prof. Marco Ferretti



Presidente MAR.TE. S.c.a.r.l

Professore di Corporate Strategy



Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi

Università degli Studi di Napoli Parthenope

Overview (1/3)

Nel 2013 il Presidente Xi Jinping annuncia la “OBOR” costituita da *Silk Route Economic Belt (SREB)* e *21° Century Maritime Silk Route (MSR)*.

Perché?

- Acquisire la leadership politica internazionale in Eurasia
- Impiegare le riserve di valuta estera
- Sfruttare la capacità produttiva in eccesso
- Stimolare la domanda interna ed internazionale
- Favorire lo sviluppo per aree interne sottosviluppate (*Western China*)
- Internazionalizzazione dello Yuan (RMB)

Overview (2/3)

- Marzo 2015 OBOR Action Plan
- Le risorse in gioco:
 - Silk Road Fund \$40 mld
 - Asia Infrastructure Investment Bank \$100 mld
 - New Development Bank \$50 mld
 - CITIC Group \$113 mld
- ~ 4.4 mld individui – 60% pop. Mondiale
- ~ 65 paesi
- ~ 30% PIL globale
- ~ \$5k mld di investimenti in infrastrutture

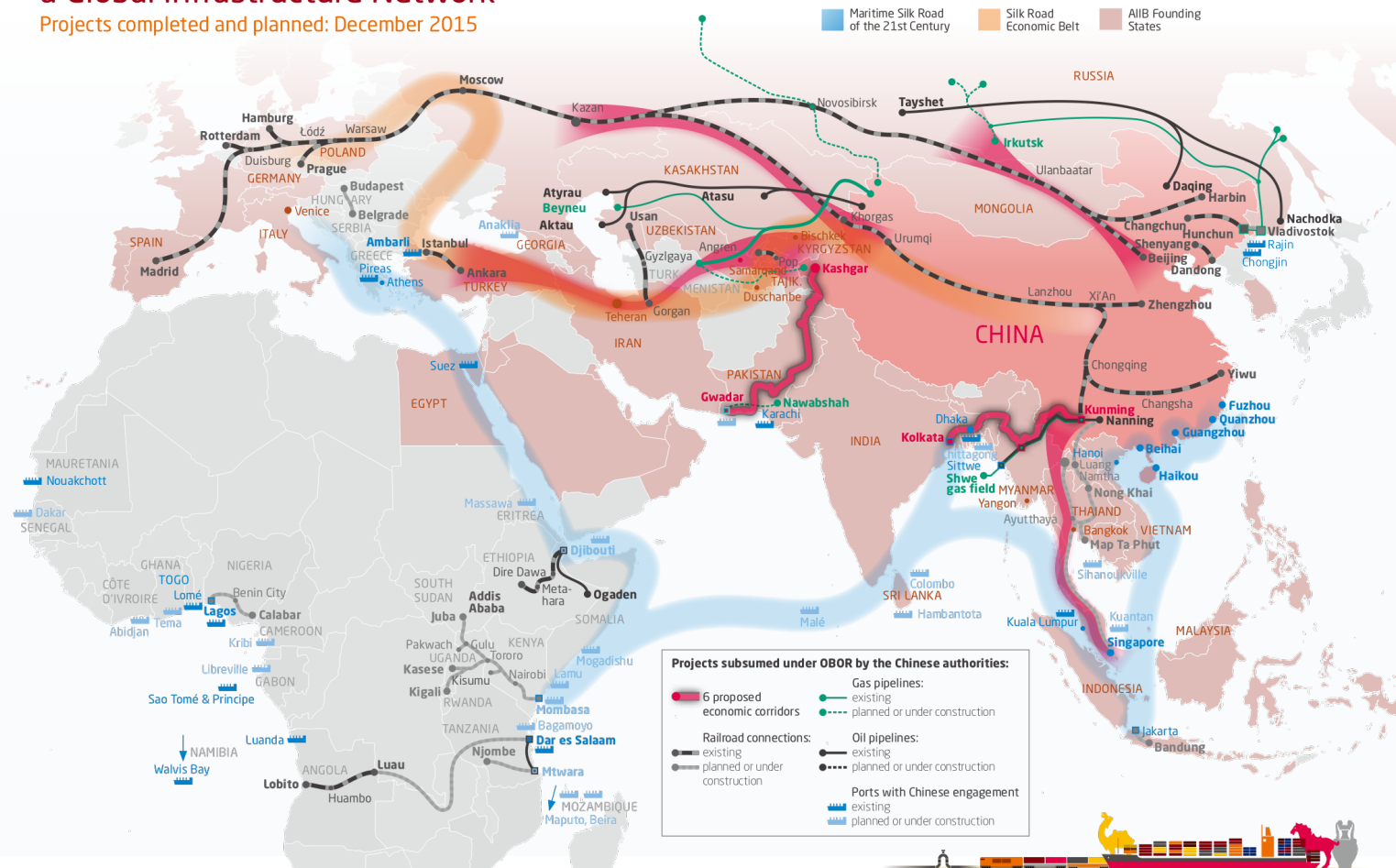


Overview (3/3)

MERICS China Mapping

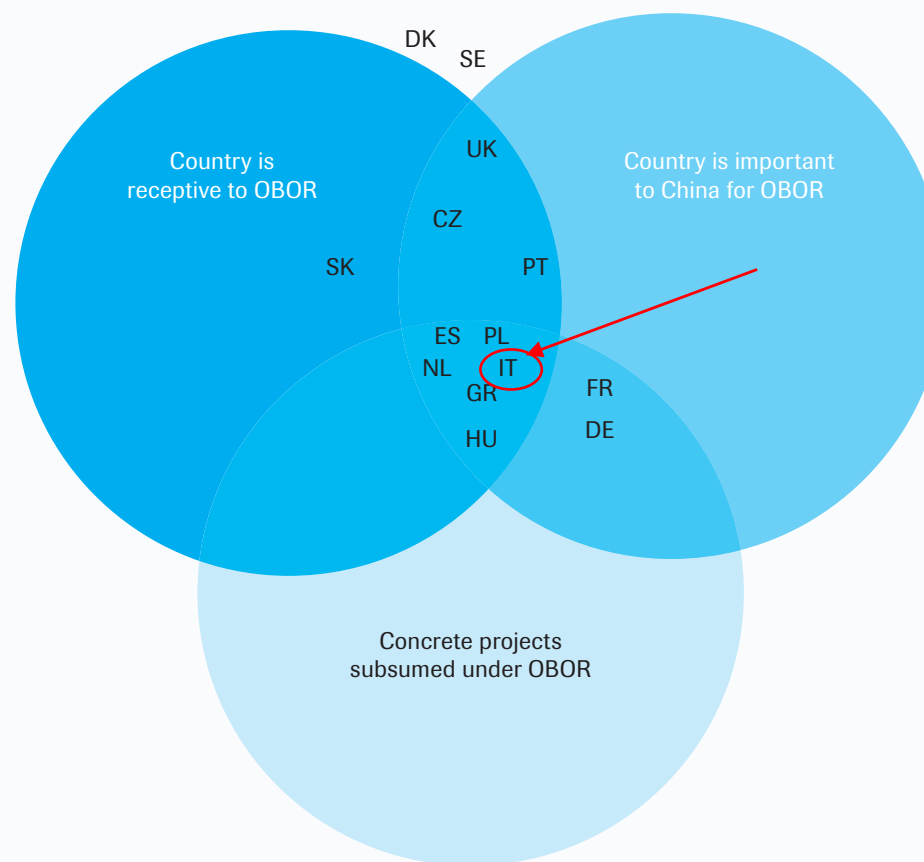
One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



La via della seta per l' UE

- Focus cinese su Europa centro-orientale e mediterranea
- Italia coinvolta in tutti e 3 gli aspetti (NAPA)
- Francia e Germania non recettive – ostilità predominio politico cinese
- Paesi scandinavi (DK, SE) non coinvolti

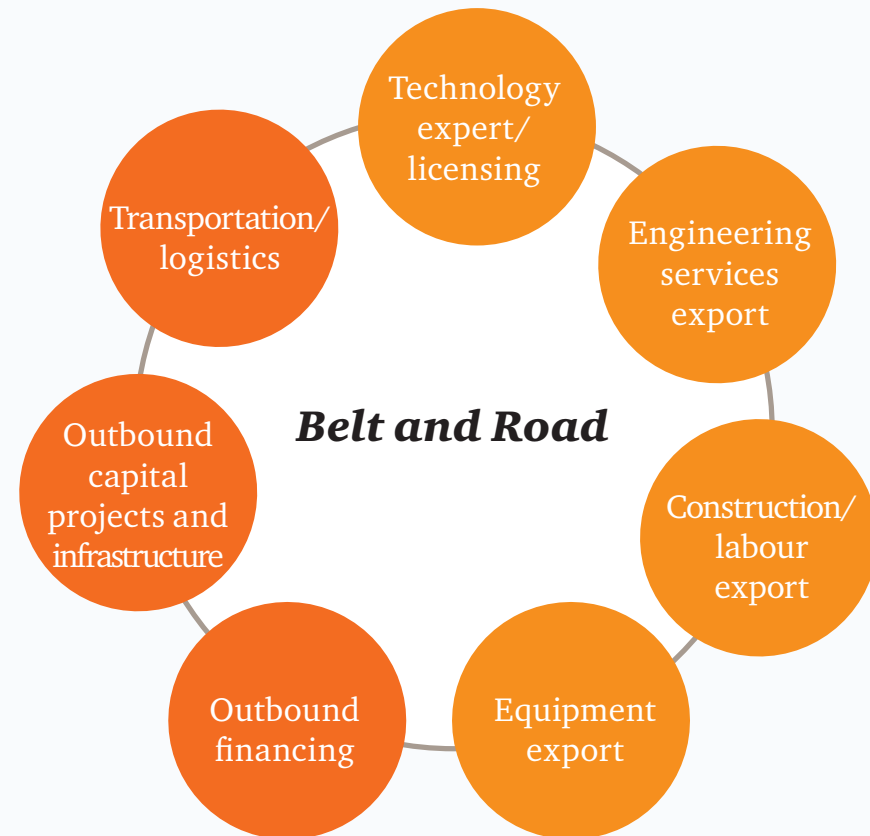


Fonte: Europe and China's new silk roads – ETNC report 12/16

Impatto sull'economia dei Paesi partner

Potenziale impatto dell'OBOR sui business non cinesi:

- Accesso al mercato cinese (*partnerships*)
- Disponibilità di finanziamenti *outbound* in infrastrutture (*Silk Road Fund*) anche in project financing
- Accesso a fondi cinesi (raccolta di capitali e dismissioni) per le imprese
- Acquisizione di Know how cinese
- Miglioramento delle condizioni commerciali

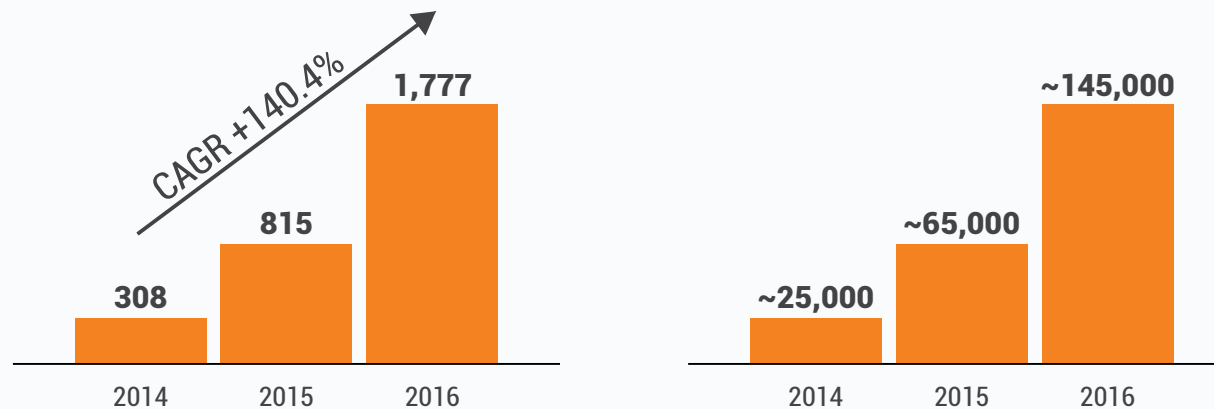


Fonte: Pwc study China's new silk route (2016).

Situazione attuale e prospettive

- Trasporto via mare Eurasia + 90%
- Trasporto ferroviario Asia-Europa ~ 1,2% mkt share

Evoluzione del trasporto su binario tra Asia ed Europa dal 2014 al 2016 rispettivamente in # treni (sinistra) e TEU (destra):



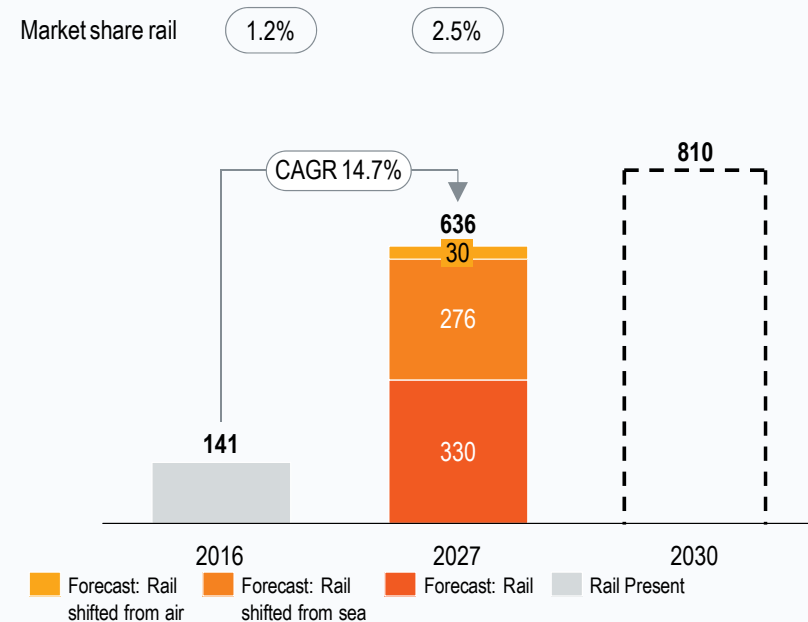
Fonte: UIC Study Eurasian rail corridors (2017).

Situazione attuale e prospettive: il peso delle ferrovie

- Tasso annuo di crescita atteso Eurasia per acqua-terra-aria 2016 - 2027 **8%**
- Tasso annuo di crescita atteso Eurasia per trasporto ferroviario 2016-2027 **14,7%**

Ipotizzando **636,000 TEU/anno** al 2027
(UIC Study Eurasian rail corridors, 2017)

- 30,000 TEU shift da aria
- 276,000 shift da mare
- ~ 21 treni al giorno nel 2027 (ipotesi 82 TEU/treno)



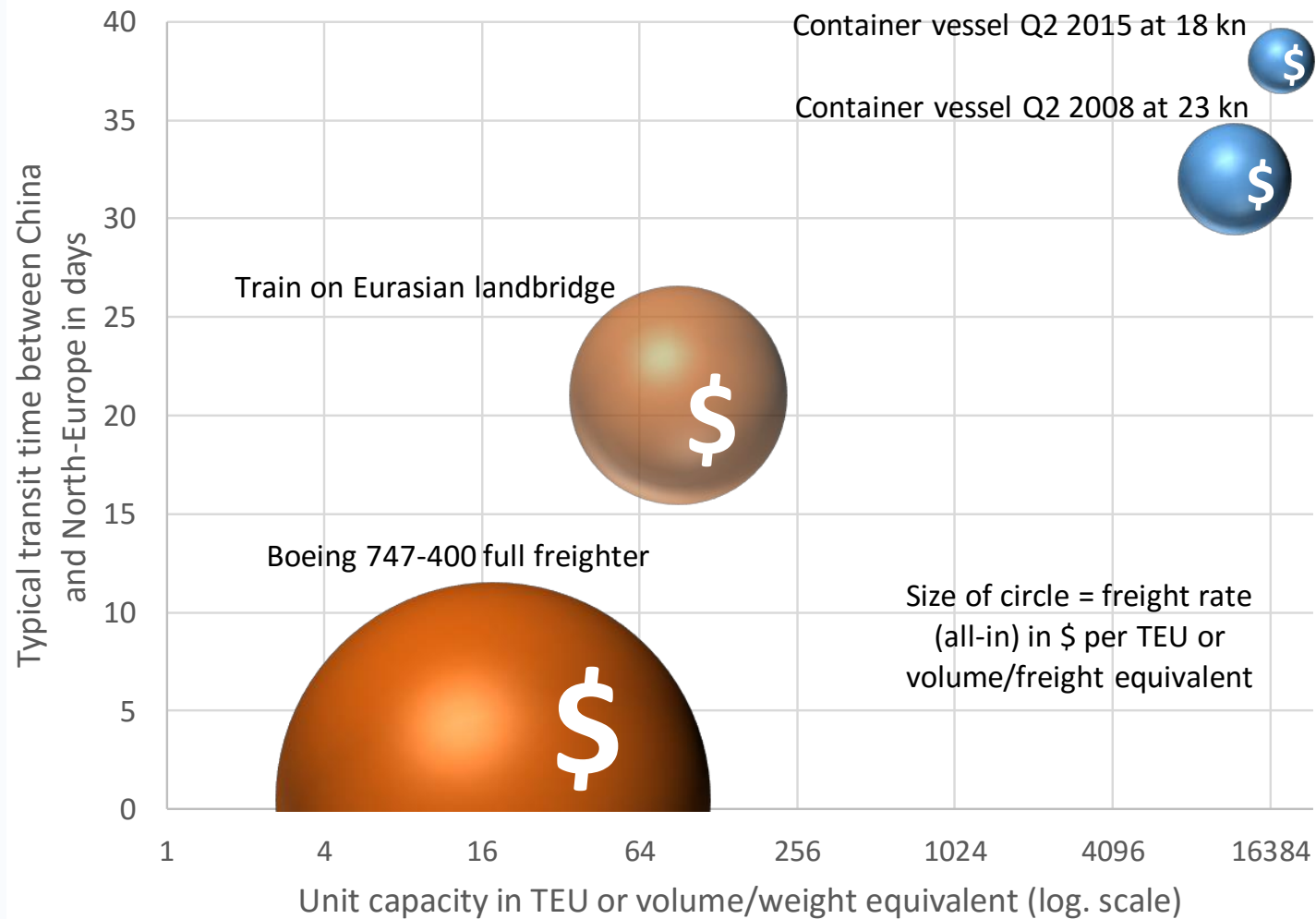
Fonte: UIC Study Eurasian rail corridors (2017).

Principali drivers di crescita del trasporto ferroviario secondo gli stakeholders

Interviste agli stakeholders del trasporto ferroviario Eurasiatico - UIC Study Eurasian rail corridors (2017) - hanno evidenziato che i principali drivers della crescita del settore negli ultimi anni sono stati:

- ↑ # di destinazioni
- ↓ tariffe di trasporto (sussidi Cinesi)
- ↓ tempi
- ↑ facilità di attraversamento dei confini
- Miglioramenti ed estensione delle infrastrutture
- ↓ Rischio (furti e danni < trasporto via mare)

Analisi comparata mare-ferro-aereo (1/2)



Fonte: Notteboom (2015)

Analisi comparata mare-ferro-aereo (2/2)

Costo di trasporto di un notebook su una tratta Centro della Cina - Olanda

	Mare	Ferro	Mare + Aria	Aria
\$/Notebook	1,9	3,8	9	18
Tempo in gg	38	22	22	4

Fonte: Schenker (2013)

- Ferro vs mare: 16 giorni di vantaggio - prezzo 2x
- Ferro vs aria: prezzo +75% in meno - 18 gg in più
- Ferro vs mare/aria: prezzo > 55% in meno - stesso tempo

Impatto sulle emissioni

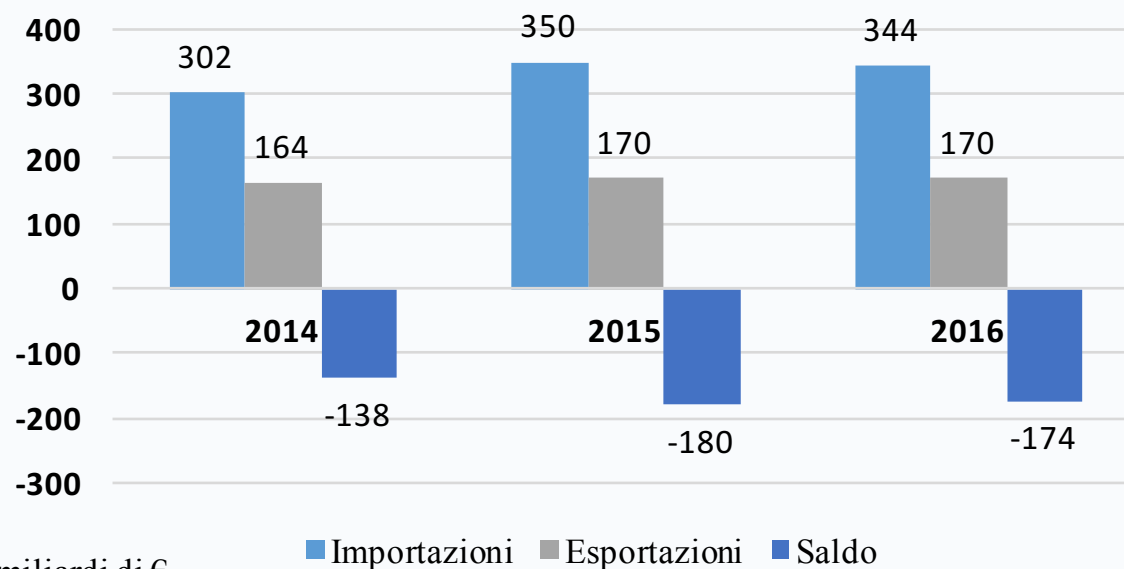
Door-to-door Pechino – Duisburg	Mare	Ferro	Mare + Aria	Aria
kgCO2/ton	270	391	4052	5727

Relazioni commerciali UE – Cina

Cina 2° partner commerciale **UE** – 515 mld € (2016):

- 1° paese dal quale UE importa – 20% del totale
- 2° destinazione per export – 10% del totale

Bilancia commerciale UE-Cina



Fonte: rielaborazione dell'autore su dati UE



Relazioni commerciali Italia – Cina

- 3° paese dal quale l'Italia importa – 27 mld € (2016) **7,5% del totale**

Principali tipologie di prodotti importati:

Tipologia di prodotto	€	% sul totale
141 - Articoli di abbigliamento, escluso l'abbigliamento in pelliccia	2.200.760	8%
263 - Apparecchiature per le telecomunicazioni	1.554.957	6%
282 - Altre macchine di impiego generale	1.316.267	5%
262 - Computer e unità periferiche	1.292.903	5%
281 - Macchine di impiego generale	1.260.419	5%
241 - Prodotti della siderurgia	1.057.813	4%
201 - Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche	1.014.151	4%
Altro	17.302.730	64%

Fonte: rielaborazione dell'autore su dati ICE



Relazioni commerciali Italia – Cina (2)

- 8° destinazione per export – 11 mld € (2016) **2,7% del totale**

Principali tipologie di prodotti esportati:

Tipologia di prodotto	€	% sul totale
289 - Altre macchine per impieghi speciali	1.256.884	11%
281 - Macchine di impiego generale	928.613	8%
291 - Autoveicoli	814.344	7%
282 - Altre macchine di impiego generale	688.028	6%
141 - Articoli di abbigliamento, escluso l'abbigliamento in pelliccia	534.206	5%
212 - Medicinali e preparati farmaceutici	530.333	5%
151 - Cuoio conciato e lavorato	496.078	5%
Altro	5.751.514	52%

Fonte: rielaborazione dell'autore su dati ICE



Quale scenario per l'Italia?

- Sfruttamento di > interconnessione alta velocità europea (vedi San Gottardo)
- Esportazione di prodotti a maggior valore aggiunto
- Raggiungimento di aree commerciali in rapido sviluppo al centro della Cina
- Raggiungimento di altri Paesi attraversati dall'OBOR
- Accrescimento del ruolo dei porti nell'accordo NAPA
 - €2,2 mld di investimenti
 - 8,600 miglia da Shanghai vs 11,000 Amburgo

Conclusioni

- Cambiamento dei possibili flussi commerciali
- Nuovi network mare – terra
- Nuove gerarchie portuali
- Evoluzione nelle scelte di localizzazione delle imprese

