

Mentre l'accordo tra ChemChina e Camfin per l'acquisto di Pirelli è stato ufficialmente chiuso questo mese, non tutte le aziende della Repubblica Popolare Cinese stanno vivendo tempi floridi. Il mercato azionario è in caduta libera e la produzione industriale sembra aver subito un duro colpo. La risposta dello Stato cinese? Svalutare la moneta nazionale 3 volte in una settimana, rendendo le esportazioni cinesi a basso costo ancora più convenienti.

I problemi di eccesso di offerta sul mercato interno e di deflazione dei prezzi possono essere visti sia nel settore automobilistico che nell'industria dei pneumatici, intrinsecamente legata alla prima. Ad esempio, le vendite di autovetture a luglio sono diminuite del 6,6% anno su anno e del 16,1% mese su mese, secondo la China Association of Auto Manufacturers (CAAM). Gli analisti segnalano che questo è il secondo mese consecutivo che le vendite di autovetture calano sia anno su anno che mese su mese. E per di più, il 6,6% è la più alta percentuale dal febbraio 2013. Ma non è finita: gli analisti prevedono che le vendite di autovetture continueranno a rallentare nel resto della seconda metà del 2015.

Le vendite di berline sono diminuite di oltre il 20% anno su anno nel mese di luglio, partendo da un già pessimo 15% di calo del mese di giugno. Ma analizzando il contesto, il quadro è ancora peggiore: luglio è stato il sesto mese consecutivo in cui è stato registrato un calo per il segmento berline. La buona notizia è che le vendite di SUV sono cresciute del 34,6% anno su anno nel mese di luglio e del 44,3% anno su anno nel periodo gennaio-luglio 2015, molto meglio degli altri segmenti. Di conseguenza, le vendite di SUV hanno rappresentato il 31% del totale delle vendite di autovetture nel mese di luglio. Dal punto di vista dei pneumatici, è evidente che la Cina sta aumentando fortemente la domanda di prodotti per SUV e questo porterà ad un incremento della produzione di questi pneumatici. A proposito, tendenze analoghe possono essere viste nel settore dei pneumatici. Secondo le statistiche doganali, da gennaio a maggio il totale delle esportazioni cinesi è calato anno su anno, ma la situazione dei pneumatici per autovettura è quasi drammatica. Queste ultime sono calate in volume del 6,1% e in valore del 17,5%. Nel periodo gennaio-giugno, le esportazioni di pneumatici per autovetture verso gli Stati Uniti sono diminuite del 40,6%. Dopo che il Dipartimento del Commercio USA ha aumentato i dazi nel mese di giugno, le esportazioni sono diminuite ulteriormente.

La svalutazione

Ora bisogna ricordare che tutte queste cifre si riferiscono ad uno scenario pre-svalutazione. Dal punto di vista dei pneumatici, i prezzi sono già in calo da qualche tempo, a causa della sovracapacità e dall'incapacità degli imprenditori locali di impegnarsi in fusioni e acquisizioni, oltre che dalla mancanza di volontà del governo di permettere alle fabbriche di fallire ufficialmente. Si mormora che la provincia di Shandong sia ormai disseminata di fabbriche di pneumatici chiuse.

La reazione iniziale dell'economia globale alla svalutazione dello yuan è stata un calo dei mercati, con gli investitori che hanno messo in discussione la forza dell'economia cinese. Ad

esempio, il giorno dopo la svalutazione (12 agosto) il prezzo del petrolio di Brent è sceso bruscamente del 2,4% a 49 dollari al barile. Secondo gli analisti di Commerzbank, il WTI ha abbassato del 4% a 43 dollari al barile, il prezzo più basso degli ultimi sei anni e mezzo. Secondo gli analisti di Morgan Stanley, “anche se il nuovo RMB debole stimolerà probabilmente l’attività di esportazione, non ci aspettiamo che questo abbia un contributo significativo nel profitto per i produttori OEM del mercato automotive, come Geely e Great Wall, dato il loro relativamente piccolo mercato di esportazione e la debolezza della domanda dei loro tradizionali mercati di esportazione. Inoltre, si prevede che la svalutazione del RMB farà pressione sulla redditività di questi produttori, che hanno emesso debiti in dollari o altra valuta estera a causa della crescente perdita del cambio.”

Interessante, ma la tesi di Morgan Stanley non fa riferimento al settore pneumatici. A differenza dei produttori automotive, quelli di pneumatici stanno esportando enormi quantità di prodotti in tutto il mondo, tra cui un numero senza precedenti in Europa, in particolare. Con questo in mente, il commento di Morgan Stanley che “il nuovo RMB debole stimolerà le esportazioni” è un po’ inquietante e probabilmente alimenterà il dibattito sull’opportunità o meno di prendere in considerazione i dazi sull’importazione anche per gli stati europei, in linea con molti altri paesi di tutto il mondo. D’altra parte, le aziende manifatturiere cinesi che hanno investito nella produzione non cinese, potrebbero ritrovarsi con ulteriori costi: quella che per il governo cinese vuole essere una manovra per favorire l’export, potrebbe mettere sotto pressione le iniziative di internazionalizzazione di alcuni dei suoi più grandi esportatori.

© riproduzione riservata
pubblicato il 26 / 08 / 2015