Polski Instytut Ekonomiczny

10/2022

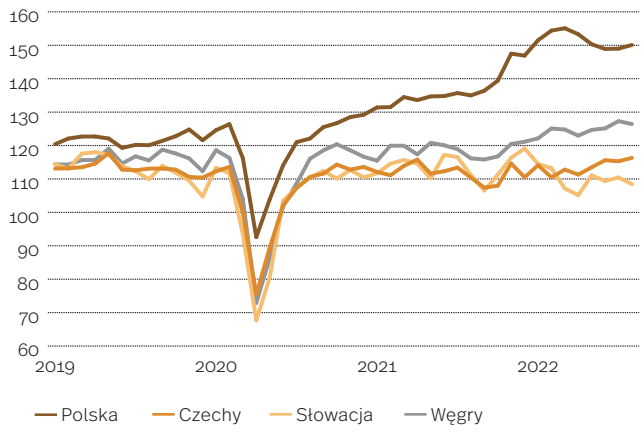
Miesięcznik Makroekonomiczny PIE

październik 2022 r.

GLOBALNA RECESJA OSŁABI EKSPORTERÓW

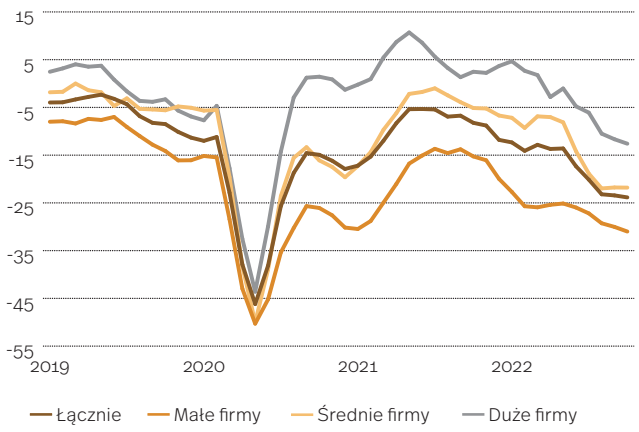
- Przez ostatnie lata polska gospodarka rozwijała się w tempie szybszym niż gospodarki innych państw regionu, głównie dzięki dobrej dyspozycji sektora przemysłowego (wykres 1). Obecnie kondycja głównego silnika gospodarki jest zagrożona – przedsiębiorcy są coraz bardziej pesymistyczni wobec przyszłego wolumenu produkcji oraz zamówień eksportowych (wykres 2). Dlatego bieżące wydanie „Miesięcznika" poświęcamy perspektywom handlu zagranicznego.
- Handel międzynarodowy spowolni w obliczu globalnej recesji. Światowa Organizacja Handlu (WTO) skorygowała prognozę wzrostu handlu na świecie z 4,7 proc. do 3,0 proc. w 2022 r. oraz z 3,4 proc. do zaledwie 1 proc. w 2023 r. Prognozy głównych instytucji międzynarodowych przedstawiamy w sekcji *Kryzys globalizacji*.
- Stany Zjednoczone zaczęły mocniej blokować eksport procesorów oraz technologii do Chin. To kolejny ruch w ramach wojny handlowej zapoczątkowanej przez administrację Donalda Trumpa w 2018 r. Historię konfliktu oraz najnowsze wydarzenia omawiamy w sekcji *Relacje handlowe Chiny – USA*.
- Globalne spowolnienie nie ominie krajowego przemysłu. Spodziewamy się wolniejszego wzrostu produkcji przemysłowej w 2023 r. Średnio będzie to 4,1 proc., czyli przeszło dwukrotnie mniej niż w 2022 r. Osłabienie najmocniej dotknie branże eksportowe, a w szczególności sektor chemiczny, producentów metali oraz motoryzację. Perspektywy przedstawiamy w sekcji *Spadek aktywności w branżach eksportowych*.
- Ceny gazu w Europie spadły pod koniec października niemal dwukrotnie. To efekt zmniejszenia zużycia gazu w UE o 11 proc. w I półroczu i spowolnienia gospodarczego w Chinach. Przecenie sprzyjał również wysoki stan zapełnienia magazynów i cieplejszy październik. Perspektywy zmian na rynku opisujemy w sekcji *Ceny gazu spadły, ale to nie koniec kryzysu*.
- Zwykle dane dotyczące bilansu płatniczego i obrotów handlowych analizowane były kwartalnie, a publikacja informacji następowała nawet z kilkumiesięcznym opóźnieniem. Pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie uwydatniły konieczność analizy światowego handlu w czasie rzeczywistym (ang. *real-time*). Przegląd takich metod przedstawiamy w sekcji *Dyskusja – Prognozowanie handlu w czasie rzeczywistym*.

Produkcja przemysłowa w Polsce i państwach regionu
(indeks 2015 = 100)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Eurostatu.

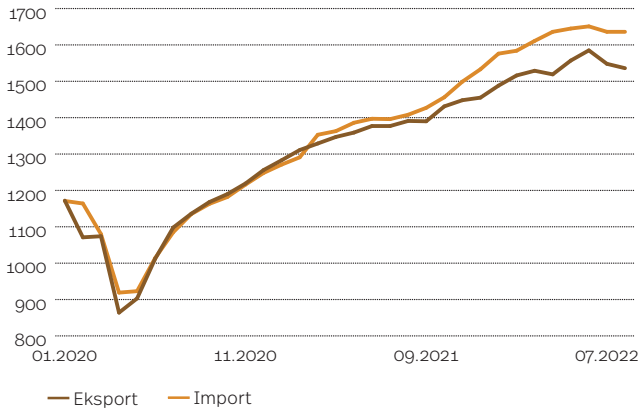
Ocena zamówień eksportowych
w polskich firmach



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GUS.

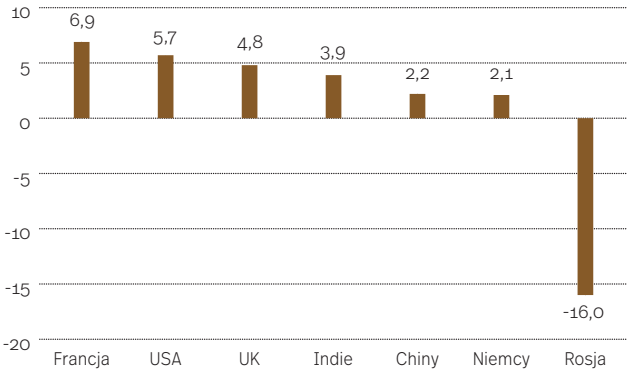
WYKRESY I PROGNOZY

Wartość handlu krajów G20 (w mld USD)



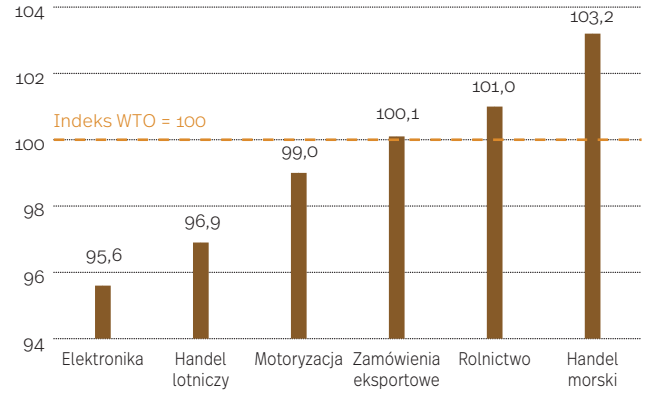
Uwaga: dane po pominięciu wahań sezonowych bez Rosji.
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych OECD.

Prognozowany wzrostu eksportu w 2022 r.
w głównych gospodarkach światowych (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych MFW.

Barometr koniunktury WTO oraz komponenty



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych WTO.

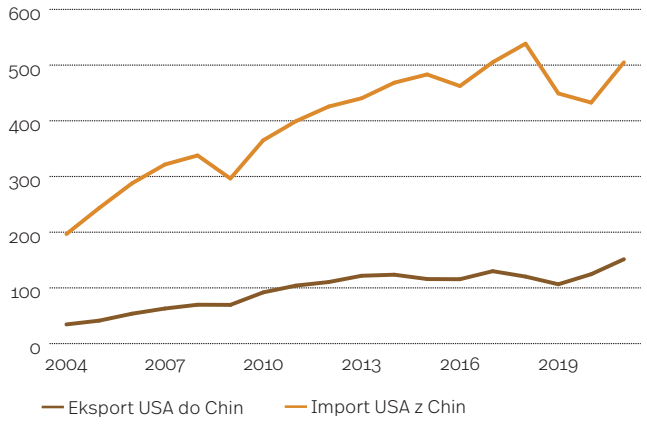
Handel międzynarodowy spowolni w obliczu globalnej recesji. OECD wskazuje, że od czerwca wartość eksportu krajów G20 maleje. W sierpniu była już o 3 proc. niższa niż na początku wakacji. Pogarszają się też perspektywy. Światowa Organizacja Handlu (WTO) zmniejszyła prognozę wzrostu wolumenu handlu na świecie z 4,7 proc. do 3,0 proc. w 2022 r. oraz z 3,4 proc. do zaledwie 1 proc. w 2023 r.

Największe osłabienie dotknie gospodarki rozwijające się. Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) wskazuje, że najmocniejsze załamanie wystąpi w Rosji – wolumen eksportu obniży się o 16 proc. w 2022 r. oraz dalsze 3 proc. w 2023 r. To bezpośredni efekt sankcji nałożonych przez państwa UE oraz USA. Wzrost eksportu spowolni również w Chinach. MFW prognozuje wynik rzędu 2,1 proc. w 2022 r. oraz 1,9 proc. w 2023 r., czyli dwukrotnie niższy osiągany przez Państwo Środka przed pandemią. To bezpośredni efekt polityki zero-COVID oraz kryzysu gospodarczego, ponieważ mniejsza konsumpcja w państwach rozwiniętych wpływa na gospodarkę Chin. W Europie główną ofiarą kryzysu energetycznego będą Niemcy. Jest to efekt zapaści w sektorze chemicznym oraz słabych wyników sektora motoryzacyjnego, który, chociaż nadrabia zaległości w zamówieniach, wciąż raportuje słabsze wyniki niż przed pandemią.

Badania przedsiębiorstw eksportowych wskazują, że faktyczny wzrost może być słabszy niż prognozy. Barometr WTO od II połowy 2021 r. znajduje się w okolicach 100 pkt., tj. wartości sygnalizujących stagnację. Największe osłabienie widoczne jest w handlu elektroniką i handlu lotniczym. Spadek występuje też w handlu samochodami. To zarówno efekt problemów związanych z zaburzeniami łańcuchów dostaw, jak i słabnącego popytu w głównych gospodarkach rozwiniętych. Osłabienie koniunktury skutkuje także gorszymi ocenami liczby nowych zamówień eksportowych – ich wartość spada od początku tego roku. Wzrasta natomiast handel produktami rolnymi. Pozytywne tendencje wspiera otwarcie portu w Odessie w Ukrainie oraz eksport zbóż z Rosji, chociaż trudno prognozować, na ile te tendencje będą trwałe.

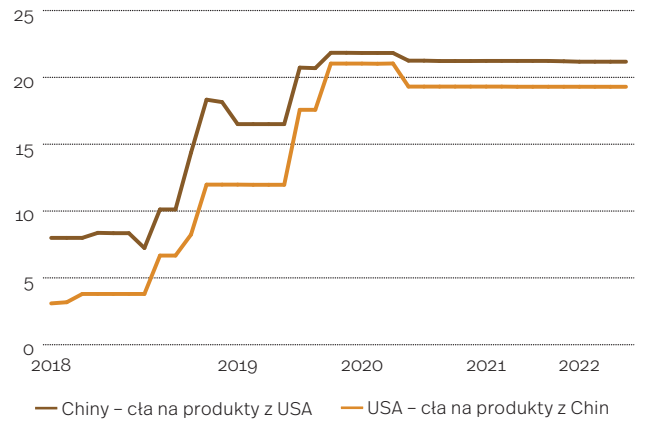
Ryzykiem dla światowego handlu jest zmiana strategii Partii Komunistycznej Chin oraz wojna handlowa z USA. Władze Chin konsekwentnie zmieniają priorytet z rozwoju gospodarczego na bardziej rygorystyczną kontrolę sektora prywatnego oraz zmniejszenie nierówności. Jednocześnie dyplomatycznie Chiny oddalają się od państw zachodnich (np. opracowanie Chatham House), aktywnie wspierając Rosję, a w tle prowadząc spór z USA i dążąc do inkorporacji Tajwanu. Wzrost protekcjonizmu na linii USA i Chiny będzie osłabiać światowy handel.

Handel między USA a Chinami (w mld USD)



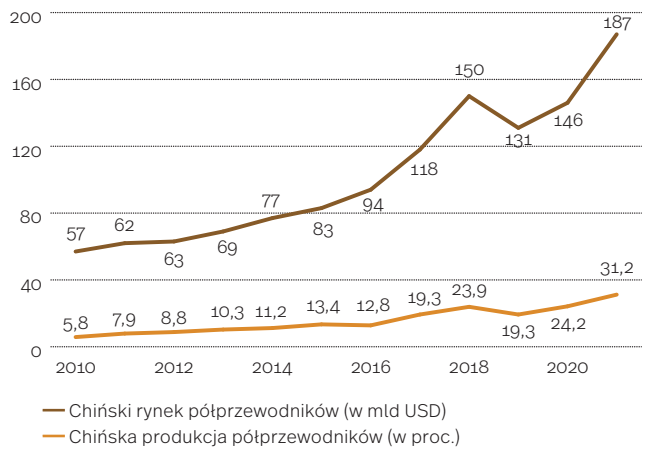
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych U.S. Census Bureau.

Średnie stawki celne obowiązujące w handlu między USA i Chinami (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Peterson Institute of International Economics.

Wielkość rynku półprzewodników w Chinach



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych IC Insights.

Stany Zjednoczone zwiększają ograniczenia w eksporcie swoich procesorów oraz technologii do Chin. To kolejny ruch w ramach wojny handlowej zapoczątkowanej przez administrację Donalda Trumpa w 2018 r.

Wojna handlowa rozpoczęła się od zwiększania poziomu taryf przez USA. W 2018 r. Prezydent Trump zatwierdził wprowadzenie 25-proc. stawki celnej dla produktów, których wartość importu wynosiła 50 mld USD. Dodatkowo objął 10-proc. stawką celną importowane towary o wartości 200 mld USD (tzw. Lista 3). Rok później pojawiła się Lista 4, która objęła niemal wszystkie pozostałe produkty z Chin, a rząd USA powiększył stawkę celną dla Listy 3 do 25 proc. Każdemu z wymienionych działań towarzyszyły odpowiedzi ze strony Chin. W efekcie, stawki celne wzrosły z 3,1 proc. do 21 proc. w USA oraz z 8 proc. do 21,8 proc. w Chinach (wykres 2). Tuż przed wybuchem pandemii w Europie i USA strony zawarły porozumienie. USA obniżyły cła na towary z Listy 4 do 7,5 proc., a Chiny zobowiązały się do zwiększenia importu z USA przez najbliższe dwa lata. Państwo Środka ostatecznie wywiązało się ze zobowiązań w około 60 proc. (link).

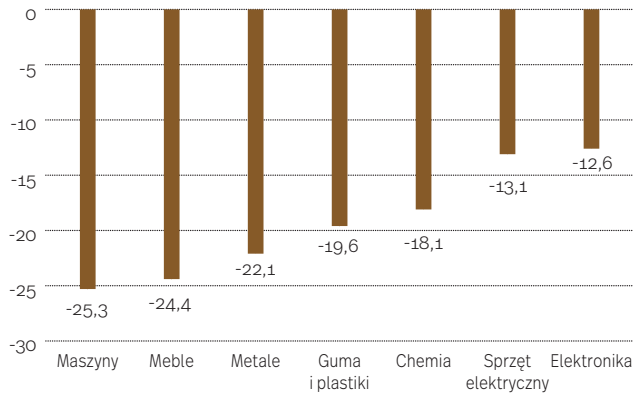
Łącznie wojna handlowa zmniejszyła import towarów z Chin. USA wciąż notuje ujemny bilans w handlu towarami. W 2021 r. wyniósł on 353 mld USD. To jednak o 15 proc. mniej niż w 2018 r. Wartość produktów importowanych z Chin wróciła do poziomu sprzed wybuchu konfliktu – w 2021 r. wyniosła 504 mld USD, co oznacza niższy wolumen po uwzględnieniu inflacji. **Konflikt oraz pandemia zmieniły strukturę handlu produktami.** USA zmniejszyły import chińskich półprzewodników, sprzętu IT, np. serwerów sieciowych, modemów, routerów, czy odzieży. Wzrósł natomiast import elektroniki użytkowej: telefonów, laptopów, konsol do gier czy zabawek (link).

Obecnie konflikt przeradza się w wojnę technologiczną. Na początku października Amerykański Departament Handlu wprowadził nowe przepisy znacznie ograniczające możliwość eksportu określonych rodzajów procesorów i środków do ich produkcji na teren Chin. W konsekwencji rozwój zaawansowanych technologii Państwa Środka zostanie utrudniony (link).

Chińska gospodarka jest mocno uzależniona od zagranicznych półprzewodników. W 2021 r. wartość chińskiego rynku wynosiła około 186,5 mld USD, z czego tylko 16,7 proc. stanowiły chipy wyprodukowane w Chinach zarówno przez firmy zagraniczne, jak i krajowe. Zaledwie 6,6 proc. krajowej konsumpcji zostało wyprodukowane przez firmy z siedzibą w Chinach (link).

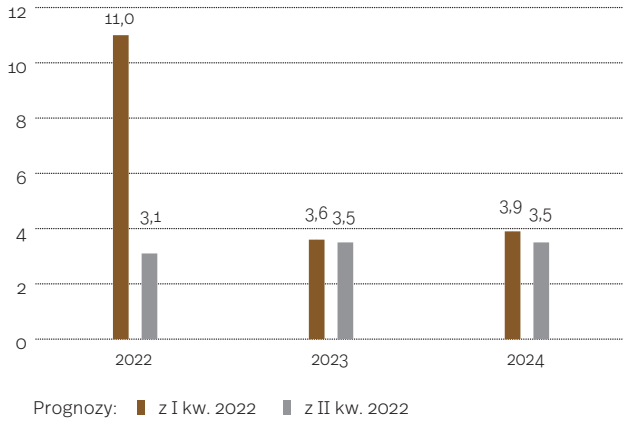
SPADEK AKTYWNOŚCI W BRANŻACH EKSPORTOWYCH

Spadek ocen produkcji przemysłowej w ostatnich 12 miesiącach w wybranych branżach (w pkt.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GUS.

Prognozy wzrostu produkcji sektora motoryzacyjnego w Polsce (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Fitch.

Prognozy eksportu i importu w kolejnych latach (w proc. r/r)

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GUS.

Globalne spowolnienie nie ominie krajowego przemysłu. Spodziewamy się, że produkcja przemysłowa w 2023 r. wzrośnie średnio o 4,1 proc. To przeszło dwukrotnie słabsze tempo niż w 2022 r. Osłabienie najmocniej dotknie branże eksportowe, a w szczególności sektor chemiczny, producentów metali, sektor maszynowy oraz motoryzację. Wzrost utrzymają głównie producenci dóbr pierwszej potrzeby.

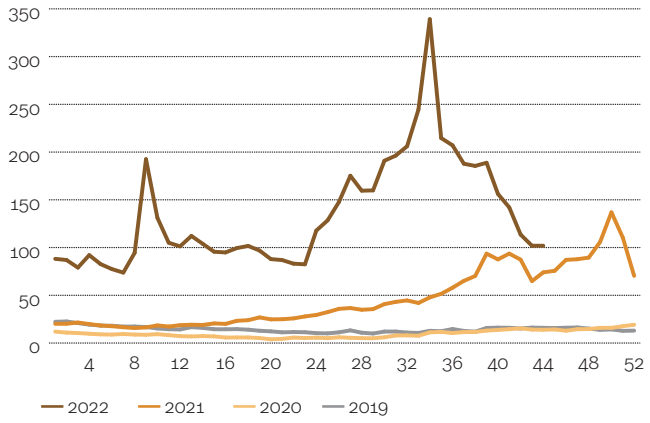
Słabsze wyniki przemysłu związane są z pogorszeniem się popytu zagranicznego. Indeksy prognoz produkcji w badaniach koniunktury GUS i Komisji Europejskiej obniżyły się w ciągu roku o 25 pkt. (wykres 1). Oznacza to, że ok. 10-15 proc. firm zdecydowanie obniży swoją aktywność w kolejnych miesiącach. Spowolnienie najmocniej dotknie branże energochłonne, np. producentów metali, produktów z gumy i plastiku, sektor chemiczny i maszynowy. Słabsze wyniki raportują także producenci dóbr konsumpcyjnych: mebli, elektroniki oraz sprzętu elektrycznego. Warto odnotować jednak, że w przypadku dwóch ostatnich branż większość firm wciąż spodziewa się wzrostu produkcji.

Problemy producentów metali osłabią kondycję sektora motoryzacyjnego. Agencja Fitch systematycznie rewiduje w dół perspektywy dla pierwszego z sektorów. Obecnie wskazuje, że zarówno w 2022 r., jak i w 2023 r. tempo wzrostu będzie zbliżone do 3,5 proc. Jeszcze na początku roku analitycy Agencji spodziewali się dwucyfrowego wzrostu w tym roku (wykres 2). Mimo że kończą się problemy z dostępnością na rynku mikrochipów, sektor będzie odczuwać będzie braki dostaw stali oraz skutki wysokich cen gazu. Agencja S&P wskazuje, że branży motoryzacyjnej w Europie grozi nawet 40-proc. załamanie produkcji w stosunku do ubiegłego roku, szczególnie podczas zimy (link). Ewentualne problemy będą rzutować bezpośrednio na aktywność w Polsce z uwagi na łańcuchy dostaw do Niemiec.

Kryzys energetyczny oznacza umiarkowany wzrost w polskim handlu w całym 2023 r. Spodziewamy się, że wolumen eksportu wzrośnie o ok. 3,3 proc. zarówno w tym, jak i przyszłym roku. To zdecydowanie słabsze wyniki, niż obserwowane przed pandemią. Równocześnie spodziewamy się, że wysokość importu pozostanie podwyższona – będzie to efekt stabilnego wzrostu konsumpcji gospodarstw domowych, a dużą rolę odgrywać będą wydatki publiczne. W efekcie saldo wymiany z zagranicą będzie negatywnie wpływać na wyniki polskiej gospodarki w przyszłym roku. Spodziewamy się, że eksport netto będzie obniżać wzrost o 0,8 pkt. proc. Saldo handlu zagranicznego będzie obniżać wzrost także w 2024 r., chociaż w mniejszej skali.

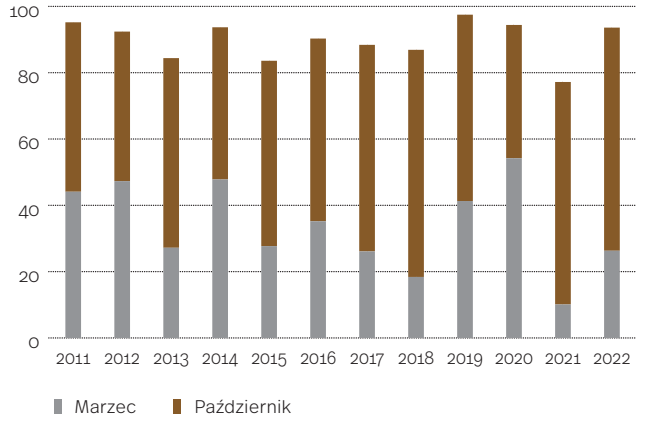
CENY GAZU SPADŁY, ALE TO NIE KONIEC KRYZYSU

Ceny gazu TTF na rynku terminowym w kolejnych tygodniach w latach 2019-2022 (EUR/MWh)



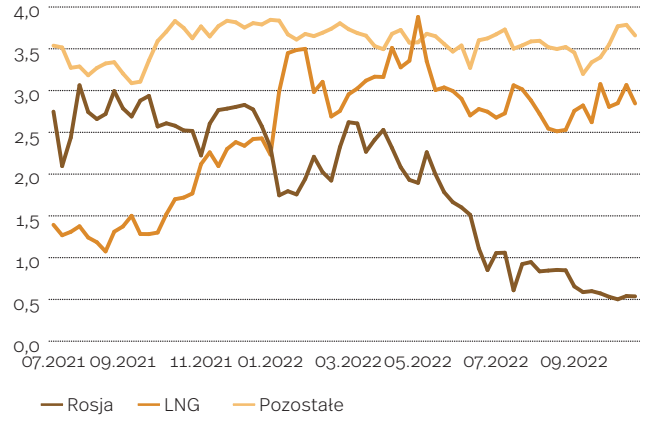
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych ICE.

Poziom zapełnienia magazynów w UE, stan na 31 marca i 23 października (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GIE.

Kierunki import gazu do UE (w mld m³)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych ENTSOG.

Ceny gazu w Europie spadły pod koniec października niemal dwukrotnie. Kontrakt TTF na rynku terminowym kosztuje 100 EUR/MWh, czyli najmniej od czerwca br. To efekt zmniejszenia zużycia gazu w UE o 11 proc. w I półroczu 2022 r. i spowolnienia gospodarczego w Chinach. Przecenie sprzyjał również wysoki stan zapełnienia magazynów i cieplejszy październik. Ceny pozostają jednak wyraźnie wyższe niż w poprzednich latach. Obserwujemy ryzyko dalszego wzrostu cen w kolejnych miesiącach.

Stosunkowo ciepły październik pomógł Europie zapełnić magazyny gazu w ponad 95 proc. Wzrost poziomu zapełnienia w miesiącach marzec-październik (+67,3 pkt. proc.) był najwyższy od co najmniej 2011 r. Niższe ceny gazu mogą spowodować jednak większe zużycie, gdy temperatury spadną. Nagłe fale ochłodzenia zmuszą Europę do wykorzystania zapasów.

UE ma ograniczoną przepustowość dla przyjęcia skroplonego gazu (LNG). Europa Północno-Zachodnia przyjmie w tym miesiącu ok. 80 tankowców LNG. To o 19 proc. więcej niż we wrześniu. Statki pozostają jednak w tzw. pływających magazynach w oczekiwaniu na wyższe ceny i możliwość odbioru paliwa. Indeks Bloomberga, który pokazuje liczbę załadowanych tankowców na wodzie powyżej 20 dni, wzrósł do najwyższego poziomu od 2017 r. Hiszpańscy odbiorcy surowca ostrzegli, że nie są w stanie przyjąć nadmiarowego importu. Ta sytuacja sprawiła, że ceny surowca na rynku dnia bieżącego były nawet ujemne. Osoba kupująca taki kontrakt zmuszona będzie ponosić koszty magazynowania, stąd pojawiły się dopłaty do tego rodzaju transakcji.

Koszt importu LNG będzie rosnąć, a jego dostępność maleć. Państwa UE uzupełniają braki dostaw rosyjskiego gazu importem LNG. Luzowanie restrykcji pandemicznych w Azji zwiększa popyt na surowiec i przyczynia się do wzrostu cen. Jednocześnie wzrósł koszt wynajmu statków gazowych do 400-440 tys. USD za dzień, czyli ponad 3-krotnie względem ubiegłego roku. To efekt rosnących zamówień z Azji i ograniczeń w dostępności statków gazowych, które stoją u wybrzeży Europy. Według armatorów i brokerów, koszt transportu może wzrosnąć o kolejne 25-50 proc.

Rynek wycenia kontynuację problemów z importem gazu do UE. Mimo że cena surowca jest w pobliżu najniższego poziomu od czerwca, lutowe kontrakty terminowe są o ponad 40 proc. wyższe względem listopadowych. Ceny na przyszłą zimę również pozostają wyższe niż obecnie. Pokazuje to, że problemy z dostawami i ponownym zapełnianiem magazynów mogą się utrzymać.

DYSKUSJA – PROGNOZOWANIE HANDLU W CZASIE RZECZYWISTYM

Zwykle dane dotyczące bilansu płatniczego i obrotów handlowych analizowane były z częstością kwartalną, a publikacja informacji następowała nawet z kilkumiesięcznym opóźnieniem. Pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie pokazały konieczność analizy światowego handlu w czasie rzeczywistym (ang. *real-time*). Międzynarodowe instytucje publiczne oraz think tanki zaczęły szukać możliwości szacowania danych z większą częstotliwością. Celem artykułu jest przedstawienie modeli pozwalających na tzw. *nowcasting* – prognozy aktualnej wartości wskaźników eksportu i importu w czasie rzeczywistym.

Jeszcze przed pandemią **Międzynarodowy Fundusz Walutowy rozpoczął budowę modeli oceniających handel w czasie rzeczywistym.** Analitycy zaproponowali budowę wskaźników na podstawie danych na temat handlu morskiego (Arslanalp, Marini, Tumbarello, 2019). Handel morski odpowiada za około 80 proc. światowych przepływów (UNCTAD, 2021). Dzięki systemowi monitorującemu towary przewożone drogą morską oraz nadajnikom GPS, analitycy mogli szacować wartość obrotów z większą częstotliwością i mniejszym opóźnieniem w stosunku do oficjalnych danych.

Analizę danych GPS prowadzi także niemiecki think tank Kiel Institute for the World Economy (IfW). Zaproponował on metodę szacowania handlu międzynarodowego bazując na technikach uczenia maszynowego (Stamer, 2022). Kiel Trade Indicator szacuje import oraz eksport w 75 krajach i regionach na całym świecie. Wartości aktualizowane są dwa razy w miesiącu.

Agenda Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju zaproponowała algorytm łączący dane z przemysłu w różnych gospodarkach. Projekt *UNCTAD's nowcasts* opiera prognozy na miesięcznych danych dotyczących sentymentu przedsiębiorców, produkcji przemysłowej czy rejestrów zamówień, które pochodzą z różnych krajów świata (Hopp, 2021). Wyniki publikowane są ich stronie raz w tygodniu.

Przepływy handlowe mierzą również badacze z OECD. Zaproponowali oparcie szacunków handlowych na 4 rodzajach danych (Jaax, Gonzales, Mourougane, 2021):

- twardych – oficjalnie publikowanych danych dotyczących np. bezrobocia, sprzedaży detalicznej, inflacji. Zmienne te mogą nie być w bezpośredni sposób powiązane z aktualną sytuacją handlową, lecz pozwalają odczytać ogólną kondycję gospodarki;
- miękkich – danych ankietowych, np. PMI, business confidence index (BCI). Dane te są zazwyczaj publikowane wcześniej niż informacje gospodarcze. Pokazują oczekiwania przedsiębiorców;
- finansowych oraz wskaźnikach niepewności – np. indeksach giełdowych, indeksach zmienności (VIX);
- Google Trend np. na temat transportu, sprzedaży, reklamy oraz analizy sentymentów. Dzięki pomiarowi aktualnie popularnych tematów w czasie rzeczywistym, można wykrywać najnowsze trendy. Dane możliwe są do pozyskania w czasie rzeczywistym, chociaż problemem jest ich precyzyjność.

Taka różnorodność zmiennych pozwala na wyciąganie wniosków zarówno z danych opisujących przeszłość oraz stan obecny, jak i odzwierciedlających oczekiwania. Skonstruowany w ten sposób indeks prawidłowo wskazał blisko 70 proc. spadków eksportu usług podczas pandemii.

Dzięki powyżej omówionym wskaźnikom można analizować względnie aktualną sytuację handlową bez potrzeby oczekiwania kilku miesięcy na publikację oficjalnych danych. Z drugiej strony trzeba mieć zawsze na uwadze, że takie wskaźniki są obarczone błędami i mogą niedokładnie opisywać rzeczywistość.

Przywoływane badania i raporty:

1. Arslanalp, S., Marini, M., Tumbarello, P. (2019), *Big Data on Vessel Traffic: Nowcasting Trade Flows in Real Time*, "IMF Working Papers", 275.
2. Jaax, A., Gonzales, F., Mourougane, A. (2021), *Nowcasting aggregate services trade*, "OECD Trade Policy Papers", 253.
3. Hopp, D. (2021), *Economic Nowcasting with Long Short-Term Memory Artificial Neural Networks (LSTM)*, "Journal of Official Statistics", No. 38(3).
4. Stamer, V. (2022), *Thinking Outside the Container: A Sparse Partial Least Squares Approach to Forecasting Trade Flows*, "Beiträge zur Jahrestagung des Vereins für Socialpolitik 2022: Big Data in Economics".
5. United Nations Conference on Trade and Development (2021), *Review of Maritime Transport 2021*, United Nations Publications.

Autorzy: Sergiej Druchyn, Marcin Klucznik, Maciej Miniszewski, Jakub Rybacki, Sebastian Sajnóg

Polski Instytut Ekonomiczny

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny *think tank* ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energetyka i klimat, handel zagraniczny, foresight gospodarczy, gospodarka cyfrowa i ekonomia behawioralna. Instytut przygotowuje raporty, analizy i rekomendacje dotyczące kluczowych obszarów gospodarki oraz życia społecznego w Polsce, z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej.

Niniejsza publikacja ma charakter wyłącznie informacyjny i nie stanowi porad inwestycyjnych i/lub doradztwa. Podjęto starania dla zapewnienia jak największej dokładności przedstawionych prognoz, jednak informacje zawarte w publikacji nie są wiążące, a Instytut i autorzy publikacji nie ponoszą odpowiedzialności za decyzje inwestycyjne podjęte na ich podstawie.

Polski Instytut Ekonomiczny

Kontakt

Jakub Rybacki
Kierownik Zespołu Makroekonomii
jakub.rybacki@pie.net.pl
tel. 48 512 275 365