BOFIT-blogi

Kiinan talous yskii – miten se näkyy euroalueella?

Kiinan talous | 15.06.2022 | Eeva Kerola

KIRJOITTAJA

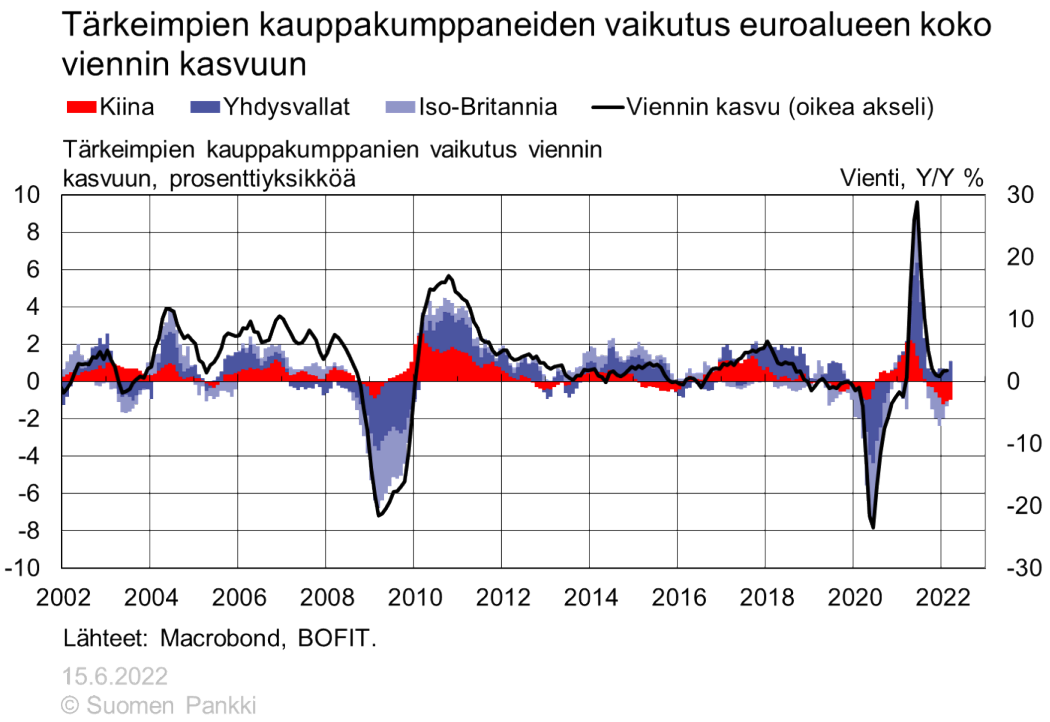


Eeva Kerola
Vanhempi ekonomisti

Kiinassa talouskasvu on viime aikoina heikentynyt mm. kiinteistösektorin ongelmien ja koronasulkujen myötä. Euroalueella tämä näkyy ensisijaisesti Kiinan-viennin hiipumisena ja tuotantoketjuhäiriöiden kasvuna.

Kiinan johto on viime aikoina ollut enenevästi huolissaan maan talouden tilasta. Kiinan talousongelmat näkyisivät väistämättä myös muualla maailmassa, ensisijaisesti kaupankäynnin vähentymisen kautta. Toisaalta esimerkiksi euroalueen Kiinan-vienti ei ole sanottavasti kasvanut viimeiseen viiteen vuoteen. Kuten kuviosta 1 nähdään, Kiina on itse asiassa hidastanut koko euroalueen viennin kasvua jo ennen koronapandemiaa. Tämä saattaa kieliä siitä, että todellinen talouskasvu oli Kiinassa hidastumassa jo tuolloin, vaikka viralliset tilastot näyttivätkin tasaisempaa kuuden prosentin vauhtia. Esimerkiksi BOFITissa laskettu vaihtoehtoinen mittari BKT:n vuosikasvulle hidastui vuoden 2019 lopussa jo lähelle kahta prosenttia.

Kuvio 1.



Euroalueen Kiinan-viennistä viisi kuudesosaa on teollisuustuotteita. Koneiden, laitteiden ja kulkuvälineiden osuus viennistä on yli puolet. Näille tuoteryhmille Kiina on Yhdysvaltain jälkeen toiseksi tärkein vientimarkkina. Viennin tahmeus näissä tuoteryhmissä selittyy mm. kulutuskysynnän ja rakentamisen hidastumisella sekä erityisesti automyynnin tasaisella supistumisella Kiinassa, mutta myös Saksan autoteollisuuden omilla ongelmilla sekä rahtihintojen moninkertaistumisella.

Kiinassa kulutetaan euroalueella tuotettua arvonlisää määrä, joka vastaa vuositasolla noin 2 % euroalueen BKT:sta. Kysyntä on kaksinkertaistunut vuosien 2010–2018 aikana. Kiinassa palvelu- ja rakennussektorien osuus kysynnästä on kasvanut selvästi viimeisten vuosien aikana, ja vuonna 2018 niiden yhteenlaskettu osuus oli jo noussut yhtä suureksi teollisuussektorin kanssa.

Nyt Kiinan talouskasvu on hidastunut nimenomaan näillä sektoreilla voimistuneiden ongelmien vuoksi. Erityisesti kiinteistösektori on ollut jo pitkään ongelmissa, eikä palvelusektorikaan ehtinyt palautua pandemian aiheuttamasta kolauksesta ennen uusia, tänä keväänä asetettuja tiukkoja koronarajoituksia. Huhtikuussa myös teollisuussektorin tuotanto laski, nimenomaan tehdastuotannon vetämänä. Toukokuussa sekä vähittäiskauppa että palvelusektori jatkoivat supistumistaan vuoden takaiseen verrattuna, mutta teollisuustuotanto kääntyi hienoiseen kasvuun.

Tuoreimmat ennusteet povaavat Kiinan kasvavan tänä vuonna jo selvästi hitaammin kuin virallinen BKT-tavoite, joka asetettiin maaliskuussa ”noin 5,5 prosenttiin”. Pessimistisimmät ennustajat (mm. BOFIT) arvioivat Kiinan kasvavan tänä vuonna noin kahden prosentin vauhtia.

Suomen Pankissa laskettiin[1] loppuvuodesta 2021, että mikäli Kiinan talouskasvu puolittuisi noin kuudesta prosentista vajaaseen kolmeen prosenttiin, se laskisi pahimmassa tapauksessa euroalueen BKT-vuosikasvua noin prosenttiyksiköllä. Tämä kuitenkin vaatisi taloudellisen epävarmuuden leviämistä myös Kiinan ulkopuolelle. Euroalueen viennin kasvusta leikkautuisi joka tapauksessa pois puoli prosenttiyksikköä. Suunnilleen samaa kokoluokkaa olevia tuloksia saatiin EKP:n laskemissa[2] vuodelta 2018, joissa Kiinan talouskasvun hidastuminen noin 6 prosentista vajaaseen neljään prosenttiin pienentäisi euroalueen BKT:tä pari prosenttia seuraavan kolmen vuoden aikana.

Viime viikkoina Kiinan ylin johto on kasvun hidastumisesta selvästi huolestuneena käskenyt paikallishallinnot ja rahoitussektorin kääntämään suunnan, lähes hinnalla millä hyvänsä. Velkaantua saa taas urakalla, kunhan saavutetaan epärealistisen suuriksi asetetut kasvutavoitteet. Talouden epätasapainot pahenevat ja ajaudutaan yhä kauemmas kestävästä kasvusta. Tämä ei ole Kiinan eikä sen kauppakumppaneidenkaan etu.

Myös tuotantoketjuhäiriöt ovat nousseet uudestaan tapetille. Federal Reserve Bank of New Yorkin laskema toimitusketjujen kuormitusindeksi[3] on kevään aikana noussut taas historiallisen korkealle. Huhtikuussa kuormitus kasvoi erityisesti siksi, että toimitusajat pitenivät Kiinassa ja euroalueella. Myös lentorahdin hinta Aasiaan kallistui. Kiinassa toimitusaikoja venytti pahentunut koronatilanne. Sulkutilaan joutuneiden alueiden määrä ja sitä myötä tuotantohäiriöt olivat tämän vuoden huhti- ja toukokuussa selvästi alkuvuoden 2020 seisokkeja vakavampia. Niistäkin toipuminen kesti kauan.

Pelkästään Jangtse-joen suistoalue, jossa Shanghaikin sijaitsee, kattaa noin kolmasosan Kiinan viennistä ja rahtikuljetuksista. Shanghain sulkutilan pitäisi nyt kesäkuussa helpottaa, mutta nähtäväksi jää, lähtevätkö tartuntatapaukset uudestaan kasvuun. Koronan suhteen Kiinan johto pitää edelleen itsepintaisesti kiinni nollapolitiikasta, mikä nopeasti leviävien virusmuunnosten myötä tarkoittanee tuotantohäiriöiden jatkumista Kiinassa vielä pitkään.

Asiasanat

Kiina, talouskasvu, vienti