



## Výběr z Ukrajinského monitoru k 19.4.2022

Níže uvedené jsou aktuální informace z následujících sektorů:

- Energetika
- Suroviny
- Základní kovy
- Automotive
- Chemie a farmaceutický průmysl
- Loďařství
- Letectví/Aviatická
- Digitální a informační technologie
- Mechanické strojírenství
- Textilní průmysl
- Obranný průmysl
- Základní materiály

## Energetika

---

Rostoucí ceny energií jsou hlavním důsledkem současného konfliktu pro evropskou ekonomiku. Evropa je závislá na dovozu energie a Rusko je jejím hlavním dodavatelem plynu, ropy a pevných paliv. Opatření EU k diverzifikaci dodávek posílí zabezpečení dodávek. Dopad na ceny však zůstává nejistý vzhledem k omezenému potenciálu alternativ k fosilnímu plynu v krátkodobém horizontu a vzhledem ke skutečnosti, že EU zůstane příjemcem cen za fosilní plyn (LNG nebo zemní plyn). Ceny elektřiny navíc zůstávají propojeny s cenou plynu.

Pokud zůstanou všechny věci stejné, budou i nadále existovat podmínky pro to, aby ceny energií zůstaly v příštích měsících vysoké. Z toho plyne potřeba mobilizovat všechny možné prostředky ke zmírnění dopadů na spotřebitele (firmy i domácnosti) – jako jsou státní podpory, daňové úlevy, energetické poukázky, regulované ceny.

Dopad cen energií na průmysl je dramatický a zobecněný, ale dopadá především na energeticky náročná odvětví.

# Suroviny

---

Stejně jako ceny energií ovlivňují ceny surovin mnoho průmyslových odvětví a ekosystémů: základní kovy, automobilový průmysl, stavbu lodí, letecký průmysl. Vzhledem k významu RU (v menší míře UKR) v dodávkách surovin a závislosti Evropy na jejich dodávkách je evropský průmysl vysoce vystaven důsledkům konfliktu.

Závislost na dovozu:

- **Nikl:** Rusko pokrývá 22–30 % potřeb EU a ještě více, protože některé rafinérie v Evropě jsou ruské (Normickel ve Finsku) + Norils + BASF (DE) výrobce katod => byl klíčovým pilířem v DE bateriích a EV (lithium – iontová baterie)
- **Oxid hlinitý:** 35 % roční potřeby oxidu hlinitého v EU pocházejí z ruských výrobních závodů. Aluhinich v Irsku je ve vlastnictví Rusal.
- **Hliník:** 15 % roční potřeby kovu dodávají ruské primární hutě
- **Měď:** 3,2 %
- **Palladium/Platinum/Rhodium** (> elektrolyzéry vodíku/EV)

Situace na Ukrajině

- Potřeba surovin
- Strategické partnerství s EU
- Vývoz: grafit, titan, nikl, mangan, hořčík + železo, ocel, kabelové svazky

# Základní kovy

---

Rostoucí ceny energií a růst cen surovin (jako je nikl, oxid hlinitý, palladium) dramaticky ovlivňují výrobní náklady. Byly hlášeny i poruchy dodavatelského řetězce – železná ruda z UKR a RU.

Situace byla kritická již před konfliktem, zejména u neželezných kovů, kdy 35 % evropské kapacity primárního hliníku a 45 % evropské kapacity primárního zinku bylo dočasně offline již před ruskou invazí.

Další element, který stojí za zvážení: několik společností ve druhé polovině letošního roku znovu vyjedná své smlouvy na elektřinu a bude mnohem více vystaveno daleko vyšší ceně, než nyní.

- **Německo/DE:** problémy s přístupem ke kabelovým sadám/vodičům z Ukrajiny (automobily/myčky nádobí atd.). Část výroby EAF se zastavila kvůli vysokým cenám energie.

- **Slovensko/SK:** Problémy s přístupem k železné rudě a uhlí a hledání alternativ. Hliníkový závod je na 2/3 výroby kvůli nákladům na elektřinu.
- **ČR/CZ:** železná ruda dříve ze 3 dolů na Ukrajině a 1 dolu v Rusku. Nyní začínají dovážet ze zámorí, což je velmi drahé (Brazílie a Austrálie). Také dopad na automobilový sektor (Škoda) závislý na RU/UKR v dodavatelském řetězci
- **Finsko/FI:** vysoká integrace/spoléhání se na RU vč. uhlí, RM, plynu, LNG a elektřiny. Nicméně niklovna funguje normálně.
- **Francie/FR:** Valdunes (dodavatel železničního průmyslu) dostal další příkazy kvůli skutečnosti, že hlavní konkurenti se nacházejí v UKR a RU
  - AM Ukrajina: ArcelorMittal zastavuje výrobu
- **Itálie/IT:** 90 % EAF s vysokou závislostí na energii z RU.
- **Španělsko/ES:** vysoké ceny energií znamenají, že se zastavila určitá práce a v některých oblastech se přechází na dočasnou nezaměstnanost.

## Automotive

---

V kontextu obtížné postpandemické obnovy s existujícími problémy s dodávkami (polovodičů) má válka v UA a její důsledky dopad na sektor a jeho pracovníky v době, kdy celý automobilový průmysl prochází masivní a rychlou transformací (elektrifikace a zelené politiky, zvýšení produktivity díky automatizaci, digitalizaci, změnám ve vzorcích mobility, fúzím a akvizicím).

### *Dopad na dodávky zařízení nebo surovin z RU/UA/BY*

Kvůli výpadkům v dodávkách klíčových komponentů (tj. kabelových svazků) a surovin pocházejících z RU nebo UA (palladium nebo nikl) byla výroba ovlivněna dočasně uzavřenými výrobními linkami nebo závody nebo sníženou výrobou. V ohrožení by mohlo být 15 % evropské automobilové výroby.

### *Specifické podnikové příklady*

Leoni je přední společností v oblasti dodávek drátů a má dvě hlavní zařízení umístěná v UA. Západní část UA se svou vysoce kvalifikovanou, ale levnou pracovní silou a blízkostí evropských automobilek a bohatých surovin je důležitým výrobním centrem pro kabelové svazky. Fujikura a Nexans jsou rovněž umístěny v této oblasti.

Výroba dočasně zastavena v závodech VW EVs v Drážďanech, Zwickau, Wolfsburgu. Výrobní závody Ford (Kolín nad Rýnem a Saarlouis v Německu nebo Valencia ve Španělsku) jsou rovněž postiženy dočasným uzavřením závodu v dubnu a zaměstnanci na zkrácené práci před Velikonoce (Kolín nad Rýnem). VW Group (např. Zuffenhausen a Lipsko v Německu, Bratislava ve SK, Martorell v ES), Stellantis, BMW, Daimler (závod v Sindelfingenu) hlásily podobné problémy.

### *Specifické regionální příklady*

Střední a východní Evropa se zdá být nejexponovanější, ale problémy jsou viditelné i v jiných částech Evropy (např. UK, ES ).

### *Iniciativy zaměřené na řešení problémů*

Podnikové pracovní skupiny/Task forces (VW, Stellantis).

Diverzifikace dodávek (skupina VW) pro získání kabelových svazků z alternativních zdrojů: Rumunsko, Maďarsko, Tunisko a Maroko a také v Mexiku a Číně

Pozn. Navzdory vojenským operacím, které by mohly vystavit 7 000 zaměstnanců bombardování, Leoni po dočasném zastavení obnovila výrobu s úrovní výroby zpět na 40 procentech kapacity a chce dosáhnout 70 % díky přidání noční směny.

### *Dopad rostoucích cen energií/komodit*

Rostoucí ceny kovů (hliník, nikl, palladium, železná ruda) a vyšší ceny energií vedou k eskalaci nákladů, které mohou mít dopad na tržby a inflaci v Evropě.

### *Sociální dopady sankcí*

Společnosti jsou zasaženy válkou a sankcemi (uzavírání závodů v RU, zastavení vývozu do RU). V této fázi nebyly hlášeny žádné konkrétní dopady sankcí na pracovníky, ale na posouzení je zapotřebí více času. Sankce by mohly vést k určitému přemístění výrobních činností v Evropě. Zde je opět potřeba více času na vyhodnocení.

### *Další dopady, které stojí za zmínku*

Válka v UA a sankce mohou také ovlivnit globální konkurenci v automobilovém sektoru.

Mitsubishi, Subaru, Hyundai, Kia, Geely, Chery a Haval jsou společnosti, které již potvrdily pokračování působení na ruském trhu jako dříve. Evropští, britští a američtí výrobci automobilů naopak pozastavili dodávky vozidel a náhradních dílů do Ruska až do odvolání.

Čínské společnosti mohou patřit mezi hlavní vítěze současné situace s vyššími tržními podíly na trhu RU automobilů a nejsou jako evropské společnosti vystaveny nárůstu nákladů za kovy a energii.

### *Výrobní aktivity v Rusku a na Ukrajině*

- Přerušování výroby kvůli problémům s dodávkami nebo kvůli rozhodnutím managementu
- Skupina Renault je nejvíce exponovaným OEM (finalistou) se třemi závody působícími v RU (prostřednictvím AvtoVazu) a podílem na trhu 28 %. Renault musel zastavit výrobu ve svém závodě v Moskvě (otevřeném v roce 2005); situace v jeho dalších dvou ruských závodech (Iževsk, Togliatti) neznámá
- Stellantis má jeden závod v Kaluze, který vyrábí 11 000 lehkých užitkových vozidel/rok (ale kapacita 125 000/rok) převážně na export do Evropy
- Německý automobilový průmysl má 49 výrobních závodů v Rusku a na Ukrajině
- BMW v Kaliningradu, 12 000 vozidel/rok;
- Skupina VW investovala více než 1 mld. EUR do závodu v Kaluze a 2 mld. EUR do provozu v RU
- Mercedes-Benz investoval 250 milionů EUR do nového závodu v Espipovo, který byl otevřen v roce 2019

- Daimler Trucks oznámil ukončení spolupráce s ruským výrobcem nákladních vozidel Kamaz
- Dodavatelé (Continental, Michelin) oznámili konec svých operací v RU, zatímco Bosch oznámil konec svých operací v UA, ale nadále působí v RU

### Export do Ruska

- RU je považováno za významný trh s potenciálem růstu: 1,7 až 2,1 milionu nových vozů ročně
- Pozastavení zásilek z důvodu vyloučení RU bank ze SWIFT, což vytváří překážky obchodu a platební nejistotu
- VW, Suzuki, JLR & Aston Martin, Ferrari, Lamborghini zastavily dodávky do RU, protože sankce vytvářejí překážky obchodu

### Finanční dopady

- Akcie Renaultu klesly (přibližně -23 % během posledního únorového týdne, prvního březnového týdne), protože RU je druhým největším trhem značky s 8–12 % tržeb skupiny automobilového průmyslu

---

## Chemie & Farmaceutický průmysl

---

Hlavním problémem tohoto odvětví je cena energie a možné narušení dodávek plynu. Problémem může být také nafta.

## Lodářství

---

- Omezující opatření EU týkající se zboží pro námořní dopravu vůči RU (09/03).
- Damen přestane poskytovat lodě pro Rusko.
- Nárůst poptávky po přepravních LNG z Koreje (již jsme měli obavy, že Jižní Korea převzala tento trh, nicméně Evropa zaostává).

# Letectví / Aviatika

---

Hlavní dodavatelské riziko souvisí s titanem, RU je třetím největším výrobcem

- EU zakázala prodej letadel/dílů RU.
- Letadla RU mají zakázán vstup do vzdušného prostoru EU.
- Přibližně ½ RU komerční flotily pronajaté od společností se sídlem v Irsku: jak budou platit? Jak mohou věřitelé získat tato letadla zpět? Zprávy, že RU může znárodnit své flotily
- **Boeing**: uzavřena kancelář v Kyjevě a pozastaven výcvik pilotů v RU. Pozastavili díly, údržbu a služby technické podpory pro ruské letecké společnosti.
- **Airbus**: nevyřizovaných 40 letadel (A220 a A320), která mají být dodána pronajímatelům. Služby poskytované Airbus Engineering Center v Rusku (ECAR) pozastaveny.
- **CRM**: potential issue in accessing **titanium**.
- CRM: potenciální problém v přístupu k titanu.
- Safran= 50% dodávek z RU.
- Airbus = „geopolitická rizika jsou integrována do našich politik dodávek titanu“, takže „jsme proto krátkodobě/střednědobě chráněni“.

# Digitální / IT – Informační technologie

---

Polovodičový průmysl může být ve střednědobém až dlouhodobém horizontu ovlivněn, protože Rusko je hlavním dodavatelem tří typů prekurzorů/prvků. Zvláště ohroženy jsou neony a palladium, ale jak je uvedeno, okamžitý dopad je slabý a může být naléhavý až po 6-12 měsících.

Německý Bitkom provedl průzkum svých členů (společnosti v digitální ekonomice): 13 % společností již trpí embargem zákazníků (tj. ruské společnosti), nebo nedostatkem pracovníků (tj. ruští či ukrajínští pracovníci) nebo nedostatkem surovin nebo komponentů. 12 % očekává, že v blízké budoucnosti mohou trpět nedostatkem. 32 % společností tvrdilo, že má ekonomické vazby na Rusko, Bělorusko nebo Ukrajinu.

USA podle všeho plánují uvalit embargo na Čínu v konkrétních sektorech, aby jim zabránily dodávat Rusku polovodiče a další technologie. Konkrétně plánují embargo na společnosti, jejichž produkty spoléhají na americkou technologii, tedy ve výzkumu a vývoji nebo v dodávkách.

# Mechanické strojírenství

---

Odvětví strojírenství očekává, že bude sankcemi tvrdě zasaženo, protože Rusko je důležitým trhem, konkrétně také pro sub-sektor rostlinného inženýrství. Přesné důsledky budou teprve vyčísleny.

Ruské proti-sankce zahrnují možnost platit dluhy v cizích zemích v rubelech bez souhlasu věřitele a na ruský bankovní účet. To může zasáhnout sektor, zejména pokud jde o stroje, které již byly dodány, ale v této fázi je to stále spekulativní.

# Textilní sektor

---

- V souvislosti s dodavatelskými řetězci nebyly hlášeny žádné závažné problémy.
- Rady poskytované kupujícím ve vztahu k obchodu s konečnými produkty, ale dopad je pravděpodobně omezený.
- Největší obavy ze strany zaměstnavatelů jsou ceny energií

# Obranný průmysl

---

Zatím nejsou k dispozici žádné informace.

# Základní materiály (Plasty, sklo, guma atd.)

---

Zatím nejsou k dispozici žádné informace.