



Analisi del Servizio Studi BNL BNP Paribas

FOCUS

ECONOMIA E BANCHE

NUMERO

07

22 marzo 2022

Verso una regionalizzazione del commercio mondiale?

Simona Costadli



BNL

BNP PARIBAS

La banca
per un mondo
che cambia

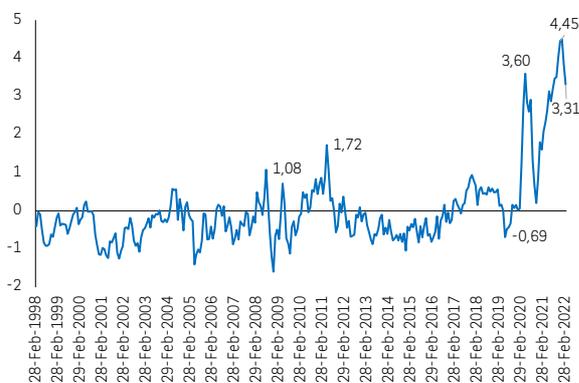
SINTESI

Anche grazie all'aumento dei valori scambiati nel IV trimestre, il commercio mondiale nel corso del 2021 ha registrato una crescita del 25% rispetto al 2020 e del 13% sul 2019, con la Cina che consolida il ruolo di leader sia in termini di export sia di import e allunga la distanza dagli Stati Uniti (secondi nella graduatoria). A dispetto del buon andamento del commercio, numerosi indicatori segnalano tensioni che coinvolgono le catene produttive mondiali e che si evidenziano nell'allungamento dei tempi di consegna e in quello dei prezzi all'import.

Il nuovo scenario geopolitico peggiora alcune strozzature già evidenti dallo scoppio della pandemia legate in parte a problemi nella logistica marittima da cui dipende il 90% del commercio mondiale di beni. La carenza di container e di navi, ad esempio, contribuisce all'aumento dei prezzi all'import che a sua volta si riversa in quello dei prezzi al consumo.

Indice di tensione sulle catene del valore globali

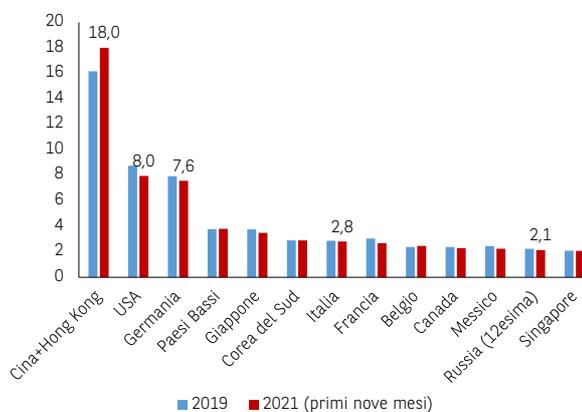
(Indice)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Quota di mercato sull'export mondiale di beni

(in % sul totale, primi 9 mesi del 2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Unctad

Sull'evoluzione futura del commercio mondiale pesano numerose incognite che alimentano l'interesse verso la stipula di accordi regionali. L'ultimo in ordine di tempo, il RCEP (che include per ora dieci paesi del sud est asiatico tra cui Cina e Giappone) nelle intenzioni dei paesi firmatari arriverebbe a coprire circa 12,7 trilioni di \$ di scambi.



VERSO UNA REGIONALIZZAZIONE DEL COMMERCIO MONDIALE?

Simona Costagli*

Economist Servizio Studi BNL BNP Paribas

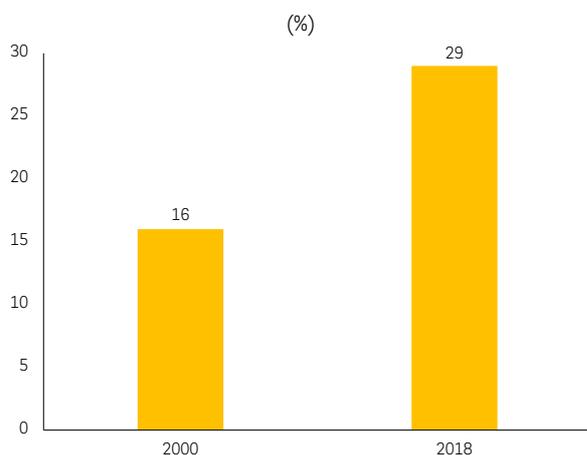
simona.costagli@bnpparibas.com

Forte balzo del commercio mondiale a fine 2021

A inizio 2022 l'inasprimento delle tensioni geopolitiche ha rallentato, e in molti casi provocato, un'inversione del trend di crescita post pandemia in corso a livello mondiale, rendendo più incerte le previsioni anche a breve termine. Tra le variabili su cui è più difficile fare ipotesi spicca soprattutto l'andamento del commercio internazionale: in questo caso gli ultimi dati disponibili (di metà febbraio) evidenziavano una forte ripresa nel 2021, cui si ipotizzava potesse seguire un fisiologico rallentamento nei primi mesi del 2022. Sebbene il cambio di scenario sia stato repentino, vale tuttavia la pena riassumere i principali andamenti che hanno caratterizzato gli ultimi mesi, per evidenziare il quadro nel quale si collocano i problemi indotti direttamente e indirettamente dal nuovo contesto geopolitico. Il tema rileva soprattutto se si considera che il 90% del commercio mondiale avviene per via mare e che la logistica marittima soffre di una carenza di infrastrutture (tra cui navi e container) già emersa in tutta la sua gravità durante la ripresa post pandemica, provocando ritardi nelle consegne e un aumento dei noli che ha raggiunto livelli mai sperimentati in passato.

Tra gli elementi che contribuiranno a cambiare il contesto in cui si sviluppa il commercio

Quota di commercio mondiale che coinvolge paesi con la minore stabilità politica nella graduatoria World Bank



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su McKinsey

mondiale nei prossimi mesi c'è anche l'entrata in vigore, dal primo gennaio 2022, del (RCEP) (Regional Comprehensive Economic Partnership). L'accordo, che al momento coinvolge dieci paesi, ¹ tra cui Cina e Giappone, dovrebbe facilitare e quindi aumentare il commercio nell'area dell'est Asia e Pacifico, e per contro contrarre gli scambi con i paesi esterni. Il RCEP dovrebbe creare la più ampia area di libero scambio al mondo e nelle intenzioni dei paesi firmatari arriverebbe a coprire circa 12,7 trilioni di \$ di scambi.

La regionalizzazione dei flussi di commercio sarà probabilmente la principale chiave di sviluppo del commercio del prossimo futuro, essa risponde sia alla necessità di accorciare le catene produttive (già evidenziata con la pandemia), sia di ricostruire catene di approvvigionamento che siano più neutrali. Un'indagine condotta all'indomani dello

scoppio della pandemia² mostra a questo proposito che la quota di commercio mondiale che

* Le opinioni espresse impegnano unicamente l'autrice.

¹ Il Regional Comprehensive Economic Partnership include sei membri dell'ASEAN (Brunei, Cambogia, Laos, Singapore, Thailandia e Vietnam, e quattro non ASEAN (Australia, Cina, Giappone e Nuova Zelanda).

² Si veda McKinsey, "Risk, resilience and rebalancing in global value chain", agosto 2020.



coinvolge paesi che si trovano in fondo alla graduatoria della Banca Mondiale per stabilità politica è cresciuta nel tempo passando dal 16% del totale nel 2000 al 29% nel 2018. Più in generale, arriverebbe fino all'80% la quota di commercio che coinvolge paesi che hanno visto un peggioramento della stabilità politica durante il periodo.

Peraltro, la frequenza di shock di varia natura che coinvolgono le catene produttive sembra essere divenuta più frequente: indagini qualitative riferite a quattro specifiche catene produttive (automobilistico, farmaceutica, aerospazio, computer ed elettronica) indicano come la frequenza delle crisi non anticipabili (come la pandemia di Covid-19), e che hanno un impatto sui livelli produttivi per un periodo superiore a 30 giorni, si sia ridotta nel tempo, arrivando a 3,7 anni circa. Le catene esposte con maggiore frequenza sono quelle che prevedono un maggior numero di scambi rispetto al valore prodotto.

La regionalizzazione del commercio risponde in parte all'esigenza di accorciare le filiere produttive, e per questa via renderle meno fragili rispetto ad alcuni shock esterni, ma allo stesso tempo si scontra in molti casi con la carenza delle materie prime necessarie. In molte produzioni inoltre la configurazione attuale delle catene riflette vantaggi comparati dei paesi coinvolti, vicinanza a grandi mercati di sbocco e soprattutto la possibilità di sfruttare ampie economie di scala nella produzione che il confinamento in aree geografiche più limitate può non rendere possibili. Le produzioni più difficilmente modificabili peraltro non sono solo quelle legate a localizzazioni di risorse naturali, ma anche quelle a elevata intensità di capitale, poiché implicano lo spostamento di infrastrutture su cui l'investimento iniziale è stato imponente. È inoltre difficile anche la rilocalizzazione delle catene a elevata intensità di conoscenza, perché solitamente si basano su ecosistemi locali che non è semplice ricreare altrove, soprattutto nel breve periodo. Meno difficile sembra essere lo spostamento di produzioni a elevato contenuto di lavoro, come il tessile, l'abbigliamento e la produzione di mobili, peraltro già oggetto di spostamenti negli ultimi anni a causa dell'aumento dei costi registrato in alcuni dei paesi più coinvolti.

A complicare ulteriormente la riconfigurazione delle catene di approvvigionamento è la conoscenza limitata della mappa delle forniture e subforniture anche da parte delle imprese coinvolte, che spesso non va oltre i fornitori di secondo livello e quasi mai arriva al terzo.

L'aumentato interesse per l'efficienza delle catene produttive ha portato alla creazione di indici per misurarne il grado di reazione a shock dal lato dell'offerta; tra questi il Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) elaborato dalla Federal Reserve di New York fornisce indicazioni interessanti combinando, tra gli altri, dati relativi ai costi di trasporto (marittimi e aerei), ai tempi di consegna e agli stock di beni acquistati dai produttori manifatturieri di sette tra aree e paesi: Stati Uniti, area euro, Giappone, Cina, Corea del Sud, Taiwan e Regno Unito.³ L'indicatore (disponibile dal 1997 a febbraio 2022) mostra come i livelli di sofferenza toccati all'inizio della pandemia (aprile 2020) e poi a novembre 2021 rappresentano picchi mai avvicinati in precedenza, neanche in occasione dei due periodi precedenti di maggiore difficoltà nell'assetto produttivo mondiale registrati a luglio 2008 e ad aprile 2011. Interessante osservare come la pandemia abbia colpito il sistema delle catene produttive mondiali in un periodo in cui i livelli di sofferenza rientravano attorno a valori storicamente molto bassi dopo un periodo di turbolenza registrato nel 2017. Il notevole balzo di aprile 2020, inoltre, è risultato in gran parte legato a problemi registrati negli Stati Uniti, a Taiwan e nel Regno Unito, a fronte di un

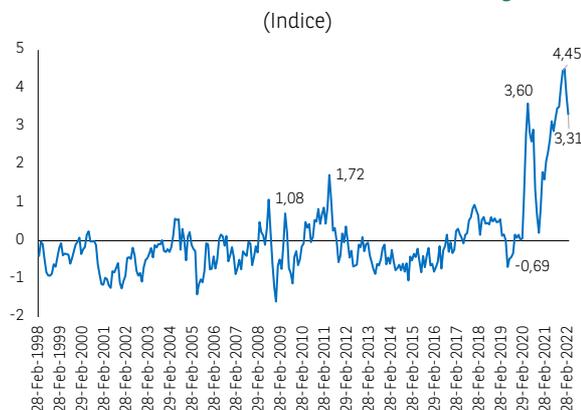
³ Si veda per un maggiore dettaglio <https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2022/03/global-supply-chain-pressure-index-march-2022-update/>.

miglioramento in Cina, dove l'indice era caduto nei due mesi precedenti. Nel picco di novembre 2021 le difficoltà si sono invece concentrate soprattutto in Giappone, Corea e in parte in Cina.

La Cina consolida la posizione di principale esportatore mondiale

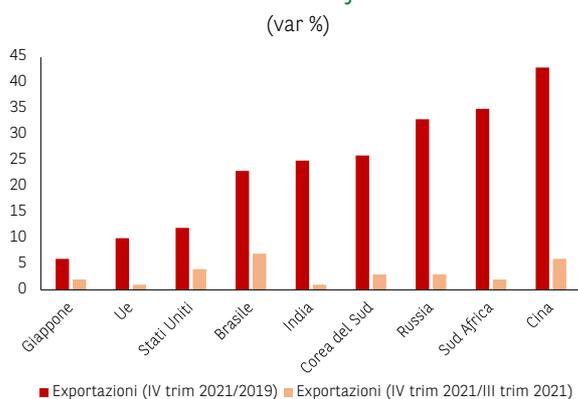
Grazie a un rimbalzo del 3% t/t registrato nel IV trimestre il commercio mondiale nel 2021 ha raggiunto la cifra record di 28,5 trilioni di dollari, segnando una crescita del 25% in valore rispetto al 2020 e del 13% rispetto al 2019. Sebbene variazioni consistenti si osservino anche in termini di volumi scambiati, il forte aumento dei prezzi delle materie prime ha rappresentato la principale spinta alla crescita. Emergenti e paesi esportatori di commodity hanno infatti registrato un aumento dell'export

Indice di tensione sulle catene del valore globali



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Federal Reserve Bank of New York

Paesi in cui si è verificato il maggiore incremento del commercio a fine 2021



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Unctad

del 30% durante l'anno, a fronte del +15% dei paesi avanzati; il solo commercio tra paesi emergenti è risultato in aumento del 32%.

Nel complesso, rispetto al 2019, nell'ultimo trimestre del 2021 la crescita dell'export di beni in valore si è registrata soprattutto in Cina (+43%), Sud Africa (+35%), Russia (+33%), Corea (+26%) e Brasile (23%). Negli Stati Uniti l'aumento è stato del 12%, mentre per i 27 paesi della Ue del 10%. Ad eccezione che per i materiali da trasporto, che nell'ultimo trimestre del 2021 hanno registrato un -40% rispetto allo stesso periodo del 2019 e un -12% rispetto al 2020, per tutti gli altri settori i valori venduti sono aumentati. Particolarmente evidente la crescita dei prodotti energetici (+97% a/a e

+39% sul IV trimestre 2019), dei metalli (+41 e +59% rispettivamente) e dei prodotti chimici (+35 e +33%).

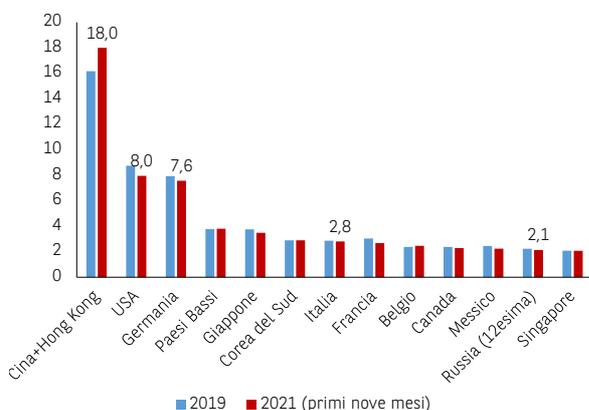
La crescita del commercio nel 2021, in un contesto caratterizzato da incertezze e strozzature, ha comportato variazioni nelle quote di mercato di import ed export che seppure non hanno prodotto grandi cambiamenti nelle posizioni, tuttavia lasciano intravedere mutamenti interessanti nei rapporti di scambio. Nei primi nove mesi dell'anno (periodo per il quale sono disponibili i dati) la Cina (insieme a Hong Kong) ha consolidato la posizione di leader tra gli esportatori arrivando a spiegare il 18% dell'export mondiale (dal 16,2% del 2020), ma soprattutto allungando la distanza dagli Stati Uniti (la cui quota è scesa dall'8,8 all'8%) e dalla Germania (passata dal 7,9 al 7%). In lieve discesa anche la quota del Giappone, mentre l'Italia passando dal 2,9 al 2,8% consolida la settima posizione e precede per un solo decimo di punto la Francia.



La Russia tra gennaio e settembre 2021 ha coperto una porzione del 2,1% dell'export mondiale, in dodicesima posizione.

Quota di mercato sull'export mondiale di beni

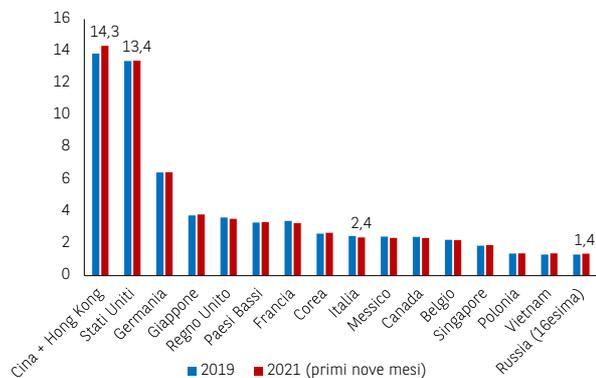
(in % sul totale, primi 9 mesi del 2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Unctad

Quota di mercato sull'import mondiale di beni

(in % sul totale, primi 9 mesi del 2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Unctad

I primi nove mesi del 2021 evidenziano anche l'ampliamento della distanza tra Cina e Stati Uniti in cima alla graduatoria mondiale dei paesi importatori. Insieme a Hong Kong la quota di mercato del paese asiatico è infatti arrivata a settembre al 14,3% (era 13,9% nel 2020), contro il 13,4% degli Stati Uniti (invariata rispetto all'anno precedente). L'Italia, con una quota in lieve calo (al 2,4%) occupa la nona posizione, mentre la Russia con l'1,4% la sedicesima.

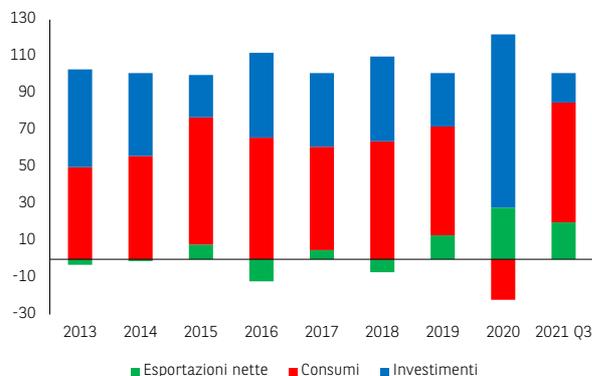
Il boom dell'export nel 2020 e nel 2021 ha contribuito a sostenere il Pil della Cina, che ha registrato una crescita nei due anni rispettivamente del 2,2 e dell'8,1%, valore quest'ultimo che rappresenta il picco più elevato dal 2011. In termini nominali, la crescita è risultata anche più ampia: +12,6%; tenendo inoltre conto dell'apprezzamento dello yuan avvenuto durante l'anno, il prodotto cinese in dollari sarebbe arrivato a 17,7 trilioni, il 20% in più del 2020.

Il boom dell'export dell'ultimo biennio ha allontanato il paese dal modello di sviluppo programmato (più consumi, meno dipendenza dalla domanda estera e meno investimenti in comparti, come le costruzioni, che hanno esaurito la loro spinta propulsiva).

Le esportazioni nette in Cina, dopo aver svolto un ruolo residuale o anche negativo nella crescita del paese fino al 2018, nel biennio 2020-2021 vi hanno contribuito per il 28% e il 20% rispettivamente in ciascun anno, compensando il calo dei consumi; quelli privati, in particolare, nei due anni di pandemia sono scesi in Cina del 30% circa, la flessione più alta registrata tra le principali economie mondiali, riportando il peso dell'aggregato sul Pil intorno al 35% circa. La forte crescita dell'export in Cina ha numerose implicazioni, una di queste è il ritorno del settore secondario a motore dell'economia del paese: il contributo di industria e costruzioni alla crescita del Pil, dopo essere sceso sotto il 50% dal 2017, nel 2021 ha registrato un rimbalzo, arrivando a quasi il 60% per ripiegare poi intorno al 55% nel 2021.

Cina: contributo alla crescita del Pil per comparto di spesa

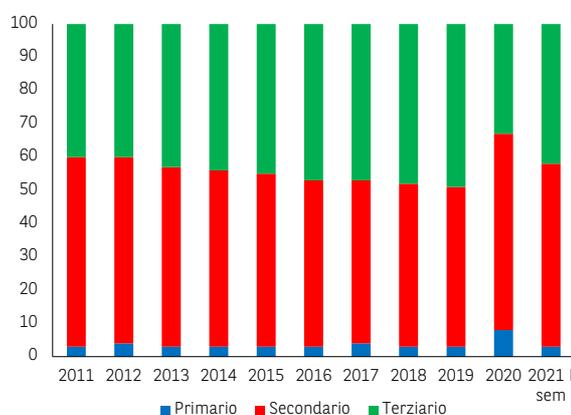
(Punti percentuali)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati FMI

Cina: contributo alla crescita del Pil per settore

(Punti percentuali)

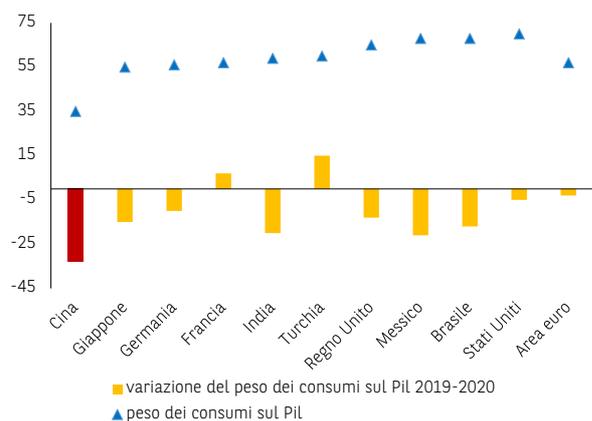


Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati FMI

Anche il rapporto tra surplus commerciale e Pil ha subito un rimbalzo nel biennio 2020-2021, dopo essere arrivato a toccare quasi lo zero nel 2019. Soprattutto, durante la pandemia è cresciuto l'avanzo nei confronti degli Stati Uniti. Secondo stime effettuate dal Bureau of economic analysis statunitense, nel 2021 il deficit commerciale USA-Cina sarebbe arrivato a 355,3 miliardi di \$ dai 310,2 del 2020. Gli Stati Uniti avrebbero infatti importato dalla Cina 506,3 miliardi di \$ di beni (+16% a/a), a fronte di 151 miliardi esportati (+21,3%).

Peso dei consumi privati in alcuni paesi

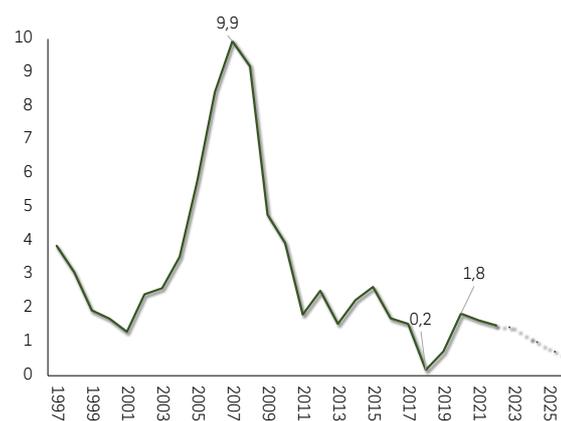
(In % del Pil e variazione %)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati FMI

Cina: surplus commerciale

(in % del Pil)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati FMI

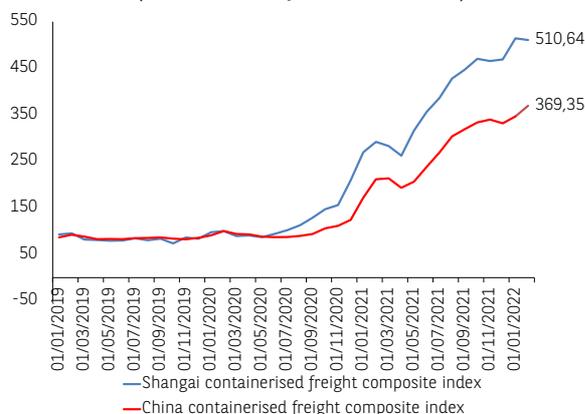
Sull'evoluzione del commercio mondiale pesano anche le frizioni nella logistica marittima

In questo scenario, a partire da febbraio 2022, la difficile situazione geopolitica ha creato problemi che si sommano a strozzature già emerse durante la ripresa post pandemica e in gran parte legati alla logistica dei trasferimenti di merci via mare, attraverso il quale si svolge il 90% del commercio mondiale. Tra i maggiori problemi spicca la carenza di container e di navi.

Dopo il punto di minimo raggiunto a maggio 2020, quando la domanda di container è risultata così bassa da tenere fermo il 12% della capacità mondiale (pari a 2,7 milioni di TEU⁴) il rimbalzo che ha seguito la ripresa post pandemica si è scontrato con un'offerta di container rigida; questo, associato a problemi di congestione nei porti (in partenza dalla Cina e in arrivo soprattutto negli Stati Uniti) ha provocato un aumento record dei noli, in particolare sulle rotte che collegano Cina, Europa e Stati Uniti. L'aumento è visibile soprattutto attraverso lo Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) che si basa sui cargo in partenza da Shanghai. Posto pari a 100 il valore di febbraio 2020, l'indice risultava pari a 86,9 a maggio dello stesso anno e da allora ha registrato una crescita pressoché senza interruzioni, fino a raggiungere un picco di 514 a gennaio 2022. A febbraio l'indice ha lievemente ripiegato, registrando comunque un aumento del 410% in due anni. Più contenuto, ma sempre molto marcato, è risultato l'aumento del China Containerised Freight Composite Index (CCFI), che misura il costo dei noli su 12 rotte che collegano la Cina al resto del mondo, che tra febbraio 2020 e febbraio 2022 è aumentato del 269%.

Andamento del costo di nolo dei container

(Numero indice: febbraio 2020=100)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Attraverso i container viene trasportato circa il 17% dei beni commerciati via mare, in particolare metalli, bevande, prodotti tessili e computer, oltre a varie commodity a uso industriale: l'aumento dei costi dei noli si somma quindi sia ai prezzi alla produzione sia a quelli al consumo.

Una stima condotta dall'Unctad sui dati relativi a 198 paesi mostra che qualora l'aumento del 243% registrato dal CCFI tra agosto 2020 e agosto 2021 si protraesse per un altro anno, esso genererebbe una crescita dei prezzi all'import dell'10,6%, che si trasformerebbe a sua volta in aumento dei prezzi al consumo pari all'1,5% nel 2023 nella media dei paesi esaminati. L'impatto sarebbe leggermente minore per Stati Uniti e Cina (rispettivamente 1,2 e 1,4%), mentre per la maggior parte dei

paesi della Ue supererebbe il 2%, con valori solo lievemente più bassi in Italia. Tra i beni più colpiti, vi sono ovviamente quelli realizzati attraverso catene produttive lunghe, come i computer, prodotti ottici ed elettronici, per i quali i prezzi dei noli rappresentano il 2,6% dei prezzi al consumo, contro l'1,2% della media dei beni trasportati. Notevole anche l'impatto su alcune produzioni a basso valore aggiunto, come i mobili (dove i costi dei noli contano per il 2,2% dei prezzi al consumo) e il tessile e abbigliamento e i prodotti in pelle (dove arrivano all'1,8%).

⁴ TEU (twenty-foot equivalent unit): si tratta della misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a 20 piedi totali.



I costi di trasporto marittimo per paese sono fortemente influenzati anche dall'andamento delle bilance commerciali bilaterali, soprattutto relative ai beni trasportati via container. Nel viaggio di ritorno dai paesi in deficit a quelli in surplus i container viaggiano spesso vuoti, cosicché nelle rotte che collegano questi paesi i costi sono in media del 2,4% più alti per unità di bene trasportato che lungo le rotte che collegano paesi con un ridotto scarto tra import ed export bilaterale. Infine, nel 2021 circa 1,5 milioni di cargo sono stati trasportati su ferrovia tra Cina ed Europa. Se i volumi movimentati dovessero essere trasportati per via mare, a causa della difficoltà di seguire le rotte terrestri e aree che legano Asia ed Europa, si registrerebbe un aumento del 5-8% del traffico marittimo in rotte già congestionate, accentuando la carenza di container e per questa via il costo dei noli.

Le strozzature nella logistica del mare non si fermano ai container, ma coinvolgono anche le navi che li trasportano. Negli anni precedenti la recessione del 2008-2009 il boom del commercio mondiale aveva portato a un picco negli ordini di navi, arrivati a rappresentare il 60% della flotta esistente. Negli anni successivi gli ordini si sono contratti fino a scendere sotto il 10%. Anche dopo il rimbalzo registrato nel 2021 tale valore è rimasto comunque intorno al 20%. A dispetto della crescente domanda di mezzi, a pesare sugli ordini è in parte l'incertezza relativa alle normative sul controllo di CO2 e alle tecnologie in grado di rendere i mezzi pienamente utilizzabili per tutta la loro vita media, che oggi arriva a 25 anni.

Nuovi ordini di navi container

(in % della flotta esistente)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Economist e Global Maritime Hub

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL BNP Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL BNP Paribas e possono essere soggette a cambiamenti senza preavviso. Le informazioni e le opinioni riportate in questo documento si basano su fonti ritenute affidabili ed in buona fede. Il presente documento è stato divulgato unicamente per fini informativi. Esso non costituisce parte e non può in nessun modo essere considerato come una sollecitazione alla vendita o alla sottoscrizione di strumenti finanziari ovvero come un'offerta di acquisto o di scambio di strumenti finanziari. Le opinioni espresse non impegnano la responsabilità della banca.

