

Island vracia úder

Islandská sopka Eyjafjallajökull vybuchla (druhýkrát) v stredu 14. apríla ráno. Erupcia vyvrhla oblak prachu, ktorý pôsobením vetrov nabral smer na Európu. Kontinentu sa dotkol už vo štvrtok. V ten istý deň večer uzatvorili britské ostrovy, Škandinávia, Benelux a Francúzsko celkom alebo čiastočne svoj vzdušný priestor. V priebehu piatka sa pridalo Nemecko, stredoeurópske krajiny, Pobaltie, Rumunsko a Bulharsko. V sobotu kapitulovalo Taliansko, Ukrajina a priestor bývalej Juhoslávie. V pondelok nastal opačný proces – čiastočne alebo úplne uvoľnili svoj priestor niektoré škandinávské a stredoeurópske krajiny, ale i Benelux, Nemecko či ex-Juhoslávia. Medzitým nasledujú ďalšie. Ale erupcie neustávajú a nové mraky dymu sú na ceste.

Prognózy vulkanológov sú neurčité

Island je vulkanický ostrov, s rozlohou 103 000 km² je len o málo väčší ako Maďarsko (93 000 km²). Nachádza sa na ňom približne 130 vulkanických útvarov, 7 veľkých a 9 menších aktívnych sopiek (medzi ne patrí aj Eyjafjallajökull). Ďalších 30 sopiek predstavuje väčšiu či menšiu hrozbu. Hlavné pásmo vulkanickej aktivity tvorí vertikálu ležiacu približne v strede ostrova. Väčšina islandských sopiek patrí buď k menej nebezpečnému k štítovému typu (shield type), podobne ako napríklad ako najväčšia sopka na Zemi, havajská Mauna Kea (v preklade Biela hora, s podmorskou základňou má 9 000 m) alebo k stratovulkánom. Eyjafjallajökull patrí medzi stratovulkány, ktoré sú práve najnebezpečnejším typom sopiek (patrí tu Mt. Saint Helens, Fuji, Vezuv, Krakatoa, Pinatubo). Stratovulkány (strata = vrstva) tvoria postupné vrstvy rôznych druhov lávy (čadič, andezit) a popola. Explózie vybijú mimoriadne ničivé a aj jedovaté (oxid siričitý, fluoridy a pod.)

Eyjafjallajökull vybuchla naposledy v rokoch 1821 – 1823. Teraz bol zaznamenaný malý výbuch už 20. marca. Dňa 14. apríla sa sopka prebudila druhýkrát, pričom tento výbuch už bol 20 – krát silnejší. Explóziu zosilnil ľadovec na povrchu sopky, ktorý zohral úlohu pokrievky na tlakom hrnci. Popol z čadičového podložia sa dostal do výšky 10 km a pod vplyvom vetrov zamieril na Európu. Ďalšie výbuchy boli menej zničujúce.

Na ďalší vývoj leteckej dopravy (a sprostredkovane na ďalšie formy dopravy), cien ropy, exportov, cestovného ruchu a napokon samotných ekonomík budú vplyvať dva faktory, ktoré viac – menej aj tak nevieme predvídať. Prvým je ďalší vývoj na Islande. Podľa vulkanológov nie je možné odhadnúť silu a dĺžku trvania ďalších výbuchov. Laicky však môžeme predpokladať, že neexistujúci ľadovcový kryt by už nemal pomôcť vytvoriť tak vysoký stĺp prachu. Nejednoznačné nie sú názory ani na výbuch päťkrát väčšieho, 30 km na východ vzdialeného suseda, sopky Katla. Podľa jedných môže výbuch sopky Eyjafjallajökull vyvolať výbuch Katly, podľa iných naopak výbuch sopky Eyjafjallajökull zmierni hrozbu výbuchu Katly, keďže islandské sopky majú spoločnú bezprostrednú magmu a erupcie sopky Eyjafjallajökull tlak uvoľnia. Potešujúcim môže byť, že Katla patrí medzi štítové sopky. Druhým faktorom je schopnosť inštitúcií (vlád, leteckých orgánov), dopravných spoločností, exportných firiem, turistov a ďalších účastníkov trhu reagovať a adaptovať sa na situáciu. Pozrime sa na problém optimisticky a aj pesimisticky.

Optimistický scenár – Predstavenie sa už skončilo

Podľa optimistického scenára sa sopka postupne upokojí, erupcie budú postupne viac – menej len lávové a Katla sa neprebudí. Potom zoberme do úvahy niekoľko faktorov. Podľa odhadov Medzinárodného združenia pre leteckú dopravu (IATA) sú denné celosvetové straty tržieb leteckých prepravcov pri uzatvorení celého vzdušného priestoru nad Európou na úrovni takmer 200 mil. eur. Pri konzervatívnom pomere fixných a variabilných nákladov povedzme v pomere 2:1 a približnej vyrovnanosti hospodárenia sa prejaví pri týždňovom výpadku na úrovni straty takmer 1 mld. eur. O túto sumu by sa tak zvýšili straty leteckého priemyslu, ktorú na tento rok odhadla v marci IATA na 2 mld. eur (v roku 2009 bola strata približne 6.5 mld. eur). Pri predpoklade, že sa plánované lety už nezrealizujú, ale ani nebudú kompenzovať. Komplikácie pre európske letecké spoločnosti prichádzajú navyše v situácii, keď majú v porovnaní kontinentov najnapätenejšie rozpočty. Boli by tak pravdepodobne nútené požiadať národné vlády o pomoc. Utrpeli aj rozpočty cestujúcich a ďalších účastníkov na trhu (napríklad cestovné kancelárie). Negatívne externalitou je napríklad aj popol, ktorý sa bude podľa odhadov z atmosféry dostávať mesiace. Celkovo by však bol dopad na tie ekonomiky, ktoré boli postihnuté uzatvorením vzdušného priestoru, v podstate zanedbateľný.



Zdroj: volcanodiscovery.com

Pesimistický scenár – Hlavné dejstvo je ešte pred nami

Podľa pesimistického scenára by prachové erupcie trvali viacero mesiacov s dôsledkom výrazného, buď čiastočného alebo úplného, obmedzenia leteckej premávky.

Najprv zopár parametrov. V celej Európskej únii (EÚ27) bolo v roku 2008 zo všetkých leteckých cestujúcich 21% dopravených v rámci vnútroštátnej prepravy, 44% medzi jednotlivými členskými krajinami EÚ (intra-EÚ) a 35% cestujúcich bolo dopravených z alebo do krajín ležiacich mimo EÚ (extra-EÚ). Podiel pasažierov vo vnútroštátnej a intra-EÚ leteckej doprave na celkovej doprave osôb v EÚ27 bol približne 9%. Najviac pasažierov intra-EÚ a extra-EÚ sa prepravuje vo Veľkej Británii, vnútroštátne najviac v Španielsku. Najviac spájané krajiny v rámci intra-EÚ letov sú Španielsko s Veľkou Britániou a Španielsko s Nemeckom. V rámci extra-EÚ letov je 30% pasažierov prepravených do ostatných oblastí Európy

a 20% do Severnej Ameriky. Najväčším letiskom vo vnútroštátnej doprave je Madrid - Bajas, v intra-EÚ doprave Amsterdam - Schiphol a v extra-EÚ Londýn - Heathrow. Najvyťaženejšou linkou bola v roku 2008 Madrid - Barcelona. Vo všeobecnosti, vnútroštátna preprava osôb je vyššia vo väčších krajinách, najmä s redšou cestnou a železničnou infraštruktúrou. Relatívne najviac k počtu obyvateľov sa vnútroštátna preprava v Španielsku a vo Švédsku. Intra-EÚ doprava je nadpriemerne využívaná v geograficky okrajových častiach EÚ či medzi krajinami, ktoré sú navzájom kultúrne, ekonomicky a pod. prepojené (napríklad Írsko a Veľká Británia). Významnejší podiel majú aj krajiny, ktoré majú otvorený trh práce pre členské krajiny EÚ a ktoré sú sídlom európskych inštitúcií. Relatívne najviac sú takto dopravovaní obyvatelia Írska a Luxemburska, výrazne nadpriemerne aj Grécko, Holandsko, Dánsko, Portugalsko. V rámci extra-EÚ dopravy absolútne najviac pasažierov zaznamenáva Veľká Británia a Nemecko, relatívne najviac Cyprus, Holandsko a Dánsko.

Toto je celoročná štatistika za rok 2008, preto je potrebné interpretáciu dát upraviť pre súčasné podmienky. Je pravdepodobné, že v krajinách, kde došlo počas krízy k prudšiemu prepadu hospodárstva, napríklad v Írsku, Veľkej Británii či Pobaltí, počet cestujúcich klesol nadpriemerne. Hypoteticky tak teraz nemá obmedzenie dopravy tak veľký vplyv ako sa z vyššie uvedených štatistík zdá. Ďalej, krajiny so silným zastúpením európskych inštitúcií (Belgicko, Luxembursko) môžu flexibilne reagovať na problémy obmedzením plánovaných stretnutí, využitím súčasných možností internetu a pod. Menej zasiahnuté by mohli byť v rámci poklesu intra-EÚ letov krajiny ležiace v centre leteckých trás, relatívne ľahko dostupné inými dopravnými prostriedkami - napríklad Nemecko či Švajčiarsko. Na druhej strane, najviac by boli zasiahnuté krajiny so silným podielom cestovného ruchu na HDP. Išlo by o krajiny s aktívnym cestovným ruchom, ktoré navštevujú najmä európski turisti a najmä letecky. Zvlášť silný vplyv by zaznamenali vtedy, ak by obmedzenia trvali aj počas letnej turistickej sezóny. Typickým príkladom je Grécko, ktoré by tak dostalo „ďalšiu morovú ranu“. Výrazne zasiahnuté by bolo i Španielsko. Naopak, iné krajiny by mohli získať - napríklad autom dostupné Chorvátsko, Taliansko, Francúzsko. Zároveň, útlm zahraničných dovolení by pomohol krajinám s vysokým deficitom cestovného ruchu, napríklad Nemecku či Holandsku. Zhrnúc, výrazné obmedzenia letov a trvajúce aj počas letnej turistickej sezóny, by ublížili najmä Grécku a potom aj Španielsku a Portugalsku.

Kým podiel leteckej dopravy na vnútroštátnej a intra-EÚ doprave osôb bol v roku 2006 takmer 9%, v nákladnej doprave, pri porovnaní tonokilometer, malo letectvo zastúpenie len 0.1%. Podľa štatistík z roku 2008 bol podiel vnútroštátnej dopravy 5%, intra-EÚ 15% a extra-EÚ 80%. Najväčší podiel na extra-EÚ preprave mal s 30% Ďaleký východ a s 25% Severná Amerika. V prepravených tonokilometroch vedie vo všetkých kategóriách Nemecko - okrem vnútroštátnej dopravy, kde vedie Francúzsko (aj vďaka svojim zámožným departmentom). Relatívne k HDP je celkovo najviac tovaru dopravovaného v Beneluxe a na Cypre. Vo vnútroštátnej doprave vedie Portugalsko, v intra-EÚ doprave Belgicko, Nemecko a Cyprus a v extra-EÚ doprave Benelux a Nemecko. V roku 2007 boli najvýznamnejšími leteckými linkami Amsterdam - Šanghaj, Frankfurt - Gimpo (Kórea), Luxemburg - Baku (Azerbajdžan) a Londýn - New York.

Objemovo je letecké cargo voči ostatným druhom dopravy v podstate zanedbateľné. Avšak, vzhľadom na vysoké náklady na prepravený tonokilometer oproti iným druhom dopravy možno celkom spoľahlivo predpokladať, že sa prepravujú hlavne sofistikované tovary s vyššou jednotkovou cenou. A teda v hodnotovom vyjadrení by mal byť podiel oveľa vyšší. Navyše to, že „cena prepravy nehrá rolu“ môže znamenať aj to, že tovar nie je možné efektívne prepraviť iným spôsobom. Takto výpadok prepravy by mal zásadný vplyv na niektoré odvetvia. Vo všeobecnosti možno medzi ne zaradiť priemysel čerstvých a rýchlo sa kaziacich potravín, lieky, elektroniku. Situáciu komplikuje aj to, že pri okamžitom a dlhšom výpadku leteckej dopravy by boli obmedzené aj efektívne možnosti využitia náhradnej dopravy. Prudký nárast dopytu by viedol k okamžitému zvyšovaniu cien za túto dopravu. Nárast cien by

bol pravdepodobne len mierne brzdený ešte stále nevyužitými kapacitami prepravy kvôli kríze. A niektoré tovary jednoducho nie je možné kvôli strate ich kvality (povedzme ovocie) prepraviť pomalšie.

Ďalší uhol pohľadu je pomer medzi intra-EÚ exportom krajiny a extra-EÚ exportom. Predpokladajme, že krajiny, ktoré viac exportujú extra-EÚ ako intra-EÚ, majú menej možností nahradiť výpadok leteckej dopravy dopravou po zemi. Tak potom najohrozenejšou krajinou je Malta, Veľká Británia a Fínsko (Malta je však mimo významného dosahu mračna). Najviac „chránené“ je naopak Luxembursko nasledované Slovenskom a Českom, keď export z posledne dvoch menovaných krajín do krajín EÚ je šesťnásobne vyšší ako do krajín mimo EÚ. Menej ohrozené sú aj ostatné dve krajiny vyšehrádskeho priestoru - Maďarsko a Poľsko.

Napokon, z geografického pohľadu, viac sú ohrozené krajiny, ktoré sú k Islandu najbližšie, čiže najmä Nórsko, Veľká Británia a Írsko. Môžu byť zasiahnuté priamo a vo vysokých koncentráciách. Na druhej strane, práve vyššia koncentrácia umožňuje lepšiu identifikáciu mračna prachu a zároveň menšia rozloha mračna umožňuje efektívnejšie tvoriť letecké koridory. Geografická blízkosť týchto krajín sa môže stať napokon aj výhodou. Záviselo by to najmä od rýchlosti a smeru prúdenia vzhľadom.

V tomto pesimistickom scenári pokračujúcich výbuchov by bola nesmierne dôležitá aj adaptabilita európskych inštitúcií a ostatných účastníkov trhu. Extrémne dôležitá by bola presnosť meraní výskytu mraku sopečného popola, tvorenie leteckých koridorov a logistické operácie v rámci celého európskeho priestoru. Treba dodať, že skúsenosti posledných dní nás naplňujú skepsou.

Zhrnutie vplyvov

Existuje teda množstvo viac či menej účinných, protichodných alebo naopak sa dopĺňajúcich, faktorov. Zhrnúc, ak sa ničivé výbuchy už nebudú opakovať, škody v európskom hospodárstve môžeme považovať za zanedbateľné. Ak však budú prašné erupcie sopky Eyjafjallajökull alebo ďalšej sopky pokračovať, dôsledkov bude niekoľko. Výpadky cestovného ruchu postihnú najviac Grécko, Portugalsko a Španielsko. To by oslabilo plány konsolidácie verejných financií. Požadované výnosy na ich dlhopisy by sa zvýšili a prefinancovanie dlhu by bolo nákladnejšie. Potenciál ich bankrotu by sa zvýšil. Nadpriemerne by mohli byť v Európe zasiahnuté aj „personálne“ a hospodársky otvorené ekonomiky Veľkej Británie, Beneluxu a Nemecka. Vplyvy by boli utlmené čiastočným presunom leteckej dopravy na náhradnú dopravu. Niektoré sektory by boli poškodené výraznejšie, a to najmä elektrotechnický priemysel. Nastal by tlak na pokles európskych akcií. Euro by oslabilo, tlak na pokles výnosov krajín mimo Európy, najmä amerických, nemožno vylúčiť. Pokles cien ropy by bol priaznivým katalyzátorom. Na druhej strane, ak by sa zrealizoval najhorší scenár a následky mohutných výbuchov by zanechali na európskej úrode plodín významné škody, následný rast cien potravín (na celom svete) by mohol prehlásiť dôsledky poklesu cien ropy. Oživenie európskej ekonomiky by sa spomalilo.

Slovensko by v prvej fáze nebolo priamo zasiahnuté (a z krajín EÚ 27 by bolo zasiahnuté výrazne podpriemerne), pretože podiel exportu do EÚ 27 je 85% a do šiestich dostupných krajín (Nemecko, Česko, Taliansko, Rakúsko, Poľsko a Francúzsko) smeruje 60% slovenského exportu. Vnútroštátna letecká preprava je zanedbateľná a hlavné zahraničné turistické destinácie pre Slovákov sú dostupné po zemi. Straty by boli trieštivé. Spomalenie rastu by nastalo až následne ako dôsledok spomalenia v exportných krajinách. Celkovo by však muselo ísť o naozaj veľmi nepriaznivú súhrnu negatívnych faktorov.

Richard Tóth
Hlavný ekonóm

Kontakt: Richard Tóth, Hlavný ekonóm. Tel. +421 2 3226 6661. Fax: +421 2 3226 6910.
E-mail: research@privatbanka.sk, toth@privatbanka.sk. Web: www.privatbanka.sk.

Upozornenie: Vyjadrené názory a pohľady sú stanoviskom autora v čase písania správy. Táto správa vyjadruje len všeobecné stanovisko. Žiadna informácia alebo názor nepredstavuje ponuku na nákup alebo predaj cenného papiera alebo iného finančného nástroja. Správa nie je určená na poskytovanie osobného investičného poradenstva a neberie do úvahy špecifické investičné ciele, finančnú situáciu a osobné záujmy kohokoľvek, kto by mohol túto správu prijať. Hoci sú informácie v správe považované za spoľahlivé, nie je možné zaručiť ich správnosť. Právo meniť akúkoľvek formuláciu kedykoľvek a bez upozornenia vopred je vyhradené. Hodnota cenného papiera alebo iného finančného aktíva a príslušného výnosu môže stúpať alebo klesať a návratnosť investície nie je zaručená. Výkonnosť cenného papiera alebo iného fin. nástroja v minulosti nie je zárukou alebo indikátorom výkonnosti v budúcnosti. Investície na trhoch rýchlo sa rozvíjajúcich krajín sú spravidla kvôli vyššej politickej a ekonomickej nestabilite a nerozvinutému trhu a systému rizikovejšie. Zmeny výmenných kurzov a daňový režim vplyvajú na hodnotu, cenu alebo výnos cenného papiera alebo iného finančného nástroja.