

Poprawa warunków dla importu z Chin



ŁUKASZ SAREK

Zakłócenia w transporcie towarów z Chin do Polski, opóźnienia w realizacji zamówień przez chińskich dostawców i wzrost ryzyka transakcyjnego to wciąż problemy, z jakimi na co dzień borykają się pracownicy działów importu w wielu polskich małych i średnich przedsiębiorstwach.

Sytuacja w chińskim sektorze produkcyjnym normalizuje się, ale na kondycję większości polskich przedsiębiorstw w najbliższych miesiącach o wiele większy negatywny wpływ będą miały ograniczenia w działalności gospodarczej i mobilności społecznej wprowadzane przez polski rząd ze względu na zagrożenie epidemiczne oraz spowolnienie gospodarcze w Europie i zakłócenia w działalności europejskich kontrahentów.

Wysiłki chińskich władz zmierzające do szybkiego restartu gospodarki, o których pisałem w poprzednim numerze, przyniosły rezultaty i spełniły się umiarkowane optymistyczne prognozy analityków, że sytuacja ulegnie znacznej normalizacji w pierwszej połowie marca. Według władz chińskich w połowie marca w całym kraju z wyłączeniem prowincji Hubei pracować mało już ponad 90 proc. przedsiębiorstw.

Wiarygodność

Wiarygodność chińskich danych rządowych pozostawia wiele do życzenia. Samo podjęcie pracy przez zakład nie oznacza, że funkcjonuje on na pełnych mocach produkcyjnych. Wiele firm wciąż boryka się z poważnymi niedoborami pracowników, a niektóre także z brakami surowców i komponentów, jeśli ich dostawcy i podwykonawcy nie podjęli jeszcze normalnych operacji.

Presja ze strony władz na jak najszybszy powrót do pracy

zmusza je do fałszowania danych o wielkości zatrudnienia, wykorzystanych mocy produkcyjnych i ilości pracowników. Prowadzi to do takich absurdów, że maszyny na halach produkcyjnych pracują na pustym przebiegu, tylko po to, żeby przedsiębiorca mógł wykazać się odpowiednim zużyciem prądu.

Wzrastają moce produkcyjne

W porównaniu z końcem lutego sytuacja uległa jednak znaczącej poprawie i szacuje się, że chiński sektor produkcyjny działa obecnie na 70-80 proc. normalnie wykorzystywanych mocy produkcyjnych. Nie doszło również do nawrotu epidemii i powstania nowych ognisk choroby związanych z masowym powrotem do zakładów rzesz pracowników zamiejscowych, czego się poważnie obawiano.

Chińskie przedsiębiorstwa mają jednak do odrobienia duże zaległości z poprzednich tygodni, zanim podejmą realizację nowych zamówień. Moce produkcyjne nie wzrosły na tyle, żeby możliwe było równoczesne zrealizowanie zaległych i przyjmowanych obecnie zleceń. Należy więc liczyć się z wydłużeniem czasu realizacji dostaw na składane obecnie zamówienia.

Polskie firmy o ograniczonych zapasach lub działające w branży, w której sezonowość ma duże znaczenie, silniej odczują te zaburzenia.



Poprawa w transporcie

Poprawie uległa również sytuacja w transporcie morskim. Większość portów podjęło już normalne operacje, choć wciąż borykają się z niedoborami pracowników ograniczającymi przepustowość. Armatorzy funkcjonują normalnie. W celu zminimalizowania drastycznego wpływu spadku wysyłek eksportowych z Chin na koszty, przewoźnicy dokonali w ubiegłych tygodniach znacznych cięć w siatce połączeń, co poskutkowało obniżeniem mocy transportowych. O ile obecnie występuje względna równowaga między popytem a podażą na frachty, to biorąc pod uwagę powrót chińskich zakładów do pracy, popyt wzrośnie i stawki frachtowe na eksport z Chin na kwiecień już nieco wzrosły. Gorzej

są znacznie wyższe niż stawki frachtu morskiego, co w wypadku wielu towarów niweluje korzyści z przewozu koleją. Dla części jest to jednak alternatywa, którą należy wziąć pod uwagę. Ogólnie jednak sytuacja w transporcie z Chin uległa znacznej poprawie i nie jest to już obecnie element, który blokuje przepływ towarów z Chin do Polski.

Podwyższone ryzyko współpracy

Wciąż należy liczyć się ze stosunkowo wysokim ryzykiem transakcyjnym związanym z możliwym zawieszeniem działalności i bankructwami chińskich kontrahentów. Drastyczne obostrzenia w przepływie towarów i osób i nakaz czasowego wstrzymania działalności gospodarczej przez absolutną



przedstawia się sytuacja z transportem lotniczym. Połowa towarów przewożonych powietrzem jest transportowana w lukach towarowych samolotów pasażerskich.

W celu ograniczenia rozprzestrzeniania się wirusa zawieszono wiele lotów pasażerskich, co znacznie ograniczyło dostępne moce przewozowe i w połączeniu z odbiciem aktywności chińskich producentów sprawiło, że stawki frachtowe znacząco wzrosły. Alternatywą dla obu rodzajów transportu jest transport kolejowy, który w znacznie mniejszym stopniu padł ofiarą zakłóceń. Jako alternatywa dla transportu lotniczego to cenowo atrakcyjna opcja. Możliwości transportu kolejowego ze względu na ograniczoną przepustowość są w porównaniu do transportu morskiego bardzo ograniczone. Zwiększony popyt wywiera presję na wzrost cen, które i tak

większość przedsiębiorstw wprowadzone chińskie władze w walce z powstrzymaniem rozprzestrzeniania się koronawirusa praktycznie sparaliżowało chiński sektor produkcyjny i wpłynęło bardzo niekorzystnie na stan gospodarki.

W pierwszych dwóch miesiącach br. eksport spadł o 17,2 proc. rdr. Spadły również inwestycje, wzrosło bezrobocie, a wskaźnik PMI w sektorze produkcyjnym zanurkował do wartości 40,3. Prognozy wzrostu gospodarczego są mało optymistyczne. Szacunki za pierwszy kwartał wskazują na ujemny wzrost gospodarczy na poziomie 9-13 proc. Trudno wierzyć, że tych warunkach kierownictwu KPCh naprawdę uda się zniwelować straty i utrzymać roczny wzrost na planowanym poziomie 6 proc. Prognozy zagranicznych ekspertów wskazują na możliwe spowolnienie wzrostu w skali całej

go roku do poziomu znacznie poniżej 5 proc. z analizami wskazującymi na możliwość spadku nawet do 1,4 proc.

Rozprzestrzenianie się wirusa

Chińscy producenci będą musieli w najbliższym czasie zmierzyć się z kolejnym problemem – rozprzestrzenianie się wirusa na świecie, szczególnie w gospodarkach rozwiniętych, może spowodować gwałtowne zwolnienie gospodarcze i drastyczny spadek zamówień zagranicznych. Będzie to miało istotny wpływ na kondycję finansową chińskich przedsiębiorstw, szczególnie tych nastawionych na rynki eksportowe.

Chińskie władze wprowadziły znaczne realne ulgi dla przedsiębiorstw: czasowe zaprzestanie pobierania lub obniżenie świadczeń społecznych do czerwca, które ma zmniejszyć finansowe obciążenia przedsiębiorstw o 86 mld USD, zwiększenie puli niskooprocentowanych kredytów rządowych, cięcia stóp procentowych oraz zalecenia dla banków odroczenia spłaty kredytów aż do lipca, szczególnie dla firm, które już mają problemy ze spłatą zadłużenia.

Te działania wpływają na poprawę sytuacji przedsiębiorstw i jak na razie zapobiegają fali bankructw. Sytuacja daleka jest jednak od pełnej stabilizacji, gdyż sprzedaż detaliczna spadła w pierwszych dwóch miesiącach o ponad 20 proc., zaledwie 60 proc. firm świadczących usługi dla ludności podjęło pracę, a nastroje konsumentów wciąż są stosunkowo słabe, co oznacza, że chińskie przedsiębiorstwa mają ograniczone możliwości zrekompensowania spadku zamówień zagranicznych sprzedażą na rynku krajowym.

Drastyczne ograniczenia

Polskie władze, podobnie jak rządy wielu innych państw, poszły drogą drastycznego ograniczania działalności gospodarczej i mobilności społecznej. Bezpośrednim rezultatem

tych działań będzie znaczny spadek konsumpcji wynikający z praktycznego zamknięcia lub co najmniej drastycznego ograniczenia działalności w wielu branżach usługowych i w sprzedaży detalicznej, którego nie zniweluje wzrost obrotów w kanałach sprzedaży wysyłkowej.

Dalsze gospodarcze skutki decyzji rządu w postaci możliwego spadku zatrudnienia lub cięć wynagrodzeń, a co za tym idzie spadku dochodów społeczeństwa, spadku nastrojów konsumentów, mogą być przyczyną bankructw wielu mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Polskie firmy już borykają się z utrudnieniami związanymi z zaleceniami stosowania pracy zdalnej i odejściem części pracowników na urlopy opiekuńcze z powodu zamknięcia szkół. Te czynniki będą miały w najbliższych miesiącach o wiele większy wpływ na działalność i kondycję firm niż ulegające stopniowemu osłabieniu zaburzenia w imporcie z Chin.

Ze względu na długotrwałość procesów produkcyjnych i logistycznych w imporcie z Chin polscy importerzy są obecnie dodatkowo narażeni na wzrost ryzyka walutowego. Groźba recesji w Europie i na świecie wywindowała ceny USD. W ciągu ostatnich dwóch tygodni kurs na parze PLN/USD wzrósł o niemal 14 proc., co już jest poważnym problemem. Dalszy wzrost wartości USD grozi poważnym wzrostem ceny produktu wyrażonej w złotówkach, co może spowodować utratę większości zysków, a w wypadku produktów niskomargowych, wręcz straty.

Problem dotyczy głównie importerów, którzy nie zabezpieczyli się przed możliwym skokiem cen walut, a rozliczenia (lub większość rozliczeń) z chińskim partnerem będą dokonywane tuż przed lub po realizacji zamówienia. Sytuacja jest natomiast korzystna dla polskich producentów, którzy konkurują z chińskim importem, pod warunkiem oczywiście, że w warunkach ograniczeń w działalności gospodarczej i spadku popytu będą mogli tę okazję wykorzystać. ■

Autor jest analitykiem rynku chińskiego i konsultantem w Foray China

REKLAMA



biznes2biznes.com

Spójrz na biznes z naszej strony