

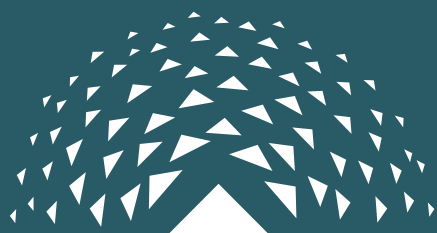
Lábadozás és karantén:

Kína és Délkelet-Ázsia gazdaságai 2020 áprilisában

Recovery and Quarantine:

Economies of China and Southeast Asia in April 2020

GORECZKY PÉTER



KKI-elemzések

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

Lektorálta:

Baranyi Tamás Péter

Szöveggondozás és tördelés:

Tevelyné Kulcsár Andrea

A kiadó elérhetősége:

H-1016 Budapest, Bérc utca 13-15.

Tel.: + 36 1 279-5700

E-mail: info@ifat.hu

<http://kki.hu>

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerző magánvéleményét tükrözik, és nem tekinthetők a Külügyi és Külgazdasági Intézet, a Külgazdasági és Külügyminisztérium, illetve Magyarország Kormánya álláspontjának.

© Goreczky Péter, 2020

© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2020

ISSN 2416-0148

Összefoglalás: Kína elsőként indult el az új koronavírus okozta járványt követően a gazdasági talpra állás útján. A vállalatok működésének újraindításakor ugyanakkor a napi új megbetegedések száma az országban még nem mutatott stabil csökkenő tendenciát. Az időzítés sikerességét valószínűleg csak hosszabb idő elteltével lehet majd egyértelműen megítélni. A márciusi beszerzési igazgatói index (PMI) azt mutatja, hogy a gyártási folyamatok Kínában stabilizálódtak, ám a gazdaság regenerálódása várhatóan hosszabb időbe telik. Ahhoz nem csupán arra van szükség, hogy megakadályozzák a járvány újbóli kitörését, hanem arra is, hogy ne zuhanjon drasztikusan a világpiacon kereslet. A kínai gazdasághoz való erős kötődése ellenére Délkelet-Ázsiában április elején még nem volt érzékelhető az újraéledő kínai termelés hatása. A régió országai egyelőre a járvány terjedését igyekeznek megakadályozni a különböző korlátozó intézkedésekkel, amelyek a gazdaság működését is visszafogják. Az európai gyáregységek is akkor fognak tudni visszatérni a normális működéshez, ha a kontinensen sikerül visszaszorítani a járványt.

Kulcsszavak: Kína, koronavírus, COVID-19, Délkelet-Ázsia, ellátási láncok

Abstract: Following the new coronavirus pandemic, China was the first country to make steps towards rebooting the economy. When restarting the operations of Chinese corporates, the number of new daily cases has not shown a stable declining tendency. It may take longer time to judge whether the timing was successful or not. The Purchasing Managers' Index (PMI) for March indicates that manufacturing in China has stabilised; however, full recovery of the economy will be probably a longer process. Successful rebound requires not only the prevention of a second wave of epidemic but also the avoidance of a drastic drop in global consumer demand. Despite being deeply interlinked with the Chinese economy, in Southeast Asia the impact of the restarted Chinese manufacturing could not be perceived in early April. Countries in the region are still engaged in fighting against the spread of COVID-19 through various restrictive measures that also cut back economic activity. Production sites in Europe will also be able to return to normal operations in case the continent overcomes the pandemic.

Keywords: China, coronavirus, COVID-19, Southeast Asia, supply chains

BEVEZETÉS

A világ számos országában a politikai vezetők egyik legnagyobb dilemmája, hogy mikor és hogyan szüntessék meg az új koronavírus okozta járvány miatt bevezetett korlátozásokat, és mikor kezdjék el visszatérni a gazdasági életet a normál kerékvágásba. Kínában, amely a világjárvány első epicentrumának számított, már megtették ezt a lépést, és bár a sikerességéről még nem lehet teljes körű képet alkotni, érthető módon minden érintett ország szeretne tanulni az ottani



gazdaság „újraindulásának” körülményeiből. Kína a világ egyik vezető gyártási és kereskedelmi központja, így gazdaságának az állapota a regionális és a globális értékláncokon keresztül más térségekre is hatással van, közvetlen vagy közvetett módon. Így nem érdektelen, hogy a kínai gazdaság esetleges stabilizálódása hogyan és mikor fejti ki a hatását a világgazdaság más erőközpontjaiban.

Az elemzés arra a kérdésre keresi a választ, hogy milyen mérleg vonható közel két hónappal a kínai gazdaság „újraindulása” után, és az ottani vállalatok működése érzékelteti-e már a hatását az ellátási láncokon keresztül Délkelet-Ázsiában.

A GAZDASÁGI ÉLET ÚJRAINDELÁSA KÍNÁBAN

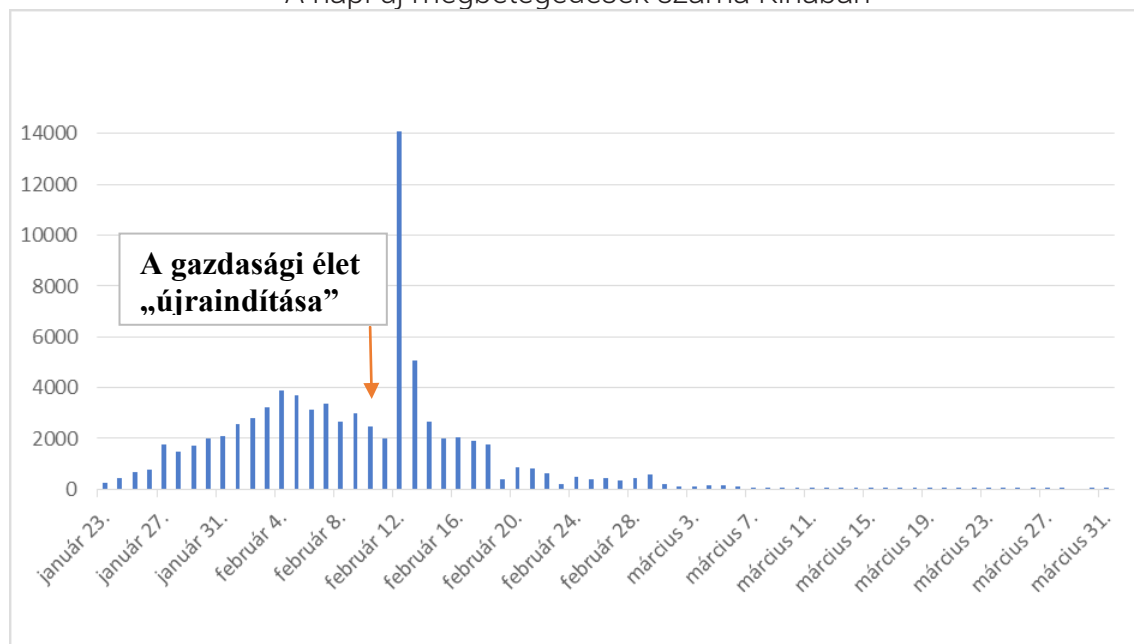
A járvány kitörését követően számos globális termelő nagyvállalat igyekezett alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez, és a második vagy harmadik szintű beszállítója felé terelni a megrendeléseket, hogy így töltsse be a Tier 1-es beszállító esetleges kiesésével keletkező űrt. Emellett a cégek egy része egyes, az üzletmenet szempontjából meghatározó jelentőségű folyamatokat a saját gyáraiba telepítette vissza. Más OEM-ek (*Original Equipment Manufacturer*) pedig teljesen új termékek gyártására állították át a termelési rendszerüket. Amikor februárban az autóiipari eladások 90 százalékkal csökkentek Kínában, a SAIC–GM–Wuling autóiipari cég például [arcmaszk-előállító gépek gyártásába fogott](#), ami nem csupán bevételt generált, hanem a cég hírnevét is pozitívan befolyásolta. Előfordult, hogy némely vállalatok bérelt buszokat vagy repülőgépeket indítottak, hogy távoli régiókból szállítsák az üzemekbe az alkalmazottaikat. Mások az automatizálás szintjét növelték, hogy pótolják a kieső munkaerőt.

A leállást vagy a kényszerű alkalmazkodást követően a világon elsőként a kínai vállalatok kezdhették meg a visszatérést a normális üzletmenethez. Kínában sokfelé [február 10-ét tűzték ki](#) a vállalatok működésének újraindítási céldátumának. Azokban az országokban, ahol az új koronavírus miatt a termelés jelentős része leállt, az egyik legnehezebb kérdés jelenleg, hogy a járvány mely fázisára időzítsék a lépést, amelyet Kína már megtett. Az 1. ábra azt mutatja, hogyan alakult Kínában a napi új megbetegedések száma január 23. és március 31. között, és a járvány egyes fázisain belül hol helyezhető el a gazdaság „újraindulásának” az időpontja.

A február 12-i kiugró adat egy statisztikai módosítás következménye: Hupej tartomány akkor adta hozzá a „klinikailag diagnosztizált” eseteket az általa közölt adatokhoz. Az aznap jelentett 14.108 új esetből 13.332 esett ebbe a kategóriába. Eltekintve az ország statisztikai adatainak a sajátosságaitól, a grafikon alapján elmondható, hogy a kínai vezetés a döntéssel nem várta meg az új esetek számának a stabil, egyértelmű csökkenését.

1. ábra

A napi új megbetegedések száma Kínában



A [vállalati működés folytatása azonban a legritkább esetben ment zökkenőmentesen](#). Számos olyan cég, amely megkapta az engedélyt a tevékenysége folytatására, kritikus munkaerőhiánnyal volt kénytelen szembesülni. Az ország területének jelentős része még mindig zárlat alatt volt, a helyi alkalmazottak közül pedig sokan félték elhagyni az otthonukat. A cégek és a helyi kormányzatok egy része ezért szervezeten szálította az embereket a munkahelyükre, hogy ezzel gyorsítsák meg a munkába való visszatérést. Más vállalatok nem tudták beszerezni a termeléshez szükséges alapanyagot, vagy hiába kezdték meg a termelést, a bezárt üzletek miatt nem volt kereslet a termékeikre. Az említett kihívásokkal sikeresen megküzdő cégek fuvarozási problémákba ütköztek, mivel az ország logisztikai rendszerében is munkaerőhiány lépett fel. A tartományok határain felállított ellenőrzőpontok pedig tovább lassították az áruk újonnan beindult mozgását. Ez alapján nem meglepő, hogy a [KPMG elemzése](#) *soft starting*ról írt, és kiemelte, hogy a nagyvárosokban korábban munkát vállaló vidéki, „migráns” dolgozóknak március elejéig még csak a 70 százaléka tért vissza a munkahelyére.

HOL TART A GAZDASÁG TALPRA ÁLLÁSA?

A [kínai ipari miniszterhelyettes tájékoztatása szerint](#) március 13-áig a – Hupej tartományon kívül működő – nagyvállalatok 95 százalékánál vették fel a munkát. Ez az érték ugyanakkor csalóka, mivel a megnyitást bejelentő cégek közül sokba a munkavállalóknak csak egy része tért egyelőre vissza. A kis- és

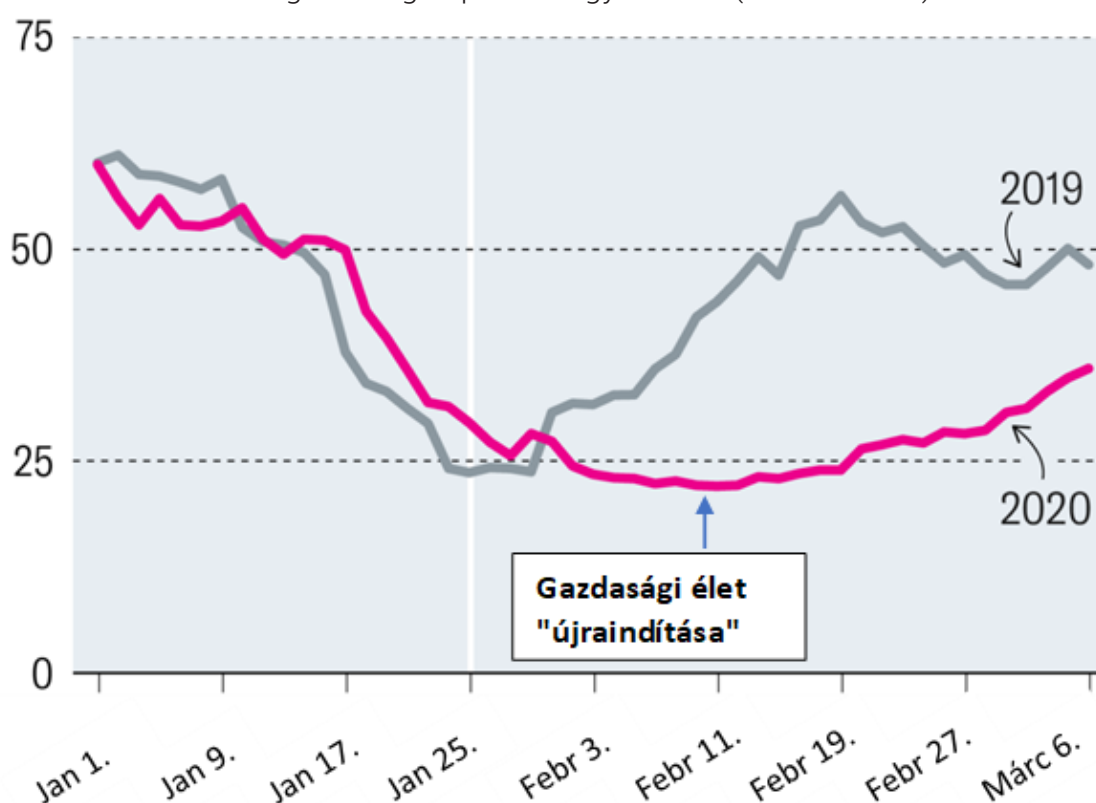


középvállalkozások érzékelhetően nehezebb helyzetben vannak: március közepéig mindössze 60 százalékuk kezdte meg ismét a működését. Az autóiipari nagyvállalatok hamar reagáltak: a [Tesla és a Ford kínai gyárában február 10-én indult be újra a termelés](#), a [BMW senjangi üzemében pedig február 17-én](#). Március végére a Volkswagen csaknem összes kínai gyáregysége a szokásos módon működött. A cég azonban a megváltozott körülményekhez igazítja a kibocsátás szintjét, ezért a korábbi két műszak helyett az egyműszakos termelésre állt át.

A gazdasági élet beindulását jelzi, hogy a napi szénfogyasztásnak február 10. után előbb lassú, majd gyorsabb ütemű növekedése volt tapasztalható.

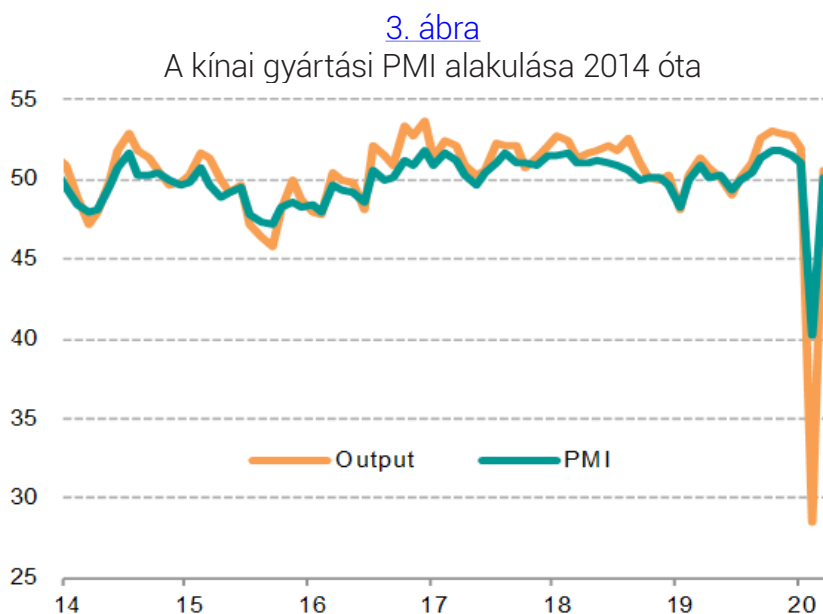
2. ábra

A kínai gazdaság napi szénfogyasztása (10.000 tonna)



Hasonlóról számol be a világ egyik vezető logisztikai és szállítmányozási vállalata, a [Kühne + Nagel](#). A cég március 2-án még arról tájékoztatta az ügyfeleit, hogy az ellátási láncok a regenerálódás szakaszában vannak, azonban – a Hupejen kívüli tartományokban – látványos felfejlődést mutatnak. A Kühne + Nagel március közepére várta a gyártási rend helyreállítását, s kiemelte, hogy azt követően a logisztikának még egy rövidebb időszakra (hőzavetőleg 7-10 napra) lesz szüksége ahhoz, hogy a kapacitásegyenletlenségeket rendezze. A cég egy hónappal későbbi, a koronavírus-helyzetről szóló [április 2-i jelentése](#) arról számolt be, hogy Kínában általánosságban az üzleti élet lassan visszatér a rendes kerékvágásba, beleértve az áruszállítást, valamint a fuvarozási és a különböző logisztikai szolgáltatásokat.

A kínai gazdaság és azon belül a gyártó iparágak aktuális helyzetéről nyújt képet a beszerzési igazgatói index ([Purchasing Managers' Index](#), PMI). A gazdasági folyamatok pozitív vagy negatív irányát jelző, világszerte figyelemmel kísért mutató 50-es értéke változatlanságot jelez, a fölött javulást, alatta pedig romlást, az attól mért különbség pedig a változás nagyságára utal. [Februárban](#) az IHS Markit által számított gyártói PMI Kínában az eddigi legalacsonyabb szintre, 40,3-re süllyedt, a kínai statisztikai hivatal pedig 35,7-es hivatalos értéket tett közzé. Az IMS Markitnak a kínai gyártási PMI-ről készült legfrissebb grafikonjának (3. ábra) a márciusi V alakú görbéje ránézésre azt sugallja, hogy a távol-keleti ország gazdasága máris visszatért a válság előtti szintre. Ám a PMI az előző hónaphoz viszonyítja a gazdasági folyamatok változását, vagyis a márciusi 50,1-es adat azt jelzi, hogy a gazdaság stabilizálódott a februári mélypont után, ám messze van a járvány kitörését megelőző szinttől. [Egyes vélemények szerint](#) a 60–68 körüli érték jelzett volna erős visszatérést.



A KÍNAI GAZDASÁG KILÁTÁSAI

Ahhoz, hogy a kilábalás fenntartható legyen, két dologra is szükség van: a járvány újbóli kitörésének a megakadályozására, illetve a világpiaci kereslet helyreállítására. Az utóbbi számos kínai vállalat számára okoz egyre inkább problémát. Egyelőre úgy tűnik, az ország megbirkózott az új típusú koronavírussal, a termelés újraindult, ám Kína fontos külpiacain még nem látni a járvány végét. A COVID-19 [az egész világ gazdaság növekedését visszaveti](#), ami lassítani fogja az éppen csak újraindult kínai gyárak termelését is. Mindez azt jelenti, hogy a kínai kilátásokat is alapvetően meghatározza, hogy milyen gyorsan és mekkora áldozatok



arán tudják a járványt leküzdeni Nyugat-Európában, illetve az Amerikai Egyesült Államokban. A 2003-as SARS-járványt (*Severe Acute Respiratory Syndrome*) követően [a kínai gazdaság V alakú görbe mentén tért vissza a krízist megelőző szintre](#), amit a nyugati országokban mutatkozó fogyasztói kereslet gyors kihasználása tett lehetővé. A 2008-as pénzügyi válság idején pedig a globális termelési és ellátási láncok továbbra is működtek, ami biztosította, hogy az ország fenntartsa a gyors gazdasági növekedését. A kínai gazdaság azonban mára sokkal jobban integrálódott a világgazdaságba, mint az elmúlt évtizedek válságai idején, így annak a más erőközpontjaiban zajló folyamatok is nagyobb mértékben hatnak rá.

HELYZETKÉP DÉLKELET-ÁZSIÁBÓL

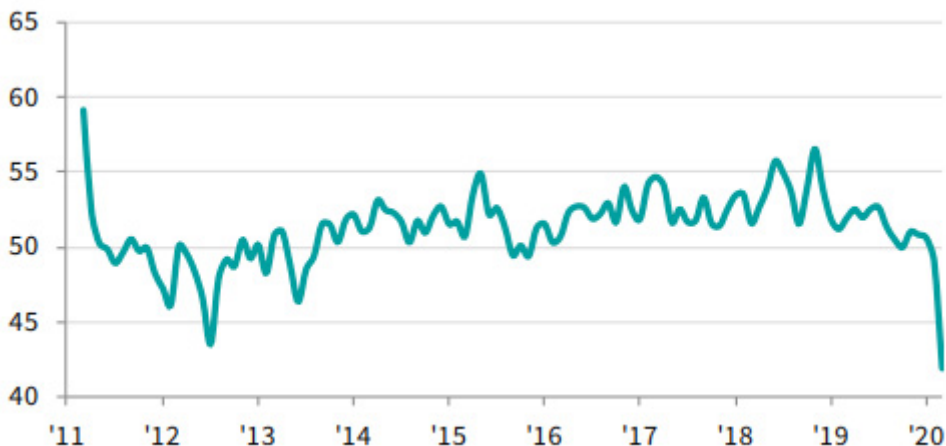
A regionális termelési láncok következtében a járvány negatív gazdasági hatásai hamar érezhetővé váltak Délkelet-Ázsiában is. [Mianmarban január óta tizenhárom gyár zárt be, vagy bocsátott el munkavállalókat](#) a nyersanyaghiány vagy a megrendelések elmaradása miatt. Közülük hét tartós bezárásra kényszerült. Az érintettek többsége a ruhaiparban működött, de acél-, fa- és papíripari üzemek is találhatók a listán. Érdekesség, hogy a baráti viszonyra való tekintettel, március közepén [Kína 15 tonnányi alapanyagot küldött Mianmarba légi úton](#), hogy segítse a ruhaipari üzemek újraindítását. A februári helyzet nagyon hasonló volt Kambodzsában is. Február 26-án [Hun Szen miniszterelnök azzal a kéréssel fordult a kínai nagykövethez](#), hogy vizsgálják meg nyersanyagszállítmányok hozzájuk juttatásának a lehetőségét, megakadályozandó az ország ruhaipari üzeleinek a leállítását. A hónap végére a helyzet érzékelhetően romlott, s akkor már [kétszáz, többségében ruhaipari üzemet fenyegetett a leállítás vagy a termelés visszafogása](#) a regionális ellátási láncokban keletkezett zavarok miatt. Az első kínai ruhaipari alapanyag-szállítmány március 9-én érkezett meg Kambodzsába, és [további tizenkét hajónynak az érkezése volt várható](#) a hét folyamán.

Vietnam helyzete különösen figyelemre méltó, mivel a [Deutsche Bank elemzése szerint](#) az az ellátási láncokat érintő, Kínából kiindult zavaroknak a leginkább kitett ázsiai ország. Február 19-ig [mintegy háromszáz vállalkozás zárt be átmenetileg a járvány következtében](#), míg továbbiak a működésük csökkentésére kényszerültek. [Február 21-iki hírek szerint](#) a vietnami termelő iparágak is az ellátási láncok zava-raival szembesültek, a gépkocsi- és az elektronikai gyártó cégek nyersanyag- és alkatrészbeszerzési problémákról számoltak be.

Adódik a kérdés, hogy a kínai gazdaság február 10-iki újraindulása érzékelhető-e már a délkelet-ázsiai gyárakban. A már korábban említett PMI-t vizsgálva látható, hogy sem Vietnamban (4. ábra), sem az ASEAN térség egészében (5. ábra) nem következett még be az a stabilizáció, amelyet a mutató Kína esetében márciusban jelzett. Vietnam PMI-je márciusban 41,9-re zuhant a februári 49,0-es érték után, az ASEAN térségé pedig 43,4-re csökkent az egy hónappal korábbi 50,2-es értékről.

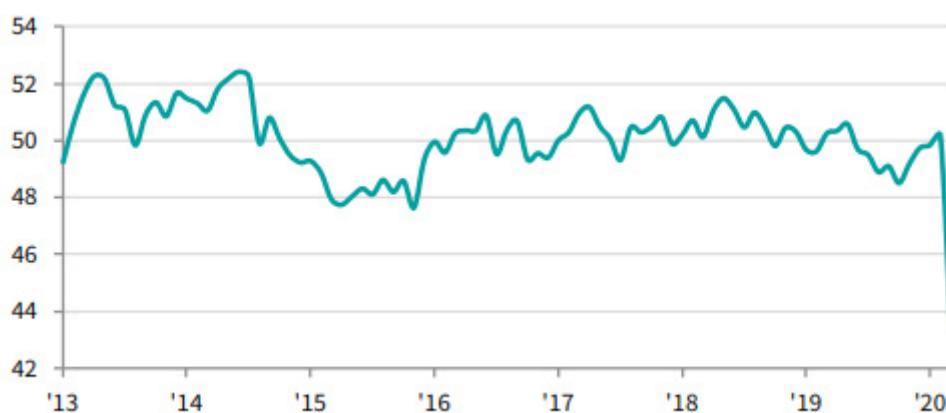
4. ábra

A gyártási PMI alakulása Vietnamban 2014 óta



5. ábra

A gyártási PMI alakulása az ASEAN térségben 2014 óta



Nem meglepő módon, hasonló helyzet figyelhető meg a logisztika terén is. A Kühne + Nagel április 2-iki, már hivatkozott jelentése szerint a manilai kikötő forgalma továbbra is korlátozott. A malajziai kormány a legszükségesebb gyártási tevékenységek kivételével zárlatot rendelt el. A legfontosabb logisztikai infrastruktúra és szolgáltatások – köztük a kikötők és a szállítmányozó cégek – továbbra is működnek, de csökkentett kapacitással. Mianmarban a vámügyintézés zajlik, ám a nem kiemelt fontosságú szállítmányokat nem kézbesítik. A Vietnam és Kambodzsa közötti határt lezárták a közúti teherforgalom elől.

Vietnam példájából különösen jól érzékelhető, hogy az ottani gazdasági élet még nem indult el a normalizálódás útján úgy, mint Kínában. Március 25-étől a [vietnami teherhajók felfüggesztették a nemzetközi útjaikat](#). Ami pedig az autóipart illeti, a [Ford március 26-ától átmenetileg abbahagyta a termelést](#) (többek között) a



vietnami és a thaiföldi gyáraiban. Március 30-án [ugyanígy döntött a Toyota Motor Vietnam](#), majd április 1-jén [a Hyundai helyi összeszerelője, illetve a Toyota is. Vállalatvezetői véleménye szerint](#), ha a kínai gazdaság ismét beindul, utána még legalább egy hónap kihagyásra kell számítani a délkelet-ázsiai termelésben.

A kínai gazdaság újraindulásának pozitív hatásai tehát még nem érzékelhetők Délkelet-Ázsiában, ebben azonban nem csupán az ellátási láncok regenerálódási ideje játszik szerepet. Ennél fontosabb indok, hogy a térségben jelenleg olyan korlátozások vannak érvényben, amelyek nem engedik, hogy a gazdasági élet visszatérjen a rendes kerékvágásba. Sőt, egyelőre a vírus terjedésének a megakadályozására hivatott intézkedések meghosszabbításáról hallani. A malajziai miniszterelnök például március 31-ről április 14-ig [hosszabbította meg az egész országra kiterjedő helyváltoztatási korlátozásokat](#). A Malajziai Árufuvarozók Szövetsége (*Federation of Malaysia Freight Forwarders*) szerint a kikötők és a logisztikai szolgáltatók üzemelhetnek, ám a nem kiemelt fontosságú vállalkozások nehezen jutnak hozzá a kikötőkbe érkező áruikhoz. [Vietnam március 31-én](#) szintén országos korlátozásokat rendelt el a járvány visszaszorítása érdekében.

MIRE SZÁMÍTHAT EURÓPA?

A Michigan Institute of Technology (MIT) ellátási láncokkal foglalkozó [professzora szerint](#) az utolsó nyersanyag- és alkatrészszállítmányok február végén érkeztek Kínából Európába, ahol a termelő vállalatok jellemzően két hétre elegendő készlettel dolgoznak, vagyis a gyártás megtorpanására március közepe táján lehetett számítani. Az [európai autógyáraknak a leállásra vonatkozó bejelentései](#) pontosan ezeket a várakozásokat igazolták. Az MIT szakértője szerint a kínai beszállító cégek körében végzett felmérés alapján, valamint a szállítási időt is figyelembe véve, április végére érkezhetne komoly volumen Kínából az európai gyárakba. Ez azonban a legjobb esetet feltételező forgatókönyv, ami jelenleg nem tűnik valószínűnek, mivel Európa még mindig nem hagyta maga mögött a járvány legnehezebb szakaszát.

Az előrejelzést tovább bonyolítja, hogy a világjárvány kitörése óta az európai gyárak egyre összetettebb problémával találják szembe magukat. A folyamat kezdetén a kínai termelés leállása miatt keletkezett zavar a beszállítói láncban, jelenleg azonban a kínai kínálat oldali sokk már nem csupán az ázsiai ország beszállítói felől érzékelhető. Másrészt a munkahelyek megszűnése, a kijárási korlátozások bevezetése miatt visszaesik a fogyasztás, így az európai gyártók a kereslet oldaláról is nyomás alá kerülnek. Ha a kínai gazdaság viszonylag gyorsan regenerálódik, az lélegzethez juttathatja a kínai exportra támaszkodó európai gazdaságokat (például Németországot). Kérdés, milyen pénzügyi helyzetben lesznek a leállást követően az európai gyártó cégek.

KÖVETKEZTETÉSEK

A kínai vállalatok a világon elsőként kapták meg a zöld utat, hogy a teljes leállás, illetve a módosított működés különböző fokozataiból visszatérjenek a rendes kerékvágásba. A kezdeti nehézségek nyilvánvalóak voltak, és ez egyértelműen tükröződik a márciusi PMI-értékben, amely az ország gyártási szektorában zajló folyamatok irányát mutatja. Ez alapján stabilizációról nem beszélhetünk egyelőre, annak ellenére, hogy a cégek nagy többsége újra működik, és a logisztikai folyamatok helyreállításának az üteme is biztató.

A járvány intenzitását mutató napi új megbetegedések száma és a vállalatok újraindulásának időzítése ugyanakkor nem oszlatja el azt a homályt, amely a kínai stratégiát fedi. A döntés meghozatalakor az új betegek száma még nem csökkent huzamosabb ideje. Természetesen elképzelhető, hogy a kínai statisztikai adatok nem pontosak, és az is, hogy a kínai vezetés vállalta a kockázatát annak, hogy túl korai időpontban indítja meg újra a gazdaság vérkeringését. Az időzítés sikerességét valószínűleg csak hosszabb idő elteltével lehet majd egyértelműen megítélni, hiszen egyelőre nem múlt el a járvány újbóli fellángolásának, egy második hullámának a veszélye az országban, ami a gazdaság talpra állására továbbra is az egyik legnagyobb veszélyt jelenti.

A másik fő kockázati tényező a kínai gazdaság regenerálódásával kapcsolatban a külpiaci kereslet visszaesése. Kína a világ legnagyobb exportőre, így jelenleg egyáltalán nem mindegy számára, hogy az USA, Japán, Délkelet-Ázsia és Nyugat-Európa mennyi idő múlva és milyen állapotban keveredik ki a járványból. Mindkét kockázati tényezőt figyelembe véve, a legvalószínűbb forgatókönyv, hogy Kína nem tudja lerázni magáról a válságot, és a gazdaság regenerálódása hosszabb folyamat lesz.

A kínai gazdasághoz erősen kötődő Délkelet-Ázsiában pedig még nem érzékelhető a márciusban megindult kínai stabilizálódási folyamat – erre utalnak a PMI-értékeik és az egyes országok gyárleállításairól érkező friss hírek is. Úgy tűnik ugyanakkor, hogy a „tovagyűrzés” elsősorban nem az ellátási láncok regenerálódási ideje miatt várat magára, hanem azért, mert a régió országai egyelőre a járvány terjedését igyekeznek megakadályozni, és ennek érdekében olyan korlátozásokat léptetnek életbe, amelyek mellett a vállalatok és az ellátási láncok normális működése nem megvalósítható. Mindez fontos tanulság arra nézve is, hogy mire lehet számítani az európai termelés újraindulását illetően. A gyárak megnyitása és az ellátási láncok helyreállása elsősorban attól függ, mikor sikerül visszaszorítani az új koronavírust.