



**Università  
di Genova**

DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE

Corso di Laurea Magistrale in:

AMMINISTRAZIONE E POLITICHE PUBBLICHE

**Uno studio del potenziale commerciale della Cina e del  
Paesi lungo One Belt One Road**

FINANZA REGIONALE E DEGLI ENTI LOCALI

Relatore

*Chiar.mo Prof. LUCA GANDULLIA*

Candidata

*JIAYI ZHAO* ZHAO JIAYI

**ANNO ACCADEMICO 2021/2022**

# INDICE

<b>Sommario</b> .....	<b>IV</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>V</b>
<b>Capitolo I – Introduzione</b> .....	<b>1</b>
1.1 Il contesto di ricerca.....	1
1.2 Il significato di ricerca .....	2
1.3 Revisione delle letterature .....	3
1.3.1 Ricerca rilevante in altri paesi .....	3
1.3.2 Ricerca rilevante in Cina .....	6
1.3.3 Sintesi di ricerca .....	9
1.4 Contenuto dello studio .....	9
1.5 Punti di debolezza di questa ricerca di tesi .....	10
<b>Capitolo II – Definizione concettuale e fondamenti teorici</b> .....	<b>11</b>
2.1 Definizione dei concetti rilevanti.....	11
2.1.1 Iniziativa "One Belt One Road" .....	11
2.1.2 Definizione dei Paesi lungo "One Belt One Road" .....	11
2.2 Basi teoriche dello studio.....	12
2.2.1 Teoria del commercio internazionale .....	12
2.2.2 Teoria dell'integrazione regionale .....	14
2.2.3 Teoria dell'unione doganale.....	16
2.2.4 Potenziale commerciale.....	16
<b>Capitolo III – Analisi della situazione attuale nei Paesi lungo la Belt and Road</b> .....	<b>18</b>
3.1 Analisi dello stato di sviluppo dei Paesi lungo la Belt and Road .....	18

3.1.1	Panoramica economica generale dei Paesi lungo la Belt and Road .....	18
3.1.2	Caratteristiche di sviluppo dell'infrastruttura .....	20
3.1.3	Finanziamenti diversificati per sostenere lo sviluppo dei Paesi lungo la Belt and Road.....	22
3.2	Analisi della dotazione di risorse dei paesi lungo la Belt and Road.....	23
<b>Capitolo IV – Analisi dell'attuale situazione commerciale tra la Cina e i Paesi della Belt and Road .....</b>		<b>28</b>
4.1	Cambiamenti nel commercio tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road .....	28
4.1.1	Variazioni del volume totale del commercio.....	28
4.1.2	Variazioni delle importazioni e delle esportazioni della Cina verso i Paesi della Belt and Road .....	30
4.2	Cambiamenti nella struttura regionale delle importazioni e delle esportazioni della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road .....	34
4.2.1	Cambiamenti nella struttura regionale delle importazioni .....	34
4.2.2	Cambiamenti nella struttura regionale delle esportazioni .....	36
4.3	Analisi della struttura del commercio tra la Cina e i paesi lungo la Belt and Road .....	38
4.4	Analisi dell'integrazione commerciale della Cina con i paesi lungo la Belt and Road .....	40
<b>Capitolo V - Analisi del potenziale commerciale bilaterale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road.....</b>		<b>45</b>
5.1	Metodologia di calcolo del potenziale commerciale .....	45
5.2	Classificazione dei tipi di potenziale commerciale.....	46
5.3	Analisi del potenziale commerciale.....	47
<b>Capitolo VI – Fattori che influenzano il potenziale commerciale.....</b>		<b>50</b>
6.1	Distanza geografica.....	50
6.2	Dimensione economica.....	51

6.3	Fluttuazioni del tasso di cambio .....	52
6.4	Sostegno finanziario .....	52
6.5	Accordi commerciali regionali .....	53
<b>Capitolo VII – Conclusioni e suggerimenti.....</b>		<b>55</b>
7.1	Conclusioni .....	55
7.2	Suggerimenti.....	57

## **Bibliografia**

## **Sitografia**

## Sommario

Nel 2013 il governo cinese ha proposto un'iniziativa di sviluppo nazionale a medio e lungo termine, la "Belt and Road". La "Belt and Road" è una combinazione della "Cintura economica della Via della Seta" e della "Via della Seta marittima del XXI secolo", che mira a rafforzare la cooperazione tra la Cina e i Paesi e le regioni limitrofi, a promuovere la formazione di un modello di apertura globale nella regione euroasiatica. Il fulcro e il fondamento della costruzione della "Belt and Road" risiedono nel rafforzamento degli scambi economici e commerciali, nel potenziamento della cooperazione bilaterale, nella realizzazione di scambi e cooperazioni profondi e multidirezionali, nella promozione attiva e nella firma di una serie di accordi di cooperazione commerciale e nella rimozione degli ostacoli allo sviluppo del commercio. Qual è dunque lo sviluppo del commercio tra la Cina e i Paesi lungo la "Belt and Road"? Qual è il potenziale del commercio? Lo studio di queste domande arricchirà e migliorerà la connotazione dell'iniziativa "One Belt One Road", promuovendo e accelerando l'attuazione dell'iniziativa.

Su questa base, la tesi analizza innanzitutto lo sviluppo dinamico del commercio bilaterale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road sulla base della letteratura teorica pertinente; misura il potenziale del commercio di importazione e di esportazione tra la Cina e i Paesi lungo il percorso e analizza il suo potenziale commerciale sia dal punto di vista generale che regionale.

## **Abstract**

In 2013, the Chinese government proposed a medium- and long-term national development initiative, the 'Belt and Road'. The 'Belt and Road' is a combination of the 'Silk Road Economic Belt' and the '21st Century Maritime Silk Road', which aims to strengthen cooperation between China and its neighbouring countries and regions, to promote the formation of a model of global openness in the Eurasian region. The core and foundation of the construction of the 'Belt and Road' lies in strengthening economic and trade exchanges, enhancing bilateral cooperation, realising deep and multi-directional exchanges and cooperation, actively promoting and signing a series of trade cooperation agreements and removing obstacles to trade development. So what is the development of trade between China and the countries along the Belt and Road? What is the potential for trade? Studying these questions will enrich and enhance the connotation of the Belt and Road Initiative, promoting and accelerating its implementation.

On this basis, the thesis first analyses the dynamic development of bilateral trade between China and the countries along the "Belt and Road" based on relevant theoretical literature; it measures the potential of import and export trade between China and the countries along the route, and analyses its trade potential from both general and regional perspectives.

# Capitolo I

## Introduzione

### 1.1 Il contesto di ricerca

L'attuale panorama politico ed economico mondiale sta cambiando rapidamente e il panorama economico e commerciale internazionale sta subendo enormi cambiamenti e mostra una moderna tendenza alla diversificazione. Attualmente, lo sviluppo economico della Cina si trova ad affrontare pressioni sia interne che internazionali. Nel mondo, lo sviluppo economico è entrato in una fase di recessione e la lenta ripresa dal declino del commercio globale totale dopo la pandemia ha causato un aumento del protezionismo commerciale, con gli Stati Uniti e altri paesi sviluppati che tentano di modificare le attuali regole del commercio internazionale per formare una protezione del commercio regionale aumentando le soglie di accesso al mercato come condizione, il che non favorisce lo sviluppo del commercio estero della Cina, mentre l'attrito commerciale tra la Cina e gli Stati Uniti si sta intensificando, con guerre commerciali che causano un calo del volume del commercio tra la Cina e gli Stati Uniti, ed è urgente trovare nuovi canali commerciali. Il rallentamento della crescita economica cinese ha indebolito il ruolo del commercio estero come uno dei tre principali motori dello sviluppo economico e la promozione della ristrutturazione industriale e delle riforme strutturali è diventata una nuova forza trainante dello sviluppo economico.

Nel contesto della globalizzazione economica e dei blocchi economici regionali, il grado di apertura e di mobilità delle economie nazionali è aumentato in modo significativo e le barriere naturali, come la geografia e la cultura, si sono gradualmente indebolite, spingendo l'economia mondiale a formare una stretta associazione, ed è diventato un consenso internazionale per raggiungere una situazione vantaggiosa per tutti rafforzando i legami politici e culturali tra Paesi e regioni. Nel 2013, durante la sua visita in Kazakistan e Indonesia, il Presidente Xi Jinping ha proposto il concetto di "Via della Seta Marittima del XXI secolo", che ha ricevuto una risposta positiva dai Paesi lungo il percorso ed è stato successivamente combinato con la "Cintura Economica della Via della

Seta" per formare la "One Belt One Road". Dal 2014 al 2020, la Cina e i leader dei Paesi lungo la Belt and Road hanno espresso in molte occasioni la volontà di partecipare attivamente alla costruzione della Belt and Road, aprendo un nuovo modello di apertura e cooperazione regionale.

La "One Belt One Road", nello spirito della cooperazione di pace, dell'apertura e dell'inclusione, del vantaggio reciproco e della situazione vantaggiosa per tutti, si basa pienamente sui meccanismi di cooperazione commerciale bilaterale e multilaterale esistenti tra la Cina e i Paesi partecipanti nella nuova era ed è ispirata dall'obiettivo comune di costruire nuovi legami di cooperazione economica e commerciale e nuovi ponti di scambio culturale tra Oriente e Occidente. L'attuazione del progetto "One Belt, One Road" coinvolge una popolazione di 4,6 miliardi di persone, pari a oltre il 60% della popolazione totale del mondo, e un PIL di 20.000 miliardi di dollari, pari a circa 1/3 del PIL globale.

La presente tesi si concentra sul potenziale commerciale di importazione ed esportazione della Cina con i Paesi che si trovano lungo la Belt and Road e focus sul potenziale commerciale per rispondere alle seguenti domande:

- (1) Quali fattori influenzano il potenziale commerciale?
- (2) Quanto potenziale commerciale della Cina con i paesi lungo la Belt and Road?
- (3) Quali misure possono essere adottate per garantire la realizzazione del potenziale commerciale.

## **1.2 Il significato di ricerca**

Sin dal suo inizio, la "Belt and Road" iniziative ha ricevuto un'ampia attenzione da parte degli stakeholders di tutto il mondo. Dalla letteratura e dai materiali di ricerca esistenti, sono stati condotti soprattutto studi teorici sulla sua portata, sul valore della ricerca e sulle opportunità e le sfide del suo sviluppo, ma non molti studiosi l'hanno analizzata con casi reali. La presente tesi approfondirà lo sviluppo e le prospettive commerciali della Cina e dei Paesi lungo la Belt and Road attraverso l'analisi dei dati, classificando e studiando il potenziale commerciale in due dimensioni: generale e

regionale, in modo da realizzare sia l'aspetto generale che quello regionale, e proporre il focus del lavoro generale e dare suggerimenti mirati nel contesto locale. Ciò è importante per sfruttare appieno il ruolo di attracco e integrazione dei Paesi lungo il percorso nello sviluppo economico, per esplorare il potenziale commerciale tra la Cina e gli altri Paesi, per rafforzare gli scambi e la cooperazione tra i Paesi lungo il percorso, per promuovere congiuntamente lo sviluppo del commercio tra la Cina e i Paesi della Belt and Road e per promuovere e accelerare la costruzione della Belt and Road.

## **1.3 Revisione delle letterature**

### **1.3.1 Ricerca rilevante in altri paesi**

#### **1.3.1.1 Ricerca sul potenziale commerciale**

L'attuale commercio tra Paesi ed economie si svolge con una crescente attenzione allo sfruttamento del potenziale commerciale tra le due parti, per cui un gran numero di studiosi si è dedicato allo studio del potenziale commerciale tra Paesi. Nilsson (2000)<sup>1</sup> e Egger (2002)<sup>2</sup> utilizzano i risultati della stima dei coefficienti del modello gravitazionale per misurare i flussi commerciali bilaterali teorici, mentre il concetto di efficienza commerciale deriva dal potenziale commerciale. Il rapporto tra i flussi commerciali bilaterali effettivi e il valore teorico è noto come efficienza commerciale. Se il valore effettivo è maggiore del valore teorico, il commercio è sufficiente, altrimenti è insufficiente. Lehmann (2003) ha studiato il potenziale commerciale tra l'UE e il Mercosur sulla base dello studio di Nilsson e Egger e ha dimostrato che le infrastrutture hanno un ruolo importante nella promozione del commercio bilaterale<sup>3</sup>. La ricerca di Kallioras e Pinna (2013) ha dimostrato che gli ACR (Accordi commerciali regionali) hanno un effetto significativo sullo sviluppo del potenziale commerciale tra i Paesi della regione e altri Paesi, con un aumento significativo delle dimensioni del commercio

---

<sup>1</sup> Nilsson L., 2000, "Trade Integration and the EU Economic Membership Criteria", *European Journal of Political Economy*, Vol. 4, pp. 807-827.

<sup>2</sup> Egger P., 2002, "An Econometric View On The Estimation Of Gravity Models And The Calculation Of Trade Potentials". *World Economy*, Vol. 6, pp. 297-312.

<sup>3</sup> Nowak-Lehmann F., 2003, "Augmented gravity model: an empirical application to Mercosur-European Union trade flows", *Journal of Applied Economics*, Vol. 6, n.2, pp. 291-316.

bilaterale e un incremento del potenziale commerciale<sup>4</sup>. Rao e Liu (2017) hanno selezionato i dati di 42 Paesi di tutte le regioni in un periodo di 24 anni per studiare il potenziale commerciale del Pakistan con i diversi Paesi delle varie regioni; i risultati suggeriscono che il potenziale commerciale del Pakistan con i diversi Paesi è largamente influenzato da fattori politici, con un minore potenziale commerciale con la ASACR (L'Associazione sud-asiatica per la cooperazione regionale) e un maggiore potenziale commerciale con i Paesi dell'UE o dell'ASEAN (Association of Southeast Asian Nations)<sup>5</sup>.

### **1.3.1.2 Ricerca sui fattori che influenzano il potenziale commerciale**

Linders et al. (2004) hanno selezionato 92 economie per esplorare il ruolo delle differenze culturali nello sviluppo del potenziale commerciale, disaggregando il campione per religione e regione, i risultati mostrano che i Paesi con maggiori differenze culturali hanno un maggiore potenziale commerciale e sono più favorevoli al commercio tra di loro<sup>6</sup>. Peridy (2005) ha limitato il suo studio ai Paesi costieri del Mediterraneo e all'UE per indagare la direzione dell'effetto degli accordi commerciali regionali sulle dimensioni del commercio, e mostrava che gli accordi commerciali hanno dato un impulso significativo all'entità del commercio<sup>7</sup>. Ruiz e Vilarrubia (2007) hanno sostenuto che il valore previsto delle esportazioni dell'UE verso gli Stati Uniti è maggiore del valore effettivo disponibile, il che suggerisce che c'è spazio per sfruttare le esportazioni verso gli Stati Uniti<sup>8</sup>. Baniya e Rocha (2020) hanno esaminato l'impatto potenziale commerciale della Belt and Road Initiative su 71 Paesi. Utilizzando parametri geografici e analisi GIS (Geographic information system) per calcolare il costo temporale del commercio

---

<sup>4</sup> Dimitris K., Pinna A., 2013, "Trade activity between the EU and its neighboring countries: Trends and potential", Working Paper Crenos, Vol. 1, pp. 39-54.

<sup>5</sup> Rao M. A., Liu H., Mahmood H., 2017, "Pakistan's agricultural exports, determinants and its potential: an application of stochastic frontier gravity model", Journal of International Trade & Economic Development, Vol.6, pp. 1-20.

<sup>6</sup> Linders G.J., Rietveld P., 2004, "Institutional Determinants of Bilateral Trade: An Analysis According to Product Type", SSRN Electronic Journal, Vol. 5, pp. 94-107.

<sup>7</sup> Peridy N., 2005, "The trade effects of the Euro-Mediterranean partnership: what are the lessons for ASEAN countries?", Journal of Asian Economics, Vol. 1, pp. 125-139.

<sup>8</sup> Ruiz J., Vilarrubia J.M., 2007, "The wise use of dummies in gravity models: export potentials in the Euromed region", Working Papers, Vol. 9, pp. 9-30.

bilaterale prima e dopo l'iniziativa, lo studio ha rilevato che i flussi commerciali tra i Paesi partecipanti sono aumentati del 4,1%<sup>9</sup>.

### **1.3.1.3 Ricerca sul potenziale commerciale della Cina con i Paesi della Belt and Road**

L'iniziativa "One Belt One Road" dimostra che la Cina è piena di speranza per la cooperazione commerciale con i Paesi lungo la "One Belt One Road". Per formulare raccomandazioni concrete sulla cooperazione commerciale con i Paesi lungo la Belt and Road e per integrare realmente l'iniziativa "One Belt One Road" con il processo di cooperazione commerciale, è importante valutare il potenziale commerciale della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road.

Cinar e Johnson (2016) hanno studiato il potenziale commerciale tra la Cina e i Paesi lungo il percorso prima del lancio della Belt and Road Initiative, utilizzando tre metodi di stima per misurare il potenziale commerciale tra la Cina e i Paesi lungo il percorso. I risultati mostrano che i flussi commerciali effettivi tra la Cina e i Paesi lungo il percorso sono inferiori ai valori teorici, ma il divario si sta gradualmente riducendo, il che significa che il potenziale commerciale viene sfruttato<sup>10</sup>. Irshad e Xin (2018) hanno ipotizzato che il commercio bilaterale sia stato favorito dall'istituzione di un accordo commerciale tra Pakistan e Cina, con cui il Pakistan ha firmato un accordo commerciale nel 2006, e che da allora il Pakistan abbia aumentato le sue esportazioni verso la Cina. Utilizzando misure multiple del potenziale commerciale, si dimostrano che il potenziale commerciale bilaterale è elevato ed entrambi hanno la possibilità di espandere gli scambi, ma le industrie del pilastro del Pakistan sono deboli e le sue esportazioni sono fortemente dipendenti dalle importazioni<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Suprabha Baniya, Nadia Rocha, Michele Ruta, 2020, "Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis", *Journal of Development Economics*, Vol. 2, pp. 32-45.

<sup>10</sup> Cinar E. M., Johnson J., Geusz K., 2016, "Estimating Chinese Trade Relationships with the Silk Road Countries", *China & World Economy*, Vol.1, pp. 85-103

<sup>11</sup> Irshad M. S., Xin Q., Zhang Hui, et al., 2018, "An empirical analysis of Pakistan's bilateral trade and trade potential with China: A gravity model approach", *Cogent Economics & Finance*, Vol .3, pp. 125-137.

### 1.3.2 Ricerca rilevante in Cina

#### 1.3.2.1 Ricerca sul potenziale commerciale

Nel loro studio sui fattori chiave che influenzano i flussi commerciali bilaterali tra la Cina e gli altri Paesi nel 2000, Liu Qingfeng e Jiang Shuzhu (2002) hanno stimato i risultati mediante il modello gravitazionale e hanno confrontato i flussi commerciali bilaterali effettivi con i flussi commerciali teorici derivati dall'adattamento del modello, ricavando un punteggio potenziale, e classificando il potenziale commerciale tra i due Paesi in tre stati: potenziale rimodellato, potenziale di sfruttamento e potenziale enorme<sup>12</sup>. Sheng Bin e Liao Mingzhong (2004) hanno selezionato i dati commerciali rilevanti tra 40 principali Paesi o regioni del mondo e la Cina nel 2001 per esaminare il potenziale del commercio d'esportazione cinese sia dal punto di vista settoriale che da quello generale. I risultati dello studio mostrano che le quattro categorie di esportazioni di prodotti di base, ossia quelle basate sulla forza di lavoro e sulle risorse, a bassa tecnologia, a media tecnologia e ad alta tecnologia, sono significative e possiedono un debole potenziale commerciale di esportazione, mentre le esportazioni sono fortemente concentrate in un numero limitato di categorie e la struttura dei prodotti deve essere ulteriormente ottimizzata, con un grande potenziale; In termini di esportazioni totali, le esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti sono le più alte, ma le esportazioni verso altri Paesi mostrano un potenziale da sfruttare<sup>13</sup>. Cao Hongcheng (2007) ha raccolto i dati relativi ai 34 maggiori partner commerciali della Cina nel 2005 per misurare il valore del potenziale commerciale, e i risultati dello studio mostrano che: il potenziale commerciale della Cina con la Turchia e l'India è relativamente piccolo; il potenziale commerciale con la Francia e la Polonia è particolarmente grande, e la Cina dovrebbe esplorare attivamente il potenziale commerciale con i Paesi dell'UE<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Liu Qingfeng, Jiang Shuzhu, 2002, "Gli accordi commerciali bilaterali della Cina secondo un modello gravitazionale del commercio", Scienze sociali di Zhejiang, Vol. 6, pp. 17-20

<sup>13</sup> Sheng Bin, Liao Mingzhong, 2004, "I flussi commerciali e potenziale di esportazione della Cina", Studio del modello gravitazionale, Vol. 2, pp. 3-12.

<sup>14</sup> Cao Hongcheng, 2007, "Studio dei flussi commerciali di esportazione della Cina", Economia della tecnologia industriale, Vol. 1, pp. 120-122.

### **1.3.2.2 Ricerca sui fattori che influenzano il commercio tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road**

Gli studiosi cinesi hanno condotto ricerche approfondite sulle variabili che influenzano i flussi commerciali tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road, tra cui i livelli di facilitazione del commercio, i fattori politici e quelli economici.

In termini di facilitazione del commercio, Xie Juanjuan e Yue Jing (2011) hanno stabilito quattro indicatori del primo ordine: efficienza dello sdoganamento in porto, ambiente doganale, sistema nazionale e penetrazione del commercio elettronico, e hanno ricavato il livello di facilitazione del commercio attraverso un metodo della media aritmetica semplice, con la penetrazione del commercio elettronico che ha un impatto maggiore, e hanno esplorato il meccanismo di trasmissione attraverso il quale le modifiche tariffarie influenzano la facilitazione del commercio e quindi il volume degli scambi. I risultati mostrano che il livello di facilitazione degli scambi è correlato positivamente al volume degli scambi, con un aumento dell'1% del livello di facilitazione in un Paese commerciale che si traduce in un aumento dell'1,532% delle esportazioni cinesi verso tale Paese<sup>15</sup>. Chen Hong (2015) ha condotto uno studio sul commercio Cina-UE e ha concluso che la Cina e l'UE hanno ciascuno i propri vantaggi nei settori del costo del lavoro e della tecnologia e, nel complesso, mostrano uno stato e una tendenza alla concorrenza commerciale; se viene istituito un accordo di libero scambio bilaterale, il reddito pro capite e il volume degli scambi dei Paesi partecipanti cresceranno in modo significativo e la divisione internazionale del lavoro sarà più efficiente<sup>16</sup>.

In termini di fattori politici, alcuni studiosi sostengono che l'iniziativa "One Belt One Road" ha molte considerazioni politiche, che ostacolano o promuovono il commercio tra i Paesi lungo il percorso, ma che il raggiungimento della prosperità e dello sviluppo per i Paesi lungo il percorso è lo scopo principale. Zhang (2015) ha osservato che la forte spinta degli Stati Uniti per la creazione del partenariato TPT ha reso più difficile per la Cina cercare partner nella catena di blocco degli Stati Uniti intorno alla costa occidentale

---

<sup>15</sup> Xie Juanjuan, Yue Jing, 2011, "Un'analisi empirica dell'impatto della facilitazione degli scambi sul commercio Cina - ASEAN", Studi economici mondiali, Vol. 8, pp. 81-87.

<sup>16</sup> Chen Hong, Ma Yongjian, 2015, "Uno studio prospettico sugli effetti economici dell'accordo di libero scambio Cina - UE", Studi economici mondiali, Vol. 8, pp. 88-99.

del Pacifico, e che l'alto livello di incertezza nell'itinerario commerciale della Cina, dato che le sue esportazioni verso l'Europa passano attraverso l'Oceano Indiano, ha creato maggiori difficoltà per la Cina a uscire dal modello commerciale esistente<sup>17</sup>.

In termini di fattori economici, Liao (2004) sostiene che ci sono due fattori chiave che influenzano le esportazioni cinesi verso i Paesi lungo la Belt and Road, ovvero la scala economica e la distanza geografica. La distanza geografica ha un effetto negativo sul valore delle esportazioni, mentre la scala economica contribuisce in modo significativo al valore delle esportazioni<sup>18</sup>.

### **1.3.2.3 Ricerca sul potenziale commerciale della Cina con i Paesi della Belt and Road**

Gao (2015) ha scelto come oggetto di studio la situazione commerciale tra la Cina e 15 Paesi lungo la Belt and Road e ha concluso che il potenziale commerciale di importazione tra Cina e Pakistan è maggiore del potenziale commerciale di esportazione, rispettivamente a livello di commercio totale e di esportazioni<sup>19</sup>. Shi Bingzhan (2009) ha esaminato lo stato delle esportazioni cinesi verso i Paesi commerciali e ha concluso che le esportazioni cinesi verso i Paesi limitrofi dell'Asia orientale e meridionale sono insufficienti, mentre le esportazioni verso l'Europa e gli Stati Uniti sono moderate, suggerendo che il futuro sviluppo delle esportazioni cinesi dovrebbe concentrarsi sullo sfruttamento dei mercati dei Paesi asiatici limitrofi<sup>20</sup>. Fan Jing (2018) ha raccolto dati sulle esportazioni cinesi di prodotti high-tech in 47 Paesi lungo la Belt and Road e i risultati hanno mostrato che la base economica dei Paesi commerciali, i trattati degli accordi commerciali regionali, l'efficienza doganale e le barriere commerciali sono fattori importanti che influenzano le esportazioni cinesi di prodotti high-tech in questi Paesi; tra

---

<sup>17</sup> Zhang Monan, 2015, "L'ADB dovrebbe svolgere un ruolo pionieristico nella promozione del modello di finanziamento PPP per la Belt and Road", *Settimanale economico cinese*, Vol. 8, pp. 81-82.

<sup>18</sup> Sheng Bin, Liao Mingzhong, 2004, "I flussi commerciali e potenziale di esportazione della Cina", *Studio del modello gravitazionale*, Vol. 2, pp. 3-12.

<sup>19</sup> Gao Zhigang, Zhang Yan, 2015, "Studio sul potenziale e sull'efficienza del commercio bilaterale nella costruzione del Corridoio economico Cina-Pakistan", *Scienza della finanza e dell'economia*, Vol. 11, pp. 101-110.

<sup>20</sup> Shi Bingzhan, 2009, "Uno studio sulla sostenibilità della crescita del commercio d'esportazione cinese", *Ricerca sull'economia quantitativa e sull'economia tecnica*, Vol. 6, pp. 64-74.

questi, la Cina ha la più alta efficienza commerciale con i Paesi del Sud-Est asiatico e il più alto potenziale commerciale con l'India<sup>21</sup>.

### **1.3.3 Sintesi di ricerca**

In sintesi, negli ultimi anni molti studiosi hanno condotto una ricca ricerca sui fattori che influenzano il commercio e il potenziale commerciale tra diversi Paesi e regioni. Questi studi hanno presentato una serie di caratteristiche che la maggior parte degli studiosi si è concentrata sulle economie regionali tradizionali come l'ASEAN, l'Unione Europea e l'area di libero scambio nordamericana (NAFTA), mentre pochi hanno studiato il potenziale commerciale dei Paesi lungo l'iniziativa "One Belt One Road" con i Paesi interni ed esterni; Gli studiosi cinesi di solito utilizzano la Cina come prima prospettiva per studiare la struttura del commercio, il potenziale commerciale e i fattori di influenza tra la Cina e le diverse economie e paesi regionali.

## **1.4 Contenuto dello studio**

Questa tesi adotta la ricerca bibliografica, la ricerca qualitativa, l'analisi statistica e altri metodi di ricerca, concentrandosi sul tema del potenziale commerciale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road.

In primo luogo, la presente tesi riassume le letterature sul potenziale commerciale, sui fattori che influenzano il commercio e sugli scambi tra la Cina e i Paesi della Belt and Road e riassume i risultati della ricerca in materia;

In secondo luogo, introdurre i concetti teorici citati nell'articolo e definire l'ambito della ricerca;

Poi, analizzo la situazione attuale della cooperazione commerciale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road e introduco le caratteristiche e le basi realistiche dello

---

<sup>21</sup> Fan Jing, 2018, "L'impatto del contesto normativo dei paesi importatori sull'efficienza delle esportazioni di prodotti cinesi ad alta tecnologia", Rivista della Scuola di specializzazione dell'Accademia cinese di scienze sociali, Vol. 6, pp. 47-58.

sviluppo economico dei Paesi lungo la Belt and Road da una prospettiva macroeconomica;

In seguito, sulla base di una prospettiva di commercio delle merci, viene analizzata separatamente la struttura dei beni importati ed esportati, suggerendo indicazioni pratiche su come sfruttare il potenziale commerciale;

Allo stesso tempo, sono stati raccolti e messi insieme il valore del potenziale commerciale della Cina con i Paesi lungo il percorso e i fattori che influenzano il potenziale commerciale;

Infine, con la Cina come fulcro principale, con suggerimenti sull'economia, le infrastrutture e la firma di accordi, ecc., al fine di fornire alcuni riferimenti per sviluppare il potenziale commerciale della Cina e i Paesi lungo la Belt and Road.

## **1.5 Punti di debolezza di questa tesi**

(1) Nella raccolta dei dati, la presente tesi è stata limitata dalla disponibilità dei dati e dall'ampia dimensione dei campioni, e ha studiato solo il potenziale commerciale bilaterale a livello generale e per alcuni importanti prodotti di importazione ed esportazione, non riuscendo a fornire una direzione dettagliata e completa della cooperazione sul commercio di prodotti di base tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road;

(2) Nell'analisi del potenziale del commercio di importazione ed esportazione della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road, manca un'analisi dei vari settori. L'analisi di ciascun settore può rivelare il potenziale commerciale delle diverse industrie e fornire suggerimenti più mirati quando propongo politiche.

## Capitolo II

### Definizione concettuale e fondamenti teorici

#### 2.1 Definizione dei concetti rilevanti

##### 2.1.1 Iniziativa "One Belt One Road"

La "Belt and Road" initiative è una fusione della "Cintura economica della Via della Seta" (proposta dal presidente cinese Xi Jinping durante la sua visita in Kazakistan il 7 settembre 2013) e della "Via della Seta marittima del XXI secolo" (proposta dal presidente Xi durante la sua visita in Indonesia il 3 dicembre 2013). " (proposta dal Presidente Xi Jinping durante la sua visita in Indonesia il 3 dicembre 2013). Nel novembre 2014, il presidente Xi ha annunciato al vertice APEC che la Cina avrebbe contribuito con 40 miliardi di dollari al Fondo per la Via della Seta per sostenere l'attuazione dei progetti della Belt and Road. Il 28 marzo 2015, la Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e le riforme, il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero del Commercio hanno pubblicato congiuntamente la "Visione e le azioni per promuovere la costruzione della Cintura economica della Via della Seta e della Via della Seta marittima del XXI secolo", un documento che illustra sistematicamente la tabella di marcia della Cintura e della Via e fornisce una guida all'azione per la costruzione del progetto. A novembre 2020, la Cina ha firmato 301 documenti di cooperazione con 138 Paesi e 31 organizzazioni internazionali da quando, nel maggio 2017, si è tenuto il primo Belt and Road Forum sulla cooperazione internazionale.

##### 2.1.2 Definizione dei paesi lungo "One Belt One Road"

L'iniziativa "One Belt One Road" si basa sul concetto di geografia e può essere fatta risalire alla Via della Seta dell'antica Cina. Per il momento, si è soliti considerare che lungo la Belt and Road vi siano 65 paesi (come mostrato nella Tabella 2.1). Anche se da un lato l'iniziativa può contribuire positivamente allo sviluppo economico e agli scambi commerciali tra i Paesi, dall'altro vi sono molte difficoltà e sfide che richiedono una più

profonda comprensione reciproca e le necessarie iniziative diplomatiche per ottenere vantaggi reciproci.

**Tab 2.1 - 65 paesi lungo la Belt and Road**

<b>Asia orientale 1 e Sud-Est 10</b>	<b>Asia meridionale 7</b>	<b>Asia centrale 5</b>	<b>Nord Africa 1 e Asia occidentale 20</b>	<b>Europa centro-orientale 21</b>
Mongolia	India	Kazakistan	Egitto	Russia, Bielorussia
Singapore	Pakistan	Kirghizistan	Armenia, Emirati Arabi Uniti	Ucraina, Moldavia
Malesia	Bangladesh	Tagikistan	Cipro, Arabia Saudita	Lituania, Estonia
Indonesia	Sri Lanka	Uzbekistan	Qatar, Oman	Lettonia, Polonia
Myanmar	Bhutan	Turkmenistan	Libano, Bahrain	Repubblica Ceca, Slovacchia
Thailandia	Maldiva		Israele, Yemen	Ungheria, Romaniaa
Laos	Nepal		Kuwait, Turchia	Bulgaria, Serbia
Cambogia			Iran, Giordania	Macedonia del Nord
Vietnam			Siria, Palestina	Slovenia, Croazia
Brunei			Iraq, Afghanistan	Grecia, Bosnia-Erzegovina
Filippine			Georgia, Azerbaigian	Montenegro, Albania

## **2.2 Basi teoriche dello studio**

### **2.2.1 Teoria del commercio internazionale**

La teoria del commercio internazionale ha attraversato quattro fasi: la teoria classica del commercio, la teoria neoclassica del commercio, la nuova teoria del commercio e la teoria classica del commercio emergente.

La teoria classica del commercio, nata nel Regno Unito, utilizza la produttività del lavoro per spiegare la formazione del commercio, rappresentata dalla teoria del vantaggio assoluto di Adam Smith (*The Wealth of Nations* 1776) e dalla teoria del vantaggio relativo di David Ricardo. La teoria del vantaggio assoluto indica che il costo del

commercio tra i Paesi è la causa del commercio e che se il costo di produzione di un prodotto in un Paese è inferiore al costo di produzione dello stesso prodotto in un altro Paese, allora quel Paese ha un vantaggio assoluto in quel prodotto e può utilizzarlo per l'esportazione. I Paesi dovrebbero dividere il lavoro in base al loro vantaggio assoluto e scambiare beni come mezzo per ottenere benefici. La teoria del vantaggio assoluto può spiegare parte del problema del commercio, ma non le transazioni commerciali tra Paesi con vantaggio assoluto e Paesi con vantaggio non assoluto. Nel 1817, David Ricardo evidenziò i limiti della teoria del vantaggio assoluto e introdusse la teoria del vantaggio relativo, che sosteneva che le differenze relative nella tecnologia di produzione erano la causa del commercio internazionale e che l'esistenza di differenze tecnologiche produceva anche differenze relative di costo. Ogni Paese dovrebbe commerciare in base al proprio vantaggio, importando prodotti in cui non ha un vantaggio ed esportando prodotti in cui ha un vantaggio relativo.

Il potere esplicativo della teoria commerciale classica è diminuito con la frequenza delle attività commerciali tra i Paesi, dando origine alla teoria commerciale neoclassica. Heckscher e Olin analizzano le cause intrinseche della divisione del lavoro e del commercio internazionale dal punto di vista delle dotazioni di fattori, sostenendo che i costi relativi dei diversi prodotti variano da Paese a Paese, portando al commercio, perché i Paesi differiscono nelle loro dotazioni di fattori e la proporzione di fattori necessari per produrre prodotti diversi varia. I Paesi dovrebbero produrre in base alla loro dotazione di risorse, producendo prodotti ad alta dotazione di risorse per l'esportazione e importando prodotti a bassa dotazione di risorse.

Con lo sviluppo del commercio internazionale, in particolare del commercio intra-industriale tra i Paesi sviluppati, sono emerse nuove teorie del commercio. Rispetto alla teoria del commercio tradizionale, la nuova teoria del commercio fa maggiore uso dell'organizzazione industriale e della struttura del mercato per spiegare il commercio internazionale e utilizza concetti e idee come la concorrenza imperfetta, i rendimenti di scala crescenti e i prodotti eterogenei per costruire nuovi modelli teorici. Successivamente, Krugman, Grossman e altri hanno proposto il modello del prodotto differenziale e del rendimento crescente, basato sulla teoria della concorrenza monopolistica, e il modello

del dumping reciproco basato sul modello di Gounod, diventando così il nucleo della nuova teoria del commercio.

La teoria neoclassica del commercio si basa sull'economia classica emergente, con il suo fulcro sulle economie di specializzazione e sul risparmio dei costi di transazione, la teoria neoclassica del commercio è un nuovo sviluppo della teoria del commercio che formalizza l'idea della divisione del lavoro e riorganizza la teoria economica moderna per spiegare vari fenomeni micro e macroeconomici.

### **2.2.2 Teoria dell'integrazione regionale**

Due importanti fondamenti della teoria dell'integrazione sono l'economia internazionale e la scienza politica internazionale. L'economia internazionale riconosce e raffigura le relazioni di cooperazione tra i partner commerciali a livello economico e, sulla base dell'analisi economica, realizza la costruzione di un sistema teorico di integrazione per dare un significato economico alla teoria dell'integrazione, di cui l'economista ungherese Béla Balassa è una figura rappresentativa. L'altra base della teoria dell'integrazione, la politica internazionale, è lo studio dell'integrazione a livello di relazioni politiche. Ma la teoria delle relazioni internazionali si basa sulla guerra fredda e ha perso la sua rilevanza nella realtà.

Negli anni '50 e '60 è stato introdotto il concetto di integrazione regionale generale, basato sullo sviluppo del gruppo europeo come base pratica. Il concetto si basa su quattro presupposti fondamentali: (1) il soggetto principale dell'integrazione è lo Stato sovrano; (2) i Paesi della regione sono generalmente disposti a commerciare all'interno della regione come mezzo per aumentare il livello di benessere economico nazionale e i Paesi commerciali sono interessati a trarre vantaggi dalla regione; (3) i Paesi della regione hanno un certo livello di coerenza nel loro sviluppo e formano un insieme di interessi che sono esclusivi di altri Paesi; (4) l'integrazione si sviluppa in una certa sequenza. Sulla base dei presupposti sopra indicati, l'integrazione può essere vista come un processo in cui i paesi della regione formano un'entità di cooperazione economica più ampia, con le principali fasi di integrazione che si sviluppano come:

Fase 1: L'area di libero scambio, con riduzione graduale o addirittura eliminazione delle tariffe di importazione ed esportazione e dei volumi di importazione ed esportazione all'interno dell'area commerciale, preservando la struttura tariffaria e le altre politiche commerciali dei Paesi membri per il commercio estero;

Fase 2: Un'unione doganale che, oltre a formare un'area di libero scambio, impone una tariffa esterna uniforme, ponendo ogni Paese membro in una posizione favorevole all'interno della regione, escludendo i Paesi non membri dalla concorrenza per le merci e aumentando la competitività complessiva;

Fase 3: Il mercato comune, in cui, oltre all'eliminazione delle tariffe e delle restrizioni quantitative all'interno dei Paesi membri per creare una tariffa esterna unificata, i fattori di produzione possono circolare liberamente tra i Paesi membri, compresi soprattutto il lavoro e il capitale;

Fase 4: Unione economica, in cui le politiche economiche, le regole di mercato, le politiche macroeconomiche e monetarie e le politiche di distribuzione del reddito dei Paesi membri sono unificate sulla base dell'integrazione tariffaria, commerciale e di mercato;

Fase 5: Unione monetaria, in cui l'uso di una moneta unificata tra i Paesi membri dell'Unione consente una convergenza dello sviluppo economico dei Paesi membri e un adeguamento razionale della struttura industriale, che è l'incarnazione di un livello più elevato di integrazione economica regionale.

Da quanto detto si evince che gli economisti non fanno una distinzione rigida tra integrazione, ma si limitano a considerarla come una categoria economica e a utilizzarla in modo tale da usare a volte l'integrazione regionale e a volte l'integrazione economica regionale. Per un periodo più lungo, gli studiosi hanno anche trattato le fasi dell'integrazione come una classificazione dei tipi di integrazione. Solo negli anni '80 si è notata la distinzione tra integrazione economica e integrazione e l'integrazione economica è stata vista come parte integrante dell'integrazione. Esiste anche l'idea che l'integrazione economica sia una manifestazione dell'integrazione dei mercati dei Paesi partner, un processo di integrazione dai fattori di produzione alla politica economica.

### **2.2.3 Teoria dell'unione doganale**

La prima grande ondata di integrazione economica regionale ha avuto luogo in tutto il mondo a metà del XX secolo. Il verificarsi di eventi economici globali ha ispirato gli studiosi a studiare tali eventi e ha dato origine a un nuovo tema di ricerca, che ha portato alla creazione della teoria delle unioni doganali con l'integrazione economica regionale come principale oggetto di studio. La creazione dell'idea di un'unione doganale è stata epocale, più che altro in termini di innovazione accademica del pensiero, che ha cambiato e liberato le idee dell'epoca. Le teorie commerciali classiche, rappresentate da Adam Smith, Ricardo, Heckscher e Olin, prima dell'introduzione dell'unione doganale, consideravano il libero scambio come una forma di integrazione economica regionale che aveva un effetto positivo sullo sviluppo del commercio estero e sull'accumulo di ricchezza per lo sviluppo economico dei Paesi partner. Sebbene questi studiosi sostengano che l'integrazione economica sia un accordo subottimale, non un'integrazione globale e non esclusiva, tale integrazione subottimale può anche facilitare il libero flusso dei fattori di produzione all'interno di una regione, consentendo un'allocazione efficiente delle risorse sociali e un effettivo aumento del livello di benessere economico all'interno della regione rispetto alla non integrazione.

### **2.2.4 Potenziale commerciale**

Il potenziale è generalmente considerato come la capacità di fare qualcosa che è già presente, ma che non viene effettivamente sbloccata a causa di vincoli esterni. Nel campo della macroeconomia, la crescita economica è uno degli indicatori più osservati e si riferisce alla crescita del potenziale produttivo di un Paese. L'oggetto può raggiungere un'efficienza di output teoricamente ottimale senza limitare il livello degli input dei fattori e della tecnologia, ma nelle attività produttive effettive, gli shock esterni e alcuni fattori di non efficienza spesso rendono impossibile raggiungere l'output teorico ottimale, e tali deviazioni possono di solito essere considerate come potenziale di produzione. Allo stesso modo, il volume massimo di scambi che può essere raggiunto tra i Paesi in condizioni di libero scambio non viene raggiunto, creando un divario tra il volume effettivo e quello teorico degli scambi, che viene considerato come l'esistenza di un potenziale commerciale. Sono molti i fattori che influenzano l'aumento del potenziale

commerciale, come la conclusione di accordi commerciali regionali, la riduzione delle barriere tariffarie, l'aumento delle facilitazioni di trasporto e la direzione complementare dello sviluppo della struttura industriale di entrambe le parti.

## Capitolo III

# Analisi della situazione attuale nei Paesi lungo la Belt and Road

### 3.1 Analisi dello stato di sviluppo dei Paesi lungo la Belt and Road

#### 3.1.1 Panoramica economica generale dei Paesi lungo la Belt and Road

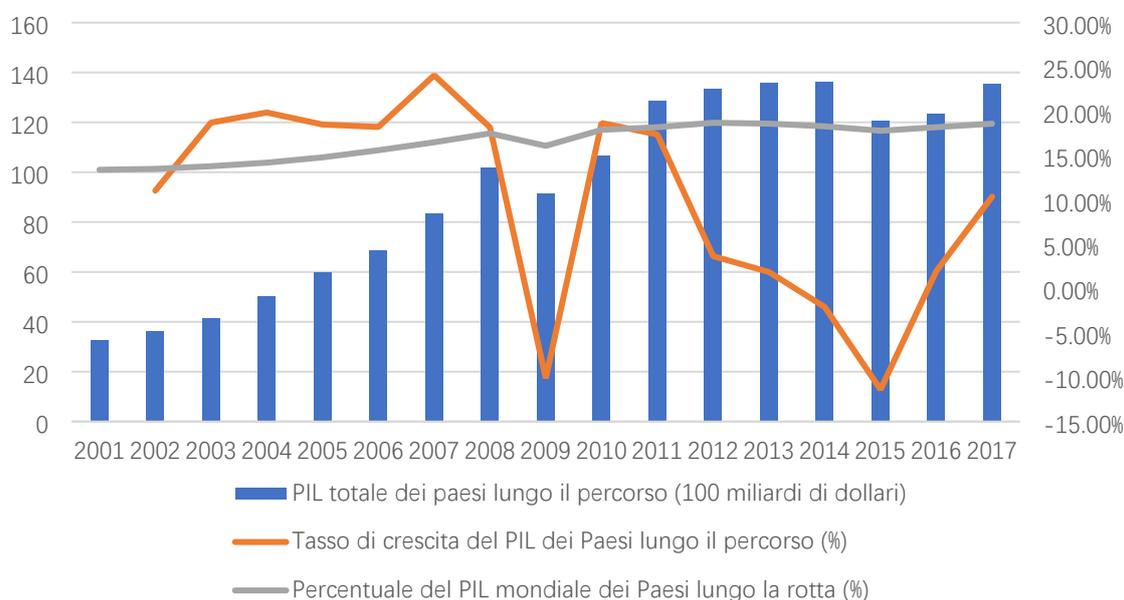
I Paesi lungo la Belt and Road coprono l'Asia meridionale, il Sud-est asiatico, l'Asia occidentale, il Nord Africa, l'Europa centro-orientale, ecc. Nel 2017, il PIL di 65 Paesi lungo la Belt and Road era di circa 13.532 miliardi di dollari, pari a circa il 16% del PIL globale. La popolazione totale rappresenta il 43,4% di quella mondiale<sup>1</sup>. Utilizzando i livelli di reddito pro capite stabiliti dalla Banca Mondiale per classificare i diversi Paesi, la maggior parte dei Paesi lungo il percorso sono Paesi a reddito medio-basso o medio-alto, con solo 18 Paesi a livello di Paesi sviluppati. Il totale delle importazioni e delle esportazioni ha raggiunto i 9.328 miliardi di dollari, pari al 27,8% del totale del commercio globale, è molto importante per il commercio mondiale.



**Figura 3.1 - Quote del PIL e della popolazione dei Paesi lungo la Belt and Road e della Cina nel mondo nel 2017**

<sup>1</sup> Fonte: <http://www.zgjzyjy.org/newss.asp?id=1079>

Dal punto di vista dei Paesi lungo la Belt and Road, la popolazione dell'Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai (OCS), inclusa la Cina, rappresenta il 34,7% della popolazione totale dei Paesi lungo il percorso, mentre l'Associazione per la Cooperazione Regionale dell'Asia Meridionale (ASACR), guidata dall'India, rappresenta il 37,8% della popolazione dei Paesi lungo il percorso; il tasso di crescita economica dei Paesi della OCS può raggiungere in media il 5%, che è leggermente inferiore a quello della ASACR, soprattutto a causa del rallentamento della trasformazione economica della Cina. Nel 2017, l'economia cinese rappresentava il 15,6% del totale mondiale, leggermente inferiore al 16% dei Paesi lungo la Belt and Road; mentre la popolazione cinese rappresentava il 19% del totale mondiale, molto inferiore al 43,4% dei Paesi lungo la Belt and Road. I risultati dell'analisi di cui sopra sono: in primo luogo, il volume economico, il tasso di crescita e le dimensioni della popolazione della Cina hanno un ruolo di primo piano nello sviluppo dei Paesi lungo il percorso; in secondo luogo, l'iniziativa "One Belt One Road" collega i Paesi attraverso un'ampia area geografica ed è di grande importanza per promuovere un nuovo modello di commercio regionale insieme all'APEC e al TPP (Trans-Pacific Partnership).



**Figura 3.2 - Andamento in variazioni del PIL dei paesi che si trovano lungo la Belt and Road<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Elaborazione sulla base di: [http://www.bulletin.cas.cn/publish\\_article/2017/4/20170405.htm](http://www.bulletin.cas.cn/publish_article/2017/4/20170405.htm)

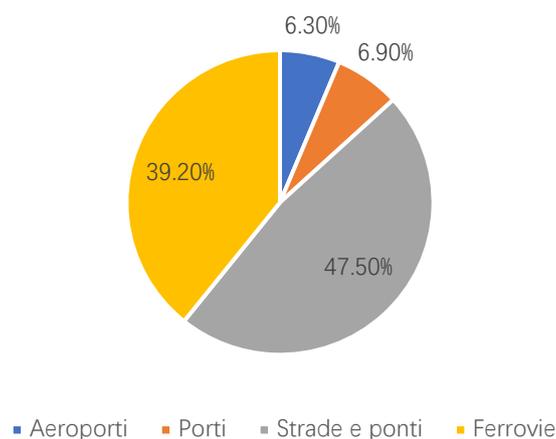
Come si evince dalla Figura 3.2, il PIL totale dei Paesi lungo la Belt and Road è generalmente in aumento e il tasso di crescita è considerevole, più che triplicato da 3.261 miliardi di dollari nel 2001 a 13.532 miliardi di dollari nel 2017. Dal 2002 al 2008 è stata mantenuta una crescita superiore al 10%, ma nel 2009 si è registrata una significativa tendenza di crescita negativo a causa della crisi finanziaria globale, che ha avuto un impatto molto pronunciato sulle economie nazionali. Nel periodo successivo, dal 2010 in poi, la crescita economica è rallentata ed è rimasta in una fascia ristretta. La quota del PIL mondiale dei Paesi lungo la Belt and Road ha registrato un leggero aumento, a indicare che la crescita economica dei Paesi lungo la Belt and Road è rimasta relativamente coerente con quella dell'economia mondiale dal 2001 al 2007.

### **3.1.2 Caratteristiche di sviluppo dell'infrastruttura**

Dal punto di vista dei segmenti industriali, vi è una maggiore richiesta di sviluppo delle industrie dei trasporti e dell'energia nei Paesi lungo la Belt and Road. Il settore dei trasporti è una componente importante degli scambi commerciali e dei flussi di fattori tra i Paesi lungo il percorso ed è essenziale per l'attuazione dell'iniziativa.

Secondo i dati rilevanti rilasciati da BMI (Business Monitor International) nel settore delle infrastrutture, il settore dei trasporti ha dominato l'ammontare dei nuovi contratti nel settore delle infrastrutture nei Paesi lungo il percorso nel 2018, con il settore delle strade e dei ponti che ha rappresentato il 47,5% del valore dei nuovi contratti nel settore dei trasporti. La maggior parte dei Paesi della Belt and Road sono Paesi a medio reddito con una capacità di sviluppo delle infrastrutture relativamente debole, ma c'è più spazio e domanda per la costruzione di infrastrutture di trasporto.

Nel medio-lungo termine, in base alla tendenza alla globalizzazione e alla graduale attuazione dell'iniziativa "One Belt One Road", alla crescita della domanda dei consumatori e della scala commerciale nei Paesi lungo il percorso, la domanda di costruzione di infrastrutture di trasporto sarà ulteriormente liberata, e la cooperazione e l'interconnessione nel campo della costruzione di infrastrutture come ferrovie, porti, strade e ponti diventeranno il fulcro del lavoro tra la Cina e i Paesi lungo il percorso per un periodo di tempo considerevole.



**Figura 3.3 – Percentuale di progetti nel settore dei trasporti nel 2018<sup>3</sup>**

La cooperazione energetica, con al centro la costruzione di infrastrutture per l'energia elettrica, è fondamentale per la cooperazione commerciale tra la Cina e i Paesi lungo il percorso. I Paesi lungo il percorso sono ricchi di risorse energetiche e minerarie e la costruzione di infrastrutture nel settore dell'energia elettrica e del petrolio e del gas per fornire energia abbondante ai Paesi importatori netti di energia come la Cina può allocare in modo ragionevole la dotazione di risorse dei Paesi lungo il percorso. Allo stesso tempo, con il riscaldamento globale degli ultimi anni, lo sviluppo dell'energia verde e dell'energia pulita ha gradualmente attirato l'attenzione dei Paesi di tutto il mondo, il concetto di sviluppo sostenibile ha raggiunto un consenso generale in ambito internazionale e lo sviluppo dell'energia eolica e solare e di altre energie pulite sarà la direzione dello sviluppo.

La domanda di infrastrutture nei settori dell'acqua e delle comunicazioni rimane stabile, con una domanda di sviluppo del settore idrico più importante nell'Asia meridionale; la domanda di sviluppo del settore delle comunicazioni è concentrata principalmente nella regione dell'Asia occidentale e del Nord Africa, ma con l'approdo del 5G commerciale e la popolarità di nuove tecnologie come il telelavoro, si creeranno ampie prospettive di investimento.

<sup>3</sup> Fonte: <https://www.baogaoshe.com/report/1464103317713020307>

### 3.1.3 Finanziamenti diversificati per sostenere lo sviluppo dei Paesi lungo la Belt and Road

Attualmente, lo sviluppo economico dei Paesi lungo la Belt and Road è sostenuto da finanziamenti diversificati, tra cui la Banca asiatica per gli investimenti, la Banca mondiale, le banche commerciali, il Fondo monetario internazionale (FMI) e molti altri enti sono molto favorevoli ai progetti nei Paesi lungo la Belt and Road. Come si può vedere nella Figura 3.4, il sostegno finanziario della Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BIRS) e dell'Agenzia Internazionale per lo Sviluppo (IDA) nell'ambito della Banca Mondiale per i Paesi lungo il percorso è generalmente aumentato di anno in anno, fornendo prestiti per 162,90 miliardi di dollari a 65 Paesi lungo il percorso solo nel 2017, con un aumento del 7,9% su base annua. Allo stesso tempo, i fondi sovrani e i fondi di investimento di vari Paesi sono sempre più favorevoli ai progetti nei Paesi lungo il percorso, come ad esempio l'Abu Dhabi Investment Authority degli Emirati Arabi Uniti, la China Investment Corporation e altri fondi sovrani hanno aumentato significativamente i loro investimenti in progetti nei Paesi della Belt and Road. Fin dalla sua nascita, i principali progetti di investimento dell'ADB sono stati localizzati nei Paesi lungo la Belt and Road.

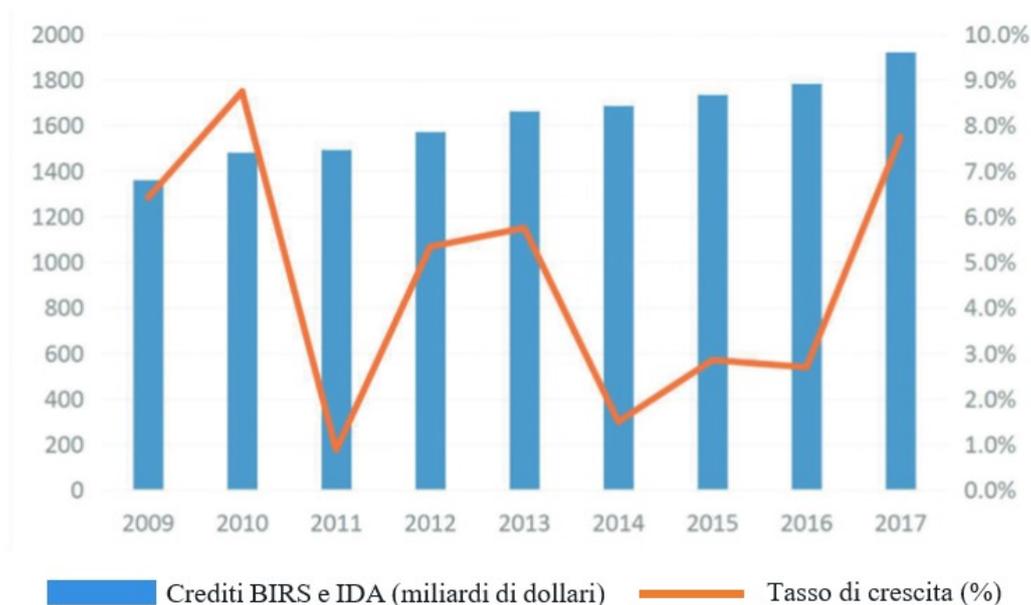
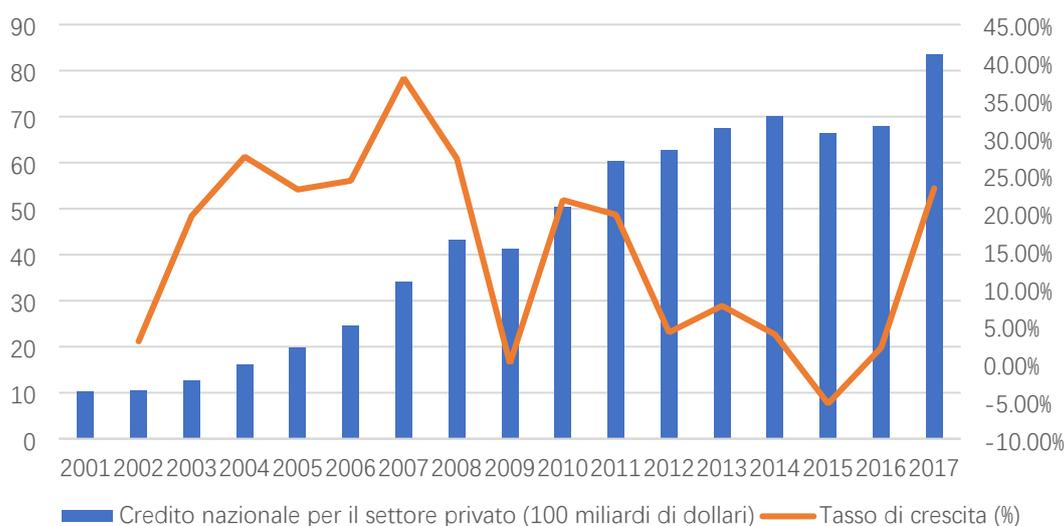


Figura 3.4 – Sostegno creditizio della BIRS e dell'IDA nei paesi lungo la Belt and Road<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Fonte: The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2019

Sebbene i progetti nei Paesi lungo il percorso abbiano ricevuto l'attenzione di molti appaltatori internazionali e fondi sovrani, c'è ancora un vuoto di finanziamenti dovuto all'enorme necessità di costruzione. Grazie alla Belt and Road Initiative, il settore privato dei Paesi lungo il percorso ha continuato ad essere entusiasta della costruzione di progetti nazionali, come si può vedere nella Figura 3.5, basata sul database della Banca Mondiale degli indicatori di credito nazionale per il settore privato. Il credito è passato da 1.282 miliardi di dollari nel 2001 a 8.362 miliardi di dollari nel 2017, con un aumento di oltre sei volte. Nel mezzo c'è stato un leggero calo tra il 2015-2016, ma nel 2017 il credito nazionale al settore privato ha registrato una rapida ripresa, crescendo del 13,44% su base annua. Sebbene il tasso di crescita del credito nazionale del settore privato sia stato un po' volatile, anche il sostegno finanziario del settore privato svolgerà un ruolo sempre più importante con l'intensificarsi della comunicazione economica e il miglioramento delle infrastrutture, mentre le fonti di finanziamento delle infrastrutture diventeranno più diversificate.



**Figura 3.5 – Credito nazionale del settore privato nei paesi lungo la Belt and Road<sup>5</sup>**

### 3.2 Analisi della dotazione di risorse dei paesi lungo la Belt and Road

I Paesi lungo la Belt and Road contengono alcuni dei principali produttori energetici, consumatori e hub di trasporto del mondo e sono fondamentali per lo sviluppo economico

<sup>5</sup> Elaborazione sulla base di: World Bank Open Data (<https://data.worldbank.org/>)

globale. Secondo la distribuzione della domanda e dell'offerta di energia, i Paesi eurasiatici alle due estremità sono importatori di energia, mentre i Paesi del Medio Oriente al centro sono per lo più esportatori di energia. I Paesi lungo il percorso comprendono due grandi regioni ricche di energia fossile di alta qualità: la Russia e l'Asia centrale e la regione del Golfo; mentre i Paesi dell'Europa occidentale sono noti per i loro vantaggi tecnologici e per il forte sviluppo dell'energia pulita, il che dimostra che i Paesi lungo il percorso sono generalmente ricchi di energia e risorse.

I combustibili fossili sono oggi le principali risorse energetiche nel mondo e rappresentano circa l'82% dell'approvvigionamento energetico globale. Complessivamente, gli Stati Uniti sono il maggior produttore, con quasi il 20% della produzione globale di combustibili fossili, seguiti da Russia e Iran e al quarto posto dal Canada, che produce meno del 5% di tutti i combustibili fossili. L'energia fossile, rappresentata da carbone, petrolio e gas naturale, dominerà l'industria energetica per molto tempo fino a quando non saranno trovate fonti energetiche alternative su larga scala, a causa della loro ampia distribuzione e delle abbondanti riserve accertate. Dalla raccolta dei dati sappiamo che, i Paesi lungo la Belt and Road hanno 12 zone mineralizzate, di cui 326 grandi e super-grandi depositi, contenenti più di 100 tipi di riserve energetiche come carbone, petrolio greggio, bauxite, ghiaccio combustibile, minerale di ferro, litio, zinco e grafite, con riserve accertate che si stima valgano fino a 250.000 miliardi di dollari, pari al 61% delle risorse globali. In termini di ripartizione specifica, le riserve di petrolio rappresentano il 56% del mondo, il gas naturale circa il 79%, il carbone circa il 54%, i minerali di ferro il 42%, la bauxite il 17% e le riserve d'oro il 21%. Questi dati evidenziano la posizione dei Paesi lungo il percorso come hub energetici globali, analizzati per regione come segue:

#### **(1) Dotazione di risorse di cinque Paesi dell'Asia centrale**

I cinque Paesi dell'Asia centrale sono situati nell'entroterra dell'Asia e dell'Europa, nell'asse centrale della costruzione della Belt and Road, e costituiscono l'area di transito per il commercio tra la Cina e i Paesi lungo il percorso, formando uno snodo fondamentale per la costruzione della Cintura economica della Via della Seta. I cinque Paesi dell'Asia centrale dispongono di ampie riserve accertate di petrolio greggio, carbone e gas naturale: le sole riserve di petrolio greggio del Kazakistan ammontano a 3,9 miliardi di tonnellate,

pari all'1,8% delle riserve mondiali di petrolio greggio; le risorse di carbone sono distribuite a 336 tonnellate, pari a oltre il 3,5% della quota globale. Il Turkmenistan possiede inoltre oltre 100 milioni di tonnellate di riserve di petrolio greggio e 17.500 miliardi di metri cubi di riserve di gas naturale conosciute, pari a una quota globale del 9,4%.

Negli ultimi anni si è assistito anche a una spinta costante dei progetti per lo sviluppo delle risorse di petrolio e gas dell'Asia centrale e del Mar Caspio, da tempo al centro dell'attenzione dei Paesi e considerata la seconda area più ricca di petrolio e gas con un profondo potenziale di cooperazione energetica. Non solo ci sono ampie riserve di idrocarburi, ma la complessa topografia dell'Asia Centrale ha dato origine a zone adatte allo sviluppo di energia eolica, solare e altre energie verdi. La facilità di accesso all'energia eolica in Asia centrale, grazie alla cintura dei venti dell'emisfero settentrionale, e i vasti deserti con i loro lunghi periodi di sole, ideali per lo sviluppo di progetti di energia solare.

## **(2) Dotazione di risorse in Medio Oriente**

La regione del Medio Oriente si trova al crocevia della Belt and Road. La regione mediorientale comprende generalmente 17 Paesi, tra cui Bahrein, Libano, Oman, Qatar, Egitto, Arabia Saudita, Siria, Emirati Arabi Uniti, Yemen, Palestina, Cipro, Israele, Iran, Giordania, Iraq, Kuwait e Turchia. Il Medio Oriente ospita alcune delle più ricche risorse petrolifere del mondo e il petrolio è considerato il "motore" dell'economia mondiale. Il Medio Oriente ha riserve accertate di circa 184 miliardi di tonnellate di petrolio greggio, pari a quasi 1/3 delle riserve accertate totali del mondo; le riserve di gas naturale raggiungono i 128.000 miliardi di metri cubi, pari a circa 1/4 delle riserve totali. Le sue riserve di petrolio greggio sono altamente concentrate, principalmente in cinque Paesi: Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Iran e Iraq, che rappresentano il 94,8% delle riserve accertate di petrolio del Medio Oriente. Le riserve di gas naturale sono concentrate in Arabia Saudita, Qatar, Iraq, Emirati Arabi Uniti e Iran, che rappresentano circa il 93,4% delle riserve del Medio Oriente.

### **(3) Dotazione di risorse per l'Asia meridionale e sudorientale**

I sette Paesi dell'Asia meridionale e i 10 Paesi del Sud-Est asiatico formano insieme il Corridoio economico Cina - Penisola centro meridionale della Belt and Road, che si trova lungo il percorso della Via della Seta marittima cinese verso l'Oceano Indiano. In generale, i Paesi della regione sono relativamente poveri in termini di riserve di combustibili fossili terrestri e la tecnologia attuale ha reso difficile l'identificazione e lo sfruttamento delle abbondanti risorse presenti negli oceani. Di conseguenza, i Paesi del Sud e del Sud-Est asiatico rappresentano rispettivamente circa l'1,2% e il 4,4% delle riserve mondiali conosciute di petrolio greggio e gas naturale.

Con la rapida ascesa di molte economie emergenti, il consumo di energia nei Paesi del Sud e del Sud-Est asiatico sta aumentando più rapidamente, così come le importazioni di energia. Un esempio tipico è Singapore, che non produce energia e sviluppa principalmente il settore dei servizi, e dipende in larga misura dalle risorse importate, mentre anche altri Paesi si trovano ad affrontare riserve energetiche più o meno inadeguate. Al contrario, la regione del Sud e del Sud-Est asiatico si trova in una posizione privilegiata per lo sviluppo delle energie rinnovabili: l'Indonesia e la Malesia dispongono di un'ampia gamma di applicazioni per l'olio prodotto dalle palme, la Thailandia e le Filippine hanno un accesso relativamente facile all'energia solare e Myanmar, Laos, Filippine e Cambogia sono ricche di risorse idroelettriche. Anche i Paesi della regione hanno un problema generale, limitato dal livello tecnologico e dalle dimensioni dell'economia, per l'esplorazione e il tasso di conversione dell'energia non è elevato, mentre lo sviluppo energetico della Cina, la produzione di attrezzature e altri sviluppi industriali sono più avanzati, soprattutto è particolarmente forte nei settori dell'estrazione del carbone e delle energie rinnovabili.

Per quanto riguarda l'elettricità, la scarsa costruzione di infrastrutture elettriche è un problema comune ai Paesi della regione. La mancanza di fornitura di energia elettrica è un evidente disincentivo allo sviluppo industriale e un importante limite al miglioramento degli standard di vita delle popolazioni. La Cina ha un'esperienza matura e ha raggiunto grandi risultati nella costruzione di energia elettrica e, in risposta a questo

fenomeno, può promuovere la cooperazione tra le imprese e i Paesi della regione per sviluppare congiuntamente le risorse elettriche locali.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> I dati riportati in questa sezione sono tratti dal Belt and Road Energy Study (2017).

## Capitolo IV

# Analisi dell'attuale situazione commerciale tra la Cina e i Paesi della Belt and Road

### 4.1 Cambiamenti nel commercio tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road

#### 4.1.1 Variazioni del volume totale del commercio

Da quando la Cina è diventata ufficialmente membro dell'Organizzazione mondiale del commercio, non solo ha aumentato il volume totale delle transazioni commerciali con l'estero della Cina, ma ha anche svolto un ruolo importante nel promuovere il volume totale degli scambi tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road, con una tendenza all'aumento del volume totale degli scambi tra la Cina e i Paesi lungo il percorso. È innegabile che, con l'attuazione e l'approfondimento dell'iniziativa "One Belt One Road", i Paesi lungo il percorso sono diventati partner sempre più importanti per il commercio cinese e sono diventati oggetto di attenzione da parte dei Paesi di tutto il mondo.

Secondo il Commodity Trade Statistics Database delle Nazioni Unite<sup>1</sup>, le importazioni e le esportazioni totali del commercio estero cinese sono passate da 1.422 miliardi di dollari nel 2005 a 4.593 miliardi di dollari nel 2019, con un aumento di quasi quattro volte in 15 anni. Nel frattempo, il commercio totale della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road è passato da 82,16 miliardi di dollari a 1.319 miliardi di dollari tra il 2005 e il 2019, con un aumento di 12 volte. Il tasso di crescita del commercio cinese verso i Paesi lungo la Belt and Road è superiore al tasso di crescita del commercio estero cinese e l'importanza dei Paesi lungo la Belt and Road sta diventando sempre più rilevante.

Dalla Figura 4.1 si evince che nel 2005 il commercio totale della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road è stato di 270,34 miliardi di dollari, pari al 19% della quota cinese nel sistema commerciale globale; Nel 2007, il commercio totale della Cina con i Paesi

---

<sup>1</sup> <https://comtradeplus.un.org/>

lungo il percorso ha superato i 500 miliardi di dollari, raggiungendo i 521,07 miliardi di dollari, pari al 23,9% della quota cinese nel sistema commerciale globale; Nel 2013, il commercio totale della Cina con i Paesi lungo il percorso ha superato i 1.000 miliardi di dollari, pari al 29,08% della quota cinese nel sistema commerciale globale. Nel 2019, il commercio totale con i Paesi lungo il percorso ha raggiunto i 1.319,32 miliardi di dollari, pari al 28,82% della quota cinese nel sistema commerciale globale. Da ciò si evince che non è solo il volume degli scambi a continuare a crescere, ma anche la quota all'interno del sistema commerciale che aumenta in modo tortuoso.

**Figura 4.1 - Variazione del commercio totale della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road**



Inoltre, dal 2005 al 2013, il commercio totale della Cina verso i Paesi lungo il percorso ha generalmente mostrato una tendenza di crescita annuale, con un calo del 17,21% nel 2009, dovuto principalmente alla crisi finanziaria del 2008, ma poi ha ripreso il suo trend di crescita; Nel 2015 - 2016 si è registrato un ulteriore calo, dovuto principalmente alla transizione economica che la Cina stava attraversando tra il 2014 e il 2016 e all'impatto della crisi del debito europeo nel 2015, seguito da un graduale ritorno alle tendenze di crescita. È facile notare che tra il 2015 e il 2019 il commercio internazionale della Cina verso la Belt and Road è aumentato significativamente in proporzione al sistema commerciale globale della Cina, il che significa che i Paesi e le regioni lungo la Belt and Road stanno già svolgendo un ruolo chiave nelle attività commerciali della Cina.

#### **4.1.2 Variazioni dei volumi di importazione e di esportazione della Cina verso i Paesi della Belt and Road**

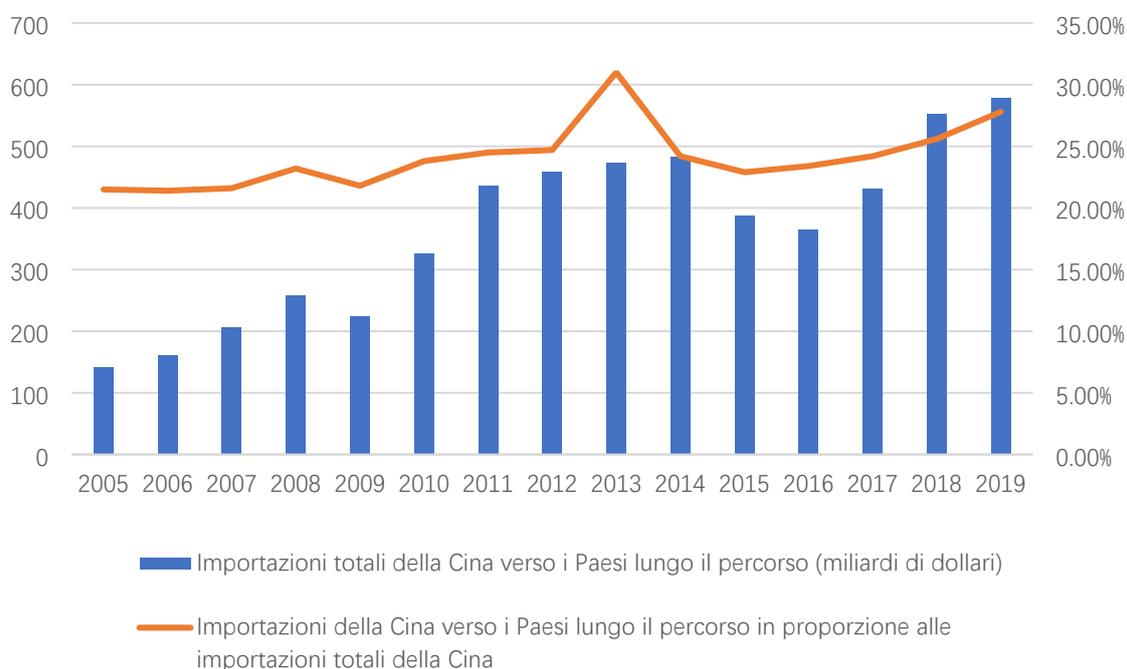
##### **(1) Variazione del valore delle importazioni cinesi dai Paesi lungo la Belt and Road**

Dalla Figura 4.2, possiamo capire che per i Paesi lungo la Belt and Road, l'andamento delle variazioni delle importazioni totali ha le seguenti caratteristiche: in termini di sviluppo complessivo, le caratteristiche di variazione sono simili al valore totale del commercio --- Tra il 2005 e il 2019, anche le importazioni cinesi dai Paesi lungo la Belt and Road hanno registrato un aumento costante, con le importazioni corrispondenti nel 2005 pari a 141,87 milioni di dollari, che rappresentano il 21,5% delle importazioni esterne totali della Cina; Nel 2007, la cifra è salita a 206,46 milioni di dollari, pari al 21,6% delle importazioni estere totali della Cina; Nel 2013, è aumentata ulteriormente a 473,92 milioni di dollari, pari al 31% delle importazioni estere totali della Cina; Nel 2019, il totale delle importazioni cinesi dai Paesi lungo il percorso ha raggiunto i 577,85 milioni di dollari, pari a ben il 27,8% delle importazioni estere totali della Cina.

Vale anche la pena notare che la curva di crescita percentuale nel grafico mostra che le importazioni totali sono diminuite nel 2009, del 38% rispetto all'anno precedente, principalmente a causa dell'impatto della crisi finanziaria sull'economia mondiale nel 2008, ma la crescita è ripresa nel 2010 ed è stata significativa; Nel 2015 le importazioni hanno registrato una tendenza al ribasso rispetto all'anno precedente, soprattutto a causa delle significative variazioni dei prezzi internazionali di Commodity, che sono cambiati in modo significativo nel 2015, e anche il tasso di crescita delle importazioni è diminuito, il che ha avuto un impatto negativo sul valore complessivo delle importazioni.

In termini di sviluppi recenti, tra il 2015 e il 2019, la quota delle importazioni della Cina dai Paesi lungo la Belt and Road nel sistema globale delle importazioni è rimasta stabile a un livello elevato, superiore al 40,00%. Ciò dimostra che negli ultimi anni i Paesi

lungo la Belt and Road sono diventati importanti partner commerciali per le importazioni cinesi.



**Figura 4.2 - Variazione delle importazioni totali della Cina dai Paesi della Belt and Road<sup>2</sup>**

## **(2) Variazione del valore delle esportazioni della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road**

Dai dati forniti nella Figura 4.3, possiamo notare che confrontando i dati sulle esportazioni della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road, possiamo riassumere le seguenti caratteristiche di sviluppo: in generale, le caratteristiche di cambiamento sono simili a quelle del commercio totale. Dal 2005 al 2008, le esportazioni totali della Cina verso la regione della Belt and Road sono sempre state in crescita e le esportazioni regionali corrispondenti hanno mantenuto la stessa tendenza di sviluppo come percentuale delle esportazioni estere totali della Cina. Nel 2005, le esportazioni della Cina verso i Paesi lungo il percorso ammontavano a 128,86 miliardi di dollari, pari a circa il 17% delle esportazioni estere totali della Cina; nel 2007, il valore delle esportazioni è salito a 242,87 miliardi di dollari, pari al 20% del totale. Allo stesso modo, nel 2013 le esportazioni ammontavano a 606,30 milioni di dollari, pari al 27% delle esportazioni

<sup>2</sup> Elaborazione sulla base di: Commodity Trade Statistics Database delle Nazioni Unite (<https://comtradeplus.un.org/>)

estere totali della Cina; nel 2019 hanno raggiunto i 741,28 milioni di dollari, pari al 30%, con una tendenza all'aumento in mezzo alle fluttuazioni.



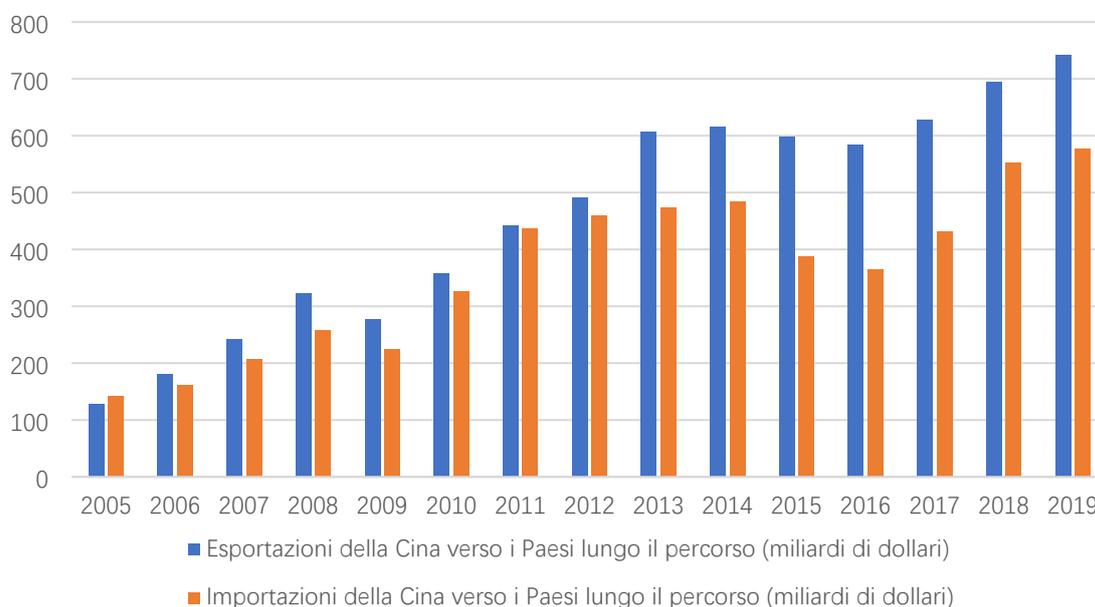
**Figura 4.3 - Variazione delle importazioni totali della Cina verso i Paesi della Belt and Road<sup>3</sup>**

Dal 2005 al 2019, le esportazioni estere totali della Cina hanno mostrato una tendenza generale all'aumento. Va notato che, sebbene il valore delle esportazioni cinesi lungo la Belt and Road sia diminuito in misura significativa nel 2009, sono tornate gradualmente a crescere tra il 2010 e il 2014. La ragione principale del calo delle nostre esportazioni nel 2015, che sono state pari a 644,890 miliardi di dollari, è che si è verificato un netto cambiamento nell'entità della domanda esterna. L'economia internazionale stava ancora recuperando a causa della crisi finanziaria globale del 2008, alcuni dei quali hanno anche causato seri ostacoli allo sviluppo delle attività commerciali di esportazione della Cina. La regione della Belt and Road è ora un importante mercato di destinazione per le esportazioni cinesi e i Paesi della Belt and Road stanno assumendo una posizione sempre più forte nel commercio di esportazione della Cina.

<sup>3</sup> Elaborazione sulla base di: Commodity Trade Statistics Database delle Nazioni Unite (<https://comtradeplus.un.org/>)

### (3) La Cina e i paesi lungo la Belt and Road sono importanti partner commerciali l'uno per l'altro

La forte domanda dei consumatori e la solida base produttiva della Cina offrono un ampio mercato e prodotti diversificati ai Paesi lungo il percorso. Inoltre, la grande base di popolazione, l'ampia estensione geografica e le abbondanti riserve energetiche dei Paesi lungo il percorso hanno spinto la Cina a diventare un partner commerciale reciprocamente importante. In particolare, in termini di dinamica della bilancia commerciale, il commercio bilaterale della Cina con i Paesi lungo il percorso è generalmente in attivo.



**Figura 4.4 - Tendenze del commercio cinese di importazione ed esportazione verso i Paesi lungo la Belt and Road<sup>4</sup>**

Come mostrato nella Figura 4.4, dal 2006 al 2019, il commercio cinese verso i Paesi lungo il percorso ha continuato a registrare un surplus e l'importo del surplus è tendenzialmente aumentato. Il motivo è che negli ultimi anni l'industria manifatturiera cinese si è sviluppata molto rapidamente e la sua capacità di lavorazione e produzione è stata notevolmente potenziata, e i Paesi lungo la Belt and Road hanno una maggiore domanda di manufatti industriali, elettromeccanici, tessili e di abbigliamento, e di beni di prima necessità. La riduzione del surplus dal 2009-2011 è stata in gran parte dovuta

<sup>4</sup> Elaborazione sulla base di: <https://new.qq.com/rain/a/20210129A0932Q00>

all'impatto della crisi finanziaria, che ha portato a un calo della domanda da parte di vari Paesi, insieme alla crescente domanda di energia della Cina e al continuo approfondimento della cooperazione con i Paesi lungo il percorso nei settori dell'esplorazione e dell'estrazione, della raffinazione e dei prodotti chimici e del trasporto tramite oleodotti, con conseguente rapida crescita delle importazioni. Dopo il 2013, il surplus della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road ha mostrato ancora una volta una tendenza all'aumento, con un surplus di 69,56 miliardi di dollari nel 2013 e di 163,42 miliardi di dollari nel 2019.

L'iniziativa "One Belt One Road" promuove l'esportazione della capacità produttiva cinese verso i Paesi lungo il percorso. Con il graduale miglioramento della costruzione delle infrastrutture cinesi, è difficile liberare efficacemente parte della capacità produttiva, mentre il livello di costruzione delle infrastrutture ferroviarie, autostradali, portuali e di comunicazione nei Paesi lungo la Belt and Road è relativamente arretrato. Ciò rappresenta un'importante opportunità per le imprese cinesi di espandersi nei Paesi lungo la Belt and Road. Il surplus commerciale che inevitabilmente si verifica nella cooperazione commerciale guidata dalla Cina coincide anche con la tempistica delle riforme strutturali dell'offerta avviate dalla Cina nel 2015 e offre l'opportunità di ridurre i costi di trasporto commerciale e di promuovere la connettività tra i Paesi lungo il percorso.

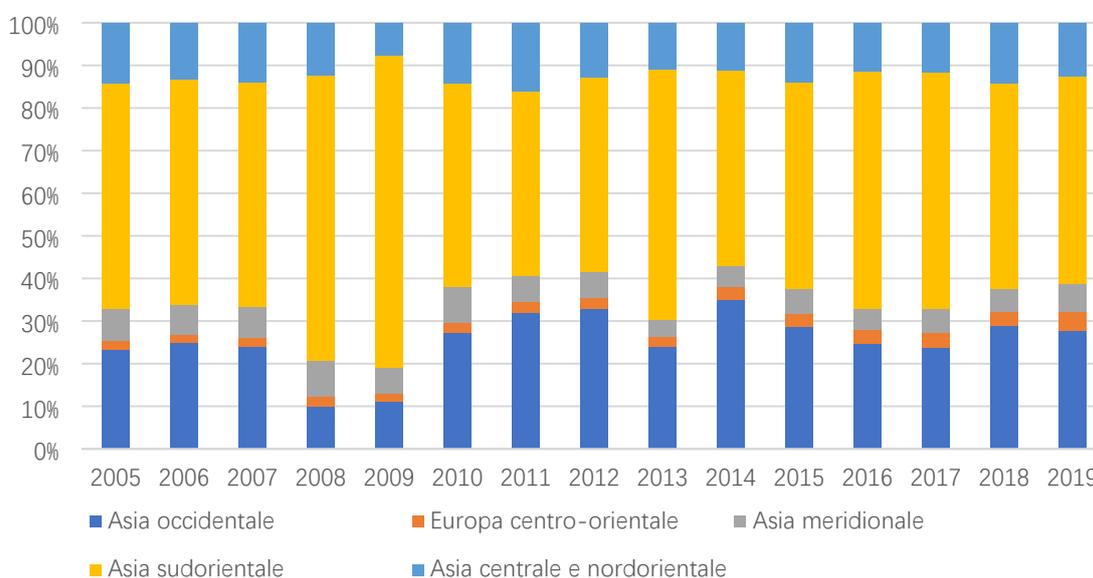
## **4.2 Cambiamenti nella struttura regionale delle importazioni e delle esportazioni della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road**

### **4.2.1 Cambiamenti nella struttura regionale delle importazioni**

La Figura 4.5 mostra che, tra le cinque regioni lungo la Belt and Road, le importazioni cinesi dal Sud-est asiatico rappresentano la quota maggiore delle importazioni commerciali della Cina dai Paesi lungo il percorso. Tra il 2005 e il 2019, la quota delle importazioni cinesi nel Sud-Est asiatico è stata superiore al 40%, rendendola la regione più importante per le importazioni cinesi dai Paesi lungo il percorso. Nel 2005, le importazioni cinesi dal Sud-est asiatico ammontavano a 74,99 miliardi di dollari, pari al 52,86% del commercio totale della Cina verso i Paesi lungo il percorso. Nel 2019, le importazioni cinesi dal Sud-est asiatico hanno raggiunto i 282,1 miliardi di dollari, pari

al 48,83%. Come si evince dai dati sopra riportati, i 10 Paesi della regione del Sud-Est asiatico sono diventati importanti partner commerciali per la Cina.

In secondo luogo, anche le importazioni cinesi dalla regione dell'Asia occidentale rappresentano una quota consistente e, in generale, mostrano una tendenza all'aumento graduale della quota. Nel 2005, le importazioni cinesi dalla regione dell'Asia occidentale ammontavano a 33,09 miliardi di dollari, pari al 23,33% del totale degli scambi commerciali della Cina verso i Paesi lungo il percorso; Nel 2019, le importazioni cinesi dalla regione dell'Asia occidentale hanno raggiunto i 160,37 miliardi di dollari, rispetto al 2005, la quota è quasi quintuplicata al 27,75%, con un aumento di 4,42 punti percentuali rispetto al 2005.



**Figura 4.5 - Variazioni nella struttura regionale delle importazioni cinesi dai Paesi della Belt and Road<sup>5</sup>**

Come si può vedere nella Figura 4.5, l'Asia nord-orientale e centrale sono anche importanti mercati di importazione per la Cina. Nel 2005, le importazioni totali della Cina dall'Asia nord-orientale e centrale ammontavano a 19,929 miliardi di dollari, pari al 14,27% delle importazioni totali della Cina dai Paesi lungo la Belt and Road. Dal 2005 al 2019, le importazioni cinesi dall'Asia nord-orientale e centrale hanno generalmente mostrato

<sup>5</sup> Elaborazione sulla base di: Ufficio nazionale di statistica cinese (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>)

una tendenza al rialzo, raggiungendo un totale di 87,81 miliardi di dollari nel 2019, pari al 15,2% delle importazioni totali della Cina dai Paesi lungo il percorso.

Nel 2005, le importazioni cinesi dall'Asia meridionale ammontavano a 10,69 miliardi di dollari, pari al 7,54% delle importazioni totali della Cina dai paesi lungo il percorso, nel 2019 le importazioni cinesi dall'Asia meridionale sono salite a 21,28 miliardi di dollari, con un raddoppio rispetto al 2005.

Nel 2005, le importazioni commerciali della Cina dall'Europa centro-orientale ammontavano a 2,16 miliardi di dollari, pari al 2% delle importazioni totali della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road, mentre nel 2019 il commercio totale della Cina verso l'Europa centro-orientale ha raggiunto i 26,2 miliardi di dollari, pari al 4,53% delle importazioni totali della Cina dai Paesi lungo il percorso, con un aumento di quasi 12 volte.

Vale la pena notare che delle cinque regioni, le importazioni cinesi dall'Europa centrale sono state le più ridotte nel 2019, rappresentando solo lo 0,50% delle importazioni totali della Cina dai Paesi lungo il percorso.

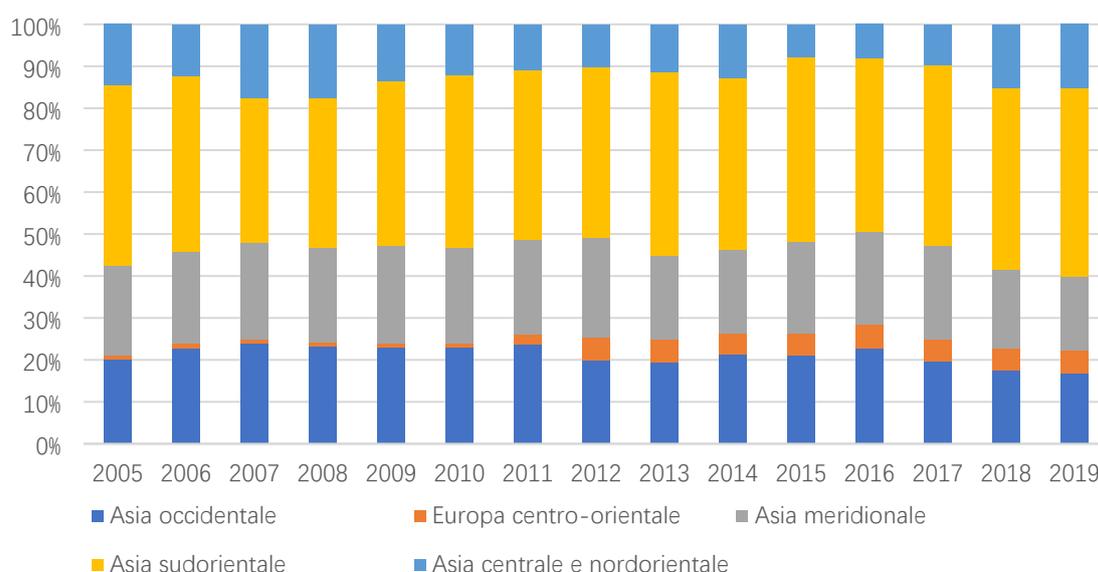
Tra il 2013 e il 2019, le importazioni totali della Cina dai Paesi lungo il percorso sono aumentate in modo significativo come percentuale del sistema commerciale complessivo sotto l'influenza della politica "One Belt One Road", il che dimostra che i Paesi della Belt and Road stanno svolgendo un ruolo sempre più importante nel commercio di importazione della Cina.

#### **4.2.2 Cambiamenti nella struttura regionale delle esportazioni**

Come mostrato nella Figura 4.6, tra le cinque regioni lungo la Belt and Road, le esportazioni cinesi verso il Sud-est asiatico rappresentano la quota maggiore delle esportazioni commerciali della Cina verso le regioni lungo la Belt and Road. Tra il 2005 e il 2019, le esportazioni cinesi verso il Sud-est asiatico hanno rappresentato oltre il 34% di tutte le esportazioni, rendendolo la più grande area di esportazione per la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road. Nel 2005 le esportazioni cinesi verso il Sud-est asiatico sono state pari a 55,36 miliardi di dollari, rappresentando il 42,96% del commercio totale della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road. Nel 2019, le esportazioni totali della Cina verso il

Sud-est asiatico hanno raggiunto 352,90 miliardi di dollari, con un aumento del 47,61% rispetto all'anno precedente. Come si evince dai dati sopra riportati, i 10 Paesi del Sud-Est asiatico sono anche importanti partner commerciali per le esportazioni della Cina.

In secondo luogo, anche le esportazioni cinesi verso la regione dell'Asia occidentale hanno rappresentato una quota importante e hanno generalmente mostrato una tendenza all'aumento. Nel 2005, le esportazioni cinesi verso la regione dell'Asia occidentale ammontavano a 25,82 miliardi di dollari, pari al 20,04% delle esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso. Nel 2019, le esportazioni cinesi verso la regione dell'Asia occidentale hanno raggiunto 124,44 miliardi di dollari, con un aumento di quasi cinque volte rispetto al 2005, e la sua quota di esportazioni nei Paesi lungo il percorso ha raggiunto il 16,79%, con una diminuzione della quota rispetto al 2005 ma un aumento del commercio totale.



**Figura 4.6 - Variazioni nella struttura regionale delle esportazioni cinesi verso i Paesi della Belt and Road<sup>6</sup>**

Come si può vedere nella Figura 4.6, la regione dell'Asia nord-orientale e centrale è anche un importante mercato di esportazione. Nel 2005, le esportazioni totali della Cina verso l'Asia nord-orientale e centrale ammontavano a 118,75 miliardi di dollari, pari al 14,56% delle esportazioni totali della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road. Dal 2005 al 2019, le esportazioni cinesi verso l'Asia nord-orientale e centrale sono rimaste

<sup>6</sup> Elaborazione sulla base di: Ufficio nazionale di statistica cinese (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>)

generalmente stabili, raggiungendo un totale di 77,63 miliardi di dollari nel 2019, pari al 10,47% delle esportazioni totali della Cina verso i Paesi lungo il percorso.

Nel 2005, le esportazioni cinesi verso l'Asia meridionale ammontavano a 15,77 miliardi di dollari, pari al 12,24% delle esportazioni totali della Cina verso i paesi lungo il percorso, mentre nel 2019 le esportazioni cinesi verso l'Asia meridionale sono salite a 113,36 miliardi di dollari, con un aumento di sette volte rispetto al 2005.

Nel 2005, le esportazioni commerciali della Cina verso l'Europa centro-orientale ammontavano a 25,82 miliardi di dollari, pari all'1,02% delle esportazioni totali della Cina verso i Paesi lungo il percorso, mentre nel 2019 il commercio totale della Cina con l'Europa centro-orientale ha raggiunto i 124,44 miliardi di dollari, pari al 9,84% delle esportazioni totali della Cina con i Paesi lungo il percorso, con un aumento delle esportazioni di quasi cinque volte.

### **4.3 Analisi della struttura del commercio tra la Cina e i paesi lungo la Belt and Road**

La Cina intrattiene strette relazioni commerciali con i Paesi lungo la Belt and Road. Tra questi Paesi, la Cina è la principale destinazione delle esportazioni di Malesia, Thailandia, Vietnam, India, Singapore, Indonesia e Russia, ed è anche il primo mercato di importazione per alcuni Paesi lungo il percorso. Nel 2019, le esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso hanno raggiunto 927,08 miliardi di dollari, pari al 29,8% delle esportazioni estere totali della Cina. In particolare, a livello merceologico, la Cina esporta verso i Paesi lungo il percorso un gran numero di prodotti ad alta intensità di manodopera, con un minor numero di prodotti ad alto valore aggiunto, e una percentuale relativamente alta di questi beni, come i prodotti elettrici, i macchinari e i componenti, che possono raggiungere il 38% del valore delle esportazioni. In termini di importazioni, l'energia fossile, i minerali e i prodotti di componentistica meccanica rappresentano una quota elevata delle importazioni, pari al 53,4%.

**(1) I prodotti elettrici e meccanici sono diventati i principali prodotti di esportazione.**

Nel 2019, le esportazioni di merci della Cina verso i Paesi lungo la Belt and Road si sono concentrate nel capitolo 84 del codice HS<sup>7</sup> (in particolare parti di macchinari, caldaie, apparecchi, ecc., di seguito "HS84") e nel capitolo 85 (in particolare motori elettrici, parti e componenti di apparecchiature elettriche; apparecchiature e parti audiovisive, ecc., di seguito "HS85").

Il valore delle esportazioni di queste due categorie di merci HS ha rappresentato il 43,2% delle esportazioni cinesi di merci verso i Paesi lungo il percorso, di cui il valore delle esportazioni di merci HS84 è stato di 125,84 miliardi di dollari, con un aumento del 10,2% rispetto al 2018, rappresentando il 16% delle esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso. La classificazione delle merci HS84 contiene un gran numero di prodotti di macchinari, che riflette lateralmente la crescente preoccupazione dei Paesi della Belt and Road per la costruzione di infrastrutture, ed è anche strettamente correlato all'importanza che la maggior parte dei Paesi lungo il percorso attribuisce al settore manifatturiero; Le esportazioni di beni HS85 sono state pari a 198,6 miliardi di dollari, con un aumento del 17,7% rispetto al 2018, e rappresentano il 26,2% delle esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso, indicando che esiste un mercato per i beni elettrici di produzione cinese nei Paesi lungo il percorso e che la domanda sta crescendo molto rapidamente.

Le altre otto categorie HS della top 10 rappresentano circa il 3% delle esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso, indicando che le esportazioni cinesi verso i Paesi lungo il percorso coprono una gamma completa di prodotti di base che soddisfano le esigenze quotidiane e dimostrano profondamente la tendenza alla diversificazione delle esportazioni.

Nel frattempo, nel 2019, sette delle dieci principali esportazioni cinesi di prodotti HS verso i Paesi lungo la Belt and Road hanno rappresentato una crescita superiore al 10% su base annua delle esportazioni totali, indicando che le esportazioni cinesi verso i Paesi

---

<sup>7</sup> HS - Harmonized System (Codice doganale)

lungo il percorso stanno crescendo più rapidamente e hanno un potenziale in una serie di settori.<sup>8</sup>

**(2) I combustibili minerali, i motori elettrici e le apparecchiature elettriche sono stati i prodotti più importati, di cui le importazioni di combustibili sono aumentate in modo significativo.**

Nel 2019, le importazioni cinesi dai paesi lungo la Belt and Road si concentrano soprattutto nel capitolo 27 del codice SA (combustibili minerali, cere, sostanze bituminose. In seguito, indicato come "HS27") e capitolo 85. Queste due categorie di beni insieme hanno rappresentato il 50,2% delle importazioni totali della Cina dai Paesi lungo il percorso, mentre le importazioni di beni con codice HS27 sono ammontate a 187,34 miliardi di dollari, con un aumento del 35,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, rappresentando il 25,4% delle importazioni cinesi dai Paesi della Belt and Road. Le importazioni di merci con codice HS85 hanno raggiunto i 198,15 miliardi di dollari, con un aumento del 19,8% rispetto all'anno precedente, e rappresentano il 26,8% delle importazioni cinesi dai Paesi lungo il percorso.

Vale la pena notare che nove delle prime dieci commodity HS in termini di valore delle importazioni questa volta sono cresciute di oltre il 15% e cinque di oltre il 35% rispetto allo stesso periodo del 2018. Dato che i prodotti HS27 e HS85 sono principalmente combustibili minerali e apparecchiature elettriche ed elettroniche, si deduce che l'aumento delle importazioni cinesi di queste due categorie di prodotti è indicativo della forte domanda manifatturiera interna e della domanda dei consumatori.<sup>9</sup>

#### **4.4 Analisi dell'integrazione commerciale della Cina con i paesi lungo la Belt and Road**

L'economista A.J. Brown (1947) ha introdotto l'indice di combinazione commerciale, successivamente perfezionato da Kiyoshi Kojima (1958) e altri per renderlo statisticamente ed economicamente significativo. Durante la misurazione, la stretta

---

<sup>8</sup> Fonte dei dati: Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e la riforma (<https://www.ndrc.gov.cn/>)

<sup>9</sup> Fonte dei dati: Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e la riforma (<https://www.ndrc.gov.cn/>)

relazione commerciale bilaterale viene valutata utilizzando l'indice di integrazione commerciale, che è determinato dal rapporto tra l'ammontare delle esportazioni di un paese (o regione) verso il proprio paese partner commerciale e l'ammontare totale delle esportazioni del paese (o regione), e il rapporto tra l'ammontare totale delle importazioni del paese partner commerciale e l'ammontare totale delle importazioni mondiali (l'indice di integrazione commerciale), che può essere espresso dalla formula:

$$TI_{ij} = \frac{x_{ij} / x_i}{M_j / M_w} \quad (a)$$

dove  $TI_{ij}$  è l'integrazione commerciale del Paese  $i$  con il Paese  $j$ ,  $X_{ij}$  sono le esportazioni del Paese  $i$  verso il Paese  $j$ ,  $X_i$  indica le esportazioni totali del Paese  $i$ ,  $M_j$  indica le importazioni del Paese  $j$  e  $M_w$  indica le importazioni totali mondiali.  $TI_{ij} > 1$  significa che la relazione commerciale tra i due Paesi (regioni) è forte;  $TI_{ij} < 1$  significa che la relazione commerciale tra i due Paesi (regioni) è debole;  $TI_{ij} = 1$  significa che la relazione commerciale tra i due Paesi (regioni) non è né forte né debole ed è a un livello relativamente medio. Utilizzando i dati pertinenti, il grado di integrazione commerciale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road dal 2005 al 2019 è stato misurato in base alla formula (a), e i risultati sono riportati nella Tabella 4.1 (a causa dei dati mancanti, la tabella è un campione di dati solo per una selezione di paesi).

**Tab 4.1 - L'integrazione commerciale della Cina con i paesi lungo la Belt and Road (2005 – 2019)<sup>10</sup>**

<i>TI</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Media
Kazakistan	1,70 72	1,47 38	2,00 97	1,58 16	1,84 15	2,05 14	1,92 98	1,74 21	1,84 29	1,19 24	1,26 71	1,33 64	1,28 77	1,29 85	1,49 97	1,60 41
Kirghistan	2,55 47	1,98 06	1,28 42	0,95 22	0,37 16	0,45 40	0,52 43	0,48 17	0,29 46	0,28 41	0,40 46	0,46 20	0,48 12	0,27 45	0,31 13	0,74 10
Tagikistan	0,25 52	0,20 10	0,10 44	0,20 92	2,31 46	0,51 86	0,60 75	0,82 09	0,74 27	0,47 48	0,58 15	0,35 46	0,38 04	0,66 48	0,62 74	0,59 05
Turkmenistan	0,06 30	0,03 49	0,08 37	0,03 46	0,09 78	1,77 65	3,81 67	5,39 26	5,14 81	5,28 88	7,79 36	8,15 08	8,59 72	7,87 37	8,30 36	4,16 37
Uzbekistan	1,55	1,57	0,67	0,46	0,41	0,12	0,64	0,99	1,57	1,35	1,33	6,32	1,68	1,97	1,44	1,47

<sup>10</sup> Elaborazione sulla base di: Sun Lixing, Shen Yuliang et al, 2019, Rapporto sul commercio e gli investimenti della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road, Cap. 1, pp. 12-25.

	02	45	54	52	30	31	40	92	07	14	59	51	48	59	12	53
Singapore	1,175 2	1,016 1	0,873 6	0,868 8	0,833 7	0,776 9	0,726 5	0,716 6	4,339 8	0,721 8	0,781 0	0,803 1	0,894 3	0,758 2	0,835 7	1,074 7
Malesia	2,318 6	2,291 7	2,433 4	2,344 9	25,98 3	2,808 0	2,880 2	2,628 8	2,562 0	2,313 8	2,652 9	2,649 3	2,433 1	2,371 1	2,798 0	4,097 9
Indonesia	1,58 49	1,45 00	1,56 72	1,49 44	1,44 34	1,45 67	1,62 80	1,72 48	1,67 40	1,35 08	1,31 67	1,51 21	1,65 06	1,75 91	1,88 55	1,56 66
Myanmar	1,18 76	0,86 98	0,90 23	1,37 06	1,22 54	1,23 37	1,92 25	1,50 03	2,47 34	1,32 48	4,74 72	3,53 38	3,18 03	2,60 33	3,26 92	2,88 45
Thailandia	2,06 12	2,16 39	2,19 79	2,10 22	2,06 46	1,89 85	1,85 43	1,72 63	1,63 95	1,63 90	1,72 68	1,82 52	1,71 41	1,63 78	1,73 72	1,86 59

Secondo i dati, l'integrazione commerciale tra i Paesi lungo la Belt and Road e la Cina è diversa: ci sono 40 Paesi con relazioni commerciali allentate e 18 Paesi con relazioni commerciali strette, tra cui l'integrazione commerciale tra i Paesi del Sud-Est asiatico e la Cina è la più grande, vale a dire che le esportazioni della Cina verso il Sud-Est asiatico rappresentano una percentuale maggiore delle importazioni del Sud-Est asiatico. In termini di esportazioni cinesi verso il Sud-est asiatico, la integrazione commerciale della Cina con il Sud-est asiatico nel suo complesso è maggiore di 1, il che indica che il Sud-est asiatico ha una forte dipendenza dal mercato cinese, corroborando il fatto che la Cina è uno dei principali importatori dei Paesi del Sud-est asiatico, indicando forti relazioni commerciali e frequenti attività commerciali con i Paesi del Sud-est asiatico, che hanno molto a che fare con la firma di accordi di libero scambio tra la Cina e i Paesi del Sud-est asiatico. In particolare, tra i Paesi del Sud-Est asiatico, la maggiore integrazione commerciale con la Cina è quella della Malesia (4,09), seguita da Filippine, Laos, Myanmar, Thailandia, Indonesia, Vietnam e Singapore; mentre l'integrazione commerciale tra Brunei e Cambogia è inferiore a 1 e la Cina deve aprire ulteriormente i loro mercati.

Gli stretti legami commerciali della Cina con la regione del Nord-Est e dell'Asia centrale nel suo complesso, pari a 2,62, e con la Mongolia in particolare, pari a 8,79, indicano una forte e crescente intensità commerciale. La Cina è stata per molti anni il primo partner commerciale della Mongolia ed è diventata un partner commerciale indispensabile l'uno per l'altro, il che ha un'importante relazione con la storia bilaterale, la distanza e la diversa struttura delle risorse. Anche il Tagikistan e il Kazakistan hanno un alto livello di integrazione commerciale con la Cina. I cinque Paesi dell'Asia centrale

hanno intrattenuto stretti rapporti commerciali con la Cina fin dalle prime fasi e l'antica Via della Seta è una testimonianza delle strette relazioni commerciali tra la Cina e i cinque Paesi dell'Asia centrale. Negli ultimi anni, con l'introduzione dell'iniziativa "One Belt One Road", gli scambi commerciali tra Cina e Asia centrale sono aumentati e le relazioni commerciali bilaterali sono diventate ancora più strette.

L'integrazione commerciale complessiva della Cina con la regione dell'Asia occidentale è pari a 1,09, a indicare che le relazioni commerciali della Cina con i Paesi dell'Asia occidentale sono forti, con livelli più elevati di integrazione commerciale con Yemen, Oman e Iraq. Le esportazioni commerciali della Cina verso la regione dell'Asia occidentale si basano principalmente su prodotti quali manufatti industriali e prodotti industriali leggeri, mentre le importazioni della Cina dall'Asia occidentale sono costituite principalmente da combustibili minerali e dai loro prodotti trasformati. Dall'attuazione dell'iniziativa "One Belt One Road", il volume degli scambi commerciali tra la Cina e la regione dell'Asia occidentale ha sostanzialmente mantenuto un aumento di anno in anno, e anche la portata degli scambi si sta espandendo, e le relazioni commerciali tra la Cina e la regione dell'Asia occidentale diventeranno ancora più strette in futuro.

L'integrazione commerciale della Cina con la regione dell'Asia meridionale è pari a 0,34 e le relazioni commerciali sono deboli. Anche se i dati lo suggeriscono, le relazioni commerciali bilaterali si rafforzeranno ulteriormente con il continuo sviluppo delle relazioni economiche e commerciali. Le relazioni commerciali dell'Asia meridionale con la Cina sono cresciute più rapidamente negli ultimi anni grazie alla posizione centrale dell'industria manifatturiera cinese, all'influenza della geoeconomia e alla crescente importanza degli scambi tra i due Paesi nel commercio estero, che ha portato a un'espansione degli scambi e a un rafforzamento delle relazioni commerciali bilaterali e a un approfondimento della stretta.

L'integrazione commerciale tra la Cina e i Paesi dell'Europa centro-orientale è pari allo 0,21 e le relazioni commerciali sono deboli. I cambiamenti nell'ambiente interno ed esterno hanno causato una notevole volatilità nel mercato dell'Europa centro-orientale ed è urgente trovare un nuovo partner commerciale. Come seconda economia mondiale, la Cina mantiene una buona crescita economica e, grazie alla sua posizione geografica, è senza dubbio la scelta migliore. Il commercio tra l'Europa centro-orientale e la Cina può

alleviare efficacemente la pressione economica causata dall'ambiente interno ed esterno e promuovere uno sviluppo equilibrato del commercio bilaterale per aumentare la dipendenza economica reciproca. Allo stesso tempo, i Paesi dell'Europa centro-orientale hanno un potenziale di mercato e una maggiore domanda commerciale per la Cina, che può espandere ulteriormente il suo mercato commerciale per ottenere un salto di qualità nel volume degli scambi. Con l'attuazione dell'Iniziativa “One Belt One Road”, è diventato possibile rafforzare le relazioni commerciali bilaterali e diventare un partner commerciale più profondo.

L'analisi dell'integrazione commerciale mostra che i Paesi lungo il percorso in cui il commercio cinese è più strettamente integrato sono principalmente il Sud-Est asiatico, l'Asia centrale e l'Asia occidentale, mentre l'integrazione commerciale con l'Europa centro-orientale e altre regioni ha un rapporto più debole, il che indica che la Cina è solita svolgere attività commerciali più concentrate e numerose con i Paesi con una grande integrazione commerciale, mentre le attività commerciali con i Paesi con una piccola integrazione commerciale non sono abbastanza vicine e c'è un enorme potenziale di mercato. Con l'attuazione dell'iniziativa "One Belt One Road", l'interconnessione dei Paesi lungo il percorso e l'attuazione di varie politiche preferenziali, la Cina si impegnerà in attività commerciali intensive con i Paesi che hanno un piccolo grado di integrazione commerciale, espandendo la portata degli scambi sulla base esistente e ottenendo un nuovo decollo nel commercio.

## Capitolo V

# Analisi del potenziale commerciale bilaterale tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road

### 5.1 Metodologia di calcolo del potenziale commerciale

Il rapporto tra il volume commerciale effettivo e il valore commerciale teorico tra diversi Paesi (regioni), ovvero il potenziale commerciale, che misura la differenza tra il valore effettivo e quello teorico del volume commerciale, è dato dalla seguente formula:

$$TP_{ij} = \frac{trade_{ij}}{trade_{ij}^*} \quad (b)$$

Dove  $TP_{ij}$  è l'indice del potenziale commerciale tra i due Paesi (regioni),  $trade_{ij}$  è il volume effettivo del commercio bilaterale e  $trade_{ij}^*$  è il volume teorico del commercio bilaterale. I risultati sono riportati nella Tabella 5.1 (la tabella è un campione di dati solo per una selezione di paesi).

Table 5.1 - Il potenziale commerciale della Cina con i paesi lungo la Belt and Road (2005 to 2019)<sup>1</sup>

TP	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Media
Kazakistan	1,12 74	1,10 02	1,11 23	1,09 48	1,09 43	1,09 68	1,09 01	1,07 84	1,07 42	1,05 71	1,03 40	1,06 03	1,06 87	1,06 60	1,06 99	1,08 16
Kirghistan	1,11 86	1,17 29	1,19 22	1,22 34	1,18 24	1,14 25	1,12 60	1,11 84	1,10 49	1,10 21	1,09 03	1,13 01	1,11 10	1,09 91	1,10 78	1,13 48
Tagikistan	0,96 09	0,99 23	1,00 65	1,06 34	1,06 29	1,04 25	1,05 11	1,02 76	1,02 58	1,03 34	1,01 39	1,02 61	0,99 99	0,99 59	0,99 63	1,01 99
Uzbekistan	1,01 52	1,01 58	1,00 06	0,99 17	1,00 37	0,99 69	0,95 90	0,97 04	0,99 61	0,98 35	0,96 52	0,98 20	0,99 96	1,02 63	1,03 17	0,99 59
Singapore	1,22 50	1,20 32	1,18 77	1,17 26	1,16 92	1,14 40	1,13 07	1,12 85	1,21 82	1,12 59	1,12 65	1,12 65	1,12 43	1,11 33	1,12 01	1,15 44

<sup>1</sup> Elaborazione sulla base di: Piattaforma di ricerca sui big data economici e sociali della Cina (<https://data.cnki.net/>)

Malesia	1,20 44	1,18 69	1,17 95	1,16 17	1,17 07	1,15 76	1,15 01	1,14 58	1,14 67	1,16 11	1,14 24	1,14 51	1,14 79	1,14 65	1,15 65	1,16 02
Indonesia	1,12 76	1,10 35	1,10 03	1,09 48	1,08 73	1,07 79	1,08 16	1,08 04	1,07 62	1,06 83	1,05 82	1,06 35	1,06 47	1,06 75	1,06 73	1,08 15
Myanmar	1,08 20	1,06 41	1,06 14	1,03 84	1,04 30	1,03 65	1,04 34	1,03 56	1,04 64	1,10 15	1,06 19	1,06 16	1,05 99	1,05 43	1,06 96	1,05 73
Thailandia	1,16 20	1,14 81	1,14 20	1,13 26	1,13 50	1,12 26	1,12 48	1,11 69	1,10 76	1,10 46	1,10 68	1,11 58	1,11 29	1,10 44	1,10 56	1,12 28
Bhutan	0,412 6	0,290 5	0,636 6	0,663 8	0,589 8	0,482 6	0,697 5	0,673 0	0,672 5	0,627 7	0,600 8	0,556 1	0,576 1	0,641 1	0,612 8	0,580 2
Bosnia- Erzegovina	0,874 2	0,865 0	0,792 6	0,768 2	0,735 4	0,741 5	0,749 5	0,737 2	0,766 1	0,852 8	0,766 6	0,773 1	0,784 0	0,797 7	0,800 4	0,787 0

## 5.2 Classificazione dei tipi di potenziale commerciale

Nella loro analisi e ricerca, Liu Qingfeng e Jiang Shuzhu (2002)<sup>2</sup> hanno classificato il valore del potenziale commerciale in tre tipi:

(1) "Potenziale rimodellato", ossia un valore potenziale maggiore o uguale a 1,2: per questi Paesi, il loro potenziale in termini di sviluppo del commercio è stato pienamente utilizzato e si è sviluppata una relazione commerciale più stabile e matura in termini di sviluppo del commercio bilaterale. Per questi Paesi e regioni, lo sviluppo del commercio dovrebbe concentrarsi sull'ottimizzazione della struttura commerciale e sull'approfondimento della portata degli scambi, nonché sull'utilizzo attivo di altre condizioni favorevoli per espandere il commercio sulla base esistente;

(2) "Potenziale di sfruttamento", i cui valori potenziali vanno da 0,8 a 1,2: indica che la Cina non ha ancora sfruttato appieno il potenziale commerciale di questi Paesi nello sviluppo del commercio bilaterale e ha buone prospettive di mercato nello sviluppo futuro del commercio bilaterale. Il focus dello sviluppo dovrebbe essere quello di imparare dalle esperienze avanzate dei Paesi con un potenziale di sviluppo maturo, concentrandosi allo stesso tempo sull'esplorazione di altri fattori che guidano lo sviluppo del commercio attraverso l'innovazione;

<sup>2</sup> Liu Qingfeng, Jiang Shuzhu, 2002, "Gli accordi commerciali bilaterali della Cina secondo un modello gravitazionale del commercio", Scienze sociali di Zhejiang, Vol. 6, pp. 17-20

(3) "Potenziale enorme", che si riferisce principalmente ai Paesi con un valore potenziale inferiore a 0,8: ciò indica che esiste una grave carenza di scambi commerciali tra la Cina e questi Paesi, la cui causa principale è l'esistenza di barriere commerciali. Pertanto, nello sviluppo del commercio bilaterale, è necessario impegnarsi per sciogliere ed eliminare le barriere commerciali e rafforzare lo sviluppo del commercio bilaterale attraverso la progettazione e l'ottimizzazione istituzionale.

### **5.3 Analisi del potenziale commerciale**

Per misurare l'affidabilità e l'accuratezza scientifica, questa tesi utilizza per l'analisi il valore medio del potenziale di importazione ed esportazione commerciale della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road dal 2005 al 2019. Secondo i risultati dei dati, tra i 58 Paesi lungo il percorso, due Paesi, il Bhutan e la Bosnia-Erzegovina, hanno un grande potenziale del commercio, mentre i restanti 56 Paesi sono il tipo di potenziale di sfruttamento, il che indica che il commercio cinese con i Paesi lungo il percorso è relativamente maturo, ma c'è ancora molto spazio per lo sviluppo ed è necessario sfruttare ulteriormente il potenziale del commercio con ciascun Paese in futuro.

Complessivamente, il potenziale commerciale medio tra la Cina e i Paesi lungo la Belt and Road è pari a 0,9948, ovvero il tipo di potenziale di sfruttamento. Una serie di politiche adottate dalla Cina per l'attuazione della Belt and Road, tra cui l'istituzione della Banca asiatica per gli investimenti, il Fondo per la Via della Seta e la firma di accordi di libero scambio, hanno iniziato a dare i loro frutti. Nel complesso, lo spazio commerciale tra la Cina e i Paesi lungo il percorso non è pienamente sviluppato e deve essere ulteriormente sfruttato. Allo stesso tempo, dei 58 Paesi lungo la Belt and Road, 25 dei 56 Paesi con potenziale di sfruttamento, ad eccezione di Bhutan e Bosnia-Erzegovina, hanno un valore di potenziale commerciale inferiore a 0,9948, il che indica che le politiche formulate nell'ambito dell'Iniziativa Belt and Road sono efficaci per Paesi e regioni specifici e che il potenziale esistente è stato sfruttato, confermando ulteriormente l'efficacia delle politiche pertinenti. Ciò conferma l'efficacia di politiche come l'accordo commerciale firmato tra Cina e ASEAN, che vale la pena replicare lungo la Belt and Road.

In termini di distribuzione regionale, i Paesi che si trovano lungo la Belt and Road sono suddivisi in sei regioni: Sud-est asiatico, Asia nord-orientale, Asia meridionale, Asia centrale, Asia occidentale e Nord Africa, Europa centro-orientale. Il potenziale commerciale medio per ciascuna di queste sei regioni è stato calcolato come 1,0797 per l'Asia sudorientale, 1,087 per l'Asia nordorientale, 0,9233 per l'Asia meridionale, 1,0577 per l'Asia centrale, 1,002 per l'Asia occidentale e l'Africa settentrionale e 0,937 per l'Europa centro-orientale. Tutte e sei queste aree sono tipo di potenziale di sfruttamento e possono essere sfruttate. Di queste sei regioni, l'Asia meridionale e l'Europa centro-orientale hanno valori potenziali relativamente bassi e inferiori alla media generale del potenziale commerciale, il che suggerisce che la Cina potrebbe concentrarsi sulle attività commerciali con queste regioni nei suoi futuri contatti commerciali. Le altre quattro regioni hanno valori di potenziale commerciale superiori alla media e lo spazio commerciale è relativamente ben sviluppato. La Cina dovrebbe cercare altre opportunità commerciali per espandere i suoi mercati commerciali e quindi aumentare il proprio potenziale commerciale.

Esistono diverse barriere commerciali in diversi tipi potenziali di regioni o paesi, ad esempio la struttura industriale dell'Indonesia e della Cina è simile e ci sono alcune barriere industriali, per cui la Cina dovrebbe accelerare attivamente l'aggiornamento industriale per evitare la concorrenza omogenea; L'India e la Cina hanno barriere tariffarie, in risposta a questa situazione la Cina può ridurre le tariffe nel processo di commercio con questi paesi formulando politiche commerciali, o firmando accordi di libero scambio come promuovere attivamente l'adesione dell'India al RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) sono misure efficaci per ridurre le tariffe; I costi causati dalla distanza geografica ridurranno il potenziale commerciale bilaterale, quindi è necessario rafforzare lo sviluppo delle infrastrutture per raggiungere l'obiettivo di ridurre i costi commerciali e accelerare l'aggiornamento dei prodotti per compensare i costi causati dalla distanza geografica riducendo i costi dei prodotti, in modo da ottenere un aumento del potenziale commerciale.

Pertanto, il modo in cui adottare misure commerciali diverse per i Paesi con diversi potenziali commerciali per sfruttare ulteriormente il potenziale di sviluppo del commercio con questi Paesi, in particolare con i Paesi con un grande potenziale e quelli con un

potenziale prossimo al grande, è l'obiettivo e la difficoltà dello sviluppo del commercio bilaterale della Cina in futuro.

# Capitolo VI

## Fattori che influenzano il potenziale commerciale

### 6.1 Distanza geografica

Le teorie tradizionali del commercio internazionale attribuiscono la prosperità e lo sviluppo del commercio al "vantaggio comparativo" e si concentrano sull'impatto delle differenze di costo dei fattori di produzione sul commercio internazionale, senza prestare sufficiente attenzione ai costi commerciali come variabile esogena chiave. La distanza geografica è senza dubbio uno dei fattori chiave che incidono sui costi del commercio, che sono generalmente considerati come i costi sostenuti nel processo di trasporto dei prodotti dal produttore al consumatore, in particolare i costi di trasporto, i costi di vendita dei prodotti, le fluttuazioni dei tassi di cambio, ecc.

Da un lato, la distanza geografica ha un effetto inibitorio più significativo sullo sfruttamento del potenziale commerciale bilaterale. Il differenziale di prezzo dei beni con costi di produzione bassi rispetto al paese commerciale può frenare la domanda dei consumatori a causa di vincoli quali i costi di trasporto, le fluttuazioni dei tassi di cambio e la scarsa conoscenza del paese commerciale; Allo stesso tempo, le differenze culturali che accompagnano la distanza geografica influenzano anche le attività commerciali, e ci sono notevoli considerazioni tra i paesi basate su credenze e ideologie religiose quando si conducono scambi commerciali, e ci sono ancora molte divisioni tra Paesi e popoli di religioni diverse che inibiscono lo sviluppo del potenziale commerciale bilaterale.

Da un altro lato, anche la distanza geografica può avere un effetto catalizzatore sullo sfruttamento del potenziale commerciale bilaterale. In generale, con l'aumentare della distanza geografica aumentano anche le differenze nei prodotti dei paesi commerciali e le differenze nell'offerta portano a effetti marginali diversi degli stessi beni per la popolazione dei diversi paesi. Ciò faciliterà il commercio di beni con caratteristiche regionali tra Paesi geograficamente distanti e avrà un effetto positivo sullo sviluppo del potenziale commerciale bilaterale.

Infine, per sfruttare ulteriormente il potenziale commerciale, soprattutto considerando che i Paesi lungo la Belt and Road sono situati in Asia, Europa e Africa, è necessario rafforzare le infrastrutture dei Paesi lungo il percorso per migliorare la facilitazione dei trasporti tra i vari Paesi, riducendo così i tempi e i costi di trasporto per il commercio e liberando il potenziale commerciale che è limitato a causa di fattori geografici.

## **6.2 Dimensione economica**

Attualmente, la Cina e gli Stati Uniti sono le maggiori economie mondiali e hanno le due principali importazioni ed esportazioni totali, il che indica una significativa correlazione positiva tra le dimensioni economiche e i flussi commerciali. In generale, il PIL come misura delle dimensioni economiche ha un effetto positivo sul commercio bilaterale della Cina con i Paesi lungo il percorso. Tuttavia, la forte capacità manifatturiera e l'intensità di manodopera della Cina potrebbero avere un effetto ancora più significativo sull'aumento dei flussi commerciali di quanto non lo abbiano le dimensioni dell'economia del Paese beneficiario.

Dal punto di vista commerciale, con la continua crescita dell'economia totale e del reddito pro capite della Cina, la maggiore capacità di offerta potenziale come potenza manifatturiera darà ulteriore impulso alle esportazioni di merci, mentre la crescita della domanda interna di consumo cinese darà slancio al lato delle importazioni, consentendo di sviluppare un maggiore potenziale commerciale.

Dal punto di vista della produzione, i Paesi con grandi economie di scala sono in grado di attrarre più capitali e di creare gradualmente catene di approvvigionamento relativamente ben sviluppate, poiché il costo del lavoro è sufficientemente basso e i mercati sono sufficientemente ampi. Secondo la teoria delle economie di scala, grandi volumi di produzione riducono i costi di produzione, sbloccando un maggiore potenziale produttivo e rendendo i prodotti più competitivi sui mercati internazionali, sfruttando ulteriormente il potenziale commerciale.

### **6.3 Fluttuazioni del tasso di cambio**

Quando il tasso di cambio di un Paese aumenta nei confronti di una valuta estera, l'effetto più immediato su quel Paese è un aumento del prezzo dei beni esportati e una diminuzione delle esportazioni, e una diminuzione del prezzo dei beni importati e un aumento delle importazioni.

Il lato positivo è che un aumento del tasso di cambio favorirà l'ottimizzazione e l'aggiornamento della struttura merceologica e industriale del Paese, eliminando le aziende che si basano esclusivamente sui vantaggi di prezzo ma hanno una scarsa qualità dei prodotti, forzando l'aggiornamento industriale e promuovendo lo sviluppo di industrie ad alta tecnologia. A lungo termine, i prodotti possono diventare più competitivi sul mercato internazionale, cooperare con i Paesi stranieri in più settori del commercio di merci e sviluppare un maggiore potenziale commerciale.

Il lato negativo, l'aumento del tasso di cambio ha portato a una significativa riduzione dei profitti delle imprese esportatrici e persino al fallimento a causa della mancanza di reddito, con conseguente disoccupazione tra la popolazione. Anche se i prezzi dei beni importati diminuiscono a causa di un tasso di cambio più elevato, l'effetto di sostituzione non compensa la perdita dovuta alla riduzione del reddito, che si diffonde sul mercato interno e fa sì che sia i consumi che la produzione entrino in recessione, incidendo sull'entità degli scambi con i partner commerciali e creando un disincentivo a sfruttare il potenziale commerciale.

### **6.4 Sostegno finanziario**

Il sostegno finanziario menzionato qui si riferisce alla somma totale dei prestiti del FMI, della BIRS, dell'IDA e del settore privato nazionale, nonché alla loro proporzione rispetto al PIL del paese. In genere, i prestiti possono essere considerati un debito e, rispetto al PIL, possono misurare il livello di leva economica di un paese. Il capitale è sempre intelligente e si muove verso luoghi in grado di ottenere un rendimento sufficiente. Pertanto, maggiore è la proporzione dei prestiti rispetto al PIL di un paese, maggiore è la sua capacità di realizzare una situazione economica prospera e di partecipare più attivamente al commercio internazionale, nonché di promuovere la libera circolazione di

fattori produttivi. Allo stesso tempo, maggiore è l'attività del mercato del credito finanziario, maggiore è la capacità di fornire sostegno all'economia reale, di aumentare la capacità produttiva e di accelerare il tasso di aggiornamento tecnologico, nonché di scoprire il potenziale commerciale del paese nella partecipazione al commercio internazionale.

## **6.5 Accordi commerciali regionali**

Nell'ambito degli studi teorici sugli ACR, si possono generalmente distinguere sei tipi di ACR in base alla natura dell'accordo e al grado di cooperazione:

Il primo è l'accordo commerciale preferenziale, che rappresenta una forma relativamente libera di organizzazione economica, i cui accordi di solito entrano in vigore tra i paesi membri e prendono la forma di politiche fiscali agevolate per alcuni o tutti i prodotti, mentre si applicano barriere commerciali più alte ai paesi non membri;

Il secondo è l'area di libero scambio, che rappresenta un accordo commerciale regionale piuttosto comune, che abolisce le tariffe doganali sul commercio di tutti i prodotti tra i membri dell'area, consentendo al contempo ai singoli membri di mantenere una certa indipendenza nella loro politica commerciale nei confronti di altri paesi;

Il terzo è l'unione doganale, che si riferisce all'accordo tra i membri per l'abolizione delle tariffe doganali su tutti i prodotti, e in cui i membri lavorano come un'entità unica nella loro politica commerciale nei confronti di altri paesi e regioni;

Il quarto è il mercato comune, che si riferisce all'accordo in cui i membri non solo aboliscono le barriere commerciali tra le regioni, ma anche aprono i canali per la libera circolazione dei fattori tra i membri e adottano una politica commerciale uniforme nei confronti di altri paesi;

Il quinto è l'unione economica, in cui i membri dell'unione garantiscono innanzitutto la libera circolazione di beni e fattori, quindi, mantengono politiche fiscali e monetarie uniformi e consentono la cooperazione tra i paesi dell'area nella gestione delle risorse. Vale la pena notare che finora solo l'UE ha raggiunto questa fase;

Il sesto è l'integrazione economica, che in un certo senso mira a creare un'organizzazione di gruppo in cui si realizza un'economia completamente unificata. Attualmente non esiste un caso reale di integrazione economica completa.

Gli accordi commerciali regionali generano effetti dinamici come la creazione e il trasferimento di commercio, l'economia di scala, la concorrenza, l'investimento, ecc. Dal punto di vista della produzione, la firma di ACR senza dubbio riduce i costi della circolazione dei fattori e consente di sfruttare al meglio le competenze tecnologiche di ciascun paese membro nell'area, generando così benefici nella creazione di commercio e migliorando notevolmente il benessere dei paesi dell'area. Rispetto al periodo precedente alla firma degli accordi commerciali regionali, anche il potenziale produttivo dei paesi è stato ulteriormente migliorato e liberato, con ciascun paese membro concentrato sulla produzione di prodotti con vantaggi tecnologici e sul loro successivo scambio commerciale, in modo da ottenere prodotti che presentano svantaggi relativi nella produzione nazionale. Tale scambio ha indirettamente promosso lo sviluppo del potenziale commerciale tra i paesi membri dell'area. Allo stesso tempo, grazie alla riduzione delle barriere tariffarie e non tariffarie, i costi di acquisizione dei materiali di produzione sono diminuiti, contribuendo a conferire un certo vantaggio competitivo ai prodotti dei paesi membri dell'area sui mercati internazionali.

# Capitolo VII

## Conclusioni e suggerimenti

### 7.1 Conclusioni

Questa tesi, basandosi sulla ricerca correlata nazionale ed internazionale, chiarisce il concetto, il significato e la portata dei Belt and Road Initiative e analizza la situazione dei paesi lungo il percorso, nonché il loro stato di scambio commerciale con la Cina. Allo stesso tempo, vengono esaminati i progressi dinamici della Cina nel commercio bilaterale con i paesi lungo il percorso. Sulla base di tali analisi, viene condotta un'analisi della struttura del commercio tra la Cina e i paesi lungo il percorso, valutando il potenziale di importazione ed esportazione tra la Cina e tali paesi e rivelando i fattori chiave che influenzano il commercio. Sulla base di tali analisi, vengono tratti i seguenti risultati di ricerca:

(1) Il PIL, la popolazione e l'efficacia del governo dei paesi bilaterali hanno un effetto positivo sulla promozione del commercio di importazione ed esportazione tra la Cina e i paesi lungo il percorso. Anche la firma di accordi di libero scambio ha un effetto positivo sulla promozione del commercio di importazione ed esportazione tra la Cina e i paesi lungo il percorso, ma gli effetti a breve termine della firma di tali accordi saranno maggiormente evidenti nel promuovere il commercio di importazione ed esportazione, mentre gli effetti a lungo termine richiederanno del tempo per essere gradualmente rilasciati e verificati;

(2) Dalla situazione attuale della cooperazione commerciale tra la Cina e i paesi lungo il percorso, il volume totale di import-export sta aumentando rapidamente, sia in termini di tasso di crescita che di volume di scambi commerciali, con un grande miglioramento generale. La Cina continua ad avere un surplus commerciale con i paesi lungo il percorso nell'ambito dell'iniziativa "Belt and Road", e tale surplus sta aumentando;

(3) La struttura commerciale bilaterale deve ancora essere ottimizzata. L'esportazione della Cina verso i paesi lungo il percorso si concentra principalmente su prodotti ad alti intensivi di manodopera, mentre l'importazione di prodotti è principalmente costituita da combustibili minerali e simili. Nonostante ci sia una certa complementarità tra i commerci bilaterali, il commercio di prodotti ad alto valore aggiunto è ancora molto basso e la Cina dovrebbe migliorare la situazione attuale attraverso la cooperazione nella produzione, al fine di sfruttare a fondo il potenziale di mercato;

(4) In base al grado di integrazione commerciale, si può osservare che la relazione commerciale tra la Cina e i paesi lungo il percorso è principalmente caratterizzata da una allentata integrazione. La relazione commerciale poco integrata indica che della Cina con questi paesi è una proporzione relativamente piccola del proprio volume commerciale. Questo è ragionevole per i partner commerciali, poiché indica che la loro struttura commerciale con la Cina è ragionevole e non dipende eccessivamente dal commercio con la Cina. Per la Cina, è necessario aumentare ulteriormente le attività commerciali con questi paesi, aumentare il volume commerciale della Cina, espandere il mercato commerciale, fornire merci di alta qualità e alto livello, promuovere attivamente i risultati dello sviluppo dell'economia digitale cinese per rafforzare ulteriormente le relazioni commerciali bilaterali;

(5) In base all'analisi dei risultati delle stime del potenziale commerciale tra la Cina e i paesi lungo la Belt and Road, ad eccezione di Bhutan e Bosnia ed Erzegovina che hanno un enorme potenziale, gli altri paesi sono di tipo potenziale inesplorato. Ciò indica che esiste la possibilità di ottimizzare il potenziale commerciale tra la Cina e i paesi lungo il percorso, e che sono necessarie diverse misure commerciali per i paesi con diversi tipi di potenziale. Allo stesso tempo, è necessario adottare diverse misure per scoprire il potenziale commerciale, ampliare lo spazio commerciale e aumentare il volume commerciale.

## 7.2 Suggerimenti

Sulla base dei risultati della ricerca sopra riportata, per migliorare il livello di cooperazione e il potenziale commerciale tra la Cina e i paesi lungo la Belt and Road, liberare l'energia commerciale e ampliare lo spazio commerciale, questa tesi presenta le seguenti proposte:

(1) Al livello di base economica, è necessario rafforzare lo sviluppo economico per consolidare le basi per la modernizzazione dell'economia. I risultati sopra riportati mostrano che il PIL favorisce il commercio di importazione ed esportazione, quindi, è necessario sviluppare l'economia con determinazione. Si deve continuare a promuovere la riforma strutturale dell'offerta, accelerare il processo di fabbricazione avanzata, sfruttare la tecnologia 5G per combinare grandi quantità di dati, intelligenza artificiale e Internet, accelerare lo sviluppo dell'economia digitale e, contemporaneamente, aprire ulteriormente le porte al mondo, sfruttando i mercati globali e le risorse. Si deve accelerare la costruzione del nuovo modello di sviluppo, incentrato sull'economia circolare nazionale, in cui la circolazione interna e internazionale si promuovono reciprocamente. Si deve sfruttare il potenziale economico, la forza di resilienza e lo spazio di manovra della Cina, promuovere ulteriormente lo sviluppo di nuove energie e lavorare duramente per conseguire uno sviluppo economico di maggiore qualità, maggiore efficienza, maggiore equità universale, maggiore sostenibilità a lungo termine e maggiore sicurezza. Nel quadro della "Belt and Road", si deve rafforzare la cooperazione commerciale e produttiva, migliorare la competitività internazionale del sistema economico moderno;

(2) Al livello infrastrutturale, In secondo luogo, a livello infrastrutturale, è quello di rafforzare la cooperazione nella logistica e nella costruzione delle infrastrutture, per sfruttare appieno il potenziale commerciale. Sulla base dei risultati dell'analisi si può notare che la distanza commerciale riduce il potenziale commerciale e aumenta i costi commerciali, quindi, è necessario rafforzare la costruzione delle infrastrutture e dei porti commerciali per migliorare la connettività tra i paesi e ridurre la riduzione del potenziale commerciale causata dalla distanza commerciale. Molti dei paesi lungo la Belt and Road Initiative sono paesi senza sbocco sul mare e in via di sviluppo, con un'economia in rapida crescita e un enorme potenziale di domanda di merci, ma le condizioni logistiche e di

infrastruttura sono generalmente basse. Pertanto, è necessario cooperare per ottenere una connessione efficace tra i paesi lungo la BRI e la Cina attraverso la costruzione delle infrastrutture, modernizzando i sistemi logistici attraverso l'esportazione di tecnologie, migliorando l'efficienza del flusso di merci e raggiungendo l'obiettivo di ridurre i costi. Costruire porti ad alta tecnologia e alta efficienza operativa, aumentare le rotte di navigazione bidirezionali, aumentare il volume commerciale e creare condizioni favorevoli per la crescita del commercio e dell'efficienza commerciale tra la Cina e i paesi lungo la BRI;

(3) Al livello di firma di accordi, per quanto riguarda la promozione della negoziazione di accordi commerciali e il rafforzamento dell'attuazione delle politiche commerciali. Dall'analisi sopra menzionata, si può notare che la firma di accordi di libero scambio ha un effetto positivo sulla promozione delle attività commerciali bilaterali. Pertanto, oltre a consolidare i risultati degli accordi già firmati, è necessario trarre insegnamento dalle esperienze pertinenti e ampliare ulteriormente il raggio d'azione degli accordi di libero scambio, ad esempio, rafforzare il ruolo della CAFTA (Central America Free Trade Agreement), attuare rigorosamente le politiche commerciali, indebolire le barriere commerciali; promuovere attivamente l'adesione dell'India al RCEP, ampliare l'influenza e la portata del RCEP, realizzare la facilitazione del commercio e migliorare l'efficienza del commercio. Sfruttare appieno il potenziale commerciale di ciascun paese, sviluppare ulteriormente i mercati commerciali in linea con l'iniziativa "Belt and Road", sfruttare appieno i vantaggi derivanti dall'individuazione del potenziale di importazione ed esportazione tra la Cina e i paesi con cui si è già impegnata in scambi commerciali. Oltre ad ampliare il ruolo degli accordi di libero scambio, è necessario migliorare l'ambiente commerciale, attuare rigorosamente le norme e i regolamenti, condurre attività commerciali conformemente alla legge e creare un ambiente commerciale efficace e conveniente;

(4) Al livello dei prodotti, in cui è necessario migliorare la qualità dei prodotti e promuovere l'aggiornamento della struttura industriale. Per condurre attività commerciali bilaterali più efficaci con i paesi lungo la Belt and Road, la Cina dovrebbe ottimizzare ulteriormente la struttura dei prodotti, sviluppando fortemente l'industria ad alta tecnologia, riducendo la quota dei prodotti intensivi di manodopera nel commercio bilaterale e aumentando la quota di prodotti intensivi di capitale e di conoscenza per

soddisfare le esigenze del commercio bilaterale. La qualità dei prodotti dovrebbe essere migliorata attraverso l'innovazione tecnologica, al fine di aumentare la competitività e la voce nella partecipazione al commercio internazionale per espandere la dimensione e il volume del commercio della Cina. In particolare, si dovrebbe approfondire la cooperazione nei settori altamente tecnologici come la chimica e le attrezzature, tenendo conto dello sviluppo economico e delle esigenze sociali dei paesi lungo la Belt and Road, al fine di realizzare un vantaggio reciproco. La Cina dovrebbe incoraggiare lo sviluppo di prodotti ad alta tecnologia e ad alto valore aggiunto nel commercio bilaterale da molteplici prospettive, come la politica fiscale e la politica finanziaria per migliorare la qualità dello sviluppo del commercio bilaterale in modo completo;

(5) Al livello dell'ambiente commerciale, si deve rafforzare la cooperazione e la comunicazione per creare un ambiente commerciale favorevole. A causa dell'impatto del Covid-19, l'economia globale è in recessione e la domanda globale sul mercato internazionale sta diminuendo rapidamente, con gravi conseguenze sul commercio mondiale. La Cina è il primo paese al mondo ad aver ripreso la produzione e il lavoro durante questa pandemia globale di salute pubblica. Tuttavia, altri paesi del mondo, in particolare i paesi sviluppati, sono stati gravemente colpiti dall'epidemia, il che ha anche influito sul commercio cinese. Attualmente, gli effetti della pandemia si sono attenuati, ma esiste ancora un certo rischio e tutti i paesi devono collaborare in vari modi, rafforzare la cooperazione e la comunicazione bilaterale, ridurre ulteriormente le tariffe doganali e eliminare le barriere non tariffarie di vario tipo, per ridurre gli effetti della pandemia sul commercio internazionale e mantenere insieme l'ordine economico mondiale stabile.

## Bibliografia

1. Nilsson L., 2000, "Trade Integration and the EU Economic Membership Criteria", *European Journal of Political Economy*, Vol. 4, pp. 807-827.
2. Egger P., 2002, "An Econometric View On The Estimation Of Gravity Models And The Calculation Of Trade Potentials". *World Economy*, Vol. 6, pp. 297-312.
3. Nowak-Lehmann F., 2003, "Augmented gravity model: an empirical application to Mercosur-European Union trade flows", *Journal of Applied Economics*, Vol. 6, n.2, pp. 291-316.
4. Dimitris K., Pinna A., 2013, "Trade activity between the EU and its neighboring countries: Trends and potential", *Working Paper Crenos*, Vol. 1, pp. 39-54.
5. Rao M. A., Liu H., Mahmood H., 2017, "Pakistan's agricultural exports, determinants and its potential: an application of stochastic frontier gravity model", *Journal of International Trade & Economic Development*, Vol.6, pp. 1-20.
6. Linders G.J., Rietveld P., 2004, "Institutional Determinants of Bilateral Trade: An Analysis According to Product Type", *SSRN Electronic Journal*, Vol. 5, pp. 94-107.
7. Peridy N., 2005, "The trade effects of the Euro-Mediterranean partnership: what are the lessons for ASEAN countries?", *Journal of Asian Economics*, Vol. 1, pp. 125-139.
8. Ruiz J., Vilarrubia J.M., 2007, "The wise use of dummies in gravity models: export potentials in the Euromed region", *Working Papers*, Vol. 9, pp. 9-30.
9. Suprabha Baniya, Nadia Rocha, Michele Ruta, 2020, "Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis", *Journal of Development Economics*, Vol. 2, pp. 32-45.
10. Cinar E. M., Johnson J., Geusz K., 2016, "Estimating Chinese Trade Relationships with the Silk Road Countries", *China & World Economy*, Vol.1, pp. 85-103
11. Irshad M. S., Xin Q., Zhang Hui, et al., 2018, "An empirical analysis of Pakistan's bilateral trade and trade potential with China: A gravity model approach", *Cogent Economics & Finance*, Vol .3, pp. 125-137.
12. Liu Qingfeng, Jiang Shuzhu, 2002, "Gli accordi commerciali bilaterali della Cina secondo un modello gravitazionale del commercio", *Scienze sociali di Zhejiang*, Vol. 6, pp. 17-20
13. Sheng Bin, Liao Mingzhong, 2004, "I flussi commerciali e potenziale di esportazione della Cina", *Studio del modello gravitazionale*, Vol. 2, pp. 3-12.
14. Cao Hongcheng, 2007, "Studio dei flussi commerciali di esportazione della Cina", *Economia della tecnologia industriale*, Vol. 1, pp. 120-122.
15. Xie Juanjuan, Yue Jing, 2011, "Un'analisi empirica dell'impatto della facilitazione degli scambi sul commercio Cina - ASEAN", *Studi economici mondiali*, Vol. 8, pp. 81-87.
16. Chen Hong, Ma Yongjian, 2015, "Uno studio prospettico sugli effetti economici dell'accordo di libero scambio Cina - UE", *Studi economici mondiali*, Vol. 8, pp. 88-99.

17. Zhang Monan, 2015, "L'ADB dovrebbe svolgere un ruolo pionieristico nella promozione del modello di finanziamento PPP per la Belt and Road", *Settimanale economico cinese*, Vol. 8, pp. 81-82.
18. Sheng Bin, Liao Mingzhong, 2004, "I flussi commerciali e potenziale di esportazione della Cina", *Studio del modello gravitazionale*, Vol. 2, pp. 3-12.
19. Gao Zhigang, Zhang Yan, 2015, "Studio sul potenziale e sull'efficienza del commercio bilaterale nella costruzione del Corridoio economico Cina-Pakistan", *Scienza della finanza e dell'economia*, Vol. 11, pp. 101-110.
20. Shi Bingzhan, 2009, "Uno studio sulla sostenibilità della crescita del commercio d'esportazione cinese", *Ricerca sull'economia quantitativa e sull'economia tecnica*, Vol. 6, pp. 64-74.
21. Fan Jing, 2018, "L'impatto del contesto normativo dei paesi importatori sull'efficienza delle esportazioni di prodotti cinesi ad alta tecnologia", *Rivista della Scuola di specializzazione dell'Accademia cinese di scienze sociali*, Vol. 6, pp. 47-58.
22. The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2019
23. Belt and Road Energy Study (2017)
24. Sun Lixing, Shen Yuliang et al, 2019, *Rapporto sul commercio e gli investimenti della Cina con i Paesi lungo la Belt and Road*, Cap. 1, pp. 12-25.
25. Sun Churin, Zhang Nan, Liu Yaying, 2017, "L'iniziativa Belt and Road e la crescita del commercio cinese con i Paesi lungo il percorso", *Questioni di commercio internazionale*, Vol. 2, pp. 83-96.
26. Feng Yongqi, Huang Hanting, 2017, "La dipendenza dei Paesi lungo la Belt and Road dai mercati dei prodotti cinesi e le contromisure della Cina", *Asia contemporanea Pacifico*, Vol. 03, pp. 128-156+160.
27. Zhang Huiqing, 2017, "Ricerca sul potenziale commerciale della Cina e delle regioni lungo la Belt and Road", *Questioni di commercio internazionale*, Vol. 07, pp. 85-95.
28. Kong QF, Dong HW, 2015, "Ricerca sulla misurazione del livello di facilitazione del commercio e sul potenziale commerciale dei Paesi della One Belt One Road", *Questioni di commercio internazionale*, Vol. 12, pp. 158-168.
29. Kuang Zengjie, 2015, "Analisi del potenziale commerciale, dei vincoli e delle scelte strategiche nell'area di libero scambio Cina-Giappone-Corea", *Journal of Shanghai University of International Business and Economics*, Vol. 22, pp. 26-39.

## **Sitografia**

<http://www.zgjzyjy.org/newss.asp?id=1079>

[http://www.bulletin.cas.cn/publish\\_article/2017/4/20170405.htm](http://www.bulletin.cas.cn/publish_article/2017/4/20170405.htm)

<https://www.baogaoshe.com/report/1464103317713020307>

<https://data.worldbank.org/>

<https://comtradeplus.un.org/>: Commodity Trade Statistics Database delle Nazioni Unite

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>: Ufficio nazionale di statistica cinese

<https://new.qq.com/rain/a/20210129A0932Q00>

<https://www.ndrc.gov.cn/>: Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e la riforma

<https://data.cnki.net/>: Piattaforma di ricerca sui big data economici e sociali della Cina