

Un cantiere navale, settore di punta dell'economia coreana.



COREA

NEL VORTICE DELLA CRISI

Pil in picchiata per un biennio. Per il pericoloso mix tra la forte dipendenza dall'export, troppo concentrato su tre settori, e l'immobiliare in stallo.

■ Altro che il rallentamento del Pil cinese o il tracollo dell'export automobilistico di Tokyo: per quanto riguarda la prossima grande crisi, gli analisti asiatici puntano sulla Corea del Sud. A dirlo è la banca giapponese Nomura, che nel suo ultimo report sugli scenari continentali, pubblicato a metà marzo, analizza i fondamentali di Seul. Concludendo che la situazione economica del Paese difficilmente tornerà al sereno prima della metà del 2010, visti i suoi legami molto stretti con tutti i fattori scatenanti della crisi. La Corea del Sud, in primo luogo, è fortemente dipendente dalle esportazioni verso Stati Uniti e Unione europea, che nel corso del 2008 sono calate del 7,2%. Ma rispetto ad altri Paesi asiatici, come Cina e India, il suo export è quantitativamente più ridotto e molto meno anticiclico, risultando concentrato su tre soli settori, e per giunta tutti e tre in caduta libera, come l'automotive, l'elettronica e i materiali pesanti. In secondo luogo, il Pa-

se è (insieme al Giappone) quello che ha mostrato i maggiori segnali di sofferenza sul fronte immobiliare e su quello dell'insolvenza da mutui. Una combinazione esplosiva che, secondo gli osservatori di Nomura, ha portato a una drastica riduzione degli investimenti, scesi del 14% su base annua, mentre per il 2009 si prevede un ulteriore calo del 19,9%.

Risultato finale: un Pil in caduta libera (-5,6% nel 2008 e un'ipotesi di -6% nel 2009), consumi interni al palo e disoccupazione ai massimi dal 1997. Il governo ha varato un massiccio piano anticrisi che, però, non ha convinto investitori internazionali e società di rating, tanto che oggi i titoli di Stato emessi da Seul scontano 341 punti base di spread rispetto ai Bund tedeschi. Per la ripresa definitiva, conclude il report di Nomura, bisognerà aspettare almeno la seconda metà del 2010. A patto che prima si siano rimesse in moto le altre economie occidentali. E

A cura di Gianluca Ferraris e Beatrice Spagnoli

In collaborazione con OSSERVATORIO ASIA

www.osservatorioasia.com

CINA

LE COMPAGNIE AEREE PRIVATE VANNO A TERRA

Negli anni Novanta il trasporto aereo rappresentò la punta di diamante delle nascenti privatizzazioni cinesi: spinte dalla rottura del monopolio di Air China, decine di piccoli vettori conquistarono i collegamenti interni, slot su importanti tratte asiatiche e porzioni del traffico merci. Ma oggi la contrazione del business sta facendo compiere al settore il percorso inverso. Il 23 marzo la compagnia di bandiera ha rilevato il controllo di East Star e Lan Lines dopo l'arresto del loro fondatore, Lan Shili, in fuga per un buco da 500 milioni di yuan (53 milioni di euro). A febbraio era invece finita nell'orbita di Air China la United Eagle, che con 20 rotte gestite in autonomia, tra voli interni e collegamenti con Thailandia e Hong Kong, era uno degli operatori privati più grandi del Paese. Sopravvive, per ora, un'altra compagnia locale, la Sichuan Airlines: ma dopo l'aumento di capitale imposto dal governo per evitare la perdita dei suoi 12 diritti di slot, anche in questo caso è intervenuta Air China, che è arrivata a detenere il 76% del suo capitale.



Un aereo della United Eagle, una delle compagnie finite nell'orbita di Air China.