



Sommario

AFRICA

UE e Corno d'Africa: policy per l'integrazione commerciale regionale.

CINA

L'industria delle auto elettriche del gigante asiatico.

INDIA

La Silicon Valley indiana: prospettive di investimento a Bangalore.

La costruzione dell'autostrada trilaterale India-Myanmar-Thailandia.

INDONESIA

L'inaugurazione del treno ad alta velocità Whoosh e il miracolo economico indonesiano.

SUD-AMERICA

Il futuro della logistica in America Latina: la costruzione di un mega hub portuale in Perù.

VIETNAM

L'espansione dell'industria elettronica del Vietnam.

AFRICA

UE e Corno d'Africa: nuova policy per l'integrazione commerciale regionale

Il 26 settembre si è conclusa la nona edizione della International Single Window Conference tra l'Unione Europea, l'Unione Africana e la Repubblica di Gibuti, un importante forum di dialogo multilaterale che mira ad accrescere la cooperazione in materia di investimenti e scambi commerciali nella regione del Corno d'Africa. L'obiettivo è quello di migliorare l'efficienza logistica e burocratica per agevolare i flussi commerciali, oltre a porre le basi per un'integrazione economica più profonda.

La regione del Corno d'Africa e in particolare il piccolo stato di Gibuti rappresentano uno snodo strategico nelle tratte del commercio internazionale odierno, essendo la porta orientale d'accesso all'Oceano Indiano e l'Asia o, in direzione contraria, verso il Canale di Suez e il Mediterraneo. Circa il 12% del commercio globale passa attraverso questo snodo, rappresentando il 30% del traffico mondiale di container e merci per un valore di oltre 1 trilione di dollari all'anno. Nel 2020, circa 19.000 navi hanno utilizzato questa rotta. Il Canale di Suez è un cruciale itinerario per i flussi commerciali di energia, materie prime, beni di consumo e componenti dall'Asia e dal Medio Oriente verso l'Europa, oltre che un hub regionale chiave per il trasporto di petrolio e altri idrocarburi. È stato calcolato che nel 2019 attraverso lo stretto di Gibuti e il canale di Suez sono transitati tra il 7 e 10% del petrolio mondiale e circa l'8% del gas naturale liquefatto, mentre hanno viaggiato circa 54 milioni di tonnellate di minerali e metalli e 35 milioni di tonnellate di carbone.

Grazie a questa importanza geostrategica la piccola nazione di Gibuti è diventata un hub fondamentale in Africa. Ultimo paese a raggiungere l'indipendenza dalla Francia, oggi è una repubblica ed è considerata un baluardo di stabilità nella turbolenta regione. Il Paese ospita un importante porto, oltre a diverse basi militari straniere, appartenenti a Germania, Spagna, Italia, Francia, Stati Uniti, Regno Unito, Cina e Arabia Saudita. La sua posizione geografica ha a lungo motivato le mire di paesi esterni intenti ad estendere la propria influenza sulla regione, specialmente dopo la nazionalizzazione del canale di Suez da parte del presidente egiziano Nasser nel 1957. I paesi europei con il colonialismo in un primo momento, e successivamente l'UE hanno in questo senso giocato un ruolo chiave. Le scelte di policy di Bruxelles hanno storicamente riguardato l'aiuto umanitario e la promozione della good governance, mentre negli ultimi due decenni sono progredite verso una cooperazione più profonda anche in materia commerciale. Anche Pechino ha investito energicamente nella regione, indirizzando 8,2 miliardi di prestiti all'Etiopia e 1,2 miliardi a Gibuti, oltre ad aver costituito nel piccolo stato la sua prima base militare operativa d'oltremare nel 2017. La Cina considera inoltre il porto di Gibuti come uno snodo fondamentale della nuova Via della Seta (Belt and Road Initiative) e si attesta a superare l'influenza europea nell'area, dopo aver diretto nel Paese ingenti prestiti allo sviluppo e aver finanziato la nuova ferrovia che collega Gibuti alla capitale etiopica Addis Abeba. L'UE d'altro canto ha adottato nel 2011 il Quadro Strategico per il Corno d'Africa e il Piano Regionale per il quinquennio 2015-2020. Con la conferenza di quest'anno, giunta alla sua nona edizione, Bruxelles ha disposto lo stanziamento 32 milioni di euro verso i governi di Etiopia e Gibuti, attraverso



un programma dedicato alla Promozione dell'integrazione economica regionale nel Corno d'Africa per lo sviluppo del corridoio di Gibuti, attuato dall'Agenzia francese di sviluppo e dall'organizzazione di aiuti al commercio TradeMark East Africa (TMA). Quest'ultima in particolare, finanziata dai paesi UE e istituita sotto il controllo del WTO, è un'organizzazione che si occupa del miglioramento delle frontiere e dei flussi commerciali, attraverso l'efficientamento delle infrastrutture, dei tempi di trasporto e delle barriere non tariffarie. L'obiettivo è quello di contribuire ad una diminuzione del 10% del costo del commercio, una riduzione del 15% del tempo necessario per effettuare gli scambi e un calo del 30% del tempo di sdoganamento delle merci ai valichi di frontiera selezionati. Il programma sostenuto dall'UE mira inoltre ad aumentare del 15% le esportazioni nei settori mirati e consentirà una crescita del 15% del reddito dei gruppi vulnerabili interessati, in particolare le donne nel commercio.

Con un aumento dell'instabilità geopolitica nel Medio Oriente e la ristrutturazione delle catene globali del valore verso l'Asia la politica estera europea è fondamentale per supportare il corretto svolgimento dei flussi commerciali. In questo contesto turbolento la stabilità della regione del Corno d'Africa diventa essenziale e il ruolo dell'UE dovrà essere efficace e mirato, per evitare il protrarsi di crisi istituzionali e umanitarie, oltre che per contrastare l'espansione dell'influenza cinese. L'obbiettivo dovrà essere quello di incoraggiare la stabilità attraverso il dialogo e la cooperazione, promuovendo un'integrazione commerciale regionale che sostenga lo sviluppo endogeno del Corno d'Africa attraverso l'avvicinamento alle normative internazionali e del WTO, mettendo al sicuro le esportazioni e le importazioni dei paesi dell'UE.

www.ispionline.it/en/publication/suez-canal-perspectives-after-ever-given-accident-32127
www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/
www.consilium.europa.eu/it/policies/eu-africa/

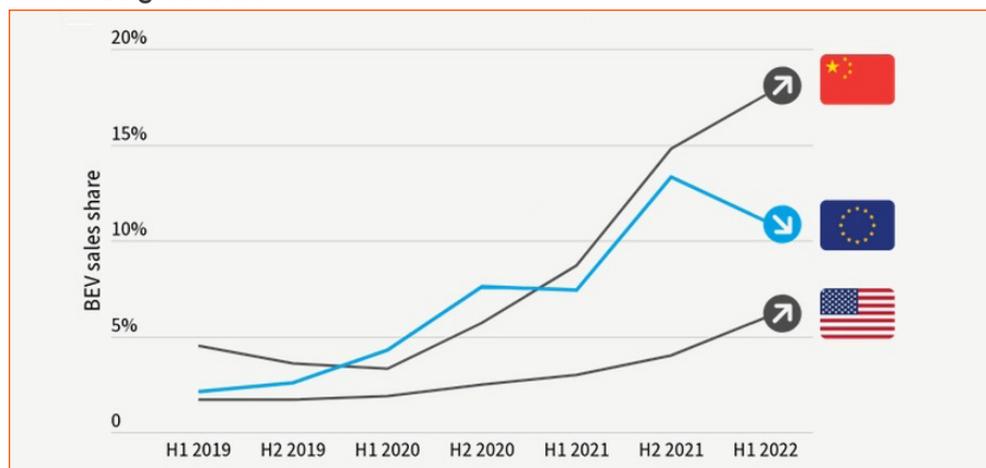
CINA

L'industria delle auto elettriche del gigante asiatico

Negli ultimi anni la Cina è emersa come nuovo leader globale nella produzione di veicoli elettrici, conquistando quote crescenti nel settore. Le vendite delle autovetture cinesi hanno registrato una straordinaria impennata, spodestando i marchi storici occidentali dall'enorme mercato interno e ottenendo una rinnovata visibilità internazionale. Oggi le autovetture made-in China hanno abbandonato lo stereotipo di bassa qualità e, al contrario, stupiscono per competitività e innovazione.

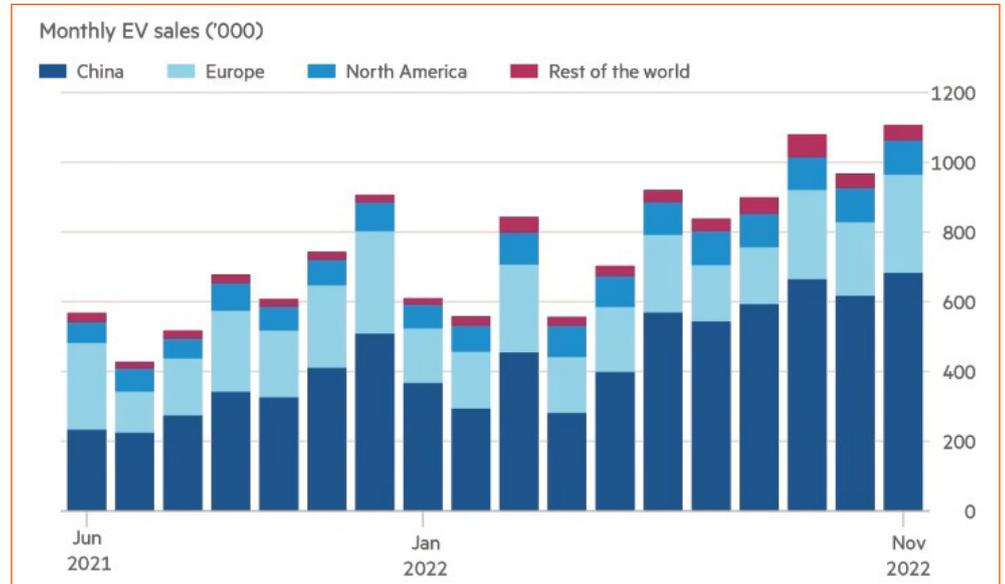
Da più di un decennio la Cina si è affermata come il più grande produttore di automobili e il maggiore mercato di autovetture al mondo. Nonostante ciò, i marchi e le aziende cinesi sono rimasti pressoché sconosciuti al di fuori dei confini nazionali per lungo tempo, venendo alla ribalta solamente negli ultimi anni. Nel 2022 le aziende cinesi hanno venduto 27 milioni di veicoli, mentre gli Stati Uniti sono rimasti indietro con 13,75 milioni e l'Unione Europea con 9,25 milioni, attestando i numeri del gigante asiatico ad un 15% in più rispetto a Stati Uniti e UE messi insieme. Ancor più straordinario è il dato relativo al settore delle autovetture elettriche: rispetto ai 5,4 milioni di mezzi venduti a livello globale nell'ultimo anno, quelli provenienti da aziende cinesi erano due terzi del totale, sancendo l'indiscusso dominio della Cina. Le aziende cinesi si sono sviluppate beneficiando dei vantaggi della catena di approvvigionamento, grazie ai bassi costi di logistica e manodopera del Paese e potendo sfruttare economie di scala per via del vastissimo mercato interno. A livello globale, la Cina detiene anche una posizione dominante nella catena di fornitura della componentistica dei veicoli elettrici. Il Paese ospita più della metà della capacità mondiale di lavorazione e raffinazione di litio, cobalto e grafite, materiali essenziali per la produzione di batterie per veicoli elettrici. Il vantaggio competitivo cinese in questo settore è quindi notevole rispetto ad Europa e Stati Uniti, considerando che da solo questo componente rappresenta circa il 40% del prezzo totale delle autovetture elettriche. Grazie a questi fattori le autovetture cinesi hanno iniziato ad attrarre nuovi investitori, come il famoso affiancamento di Warren Buffet al marchio BYD, oggi primo leader globale del settore davanti anche a Tesla, oltre che a

China's EV golden era



Source: Bernstein (Financial Times).

Europe's electric car sales stall as China pulls ahead



Source: ACEA (2022) Quarterly AFV registrations for the European Area, LMC Automotive Global Hybrid & Electric Vehicle Forecast (Q2 2022) for the USA and China (Transport & Environment).

conquistare una moltitudine di nuovi compratori, attirati dai prezzi altamente concorrenziali. Dopo essersi fatte le ossa nel mercato interno, negli ultimi anni le imprese automobilistiche cinesi hanno iniziato una graduale espansione verso i mercati esteri con sorprendenti risultati. La quota cinese nel mercato europeo delle auto elettriche è infatti più che raddoppiata in meno di due anni, passando dallo 0,1% nel 2019 al 2,8% nei primi sette mesi del 2023. Zeekr, il marchio premium di veicoli elettrici della casa automobilistica cinese Geely, che nel 2010 ha acquisito Volvo, verrà lanciato in quattro paesi del Medio Oriente e del Sud America il prossimo anno, mentre intensifica la sua spinta globale in vista della prevista quotazione negli Stati Uniti. Inoltre svariati altri marchi, tra i quali BYD, MG, DongFeng e Xpeng, hanno conquistato la scena all'International Motor Show tenutosi nei primi giorni di settembre a Monaco. In Italia, il gruppo di Macchia d'Isernia Dr Automobiles ha siglato una collaborazione con il marchio cinese Baic che permette di importare e commercializzare automobili in esclusiva per l'Europa. La strategia di Dr è finora risultata vincente, potendo vantare prezzi di vendita enormemente



competitivi, tanto che da inizio 2023 sono state immatricolate 10.538 nuove automobili sotto questo marchio, in crescita dell'83% rispetto all'anno precedente.

È chiaro, quindi, come le industrie automobilistiche cinesi siano entrate in modo travolgente nel settore e rappresentino oggi una concreta realtà, ponendosi come validi competitor e forzando le quote di mercato degli storici marchi occidentali. I maggiori gruppi automobilistici come Toyota, Volkswagen, Hyundai, Renault e Stellantis hanno ancora una sostanziale supremazia rispetto alle case automobilistiche cinesi. Gli investitori stranieri possono collaborare in più settori, come la produzione, lo sviluppo tecnologico e la distribuzione con partner cinesi, condividendo competenze tecnologiche, brevetti o accordi di licenza per facilitare lo sviluppo e la produzione di veicoli elettrici in Cina, oppure possono costituire joint venture, come confermato dal successo di Tesla con la sua gigafactory a Shanghai.

L'errore da non commettere è quello di sottovalutare, come spesso accaduto nel recente passato, la caparbia e la lungimiranza degli imprenditori cinesi: la Cina è, e sarà sempre più, un attore rilevante nel settore dell'automotive del futuro.

www.tfafacility.org/agency/trademark-east-africa
www.africaeaffari.it/40011/corno-dafrica-spinta-dallue-per-rafforzare-integrazione-commerciale
www.forbes.com/sites/arielcohen/2023/08/26/will-chinas-electric-vehicle-dominance-end/?sh=231923f1636a
www.ft.com/content/dd149923-1c5d-4e5e-8be6-d979aa48aa33
www.china-briefing.com/news/chinas-electric-vehicle-supply-chain-and-its-future-prospects/
www.theguardian.com/business/2023/sep/04/china-europe-electric-car-market-uk-sales-mg-tesla
www.ft.com/content/e9c2a943-6ba2-457c-a7ab-aa52729421e6

INDIA

La Silicon Valley indiana: prospettive di investimento a Bangalore

Capitale dello stato del Karnataka, nell'India meridionale, Bangalore è la terza città più popolosa dopo Mumbai e Delhi, con una popolazione totale di 13,6 milioni di abitanti. La città è destinata a diventare la megalopoli in più rapida crescita nell'Asia, con tassi previsti intorno al 6% nel 2023, ed è tra le regioni metropolitane più produttive del Paese.

La rapida ascesa dell'India come nuova potenza economica non è certamente una novità. Lo sviluppo indiano, sulle orme del cammino cinese, è trainato da settori produttivi volti all'esportazione favoriti dal basso costo del lavoro e da una popolazione enormemente numerosa. Ad oggi, nonostante vi sia ancora una considerevole porzione di abitanti che vive in condizioni di precaria povertà, l'economia indiana si sta espandendo verso settori sempre più complessi, come la produzione di prodotti chimici e di apparecchiature elettroniche. Bangalore fa parte di quei distretti che hanno saputo incapsulare e sfruttare al meglio questo processo, trasformandosi in poco tempo in hub produttivo fondamentale per l'industria manifatturiera pesante basata sull'alta tecnologia, attirando numerose multinazionali a insediare le proprie sedi e guadagnandosi il soprannome di Silicon Valley dell'India. La città vanta infatti una ricchezza di istituti di ingegneria e ricerca di alto livello e convoglia un'ampia gamma di industrie impegnate nei più disparati settori, tra cui: elettronica, telecomunicazioni, biotecnologia, aerospazio e farmaceutico,

rappresentando inoltre il principale hub di start-up del Paese. Bangalore è la capitale informatica dell'India, raggruppando la più grande forza lavoro tecnologica del Paese, con circa due milioni di persone impiegate in circa 25.000 aziende IT, che attirano un sostanziale afflusso annuale di investimenti diretti esteri (IDE), pari a circa 5-6 miliardi di dollari (2022). Il successo della città è stato tale che diverse aziende Fortune 500 hanno trasferito le proprie sedi o aperto uffici chiave, soprattutto diversi grandi attori della tecnologia e dei servizi, come Goldman Sachs, Bosch, Hitachi, IBM, Cisco, HP, nonché giganti indiani come Tata, Infosys e Wipro. Da solo l'hub di Bangalore contribuisce per quasi il 40% del totale di esportazioni IT dell'India e, in tal senso, non stupiscono gli strabilianti indici di sviluppo riportati negli ultimi anni dalla città. In aggiunta il distretto è anche leader nel settore biotecnologico indiano, grazie a strutture di ricerca e sviluppo come l'Indian Institute of Science, il Centro Nazionale per le Scienze Biologiche, il Centro Jawaharlal Nehru per la ricerca scientifica avanzata e l'Università di Scienze Agrarie. La presenza di un gran numero di società di software e professionisti IT ha dato vita a una cultura unica di tutoraggio e networking in città, rendendola il più grande hub di start-up tecnologiche in India. Anche il governo ne ha riconosciuto l'importanza strategica per il traino dello sviluppo economico indiano, convogliando nella regione finanziamenti per circa 10,8 miliardi di dollari nel solo 2022 e favorendo politiche industriali grazie alla concessione di incentivi finanziari, con l'obiettivo di inaugurare nuovi parchi tecnologici in varie parti dello stato e attirare lo sguardo degli investitori internazionali.

www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2023/05/07/news/la_rivivita_delle_piccole_boom_di_vendite_per_dr_e_mg-398979466/
www.china-briefing.com/news/chinas-electric-vehicle-supply-chain-and-its-future-prospects/

La costruzione dell'autostrada trilaterale India-Myanmar-Thailandia

L'India ha formalmente ripreso la realizzazione del progetto di superstrada trilaterale India-Myanmar-Thailandia, un significativo progetto infrastrutturale regionale su larga scala volto a migliorare la connettività stradale tra i tre paesi. L'autostrada è lunga 1.400 chilometri e inizia a Moreh, Manipur, regione del nord-est dell'India, attraversa il Myanmar e termina a Mae Sot, in Thailandia. Il progetto è stato approvato a livello ministeriale nel lontano 2002 e la costruzione è cominciata nel 2012, con circa il 70% del progetto ad oggi completato, in particolare grazie all'impegno indiano.

L'annuncio della ripresa dei lavori è stato accolto con ampio clamore, per l'importanza simbolica e sostanziale del progetto. Da una prospettiva economica, l'inaugurazione di questa mega opera ingegneristica faciliterà gli interscambi commerciali tra i paesi, abbattendo i costi e il tempo di trasporto. Anche il movimento transfrontaliero di persone, come i flussi turistici, trarrà grandi vantaggi dall'opera infrastrutturale. I visitatori, soprattutto indiani, che con il miglioramento delle condizioni economiche si sono mossi in direzione delle mete del Sud-Est asiatico, come la Thailandia e i paesi limitrofi, è già esponenzialmente aumentato nell'ultimo decennio. Inoltre, il progetto infrastrutturale influirà positivamente anche su integrazione e cooperazione regionale, migliorando la fiducia e la comprensione reciproca. Per i tre stati coinvolti sarà infatti cruciale progredire verso ulteriori miglioramenti legislativi e doganali, al fine di garantire il regolare svolgimento del flusso di persone



e degli interscambi commerciali. Allargando la lente di analisi, l'autostrada trilaterale rappresenta anche la presa di coscienza e la volontà dell'India di voler giocare un ruolo primario come partner affidabile per lo sviluppo regionale, alimentata non poco dal timore di una egemonizzazione cinese nell'area.

Nota da sempre per i suoi interminabili e rumorosi viaggi in treno, le strade intricate e gli scadenti aeroporti, l'India sta vivendo un rinnovamento infrastrutturale senza precedenti. Il governo di Narendra Modi mira a trasformare la capacità degli indiani di viaggiare, su rotaia, su strada e in aereo, rimuovendo uno dei maggiori vincoli alla rapida crescita economica di cui l'India ha disperatamente bisogno, per soddisfare le aspirazioni della sua popolazione giovane e in rapida crescita. Dal 2010 in avanti, l'India ha aggiunto la cifra strabiliante di 10.000 km di autostrade all'anno sul suo territorio, mentre la lunghezza della rete stradale rurale è aumentata da 381.000 km nel 2014, quando è stato eletto Modi, a 729.000 km quest'anno. Nello stesso periodo anche il numero degli aeroporti e dei passeggeri indiani è raddoppiato.

In un mondo sempre più interconnesso, l'importanza di reti di trasporto e infrastrutture efficienti non può essere sottovalutata. L'autostrada trilaterale India-Myanmar-Thailandia rappresenta una brillante testimonianza del potere della collaborazione e della connettività. Con il suo completamento all'orizzonte, questo ambizioso progetto è destinato a rivoluzionare il commercio, il turismo e gli scambi interculturali nella regione, oltre ad accrescere il ruolo dell'India come futuro attore fondamentale in Asia e come hub degli interscambi economici globali, che si stanno progressivamente ristrutturando in quella regione del mondo. Con l'ascesa della Cina, lo sviluppo dei paesi del Sud-est asiatico e dell'ASEAN, lo sviluppo dell'India costituirà con certezza un'ulteriore conferma di questo trend.

www.economist.com/asia/2023/03/13/india-is-getting-an-eye-wateringly-big-transport-upgrade

INDONESIA

L'inaugurazione del treno ad alta velocità Whoosh e il miracolo economico indonesiano

L'Indonesia ha aperto al pubblico la prima linea ferroviaria ad alta velocità del Sud-Est asiatico, dopo anni di ritardi e di superamento dei costi. Il treno che collega la capitale Jakarta alla vicina città di Bandung può trasportare fino a 600 passeggeri ad una velocità massima di 350 chilometri (220 miglia) all'ora. La ferrovia si chiama WHOOSH, acronimo di Time Saving, Optimal Operation, Reliable System in indonesiano e ha rappresentato il culmine di un decennio di boom delle infrastrutture in Indonesia, fortemente spalleggiato dal presidente Joko Widodo per accompagnare la crescita del paese verso uno status ad alto reddito. Il progetto è stato guidato da PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), una joint venture tra un consorzio di quattro società statali indonesiane e China Railway International Co. Ltd. e rientra nel programma della Belt and Road Initiative (BRI) cinese. L'inaugurazione è avvenuta il 3 ottobre di quest'anno, celebrata in pompa magna come simbolo del progresso del Paese. Inizialmente, il completamento del progetto era previsto entro il 2019, con un costo di 5,5 miliardi di dollari, aumentato successivamente a causa della pandemia di Covid-19 e di alcune complicazioni nell'acquisizione dei terreni.

Il progetto, anche se ci si aspetta un impatto economico relativo, è certamente rappresentativo del successo e dello sviluppo del paese del Sud-Est asiatico. L'Indonesia è silenziosamente tornata ad essere importante. È il più grande stato a maggioranza musulmana del mondo, la terza democrazia ed il quarto paese più popoloso, con 276 milioni di abitanti distribuiti su migliaia di isole che si estendono dall'Oceano Indiano al Pacifico. Il PIL nominale del Paese è cresciuto a ritmi strabilianti, passando da 860 miliardi nel 2015 a 1319 miliardi di dollari nel 2022, un tasso medio di crescita di circa il 5% annuo. L'economia si attesta come la sedicesima più grande al mondo, continuando questo trend positivo si prospetta una rapida ascesa, ed è il sesto mercato emergente in termini di PIL, cresciuto negli ultimi dieci anni più velocemente di qualsiasi altra economia da oltre mille miliardi di dollari, escluse soltanto India e Cina. Come altri mercati emergenti, si sta adattando a un nuovo ordine mondiale in cui la globalizzazione e la supremazia occidentale sono in ritirata, catalizzando la travolgente influenza cinese a discapito di quella



Jakarta

statunitense. Nel corso del prossimo quarto di secolo, il peso del Paese potrebbe aumentare in modo spettacolare e l'economia ne rappresenta una delle ragioni principali.

L'Indonesia è riuscita a trasformare la propria struttura fortemente agricola verso un'economia moderna dotata di servizi e maggiormente diversificata. Il settore trainante è stato quello delle materie prime, di cui il Paese è estremamente ricco. Con un quinto delle riserve globali di nichel, utilizzato nelle batterie, l'Indonesia rappresenta un anello vitale nella catena di fornitura dei veicoli elettrici. Non è un caso se nel 2022 ha ricevuto circa 43 miliardi di dollari di investimenti esteri: l'importo più consistente nella storia del Paese, con un aumento del 44% rispetto al 2021. Gli IDE in Indonesia sono stati certamente guidati dai settori dell'estrazione dei metalli e delle miniere, che hanno registrato oltre 16 miliardi di dollari complessivi. Questi risultati eccellenti sono stati anche l'effetto delle scaltre e vincenti politiche perseguite dall'Indonesia fino ad oggi. Mentre Occidente, Cina e India aumentano i sussidi per attrarre investimenti in patria, l'Indonesia ha individuato una strada originale alternativa: piuttosto che cercare di essere l'Arabia Saudita dell'era del metallo verde, sta perseguendo una politica di downstreaming, vietando l'esportazione di materie prime per costringere le aziende globali a costruire fabbriche in Indonesia, creando così un processo intrinseco che traini lo sviluppo economico. È così che la LG Energy Solution della Corea del Sud sta costruendo un impianto di batterie a celle da 1,1 miliardi di dollari, mentre la casa automobilistica Hyundai ha aperto, lo scorso anno, il suo primo stabilimento per assemblare auto elettriche. Anche la CATL cinese ha investito nel settore mentre Tesla e BYD sono corteggiate dal governo. Questa strategia sul divieto delle esportazioni ha dato grandi frutti sul settore del nichel per via della sua importanza strategica, facendo aumentare il prezzo del materiale e alzando parallelamente i profitti indonesiani e degli investitori. Differenti potrebbero essere, tuttavia, i risultati di tale processo nazionalista in altri settori, quali la bauxite e il cobalto, di cui l'Indonesia è un esportatore, ma possiede quote di mercato considerevolmente più esigue.

La pianificazione economica dell'Indonesia si è ad oggi basata su una strategia di sviluppo ventennale che va dal 2005 al 2025, suddivisa in piani di sviluppo quinquennali a medio termine, ciascuno con le proprie priorità. L'obiettivo principale è quello di sviluppare l'economia indonesiana, miglioran-

Indonesia leads global nickel industry in production and reserves



Source: United States Geological Survey (Financial Times)

done il capitale umano e la competitività globale. Si prevede che entro il 2045 il Paese possa diventare la quarta economia mondiale, con un reddito pro capite previsto di 29.000 dollari. Anche se è improbabile che l'Indonesia riesca ad emulare il miracolo manifatturiero in stile cinese, emergerà inevitabilmente una consistente classe media, e se riuscirà a mantenere questa strada per i prossimi dieci anni, il Paese potrebbe diventare una delle dieci maggiori economie del mondo.

www.bloomberg.com/news/articles/2023-10-05/taiwan-to-probe-suppliers-helping-huawei-with-china-chip-plants
thediplomat.com/2023/10/indonesian-president-inaugurates-southeast-asias-first-high-speed-railway/
databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.MKTP.CD&country
www.economist.com/leaders/2022/11/17/why-indonesia-matters
www.aseanbriefing.com/news/2022-un-anno-di-svolta-per-gli-investimenti-esteri-in-indonesia/
www.economist.com/leaders/2022/11/17/why-indonesia-matters
www.ft.com/content/4e13eb91-1db9-4b27-a58b-dc7109337349
www.acclime.com/insights/emerging-markets-asia-guide/#part3
www.economist.com/leaders/2022/11/17/why-indonesia-matters

SUD AMERICA

Il futuro della logistica in America Latina: la costruzione di un mega hub portuale in Perù

Nel distretto di Chancay in Perù, a 70 chilometri dalla capitale Lima, si sta concretizzando il più grande progetto infrastrutturale dell'America Latina, destinato a ristrutturare i flussi commerciali della regione nei prossimi decenni. La cinese COSCO Shipping Ports Limited (CSPL) e la società peruviana Volcan Compañía Minera hanno raccolto un budget di oltre 3 miliardi di dollari per la costruzione di un ambizioso mega-porto, che perfezionerà considerevolmente i collegamenti nella regione tra Asia e Pacifico.

L'iniziativa è stata ideata nel 2011, anno di inizio lavori, su proposta della controparte cinese, finanziatrice per più del 60% del progetto, e si prevede che entrerà in funzione il prossimo anno. Il porto di ultima generazione è stato ideato con diversi terminal e banchine, per poter ospitare navi commerciali fino a 18.000 TEU, la portata delle navi cargo più grandi attualmente in utilizzo. Alla sua inaugurazione, il porto costituirà la struttura marittima per lo smistamento di merci più grande di tutto il Sud America e l'unico a poter ospitare navi di tali dimensioni, diventando una struttura commerciale strategica a livello globale: un vero e proprio hub logistico. Il complesso prevede diverse strutture, tra moli, banchine e aree di stoccaggio per i container, con ampie e diversificate aree di ingresso e strutture logistiche per garantire un efficiente smistamento dei flussi commerciali. Un altro componente fondamentale sarà un corridoio autostradale dedicato al transito delle merci direttamente alle spalle dell'hub portuale, costruito appositamente con un tunnel di 1,8 chilometri, attualmente in fase di costruzione.

L'ingente investimento rientra nella strategia di Pechino volta ad allargare la propria influenza commerciale all'estero, politica intrapresa in maniera più incisiva a partire dall'insediamento di Xi Jinping al vertice del Partito nel 2012. La COSCO Shipping è infatti un'impresa statale, oggi terzo leader globale nel settore del trasporto merci e container e gestore di 95 porti in tutto il mondo. L'influenza cinese nell'area del sud-est asiatico e nel pacifico è ad oggi so-



stanzialmente incontrastata poiché, dati alla mano, è il principale partner commerciale per la maggioranza dei paesi nella regione. Anche in America Latina è avvenuto questo processo, con investimenti diretti mirati ad aumentare le esportazioni delle merci cinesi, oltre che ad accaparrarsi un accesso privilegiato ad alcune risorse naturali di cui quei paesi sono enormemente ricchi come, ad esempio, il litio, elemento fondamentale per la costruzione di batterie elettriche. In questo contesto il porto di Chancay gioca un ruolo fondamentale per la Cina. Questo hub logistico rappresenta un collegamento diretto tra l'Asia e il Sud America, in grado di ridurre significativamente i tempi di traversata del Pacifico. Una volta che il porto sarà operativo, si risparmieranno 10 giorni in termini di tempo di transito, rispetto alle rotte convenzionali che richiedono più scali. Oltre ad essere simbolo dell'influenza cinese nella regione, questo mega-porto, con la sua capacità di accogliere le navi più grandi del mondo, diventerà presto un nuovo hub logistico in grado di monopolizzare una parte significativa del traffico merci dell'America Latina e contribuirà alla ristrutturazione delle reti globali del commercio in atto.

abcnews.go.com/Business/wireStory/chinese-backed-port-project-peru-gateway-south-america-102470361

thediplomat.com/2023/09/chinas-shipping-giant-gets-foothold-in-south-america-with-new-multipurpose-port-in-peru/

VIETNAM

L'espansione dell'industria elettronica del Vietnam

Dal 2000, il PIL del Vietnam è cresciuto più velocemente di quello di qualsiasi paese asiatico esclusa la Cina, con una media del 6,2% annuo, attirando grandi aziende straniere nel paese. Ciò che era iniziato con produttori di abbigliamento come Nike e Adidas in cerca di manodopera poco qualificata si è trasformato in un boom dell'elettronica, beni di maggior valore che creano posti di lavoro meglio retribuiti per lavoratori più altamente qualificati. La guerra daziaria cominciata nel 2017 tra Stati Uniti e Cina sotto la presidenza Trump e le crescenti tensioni geopolitiche hanno forzato una ristruttu-

razione delle catene del valore del commercio internazionale, favorendo il reshoring di svariate aziende. In aggiunta, le onerose restrizioni pandemiche imposte da Pechino e un costo del lavoro in concreto aumento, spiegano facilmente perché molte multinazionali (MNCc) si stanno rivolgendo al Vietnam. I maggiori fornitori di Apple, Foxconn e Pegatron, che producono Apple Watch, MacBook e altri gadget, hanno costruito grandi fabbriche nel Paese. Altri noti marchi che hanno spostato parti della produzione dalla Cina al Vietnam includono Dell e Hp (laptop), Google (telefoni) e Microsoft (console di gioco). Grazie a questi poderosi flussi di investimento l'industria elettronica vietnamita ha fatto passi da gigante nella progettazione e nell'ingegneria dei chip, tanto che nel 2020 il settore dell'elettronica ha rappresentato il 38% delle esportazioni di beni, rispetto al 14% di una torta molto più piccola nel 2010. Il Paese ha molti fattori che giocano a suo favore. La sua forza lavoro rimarrà giovane e vivace mentre la Cina invecchia e si restringe. Il Vietnam è un membro entusiasta di oltre una dozzina di accordi di libero scambio, che facilitano l'accesso a decine di mercati nazionali, e possiede una vicinanza strategica alla Cina. Inoltre è una nazione fondamentalmente costiera e la sua posizione geografica, pressoché nel centro del sud est-asiatico, lo rende un passaggio obbligato per i flussi commerciali asiatici. Anche i suoi leader politici sono meno nervosi nei confronti del Covid-19 rispetto a quelli cinesi. Il Vietnam ha riaperto completamente i suoi confini a marzo, mentre la Cina ha mantenuto molte barriere all'ingresso. In seguito ai numerosi IDE ricevuti dal Paese negli ultimi anni, diverse aziende locali hanno dimostrato la propria esperienza nella creazione di componentistica elettronica, come circuiti integrati (CI) e semiconduttori di alta qualità, tanto da convincere multinazionali come Synopsis, Intel e Samsung Mobile a creare nuovi centri di ricerca e sviluppo nel Paese, rafforzando ulteriormente le capacità di progettazione di chip delle aziende vietnamite.

Un evidente esempio di questa trasformazione in atto è arrivato nei primi di settembre con l'ufficializzazione da parte di Hana Micron, una delle principali multinazionali coreane di semiconduttori, di voler investire oltre 1 miliardo di dollari nella produzione di chip in Vietnam entro il 2025, dopo aver già impiegato circa 600 milioni per la costruzione di un impianto produttivo attivo dal 2020. Ciò dimostra che il Vietnam può effettivamente attrarre investimenti esteri diretti nei settori hi-tech, il che rappresenta il primo passo per avere propri produttori di chip. La serie di recenti annunci ha dato slancio



sia ai produttori globali nel settore, che stanno diversificando le catene di approvvigionamento a causa dell'instabile geopolitica internazionale, sia al Vietnam, che mira ad attrarre le migliori aziende dopo anni di tentativi. A maggio Pham Minh Chinh, il primo ministro vietnamita, si è unito ai leader di altri paesi del sud-est asiatico in un vertice con il presidente Joe Biden a Washington, approfittando del viaggio per fare una visita alle sedi centrali di Apple, Google e Intel nella Silicon Valley. Tuttavia, nonostante la delocalizzazione in Vietnam di parti della produzione di svariate multinazionali negli ultimi anni, è noto che si tratta per la maggioranza di funzioni di assemblaggio che coinvolgono lavoro poco qualificato. Intel ad esempio produce chip, ma le fasi principali vengono completate a Singapore e in altri luoghi prima di essere inviati in Vietnam per l'imballaggio. Il governo ha la sua parte da svolgere. I lavoratori sono abbondanti in Vietnam, i manager di talento sono rari e lo stesso vale per i tecnici specializzati. Sarà quindi necessario l'intervento del governo per dirigere un'evoluzione dell'economia verso produzioni a più alto valore aggiunto e scalare definitivamente le catene globali del valore, anche se il Paese sembra già essersi definitivamente avviato sulla retta via.

www.economist.com/asia/2022/09/22/vietnam-is-emerging-as-a-winner-from-the-era-of-deglobalisation

www.economist.com/asia/2022/09/22/vietnam-is-emerging-as-a-winner-from-the-era-of-deglobalisation

www.economist.com/asia/2022/09/22/vietnam-is-emerging-as-a-winner-from-the-era-of-deglobalisation

finnsea.com/vietnam-electronic-manufacturing-industry/

asia.nikkei.com/Business/Tech/Semiconductors/South-Korea-s-Hana-Micron-to-invest-1bn-in-Vietnam-chip-production

www.economist.com/asia/2022/09/22/vietnam-is-emerging-as-a-winner-from-the-era-of-deglobalisation

Supplemento alla pubblicazione periodica
"Piemonte Impresa"

Direttore Responsabile: Isabella Antonetto
Contatti: Centro Studi - studi@ui.torino.it.

Ogni utilizzo non autorizzato, includendo senza limiti la copia, distribuzione, trasmissione o qualsiasi altro utilizzo dei dati, non è permesso senza il previo consenso. Confindustria Piemonte non ha alcuna responsabilità, dovere o obbligazione riguardo al contenuto e alle informazioni riportati contenenti errori, imprecisioni, omissioni o ritardi dei dati o per qualsiasi azione presa con il loro utilizzo. Confindustria Piemonte non sarà responsabile per danni speciali, incidentali o consequenziali all'utilizzo dei dati.

Dezan Shira & Associates è una società di consulenza specializzata nell'assistenza agli investimenti diretti esteri per le società che intendono stabilire, mantenere e far crescere le loro operazioni in Asia. I servizi di Dezan Shira includono consulenza legale e strategica, costituzione e registrazioni societarie, tenuta contabile con redazione di bilanci periodici ed annuali consulenza fiscale e finanziaria, due diligence, revisione contabile, gestione tesoreria, libri paga e personale, transfer pricing, consulenza IT, deposito marchi e servizio visti.

Dezan Shira & Associates, oltre alla consulenza diretta per le aziende (legale, strategica, fiscale, ecc...), cura Asia Briefing, un portale attraverso cui diffondere materiale informativo (articoli, riviste, guide) utile per capire come muoversi sui mercati asiatici. Asia Briefing include alcune sezioni specifiche per i vari paesi dell'area asiatica, su cui vengono pubblicate costantemente notizie anche in lingua italiana: China Briefing, India Briefing, ASEAN Briefing, Vietnam Briefing e il nuovo Indonesia Briefing.

Chi fosse interessato ad approfondire o avesse richieste specifiche può consultare il sito www.dezanshira.com oppure può contattare il Centro Studi dell'Unione Industriali (tel. 011 5718502 – studi@ui.torino.it).