



OSOBNÁ LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava je jedným z najdôležitejších odvetví svetovej ekonomiky. Dopyt po službách leteckej dopravy zvýšil vplyv leteckej dopravy v národnej a svetovej ekonomike, čím sa zvýšil rýchly pohyb cestujúcich, tovaru a služieb na domácom a svetovom trhu. To pomáha generovať vyššie príjmy pre ekonomiku prostredníctvom rýchleho vstupu a výstupu tokov a služieb. Táto téma je zameraná na analýzu leteckého priemyslu v súčasnosti, aktuálnu marketingovú stratégiu nízkonákladových spoločností, ako aj predpokladaný vývoj leteckej dopravy v budúcnosti.

Letecký priemysel zohráva dôležitú úlohu v oblasti práce a voľného času pre ľudí po celom svete. Sektor pomáha podporovať a zlepšovať kvalitu života, životnú úroveň ľudí v rámci národa. Toto odvetvie hospodárstva tak pomáha vytvárať hospodársky rast a zmierňovať chudobu prostredníctvom poskytovania pracovných príležitostí a zvyšovania príjmov z daní. Odvetvie leteckej dopravy podporuje 62,7 mil. pracovných miest na celom svete a priamo vytvára 9,9 mil. pracovných miest na celom svete. Letecká doprava v roku 2016 prepravila približne 3,6 mld. cestujúcich. Taktiež prepravila 51,2 mil. ton tovaru. Denná hodnota tovaru odoslaného letecky je dnes 17,5 mld. USD.

Letecké spoločnosti možno rozdeliť do dvoch skupín, a to klasických

dopravcov, ktorí ponúkajú možnosť prepravy a prestupov v rámci svojej siete aj interline spolupráce s inými dopravcami, „zvyčajnú“ úroveň pro-dukta, čiže z pohľadu cestujúceho pohodlnejšie sedenie alebo občerstvenie zadarmo. Na predaj leteniek využíva predovšetkým siete cestovných agentúr. Do určitej miery ponúka svoju kapacitu pre charterové lety a prepravu tovaru a pošty. Nízkonákladový dopravca ponúka prepravu z bodu do bodu v lietadlách s vysokou hustotou miest na sedenie, obvykle neponúka žiadne občerstvenie zadarmo, bez možnosti využiť nadväznú prepravu alebo priebežné tarify na vlastnej sieti alebo sieti ďalších dopravcov. Sústreďí sa na zjednodušovanie všetkých vnútorných procesov a trvalé znižovanie nákladov. Ceny za pre-

V tomto čísle:

Maloobchodné tržby v EÚ s ďalším pozitívnym rastom

Júlová miera inflácie v eurozóne nezmenená na úrovni 1,3% - jadrová inflácia mierne vzrástla na 1,2%

Tempo rastu HDP v eurozóne a EÚ oproti prvému kvartálu s miernym zvýšením

Bude Bank of England zvyšovať úrokové sadzby?

Nezamestnanosť v USA najnižšia od roku 2000

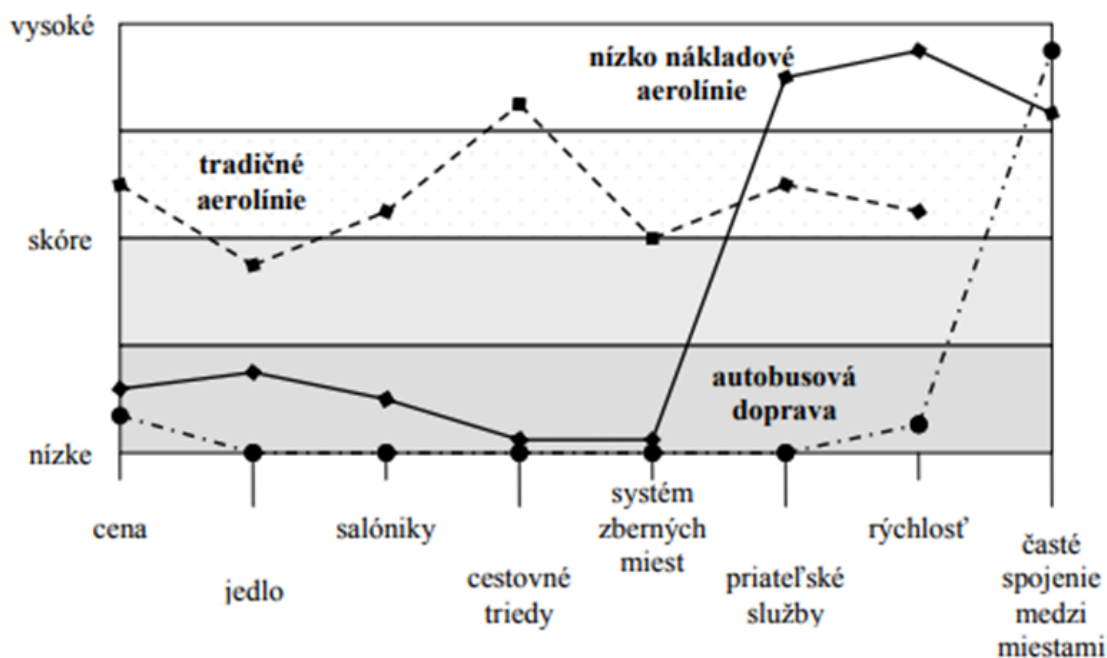
Bitcoin s ďalším extrémnym rastom - atakuje hodnotu 3500 USD

Bublina na trhu s nehnuteľnosťami v Toronte praskla

pravu nemajú obmedzujúce podmienky, avšak vyvíjajú sa dynamicky podľa vývoja dopytu. Špecializuje sa na pravidelnú prepravu cestujúcich na krátke a stredné vzdialenosti.

Najvýznamnejšími nízkonákladovými leteckými spoločnosťami sú v USA Southwest Airlines (SWA) a v Európe Ryanair. Základom konkurenčnej výhody je veľmi nízka cena. Radikálne zníženie nákladov dosiahli tým, že poskytujú základný produkt bez zbytočných ozdôb, avšak spĺňajúci kľúčové kvalitatívne parametre, ktoré požadujú zákazníci. Správne dokázali eliminovať nepotrebné vlastnosti produktu a sústrediť sa na tie najdôležitejšie, ktoré poskytujú v požadovanej alebo dokonca vyššej kvalite ako klasické podniky. Nízka cena pozitíve

Schéma 1: Hodnotové krivky troch typov doprav



ovplyvňuje veľkosť obratu, čím tieto podniky získavajú ďalšie úspory z rozsahu. Ďalším kľúčovým faktorom ich úspechu je správna technológia, ktorá je súčasťou každej činnosti, tvoriacej hodnotu.

Z vyššie uvedenej schémy je zrejmé, že hodnotová krivka nízkonákladových aerolínií sa podstatne líši od ich tradičných konkurentov ako aj od pozemnej dopravy, nakoľko tieto strategické skupiny kladú dôraz na odlišné faktory. Nízkonákladové aerolínie skombinovali tieto faktory do unikátneho podnikateľského modelu, v ktorom skĺbili výhody leteckej (rýchlosť, pohodlie) a autobusovej (cena, frekvencia spojov) dopravy. Dokázali to odstránením nepotrebných činností (jedlo, triedy) a posilnením tých najdôležitejších (rýchlosť, kvalita služieb). Model podnikania nízko nákladových aerolínií je dynamický a stále sa ďalej vyvíja. Ústredným motívom uvedeného modelu je, aby lietadlá boli čo najviac vyťažené a boli čo najviac vo vzduchu. Lietadlo je veľmi drahé aktívum, ktoré stojí niekoľko desiatok mil. dolárov. Toto aktívum neustále produkuje náklady vo forme odpisov, resp. lízingových splátok. Každá minúta, kedy lietadlo „odpočíva“ na letisku stojí približne 100 dolárov. Inak povedané, zákazníci platia za to, že sa pre-

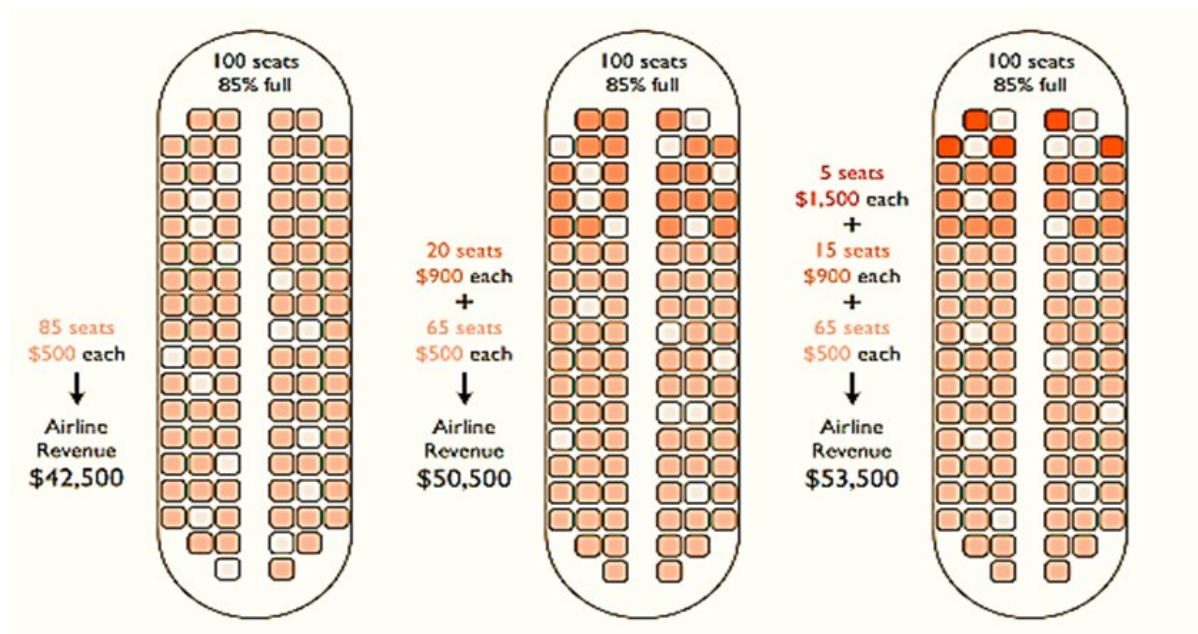
miestnia z bodu A do bodu B, nie za to, že lietadlo stojí na zemi. Priemerný počet hodín strávených vo vzduchu lietadiel v nízkonákladovej spoločnosti RYANAIR je 12 hodín denne, kým u klasických leteckých prepravcov je to 8 až 9 hodín denne. SWA aj Ryanair používajú len jeden typ lietadiel - Boeing 737. To im umožňuje znížiť náklady na údržbu, prevádzku a školenie personálu, ako aj zvýšiť flexibilitu plánovania posádok na obsluhu letov. Pri väčších nákupoch lietadiel alebo náhradných dielov získavajú výrazné zľavy od výrobcu. Ryanair poskytuje lety do 200 destinácií v rámci Európy. Zisk po zdanení tejto spoločnosti v roku 2016 predstavoval sumu 1,242 mld. €. Počet prepravených cestujúcich v roku 2016 dosiahol číslo 106,4 mil., čo znamená zvýšenie o 18 % oproti roku 2015. Celkové prevádzkové náklady sa vyšplhali na sumu 5,075 mld. €.

Cena leteniek sa skladá z nasledovných faktorov: základná sadzba, dane a letiskové poplatky, palivový príplatok, servisný poplatok, jedlo, výber sedadla a batožina. Posledné štyri faktory sú niekedy dobrovoľné (najmä pre nízkonákladové letecké spoločnosti). So staršími, tradičnejšími leteckými spoločnosťami a pre lety na dlhé trasy sú tieto faktory zvyčajne

zahrnuté všetky v cene letenky. Zatiaľ čo by sa dalo očakávať, že letecké spoločnosti znižujú ceny leteniek niekoľko dní pred plánovaným termínom odletu, aby obsadili posledné sedadlá, opak je pravdou. Cestujúci za obchodom musia veľakrát cestovať okamžite a sú ochotní zaplatiť viac za letenku, aby sa dostali na stretnutie. Čím viac sa blíži termín odchodu, tým sú k dispozícii len miesta vo vyšších, drahších triedach. Na druhej strane majú turisti tendenciu rezervovať si letenky aj niekoľko mesiacov vopred, preto cena leteniek je pre nich nižšia. Ak by teda spoločnosti znižovali neustále ceny kvôli tomu, aby naplnili kapacitu lietadla, tak by si pasažieri kupovali letenky na poslednú chvíľu. Predaj leteniek na základe obsadenosti miest vysvetľuje schéma č. 2.

Predaj 20 % zostávajúcich miest za 1 500 dolárov je výhodnejšie ako predávať polovicu z nich za bežné cestovné 550 dolárov. Ceny sa menia v dôsledku dostupnosti a dopytu. Lacnejšie triedy sa môžu vypredať aj v prípade, že pasažier má ešte tri mesiace pred odchodom. V dnešnej dobe sú ceny letenky a ceny daní uvádzané zvlášť. Je to z toho dôvodu, že výška dane je značne pohyblivá a líši sa nielen v rôznych krajinách, ale tiež

Schéma 2: Zvýšenie tržieb prostredníctvom zdraženia leteniek blízko odletu



u rôznych leteckých spoločností. Z tohto dôvodu vznikla cenová politika aerolínií. Letiskové poplatky, čiže taxi, ktoré predstavujú čiastky účtované správou letísk. Tieto poplatky v sebe nesú poskytované služby ako napr. poplatky za termínál, bezpečnostné poplatky, servisné poplatky a podobne. Väčšinou ide o pomerne stabilné poplatky. V uvedenom grafe č. 1 je znázornený vplyv štátnych daní z cestujúcich na plné zverejnené poplatky regio-

nálnych letísk v EÚ. Zobrazené poplatky sú priemerom koša regionálnych letísk v každej krajine vrátane poplatkov za dráhu, životné prostredie, bezpečnosť, parkovanie, cestujúcich a infraštruktúru.

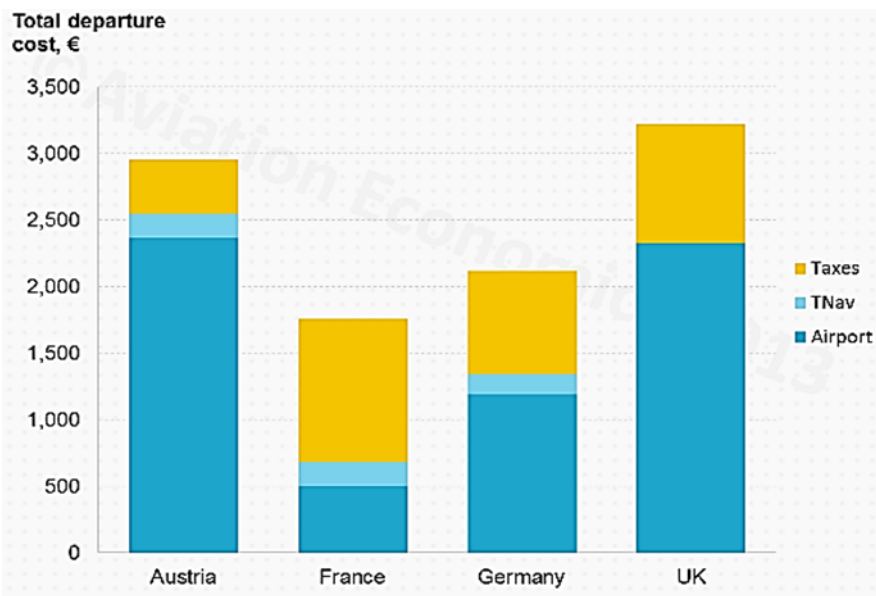
Z grafu č. 1 vyplýva, že v leteckej doprave porovnávaných krajín je najmenej zdanené Rakúsko, pričom dane predstavujú 14 % celkových poplatkov; Nasleduje Spojené kráľovstvo, s daňami na úrovni 28 % a Nemecko na úrovni 37 %. Krajina

s najvyšším daňovým zaťažením je Francúzsko, kde viac ako 60 % letiskových a osobných poplatkov má formu štátnych daní, ktoré cestujúci musia uhradiť.

Najsilnejšie postavenie medzi krajinami má letecký priemysel v USA. Americká sieť leteckej dopravy prepraví ročne 932 mil. cestujúcich, čo denne predstavuje 2,55 mil. pasažierov. V posledných rokoch letecký priemysel v Spojených štátoch vytvoril lepšiu bilanciu, zvýšil hodnotu a vytvoril 13 po sebe idúcich štvrtrokov ziskovosti s prevádzkovými maržami blízko alebo nad 10 %, čo vytvára všetky dôkazy o kvalite a disciplíne riadenia tohto hyperkonkurenčného priemyslu. V prípade leteckých spoločností v USA je domáci trh najsilnejším regiónom. Väčšina letov sa odohráva medzi jednotlivými štátmi USA, čo dáva veľkú príležitosť rastu nízkonákladovým aerolíniám. V ukazovateli tržieb predstavuje trhový podiel domáceho trhu až 55%.

Európska sieť leteckej dopravy poskytuje približne 170 000 spojení medzi letiskami a ročne prepraví 876 mil. pasažierov, čiže denne 2,4 mil. V roku 2016 predstavovala me-

Graf 1: Porovnanie podielu daňového zaťaženia letiskových poplatkov



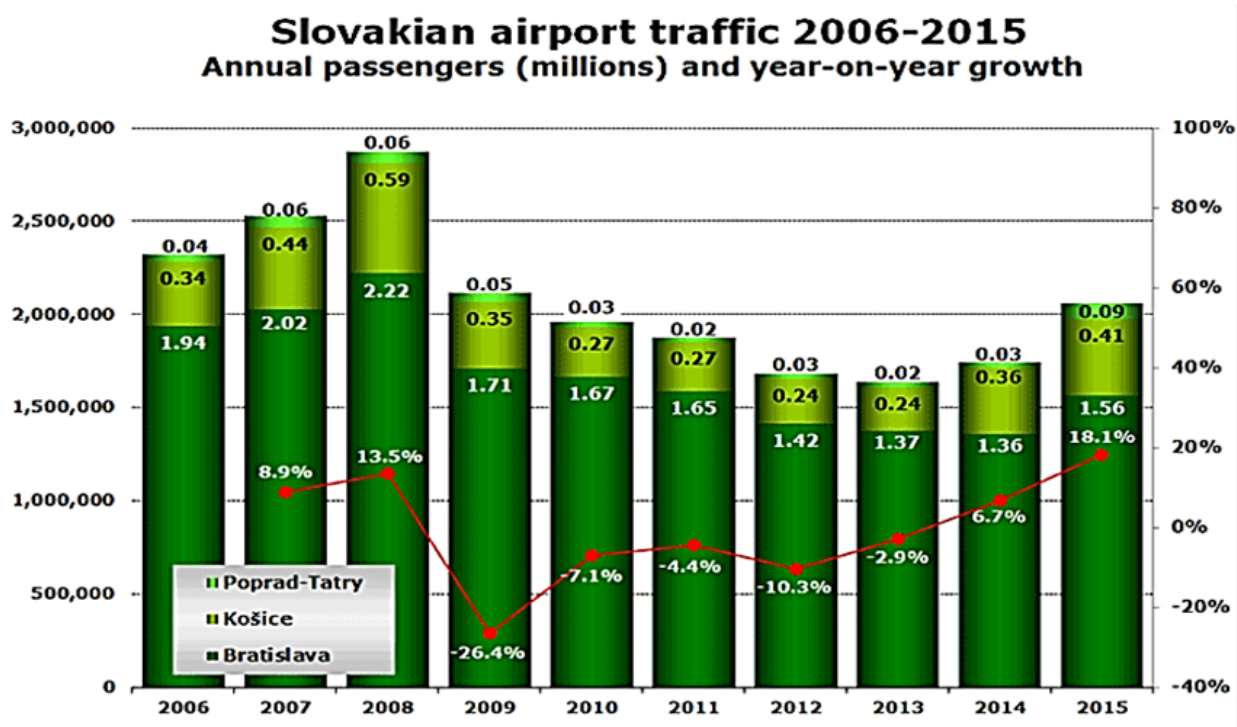
dzinárová doprava v rámci EÚ viac ako 46 % všetkých cestujúcich na úrovni EÚ - 28, za ktorými nasleduje doprava mimo EÚ (viac ako 36 %) a vnútroštátna doprava (viac ako 18 %). Pozoruhodný je nárast leteckej dopravy zaznamenaný v roku 2016 na Slovensku (21 %), Bulharsku (18 %) a Rumunsku (17%) medzi členskými štátmi EÚ. Na druhom konci stupnice bol zaznamenaný pokles v osobnej doprave v Belgicku (6%) a v Slovinsku (4%). V rámci nákladnej leteckej dopravy sa v budúcnosti očakáva zvýšená miera rastu objemov leteckého nákladu medzi Európou a jej hlavnými obchodnými partnermi. Pre európske letecké vývozy budú indický subkontinent a rôzne ázijské rozvíjajúce sa ekonomiky kľúčovými trhmi s rastom o

6,1 % a 6 % pa. Pri dovoze budú prevládať toky zo strednej Ameriky a indického subkontinentu, ktoré zdôrazňujú dôležitosť tohto partnera pre Európu, pretože vykazujú najvyššie tempo rastu o 4,1 % a 3,8 % pa.

Slovenské letiská v roku 2016 prepravili takmer 2,3 mil. cestujúcich. Z tohto čísla vybavilo bratislavské letisko 1,76 mil. cestujúcich, čo predstavuje nárast o 12,3 % v porovnaní s rokom 2015. Je to zároveň najvyšší počet vybavených cestujúcich za posledných 8 rokov. Najväčším prepravcom na tomto letisku v roku 2016 bola spoločnosť Ryanair, ktorá prepravila viac ako 1,16 mil. pasažierov. Aj napriek úspešnému rastu bratislavského letiska sú tieto čísla však stále malé.

Pre porovnanie, letisko v Prahe vybavilo za minulý rok celkovo 13,07 mil. cestujúcich, čo v porovnaní s predchádzajúcim rokom znamenalo nárast o 8,6 %. Čo sa týka najbližšieho letiska k tomu bratislavskému - letiska vo Viedni - v minulom roku vybavilo 23,35 mil. ľudí a v porovnaní s rokom 2015 sa počet pasažierov na letisku zvýšil o 2,5 %. Letisko v Košiciach v roku 2016 prepravilo 437 tisíc cestujúcich a letisko Poprad-Tatry 84 tisíc. V posledných rokoch má počet prepravených cestujúcich na Slovensku rastúcu tendenciu, o čo sa do určitej miery pričínili dve nízkonákladové spoločnosti Ryanair a WizzAir, ktoré začali ponúkať väčší počet letov a cenovo výhodné letenky do rôznych destinácií v Európe. Letecká doprava v

Graf 2: Vývoj počtu cestujúcich leteckou dopravou na Slovensku



dnešnej dobe zodpovedá za približne 8 % zmien klímy. Prejavuje sa najmä znečisťovaním ovzdušia emisiami, zvýšeným hlukom, vysokou spotrebou paliva a znečistením letísk. Merania potvrdili, že jedno veľkokapacitné lietadlo počas pristávania a vzlietania vyprodukuje toľko smogu ako automobil počas jazdy dlhšej 9 000 kilometrov a toľko oxidu dusíka, koľko osobný automobil vypustí do ovzdušia počas 42 000

najazdených kilometrov. Vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny prevažne pramení z oxidu uhličitého, ktorý vzniká pri spaľovaní lietadlového paliva. Väčšina emisií je vypúšťaná v letovej výške 10 km a najmä oxid uhličitý zostáva v ovzduší dlhodobo a výrazne ovplyvňuje klimatické zmeny. V rámci Európy bol vytvorený program „Clean Sky“, ktorý sa usiluje o urýchlenie vývoja technológií vhodných pre čistejšie

budúce generácie leteckej dopravy a zabezpečenia účinnej koordinácie leteckého výskumu. Tento program vytvorený do konca roka 2017 plánuje znížiť do roku 2020 emisie oxidu uhličitého a hlukové znečistenie až o 50 %. Program „Clean Sky“ tak tiež v budúcnosti počíta s emisnými kvótami, ich určovaním a prideľovaním. Má to byť radikálna a najpriamejšia cesta znižovania emisií a určenia ich akceptovateľného množ-

stva, čo môže ohroziť letecké spoločnosti, ktoré by tak boli nútené znížiť počet letov a zaznamenali by výraznejšie straty. Tie by sa premietli hlavne v cenách leteniek.

Do roku 2034 sa očakáva, že celkový počet cestujúcich leteckou dopravou na svete dosiahne 7,3 mld. To predstavuje 4,1 % priemerný ročný nárast dopytu po leteckej preprave, čo bude mať za následok viac ako zdvojnásobenie 3,3 mld. cestujúcich, ktorí by mali cestovať tento rok. Medzi hlavné očakávania v leteckej doprave patrí fakt, že Čína predbehne Spojené štáty ako krajinu s najväčším svetovým trhom s cestujúcimi (doprava do, z a vnútroštátna doprava) do roku 2030. V roku 2034 lety do, z a vnútri Číny budú predstavovať približne

1,3 mld. cestujúcich, čo predstavuje o 856 mil. viac než v roku 2014 s priemernou ročnou mierou rastu 5,5 %.

Graf č. 3 potvrdzuje, že najväčšou hnacou silou dopytu bude ázijsko - tichomorský región. Očakáva sa, že v nasledujúcich 20 rokoch bude zdrojom leteckej dopravy viac ako polovica nových cestujúcich. Čína vytlačí USA ako najväčší letecký trh na svete. India predbehne Spojené kráľovstvo a dostane sa na tretie miesto v roku 2025, kým Indonézia vstúpi do prvej desiatky na úkor Talianska. Rast bude čoraz viac motivovaný aj na rozvíjajúcich sa trhoch. Počas uplynulého desaťročia sa podiel rozvojového sveta na celkovej osobnej doprave zvýšil z 24 % na takmer 40 % a tento trend bude

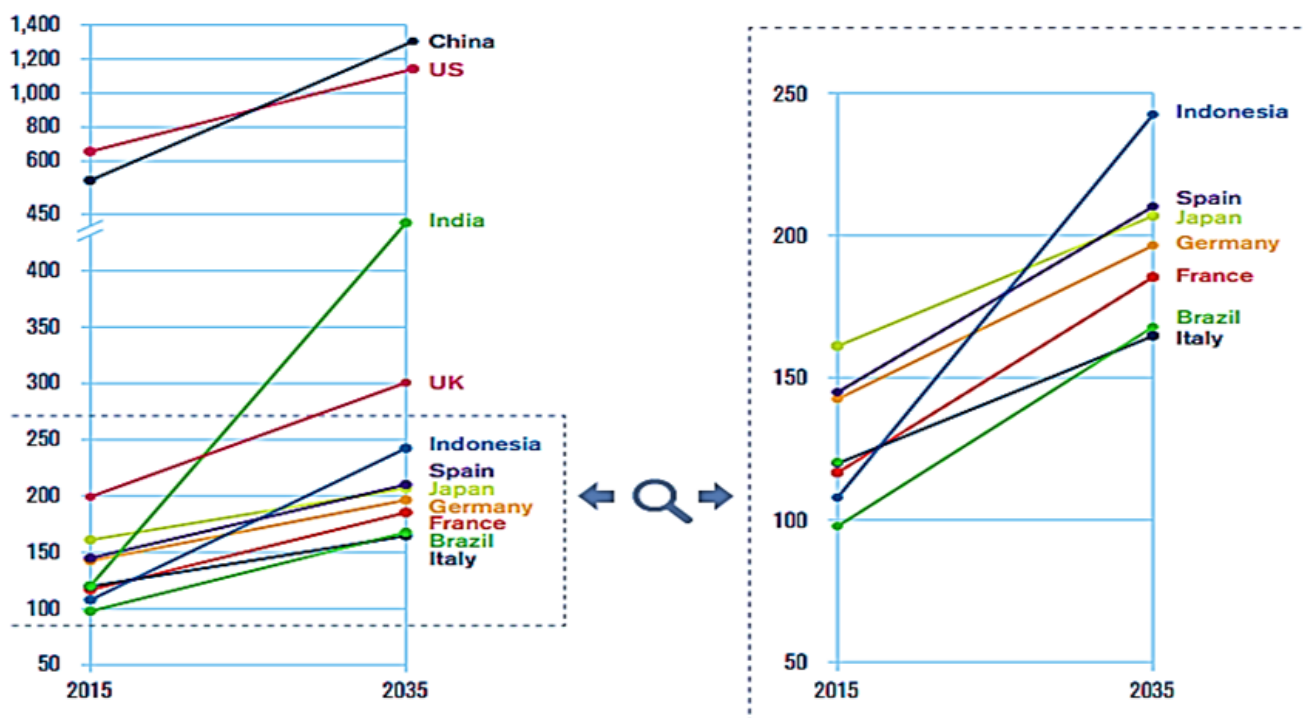
naďalej pokračovať.

Budúce trendy v počte cestujúcich budú závisieť hlavne od týchto kľúčových faktorov dopytu: životnej úrovne, počtu obyvateľov, demografických údajov, ceny a dostupnosti. Letecká doprava prinesie ešte väčší hospodársky rast, zamestnanosť a kultúrne a vzdelávacie možnosti. Prvé storočie leteckej dopravy zaznamenalo okolo 65 mld. cestujúcich v rámci leteckej dopravy. Ďalších 65 mld. bude lieť len v nasledujúcich 20 rokoch. (mr)

Graf 3: Predikcia vývoja počtu pasažierov leteckého priemyslu (podľa organizácie IATA)

Top Ten Passenger Markets

Million O-D passenger journeys (to, from and within)



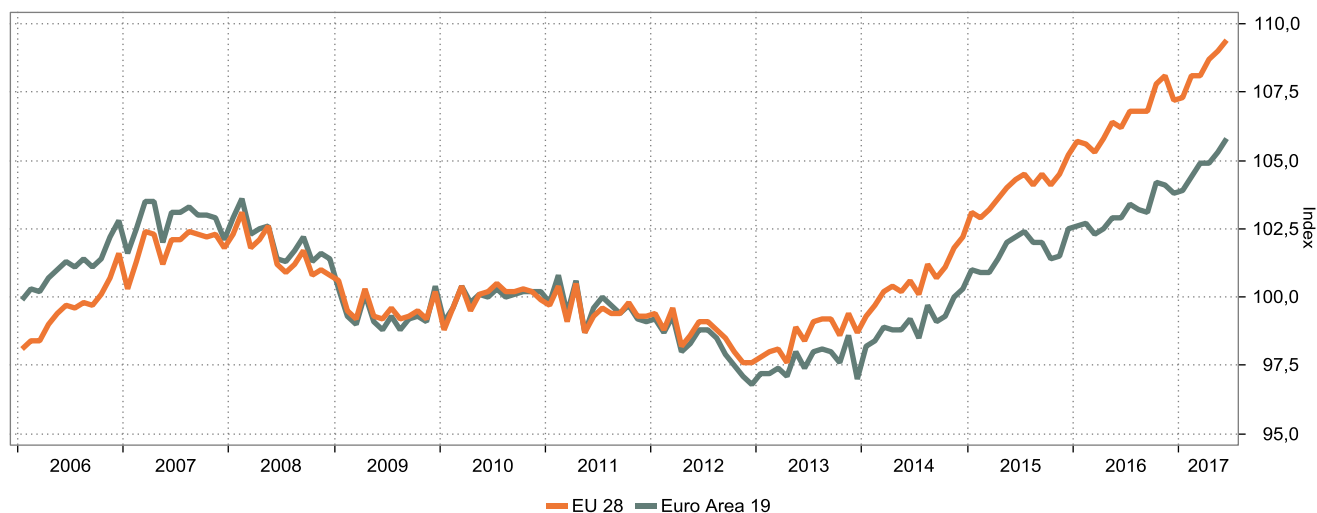
Maloobchodné tržby v Európe

Maloobchodné tržby za jún v Európe sa zvýšili medziročne aj medzimesačne. V eurozóne oproti máju 2017 predstavujú nárast o 0,5 %, v EU28 bol dosiahnutý podobný vývoj, a to o 0,4 %. Nárast môžeme vidieť aj medziročne, na rovnakej úrovni v eurozóne aj v EU28 o 3,1 %. Oproti predchádzajúcemu obdobiu tak maloobchod zvýšil svoje tempo rastu. Najväčší medziročný

rast bol zaznamenaný v skupine produktov, ktoré zahŕňajú oblečenie, elektroniku, nábytok, počítače, farmaceutický tovar, poštové objednávky a pod. o 3,9 % v EU28, v eurozóne bol u týchto produktov rast 3,2 %. Na druhej strane v eurozóne sme najvýraznejší rast mohli sledovať pri pohonných látkach (+ 3,5 %). V rámci krajín, všetky štáty okrem Luxemburska dosa-

hujú medziročný nárast maloobchodných tržieb, pričom najvýraznejšie v Slovinsku (+10,2 %) a Chorvátsku (+8,2 %). Keďže tržby v maloobchode sa zvyšujú, značí to nielen zdravé podnikateľské prostredie ale hlavne zvyšujúce sa nákupy medzi spotrebiteľmi. (mm)

Index maloobchodných tržieb (2010=100)



Source: **Macrobond**

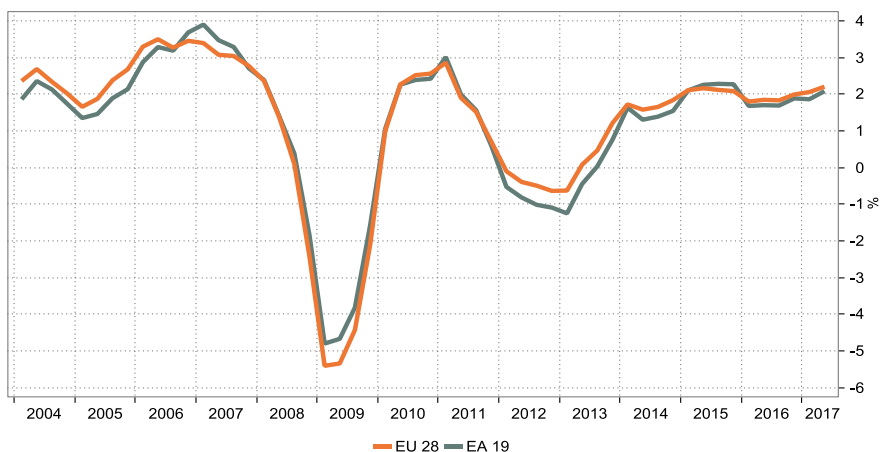
Tempo rastu HDP v eurozóne a EÚ mierne vzrástlo

V druhom kvartáli v porovnaní s prvým kvartálom tohto roku HDP v stálych cenách vrástlo v eurozóne aj v EU o 0,6 % podľa rýchlo odhadu Eurostatu. Oproti prvému kvartálu 2017 sa tempo rastu HDP zvýšilo v eurozóne na 2,1 % z 1,9 % a v EU na 2,2 % z 2,1 %. Miera nezamestnanosti v eurozóne v júni klesla na 9,1 % na 14,6 milióna osôb, čo predstavuje najnižšie číslo od februára 2009 a v EU klesla na 7,7 % na 18,7 milióna osôb. Ekonomika eurozóny rástla aj vďaka neúspechu euroskeptických strán v Rakúsku, Holandsku a Francúzsku, čo zvýšilo dôveru spotrebiteľov a podnikateľov. HDP všetkých krajín za druhý štvrtrok ešte nebolo zverejnené, no ak sa pozrieme napríklad na mesačné údaje Nemecka, vidíme, že ekonomika zaznamenala rýchlu

úroveň rastu, čo sa premietne aj do kvartálneho výsledku. Medziročný rast HDP oproti prvému kvartálu bol zaznamenaný v Španielsku (z 0,8 % na 0,9%), stagnácia bola v Rakúsku (0,8%) a Francúzsku (0,5%), a rast sa spomalil v Belgicku (z 0,6 % na 0,4 %), Lotyšsku (z 1,6%

na 1,3 %) a Litve (z 1,3 % na 0,6%). Na zverejnenie údajov ďalších krajín sa stále čaká, no na základe už teraz zverejnených výsledkov môžeme konštatovať, že väčšina ekonomík krajín eurozóny by mala rásť (sj)

Medziročný rast HDP v stálych cenách



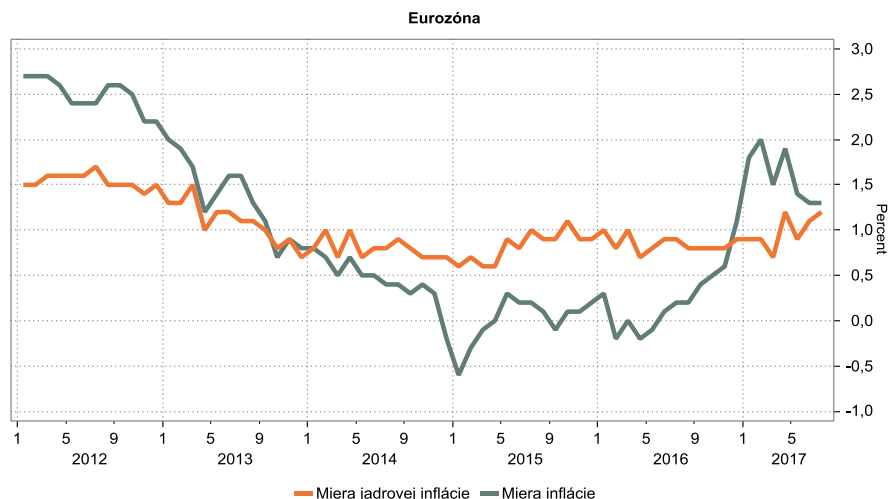
Source: **Macrobond**

Júlová inflácia v eurozóne ostala na úrovni 1,3%

Miera inflácie v eurozóne podľa Eurostatu v júli dosiahla 1,3% a teda rovnakú úroveň ako v predchádzajúcom mesiaci. Ku najvyššiemu rastu cien došlo

v kategórii energií (+2,2%), čo súvisí s miernym kolísaním ceny ropy. Ďalej sa ceny zvyšovali v službách (1,5 %), v segmente potravín, tabaku a alkoholu (1,4 %) a v priemysel-

ných tovaroch (0,5 %). Jadrová inflácia, ktorá nezahŕňa ceny potravín a energií sa zvýšila z 1,1 % na 1,2 %. Tento ukazovateľ inflácie ostáva ešte slabý. ECB zvažuje, či rozšíri program kvantitatívneho uvoľňovania, t. j. program nákupu dlhopisov verejného sektora aj ďalej ako do zatiaľ plánovaného decembra 2017. V rámci programu kvantitatívneho uvoľňovania ECB doposiaľ uskutočnila nákupy vo výške takmer 1,7 bilióna eur, pričom do decembra plánuje uvoľniť ďalších 300 miliárd. Aj to by malo pomôcť inflácii rásť. Inflácia sa stále pohybuje pod 2 % cieľom, a tak je na mieste predpoklad, že uvoľnená monetárna politika bude pokračovať a že ECB zvýšenie úrokovej miery v blízkej budúcnosti neuskutoční. (sj)



Source: **Macrobond**

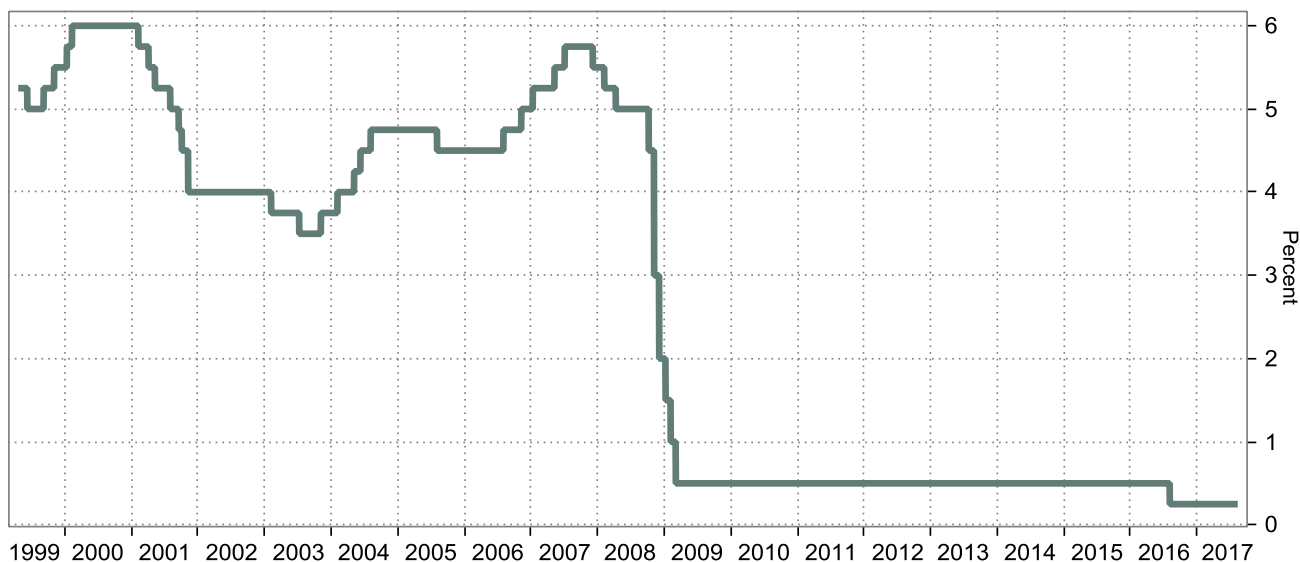
Úrokové sadzby v Spojenom kráľovstve čaká rast

Bank of England oznámila, že úrokové sadzby v Spojenom kráľovstve by sa mohli zvýšiť. Už od augusta minulého roku sa úrokové sadzby držia na úrovni 0,25 %. Dôvodom pre zvýšenie je pokračovanie inflácie, ktorú poháňa Brexit. V júni dosiahla inflácia úroveň 2,6 %, čo presiahlo 2 % cieľ, a Bank of England predpokladá, že by sa mohla v októbri zvýšiť ku 3%. Napriek ras-

tu cien tovarov a služieb bol rast miezd výrazne pod úrovňou inflácie. Priemerná týždenná hrubá mzda vzrástla medziročne v máji o 1,8 % na 503 libier. Neistoty spojené s Brexitom nielenže odradili niektoré firmy od zvyšovania plátov, ale taktiež spôsobili pokles libry, čo zvýšilo náklady na dovoz a v konečnom dôsledku to pocítili spotrebitelia vo forme zvýšených

cien. V najbližších troch rokoch sa predpokladá postupné zvýšenie sadzieb na 0,5 % a neskôr na 0,75 %. Banka tak dala echo domácnostiam a firmám, že požičiavanie za 0,25 % úrok sa čoskoro stane minulosťou. (sj)

Spojené kráľovstvo, kľúčová úroková sadzba Bank of England



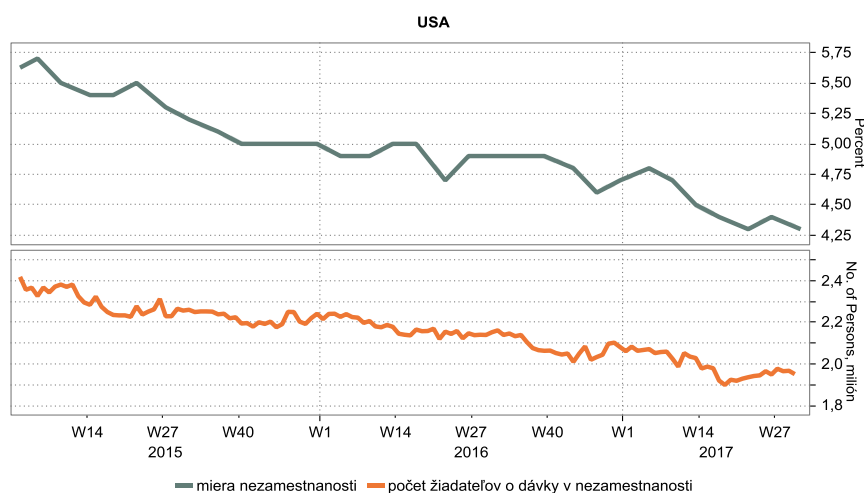
Source: **Macrobond**

Nezamestnanosť USA v júli najnižšie od roku 2000

Miera nezamestnanosti v USA dosiahla v júli hodnotu 4,3 %, čím sa oproti júnu znížila o 0,1 % a medziročne o 0,6 %. Dosiahla sa tak najnižšia úroveň od roku 2000, kedy miera nezamestnanosti bola 3,8 %. Ešte nižšia nezamestnanosť bola dosiahnutá v 50. rokoch 20.

storočia (2,5 %). Miera nezamestnanosti má od roku 2009 klesajúci trend, čiže sa môže dostať až na úroveň z roku 2000 prípadne ešte nižšie. Počet žiadateľov o dávky v nezamestnanosti sa za posledné obdobie nevyvíja veľmi pozitívne a ich trend je naopak – rastúci.

Za prvý augustový týždeň dosiahli dávky v nezamestnanosti hodnotu 1,96 mil. žiadateľov. Najnižšia úroveň roka 2017 bola dosiahnutá v máji s výškou 1,89 mil. žiadateľov, od kedy sa tento počet navyšuje. Čo sa týka počtu novovytvorených pracovných miest, za júl sa ich vytvorilo 209 000, čo je viac ako sa pôvodne očakávalo. Taktiež vzrástla aj priemerná hodinová mzda o 2,5 %, čo je taktiež viac ako boli očakávaná. Nezamestnanosť v USA pozorne sleduje FED, ktorý má okrem cieľa plnej zamestnanosti za cieľ aj infláciu na úrovni 2 %. Aj napriek tomu že pracovný trh v USA sa vyvíja dobrým smerom, inflácia nedosahuje 2 % a posledné mesiace sa znižuje. Očakáva sa preto, že FED úrokové sadzby nebude zvyšovať a ponechá ich na aktuálnej úrovni. (mm)



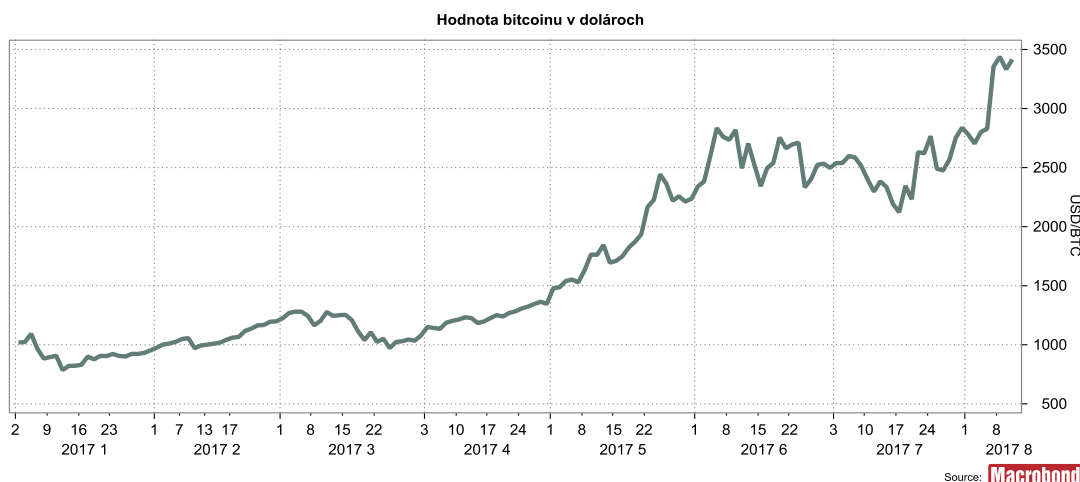
Source: **Macrobond**

Bitcoin s ďalším rastom

Cena bitcoinu prudko rastie po tom, čo došlo k deleniu tejto elektronickej meny. Stalo sa tak v rámci štiepenia 1. augusta 2017, keď sa základná viazaná sieť (ktorá je zdieľanou účtovnou knihou všetkých online transakcií v BTC) rozdelila na dve, čo viedlo k vzniku nového klonu, tzv. „Bitcoin Cash“. Vytvorenie novej elektronickej meny bolo výsledkom nespokojnosti programátorov prevádzkujúcich sieť bitcoin, ktorí nesúhlasili so zlepšovaním technológie, ktorá mala zvýšiť kapacitu spracovania transakcií. Hodnota bitcoinu deň po oddelení mierne poklesla, odvtedy (k 8.8. 2017) však zaznamenáva iba nárast, pričom už dvakrát prekonal vlastné maximum.

V súčasnosti tak bitcoin dosahuje doterajšie maximum s hodnotu 3438,38 USD (8.8. 2017). Hodnota Bitcoin Cash naopak klesá, avšak pomôcť by jej mohol príslub zo strany Coinbase, jednej z hlavných búrz, ktorá vyhlásila, že menu od 1. januára podporí. Štiepenie teda bitcoinu pomohlo, hodnota bitcoinu pritom ešte pred necelým mesiacom bojovala s prudkým poklesom (17.7. 2017 dosahoval hodno-

tu 2121,05 USD) po rozsiahlom výpredaji kybernetických mien, medzi ktorými bola aj digitálna mena ethereum. K výpredajom digitálnych mien došlo pravdepodobne z dôvodu pomerne nízkej likvidity týchto mien a taktiež ich nezrelosti. Tie spôsobujú na trhu s elektronickými menami značné výkyvy. (zt)



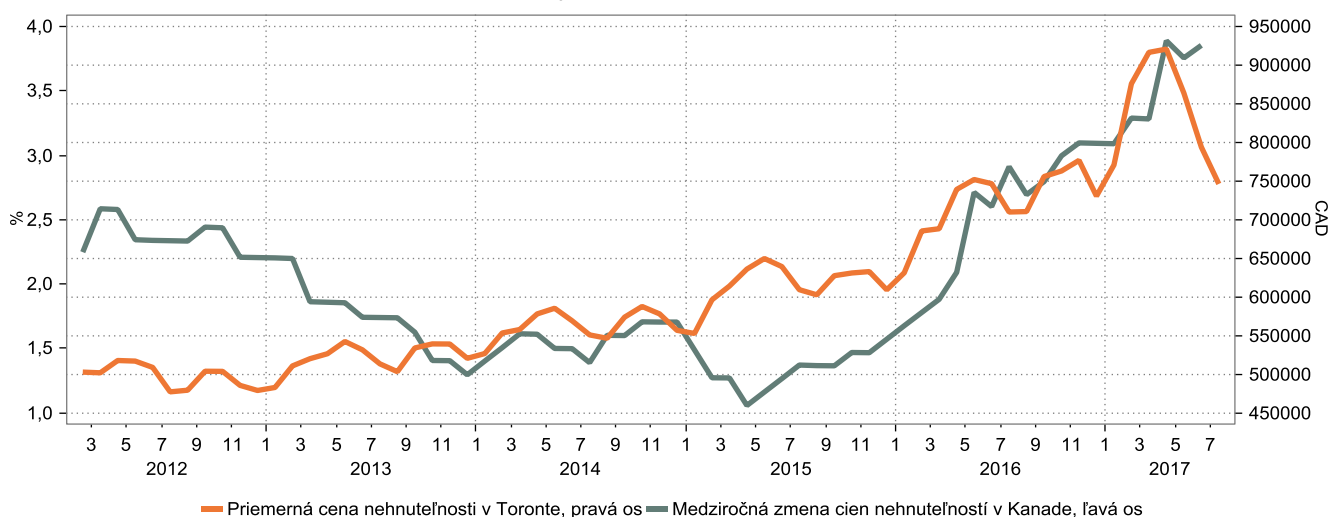
Cenová bublina s nehnuteľnosťami - Toronto

V spojitosti s trhom s nehnuteľnosťami v Kanade sa čím ďalej tým viac skloňuje termín prasknutia cenovej bubliny. Negatívne pohľady na trh s nehnuteľnosťami pravdepodobne spustila kríza na tomto trhu v najväčšom meste Kanady, v Toronte. V samotnom Toronte nastal medziročný pokles predaja obytných priestorov až o 40,7% (júl 2017). V mesiaci marec bol pritom medziročný predaj vyšší o takmer 17%. V mesiaci apríl tak ceny v priemere dosiahli výšku 920 791 CAD, v mesiaci máj klesli na 863 910 CAD, v mesiaci júl zastala priemerná cena už na 746 218 CAD. Inak povedané, priemerná

cena nehnuteľností v rozmedzí mesiacov apríl-júl v Toronte klesla až o 174 573 CAD. Kanadský trh s nehnuteľnosťami tak zostáva v obavách, tieto obavy sa pritom môžu čítať ako neopodstatnené. Kanadský cenový index nehnuteľností totiž dosahoval neustále stúpanie, toto stúpanie sa však javí ako kontinuálne a prirodzené. Mierny, resp. realistický pokles v cene realít, ktorý v mesiaci máj nastal tak bude taktiež skôr odpoveďou na prirodzený rytmus trhu. Ďalší mierny pokles tak možno považovať za prirodzený. Do tohto vývoja sa však zapletajú aj ďalšie okolnosti. Prvou je zvýšenie základ-

nej úrokovej sadzby z 0,5% na 0,75%, ktoré s určitou povedie k poklesu dopytu po realitách. Ďalším dôvodom pre zníženie dopytu sú obavy vyplývajúce zo súčasného krachu realitného trhu v Toronte. Kríza na kanadskom trhu s nehnuteľnosťami by mohla kanadskú ekonomiku výrazne ovplyvniť. Banky totiž poskytli množstvo úverov práve na kúpu nehnuteľností a neschopnosť dlžníkov tieto úvery splácať by mohla vyvolať krízu. Zdá sa, že vývoj na realitnom trhu sa v Kanade bude odvíjať od ďalšej dôvery spotrebiteľov voči tomuto trhu. (zt)

Cenový index nehnuteľností - Kanada



Source: **Macrobond**

Tržby za vlastné výkony na Slovensku

Tržby za vlastné výkony na Slovensku v mesiaci jún medzimesačne vzrástli vo všetkých pozorovaných oblastiach. Pochopiteľne, najväčší nárast bol zaznamenaný v oblasti ubytovania, čo môžeme považovať za výsledok letnej sezóny a zvýšeného turizmu (tržby v oblasti ubytovania medziročne stúpili o 7,7%). S tým súvisí aj rast tržieb činnosti reštaurácií a pohostinstiev, ktorý medzimesačne stúpol o 4,5%. Druhý najvýraznejší medzimesačný nárast zaznamenal veľkoobchod, maloobchod a oprava motorových

vozidiel a motocyklov a to o 5,2%. Čísla nahor potiahol najmä predaj motorových vozidiel, naopak, tržby klesli za opravy a údržbu motorových vozidiel. Čo sa týka veľkoobchodu okrem motorových vozidiel a motocyklov, tržby medzimesačne stúpili o 4%, pričom prosperovali najmä oblasti veľkoobchodu so strojmi, zariadeniami a príslušenstvom (22,2%), veľkoobchodu s potravinami, nápojmi a tabakom (17,3%), predaja tovaru pre domácnosť (15,3%). Tržby medzimesačne výrazne klesli vo veľko-

obchode s poľnohospodárskymi surovinami a živými zvieratami a to až o 65%. Časť poklesu tržieb možno pripísať sezónnemu zníženiu cien poľnohospodárskych produktov, ako aj vyššie percento produkcie plodín domácnosťami. Tržby vo sfére maloobchodu medzimesačne stúpili o 2,7%. Darilo sa najmä tržbám v stánkoch a na trhoch, ktoré sa zvýšili o 3,1%, čo je odrazom veľkého množstva miestnych sezónnych produktov o ktoré majú spotrebiteľia záujem. (zt)

AKTUÁLNY VÝVOJ NA TRHOCH

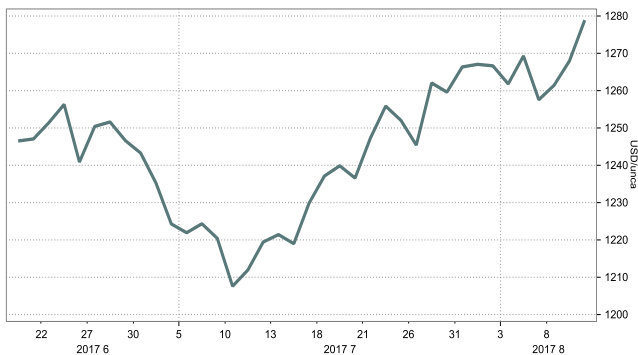
EUR/USD



EUR/CZK



ZLATO



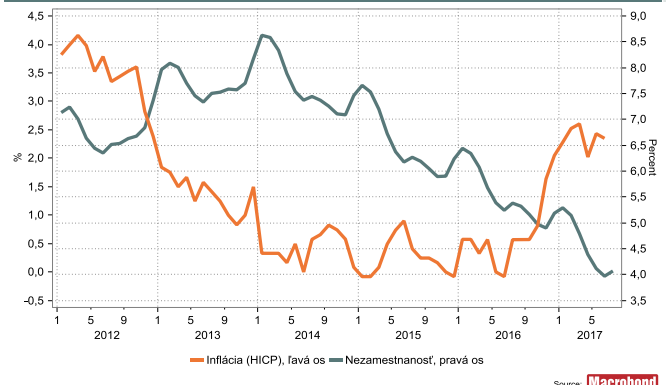
ROPA



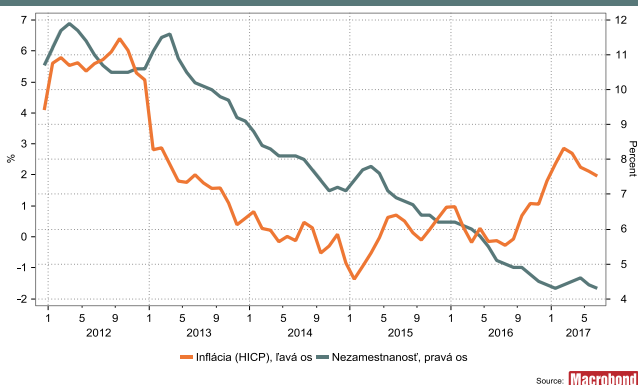
SLOVENSKO



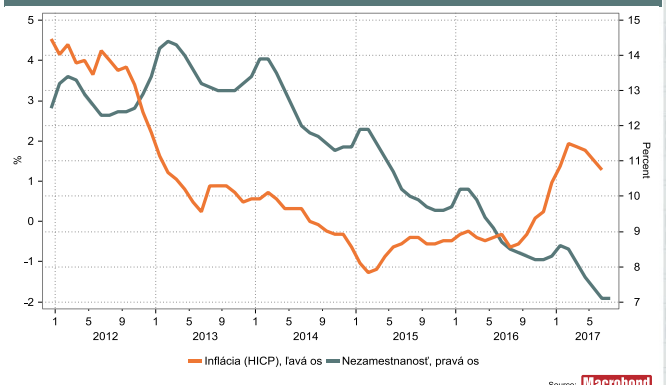
ČESKÁ REPUBLIKA



MAĎARSKO



POL'SKO



SPRÁVY Z FINANČNÝCH TRHOV

- Slovenská firma Sygic sa stala prvým tvorcom mobilnej aplikácie, ktorá sa dokáže prepojiť s modelmi automobilky Ford. Dokáže tak preniesť navigáciu z telefónu priamo na dotykovú obrazovku automobilu. Aplikácia nebude priamo predinštalovaná, Ford ju však bude propagovať, aby si ju zákazníci stiahli. Sygic Car Navigation používa v súčasnosti viac ako 150 miliónov používateľov po celom svete.
- Chemické giganty Dow Chemical a Dupont plánujú zlúčenie. Spoločnosti už získali potrebné povolenia od úradov a k zlúčeniu by malo dôjsť už do konca augusta. V danom sektore sa tak stanú burzovou jednotkou s hodnotou dosahujúcou viac ako 150 miliárd USD. Názov nového koncernu bude DowDupont a po fúzii sa rozdelí do troch podnikov
- Startup vyvíjajúci aplikáciu Convoy v súčasnosti získal od investorov 52 miliónov eur. Jedným z nich bola aj investičná spoločnosť Billa Gatesa, či spoločnosť YCombinator. V roku 2015 do projektu investoval aj Jeff Bezos zo spoločnosti Amazon. Aplikácia by má fungovať na princípe Uberu, avšak pre nákladné vozidlá. Vodiči kamiónov boli pre získanie práce doteraz nútení byť zamestnancami konkrétnej firmy, prípadne sa obrátiť na sprostredkovateľov. Výhodou by mal byť aj jednoduchší prístup spotrebiteľov k tejto forme dopravy. Aplikácia by preto mala priniesť inováciu v rámci nákladnej dopravy.

Tento dokument je publikovaný pre spoločnosti skupiny BENCONT , a môže byť reprodukováný a ďalej šírený len s jej písomným súhlasom. Informácie v tomto dokumente boli získané z externých zdrojov, ktoré boli spoločnosťou považované za spoľahlivé.

Matúš Jančura

Hlavný analytik, Bencont INVESTMENTS
jancura@bencont.sk

Jozef Prozbík

Analytik, Bencont INVESTMENTS
prozbik@bencont.sk

Analytici:

Nebesník Martin, Bruchánik Rudolf
Medvecová Miroslava
Repa Matúš, Jánošíková Slávka
Tirpáková Zuzana

Vajnorská 100/A
831 04 Bratislava
www.bencont.sk



BENCONT INVESTMENTS



BENCONT GROUP



BENCONT DEVELOPMENT