

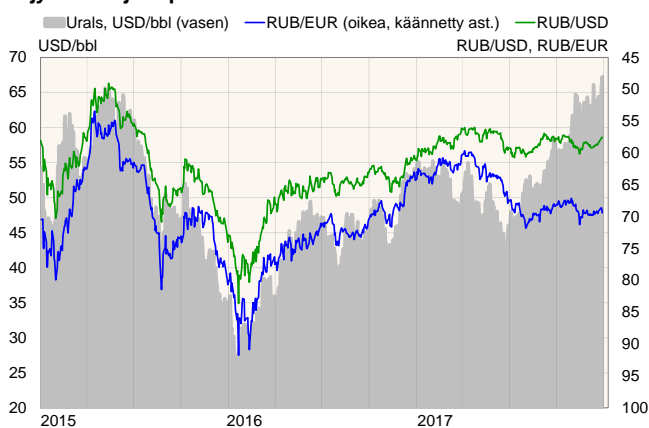
Venäjä

Rupla ei vahvistunut enää vuoden 2017 aikana. Vuoden alkukuukausien nousun jälkeen ruplan kurssi laski tuntuvasti. Joulukuun keskikurssi oli euroon nähden yli 5 % alempi kuin vuotta aiemmin, vaikkakin dollariin nähden 6 % korkeampi. Kurssi ruplan kauppapainotettuun koriin nähden oli suunnilleen vuodentakaisella tasolla. Vuoden 2016 mataliin lukemiin verrattuna rupla oli viime vuonna lähes 15 % vahvempi niin euroon, dollariin kuin kauppakoriin nähden. Vahvistuminen selittää Venäjän tuonnin nopean elpymisen.

Edellisiin vuosiin verrattuna ruplan kurssikehitys erosi ajoittain selvemmin öljyn hinnasta. Vuoden alkukuukausina ruplaa tuki vaihtotaseen ylijäämä, joka alkuvuodelle tavanomaiseen tapaan oli tuonnin pienuuden vuoksi tuntuva. Lisäksi rahoitustase oli melko poikkeuksellisesti myös ylijäämäinen, ts. nettomääräisesti Venäjälle virtasi pääomaa. Sen sijaan vuoden loppukuukausina ruplan kurssi jopa laski hieman huolimatta öljyn hinnan noususta ja vaihtotaseen ylijäämästä, sillä yksityisen pääoman nettovirta ulkomaille lisääntyi (keskuspankin alustava arvio). Virran on arvioitu johtuneen mm. Yhdysvaltojen rahapolitiikan tiukentamisodotuksista ja sen uusista sanktioilmoituksista.

Markkinavirtojen ohella finanssiministeriön valuuttaosot markkinoilta keskuspankin välityksellä ovat olleet pieniä valuuttakaupan koko volyyymiin nähden ja niiden vaikutus ruplan kurssiin on arvioitu vähäiseksi. Uutta budjettisääntöä soveltaen ostot tulevat kasvamaan, jos öljyn hinta pysyy merkittävästi korkeammalla kuin budjettisäännön ns. perushinta (Urals 40 USD/tyunnyri).

Öljyn hinta ja ruplan kurssi 2015–17



Lähde: Reuters.

Venäjän öljyn putkikuljetuskapasiteetti Kiinaan kaksinkertaistui. Vuoden alussa otettiin käyttöön Itä-Siperian – Tyynenmeren öljyputken (ESPO) Kiinan-haaran laajennus. Nyt öljyn putkikuljetuskapasiteetti Venäjältä Kiinaan on 30 milj. tonnia vuodessa (0,6 milj. tynnyriä päivässä), mutta

öljyä viedään paljon myös meritse. Venäjä ja Kiina nousivat viime vuonna toistensa suurimmiksi yksittäisiksi markkinoiksi öljykaupassa. Kiinan osuus Venäjän öljynviennistä oli noin 20 %, mutta pääosa eli 60 % öljystä meni yhä EU-maihin. Kiinan öljyntuonnissa Venäjän osuus oli noin 14 %, kun Lähi-idästä tuli noin 40 % ja Afrikasta 20 % tuonnista.

Ennakkotietojen mukaan Venäjän koko öljynvientien kasvoit viime vuonna prosentilla ja oli 257 milj. tonnia. Venäjän talousministeriö odottaa viennin pysyvän tänä vuonna suunnilleen viime vuoden tasolla. Vientiä voi hillitä Venäjän OPECin kanssa solmima sopimus tuotantorajoituksista.

Maakaasuputkia Venäjältä Kiinaan ei vielä ole, mutta Gazpromin mukaan rakenteilla olevan Siperian Voima -putken ensimmäisestä vaiheesta on nyt valmiina hieman yli puolet. Putken kaasutoimitusten on määrä alkaa joulukuussa 2019. Viime vuoden lopulla toimintansa aloittaneen Jamalin niemimaan LNG-projektin kaasua saatetaan kuitenkin viedä Kiinaan jo tänä vuonna.

IVY-alueen maiden kasvunäkymät epäyttenäiset. IMF:n tuoreimpien ennusteiden mukaan BKT kasvaa tänä vuonna lähes kaikissa alueen maissa, mutta kasvuvauhti vaihtelee hyvin paljon maittain. Viime vuosina energiantuottajamaiden kasvua on painanut matala öljyn hinta. Tämä on näkynyt mm. Venäjän taloudessa, jonka heikkous on heijastunut myös Valko-Venäjän kaltaisiin naapurimaihin, jotka käyvät paljon kauppaa Venäjän kanssa. Vuonna 2016 Valko-Venäjän viennistä 48 % meni Venäjälle. Muista energiantuottajista etenkin Azerbaidžanin talouskehitys jatkuu vaisuna.

Ukraina on toipunut osittain talouskriisistään. Kasvu on kuitenkin edelleen hidasta varsinkin, kun otetaan huomioon, että maan BKT:n taso oli vuonna 2016 noin 14 % vuoden 2012 tason alapuolella.

Keski-Aasiassa Kazakstan, jonka viennistä hieman yli 50 % on raakaöljyä, on viime vuosina onnistunut pitämään BKT:n kasvussa öljyn hinnan laskusta huolimatta. Kazakstan on hyötynyt EU-maiden elpymisestä sekä Kiinan nopeasta kasvusta ja lisääntyneestä raaka-aineiden kysynnästä. Viime vuonna Kazakstanin viennistä meni noin 19 % Italiaan, 12 % Kiinaan ja 10 % Alankomaihin sekä Venäjälle. Keski-Aasian maat ovat hyötynyt Kiinan talouden vetovoimasta ja viime aikoina myös Venäjän talouden elpymisestä.

BKT:n kasvu eräissä IVY-alueen maissa, %

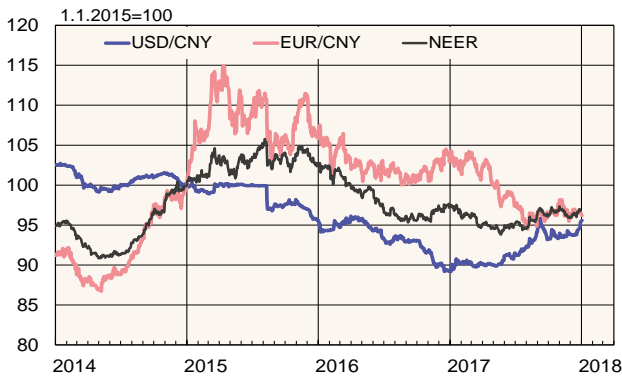
	2016	2017e	2018e	2019e
Venäjä	-0,2	1,8	1,6	1,5
Ukraina	2,3	2,0	3,2	3,5
Valko-Venäjä	-2,6	0,7	0,7	0,9
Azerbaidžan	-3,1	-1,0	1,3	3,0
Kazakstan	1,1	3,3	2,8	2,8
Turkmenistan	6,2	6,5	6,3	5,1
Uzbekistan	7,8	6,0	6,0	6,0

Lähde: IMF WEO.

Kiina

Juan vahvistui dollaria vastaan, mutta heikkeni euron suhteen vuonna 2017. Elokuun 2015 minidevalvaation jälkeen heikentymispaineet juania kohtaan lisääntyivät ja sen dollarikurssi heikkeni vuoden 2016 lopulle saakka. Valuutan heikkenemisen ja pääomien ulosvirran pysäyttämiseksi Kiina kiristi voimakkaasti pääomaviennin rajoituksia ja pysäytti valuutan heikkenemisen. Vuonna 2017 juan vahvistui dollarin suhteen 6,7 %, heikkeni euroa vastaan 6,2 % ja oli keskimäärin melko vakaa tärkeimpien kauppakumppaneiden valuuttoihin (NEER) nähden. Juanin vahvistuminen dollaria vastaan kertookin paljolti dollarin yleisestä heikentymisestä muita valuuttoja vastaan. Myös reaalisena valuuttakurssin vakaus viittaa siihen, että Kiinan hintakilpailukyvyssä ei tapahtunut suurta muutosta viime vuonna. Keski- viikkona 3.1. yhdellä dollarilla sai 6,50 ja eurolla 7,82 juania.

Juanin kurssikehitys dollaria, euroa ja tärkeimpien kauppakumppaneiden valuuttoja (NEER) vastaan



Lähde: Reuters, J.P. Morgan, BOFIT

Manner-Kiinan pörssivuosi 2017 sujui muuta maailmaa vaisummin. Viime vuonna maailman pörssikehitystä kuvaava FTSE All-World indeksi nousi 25 %, MSCI:n Aasia (pl. Japani) indeksi 39 % ja MSCI:n kehittyvien markkinoiden indeksi 34 %. Manner-Kiinan pörssit jäivät jälkeen muun maailman kehityksestä. Shanghai Composite-indeksi oli viime vuoden lopussa 7 % korkeammalla kuin vuotta aiemmin, mutta Shenzhenin Composite-indeksi laski 4 %.

Kiinalaisosakkeiden kurssikehitys oli viime vuonna kaksijakoista suuryritysten osakkeiden hintojen noustua huomattavasti pienä enemmän. Pörssien 300 suurinta yritystä sisältävä CSI300-indeksi nousi 22 %, mutta Shenzhenin pörssin pienempien kasvuyritysten ChiNext-indeksi laski 11 %. Tämä johtuu osin arvostustasojen tasaantumisesta pörssikuplan jälkeen. Myös Manner-Kiinan ulkopuolelle listautuneet kiinalaisosakkeet pärjäsivät yleisesti kotimarkkinoita paremmin, ja esimerkiksi Hongkongissa listattujen kiinalaisosakkeiden indeksi nousi viime vuonna 25 %. Sekä Manner-Kiinassa että Hongkongissa listattujen kiinalaisyriyten osakkeet ovat kuitenkin yhä keskimäärin 30 % halvempia Hongkongissa kuin Kiinassa. Hongkongin pörssin pääindeksi

Hang Seng nousi viime vuonna 38 %.

Uusia listautumisanteja nähtiin Manner-Kiinassa viime vuonna lähes kaksi kertaa vuotta 2016 enemmän, pitkälti yli 400. Silti useat sadat yritykset odottavat yhä listautumista.

Pörssien pääindeksien kehitys Shanghaissa, Shenzhenissä ja Hongkongissa



Lähde: Macrobond, BOFIT

Pienten autojen myyntiverotuksen tiukentuminen rauhoitti Kiinan autokauppaa vuonna 2017. Kiina on jo vuosia ollut maailman suurin automarkkina. Kiinan autoistuminen on ollut nopeaa, sillä Kiinan henkilöautokanta kasvoi vuoden 2012 noin 90 miljoonasta 160 miljoonaan autoon vuonna 2016. Kasvunvaraa on edelleen roimasti, sillä kaupunkialueilla oli vuonna 2016 edelleen vain 0,35 autoa kotitaloutta kohden, kun esimerkiksi Suomessa autoja on noin yksi per kotitalous (maaseutu- ja kaupunkialueet).

Automarkkinan kasvu kuitenkin hidastui vuonna 2017. Tammi-marraskuussa henkilöautoja myytiin määrällisesti vain 2 % enemmän kuin vuotta aiemmin, kun edellisvuonna myynti kasvoi 16 %. Tällä hetkellä Kiinan vuosittainen uusien autojen markkina käsittää lähes 25 miljoonaa henkilöautoa ja runsaat 4 miljoonaa hyötyajoneuvoa.

Vuoden 2016 nopea kasvu selittyi paljolti verokannustimilla, sillä valtio puolitti alle 1,6-litraisten autojen myyntiveron 5 prosenttiin vuodeksi 2016. Vuonna 2017 myyntivero nostettiin 7,5 prosenttiin ja tämän vuoden alussa se palautui 10 prosenttiin. Verotuksen kiristymisen vuoksi tulevan vuoden kasvuedotukset ovat vaisut, vaikka sisämaan pienempien kaupunkien vaurastuminen ja autolainojen yleistyminen tukevat autokaupan kasvua.

Kotimaisten automerkkien markkinaosuus pysyi 43 prosentissa tammi-marraskuussa 2017. Kiina on pyrkinyt aktiivisesti tukemaan kotimaista autoteollisuuttaan ulkomaisten toimijoiden kustannuksella. Ulkomaisten autovalmistajien on mm. muodostettava yhteisyrityksiä kiinalaisten yritysten kanssa toimiakseen Kiinassa.

Sähkö- ja hybridi-autojen myynti kasvoi Kiinassa viime vuonna puoleen miljoonaan kappaleeseen, mikä on noin puolet koko maailmassa myydyistä sähkö- ja hybridi-autoista. Nopeasta kasvusta huolimatta näiden autojen myynti on vain muutaman prosentin koko henkilöautokaupasta.