

La Via della Seta: lo stato dell'arte,
gli investimenti in infrastrutture e le
opportunità di un grande progetto di sviluppo

**La presente ricerca è un estratto del Quinto Rapporto Annuale
"Italian Maritime Economy" pubblicato nel giugno 2018
nell'ambito dell'Osservatorio di SRM
sui Trasporti Marittimi e la Logistica**

Lo studio è stato realizzato da Riccardo FUOCHI (Presidente Associazione Italia Hong Kong, Presidente Propeller Club Milano e CEO di Omlog) e Dario RUGGIERO, Ricercatore, Osservatorio Mediterranean Economy, SRM.

**Per maggiori informazioni visita:
www.srm-maritimeconomy.com**

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Le illustrazioni e le infografiche presenti nello studio sono da intendersi come immagini e non come mappe, per cui l'equivalenza delle aree e dei confini potrebbe non essere rispettata.

La pubblicazione non può essere copiata, riprodotta, trasferita, distribuita, noleggiata o utilizzata in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

INDICE

Dall'OBOR alla BRI: le principali caratteristiche del progetto 4

L'economia dei paesi BRI 5

Gli IDE nei paesi BRI: alcuni numeri 9

Il commercio estero 11

Il ruolo dell'Italia: il commercio bilaterale con i paesi BRI 14

Focus: gli investimenti in infrastrutture sulla BRI nel mondo 17

Appendice 31

Dall'OBOR alla BRI: le principali caratteristiche del progetto

Diversi economisti e studiosi di geoeconomia identificano nella *One Belt One Road Initiative* (OBOR – ora *Belt and Road Initiative* – BRI) uno dei progetti di investimento più importanti nella storia moderna.

Prima di analizzarne in dettaglio i numeri, diamo alcune informazioni sulle caratteristiche dell'iniziativa. La BRI è stata lanciata nel 2013 dal Presidente cinese Xi Jinping (durante le sue visite di Stato in Asia) e in Italia viene spesso anche identificata con il nome “Nuova Via della Seta”. È un progetto di sviluppo e di integrazione infrastrutturale (via terrestre e marittima).

In accordo con il comunicato congiunto del Ministero degli Affari Esteri e del Ministero del Commercio Estero della Cina del 28 marzo 2015, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*:

1. la Cintura Economica terrestre della Via della Seta mira a riunire Cina, Asia Centrale, Russia ed Europa (Baltico), collegando la Cina con il Mar Mediterraneo attraverso l'Asia Centrale e Occidentale e collegandola Cina con l'Asia Sudorientale, l'Asia Meridionale e con l'Oceano Indiano;
2. la Via della Seta Marittima, invece, è stata progettata per collegare da un lato la costa cinese con l'Europa attraverso il Mar Cinese Meridionale e l'Oceano Indiano, e dall'altro la costa cinese attraverso il Mar Cinese Meridionale fino al Pacifico Meridionale.

L'iniziativa include pertanto due direttrici di investimenti:

- infrastrutture terrestri, in gran parte da costruire (ferrovie, strade, oleodotti, gasdotti);
- infrastrutture marittime, da migliorare o sviluppare (porti e servizi retro-portuali).

Una ricerca condotta dalla Banca Mondiale nel 2015 stima in 819 miliardi di dollari all'anno gli investimenti necessari nelle infrastrutture nei Paesi in Via di Sviluppo, con l'asse Europa-Asia costituente ben oltre il 60%. Si tratta di investimenti che non possono essere interamente coperti dalle sole banche multilaterali di sviluppo e che richiedono l'intervento di investitori privati spesso appartenenti ad altri paesi.

La BRI è un progetto promosso dalla Cina, ma che coinvolge in modo diretto ben 65 paesi localizzati in gran parte nel continente asiatico, in quello europeo e in numero limitato in Africa. In realtà i paesi interessati (sia in termini di investitori che paesi destinatari di investimento) sono in numero ben maggiore; la BRI, in una prospettiva allargata, è il progetto che mira ad incrementare le vie di accesso della Cina nel mondo

e non solo lungo la via della seta (investimenti sono previsti in Australia, Colombia, Sri Lanka, Zimbabwe, etc.).

Secondo il Belt and Road Portal, negli ultimi 4 anni, più di 100 paesi e organizzazioni internazionali hanno mostrato supporto e partecipazione alla BRI e l'iniziativa si è pian piano evoluta da una visione alla realtà e, a settembre 2017, la Cina aveva firmato accordi di cooperazione con 74 paesi e organizzazioni internazionali.

Diverse fonti citano 60 miliardi di dollari già investiti dalla Cina dal 2013 al 2016 e che nei 5 anni successivi ha pianificato di investire ulteriori 800. Alcune stime prevedono investimenti totali per 1.800 miliardi di dollari in 10 anni con la AIIB (Asian Infrastructure and Investment Bank¹) nel ruolo di principale catalizzatore, ma in realtà i numeri vanno ben oltre gli investimenti e riguardano la possibilità di crescita stabile di alcune economie della BRI.

Il paper, dopo un'analisi dei principali dati economici, si sofferma sugli investimenti (ampliando l'analisi anche a quelli che non rientrano tra i 65 paesi identificati), successivamente si focalizza sul commercio estero di questi paesi e del loro commercio bilaterale con l'Italia.

L'economia dei paesi BRI

Prima di iniziare l'analisi economica dei paesi direttamente interessati, ne portiamo la ripartizione per aree geografiche secondo la classificazione della Banca Mondiale (Tabella 1).

Il fatto che il Prodotto Interno Lordo (PIL) di questi paesi (pari complessivamente a circa 25mila miliardi di dollari) rappresenti quasi 1/3 (il 31,1%) del PIL mondiale ci dà un'idea della dimensione del progetto di cui stiamo discutendo in questo paper.

Si stima che tutte le aree che compongono la BRI registreranno una crescita economica elevata tra il 2018 e il 2020. Nel complesso cresceranno del 5,3% nei prossimi tre anni (da confrontare con il +3,7% della crescita globale). L'Asia meridionale (che include paesi come India, Pakistan e Bangladesh) e l'Asia orientale (Cina e Mongolia) cresceranno rispettivamente del 7,5% e il 6,3%. Seguono l'Asia sud-orientale (+5%), l'Asia centrale (+4,1%) i MENA (+3,1%) e l'Europa (2,6%). Nonostante i 65 paesi rappresentino una buona fetta dell'economia mondiale, le rispettive popolazioni hanno un livello di ricchezza ancora medio-basso: solo i paesi europei e quelli MENA sfiorano il livello medio mondiale (di circa 11mila dollari pro capite l'anno).

¹ Cfr. SRM (2017), *Italian Maritime Economy. Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta. 4° Rapporto Annuale*, Giannini Editore, Napoli.

Se si passa dall'economia alla demografia i dati sono ancora più rilevanti. La BRI coinvolge ben 4,4 miliardi di persone (il 62,4% della popolazione mondiale) e si concentra nell'Asia meridionale (India, Pakistan, Bangladesh, etc.), con quasi 1,8 miliardi di persone; segue l'area dell'Asia orientale con 1,4 miliardi di persone. Inoltre, la popolazione cresce a ritmi elevati: negli ultimi dieci anni si è registrato un aumento complessivo del 13,1% per i 65 paesi; nei paesi MENA, nell'Asia meridionale e nell'Asia Sud-orientale le percentuali maggiori di crescita arrivano a sfiorare o superare il 20%.

I 65 paesi coinvolti "direttamente" nella Belt and Road Initiative

East Asia	South East Asia	Central Asia	MENA	South Asia	Europe
China	Brunei D.	Kazakhstan	Bahrain	Afghanistan	Albania
Mongolia	Cambodia	Kyrgyz Republic	Egypt	Bangladesh	Armenia
	Indonesia	Tajikistan	Iran	Bhutan	Azerbaijan
	Laos	Turkmenistan	Iraq	India	Belarus
	Malaysia	Uzbekistan	Israel	Maldives	Bosnia and H.
	Myanmar		Jordan	Nepal	Bulgaria
	Philippines		Kuwait	Pakistan	Croatia
	Singapore		Lebanon	Sri Lanka	Czech Republic
	Thailand		Oman		Estonia
	Timor-Leste		Qatar		Georgia
	Vietnam		Saudi Arabia		Hungary
			Palestine		Latvia
			Syria		Lithuania
			UAE		FYR Macedonia
			Yemen		Moldova
					Montenegro
					Poland
					Romania
					Russia
					Serbia
					Slovak Republic
					Slovenia
					Turkey
					Ukraine

Tabella 1 - Fonte: SRM su China International Trade Institute, 2015

Alcuni dati economici e demografici nella Belt and Road Initiative (2017)

	BRI	East Asia	South East Asia	Central Asia	MENA	South Asia	Europe	World
GDP								
\$ Bn	24.663	11.948	2.705	280	2.867	2.825	4.038	79.281
% of global GDP	31,1	15,1	3,4	0,4	3,6	3,6	5,1	100,0
% growth	5,4	6,8	5,0	4,5	1,7	6,7	3,2	3,6
% growth 2018-2020	5,3	6,3	5,0	4,1	3,1	7,5	2,6	3,7
\$ per capita	5.361	8.572	4.233	3.968	9.042	1.599	9.731	10.752
Population								
million	4.602	1.394	639	70	318	1.766	415	7.374
% of global population	62,4	18,9	8,7	1,0	4,3	23,9	5,6	100,0
% growth (2005-2017)	13,1	6,4	16,7	20,7	22,9	19,1	0,8	15,1

Tabella 2 - Fonte: SRM su dati FMI

Vediamo quali tra i 65 paesi analizzati presentano una maggiore dimensione economica (PIL più elevato) e le migliori previsioni di crescita nel prossimo triennio (2018-2020). Se escludiamo la Cina, l'India e la Russia che complessivamente coprono il 64,2% del PIL dei 65 paesi BRI, i restanti circa 8.800 miliardi di PIL (più del 10% del PIL mondiale) risultano omogeneamente distribuiti. Tra i Paesi che hanno una quota elevata di PIL e caratterizzati da stime di crescita elevate nel triennio 2018-2020 (*High performing country*) ritroviamo Indonesia, Egitto, Filippine, Malesia, Bangladesh, Vietnam, tutti con percentuali annue di crescita superiori al 4%. Con una leggera forzatura possiamo far rientrare in questa categoria Turchia, Polonia, Thailandia, Iran, UAE, Israele, Singapore, e Romania, con percentuali di crescita comprese tra il 2,5% e il 4%. Ci sono poi Paesi che hanno stime di crescita molto elevate, ma una quota di PIL ancora bassa (*question mark*). Rientrano in quest'ambito il Bhutan e lo Yemen con percentuali rispettivamente superiore e prossima al 10% annuo nel triennio; da citare anche Myanmar (+7,5%), Cambodia (+6,7%), Brunei (+6,1%) e Uzbekistan (+6%). Alcuni paesi stanno in una via di mezzo: hanno una dimensione economica leggermente maggiore e percentuali di crescita prossima al 4% (Slovacchia, Kuwait e Ucraina). I paesi caratterizzati dai più bassi livelli di crescita e di PIL sono Bielorussia, Bahrain, Slovenia, Libano, Azerbaijan.

PIL e crescita economica in alcuni paesi BRI

	GDP (\$bn)	% growth (2018-2020)		GDP (\$bn)	% growth (2018-2020)
Question marks			High performing countries		
Bhutan	2,3	11,1	Bangladesh	250,0	7,0
Yemen	25,7	9,8	Philippines	321,2	6,8
Myanmar	67,0	7,5	Vietnam	216,0	6,2
Cambodia	22,3	6,7	Indonesia	1.010,9	5,4
Brunei Darussalam	12,0	6,1	Egypt	332,0	5,2
Uzbekistan	67,5	6,0	Malaysia	309,9	4,8
Low-Medium performing countries			Medium-high performing countries		
Kuwait	118,3	3,8	Islamic Republic of Iran	427,7	3,9
Slovak Republic	95,0	3,7	Romania	204,9	3,8
Ukraine	104,1	3,5	Turkey	841,2	3,5
			Thailand	437,8	3,3
Low performing countries			United Arab Emirates	378,7	3,2
Lebanon	52,7	2,3	Israel	348,0	3,1
Azerbaijan	39,2	2,3	Poland	510,0	3,1
Slovenia	48,1	2,1			
Bahrain	33,9	1,9			
Belarus	52,8	1,0			

Tabella 3 - Fonte: SRM su dati FMI

Molti dei paesi BRI hanno popolazioni che superano i 50 milioni di abitanti e redditi pro capite inferiori alla media globale. Si tratta pertanto di paesi con ampie potenzialità di sviluppo. Pochi sono i paesi BRI classificabili nel quadrante *big population/big income*: solo l'Arabia Saudita con reddito pro capite superiore ai 20 mila di dollari e popolazione di 32 milioni di abitanti. Seguono, con livelli di reddito pro capite leggermente superiori alla norma, e popolazioni rispettivamente di 38 e 81 milioni di abitanti, Polonia e Turchia. C'è poi una lista di paesi caratterizzati da reddito pro-capite interessante ma livello della popolazione basso. Troviamo in questo caso alcuni paesi appartenenti al Gulf Cooperation Council (GCC) come Kuwait, Bahrain ed Oman, qualche paese dell'Est e del Nord Europa come la Slovenia e l'Estonia e, infine, il Sultanato del Brunei. La caratteristica "alta popolazione-basso reddito pro capite" (sotto la soglia dei 10.000 dollari l'anno), la ritroviamo in Iran (81 milioni) e Thailandia (69 milioni), con PIL pro capite rispettivamente di 5,2 e 6,3 mila dollari l'anno, ma anche in Egitto (92 milioni), Filippine (106 milioni), Bangladesh (163 milioni), Ucraina (42 milioni), Pakistan (197 milioni), Myanmar (53 milioni). Infine, alcuni paesi come Bielorussia, Tajikistan, Kirgiz e Timor-Leste presentano dimensioni molto basse sia di reddito pro-capite che di popolazione.

Popolazione e PIL pro capite in alcuni paesi BRI (2017)

Population (m) GDP per capita (\$)			Population (m) GDP per capita (\$)		
Small population / High income			Big population / High income		
Brunei Darussalam	0,4	27.893	Poland	38,0	13.429
Kuwait	4,3	27.237	Turkey	80,6	10.434
Bahrain	1,3	25.170			
Slovenia	2,1	23.277			
Estonia	1,3	19.618			
Oman	4,1	17.406			
Small population / Low income			Big population / Low income		
Belarus	9,5	5.585	Thailand	69,1	6.336
Timor-Leste	1,2	2.190	Islamic Republic of Iran	81,4	5.252
Kyrgyz Republic	6,2	1.140	Egypt	92,3	3.685
Tajikistan	8,8	819	Philippines	106,3	3.022
			Ukraine	42,3	2.459
			Bangladesh	163,2	1.532
			Pakistan	197,3	1.441
			Myanmar	52,6	1.272

Tabella 4 - Fonte: SRM su dati FMI

Gli IDE nei paesi BRI: alcuni numeri

Quando si incontra il tema degli investimenti, una delle principali variabili che entrano in gioco e che ci dà idea di quanto attrattivo sia un Paese per gli investitori stranieri sono gli Investimenti Diretti Esteri (IDE). In molti paesi della BRI, negli ultimi anni si è assistito ad una crescita degli IDE. In particolare in alcuni paesi continuano a crescere nonostante lo stock di IDE abbia già raggiunto livelli elevati (*High performing country*). Stiamo parlando di Vietnam, Filippine, Emirati Arabi Uniti e Israele in cui gli stock di IDE superano i 110 miliardi di dollari al 2016 e nel periodo 2010-2016 sono mediamente cresciuti più del 10% annuo.

È possibile far rientrare in questa categoria anche il Kazakistan. In alcuni paesi gli IDE sono aumentati fortemente (in genere più del 20% annuo tra il 2010 e il 2016) ma lo Stock di IDE è ancora basso. In termini di attrattività, pertanto, questi rappresentano una sorta di punto interrogativo, un'incognita per il futuro (un "Question mark") e sono: Cambodia e Bhutan con incrementi medi annui intorno al 35%, Nepal, Mongolia, Azerbaijan, Turkmenistan, Maldive e Kyrgyzstan, con percentuali di incremento comprese tra il 20% e il 30%. Possiamo far rientrare in quest'ambito anche il Bangladesh (+15,9%).

Egitto e Thailandia, pur possedendo stock di IDE elevati (per la Thailandia si sfiorano i 190 miliardi), presentano tassi di incremento negli ultimi anni non molto elevati. Diverso il caso di Polonia, Turchia, Ungheria e Romania, dove gli stock di IDE sono medio-alti, mentre la loro crescita annua nel periodo 2010-2016 è stata nulla o negativa. Ci sono infine paesi in cui lo stock di IDE è basso e negli ultimi anni non si è assistito a nessun incremento percentuale (o molto basso): Croazia, Lituania, Bosnia, Macedonia, Siria.

Stock di IDE e crescita percentuale in alcuni paesi BRI (2016)

	\$bn	% growth average (2010-2016)		\$bn	% growth average (2010-2016)
Question marks			High performing countries		
Bhutan	0,2	36,2	Vietnam	115,4	13,0
Cambodia	16,7	35,2	Philippines	64,2	12,4
Nepal	0,7	31,0	United Arab Emirates	117,9	11,5
Mongolia	13,0	30,1	Israel	112,7	10,5
Azerbaijan	26,7	21,0	Kazakhstan	129,8	9,4
Turkmenistan	36,2	20,7			
Kyrgyzstan	5,1	20,5			
Maldives	3,2	20,3			
Bangladesh	14,5	15,9			
Low performing countries			Medium-high performing countries		
Syrian Arab Republic	10,7	3,6	Thailand	188,7	8,9
TFYR of Macedonia	5,0	1,8	Egypt	102,3	6,4
Lithuania	13,8	0,9	Low-Medium performing countries		
Bosnia and H.	6,8	0,1	Poland	185,9	2,3
Croatia	27,6	-2,3	Turkey	132,9	1,8
			Romania	71,8	0,6
			Hungary	77,7	-2,8

Tabella 5 - Fonte: SRM su dati Unctad

In generale gli IDE pro capite elevati sono un indicatore di elevata attrattività del Paese, considerato in questo caso “hub” per gli investimenti. Nel valutare la bontà degli IDE pro capite elevati bisogna tenere in considerazione anche la dinamica per controllare se il Paese riesce a conservare o meno il suo elevato grado di attività. Viceversa, anche un livello di IDE pro capite basso, se statico è un indicatore di bassa attrattività, se in crescita, è un indice di potenziale attrattività. Tra i paesi che hanno i più elevati livelli di IDE pro capite e che mostrano una maggiore dinamica di aumento troviamo Bahrain, Israele, e UAE con IDE superiori ai 10mila dollari per persona; cresciuti più del +50% nel periodo 2009-2016. Livelli di IDE pro capite leggermente inferiori ma in forte

crescita vengono riscontrati nelle Maldive e in Turkmenistan. Tra i paesi ad “elevato potenziale di attrattività” troviamo Kyrgistan, Nepal, Cambodia, Mongolia e Filippine, tutti con un aumento superiore al 100% tra il 2009 e il 2016 ma con livelli di IDE pro capite ancora inferiori ai 5mila dollari per persona. Alcuni paesi presentano elevati livelli di IDE pro capite, ma vivono una situazione di staticità nella loro attrattività: Estonia, Qatar, Libano hanno valori superiori ai 10 mila dollari pro capite ma livelli di crescita bassi o negativi. Livelli di crescita medi per il Brunei. I paesi caratterizzati da bassa attrattività sono Yemen, Turchia, Oman, Kuwait, Bosnia caratterizzati da IDE pro capite bassi e tassi di crescita altrettanto bassi.

Stock di IDE pro capite e crescita percentuale in alcuni paesi BRI

\$ % growth (2009-2016)			\$ % growth (2009-2016)		
Countries with high potential in attractiveness			Countries with high potential in attractiveness		
Mongolia	4.318	308,6	Turkmenistan	6.664	238,2
Nepal	23	293,9	Maldives	8.695	216,5
Kyrgyzstan	846	218,4	United Arab Emirates	12.727	78,1
Cambodia	1.052	208,8	Israel	13.757	77,6
Philippines	628	151,1	Bahrain	20.480	63,4
Countries with low attractiveness			Countries with stagnant attractiveness		
Kuwait	3.559	0,2	Brunei Darussalam	13.382	47,5
Bosnia and Herzegovina	1.801	-0,4	Estonia	14.661	23,7
Turkey	1.669	-17,6	Lebanon	10.190	5,0
Oman	3.985	-19,9	Qatar	14.813	-9,0
Yemen	104	-48,7			

Tabella 6 - Fonte: SRM su dati Unctad

Il commercio estero

I paesi della *Belt and Road Initiative* rappresentano già una fetta importante del commercio mondiale e, con l’implementazione dei nuovi progetti infrastrutturali, sono destinati ad accrescere ulteriormente il loro ruolo. Attualmente, con quasi 11mila miliardi di dollari essi rappresentano circa 1/3 del commercio internazionale. Una buona parte è da attribuire all’Asia orientale (e quindi essenzialmente alla Cina) che arriva a 3.700 miliardi di dollari di commercio estero; altresì importanti sono la quota di commercio estero rappresentata dai paesi europei (2.500 miliardi di dollari), dall’Asia Sud Orientale (2.200 miliardi di dollari) e i MENA (1.500 miliardi dollari).

Rapportando il valore del commercio estero alle dimensioni delle rispettive economie (*trade/GDP*), osserviamo una apertura internazionale (43,9%) in linea con la media mondiale (40%), ma particolarmente sviluppata nei paesi dell'Asia sud-orientale, nei paesi europei e in quelli di appartenenza all'area MENA.

Negli ultimi anni (periodo 2010-2016), l'interscambio commerciale dei Paesi BRI è aumentato del 40,1%, più del +26,9% registrato a livello globale. Molto elevati i tassi di crescita nell'Asia orientale (+67%), nell'Asia meridionale (+45,7%) e nell'Asia sud orientale (+43,5%). Nel complesso i paesi BRI hanno una bilancia commerciale in attivo (le esportazioni superano le importazioni in valore), grazie soprattutto all'apporto dell'Asia orientale (e quindi della Cina) che vanta un surplus commerciale elevato.

Alcuni dati sul commercio estero nella Belt and Road Initiative

	BRI	East Asia	South East Asia	Central Asia	MENA	South Asia	Europe	World
Total Trade								
<i>\$bn</i>	10.820	3.694	2.208	112	1.511	814	2.482	31.963
<i>% of GDP</i>	43,9	30,9	81,6	40,0	52,7	28,8	61,5	40,3
<i>% of global Trade</i>	33,9	11,6	6,9	0,4	4,7	2,5	7,8	100,0
<i>% growth (2010-2016)</i>	40,1	67,0	43,5	0,5	16,6	45,7	23,6	26,9
Import-Export								
<i>Import (\$bn)</i>	5.133	1.591	1.072	52	710	486	1.222	16.023
<i>Export (\$bn)</i>	5.687	2.103	1.136	60	801	328	1.260	15.940
<i>Trade Balance (\$bn)</i>	554	511	64	8	92	-159	37	-82

Tabella 7 - Fonte: SRM su dati Unctad

Nell'ambito BRI (escludendo la Cina) alcuni paesi si distinguono in quanto presentano una quota elevata del commercio estero ed elevati tassi di crescita (*High performing countries*): Vietnam, India, UAE, Thailandia, Polonia, Malesia, Turchia, Repubblica Ceca, e Indonesia con valori di interscambio superiore ai 250 miliardi di dollari e percentuali di crescita (tra il 2009 e il 2016) superiori al 20%. Possiamo far rientrare in questo gruppo anche Singapore con una percentuale di crescita del 19%. I paesi che possiamo includere tra i nostri "punti interrogativi" (in quanto caratterizzati da alti livelli di crescita nel commercio estero, ma da valori ancora bassi) sono Myanmar, Cambodia, Bangladesh, Maldive, Mongolia, il cui commercio estero è aumentato più del 100% tra il 2009 e il 2016, ma si attesta a livelli inferiori agli 80 miliardi di dollari annui. Un solo paese presenta elevati livelli di import-export (attualmente grazie soprattutto alle esportazioni di prodotti energetici), ma bassi tassi di crescita: l'Arabia Saudita. Molti paesi presentano livelli bassi di interscambio con una crescita media (meno del 50% in più rispetto al 2009) ed infine con crescita molto bassa o negativa con valori bassi: Yemen, Brunei, Azerbaijan, Kazakistan, Bahrein, Montenegro.

Concentrandoci sui soli 15 paesi che qui abbiamo indicato come “High performing countries” e come “Question marks”, è interessante capire se essi siano più tendenti ad esportare merci o a importarle. Così, tra gli *exporting country* troviamo Singapore ed Emirati Arabi con surplus commerciali superiori ai 40 miliardi di dollari, ma anche Tailandia, Turchia, la Malesia, la Repubblica Ceca e l’Indonesia con surplus inferiori ai 25 miliardi di dollari. Tra gli *exporting country*, infine, troviamo uno solo dei “Question marks”: la Mongolia. Tra gli *importing country*, l’India (con quasi 100 miliardi di dollari di deficit commerciale), la Turchia (con deficit di 56 miliardi), Bangladesh, Myanmar, Cambodia, Maldive, con deficit inferiori agli 11 miliardi.

Interscambio commerciale in alcuni paesi della BRI

	\$bn	% growth (2009-2016)		\$bn	% growth (2009-2016)
Question marks			High performing countries		
Myanmar	27,4	148,1	Viet Nam	350,6	175,9
Cambodia	22,4	123,8	United Arab Emirates	490,9	44,8
Maldives	2,4	110,0	Thailand	405,5	41,7
Mongolia	8,3	104,7	Turkey	341,1	40,3
Bangladesh	79,1	103,9	India	617,0	39,2
			Czechia	301,6	38,5
			Poland	385,0	34,5
			Indonesia	280,1	31,3
			Malaysia	357,8	27,4
			Singapore	612,9	18,9
Low performing countries			High trade / low growth		
Bahrain	21,6	-1,7	Saudi Arabia	307,9	8,3
Montenegro	2,6	-3,1			
Kazakhstan	62,0	-13,5			
Brunei Darussalam	7,9	-18,2			
Azerbaijan	21,7	-20,3			
Yemen	7,8	-49,7			

Tabella 8 - Fonte: SRM su dati Unctad

Exporting e importing country: un esame di alcuni paesi della BRI (2016)

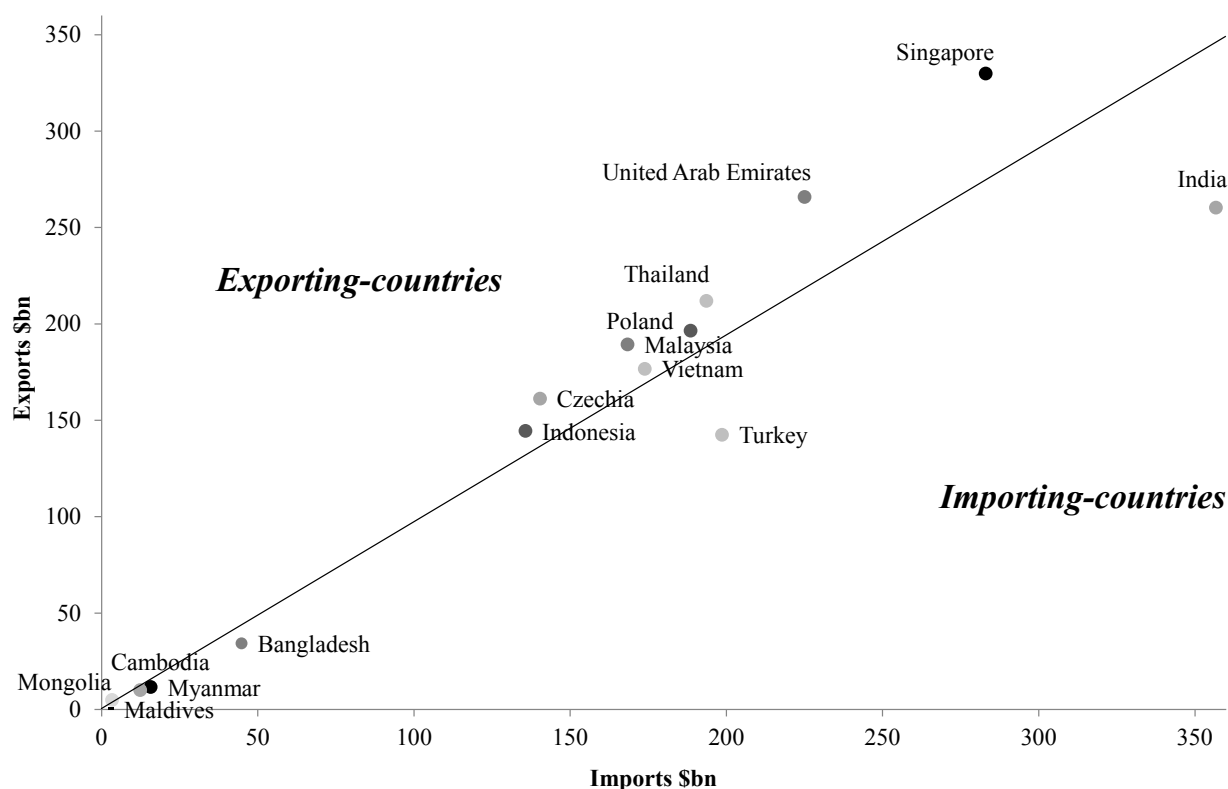


Grafico 1 - Fonte: SRM su dati Unctad

Il ruolo dell'Italia: il commercio bilaterale con i paesi BRI

L'Italia vanta buone relazioni commerciali con i paesi della BRI, specie per quanto riguarda il versante europeo. In totale quasi il 40% del commercio estero italiano viene realizzato con questi paesi, in particolare il 22,3% con l'area europea, il 6,8% con l'Asia orientale e il 4,8% con i paesi che fanno parte dell'area MENA. In totale nel 2017 stimiamo che l'interscambio commerciale dell'Italia con i paesi BRI arrivi a sfiorare i 280 miliardi di dollari (più della metà con i paesi europei). A livello aggregato, l'Italia risulta in deficit commerciale (le importazioni superano le esportazioni di circa 20 miliardi di dollari); in particolare, si riscontra un deficit rispetto a tutte le aree ad eccezione della zona MENA. Se invece, cambiamo il punto di vista e analizziamo il ruolo che l'Italia ha nel commercio estero dei paesi BRI, si osserva che riusciamo a coprire il 2,6% del loro interscambio commerciale, percentuale superiore al 2,2% coperto dall'Italia nell'ambito del commercio estero globale.

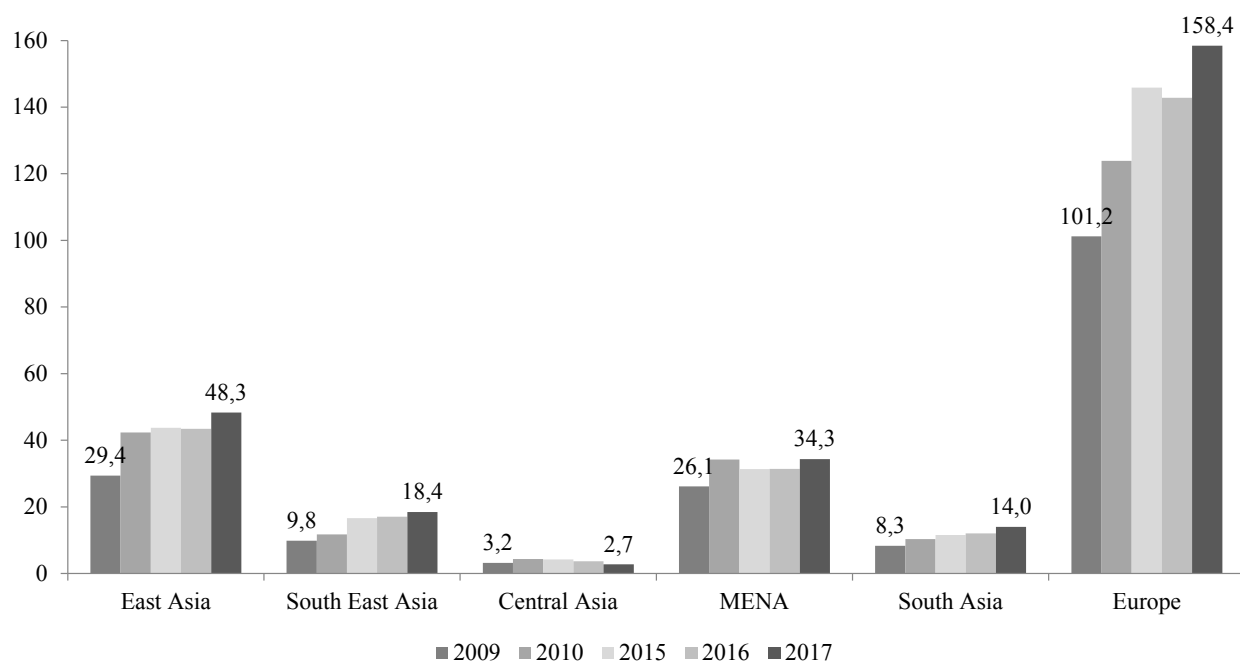
Interscambio commerciale tra l'Italia e tutti i paesi della BRI

	BRI	East Asia	South East Asia	Central Asia	MENA	South Asia	Europe	World
Values and shares								
Imports from	148,1	33,4	9,6	1,7	13,5	8,5	81,3	337,1
Export to	128,1	14,9	8,8	1,0	20,8	5,5	77,1	373,6
Trade with	276,3	48,3	18,4	2,7	34,3	14,0	158,4	710,7
% of Italy's trade with BRI	100,0	17,5	6,7	1,0	12,4	5,1	57,4	
% of Italy's total	38,9	6,8	2,6	0,4	4,8	2,0	22,3	100,0
% of partner area's total	2,6	1,3	0,8	2,5	2,3	1,7	6,4	2,2
Balance Trade	-20,0	-18,5	-0,8	-0,7	7,3	-3,1	-4,2	36,6
% growth								
Trade growth (2009-2017)	55,2	64,7	87,6	-13,4	31,2	68,3	56,6	6,7
Exports growth (2009-2017)	53,4	99,0	82,2	-34,9	23,7	35,6	58,0	13,4

Tabella 9 - Fonte: SRM su dati Istat

Ancora più interessante è la dinamica del commercio estero e delle esportazioni italiane nel periodo che va dalla crisi del 2009 al 2017. Il commercio estero è aumentato del 55,2% (da confrontare con il +6,7% registrato rispetto al commercio estero totale dell'Italia) e le esportazioni del 53,4% (da confrontare con il +13,4% delle esportazioni totali italiane). Ad eccezione dell'Asia centrale, il commercio estero e le esportazioni italiane sono cresciuti in tutte le aree BRI, con gli aumenti maggiori in termini assoluti per il commercio con i paesi dell'area europea e dell'Asia orientale (Cina).

Interscambio commerciale dell'Italia con i paesi BRI: dinamica 2009-2017 (valori in miliardi di \$ *)



* Tasso di cambio al 2017.

Grafico 2 - Fonte: SRM su dati Istat

Nel dettaglio, in base alle stime del 2017, i paesi con cui l'Italia presenta solide basi commerciali e relazioni in crescita sono Turchia, Romania, Repubblica Ceca, Bulgaria, Ungheria, Slovacchia, Serbia e Vietnam: l'interscambio commerciale supera i 3,5 miliardi di dollari e la crescita nel periodo 2009-2017 ha superato il 70% (media interscambio Italia-BRI). Ovviamente, i valori più consistenti di commercio bilaterali, l'Italia li possiede con la Cina (42,7 miliardi di dollari stimati al 2017; +64,5% sul 2009), la Polonia (22,3 miliardi; +53%) e la Russia (20,4 miliardi; +9,8%). Aumenti consistenti sono stati registrati nel commercio estero dell'Italia con Bangladesh e Kuwait (in entrambi i casi, valori superiori ai 2 miliardi di dollari nel 2017 e più che triplicati rispetto al 2009).

Interscambio commerciale tra l'Italia e alcuni paesi della BRI

Growing partners (Italy-country trade > \$3,5bn)	\$bn	% growth (2009-2017)	Growing partners (Italy-country trade < \$1,0bn)	\$m	% growth (2009-2017)
Vietnam	4	238,9	Mongolia	85	213,2
Serbia	3,5	120,3	Kirghizistan	24	207,6
Repubblica Ceca	12,4	96,4	Bhutan	5	160,2
Bulgaria	4,6	94,5	Lettonia	587	114,9
Slovacchia	7,2	90,2	Filippine	927	111,4
Turchia	18,1	80	Estonia	564	100,6
Ungheria	9,9	79,7			
Romania	13,6	71			
Cina	42,7	64,5			
Polonia	22,3	53			
Slovenia	7	51,5			
Emirati Arabi Uniti	6,2	50			
Azerbaigian	4,8	38,1			
Croazia	4,6	27,4			
Egitto	5	23,1			
Iran	4,6	15,8			
Russia	20,4	9,8			
Other best growing partners (Italy-country trade < \$3,5bn)	\$bn	% growth (2009-2017)	Declining partners	\$m	% growth (2009-2017)
Bangladesh	2,1	244	Montenegro	170	2,5
Kuwait	2,4	241	Bielorussia	430	-2,8
Libano	1,6	100,4	Kazakhstan	1.922	-22,8
Lituania	1,3	98,8	Yemen	71	-40,9
Albania	2,3	82,5	Afghanistan	18	-49,3
			Siria	95	-91,6

Tabella 10 - Fonte: SRM su dati Istat

Cifre interessanti emergono anche rispetto al Libano, alla Lituania e all'Albania, con interscambio commerciale superiore a 1 miliardo di dollari e tassi di crescita 2009-2017 superiori al 70%. Mongolia, Kirghizistan, Bhutan, Lettonia, Filippine ed Estonia sono un'incognita, in quanto i tassi di crescita 2009-2017 hanno superato in tutti i casi il 100% (quindi il commercio con questi paesi è più che raddoppiato) ma si tratta ancora di valori inferiori al miliardo di dollari. Tra i paesi con cui l'Italia intrattiene già solide basi commerciali (più di 3,5 miliardi di dollari nel 2017), i tassi di crescita sono tutti positivi e superiori al 10% anche se in alcuni casi non arrivano al +70% medio; rientrano in questa casistica Slovenia, Emirati Arabi Uniti, Egitto, Azerbaigian, Croazia, Iran. Infine c'è un gruppo di paesi con cui il valore dell'interscambio è basso ed è ulteriormente calato o è rimasto stagnante nel periodo 2009-2017: Montenegro, Bielorussia, Kazakhstan, Yemen, Afghanistan, Siria.

Focus: gli investimenti in infrastrutture sulla BRI nel mondo

La *Belt and Road Initiative* (BRI) si fonda su cinque pilastri: armonizzazione politica; connettività delle infrastrutture; commercio ed investimenti; integrazione finanziaria e scambi culturali.

Questo paragrafo si occuperà prevalentemente del terzo pilastro, in particolare degli investimenti infrastrutturali su cui Pechino e i suoi partner hanno scommesso per aumentare il flusso di scambi. Si tratta di porti, aeroporti, linee ferroviarie a lunga distanza e ad alta velocità, autostrade ma anche di investimenti nel campo della finanza, nel settore bancario, dell'energia, in immobili, aziende e società.

Suddividendo la BRI per aree geografiche, si nota subito un grande assente: le Americhe. La presidenza Trump negli Stati Uniti, anticipata da una campagna elettorale fortemente anti-cinese, ha visto Washington arroccarsi in posizioni neo-isolazioniste, rinunciando alla Trans-Pacific Partnership (TPP) lanciata da Obama per rilanciare il commercio nel Pacifico. La distanza inoltre non è d'aiuto. La Cina ha dunque deciso di puntare su nazioni vicine o facilmente raggiungibili via terra e via mare.

Cina

Impossibile parlare delle infrastrutture della BRI senza cominciare dalla Cina. La presidenza di Xi Jinping è stata ideatrice e primo sponsor della nuova Via della Seta e se nell'antichità si poteva dire che tutte le strade portavano a Roma, nell'ambito della

BRI tutte le strade (o meglio, le ferrovie e le rotte) portano a Pechino o ai grandi centri industriali della nazione.

Nel Dicembre 2016 il governo cinese ha investito 3,5 trilardi di Yuan nel settore “ferroviario,” in progetti da completarsi entro il 2020, con l’ambizioso obiettivo di connettere l’80% delle città della nazione con più di 200.000 abitanti. L’espansione porterebbe il chilometraggio della rete nazionale a 150.000 km. La crescita stimata da PWC in quell’anno negli investimenti in infrastrutture è del +14,5%². Dalla Cina partono e si ramificano le cinque maggiori tratte ferroviarie su cui si sono concentrati molti investimenti: 1. il corridoio sino-Pakistan, per raggiungere il porto di Gwadar; 2. il corridoio Cina-Birmania-Bangladesh-India, per connettere il sud-est asiatico al subcontinente; 3. il corridoio Cina-penisola indocinese, che unisce l’entroterra con Singapore; 4. il nuovo ponte terrestre Eurasiatico, che parte dalla Cina occidentale, attraversa il Kazakistan e termina in Russia, dove si congiunge con le rotaie che arrivano in Europa; 5. il corridoio Cina – Asia Centrale – Asia Occidentale, che arriva fino alla Turchia e infine il corridoio Cina – Mongolia – Russia, che attraversa le steppe per raggiungere la parte orientale della nazione più estesa al mondo.

Pechino punta forte sulle ferrovie e vuole migliorare la propria rete interna. Per il 2018 il governo ha annunciato di volere investire un totale di 732 miliardi di Yuan, per costruire 4.000 km di nuove reti, la maggior parte delle quali (3.500 km) ad alta velocità. L’aumento dei passeggeri stimato è di 3,25 miliardi, con un volume annuale di merci spostate per 3,02 miliardi di tonnellate³.

La BRI non passa solo dalle stazioni ferroviarie, però, ma anche dai “porti,” soprattutto considerando che i maggiori volumi di merci viaggiano ancora per via marittima. Anche in questo settore si sono avuti numerosi investimenti, che hanno portato a numeri da record. Il porto di Shanghai, con 40 milioni di tonnellate di traffico nel 2017, è stato consacrato il più attivo del mondo, rimpiazzando Hong Kong, ferma al secondo posto. Shenzhen, complice il suo distretto tecnologico e la vicinanza all’estuario del fiume Zhujiang e alla stessa Hong Kong, nel 2016 ha mosso quasi 24 milioni di TEU. Seguono, con circa 17,5 milioni di tonnellate l’anno ciascuno, gli scali di Guangzhou e Qingdao⁴.

I numeri e la rapida scalata nella classifica dei porti più trafficati, dimostrano che la Cina si sta imponendo come dominatrice delle onde, anche grazie alla fitta rete di interessi in diversi altri scali in giro per il mondo, come vedremo in seguito.

² PWC, B&RWATCH (2017, febbraio), *China and Belt & Road Infrastructure, 2016 review and outlook* [<https://www.pwccn.com/en/consulting/br-watch-infrastructure.pdf>].

³ CHINA DAILY (2018, 3 gennaio), *China to invest \$113b in railway in 2018* [<http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/03/WS5a4c90c4a31008cf16da4e93.html>].

⁴ ICONTAINERS (2018, 16 gennaio), *Top 10 ports in China* [<https://www.icontainers.com/us/2018/01/16/top-10-ports-in-china/>].

Alcuni dei principali investimenti in specifici progetti della BRI

Country/City	Plan	Sector
China	CN¥ 3,5 trillion by 2020.	Railway
Beijing	CN¥ 732 billion.	Railway
Thailand	873 km high speed rail to link Thai ports to the Chinese borders.	Railway
Laos	418 km high speed rail. \$6 billion financed by the Bank of China.	Railway
Cambodia	New motorway to connect the port of Sihanoukville to the capital. Modernisation of the local airport.	Ports and Airports
Khorgos	\$250 million for the construction of an dry port to be completed by 2020.	Dry port
Kazakhstan	Railway Zhezkazgan-Beyneu, worth \$1,2 billion. 1200 km long and inaugurated in 2014.	Railway
Turkmenistan	Kuryk (\$280 million) and Aktau (\$121 million).	Ports
Pakistan	\$1,6 billion invested by China in the port of Gwadar and in infrastructure connected to this.	Ports
Iran	China Export-Import Bank contributed \$1,5 billion to finance the electrification of the railway lines in Teheran. A further \$9 billion will be invested in Energy-infrastructure.	Railway and Energy
Turkey	838 km railway line reaching the city of Kars, financed by the State Oil Fund of Azerbaijan. Rail tunnel of Marmaray and Tavuz Sultan Selim Bridge.	Railway
Turkey	COSCO Pacific, China Merchants Holdings International e CIC Capital acquired a majority share (65%, \$940 million) of the strategic port of Kumpot.	Ports
UAE	Five Chinese companies have agreed to spend a total of \$300 million in a deal with Abu Dhabi Ports.	Ports
Nairobi and Mombasa	471 km railway with freight and high speed passenger trains.	Railway
Egypt	Expansion of the Port of Alexandria by a Chinese company, 70 km extension of the railway network surrounding Cairo by China Railway Construction Corporation.	Ports and Railway
Djibouti	The port of Doraleh, built in two years by China Merchants Holdings International.	Ports
Ethiopia	750 km railway line connecting the new port with Addis Abeba, financed by Chinese EximBank and built by China Railway Group and CCECC.	Railway
Zambia	Renovation of TanZam, railway between Zambia and Tanzania, which will comprise a new line, built by CCECC with destination Mozambique via Malawi.	Railway
Russia	Russian Railways RZD and China Railway Corporation announced the railway line 'Eurasia', a \$118 billion project to be completed by 2026.	Railway
Belarus	Smolevichsky industrial park, on the outskirts of Minsk. The project, which will take 30 years to complete, costs between \$2 and \$5,5 billion, offered by the Chinese State Bank, Belarus and by Singapore and Russian investors.	Industry
Greece	During the economic crisis Chinese companies bought a majority share of the Piraeus port.	Ports
Serbia	Alibaba would like to build a logistic hub.	Logistics

Tabella 11 - Fonte: SRM su fonti varie

Pechino sta dimostrando di non sottovalutare le proprie carenze infrastrutturali pregresse e sta facendo di tutto per aumentare la qualità e la capillarità della propria rete di trasporti. La Cina sta perseguendo diversi obiettivi attraverso questa iniziativa: dall'internazionalizzazione delle proprie compagnie ad un aumento delle esportazioni, dal rafforzamento del renminbi (la valuta locale) al rafforzamento del proprio ruolo geopolitico, dalla riduzione attraverso l'export della sovrapproduzione ad una modernizzazione della propria cultura d'impresa.

Sud-est asiatico

Tra le aree che beneficeranno maggiormente degli investimenti legati alla BRI, c'è senz'altro il Sud-est asiatico. Le nazioni a sud della Cina stanno rapidamente passando dall'essere economie in via di sviluppo ad essere economie competitive, come dimostrano le stime di crescita oltremodo incoraggianti dei giganti della regione secondo i *Global Economic Prospects* della Banca Mondiale. L'Indonesia segna una crescita prevista per il 2018 del +5,3% del proprio PIL, mentre la vicina Thailandia registra un +3,6%. L'intera regione, esclusa la Cina, mostra stime di crescita del +5,3% per il nuovo anno, grazie soprattutto ad un aumento del 5,8% degli investimenti.⁵

Un progetto ferroviario ad alta velocità lungo 873 km punta a collegare i porti thailandesi al confine cinese, trasformando la provincia dello Yunnan nel crocevia tra l'estremo est e il resto del continente.⁶

Una delle nazioni con il tasso di crescita più alto è il Laos, che ha segnato un +7% di crescita nel 2016. Qui Pechino ha pianificato una ferrovia rapida lunga 418 km, con capolinea la capitale Vientiane, che quando sarà completata nel prossimo quinquennio sarà la più lunga e rapida nel paese. Il progetto da sei miliardi di dollari è finanziato da Bank of China. Impossibile per il Laos investire una tale somma di denaro, che rappresenta quasi la metà del proprio PIL⁷. In questo paese operano numerose compagnie multinazionali, attratte principalmente dal basso costo della forza lavoro.

Nella regione si concentrano molti degli sforzi della BRI. A sud del Laos, sulle coste della Cambogia, Pechino ha investito parecchio sul porto di Sihanoukville, la cui posizione strategica è fondamentale per il commercio nella regione. Sihanoukville verrà connessa alla capitale Phnom Penh da una nuova autostrada a quattro corsie e alcuni fondi cinesi hanno deciso di mettere 15 milioni di dollari nella modernizzazione

⁵ WORLD BANK (2018, gennaio), *Global Economic Prospects. Broad-Based Upturn but for How Long?* [<http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>].

⁶ THE STRAITS TIMES (2017, 14 maggio), *The trains and sea ports of One Belt, One Road, China's new Silk Road* [<http://www.straitstimes.com/asia/the-trains-and-sea-ports-of-one-belt-one-road-chinas-new-silk-road>].

⁷ SAIGAL K. (2017, 26 settembre), "Belt and Road: China fast-tracks southeast Asian infrastructure" in *Euromoney* [<https://www.euromoney.com/article/b14szy6vmn6bg1/belt-and-road-china-fast-tracks-southeast-asian-infrastructure>].

dell'aeroporto locale. L'area ha il potenziale di diventare un formicaio di attività arricchito da una "Zona Economica Speciale" a 12 km dal porto in cui operano già un centinaio di aziende cinesi.⁸

Le ZES sono infrastrutture che la Cina sta utilizzando molto in tutto il mondo nella pianificazione della nuova Via della Seta. Sta costruendo, in Malesia, un parco industriale nella città di Kuantan in cui si produrranno acciaio, alluminio e verrà trattato l'olio di palma. Questo tipo di aree industriali hanno particolare successo perché sono ben viste dai governi locali, che sono spesso inclusi in una partnership. Permettono di alleggerire la pressione fiscale sulle imprese, data la detassazione per l'export di prodotti fabbricati nelle aree interessate, includono le aziende locali e creano posti di lavoro per gli abitanti delle zone urbane. Nel caso specifico di Kuantan, ma anche in altri, alla creazione di ZES si accompagna il rafforzamento delle infrastrutture preesistenti. Il porto locale è in una zona facilmente raggiungibile, solo un giorno di navigazione da Singapore.⁹

L'ASEAN, l'organizzazione politica che raccoglie i paesi del Sud-est Asiatico, è il terzo partner commerciale della Cina e c'è chi ipotizza un sorpasso sull'UE nel futuro¹⁰. Secondo le stime il volume d'affari tra i due attori internazionali dovrebbe toccare il trilardo di dollari entro il 2020.

Asia centrale

Un'altra area strategica per il futuro della BRI, grazie alla sua posizione geografica di crocevia degli affari cinesi, è l'Asia Centrale. Le steppe offrono a Pechino enormi spazi politici e geografici per avvicinarsi alla Russia e all'Europa. I governi locali pur essendo spesso nell'orbita di Mosca sono aperti agli investimenti esteri e la Cina è uno stakeholder con molto da offrire. Uno dei progetti più interessanti in questo senso è l'interporto di Khorgos. Poteva sembrare una cattedrale nel deserto, ma il centro direzionale costato quasi 250 milioni di dollari e da completare entro il 2020, sta già facendo segnare dati di traffico competitivi. Khorgos è situato a ridosso del confine con la Cina, sotto le montagne Tianshan ed è un punto di transito fondamentale, dal momento che lo scarto delle rotaie tra la Cina e i paesi ex-URRS è differente ed è spesso necessario cambiare i vagoni. Dal centro direzionale, aperto nel 2011, passano 65 treni al mese, pari a 6.200 TEU mensili circa. Numeri destinati a crescere.

⁸ DE FREITAS G. (2017, 7 febbraio), "China-Backed Cambodian Deep-Water Port Emerges as BRI Focal Point" in *HKTDC Research* [<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/China-Backed-Cambodian-Deep-Water-Port-Emerges-as-BRI-Focal-Point/imn/en/1/1X3CGF8J/1X0ACZHM.htm>].

⁹ HKTDC RESEARCH (2017, 16 maggio), *Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park and Kuantan Port* [<http://hkmb.hktdc.com/en/1X0AA0CO/hktdc-research/Prospects-for-the-Malaysia-China-Kuantan-Industrial-Park-and-Kuantan-Port>].

¹⁰ LI X., YONGKE L. (2017, 28 novembre), "The Belt and Road Initiative and China's Southeast Asia Diplomacy" in *The Diplomat* [<https://thediplomat.com/2017/11/the-belt-and-road-initiative-and-chinas-southeast-asia-diplomacy/>].

Non avendo porti oceanici, il grosso degli investimenti legati alla BRI in Kazakhstan sono sulle ferrovie. Il progetto più ambizioso in tal senso è quello legato alla ferrovia Zhezkazgan-Beyneu, costato 1,2 miliardi di dollari. Lunga 1.200 km e inaugurata nel 2014, questa linea connette il cuore geografico del paese al Mar Caspio. Sullo specchio d'acqua centro-asiatico si concentrano altri investimenti, in particolare nei porti di Kuryk (280 milioni di dollari) e Aktau (121 milioni), città vicine al confine con il Turkmenistan e con la Russia alla sponda opposta.

La crescente influenza della Cina nella regione sta parzialmente eclissando l'importanza storica della Russia in Asia Centrale.

Nel 2016 gli investimenti diretti di Pechino sono stati pari a 961 milioni di dollari in Kazakhstan e 301 milioni in Kyrgyzstan. La quota di beni scambiati con Cina è tra il 15 e il 30% in tutti i paesi dell'area.

Con l'avanzamento della BRI si può solo pensare che questi numeri andranno crescendo rapidamente. Pechino ha inondato le steppe, in cui spesso le normative interne sono di ostacolo agli investimenti esteri, con finanziamenti strategici tesi a migliorarne le infrastrutture. Una tassa di pedaggio costosa ma fondamentale nel viaggio delle merci verso la Russia e l'Europa.

Medio Oriente e Africa

Uno dei crocevia più importanti della *Belt and Road Initiative* è il porto di Gwadar, in Pakistan. Situato in una regione ad elevato rischio di sicurezza, dato il rischio terrorismo nel paese, è una delle vere scommesse della Cina che ha investito nel porto e nelle infrastrutture ad esso connesse (aeroporto e autostrade) 1,6 miliardi di dollari¹¹. L'obiettivo è fare dello scalo un porto ad acque profonde per ospitare navi più grandi lungo il percorso verso lo stretto di Aden e il Canale di Suez. Gli investimenti su Gwadar rientrano nel Corridoio Economico Cina-Pakistan, il cui valore totale si aggira sui 70 miliardi di dollari, che termina nella città di Kashgar, nella regione cinese dello Xinjiang.

Il coinvolgimento del Pakistan è una delle ragioni per cui l'India è tra gli scettici sulla *Belt and Road Initiative*. Un'altra ragione per la tiepida ostilità di Nuova Delhi sono le ambizioni di allargamento della sfera di influenza economica del Governo.

Vicino al Pakistan, un paese che sta acquistando sempre più importanza per la BRI è l'Iran. Passaggio obbligato della Via della Seta, la nazione discendente dall'antica Persia ha mantenuto ottimi rapporti con Pechino durante il periodo delle sanzioni.

¹¹ CHANG L. (2015, 12 novembre), "Chinese firm to develop SEZ in Gwadar" in *China Daily USA* [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2015-11/12/content_22441296.htm].

Ora che queste si sono alleggerite, Teheran ha riaperto le sue porte al commercio internazionale. Nel febbraio 2017 è arrivato il primo treno merci diretto dalla Cina, mentre pochi mesi dopo la China Export-Import Bank ha finanziato con 1,5 miliardi di dollari l'elettrificazione della linea ferroviaria Teheran – Mashhad, lunga 926 km¹². L'obiettivo è investire ulteriori 9 miliardi di dollari in altri progetti nel campo delle infrastrutture e dell'energia.

Avvicinandosi all'Europa, anche la Turchia ha ricevuto numerosi finanziamenti per migliorare le proprie opere.

Sul piano ferroviario, la città di Kars vicina al confine con l'Armenia, è il capolinea di un tracciato ferroviario che parte dalla capitale dell'Azerbaijan Baku, tagliando di 7.000 km la rotta dalla Cina all'Europa. Lunga 838 km, questa linea che attraversa anche la Georgia è stata prevalentemente finanziata dai fondi petroliferi azeri, e presenta anche un'estensione che collega Kars ad Edirne con treni ad alta velocità, costata 30 miliardi di dollari.

Sul Bosforo si concentrano altri grandi progetti infrastrutturali legati alla BRI: il tunnel ferroviario di Marmaray e il terzo ponte sullo stretto, il Tavuz Sultan Selim Bridge¹³. La posizione costiera della Turchia ne fa uno scalo obbligato anche per la Via marittima della Seta.

Un consorzio di tre compagnie cinesi, COSCO Pacific, China Merchants Holdings International e CIC Capital, ha acquistato la quota di maggioranza (65%, per 940 milioni di dollari) del porto strategico di Kumport, sulla sponda europea di Istanbul¹⁴.

Anche la penisola arabica viene toccata dalla BRI. Cinque compagnie cinesi si sono unite per finanziare con 300 milioni di dollari i porti di Abu Dhabi. L'accordo comprende una Zona di Libero Scambio di 2,2 km quadrati nei pressi del porto di Khalifa, negli Emirati Arabi Uniti¹⁵.

Cambiando continente, l'interesse della Cina in Africa è noto. Pechino sta riempiendo gli spazi lasciati dalle ex potenze coloniali europee, senza cercare di influire troppo nei processi politici ma ottenendo importanti concessioni dai governi locali in tema di sfruttamento delle risorse. Per interesse economico, non per gentile concessione, questi accordi sono accompagnati da investimenti in infrastrutture.

¹² SHEPARD W. (2017, 31 ottobre), "Iran: The Place Where The World's Rail Industry Goes To Feast" in *Forbes* [<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/10/31/iran-the-place-where-the-worlds-rail-industry-goes-to-feast/#-300d2c111ebf>].

¹³ PARLAR DAL E. (2017, 15 novembre), "'Belt and Road' project: China's new vision and Turkey" in *Anadolu Agency* [<http://aa.com.tr/en/analysis-news/analysis-belt-and-road-project-chinas-new-vision-and-turkey/965994>].

¹⁴ INVEST IN TURKEY (2015, 28 settembre), *News from Turkey: Chinese consortium buys into Turkish port with USD 940 million investment* [<http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/news/Pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx>].

¹⁵ CRABTREE J. (2017, 31 luglio), "China's \$300 million investment in Abu Dhabi Ports is a 'milestone'" in *CNBC* [<https://www.cnbc.com/2017/07/31/china-300-million-investment-in-abu-dhabi-ports-is-a-milestone.html>].

Sulla costa africana dell'oceano Indiano, la Cina ha finanziato nel quadro di One Belt One Road una ferrovia lunga 471 km tra Nairobi e Mombasa, con treni merci e passeggeri ad alta velocità. Un'altra zona fondamentale per gli interessi cinesi nel continente è l'Egitto, in particolare il Canale di Suez. Una compagnia cinese ha siglato un accordo per l'ampliamento del porto di Alessandria, mentre la China Railway Construction Corporation ha ottenuto l'incarico di allungare di 70 km la rete ferroviaria nei dintorni del Cairo¹⁶. Altri progetti di investitori nella regione, spesso in partnership con attori locali, sono il porto di Doraleh, in Gibuti, costruito in due anni da China Merchants Holdings International, e la linea ferroviaria che collega il nuovo scalo con Addis Abeba, in Etiopia. La nuova ferrovia, lunga 750 km, è finanziata dalla cinese EximBank e costruita da China Railway Group e CCECC. Per il futuro, uno dei paesi da tenere d'occhio è lo Zambia, in cui dovrebbe essere rinnovata la TanZam, la ferrovia che collega il paese alla Tanzania e in cui è in progetto una nuova linea, sempre costruita da CCECC, con destinazione Mozambico, via Malawi.

Russia ed Europa

La Russia, nonostante i rapporti commerciali con l'Europa non siano ottimi, è uno dei passaggi obbligati nel lungo percorso di molte merci dall'Oriente all'Occidente, e viceversa. Nonostante Mosca voglia spesso essere protagonista in politica estera, si è di buon grado aggiunta agli attori della *Belt and Road Initiative*. Nello scorso agosto le ferrovie russe RZD e China Railway Corporation hanno annunciato la linea ferroviaria "Eurasia", dal costo di 118 miliardi di dollari e da completarsi entro il 2026. La linea connetterebbe Berlino ad Urumqi, nello Xinjiang, passando in gran parte per la Russia. Parte del progetto dovrebbe comprendere la linea Mosca-Kazan per connettere la capitale alla città sulle rive del Volga. Il condizionale è d'obbligo, perché ci sono dubbi sul costo di 30 miliardi di dollari della linea, che resta al momento congelata. La China Development Bank avrebbe offerto 7 miliardi di dollari per finanziare la ferrovia, aggiungendo 900 milioni per la tratta Mosca-Nizhny Novgorod e un miliardo per quella Nizhny Novgorod-Kazan, ma secondo RZD il tasso di interesse richiesto dall'istituto finanziario cinese è troppo alto¹⁷.

È andata invece a buon fine la costruzione del parco industriale di Smolevichsky, nella periferia di Minsk, in Bielorussia. Il progetto, che dovrebbe essere completato nei prossimi 30 anni, costa tra i 2 e i 5,5 miliardi di dollari, offerti dalla Banca di Stato Cinese, in parte dalla Bielorussia e anche da investitori di Singapore e russi.

¹⁶ BREUER J. (2017, luglio), "Two belts, One Road? The role of Africa in china's Belt & Road initiative" in *Blickwechsel*, Stiftung Asienhaus, Colonia [https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf].

¹⁷ TRICKETT N. (2017, 20 ottobre), "The Gordian Rail Tie: Russia's Mythic Belt and Road Cooperation" in *The Diplomat* [<https://thediplomat.com/2017/10/the-gordian-rail-tie-russias-mythic-belt-and-road-cooperation/>].

Il parco industriale, che dovrebbe dare lavoro a circa 120.000 persone, sarà un hub per l'elettronica, la biologia, la chimica e l'ingegneria, con il fine di esportare i prodotti finiti in Europa.

Il vecchio continente, nella corsa alla *Belt and Road Initiative*, non sta a guardare. Le compagnie cinesi durante la crisi economica si sono aggiudicate una quota di maggioranza nel porto ateniese del Pireo e hanno pronti investimenti in tutti i Balcani. Sebbene la proposta di una modernizzazione della linea ferroviaria tra Belgrado e Budapest sia naufragata, anche a causa dello scarso interesse dell'UE, sulla capitale serba ha messo gli occhi il gigante dell'e-commerce Alibaba, che vorrebbe costruirvi un centro logistico. Sempre in Serbia, il colosso cinese dell'acciaio Hesteel ha rilevato la miniera di Smederevo, inaugurata personalmente da Xi Jinping.

Anche l'Europa occidentale, destinazione delle esportazioni e si spera origine delle importazioni verso la Cina, trae vantaggio dalla BRI. I porti e le linee ferroviarie italiane, che richiedono una profonda modernizzazione, possono essere fondamentali per collegare le merci in arrivo dal Mediterraneo al nord del continente. Il Presidente francese Macron, in visita quest'anno nella città di Xian oltre la muraglia, ha dato segnali di apertura incoraggianti verso l'iniziativa, mentre la Germania è già destinazione di punta dei convogli ferroviari diretti verso l'Europa. Anche Londra, che ha inaugurato il primo treno merci diretto verso la Cina, è in cerca di nuove sponde in seguito alla Brexit e Pechino potrebbe essere tra i primi firmatari di un eventuale nuovo accordo di libero scambio.

BRI, il ruolo di Hong Kong

Geografia, crescita e internazionalizzazione

All'interno dello scenario della BRI, Hong Kong riveste un ruolo di primaria importanza per investitori, intermediari e *project-owner*. La prossimità geografica con la Cina e le ottime connessioni con tutte le principali città della terraferma rendono l'ex colonia britannica un gateway ideale per lo sviluppo di progetti sia nel territorio del gigante asiatico sia in tutta l'area coinvolta dal progetto BRI.

La Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong rappresenta oggi la sesta economia commerciale al mondo: con un interscambio nel 2016 di 974 miliardi di dollari,¹⁸ registra nel periodo gennaio-settembre 2017 una crescita del PIL pari al 3,9%.¹⁹

¹⁸ FUOCHI R. (2017), "Hong Kong: partner ideale per cogliere le opportunità offerte dall'iniziativa Belt and Road", relazione tenuta alla *Genoa Shipping Week* il 30 giugno 2017 [http://www.gsweek.it/wp-content/uploads/05_FUOCHI.pdf].

¹⁹ INFOMERCATIESTERI (2018, 12 marzo), *Quadro macroeconomico (Hong Kong)* [http://www.infomercatiesteri.it/quadro_macroeconomico.php?id_paesi=127].

Il 62% del flusso di investimenti cinesi esteri passa da qui e la città è scelta sempre più spesso come *headquarter* da multinazionali, Camere di commercio internazionali, società di consulenza, media e servizi.

Finanza e fiscalità per la BRI

Membro dell'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), Hong Kong, oltre ad essere una delle principali piazze finanziarie del mondo, è il secondo centro asiatico di *private equity*.²⁰

Grazie alla forte esperienza nell'assistenza a imprese cinesi continentali, internazionali, istituti di credito e fondi privati, possono essere strutturati e finanziati numerosi progetti di partenariato pubblico-privato relativi a porti, autostrade e centrali elettriche nell'intera area interessata da BRI. Le oltre 150 banche internazionali e locali presenti in loco, di cui 70 tra le prime 100 al mondo, sono tutte attive nei prestiti ad imprese, prestiti sindacati e nel finanziamento di progetti nella regione.

La Borsa, l'ottavo mercato azionario mondiale in termini di capitalizzazione e uno dei primi tre mercati di IPO al mondo, è un canale di raccolta di risorse ottimale per progetti di sviluppo nuovi o in corso.

La Regione Amministrativa Speciale è infine caratterizzata da una fiscalità semplice e contenuta, e dal libero scambio e la valuta, il dollaro di Hong Kong, è sempre più scambiata al mondo.

Infrastrutture all'avanguardia

In termini infrastrutturali, Hong Kong presenta servizi di eccellenza assoluta. La Regione è posizionata al 1° posto nella classifica "Competitività delle infrastrutture" del 2016-2017 del World Economic Forum.²¹

L'aeroporto merci, nel 2016, si è collocato al primo posto per il cargo aereo con 4,52 milioni di tonnellate ed è scalato da 100 compagnie aeree che servono 190 destinazioni. Il porto commerciale è uno dei più trafficati ed efficienti al mondo con 24 milioni di TEUS movimentati e 340 linee di navigazione container alla settimana per 470 destinazioni (2016). La rete autostradale è di primo livello e ha visto il completamento nel 2017 dell'Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge, uno dei più grandi progetti infrastrutturali al mondo.²² La capillare rete ferroviaria è interessata dall'imminente completamento del Terminal ferroviario West Kowloon, che con un'area complessiva di 38mila mq e

²⁰ <https://beltandroad.hktdc.com/en/hong-kong-advantage>

²¹ FUOCHI R. (2017), *op. cit.*

²² BORGATTI C. (2017, 30 novembre), "Il ponte Hong Kong-Zhuhai-Macao è completato" in *Strade & Autostrade* [<http://www.stradeeautostrade.it/ponti-e-viadotti/il-ponte-hong-kong-zhuhai-macao-e-completato/>].

15 linee ad alta velocità, che collegheranno Hong Kong a Pechino e al resto della Cina, sarà la più grande stazione ferroviaria sotterranea al mondo.²³

Servizi alle imprese e assistenza legale

I Consulenti di servizi di contabilità, assicurazioni, *due diligence*, fiscalità e management attivi ad Hong Kong hanno una vasta esperienza di collaborazione con investitori globali, istituti di credito e soggetti del settore pubblico, nella valutazione dell'ingresso nel mercato, finanza aziendale e strutturazione delle transazioni, *corporate governance* e consulenza fiscale, conformità e auditing, valutazione e assegnazione del rischio. La Regione ospita circa 850 studi legali locali e oltre 70 studi legali internazionali. I consulenti legali hanno familiarità con il panorama legale e normativo di diversi paesi in tutto il mondo e possono svolgere un ruolo chiave nello sviluppo di BRI.

In aggiunta, Hong Kong, è caratterizzata da un sistema di common law affidabile e da un sistema giudiziario indipendente ed è, da sempre, un centro estremamente reputato per la risoluzione delle controversie. Non a caso l'Hong Kong International Arbitration Centre è la sede di arbitrato preferita al di fuori dell'Europa.²⁴

Supporti istituzionali per BRI

Hong Kong Trade Development Council fornisce informazioni e facilita le opportunità legate al progetto BRI attraverso la propria rete globale di 46 uffici e l'esperienza nell'organizzazione di alcune delle principali fiere del mondo e degli eventi di promozione dei servizi. Attraverso l'Infrastructure Financing Facilitation Office, l'autorità monetaria di Hong Kong svolge un ruolo chiave facilitando gli incontri fra i settori pubblico e privato. Gli obiettivi sono lo scambio di informazioni e la condivisione di esperienze al fine di facilitare flussi di investimento più efficienti e sostenibili nei paesi Belt and Road.²⁵

Nel 2017 Hong Kong ha ospitato il Belt and Road Summit che ha riunito oltre 3.000 alti funzionari governativi, rappresentanti di istituzioni internazionali, leader aziendali ed esperti del settore provenienti da Paesi coinvolti nel progetto BRI. L'evento, che ha analizzato 70 progetti, è stato focalizzato sulla cooperazione multilaterale e sulla possibilità di esplorare nuove opportunità di investimento.²⁶

²³ <https://www.thingsiliketoday.com/west-kowloon-station-hong-kong/>

²⁴ SCHOOL OF INTERNATIONAL ARBITRATION, QUEEN MARY UNIVERSITY OF LONDON (2015, ottobre), *International Arbitration Survey: The Evolution of International Arbitration*.

²⁵ <https://beltandroad.hktdc.com/en/hong-kong-advantage>

²⁶ http://www.beltandroadsummit.hk/en/information_centre/about_bars.html

Gli investitori pubblici

È più che mai complesso fare una distinzione netta tra investimenti pubblici e privati in un'opera faraonica come la *Belt and Road Initiative*. Lo è ancora di più se si considera che in Cina e in molte altre nazioni coinvolte, la divisione tra pubblico e privato è un concetto sfuocato, con diverse sfumature e attori che spesso si sovrappongono. Uno dei maggiori scommettitori su questo progetto è senz'altro la AIIB, la Asian Infrastructure Investment Bank creata nel 2015, proprio con il fine di partecipare ad investimenti infrastrutturali. Lanciata dalla Cina, ad oggi conta 57 membri, tra cui molte nazioni europee, asiatiche e dell'Oceania.

Tra i fondi asiatici coinvolti a cui contribuiscono gli stati nazionali c'è l'Asian Development Bank, creata negli anni '60 per finanziare progetti infrastrutturali nel continente e nel Pacifico. Tra gli organismi para-statali interessati c'è anche la New Development Bank, la cosiddetta "banca dei BRICS" con sede in Brasile e in cui convergono i fondi dei mercati emergenti.

È invece creato *ad hoc* il Silk Road Fund, lanciato da Xi Jinping e di proprietà della Export-Import Bank of China, dell'Amministrazione di Stato per gli Scambi Esteri, della China Investment Corporation e della China Development Bank. Il fondo è direttamente sotto la supervisione della Bank of China ed è primo finanziatore di molti progetti infrastrutturali, dalla ferrovia Mombasa-Nairobi alle dighe costruite in Pakistan come opere collaterali del Corridoio Economico.

Molti progetti in Cina sono finanziati dalla China Development Bank, il braccio semi-governativo che finanzia le opere infrastrutturali nel paese. Ha un simile status la Export-Import Bank of China, che però si concentra di più sui servizi finanziari legati al commercio internazionale. I servizi di assicurazione sulle esportazioni e il credito sono invece garantiti dalla Sinosure, legata alla Export-Import Bank of China.

Altre banche di investimento pubbliche nei paesi dell'Asia centrale e altrove hanno finanziato parte delle opere legate alla *Belt and Road Initiative*.

Gli investitori privati

È stato calcolato che quasi il 90% degli investimenti nella nuova Via della Seta provengono da attori statali o legati al settore pubblico. Quella di trovare investimenti privati è una delle più grandi sfide. Da un lato, per la natura dell'opera che comprende numerose infrastrutture dai costi elevati e dal ritorno economico non immediato e tutt'altro che scontato.

Dall'altro, perché i costi dei vari progetti sono talmente faraonici che pochi attori privati dispongono di un simile livello di liquidità o, semplicemente, possono permettersi di correre il rischio.

Alcuni attori privati, però, ci sono e hanno scommesso sulla BRI. Inutile dire che molti di questi sono cinesi e godono di benefici legati all'economia non propriamente di libero mercato presente nella nazione. Molte aziende tecnologiche e di *smartphone* hanno aderito con entusiasmo all'iniziativa e stanno valutando di spostare la produzione in paesi dalla manodopera più economica per aumentare i propri margini. Anche il settore locale del *real estate* ha intuito i possibili benefici, tuttavia la parte del leone la fanno ovviamente le compagnie di costruzione delle infrastrutture, di logistica e i *contractors*.

Tra quelli già citati, China Merchants Holdings International (CMHI), il più grande operatore portuale della nazione, che controlla la quota di maggioranza di 29 porti all'estero. Al suo fianco, pur con interessi anche sul commercio via terra, c'è COSCO, che insieme a CMHI è proprietaria del Pireo, dello scalo turco di Kumpart e che detiene la maggioranza dell'interporto di Khorgos. Già solo a leggere questi nomi ci si può fare un'idea del potere e dell'importanza di questa azienda.

Le compagnie cinesi attive nel trasporto ferroviario sono invece China Railway Group (CREC) e China Railway Construction Corporation (CRCC). CRCC è coinvolta in 111 progetti in oltre 37 paesi per un valore di 15 miliardi di dollari, mentre CREC è la seconda compagnia al mondo per quantità di appalti (CRCC è terza).

Tra le aziende estere che hanno investito nella nuova Via della Seta c'è DP World, il quinto operatore di porti al mondo, con le mani su oltre 77 terminal marittimi e terrestri. Molti di questi sono cruciali per l'iniziativa, dall'interporto di Khorgos a quello di Aktau in Kazakhstan fino al porto di Baku in Azerbaijan. I creatori della zona franca di Jebel Ali a Dubai vogliono esportare questo modello in tutto il mondo e ritengono che la BRI offra un'opportunità per la creazione di aree produttive e commerciali a bassa tassazione.

Tra le compagnie occidentali coinvolte, ce n'è una che sorprende. HP, il gigante informatico, è stata tra i promotori dei treni diretti dalla Cina all'Europa. La necessità di importare prodotti tecnologici dall'Asia ha portato alla prima linea diretta tra Chongqing a Duisburg.

Non è invece una sorpresa il grande interesse di DHL, leader della logistica mondiale. La compagnia tedesca è stata uno dei grandi sponsor e dei primi clienti della Belt and Road fin dal lancio dell'iniziativa. Grande sostenitrice del trasporto intermodale, DHL è stata pioniera nell'utilizzare numerose delle rotte offerte dalla BRI per connettere Asia ed Europa.

Conclusioni

Risulta complicato trovare paragoni storici che siano in grado di raccontare l'immensità di finanziamenti necessari per portare a termine un progetto faraonico come la *Belt and Road Initiative*. La ricerca di fondi, in particolar modo le partnership con il settore privato, è la più grande sfida per questa iniziativa. Il governo cinese sta puntando tutto il proprio *soft power* e la sua influenza geopolitica per trovare fondi da dedicare all'iniziativa, tuttavia rimane al momento, nelle sue varie ramificazioni, il primo investitore nella BRI.

Se i costi sono elevati, lo sono anche i benefici. Molte aree del mondo in via di sviluppo o con collegamenti limitati verso l'esterno stanno trovando nuova linfa e risorse nei piani infrastrutturali legati alla nuova Via della Seta. L'Africa può trovare nuovo slancio nella costruzione di nuove ferrovie, l'Asia Centrale sta diventando cuore del trasporto intermodale e il Sud Est Asiatico verrà sostenuto nella propria crescita dall'allargamento dei propri porti e dalle linee ad alta velocità. L'Europa non può stare a guardare ed essere consumatore passivo delle merci in arrivo dalla Cina, ma deve fare la propria parte e smettere di guardare Pechino con sospetto. In un mondo sempre più globale è diventato inevitabile confrontarsi con la potenza economica cinese. Sebbene a molti possa fare paura, soprattutto per i costi sociali che la concorrenza con una manodopera più economica, è necessario che l'occidente si esponga e faccia la propria parte, puntando alla reciprocità nel commercio con l'oriente. I benefici si tradurranno presto in nuovi investimenti incrociati, nell'apertura di nuove imprese e di Zone Economiche Speciali, in infrastrutture moderne che taglieranno drasticamente i tempi di percorrenza delle persone e delle merci e nella possibilità di esportare i beni europei oltre la muraglia.

La sfida non è delle più semplici e richiede pianificazione, oculatezza politica e capacità di fare squadra, ma ignorare o peggio ostacolare un progetto come la *Belt and Road Initiative* è un lusso che il vecchio continente non si può più permettere.

Appendice

PIL e stime di crescita nei paesi BRI

Country	GDP (\$bn, 2017)	% growth (2018-2020)		GDP (\$bn, 2017)	% growth (2018-2020)
East Asia			South Asia		
China	11.937,6	6,3	Afghanistan	21,1	3,5
Mongolia	10,9	4,7	Bangladesh	250,0	7,0
South East Asia			Bhutan	2,3	11,1
Brunei Darussalam	12,0	6,1	India	2.439,0	7,7
Cambodia	22,3	6,7	Maldives	4,5	4,8
Indonesia	1.010,9	5,4	Nepal	24,1	4,2
Malaysia	309,9	4,8	Pakistan	278,9	n/a
Myanmar	67,0	7,5	Sri Lanka	83,6	4,9
Philippines	321,2	6,8	Europe		
Singapore	305,8	2,6	Albania	13,0	3,8
Thailand	437,8	3,3	Armenia	11,0	3,0
Timor-Leste	2,7	5,8	Azerbaijan	39,2	2,3
Vietnam	216,0	6,2	Belarus	52,8	2,7
Central Asia			Bosnia and Herzegovina	17,5	1,0
Kazakhstan	156,2	2,9	Bulgaria	56,0	2,9
Kyrgyz Republic	7,1	4,7	Croatia	53,5	2,5
Tajikistan	7,2	4,0	Czech Republic	209,7	2,4
Turkmenistan	41,7	5,5	Estonia	25,7	3,2
Uzbekistan	67,5	6,0	Georgia	15,2	4,5
MENA			Hungary	132,0	2,9
Bahrain	33,9	1,9	Latvia	30,2	3,5
Egypt *	332,3	5,2	Lithuania	46,7	3,4
Islamic Republic of Iran	427,7	3,9	FYR Macedonia	11,4	3,4
Iraq	192,7	2,2	Moldova	7,9	3,8
Israel	348,0	3,1	Montenegro	4,4	2,6
Jordan	40,5	2,7	Poland	510,0	3,1
Kuwait	118,3	3,8	Romania	204,9	3,8
Lebanon	52,7	2,3	Russia	1.469,3	1,5
Oman	71,9	2,9	Serbia	39,4	3,7
Qatar	166,3	2,9	Slovak Republic	95,0	3,7
Saudi Arabia	678,5	1,5	Slovenia	48,1	2,1
Syria	n/a		Turkey	841,2	3,5
United Arab Emirates	378,7	3,2	Ukraine	104,1	3,5
Yemen	25,7	9,8			

Tabella I - Fonte: SRM su dati FMI

PIL e stime di crescita nei paesi BRI

Country	FDI (\$m, 2016)	% growth (average 2010-2016)		FDI (\$m, 2016)	% growth (average 2010-2016)
East Asia			South Asia		
China	1.354.404	16,3	Afghanistan	1.361	6,6
Mongolia	12.980	30,1	Bangladesh	14.539	15,9
South East Asia			Bhutan	171	36,2
Brunei Darussalam	5.739	7,7	India	318.502	9,5
Cambodia	16.656	35,2	Maldives	3.216	20,3
Indonesia	234.961	12,6	Nepal	653	31,0
Malaysia	121.621	7,1	Pakistan	39.017	12,4
Myanmar	22.666	18,9	Sri Lanka	9.745	8,3
Philippines	64.249	16,1	Europe		
Singapore	1.096.320	11,9	Albania	4.987	7,1
Thailand	188.651	8,9	Armenia	4.633	4,0
Timor-Leste	346	16,1	Azerbaijan	26.683	21,0
Vietnam	115.391	13,0	Belarus	18.970	12,4
Central Asia			Bosnia and Herzegovina	6.848	0,1
Kazakhstan	129.773	9,4	Bulgaria	42.165	-2,0
Kyrgyzstan	5.102	20,5	Croatia	27.645	-2,3
Tajikistan	2.399	12,4	Czechoslovakia	na	na
Turkmenistan	36.241	20,7	Estonia	19.193	3,2
Uzbekistan	8.957	14,3	Georgia	14.109	9,6
MENA			Hungary	77.721	-2,8
Bahrain	28.606	10,7	Latvia	14.253	3,3
Egypt	102.324	6,4	Lithuania	13.773	0,9
Iran (Islamic Republic of)	48.469	9,8	Montenegro	4.663	1,9
Iraq	9.498	10,3	Poland	185.903	2,3
Israel	112.701	10,5	Republic of Moldova	3.581	3,8
Jordan	32.148	6,5	Romania	71.804	0,6
Kuwait	14.260	5,8	Russian Federation	379.035	3,7
Lebanon	61.019	6,0	Serbia	30.345	5,8
Oman	18.548	4,7	Slovakia	41.615	-3,0
Qatar	33.943	4,1	Slovenia	12.731	1,8
Saudi Arabia	231.502	6,7	TFYR of Macedonia	5.016	1,8
Syrian Arab Republic	10.743	3,6	Turkey	132.882	1,8
United Arab Emirates	117.944	11,5	Ukraine	48.385	1,8
Yemen	2.865	-6,5			

Tabella II - Fonte: SRM su dati UnctadStat

maritime
economy