

Pandemia nie wywołała rewolucji handlowej

11 sierpnia 2021

Spowodowała jednak zakłócenia. Gdy pod koniec 2020 r. zabrakło mikroprocesorów na potrzeby motoryzacji, to w pierwszym półroczu tego roku produkcja aut spadła o ok. 1 mln sztuk.

W ubiegłym roku wielkość światowego handlu towarami wprawdzie zmniejszyła się o 5,5 proc. w porównaniu z 2019 r., odnotowano jednak duży wzrost zapotrzebowania na elektronikę, a dostawy komputerów zwiększyły się o 13,1 proc.

Rewolucji handlowej nie było, zaś pandemia COVID-19 nie okazała się, jak dotychczas, czynnikiem fundamentalnie zmieniającym światowy ład ekonomiczny. Globalne łańcuchy dostaw zostały zakłócone, ale nie trwale zerwane – podkreśla Polski Instytut Ekonomiczny.

Co istotne, udział Chin w światowym eksporcie zwiększył się w tym samym czasie o 1,6 pkt. proc, a z kolei udział Polski wzrósł o 0,14 pkt. proc. Jednocześnie, spośród badanych przez PIE polskich przedsiębiorstw tylko 6 proc. zadeklarowało Głównemu Urzędowi Statystycznemu, że już bierze udział w przenoszeniu łańcuchów dostaw z Chin do innych państw – wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Globalizacja w czasie pandemii”. Bo nie bardzo jest dokąd je przenosić.

Oprócz tych 6 proc. polskich firm informujących, że uczestniczy w procesie przenoszenia łańcuchów dostaw z Państwa Środka, są też przedsiębiorstwa nie uczestniczące ale prezentujące pozytywne nastawienie do tego zjawiska (7,7 proc.). 3,9 proc. respondentów stwierdziło, że zamierza się w nie włączyć, 2,3 proc. rozważa swój udział, zaś 1,5 proc. deklaruje, że włączyłoby się w przenoszenie dostaw, ale przy dofinansowaniu ze środków publicznych. 41 proc. respondentów uważa, iż zjawisko relokacji produkcji z Chin przez korporacje

międzynarodowe ich nie dotyczy.

Chińska gospodarka dzięki sprawnemu ograniczeniu pandemii COVID-19 szybko zaczęła odbudowywać produkcję. W trzecim kwartale 2020 r. z recesji zaczęła wychodzić też reszta świata. Pod koniec 2020 r. zabrakło mikroprocesorów na potrzeby motoryzacji. Według różnych szacunków niedobory mikroprocesorów mogły spowodować w pierwszym półroczu 2021 r. mniejszą produkcję samochodów nawet o ponad 1 mln sztuk.

Restrykcje mające ograniczyć rozprzestrzenianie pandemii sprawiły, że pojawił się problem z rozładunkiem kontenerowców, w efekcie czego ceny frachtu morskiego wzrosły między początkiem 2020 a początkiem 2021 r. aż o 309 proc. Zakłócenia łańcuchów dostaw spowodowane pandemią COVID-19 skłoniły szereg krajów na świecie do ingerencji w handel międzynarodowy. Najczęstszą formą były subsydia eksportowe. Wiele napięć dotyczyło handlu sprzętem medycznym, lekami i szczepionkami.

„Przeprowadzona przez nas analiza potwierdza, że na kierunki zmian w światowej gospodarce mają wpływ nie tylko czynniki ekonomiczne spowodowane pandemią. Bardzo istotna jest bowiem przybierająca na sile rywalizacja systemowo-polityczna” – podkreśla PIE. „Konsekwencje pandemii mogą zmienić kalkulacje koncernów dotyczące ryzyka i kosztów w obrębie łańcuchów dostaw, gdyż krótkim okresie wciąż będą zauważalne wyższe koszty transportu oraz odczuwalne niedobory niektórych komponentów. Jednak istotniejszym czynnikiem modelującym sytuację długoterminową będą działania USA i Unii Europejskiej nakierowane na zmniejszenie zależności od Chin. Mowa tu przede wszystkim o wywieraniu długookresowej presji na przenoszenie produkcji z Chin oraz o aktywnej polityce przemysłowej mającej na celu wzmocnienie konkurencyjności Ameryki i Europy” – mówi Marek Wąsiński, kierownik zespołu handlu zagranicznego Polskiego Instytutu Ekonomicznego.

W rzeczywistości jednak Chiny pozostają największym gospodarczym beneficjentem pandemii COVID-19 w zakresie handlu

towarami. Udział Państwa Środka w światowym eksporcie na koniec 2020 r. osiągnął 14,7 proc. Było to możliwe dzięki sprawnemu opanowaniu pandemii oraz szybkiemu dostosowaniu produkcji do rosnącego światowego popytu na niektóre wyroby, przede wszystkim produkty związane ze zwalczaniem pandemii oraz urządzenia elektroniczne i elektryczne.

Wbrew licznym zapowiedziom przeniesienia produkcji z Chin, składanych przez firmy wiosną 2020 r., niewiele jest przykładów takiej faktycznie przeprowadzonej relokacji. Nie dało się tego zrobić zwłaszcza w obliczu pandemicznych zakłóceń po stronie popytu i podaży oraz narastających problemów związanych z transportem morskim. Szczególnie było to widoczne w sektorze motoryzacyjnym, który opierał się na systemie produkcji just-in-time (czyli praktycznie bez składów i magazynów), więc nie był przygotowany ani na braki komponentów w pierwszej fazie pandemii, ani na wspomniane opóźnienia w dostawach mikroprocesorów pod koniec 2020 r. Brakuje także przesłanek wskazujących, że rozpoczął się proces masowego przenoszenia produkcji do nowych państw członkowskich UE, w tym do naszego kraju.

Od początku pandemii koronawirusa Polska na tle innych państw radziła sobie stosunkowo dobrze w eksporcie. W całym 2020 r. wartość polskiego eksportu (wyrażona w euro) była niższa, ale zaledwie o 0,3 proc. niż rok wcześniej. Był to trzeci najlepszy wynik w całej Unii Europejskiej. Wolniejsze nadrabianie zaległości w imporcie, niż w eksporcie spowodowało blisko pięcioprocentowy spadek jego wartości w 2020 r. W efekcie ubiegłoroczna nadwyżka w polskim handlu towarami była rekordowo wysoka – jej wartość osiągnęła 12 mld euro.

Na relatywnie dobre wyniki polskiego eksportu wpłynęło kilka czynników. Po pierwsze, zdecydował o tym większy stopień zróżnicowania krajowego eksportu w porównaniu z większością państw UE. Przykładem mogą być wyroby przemysłu motoryzacyjnego, które w strukturze polskiego eksportu miały wyraźnie mniejszy udział niż w wielu państwach UE, a to

właśnie ta branża najmocniej ucierpiała podczas wiosennego lockdownu.

Po drugie, do złagodzenia spadku polskiego eksportu przyczyniło się dość duże znaczenie sprzedaży produktów, na które popyt zagraniczny zmalał mniej niż na samochody bądź nawet wzrósł. W okresie marzec – maj 2020 r. wyraźnie wzrósł na przykład polski eksport leków i produktów farmaceutycznych (o 23 proc.), wyrobów tytoniowych (o 14 proc.) oraz odzieży, napojów i artykułów spożywczych. Wzrost dotyczył zatem blisko 18 proc. polskich dostaw za granicę. – Polscy eksporterzy stali się beneficjentami zwiększonego światowego popytu na dobra konsumpcyjne trwałego użytku, które miały relatywnie duże znaczenie w polskim eksporcie. Można tu wymienić sprzęt AGD, RTV, elektronikę oraz meble. Ponadto Polska aktywnie włączyła się w globalne łańcuchy dostaw związane z elektromobilnością, która podczas pandemii zyskała na znaczeniu, umacniając swoją pozycję nie tylko jako producent i eksporter autobusów elektrycznych, ale również stała się największym eksporterem baterii litowo-jonowych – wskazuje Łukasz Ambroziak, analityk zespołu handlu zagranicznego PIE. Czas pokaże, czy uda się utrzymać te pozytywne tendencje.

Autorstwo: AL

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)