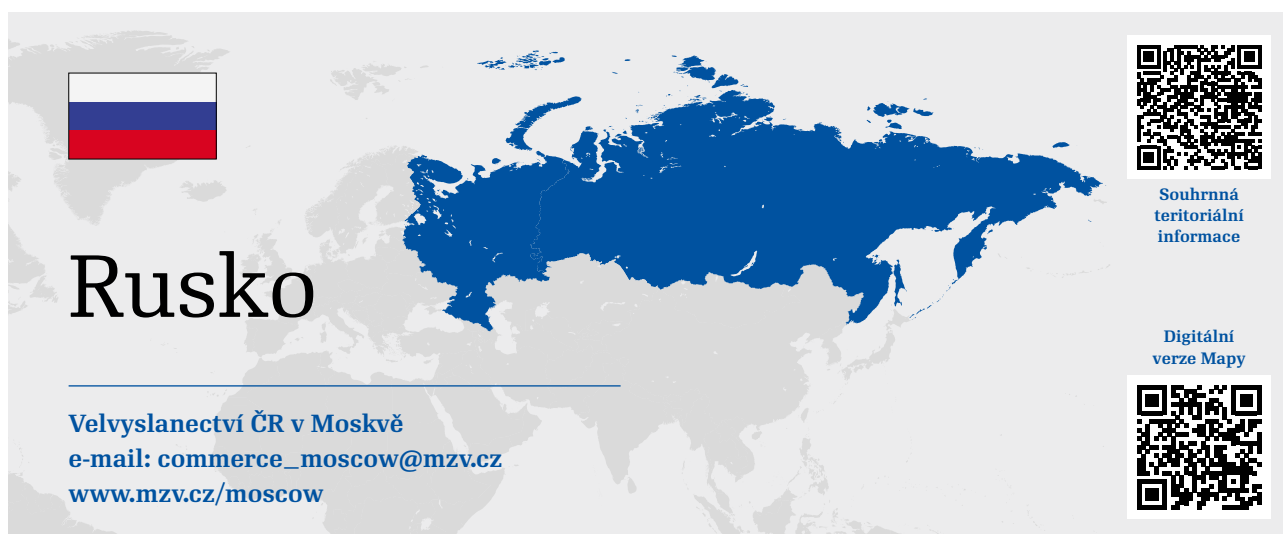




Ruská federace byla do začátku války na Ukrajině jedenáctou největší ekonomikou světa s nominálním HDP 4,1 bil. USD (2021, PPP) a členem dvacítky největších ekonomik světa G-20. V Evropě šlo o pátou největší ekonomiku a zároveň o nejlidnatější evropskou zemi se 144 miliony obyvatel. K tomu je Rusko svojí rozlohou největší zemí na světě. I když Rusko nikdy nepatřilo k vyspělým ekonomikám, tak jeho rozloha, počet obyvatel, geografická blízkost a stále ještě existující výhoda vyplývající ze schopnosti mnoha Čechů domluvit se rusky, ze země dělaly pro mnoho našich firem přitažlivý trh. To platilo až do útoku na Ukrajinu. A to i přesto, že pomalý ekonomický růst, stagnující reálné příjmy domácností, korupce a tlak vlády na přesun výroby do Ruska dělaly podnikání v zemi v posledních letech stále složitější a méně atraktivní. Válečná agrese Ruska proti Ukrajině a sankce Evropské unie ale veškerou přitažlivost ruské ekonomiky prakticky zničily. Ministerstvo zahraničních věcí nyní hodnotí ruský trh jako extrémně rizikový s minimem právních jistot a nedoporučuje českým firmám konat vůči němu žádné aktivní kroky. V horizontu minimálně pěti let se Rusko bude potýkat s ohromnými ekonomickými problémy, které většině zahraničních firem neumožní v Rusku dlouhodobě působit a rozvíjet se (optimistická prognóza, reálná situace může být ještě horší). To platí i pro surovinové dodávky, kde Rusko bylo a stále zůstává jedním z nejdůležitějších dodavatelů mnoha položek nezbytných pro český a evropský průmysl. I tady bude třeba hledat nové partnery, nejčastěji mezi surovinově bohatými zeměmi mimo Evropu.

Válka a s ní spojené sankce nezatíží samozřejmě jen Rusko, ale i všechny okolní ekonomiky, pro které Rusko bylo a stále je důležitým obchodním partnerem. Navíc pro všechny středoasijské země (Kyrgyzstán, Tádžikistán, Uzbekistán, a další) je ruská ekonomika zdrojem několika milionů pracovních míst, která teď budou v ohrožení, protože dojde k výraznému pádu hodnoty v Rusku vydělaných peněz obyvateli těchto zemí a tedy i snížení remitencí, na kterých stojí část jejich existence a fungování. Změny, z pohledu českých firem nejspíš k horšímu, také mohou nastat ve fungování Euroasijského ekonomického svazu, jehož je Rusko dominantním členem. Očekáváme, že část problémů v obchodní politice se Rusko může snažit řešit zaváděním pro něj výhodných pravidel napříč celým svazem, takže ke zhoršení dojde i v ostatních členských zemích svazu (Bělorusko, Kazachstán, Kyrgyzstán, Arménie).

Prognózy do budoucna se liší jedině v míře jejich pesimismu a odhadu, jak a s jakou silou danou část už tak hodně narušené ekonomiky poškodí, s odhadovaným poklesem HDP v roce 2022 okolo 10 %. Lze očekávat, že ekonomika bude do budoucna řízena ještě více centralizovaně s důrazem na koncentraci výroby do velkých celků a mobilizaci zdrojů. Ruské hospodářství bude brzy o dost jednodušší a méně digitalizované. České firmy, které již úspěšně působí na vyspělých trzích, mohou mít problém v Rusku najít poptávku po svém zboží, protože zahraniční produkty s vyšší přidanou hodnotou teď nebudou v Rusku nacházet zákazníky v takové míře, jako dosud.

Sankce zasáhnou všechny sektory ekonomiky a celou společnost a lze očekávat, že jejich dopad bude v čase pouze narůstat. Prakticky hned po zavedení prvních sankcí musela centrální banka sáhnout k růstu základní úrokové sazby, kterou více než zdvojnásobila, a to z devíti na dvacet procent. Růst cen surovin, potravin i služeb vedl ke skokovému zdražení a změně inflačních očekávání pro rok 2022 hodně nad dvacet, častěji však až ke třiceti procentům. Vláda proto umožnila největším, více než 220, tzv. systémovým podnikům, čerpat úvěry s dotovanou sazbou 9–11 %. Použit je mohou na nákup materiálu a výplaty zaměstnanců, musí se ale zavázat udržet pracovní místa, třeba i za cenu snížení úvazku nebo základní mzdy. Podobnou reakci ruská vláda zvolila v roce 2020 na začátku pandemie covid-19 a dá se čekat, že i letos přispěje k alespoň částečnému odsunutí největších ekonomických škod. Zároveň však udrží v chodu největší ruské podniky, tudíž se ekonomická struktura ještě více posune k převaze velkých a méně efektivních průmyslových firem, které jsou základem ruské ekonomiky. Malé podniky na pomoc nejčastěji nedosáhnou.

Regionální rozdíly v Ruské federaci se v tomto roce ještě více prohloubí. Gubernátoři sice dostanou větší pravomoci, v situaci nadcházejícího nedostatku mnoha statků však většina z nich nebude mít příliš nástrojů na snížení sociálních nerovností, které zákonitě ještě vzrostou. S očekávaným dopadem sankcí a zhoršené situace v průmyslu se problémy projeví hlavně v regionech s vyšším podílem zpracovatelského průmyslu na tvorbě HDP. Ve středním Rusku, podél Volhy a na Urale, leží regiony s vyšším než 20 % podílem, a místním podnikům se těžko podaří v krátké době přeorientovat svoji výrobu a najít nové zákazníky. Situaci nenapomůže ani sektor služeb, který je v průmyslových centrech zastoupen méně než třeba v Moskvě nebo Petrohradě a kde se tržby již snížily.

Odstřihnutí Ruska od evropské ekonomiky bude mít také značné logistické dopady, a to nejen v těch případech, kdy zboží v Rusku končí nebo z něj pochází. Od dubna nesmí dopravci s ruskými registračními značkami vjíždět na území EU a i když Rusko zatím ke stejnému opatření nesáhlo, v Česku je jen málo spedičních firem, které se specializují na východní Evropu včetně Ruska. Potíže již vznikly i u tranzitních nákladů směřujících z Číny a Koreje, které tamní vývozci z obav o bezpečnost nákladů odmítají posílat přes ruské území. Náhradní spojení,

tzv. jižní hedvábná stezka, zahrnující železniční tranzit přes Kazachstán ke Kaspickému moři, odkud se lodí náklad dopraví do Baku, a přes Ázerbájdžán a Turecko se dopraví do Evropy, trvá o hodně déle. Další varianta z Kazachstánu přes Turkmenistán, Írán a Černé moře není zatím plně funkční, protože železniční část této trasy je ve výstavbě a nebude zprovozněna dříve než v roce 2023.

V zemi velikosti Ruska jsou letectví a železniční, osobní i nákladní doprava obory, bez kterých by země nemohla fungovat. Omezení letového provozu bez šance na brzké oživení také vedlo některá letiště k uzavření během noci. Ruský letoun Suchoj SSJ-100 nebude v dostatečném množství k dispozici dříve než v roce 2030, tudíž je výrazný pokles domácí letecké dopravy v Rusku očekáván v horizontu delšího období. Podobnou situaci očekáváme v oblasti pracovních míst a objemu přepravy na železnici, poslední osobní spojení s EU ukončilo Finsko na konci března. Modernizace železničních vagonů se zastaví, protože jejich některé důležité prvky dodávají jen zahraniční firmy a ty již oznámily, že z Ruska odejdou.

Novým pojmem se v Rusku stalo slovo „de-digitalizace“. Do začátku války rostl objem dat spravovaných vládou každoročně o 20 %. Nyní nebude možné kupovat nový hardware a některá starší zařízení již nefungují, hrozí tedy deficit výpočetních kapacit. Nová datová centra jsou aktuálně ruskému státu nedostupná a velcí poskytovatelé cloudových služeb se státem nespolupracují. Ministerstvo digitalizace proto už provádí inventarizaci datových center v Rusku. Odjede-li z Ruska odhadem sedmdesát až sto tisíc lidí s IT kvalifikací, bude mít stát stále větší problém fungovat a pokračovat v trendu trvale rostoucí digitalizace. Odtok mozků nejspíš nezastaví ani narychlo vyhlášená vládní podpora sektoru, prominutí daně ze zisku na tři roky a zvýhodněné hypotéky pro lidi působící v sektoru. Největší ruští telekomunikační operátoři hlásí, že mají na skladech potřebné vybavení zhruba na půl roku, poté se mohou začít objevovat problémy s kvalitou a rychlostí spojení.

Úspěšným sektorem, který zaslouženě přitahoval pozornost zahraničních investorů, byl před válkou bezesporu automobilový průmysl. Nová realita ukazuje, že programy na snížení náhrady dovozu nejsou dokončeny nebo splnily jen část zadaných cílů, mnoho vozidel podle odhadů obsahuje až 75 % zahraničních dílů a součástí. Narušená

logistika ztěžuje plánování, společnost Lada proto připravuje obnovu výroby svých starších modelů, ve kterých zahraničních dílů a elektroniky bylo daleko méně. Objevily se již návrhy na změkčení ekologických standardů, aby automobily nemusely plnit normu EURO-5, mohly jezdit déle a do nových se mohly montovat starší (zastaralé) motory s prodlouženou dobou povoleného používání. Některé automobilky (například z Korejské republiky) zatím v Rusku zůstávají, jelikož pro ně jde o strategicky důležitý trh.

Významné dopady se týkají také sektoru zemědělství. Rusko je jedním z největších vývozců potravin na světě a zisky z něj jsou proto po ropě a plynu jedny z nejdůležitějších zdrojů příjmů státního rozpočtu. Je také zemí s obrovskými sociálními rozdíly, kde je velká část nízkopříjmové populace velice citlivá na jakékoliv zvýšení cen základních potravin. Zemědělcům v důsledku neobdržené domluvené zálohy za část letošní produkce chybí prostředky na nákup semen, pesticidů a paliv, které navíc zdražují o dvacet až třicet procent. Traktory a další zemědělskou techniku, která se z velké části dováží, se nejspíš nepodaří obnovovat v potřebné frekvenci a podíl úspěšně sklizené úrody tak bude klesat. Stejně jako u automobilů i tady se objevují návrhy na snížení nároků technické kontroly.

Všechny současné poznatky ukazují na to, že v krátkodobém a téměř jistě i dlouhodobém kontextu nebude Rusko atraktivním, a především bezpečným trhem. Možná obnova obchodních vazeb bude závislá na dalším chování Ruska, kde se pozitivní změny v nejbližší době čekat nejspíše nedají. Doba potřebná k návratu uvažování o Rusku jako destinaci pro investice bude ještě delší. Díky potřebě ruských firem a obyvatel zajistit si některé deficitní zboží se již nyní objevují překupníci a zprostředkovatelé, kteří hledají cesty, jak na Rusko uvalené sankce obejít nebo vyřešit chybějící logistická řešení. Poptávat se budou spíše jednodušší výrobky se vzrůstajícím podílem náhradních dílů, bez kterých by v Rusku instalované stroje přestaly fungovat. Spotřební zboží včetně potravin se do Ruska bude vyvážet daleko méně, především kvůli růstu jejich cen a poklesu kupní síly ruských obyvatel. Některé okolní země jako Kazachstán nebo Turecko se již nyní snaží vystupovat jako možný zprostředkovatel obchodů, přes jehož území by se mohlo zboží do Ruska vyvážet. Kromě všeobecné obezřetnosti vůči obchodním a platebním rizikům takovýchto transakcí upozorňujeme české firmy, že je nezbytné zajistit, aby při realizaci takových případných obchodů nedocházelo k porušování sankčního režimu EU.



Souhrnná
teritoriální informace



Digitální
verze Mapy



Aktuální informace
k oborovým příležitostem