

Jak zmienia się podróżowanie na rynkach wschodzących

luty 28, 2017

Niedawno opublikowałem na blogu artykuł na temat możliwości w obszarze [rekreacji i rozrywki](#) na rynkach wschodzących, w tym w branży turystycznej. Dzięki lepszej infrastrukturze i większemu dostępowi do względnie niedrogich lotów rośnie grono turystów odwiedzających egzotyczne miejsca, o których dotychczas mogli najwyżej poczytać lub posłuchać w telewizji. Przywilej podróżowania dostępny jest nie tylko dla mieszkańców rynków rozwiniętych — wielu obywateli krajów zaliczanych do rynków wschodzących dysponuje dochodami rozporządzalnymi pozwalającymi cieszyć się urokami podróży.

Podróżowanie do krajów zaliczanych do rynków wschodzących oraz przemieszczanie się pomiędzy regionami tych krajów jest dziś łatwiejsze i szybsze niż kiedykolwiek wcześniej — w niektórych miejscach lśniąca porty lotnicze i dworce kolejowe mogą śmiało konkurować z obiektami, jakie spotykamy w krajach rozwiniętych, lub wręcz pozostawiają je w tyle. Gdy zaczynałem pracę badawczą ponad 40 lat temu, w wielu krajach rozwijających się transport lotniczy praktycznie nie funkcjonował. Lotnisk było bardzo mało, a linii lotniczych jeszcze mniej. Ponadto samoloty były mniej wydajne i nie były w stanie pokonywać tak dużych odległości jak obecnie.

Równie dotkliwy był brak infrastruktury krajowej — drogi były słabej jakości, a połączeń kolejowych było mało lub nie było ich wcale. Trudności z przemieszczaniem się z miejsca na miejsce dały o sobie znać między innymi podczas jednej z moich ówczesnych podróży służbowych do Indonezji. Moim celem było wówczas zbadanie lokalnego przemysłu produkcji mydła, co wiązało się z koniecznością podróżowania po całym kraju — od północnej części Sumatry aż po południowy koniec Bali. Bezpośrednich połączeń lotniczych było niewiele, a podróżowanie wymagało korzystania z takich środków transportu, jak małe samoloty, autobusy, taksówki, promy, motocykle, a nawet rowery! Po takiej podróży często byłem wyczerpany jeszcze przed rozpoczęciem pracy.

Wyruszyłem z Medan i udałem się do Palembang i innych części Indonezji, by odwiedzać fabryki mydła, do których często trzeba było dojeżdżać wyboistymi nieutwardzonymi drogami. Nie było tam także zbyt wielu hoteli we współczesnym rozumieniu tego słowa, zatem często zatrzymywałem się w tradycyjnych małych indonezyjskich pensjonatach (zwanych „losmenami”), które czasem były po prostu dobudowane do zwykłych domów.

Gdy dotarłem na Bali, okazało się, że mój paszport został w losmenie w Surabai. Zgodnie z panującym wówczas zwyczajem, pracownicy losmenu lub hotelu zatrzymywali paszporty wszystkich gości i przechowywali je do czasu odjazdu. Tym razem personel zapomniał zwrócić mi dokument, a ja zapomniałem o niego poprosić przy wymeldowaniu, spiesząc się do kolejnego przystanku na trasie mojej podróży.

Utrata paszportu byłaby prawdziwą katastrofą, gdyby nie ogromna życzliwość i gościnność Indonezyjczyków, dzięki której szybko odzyskałem dokument. Policjanci z Bali pozwolili mi zadzwonić do losmenu w Surabai, skąd wysłano mój paszport najbliższym autobusem dojeżdżającym na Bali. Musiałem przesunąć kolejne podróże o jeden dzień, ale niezmiernie cieszyłem się z odzyskania paszportu, bez którego nie mógłbym ruszyć w dalszą drogę.

Obecnie rosnąca liczba turystów z całego świata może korzystać z uroków licznych indonezyjskich atrakcji i podróżować po całym kraju znacznie swobodniej niż ja w tamtych czasach. Rząd traktuje turystykę priorytetowo, co najwyraźniej przynosi wymierne efekty — Indonezja awansowała z 70. miejsca w 2013 r. na 50. miejsce w 2015 r. w rankingu opublikowanym w raporcie Światowego Forum Ekonomicznego na temat konkurencyjności w branży turystycznej.^[1] Choć Indonezja wciąż potrzebuje inwestycji w infrastrukturę, możliwości związane z podróżami samolotami są dziś znacznie szersze. Teraz mogę odwiedzić kilka indonezyjskich spółek w ciągu jednego dnia i korzystać z własnego telefonu komórkowego, by uzyskać pomoc lub umówić się na spotkanie niemal w każdej części kraju.

Turystyka to ważna branża zarówno dla Indonezji, jak i dla wielu innych krajów należących do Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN).^[2] Przykładowo, turystyka bezpośrednio lub pośrednio wygenerowała w 2015 r. prawie 30% produktu krajowego brutto (PKB) Kambodży i ponad 20% PKB Tajlandii.^[3]

Należy zauważyć, że według ekonomistów turystyka ma ogromny wpływ na potężną część populacji w związku z tzw. „efektem mnożnikowym”. Oznacza to, że dolary wydawane przez turystów trafiają bezpośrednio do sektorów sprzedaży detalicznej i turystyki, w których pracuje wielu przedstawicieli grup średnio i słabo zarabiających obywateli.

Coraz więcej chińskich turystów podróżuje do innych krajów i ma decydujący wpływ na wzrost turystyki w Azji oraz innych częściach świata. W 2000 r. prawie 10 mln Chińczyków odwiedziło kraje należące do ASEAN, zaś do 2015 r. ta liczba wzrosła do 78 mln.^[4] 21% chińskich turystów odbywających podróże zagraniczne w 2015 r. podróżowało do krajów należących do stowarzyszenia ASEAN.^[5] Dlatego warto przyjrzeć się niektórym trendom i wydarzeniom związanym z turystyką oraz rekreacją w Chinach.

Podróżowanie w Chinach i z Chin

Chińska branża turystyczna notuje znaczącą ekspansję. W okresie świąt państwowych zwanym „złotym tygodniem” w październiku 2016 r. liczba podróży krajowych w Chinach sięgnęła 590 mln, co oznacza wzrost o prawie 13% w porównaniu z tym samym okresem w 2015 r.^[6] Całkowite wydatki w turystyce sięgnęły poziomu 421 mld RMB, notując wzrost o 14% w porównaniu z rokiem poprzednim. Co więcej, rekordowo wysokiego poziomu sięgnęły także wydatki Chińczyków na zakupy i żywność w okresie świątecznym. W czasie świąt Chińczycy wybierają nie tylko krajowe docelowe miejsca podróży. Podczas ubiegłorocznego „złotego tygodnia” chińscy turyści masowo odwiedzali Maroko, a początek bieżącego roku według chińskiego kalendarza wielu Chińczyków postanowiło spędzić w innych krajach azjatyckich, w Europie lub w Ameryce Północnej.

Od 2004 r. Chiny notują dwucyfrowy wzrost wydatków każdego roku i wiodą prym na świecie pod względem podróży zagranicznych.^[7]



Szybki pociąg, Guiyang, Chiny

Jeszcze kilkadziesiąt lat temu podróżowanie w celach rekreacyjnych było czymś niewyobrażalnym dla większości obywateli Chin. Obecnie wielu chińskich konsumentów dysponuje większymi dochodami rozporządzalnymi, które mogą być przeznaczane na podróże i rozrywkę. W 2001 r. do klasy średniej zaliczało się zaledwie 3% chińskiej populacji, natomiast do 2011 r. odsetek ten wzrósł do 18% populacji.^[8] W wartościach bezwzględnych oznacza to, że klasa średnia powiększyła się o ponad 200 mln obywateli Chin.^[9] Wprawdzie Chiny mają największą na świecie populację klasy średniej w wartościach bezwzględnych, jej liczebność wyrażona jako procent całkowitej populacji jest wciąż niższa od ogólnoswiatowej średniej. Niemniej jednak dochody rozporządzalne per capita w gospodarstwach domowych wzrosły w okresie od 2006 r. do 2015 r. o ok. 165%, sięgając poziomu 31.195 yuanów (4551 USD).^[10]

Według raportu *Economist Intelligence Unit*, do 2030 r. 35% chińskiej populacji (czyli ok. 480 mln konsumentów) będzie spełniać kryteria kwalifikujące do grupy wyższych średnich lub wysokich dochodów; konsumenci o wyższych średnich dochodach osiągają dochody rozporządzalne na poziomie 67.000-200.000 RMB (10.800-32.100 USD), a konsumenci o wysokich dochodach osiągają dochody rozporządzalne większe niż 200.000 RMB (32.100 USD).^[11]

Rekreacja w Chinach

Oferta rekreacyjna w Chinach cały czas się powiększa i spodziewam się dalszego rozwoju w tym obszarze. W ramach planu transformacji gospodarki z modelu opartego na produkcji i eksporcie w kierunku modelu w większym stopniu skoncentrowanego na wzroście krajowym, chiński rząd chce zwiększyć procentowy wkład sektora usług w PKB.

Na południu Chin, w Makau, dynamicznie rozwija się segment rynku usług związany z grami i hazardem; region ten nazywany jest „chińskim Las Vegas”, ale przekształca się w centrum rozrywki o znacznie szerszej ofercie i stale rośnie. Makau (nazywane także Makao) to cieszący się dużą autonomią region na południowym wybrzeżu Chin, który do 1999 r. był terytorium pod rządami Portugalii, a dziś ma oficjalny status Specjalnego Regionu Administracyjnego Chińskiej Republiki Ludowej.

Podczas niedawnej podróży do Makau odwiedziłem wraz z moimi współpracownikami kurort z wodami termalnymi, w którym mieliśmy okazję już gościć w przeszłości. Gdy otwarto to miejsce mniej więcej 10 lat temu, obiekt robił spore wrażenie, jednak od tamtej pory jego stan się pogorszył, a atrakcje, które kiedyś przyciągały tłumy, cieszyły się zainteresowaniem nielicznych gości podczas naszej ostatniej wizyty. To pokazuje, że jeżeli zbudujesz coś nowego, ludzie mogą się tym zainteresować, ale o obiekt trzeba jeszcze dbać! Z punktu widzenia inwestora sytuacja podkreśla z kolei znaczenie osobistych wizyt i dokonywania oceny na miejscu. Możliwości mogą czasem wydawać się obiecujące, ale warunki mogą się szybko zmieniać i należy dowiedzieć się, dlaczego.

Podczas naszych podróży na wyspę Hengqin w Zhuhai mieliśmy okazję podziwiać przykład rozwoju infrastruktury, jaki obserwujemy w tym regionie od kilku dziesięcioleci. Zhuhai zyskało status Specjalnej Strefy Ekonomicznej pod koniec lat 70. ubiegłego wieku w ramach polityki rządu, której celem było „otwarcie okna” na Makau i świat zewnętrzny. Specjalne Strefy Ekonomiczne przyciągały zagranicznych inwestorów licznymi korzyściami takimi jak preferencyjne stawki podatków czy ograniczona biurokracja. Dla Zhuhai przyznanie statusu Specjalnej Strefy Ekonomicznej oznaczało potencjalny wzrost wydatków na infrastrukturę, a dziś można tam znaleźć liczne efekty tych inwestycji.

W regionie realizowanych jest obecnie wiele różnych projektów będących na różnych etapach, a ich celem jest rozwój strefy w kluczowych obszarach oraz wspomaganie rozwoju regionów Chin położonych na wybrzeżu. Projekt mostu i tunelu pomiędzy Hongkongiem, Zhuhai i Makau jest już niemal zakończony, a jego efektem ma być zbliżenie do siebie tych regionów i przyciągnięcie jeszcze większej liczby gości.

Podczas moich podróży do Chin i po Chinach na przestrzeni lat widziałem wiele zmian i wiele nowych rzeczy, które warto zrobić lub zobaczyć — zbyt wiele, by je wszystkie zliczyć! Jeśli Chiny kojarzą Wam się z krajem staroświeckim, z pewnością zaskoczą Was koleje dużych prędkości, lśniące centra handlowe, imponujące kina i hale sportowe oraz wiele innych atrakcji turystycznych. Wciąż jednak jest wiele do zrobienia na polu rozwoju chińskiej infrastruktury. Jeżeli populacja kraju nadal będzie się rozwijać pod względem liczebności i siły nabywczej, z pewnością będzie można liczyć także na dalsze zmiany i możliwości inwestycyjne!



Podróż chińskim pociągiem.

Komentarze, opinie i analizy Marka Mobiusa są przedstawione wyłącznie w celach informacyjnych i nie stanowią indywidualnych porad inwestycyjnych ani zachęty do zainwestowania w jakiejkolwiek papiery wartościowe czy stosowania jakiejkolwiek strategii inwestycyjnej. Biorąc pod uwagę zmienność warunków rynkowych i ekonomicznych, wszelkie komentarze, opinie i analizy są w pełni aktualne wyłącznie w dniu ich publikacji i mogą ulec zmianie bez odrębnego powiadomienia. Informacje zawarte w niniejszym materiale nie stanowią kompletnej analizy wszystkich istotnych faktów dotyczących jakiegokolwiek kraju, regionu, rynku, branży, inwestycji czy strategii inwestycyjnej.

Informacja natury prawnej

Wszelkie inwestycje wiążą się z ryzykiem, włącznie z ryzykiem utraty zainwestowanego kapitału. Inwestowanie w zagraniczne papiery wartościowe wiąże się ze szczególnym ryzykiem, m.in. dotyczącym wahań kursów wymiany, niestabilności gospodarczej czy zmian na arenie politycznej. Inwestycje na rynkach wschodzących, do których należą także nowe rynki wschodzące, obarczone są większym ryzykiem wynikającym z powyższych czynników, oprócz typowych dla nich ryzyk związanych z względnie niewielkimi rozmiarami, mniejszą płynnością i brakiem odpowiednich ram prawnych, politycznych, biznesowych i społecznych dla rynków papierów wartościowych. Ze względu na to, że wspomniane ramy prawne, polityczne, biznesowe i społeczne są zwykle jeszcze słabiej rozwinięte na nowych rynkach wschodzących, a także występują rozmaite inne czynniki, takie jak podwyższony potencjał skrajnych wahań kursów, braku płynności, barier ograniczających transakcje oraz mechanizmów kontroli giełd, ryzyka związane z rynkami wschodzącymi są nasilone w przypadku nowych rynków wschodzących. Ceny akcji podlegają wahaniom (często nagłym i gwałtownym) wywołanym przez czynniki dotyczące poszczególnych spółek, branż czy sektorów lub ogólne warunki panujące na rynkach.

[1] Źródło: Światowe Forum Ekonomiczne, „Raport dot. konkurencyjności w turystyce w 2015 r.”

[2] Kraje należące do Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN): Brunei, Kambodża, Laos, Indonezja, Mjanma, Singapur, Tajlandia i Wietnam.

[3] Źródło: Światowa Rada Podróży i Turystyki (WTTC), „Inwestycje w podróże i turystykę w krajach ASEAN”, październik 2016 r.

[4] Ibid.

[5] Ibid.

[6] Źródło: Chiński Krajowy Urząd Turystyczny, październik 2016 r.

[7] Źródło: Światowa Organizacja Turystyki, dane do 2015 r.

[8] Źródło: Pew Research Center, „Globalna klasa średnia to w większym stopniu obietnica niż rzeczywistość” („A Global Middle Class is More Promise Than Reality”), 8 lipca 2015 r. Według definicji zawartej w tym dokumencie, kryterium kwalifikującym do grupy osób o średnich dochodach jest dzienny dochód rzędu 10-20 USD, co oznacza roczny dochód rzędu 14.600-29.200 USD na czteroosobową rodzinę.

[9] Ibid.

[10] Źródło: Główny Urząd Statystyczny Chińskiej Republiki Ludowej.

[11] Źródło: *Economist Intelligence Unit*, „Chiński konsument w 2030 r.” („*The Chinese Consumer in 2030*”). Realizacja jakichkolwiek szacunków, prognoz i założeń nie jest w żaden sposób gwarantowana.