

Dopady kreditní krize na ceny ropy, automobilový průmysl a aerolinky

Dopady nynější finanční krize se již promítly do téměř všech odvětví. Spojeným státům americkým hrozí hospodářská recese a akciové trhy se pohybují ve znamení obrovské volatility. Negativní sentiment na akciových trzích je natolik silný, že s sebou stáhl i ceny komodit a neplatí proto klasický vzorec, podle něhož se investoři v dobách krize uchylují právě ke komoditám, což lze označit za určité specifikum nynější kreditní krize. V případě ropy se však nejedná pouze o "medvědí sentiment", ale o více faktorů. Prvním z nich je klesající spotřebitelská poptávka v USA (především po benzínu) v souvislosti se zpomalením americké ekonomiky. Tento faktor by měl být částečně vykrácen rostoucí poptávkou ze strany Asie, především pak Číny a Indie. Nicméně nynější negativní vývoj je natolik silný, že asijský boom, jenž je sám zpomalen probíhající krizí, jednoduše nebude natolik silný, aby klesající americkou spotřebu vykompenzoval. Druhým faktorem je bezpochyby posilující dolar, jenž zapříčinil hromadné vybírání zisků a uzavírání pozic. Tento faktor, lze označit jako krátkodobý, nicméně při současné senzitivitě trhů a netrpělivosti investorů se jedná o faktor klíčový. Na nízké ceny ropy se snaží reagovat ropný kartel OPEC. Jehož představitelé se např. dohodli o snížení spotřeby o 1,5 mil. barelů denně s platností od 1.11.08, zatím se však nezdá, že by tento krok měl na vývoj cen černého zlata významnější vliv. Specifikum ropy tkví v dezinformační mlze ze strany ropných gigantů Číny a Ruska, jež zkreslují ceny ropy tím, že záměrně nezveřejňují pravou velikost svých zásob. I proto je velmi obtížné jakýmkoliv způsobem predikovat budoucí vývoj této komodity. Samotné předpovědi předních analytiků na příštích 5 let se pohybují v neuvěřitelně širokém pásmu až 450 USD za barel (cca 50 USD/barel – 500 USD/barel). Z dlouhodobého hlediska však lze spíše očekávat růstovou tendenci této komodity. Je totiž zřejmé, že její dosavadní náhrady ve formě alternativních zdrojů se poněkud zpožďují kvůli technologickým problémům a finanční náročnosti.

Na výše zmíněný pokles spotřebitelské poptávky doplatil především automobilový průmysl. Pokles spotřebitelské poptávky, zaviněný nestabilními finančními trhy a růsty cen energie, dostává automobilky do problémů. Zásadním údajem indikujícím chování spotřebitelů je údaj o spotřebitelské důvěře. Ta spadla ve Spojených státech za říjen na úroveň 38,0 bodů (očekávání 52,0 bodů), přičemž se jednalo o nejnižší číslo za měsíc tohoto ukazatele od začátku existence v roce 1967. Posloupnost jevů při spotřebitelské nedůvěře je pak logická. Běžní spotřebitelé ruší, nebo odkládají koupi auta na dobu, kdy budou mít více finančních prostředků, načež jsou automobilky nuceny snížit produkci, čímž se jim zvýší náklady na výrobu a jsou nuceny sáhnout k propouštění zaměstnanců. To že se spotřebitelé v dobách krize nechtějí pouštět do větších nákupů, lze demonstrovat na datech z maloobchodu v USA. Jen za září klesly maloobchodní tržby o 1,2%, přičemž očekávání trhu bylo 0,7%. Samotné prodeje automobilů a jiných motorových vozidel pak za září klesly o 4,2% a v porovnání se zářím 2007 o úctyhodných 26%. Nejcitelnější rány pak pociťuje především americký automobilový průmysl v čele s třemi největšími automobilkami – Ford, Chrysler a General Motors. Především pak posledně jmenovaná automobilka General Motors (GM) míří v posledních dnech nezadržitelně ke dnu. Hrozivý propad akcií zaznamenala tato detroitská společnost následkem ohodnocení od německé Deutsche Bank z 10.11.08, jež stanovila cílovou cenu titulu GM na 0 USD. Samotné vedení GM přiznává, že bez zásadní vládní intervence je krach společnosti neodvratný. Bankrot takového giganta by měl vážné následky na celý automobilový průmysl od výrobců po dodavatele. Na pomoc raněnému sektoru se snažila zareagovat americká vláda, jež odsouhlasila pro americké automobilové společnosti výhodné půjčky v celkové výši 25 mld. USD s primárním cílem podpořit vývoj ekologických automobilů. Nicméně implikace tohoto balíčku se odkládá a s největší pravděpodobností jej bude muset potvrdit nová administrativa v čele s Barackem Obamou. Ať už se američtí automobiloví producenti snaží na vzniklou situaci reagovat slevami, či zvýšenou výrobou automobilů s nízkou spotřebou, efekty jsou minimální. Zasaženy však nejsou pouze Spojené státy americké, ale i zbytek světa, především pak západní Evropa. Např. německé BMW prodalo o 30 % méně aut a ještě hůř dopadlo Porsche s poklesem 45 %. Ve spojení s možnou americkou 25ti miliardovou státní dotací se ihned z Evropy začaly ozývat hlasy o protekcionismu amerických automobilek ve vztahu k vývoji ekologických vozů. A nebyl

by to Nicolas Sarkozy, aby nepřišel s nějakým záchranným řešením pro “diskriminované“ evropské automobilky. Francouzský prezident tak přispěchal s injekcí v celkové výši 400 mil. EUR na 4 roky na vývoj ekologických automobilů. Zásadní dopady má finanční krize i na český automobilový průmysl, jež se musel navíc potýkat se silným kurzem koruny vůči euru. Automobilový průmysl se na českém HDP podílí téměř jednou pětinou, tudíž by jeho stabilita měla být jednou z priorit. Podle ČTK jen samotný český automobilový průmysl, jenž v ČR zaměstnává přes 120000 lidí, bude muset v příštích měsících sáhnout k propuštění 10000 zaměstnanců a snížení produkce o 20000 kusů méně než se původně předpokládalo (1 milion kusů). Ani v jednom případě však nemusí jít o konečné číslo. Vše záleží na délce a hloubce finanční krize a s tím související klesající poptávkou po nových automobilech.

V zajímavé situaci se ocitají v těchto dnech aerolinky, jež jsou stejně jako všichni ostatní postiženy důsledky probíhající kreditní krize a s tím spojeným poklesem poptávky po přepravě, nicméně mohou kompenzovat své ztráty klesající cenou ropy, jejíž hodnota klesla od července o více než 50%. Právě díky klesající ceně ropy se samotný index celého leteckého průmyslu (DJ US Airlines Index) nachází mezi 10 nejdynamičtějšími sektory za poslední 3 měsíce (nutno podotknout, že se ztrátou -12,12%). I tak však musí letecký průmysl čelit největší krizi od teroristických útoků z roku 2001. Přímý dopad kreditní krize se například projevuje úbytkem finančních prostředků souvisejícím s omezeným poskytováním úvěrů ze strany bank. Podle Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu (IATA), sdružující 230 leteckých společností (s podílem na celosvětové letecké dopravě 94%), vykáže celý letecký průmysl za celý letošní rok hrozivou ztrátu 5,2 mld. USD.

CAPITAL PARTNERS a.s.

P. Peřinka