

**Krystyna Mitreęga-Niestrój**

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

# **SKUTKI ŚWIATOWEGO KRYZYSU FINANSOWEGO W SFERZE REALNEJ – UJĘCIE MIĘDZYNARODOWE\***

## **Wprowadzenie**

Globalny kryzys finansowy, który pojawił się we wrześniu 2008 roku, bardzo szybko przestał być jedynie problemem rynków i instytucji finansowych i zagroził również światowej gospodarce. Transmisja kryzysu ze sfery finansowej do sfery realnej przebiegała różnymi kanałami, a proces ten cechował się złożonością oraz występowaniem efektów zwrotnych. Kryzys dotknął szczególnie sektora bankowego, kluczowego dla funkcjonowania sfery realnej w skali pojedynczego kraju, jak i w skali międzynarodowej, dlatego też kryzys miał silne negatywne następstwa dla przedsiębiorstw i gospodarstw domowych.

Kryzys pokazał, jak silne są powiązania między sferą finansową i realną, z jaką łatwością przenoszą się negatywne zjawiska między tymi sferami, ale również to, jak bardzo mocno współczesna gospodarka światowa jest uzależniona od sytuacji w międzynarodowym systemie finansowym. Ostatni kryzys dowiódł, że w warunkach m.in. wolności i autonomiczności przepływów kapitału to sfera finansowa decyduje o sytuacji w sferze realnej, a nie na odwrót. Jednocześnie sfera finansowa działa coraz powszechniej „w oderwaniu” od sytuacji gospodarczej (zjawisko finansjalizacji). W przypadku sfery realnej kryzys dowiódł natomiast m.in. rosnącej roli rynku globalnego oraz mobilności popytu w ujęciu międzynarodowym.

---

\* Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2010-2012 jako projekt badawczy własny pt. „Oddziaływanie światowego kryzysu finansowego na sferę realną gospodarki na przykładzie zmian sytuacji finansowej śląskich przedsiębiorstw” (Umowa nr 2569/B/H03/2010/39).

Skutki kryzysu finansowego dla sfery realnej są dotkliwe i rznorodne, a ich analiza wydaje się istotna w perspektywie przyszłego rozwoju sytuacji w światowej gospodarce, szczególnie w warunkach dużej niestabilności między-narodowego systemu finansowego.

Celem opracowania jest ukazanie następstw kryzysu finansowego w sferze realnej, a w szczególności w sektorze przedsiębiorstw, w uęciu międzynarodowym. Ze względu na ograniczoną objetoc opracowania i dużą zoonoc analizowanych zjawisk, pokazane zostaną wybrane skutki, z uwzględnieniem konsekwencji m.in. dla wiatowego handlu, produkcji, inwestycji, zatrudnienia. Przedstawiony zostanie również rozwój sytuacji w branży samochodowej, która była jedną z branż najsilniej dotkntych przez wiatowy kryzys. W opracowaniu zostanie zastosowana metoda analizy porównawczo-opisowej.

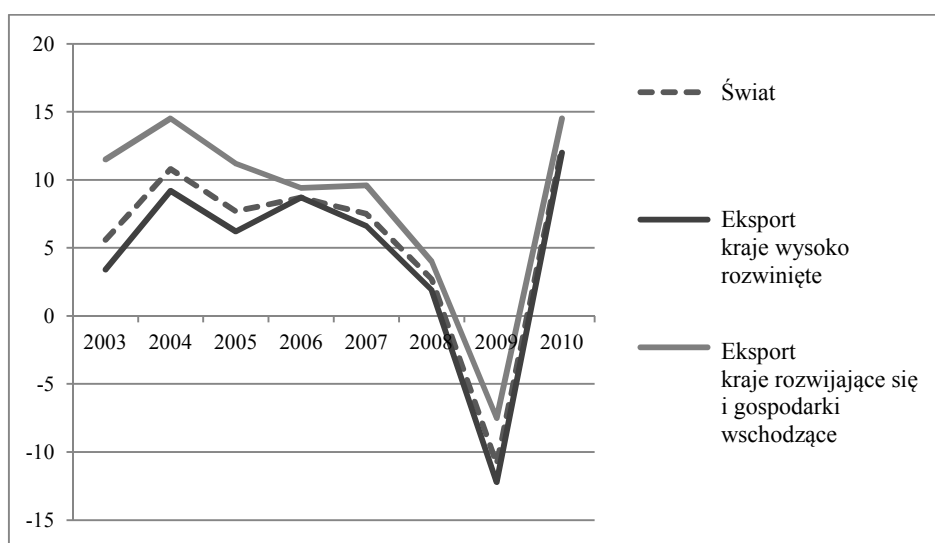
## 1. Następstwa kryzysu w handlu wiatowym

Na skutek rozprzestrzeniania się wiatowego kryzysu finansowego, bardzo szybko da si zauważyć spadek aktywności gospodarczej w skali między-narodowej. W konsekwencji w I kw. 2009 roku gospodarka wiatowa pogrążyła się w recesji<sup>1</sup>. Miało to związek z dwoma podstawowymi zjawiskami: spadkiem wiatowego popytu, przez niektórych ekonomistów określanego jako szok popytowy, oraz ograniczeniami w dostępie do krótkoterminowego finansowania. Trzeba nadmienić, że kryzys objal przede wszystkim kraje wysoko rozwinięte, a własnie USA i UE mają ponad 50% udział w światowym popycie. Ujawniło się to w silnym spadku międzynarodowej wymiany towarowej oraz produkcji od IV kw. 2008 roku<sup>2</sup>.

Zmniejszenie obrotów handlowych w skali międzynarodowej miało nie-spotykany dotąd zasięg i tempo. Pomiędzy wrześniem 2008 a lutym 2009 roku wymiana towarowa na świecie zmniejszyła się o prawie 17%. Na początku 2009 roku spadek wartości eksportu o ponad 5% w uęciu kwartalnym wystpil w ponad 90% państw, a dla prawie 15% państw by to spadek o ponad 20%. W 2009 roku według danych Banku wiatowego, wartoc wiatowego eksportu obniżyła się o prawie 11% (rys. 1).

<sup>1</sup> Dla przykładu, w przypadku państw grupy G7 spadek PKB (liczony rok do roku) w II kwartale 2009 roku: w czterech z nich przekroczy 5%, signal 6% (Niemcy, Włochy) a nawet 7% (Japonia).

<sup>2</sup> Oznaki spowolnienia zanotowano np. w UE już na przełomie 2007/2008, a od maja 2008 nastepowa jeszcze niewielki, ale już spadek produkcji przemysłowej.



Rys. 1. Obroty w handlu światowym oraz wielkość eksportu w krajach wysokorozwiniętych i rozwijających się oraz wschodzących w latach 2003-2010 (procentowa zmiana roczna)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie World Economic Outlook. Tensions from the Two-Speed Recovery Unemployment, Commodities, and Capital Flows. April 2011. International Monetary Fund, Washington 2011, s. 197.

Co ciekawe, załamanie handlu światowego było silniejsze niż wynikałoby to ze zmniejszenia popytu końcowego. Należy nadmienić, że ograniczenie tego popytu w trakcie kryzysu miało charakter asymetryczny dla różnych sektorów – znacznie silniej dotyczyło dóbr trwałego użytku niż towarów nietrwałych i usług<sup>3</sup>. Ponadto kryzys, który istotnie ograniczył aktywność w sektorze przetwórstwa przemysłowego, zmniejszył wymianę handlową w zakresie dóbr zaopatrzeniowych, które są intensywnie absorbowane przez ten sektor. W warunkach kryzysu przedsiębiorstwa istotnie ograniczały swoje zapasy oraz zmniejszały zaangażowanie w dobra inwestycyjne oraz dążyły do oszczędności w globalnym łańcuchu dostaw.

Okazuje się zatem, że negatywne efekty kryzysu wystąpiły przede wszystkim w obrocie towarowym w segmencie dóbr zaopatrzeniowych i inwestycyjnych, natomiast w mniejszym stopniu w przypadku dóbr konsumpcyjnych<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Dla przykładu – spadek popytu końcowego w trakcie kryzysu na dobra trwałego użytku wyniósł w USA 30% i w krajach UE 20%, natomiast na tę drugą grupę towarów i usług odpowiednio – 1% i 3%.

<sup>4</sup> World Economic Outlook. Tensions from the Two-Speed Recovery Unemployment, Commodities, and Capital Flows. April 2011. International Monetary Fund, Washington 2011, s. 129 oraz Raport roczny 2009. Europejski Bank Centralny, Frankfurt nad Menem 2010, s. 27.

Ilustracją silnych perturbacji w handlu światowym w okresie kryzysu może być sytuacja w portach morskich. Na przełomie 2008/2009 transport kontenerowy drogą morską między Europą, USA i Azją był bardzo ograniczony. Pomimo że stawki oferowane przez morskich spedytatorów spadły praktycznie do zera, kontenerowce np. w Singapurze były zmuszone do pozostawiania w porcie<sup>5</sup>.

Za problemy w handlu światowym w okresie kryzysu powszechnie zwykło się obwiniać ograniczenia w dostępie do finansowania wymiany handlowej. Jednak badania przeprowadzone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy nie potwierdzają tej tezy. Okazuje się bowiem, że wprawdzie wartość tego finansowania spadła podczas kryzysu, to jednak spadek ten był słabszy niż w przypadku handlu zagranicznego<sup>6</sup>. W czasie kryzysu zwiększyły się oczywiście koszty tego finansowania (choć trzeba zauważyć, że przed kryzysem były one niskie), jednak podwyżki nie odbiegały od zmian w cenach innych produktów bankowych w tamtym czasie; było również wiele banków, które nie podwyższyły kosztów tego finansowania. Co więcej, z badania MFW wynika, że wiele banków okazywało gotowość wspierania swoich klientów w dostępie do finansowania transakcji w handlu zagranicznym w trakcie kryzysu. Należy również zwrócić uwagę, że zwiększenie awersji do ryzyka wśród podmiotów ze sfery realnej skłaniało je do szerszego wykorzystywania bankowych instrumentów wspierania handlu zagranicznego (takich jak np. akredytywa dokumentowa, ubezpieczenia w eksporcie) niż typowych metod rozliczeń stosowanych powszechnie między eksporterami i importerami (jak kredyt kupiecki czy zapłata z góry)<sup>7</sup>.

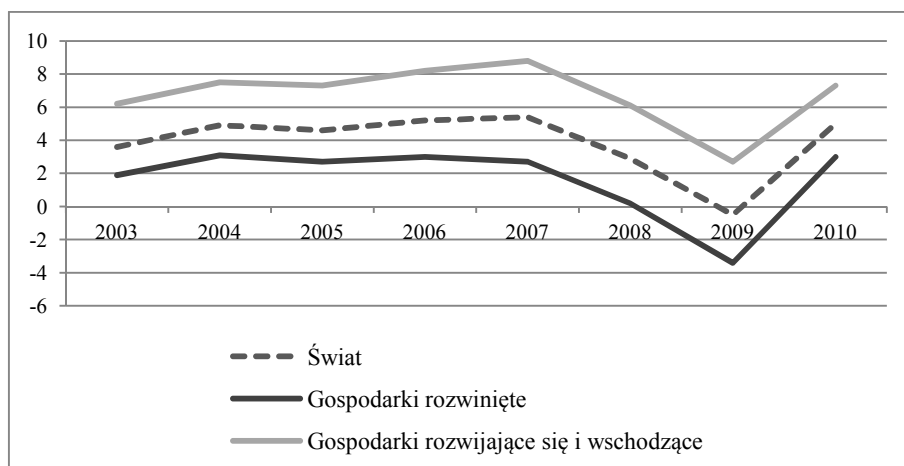
## 2. Produkcja i inwestycje w okresie kryzysu

Spadek wymiany handlowej był znacząco większy niż spadek światowej produkcji, która w konsekwencji kryzysu w 2009 roku w krajach rozwiniętych obniżyła się o 3,4%, w tym najsilniejszy spadek odnotowała Japonia o 6,3%, strefa euro o 4,1% i USA o 2,6%. Spadek produkcji w skali świata wyniósł tylko 0,5% (rys. 2), głównie ze względu na wzrost gospodarek azjatyckich (zwłaszcza Chin i Indii).

<sup>5</sup> Można w tym miejscu nadmienić, że kryzys odbił się również negatywnie na drogowym i kolejowym transporcie towarów. Dla przykładu w całej Unii Europejskiej transport drogowy towarów zmniejszył się w 2009 roku o 10% (po spadku o 2% w 2008), natomiast transport kolejowy towarów obniżył się o 17% w 2009 roku, po spadku o 2% rok wcześniej. [http://www.podatki.biz/artykuly/16\\_13550.htm](http://www.podatki.biz/artykuly/16_13550.htm) (04.08.2011) oraz A. Evans-Pritchard: Shipping Rates Hit Zero as Trade Sinks. <http://www.telegraph.co.uk/finance/4229198/Shipping-rates-hit-zero-as-trade-sinks.html>

<sup>6</sup> Dla przykładu, w okresie IV kw. 2007-IV kw. 2008 spadek wartości eksportu towarów był równy 10,3%, a finansowania 1,9%, natomiast w okresie IV kw. 2008-II kw. 2009, odpowiednio 14,7% i 7,5%.

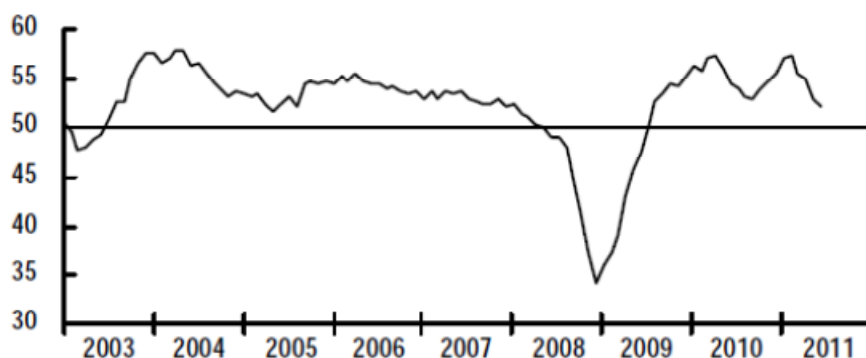
<sup>7</sup> I. Asmundson, T. Dorsey, A. Khachatryan, I. Nicolcea, M. Saito: Trade and Trade Finance in the 2008-2009 Financial Crisis. IMF Working Paper, WP/11/16, January 2011.



Rys. 2. Wielkość światowej produkcji w latach 2003-2010 (procentowa zmiana roczna)

Źródło: Ibid., s. 181.

Trudna sytuacja w światowej gospodarce znalazła swoje odzwierciedlenie również w wielkościach indeksu PMI (Purchasing Managers Index), który jest ważnym wskaźnikiem sytuacji gospodarczej danego kraju, regionu lub świata (rys. 3)<sup>8</sup>.



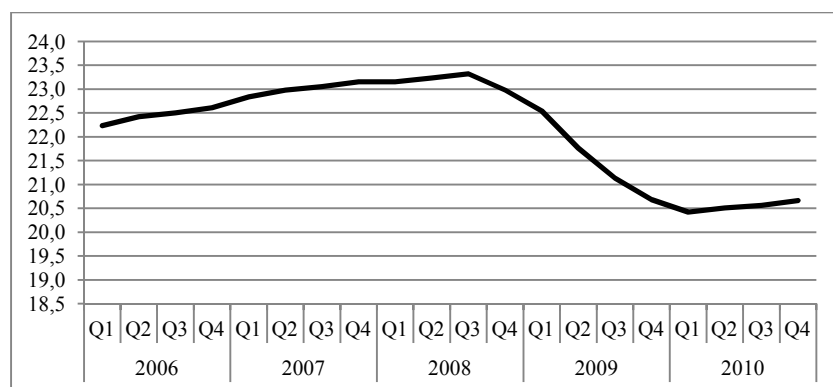
Rys. 3. Globalny wskaźnik PMI według JP Morgan w latach 2003-2011

Źródło: JPMorgan Global Manufacturing PMI, Produced by JPMorgan and Markit in Association with ISM and IFPSM, 1 July 2011. <http://www.markiteconomics.com/MarkitFiles/Pages/ViewPressRelease.aspx?ID=8238>.

<sup>8</sup> Indeks PMI (Purchasing Managers Index) został opracowany przez Institute for Supply Management i jest obliczany na podstawie anonimowych ankiet przeprowadzanych wśród menadżerów logistyki w przedsiębiorstwach produkcyjnych, zawierających pytania dotyczące: nowych zamówień, portfela zamówień, nowych zamówień eksportowych, importu, produkcji, dostaw, zapasów, zapasów dla klientów, zatrudnienia, cen. Wartość wskaźnika może się wahać w przedziale od 0 do 100, jednak wskaźnik niższy niż 50 oznacza problemy gospodarcze. Zob. R. Anam: Wskaźniki gospodarcze a kryzys. <http://www.egospodarka.pl/39245,Wskazniki-gospodarcze-a-kryzys,2,39,1.html> (05.07.2011).

W grudniu 2008 roku globalny PMI osiągnął najniższy notowany dotąd poziom 33,2<sup>9</sup>, a zauważyć należy, że wskaźnik poniżej 40 jest już oznaką poważnego kryzysu, wiążącym się z istotnym ryzykiem utraty płynności przez kontrahentów<sup>10</sup>.

Kolejnym negatywnym następstwem kryzysu w sferze realnej było ograniczenie przez przedsiębiorstwa wydatków inwestycyjnych, zarówno w przypadku inwestycji w środki trwałe, jak i zapasy. Załamanie popytu, niepewność co do sytuacji gospodarki światowej w przyszłości, niskie wykorzystanie mocy produkcyjnych, zmniejszenie marży zysku, jak również na początku kryzysu zastrzeżone warunki finansowania działalności – to najważniejsze wśród przyczyn spowolnienia inwestycji przedsiębiorstw. Dla przykładu, w Eurosystemie inwestycje w środki trwałe zmniejszyły się w 2009 roku w porównaniu z rokiem poprzednim o ok. 14%. Analizując natomiast stopę inwestycji w krajach strefy euro (rys. 4), należy zauważyć, że tendencja spadkowa zapoczątkowana w IV kw. 2008 roku, zakończyła się dopiero w drugiej połowie 2010. Wynikało to m.in. z trwającej w przedsiębiorstwach restrukturyzacji bilansów i powolnego wzrostu wykorzystania mocy produkcyjnych, jak również faktu, że odbudowa skłonności przedsiębiorców do inwestowania jest zwykle niełatwa i długotrwała<sup>11</sup>.



Rys. 4. Stopa inwestycji w krajach strefy euro w latach 2006-2010 (oparta na skumulowanych czterech sumach kwartalnych)

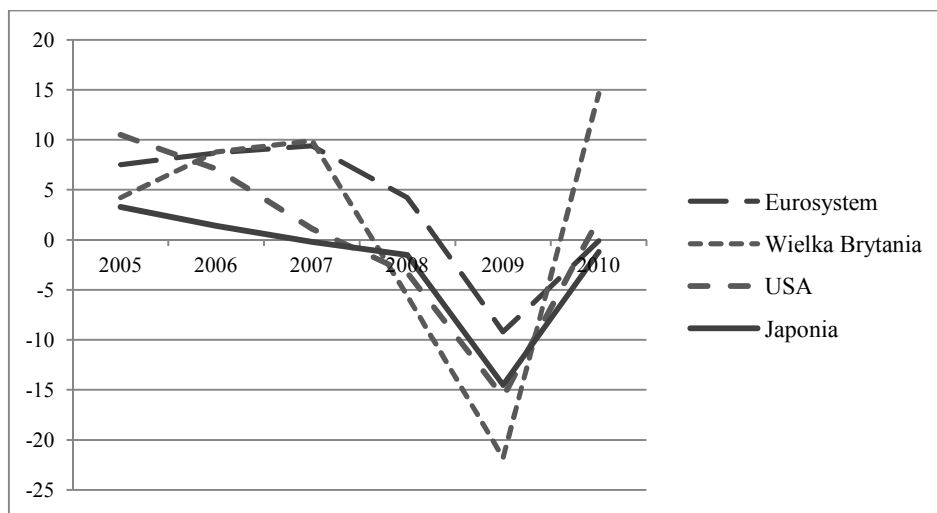
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

<sup>9</sup> Global Manufacturing PMI Hit New Low in December. JPMorgan Global Manufacturing PMI, Produced by JPMorgan and Markit Economics in Association with ISM and IFPSM, 2 January 2009.

<sup>10</sup> Należy podkreślić, że istotność indeksu PMI wynika z ocen dokonywanych przez menedżerów logistyki, a zatem przez osoby bardzo dobrze orientujące się w sytuacji w sferze realnej, a nie przez analityków finansowych.

<sup>11</sup> Raport roczny 2010. Europejski Bank Centralny, Frankfurt nad Menem 2011, s. 71 oraz Wpływ kryzysu na globalnym rynku finansowym na PKB i produkcję przemysłową Unii Europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w polskim przemyśle przetwórczym. Ministerstwo Gospodarki, Departament Analiz i Prognoz, Warszawa 2009, s. 6.

Sytuacja w strefie euro przedstawiała się nieco lepiej w okresie kryzysu, jeżeli chodzi o nakłady brutto na środki trwałe w przedsiębiorstwach, w których na całym świecie nastąpiły szczególnie głębokie i negatywne zmiany (rys. 5). Silny spadek tych nakładów miał miejsce w np. Wielkiej Brytanii.



Rys. 5. Nakłady brutto na środki trwałe w Eurosystemie, Wielkiej Brytanii, USA i Japonii w latach 2005-2010 (zmiana procentowa w stosunku do poprzedniego okresu, korygowana sezonowo)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://imfstatext.imf.org>

Warty podkreślenia jest fakt, że kryzys w mniejszym stopniu odbił się na nakładach na badania i rozwój w przedsiębiorstwach, chociaż sytuacja kształtowała się różnie w zależności od branży oraz kraju. Wśród branż szczególnie dotkniętych w tym obszarze była branża samochodowa i IT, natomiast nakłady na B&R wzrosły w branży farmaceutycznej. W krajach UE inwestycje firm w B&R uległy obniżeniu w mniejszym stopniu niż w USA odpowiednio  $-2,6\%$  i  $-5,1\%$ , mimo że przedsiębiorstwa w obu krajach odnotowały podobny spadek sprzedaży (na poziomie  $10\%$ )<sup>12</sup>. W takich krajach natomiast jak np. Chiny, Indie i Korea wydatki na badania i rozwój podczas kryzysu wzrosły odpowiednio o  $40\%$ ,  $27,3\%$  i  $9,1\%$ <sup>13</sup>. Należy zauważyć, że szczególnie w krajach azjatyckich inwestycje w B&R i wydatki na szkolenia pracowników były „instrumentem” walki z kryzysem gospodarczym.

<sup>12</sup> Interesujący przypadek stanowią przedsiębiorstwa w Japonii, które pomimo podobnych spadków sprzedaży jak w UE i USA oraz dramatycznego obniżenia zysków (o  $88,2\%$ ) utrzymały wydatki na B&R na niezmiennym poziomie.

<sup>13</sup> Innovation Union Competitiveness Report 2011. Analysis Part I: Investment and Performance in R&D – Investing in the Future. European Commission, Research&Innovation, 2011, s. 69 i 72.

Globalny kryzys finansowy i gospodarczy miał negatywne konsekwencje dla planów oraz decyzji inwestycyjnych korporacji transnarodowych, powodując obniżenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych w skali międzynarodowej. Szczególnie na początku 2009 roku, w warunkach dużej niepewności, korporacje starały się zmniejszać koszty i ograniczać swoje plany inwestycyjne, aby stać się bardziej odporne na ewentualne dalsze pogarszanie się sytuacji w gospodarce światowej. Po spadku w 2008 roku o 16,5% do 1,77 bln USD z 2,11 bln USD w rekordowym 2007 napływ FDI w ujęciu globalnym obniżył się o prawie 40% do 1,06 bln USD w 2009 roku. Spadek ten był większy w przypadku krajów rozwiniętych o prawie 44% niż w przypadku krajów z grupy rynków wschodzących – ponad 35% (w tej grupie krajów największy spadek odnotowano w krajach Europy Wschodniej prawie 48%, a najmniejszy w Azji prawie 34%).

Jednym z najbardziej groźnych skutków ostatniego kryzysu był wzrost bezrobocia, które w wielu państwach na świecie, a szczególnie w wysoko rozwiniętych, osiągnęło niebezpiecznie wysokie poziomy, które mogą zagrażać poważnymi negatywnymi społecznymi konsekwencjami. Światowa Organizacja Pracy szacuje, że kryzys spowodował wzrost liczby bezrobotnych o 30 mln od 2007 roku, a na świecie ponad 210 mln osób jest bezrobotnych<sup>14</sup>. Przedsiębiorstwom istotnie dotkniętym światowym kryzysem finansowym i ekonomicznym trudno było uniknąć redukcji kosztów pracy, które niestety wiązały się ze zwalnianiem pracowników. Firmy stosowały oczywiście również inne sposoby ograniczania kosztów pracy jak np. obniżki płac, skracanie dnia lub tygodnia pracy. Jeżeli chodzi o płace, to według danych ONZ wzrost średniej miesięcznej płacy na świecie obniżył się z 2,8% w 2007 roku do 1,5% rok później i 1,6% w 2009<sup>15</sup>.

### **3. Globalny kryzys finansowy i gospodarczy a branża motoryzacyjna**

Wśród najsilniej dotkniętych przez kryzys była branża samochodowa. Trzeba na wstępie zauważyć, że branża ta jest jedną z kluczowych dla światowej

<sup>14</sup> Dla przykładu w USA stopa bezrobocia okazała się najwyższa od 25 lat. Zob. World Economic Outlook: Recovery, Risk, and Rebalancing, International Monetary Fund. Washington, October 2010, s. 4.

<sup>15</sup> Global Wage Report 2010/11. Wage Policies in Times of Crisis. International Labour Office, Geneva 2010.



gospodarki, zatrudniającą ok. 5% światowej siły roboczej, z całkowitym obrotem większym niż np. PKB Francji<sup>16</sup>.

Skutki kryzysu finansowego i gospodarczego w branży samochodowej ujawniły się bardzo szybko i silnie. Analizując następstwa kryzysu finansowego w tej branży trzeba rozpatrywać następujące elementy: pojawienie się strat u producentów pojazdów w krótkim okresie, długoterminowy spadek udziału w rynku (dotyczyło to np. General Motors i Chryslera), rozwój nowych rynków w Azji (zwłaszcza w Chinach, gdzie w 2007 roku produkcja pojazdów<sup>17</sup> osiągnęła prawie 9 mln sztuk) oraz Indiach, wzrost produkcji w innych krajach Azji oraz w Afryce, jak również nasilenie procesu fuzji i przejęć.

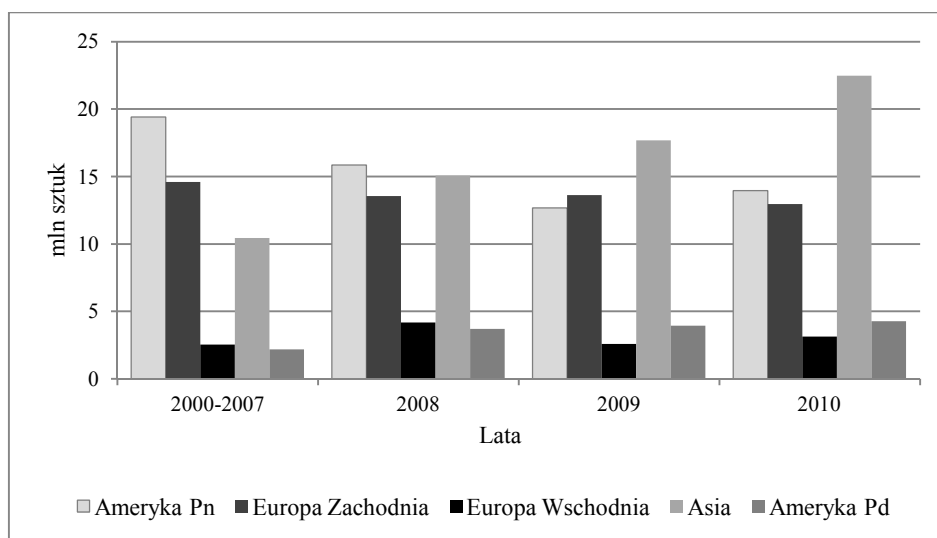
Analizując w szczególności problemy krótkoterminowe to najważniejszym z nich w okresie kryzysu było nagłe i bardzo duże załamanie sprzedaży. W branży, którą cechują wysokie koszty stałe miało to dramatyczne skutki. Wielu producentów samochodów na świecie odnotowało dwucyfrowy spadek sprzedaży (w latach 2008-2009 sprzedaż obniżyła się w przypadku Toyoty o 28%, General Motors o 25%, Forda o 10,9%, BMW o 10,3%). Jak wynika z rys. 6, spadek sprzedaży aut dotknął w latach 2008-2009 szczególnie Amerykę Północną, w 2008 roku – Europę Zachodnią, a w 2009 Europę Wschodnią, natomiast rynki w Azji i Ameryce Południowej odnotowały wzrost sprzedaży w czasie kryzysu. Biorąc pod uwagę państwa OECD w okresie wrzesień 2008-styczeń 2009 sprzedaż obniżyła o 20%. Nie wszystkie segmenty rynku odczuły taki sam spadek sprzedaży, gdyż sprzedaż samochodów małych i tańszych obniżyła się w mniejszym stopniu, głównie dlatego, że klienci byli bardziej skłonni kupować takie auta w okresie kryzysu.

Przyczynami silnego spadku sprzedaży były: na poziomie makro – zjawisko zapaści kredytowej (credit crunch) i recesja gospodarcza w skali międzynarodowej, a na poziomie mikro – odkładanie na przyszłość zakupów nowych samochodów przez konsumentów. Trzeba również zauważyć, że okres przed kryzysem charakteryzowała znacząca sprzedaż samochodów, m.in. z uwagi na dostępność niskooprocentowanych kredytów – tym bardziej jej spadek był znaczący wraz z kryzysem.

---

<sup>16</sup> Innymi ważnymi cechami tej branży są: wysoka kapitałochłonność, wysoki współczynnik wielkości kapitału rzeczowego przypadająca na zatrudnionego, jak również znaczny udział produkcji przeznaczanej na eksport. Ponadto aktywność w tej branży przebiega zgodnie z ogólnym cyklem koniunkturalnym i jest silnie uzależniona od dostępności finansowania zewnętrznego, głównie kredytów bankowych.

<sup>17</sup> Chodzi tu zarówno o samochody osobowe, użytkowe, ciężarówki i autobusy.



Rys. 6. Sprzedaż samochodów na świecie w latach 2000-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: C. Gomes: Global Auto Report. Scotia Economics, Global Economic Research, July 28, 2011.

Cechą branży samochodowej jest silne uzależnienie od kredytów bankowych i to zarówno w finansowaniu działalności operacyjnej producentów, jak i zakupów aut przez klientów. Dlatego też utrudnienia w dostępie do kredytu w okresie kryzysu silnie negatywnie oddziaływały na sytuację tej branży. Szacunki ekonometryczne wskazują, że problemy z kredytowaniem odpowiadają w więcej niż 80% za załamanie sprzedaży samochodów w USA i Kanadzie.

Spadek sprzedaży pociągnął za sobą silne spadki produkcji w wielu krajach świata. Według Międzynarodowej Organizacji Producentów Pojazdów Samochodowych (OICA), produkcja samochodów osobowych na świecie obniżyła się w 2009 roku o 9,6% w stosunku do roku poprzedniego. Największe spadki produkcji samochodów osobowych odnotowano m.in. w następujących krajach: Austria o 55%, Szwecja – 49%, Wielka Brytania – 30,9%, Rosja – 59,5%, USA – 40,5%, Japonia – 30,9%, Australia – 34,1%. W tym samym okresie jednak produkcja w Chinach zwiększyła się o 54,1%, a w Indiach o 17,3%<sup>18</sup>. Problemy w produkcji w okresie kryzysu związane były m.in. z problemami z płynnością, koniecznością restrukturyzacji związaną z nadmiarem mocy produkcyjnych oraz zwalnianiem pracowników (zwłaszcza sezonowych), jak również cięciami w wydatkach na R&D.

<sup>18</sup> <http://oica.net/wp-content/uploads/cars-2008-2009-2.pdf>

Problemy producentów samochodów (liczba samochodów zgromadzonych w zapasach sięgnęła w okresie kryzysu 2,5 mln sztuk w Europie i 4 mln sztuk w USA) spowodowały trudności u ich dostawców<sup>19</sup>. Zmniejszenie sprzedaży samochodów w skali międzynarodowej spowodowało spadek przychodów dostawców w przedziale 20%-40%. Podobnie jak producenci odczuli oni również problemy w dostępie do finansowania bankowego. Dotknął ich również problem przedłużonych okresów kredytów kupieckich (powyżej 90 dni).

Bardzo ważnym skutkiem kryzysu jest fakt, że ukazał on słabości branży samochodowej w skali międzynarodowej, m.in. w USA okazało się, że branża ta nie jest wolna od głębokich i długookresowych problemów wśród producentów pojazdów. W następstwie kryzysu niezbędne okazują się zatem zdaniem specjalistów daleko idące zmiany w produktach, w procesie produkcyjnym oraz relacjach między producentami samochodów a otoczeniem<sup>20</sup>. Kryzys finansowy i ekonomiczny w branży samochodowej okazał się więc okolicznością przyspieszającą i tak niezbędne zmiany.

## Zakończenie

Ostatni kryzys finansowy z całą surowością unaoczniał, że sfera finansowa i sfera realna nie są „odległymi światami” i błędy popełniane w jednej z nich mogą zagrozić funkcjonowaniu drugiej. Finansiści powinni zatem pamiętać, że konsekwencje ich niewłaściwych decyzji nie będą tylko ograniczone do instytucji czy rynków finansowych, ale mogą istotnie wpłynąć na funkcjonowanie przedsiębiorstw i sytuację gospodarstw domowych. Kryzys ujawnił również słabości i błędy w działaniach wielu podmiotów zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego w krajach wysoko rozwiniętych (np. w Eurosystemie). Pozytywnym aspektem kryzysu był natomiast z pewnością fakt, że stworzył on (albo wymusił) wprowadzenie zmian, na które np. przedsiębiorstwa nie zdecydowałyby się w „normalnych” warunkach.

Analiza następstw kryzysu m.in. dla światowego handlu, produkcji, inwestycji, zatrudnienia może wskazywać, że sfera realna bardzo szybko wydobyla się z zapaści 2009 roku. Jednak z obecnej perspektywy (połowa 2011) niełatwo ocenić, czy recesja miała kształt litery „V” czy też w gospodarce światowej na-

<sup>19</sup> Warto nadmienić, że np. w Europie dostawcy branży samochodowej osiągają roczne obroty ok. 500 mld EUR, zatrudniają 5 mln pracowników, a ich wydatki na R&D wynoszą 12 mld EUR.

<sup>20</sup> Automotive Industry: Trends and Reflections. International Labour Office, Geneva 2010 oraz D. Haugh, A. Mourougane, O. Chatal: The Automobile Industry in and Beyond the Crisis. OECD Economics Department Working Papers, No. 745, OECD Publishing. 2010. <http://dx.doi.org/10.1787/5kmmp8wg6cmq-en> (06.08.2011).

leży spodziewać się w ciągu najbliższego roku kolejnego kryzysu (litera „W”). Głównym bowiem zagrożeniem pozostają niestabilne rynki finansowe i nadal osłabione instytucje finansowe. Kryzys jest tym bardziej możliwy, gdy przestaną oddziaływać pozytywne efekty rządowych pakietów stymulacyjnych, a sytuacja wielu zadłużonych państw nie ulegnie poprawie. Stabilność międzynarodowego systemu finansowego jest zatem warunkiem niezbędnym rozwoju światowej gospodarki.

## Literatura

- Asmundson I., Dorsey T., Khachatryan A., Niculcea I., Saito M.: Trade and Trade Finance in the 2008-09 Financial Crisis. IMF Working Paper, WP/11/16, January 2011.
- Automotive Industry: Trends and reflections. International Labour Office, Geneva 2010. Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- Evans-Pritchard A.: Shipping Rates Hit Zero as Trade Sinks. <http://www.telegraph.co.uk/finance/4229198/Shipping-rates-hit-zero-as-trade-sinks.html>
- Global Manufacturing PMI Hit New Low in December. JPMorgan Global Manufacturing PMI, Produced by JPMorgan and Markit Economics in Association with ISM and IFPSM, 2 January 2009.
- Global Wage Report 2010/11. Wage Policies in Times of Crisis. International Labour Office, Geneva 2010.
- Haugh D., Mourougane A., Chatal O.: The Automobile Industry in and Beyond the Crisis. OECD Economics Department Working Papers, No. 745, OECD Publishing, 2010. <http://dx.doi.org/10.1787/5kmmp8w6cmq-en>
- Innovation Union Competitiveness Report 2011. Analysis Part I: Investment and Performance in R&D – Investing in the Future. European Commission, Research&Innovation, 2011.
- JPMorgan Global Manufacturing PMI. Produced by JPMorgan and Markit in association with ISM and IFPSM, 1 July 2011. <http://www.markiteconomics.com/MarkitFiles/Pages/ViewPressRelease.aspx?ID=8238>
- Raport roczny 2009. Europejski Bank Centralny, Frankfurt nad Menem 2010. Eurostat. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- Raport roczny 2010. Europejski Bank Centralny, Frankfurt nad Menem 2011.
- World Economic Outlook: Recovery, Risk, and Rebalancing, International Monetary Fund. Washington, October 2010.
- World Economic Outlook. Tensions from the Two-Speed Recovery Unemployment, Commodities, and Capital Flows. April 2011. International Monetary Fund, Washington 2011.
- Wpływ kryzysu na globalnym rynku finansowym na PKB i produkcję przemysłową Unii Europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w polskim przemyśle przetwórczym. Ministerstwo Gospodarki, Departament Analiz i Prognoz, Warszawa 2009.

Wskaźniki gospodarcze a kryzys. <http://www.egospodarka.pl/39245,Wskazniki-gospodarcze-a-kryzys,2,39,1.html>

[http://www.podatki.biz/artykuly/16\\_13550.htm](http://www.podatki.biz/artykuly/16_13550.htm)

<http://imfstatext.imf.org>

<http://oica.net/wp-content/uploads/cars-2008-2009-2.pdf>

## **THE CONSEQUENCES OF THE GLOBAL FINANCIAL CRISIS FOR THE REAL SPHERE – INTERNATIONAL PERSPECTIVE**

### **Summary**

The article rises the problem of the effects of the global financial crisis of 2008-2009 for the real sphere. The aim of this paper is to show the consequences of the financial crisis in the real sector, particularly for business sector. Such consequences as world trade, production, investment, employment are analyzed with specific reference to the functioning of the companies. The article also presents the developments in the automotive industry, which was one of the most affected by the global crisis. The decline in economic activity, particularly in highly developed countries, was related to two basic phenomena: falling global demand and constraints in the access to finance on an international scale. Due to the still unstable situation in global finance, it is difficult currently to predict its consequences for the economy.