

Předpokládaný dopad projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku

**studie připravená pro
Agenturu pro podporu podnikání a investic CzechInvest**

**připravil Petr Zahradník & Jan Jedlička
prosinec 2005 – leden 2006**

OBSAH

1. Úvod	3
2. Předpoklady zvažované investice Hyundai v České republice	4
3. Dopad investice Hyundai na vývoj HDP v ČR	6
4. Dopad investice Hyundai na strukturu ekonomiky ČR	9
5. Dopad investice Hyundai na nezaměstnanost v ČR	10
6. Dopad investice Hyundai na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji	11
7. Dopad investice Hyundai na zahraniční obchod v ČR	13
8. Dopad investice Hyundai na veřejné finance v ČR	14
9. Dopad investice Hyundai na vývoj kurzu koruny vůči euro	16
10. Potenciální negativní dopady investice Hyundai v ČR	16
11. Závěrečné shrnutí	17

1. Úvod

V současné době pravděpodobně již nelze výrazněji pochybovat o tom, že jedním z klíčových, snad rozhodujících podmínek **oživení české ekonomiky na počátku milénia**, po období jediné transformační recese v zemích střední a východní Evropy v letech 1997 – 1999, bylo **spuštění politiky cílených investičních pobídek**, především jejichž zásluhou se začal dynamicky zvyšovat objem přímých zahraničních investic přitékajících do České republiky. Díky existenci investičních pobídek – navíc – začal být příliv přímých zahraničních investic k nám spojován nejen s pozvolna završovaným privatizačním procesem a projekty řešenými v jeho rámci, ale uvedená politika vlastně nastartovala příliv zahraničních investorů investujících „na zelené louce“, jejichž výčet byl do té doby spíše sporadický.

Díky propracované politice investičních pobídek, kterou v té době – v té či oné míře – již aplikovaly (tehdy s výjimkou Slovenska) vlastně všechny sousední země a která tudíž byla nutnou součástí zvýhodnění naší **konkurenční pozice**, se nejen výrazným způsobem zvýšila i naše **růstová výkonnost** a z ní vyplývající **prosperita**. Díky ní se pozvolna – z tehdy hlubokého chronického schodku – vylepšovala naše **obchodní bilance**, až tato v roce 2005 dospěla k výraznému přebytku; díky ní bylo vytvořeno několik desítek tisíc **nových pracovních míst**, jež navíc odpovídají **kvalitativní struktuře vyspělých ekonomik**. Příliv přímých zahraničních investic se výrazně podílel na probíhajících **strukturálních změnách**; při stabilním poměru zpracovatelského průmyslu na HDP v čase se výrazně zlepšila jeho **kvalita**. Strukturální změny se pozitivně projevily i v oblasti **trhu práce a lidských zdrojů**; nové pracovní příležitosti nabízené zahraničními investory vyžadují jistou vysokou úroveň **přípravenosti, vzdělanosti a zkušenosti pracovní síly**; ta si vedle vyšších platových a mzdových standardů osvojuje i návyky, díky nimž je **odolnější, flexibilnější a připravenější na trh práce i v mezinárodním kontextu**. Díky politice investičních pobídek bylo možné zaregistrovat i celou řadu přímo neměřitelných efektů, jež jsou pro zlepšení naší konkurenční pozice rovněž podstatné – Česká republika a její ekonomika se stala **dobrou referencí** pro rozhodování dalších potenciálních investorů; výrazným způsobem se **diverzifikovalo teritoriální portfolio**, zvýšila se váha konzervativních asijských investorů.

V posledních přibližně dvou letech se na odvětvové struktuře přílivu přímých zahraničních investic – i s ohledem na kapacitu a absorpční schopnost české ekonomiky – začal projevovat zajímavý jev; výrazně se zvýšil podíl investic směřujících do služeb a do sofistikovaných odvětví na pomezí velmi specifických a pokročilých činností zpracovatelského průmyslu a služeb (výzkumná a vývojová centra, technologická centra, centra informačních technologií, regionální centra služeb s vysokou přidanou hodnotou). Lze se možná tudíž domnívat, že **zvažovaná investice Hyundai Motor Company může být v rámci tohoto trendu a nynější vývojové fáze možná jedinou příležitostí tohoto druhu**; o to větší význam má ucházet se o to, aby konečné rozhodnutí vedlo k její lokalizaci v České republice.

Zvažovaná investice Hyundai Motor Company představuje primárně investici do **automobilového průmyslu**, tedy sektoru vykazujícího nejen významné regionální a národní, ale i **evropské konsekvence**. V EU je v současné době jedním z klíčových slov **mobilita** a rozvoj automobilového průmyslu k ní výrazným způsobem přispívá. Přestože v mnoha zemích EU je rozvoj

automobilového průmyslu a dopravy současně spojován s potřebou udržitelnosti, zejména v nových členských zemích lze dodat: s potřebou **dynamického rozvoje a udržitelnosti**.

Mobilita je umožněna nejen díky velmi vyspělé nabídce motorových vozidel, ale rovněž dostupnosti železniční a letecké dopravy, a rozvinuté silniční, železniční a letové infrastruktury. Výzvou evropského kontextu je nalezení vhodné kombinace a rovnováhy těchto prostředků k maximalizaci užítku cestujícího. Přesto **životní styl a očekávaný nárůst bohatství celé EU-25**, zejména však v zemích **nových členů**, předurčuje dlouhodobě vysokou úroveň poptávky po motorových vozidlech, na kterou bude dříve či později zapotřebí reagovat v podobě **rozšíření produkčních kapacit**.

Odstranění, resp. zjednodušení kontrol na národních hranicích v rámci EU dále **zvyšuje potenciál mobility**. Společně s vytvořením jednotného vnitřního trhu se posílená mobilita osob, zboží i služeb projevuje ve větších počtech, rozmanitosti i tempu. Došlo současně k otevření předtím uzavřených národních trhů silniční dopravy.

V rámci EU dochází k pozvolnému dobudovávání **TEN (trans-evropských dopravních sítí) a kombinovaných dopravních sítí**, které dále ulehčí podmínky pro využívání motorových vozidel a zvýší poptávku po dopravních aktivitách. S procesem (i budoucího) rozšíření EU o země s často méně rozvinutými dopravními sítěmi se projekt TEN stává ještě významnějším.

Poptávka po dopravních aktivitách úměrně tomu dále poroste; efektivní dopravní systémy jsou klíčové pro udržení konkurenceschopnosti evropské ekonomiky a hladké fungování jednotného vnitřního trhu. V současné době doprava představuje plnokrevný ekonomický sektor, zajišťující přibližně 10 % HDP Unie a zaměstnávající více než 10 miliónů osob. Růst dopravy je odrazem růstu ekonomiky a prosperity; jestliže možnosti práce doma redukuje cesty do zaměstnání, může být tento pokles kompenzován růstem cest pro volný čas a turismem. Navíc, moderní výrobní metody vyžadují častější cesty než v minulosti. Kupříkladu v posledním desetiletí došlo k dramatickému nárůstu používání osobních vozů v EU: 80 % všech cest osobní přepravy bylo uskutečňováno v osobních vozech (následuje autobus – 8 %, železnice – 6 %, letadlo – 5 %); tento trend je možné očekávat i v rámci rozšířené EU. Počet nových vozů v EU vede ročně k celkovému přírůstku počtu vozů v řádu 3 miliónů (při přirozeném úbytku vozidel starých); v některých zemích se tyto trendy začínají zpomalovávat; to však není případ nových členských zemí.

Automobilový průmysl představuje **významný indikátor vývoje průmyslového cyklu**; v rámci tohoto sektoru dochází k masivním přesunům investic z EU-15 do nových členských zemí; vykazuje sekundární dopad na dodavatele a terciální na regionální ekonomiky, kde je automobilový průmysl koncentrován.

2. Předpoklady zvažované investice Hyundai v České republice

Předpokládaný **objem zvažované investice** Hyundai Motor Company v České republice je **800 mil. euro**. **Lokalitou** této investice má být (na základě preferencí investora) **průmyslová zóna Nošovice** na Frýdecko-Místecku v Moravskoslezském kraji. Alternativní lokality jsou zvažovány

v průmyslové zóně Mošnov na Novojičínsku rovněž v Moravskoslezském kraji a v průmyslové zóně Holešov na Kroměřížsku ve Zlínském kraji.

Zhruba **20 %** předpokládaného **objemu investice** bude tvořeno **stavební částí**, více než polovinu tvoří dodávky výrobních technologií ze zahraničí a zbývající část dodávky domácích technologií.

Začátek výroby je zamýšlen na **rok 2009** a je předpokládán její pozvolný náběh; v období leden až duben 2009 je uvažováno o výrobě v jedné směně, pro období květen až srpen 2009 se počítá s výrobou na dvě směny a počínaje zářím 2009 by měla výroba běžet na plný třísměnný provoz.

V počáteční výrobní fázi lze odhadovat **65 %** (v prvním roce dokonce 70%) **materiálových dodávek** dovážených **ze zahraničí**; velká část z nich však pochází ze Slovenska; na jejich výrobě se podílely předcházející vývozy z České republiky. Vedle toho bude podstatná část vstupů tvořena i spotřebou energie, která bude dominantně vyráběna v České republice.

V uvažované továrně Hyundai Motor Company na území České republiky by se měly vyrábět vozy s očekávanou **průměrnou cenou 500 000 Kč**. Při plné kapacitě továrna vyrobí **300 tisíc vozů za rok**.

Výstupy továrny budou z přibližně **90 % orientovány na vývoz**; vzhledem k dominantnímu exportnímu zaměření a současně i do značné míry odlišnému sortimentu s výrobou TPCA v Kolíně nebo se Škodou Auto v Mladé Boleslavi není možné předpokládat, že by zahájení **výroby v továrně Hyundai v České republice výrazně negativně ovlivnilo produkční možnosti obou zmíněných automobilek**. Ve vztahu k TPCA je toto tvrzení jednoznačné; naopak je zde možný komplementární efekt (první auto v domácnosti Hyundai – a jeho cenové a kvalitativní parametry – může „táhnout“ poptávku po druhém voze v domácnosti z TPCA). Ve vztahu ke Škodě Auto lze možné substituční efekty očekávat v případě možné konkurence s vozy typu Octavia; tato konkurence je však pravděpodobnější a potenciálně významnější na exportních trzích, jen v marginálním rozsahu v České republice.

Továrna Hyundai v České republice při naběhnutí na plný výkon by měla nabídnout **pracovní příležitost 3 000 zaměstnancům**. Z nich lze přibližně **30 % očekávat z řad cizinců** (nejčastěji ze Slovenska a Polska), 60 % z Moravskoslezského kraje¹; zbývající podíl přibližně 10 % pracovníků by pocházel z ostatních krajů České republiky. Mezi nimi lze identifikovat jak ty pracovníky, kteří pocházejí ze strukturálně zasažených regionů České republiky s velmi nepříznivou hodnotou koeficientu počtu uchazečů o práci na jedno volné pracovní místo, tak pracovníky původem z Moravskoslezského kraje (resp. Zlínského kraje), kteří v minulosti odešli za prací do jiných regionů a kteří se díky této investici vrátí do místa svého původu.

Předpokládá se, že na **konci roku 2008**, tedy v předvečer zahájení výroby, bude továrna Hyundai v České republice **zaměstnávat přibližně 75 % cílového stavu**; důvodem je včasná příprava a zaučení na konkrétní podmínky provozu a chodu továrny.

¹ V případě rozhodnutí ve prospěch zóny Holešov ve Zlínském kraji by – vzhledem k umístění zóny v blízkosti hranic Zlínského kraje a v blízkém sousedství Moravskoslezského kraje i Olomouckého kraje – zřejmě podíl osob ze Zlínského kraje byl nižší než 50 % a zbývající rozdíl by byl vyplněn právě pracovníky z Moravskoslezského kraje a Olomouckého kraje.

Odhadujeme, že jeden pracovník v továrně Hyundai v České republice „vytvoří“ díky **multiplikačnímu efektu až 4 vyvolaná pracovní místa** v domácích dodavatelských firmách a službách; 40 % z nich vznikne v Moravskoslezském kraji.

Výstavba továrny Hyundai v České republice by měla **začít ve druhé polovině roku 2006** a skončit v roce 2007. Jak je poznamenáno výše, samotné **stavební náklady** budou představovat přibližně **20 % objemu celkové investice** společnosti Hyundai Motor Company v České republice; tato suma bude **navýšena o 3 miliardy korun ze státních prostředků** a použita na výstavbu nezbytné okolní infrastruktury.

Odhadujeme, že přibližně **jedna třetina** veškeré výroby vytvořená v tuzemsku továrnou Hyundai a jejími dodavateli bude **v režimu daňových prázdnin**; ostatní indukovaná výroba a z ní generované zisky budou zdaněny sazbou daně z příjmů právnických osob, v současné době na úrovni 24 % (platnou od roku 2006)².

Pro odhad **efektu** plynoucího na výnos **daně z příjmů fyzických osob a sociálního a zdravotního pojistného zaměstnanců** počítáme s **průměrnou mzdou 20 000 korun** v roce 2005 a jejím každoročním přizpůsobením odpovídajícím výši růstu nominálního HDP. V úvahu přitom bereme **nedávno schválený daňový systém, platný od roku 2006**; vedle základní slevy na poplatníka uplatní každý pracovník již jen slevu na dani za jedno vyživované dítě.

Domníváme se, že **průměrná dávka v nezaměstnanosti** bude shodná jako v roce 2005 a do budoucna pravidelně ročně přizpůsobovaná ve výši odpovídající nominálnímu růstu HDP.

Odhadujeme rovněž, že **čtyři pětiny objemu indukované výroby a služeb** budou zatíženy **19% sazbou DPH**; zbývající jedna pětina pak bude podléhat 5% sazbě DPH. Továrna Hyundai v České republice **vyveze veškerou svou produkci plátcům DPH** v členských zemích EU nebo do zemí mimo EU. Ta část produkce, která je určena pro **domácí trh**, bude v konečném důsledku nakoupena pouze **neplátcí daně z přidané hodnoty**.

Ve studii používaný **deficit vládního sektoru** je v souladu s metodologií ESA 95 a zahrnuje ústřední vládní instituce a fondy sociálního zabezpečení (včetně veřejného zdravotního pojištění).

Základem makroekonomické predikce bez vlivu investice Hyundai, ze které ve studii vycházíme, je **odhad Ministerstva financí** z října 2005 a poslední verze Konvergenční zprávy.

3. Dopad investice Hyundai na vývoj HDP v ČR

Hrubý domácí produkt představuje souhrnnou makroekonomickou veličinu, na jejímž základě je možné vymezit **základní dopady zvažované investice** Hyundai Motor Company v České republice. Úvahy lze v této souvislosti vést jak na národní úrovni, tak na úrovni regionálního HDP. Obě možnosti mají své opodstatnění; první dokladuje národohospodářský význam celé investice, druhá pak ilustruje význam umístění investice tohoto typu v regionu, který na jedné straně čelí

² V modelu uvažujeme s aktuální sazbou daně z příjmů právnických osob ve výši 24 %; nelze nicméně vyloučit, že úměrně procesu prohlubování daňové konkurence v EU může výše sazby této daně klesat (pravděpodobně k úrovni 20 %, možná v delším období i pod ni).

významným strukturálním problémům a současně disponuje výrazným růstovým potenciálem. To v plné míře platí pro Moravskoslezský kraj – v případě Zlínského kraje zřejmě strukturální problémy nejsou tak palčivé – nicméně faktor růstového potenciálu je v jeho případě ještě významnější.

Moravskoslezský kraj představuje region, jehož regionální HDP představuje objem více než 10,3 % HDP České republiky, čímž se v absolutním vyjádření řadí na 2. místo za Prahu. Podle agregovaných údajů roku 2003 činí výše „moravskoslezského HDP“ **249,9 miliard korun**. V přepočtu na obyvatele (ukazatel ekonomické vyspělosti zkoumaného regionu) však tato pozice v rámci českých regionů již není tak lichotivá a Moravskoslezský kraj zaujímá 6. pozici ze 14 krajů České republiky s částkou **197 650 Kč/obyvatele**, což představuje hladinu odpovídající 83,5 % průměru České republiky.

Pozice **Zlínského kraje** je v tomto ohledu podstatně horší. Jeho podíl na HDP České republiky činí pouze 4,6 %. Podle agregovaných údajů roku 2003 tak výše HDP Zlínského kraje dosahuje **110,4 miliard korun**. V přepočtu na obyvatele je relativní pozice Zlínského kraje také horší. Dosahuje **186 084 Kč/obyvatele**, čímž v tomto srovnání zaujímá 12. místo ze 14 krajů. Ve vztahu k celostátnímu průměru je to úroveň odpovídající 78,6 %.

Třetí kraj, který může díky geografické blízkosti – zejména v případě realizace investice v průmyslové zóně Holešov – více profitovat z uvažované investice, je **kraj Olomoucký**. Výše jeho HDP je sice vyšší než v případě Zlínského kraje, čímž se více podílí i na HDP celé České republiky, v přepočtu na obyvatele je však Olomoucký kraj na posledním místě mezi všemi kraji ČR. Podíl Olomouckého kraje na HDP České republiky dosahuje 4,8 % podle údajů z roku 2003, v přepočtu na obyvatele však dostáváme částku pouze 181 027 Kč, což je 76,5 % celostátního průměru.

HDP v ČR	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bez továrny Hyundai						
HDP běžné ceny v mld. Kč	2 925	3 121	3 340	3 587	3 853	4 138
růst reálného HDP	4,8 %	4,4 %	4,2 %	4,3 %	4,3 %	4,3 %
s továrnou Hyundai						
HDP běžné ceny v mld. Kč	2 925	3 124	3 348	3 594	3 913	4 242
růst reálného HDP	4,8 %	4,5 %	4,4 %	4,2 %	5,7 %	5,3 %
navýšení celkového nominálního HDP	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	1,6 %	2,5 %

Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR

První dopady na souhrnnou veličinu HDP v důsledku investice Hyundai v České republice bude možné registrovat již v průběhu let 2006 a 2007, a to na základě **stavební činnosti** při výstavbě továrny. Oproti stavu, kdy by tato stavební činnost prováděna nebyla, odhadujeme navýšení HDP z tohoto titulu v příslušných letech o 0,1 %, resp. o 0,3 %. V obou letech (2006 – 2007) tak hospodářský růst v důsledku stavebních aktivit mírně zrychlí (o 0,1 procentního bodu v roce 2006, o 0,2 procentního bodu v roce 2007). Toto je **celkový národohospodářský efekt v prvním období investice**.

Daleko viditelněji se tato investice již v prvních letech projeví v datech **regionálního HDP**. Již v období let 2006 a 2007 by mělo dojít k navýšení nominálního HDP Moravskoslezského kraje přibližně o 1,5 %, resp. o přibližně 3,5 %. Ještě patrnější dopady na regionální HDP by mělo

umístění investice ve Zlínském kraji, s promítnutím efektů do zrychlení dynamiky růstu i v kraji Olomouckém.

Pro rok **2008** pak odhadujeme **menší impuls**, který navýší HDP o 0,2 % díky **výrobě části produkční technologie v tuzemsku**. S ohledem na statistický efekt vyšší základny HDP v předcházejícím roce neočekáváme v roce 2008 vykazání příspěvku této investice ke zrychlení tempa růstu HDP. Nepředpokládáme navíc ani významný regionální dopad na HDP v Moravskoslezském kraji (případně Zlínském kraji), neboť tuzemská výroba produkční technologie může být rozptýlena i v jiných regionech České republiky.

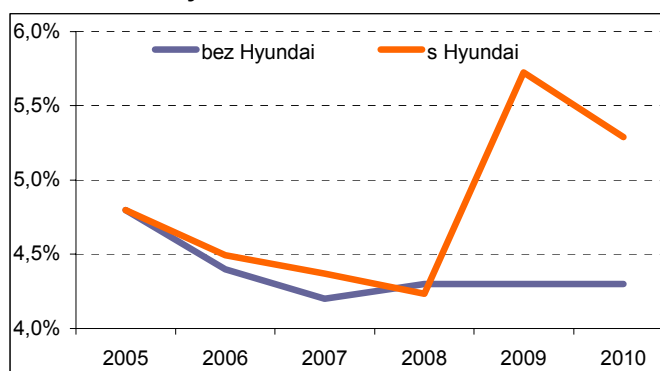
Výrazný zlom v dopadu na HDP lze však naopak očekávat **od roku 2009**, kdy již budou silně působit efekty náběhu výroby³. Nominální HDP se tak v roce 2009 zvýší z tohoto titulu o **výrazných 1,6 %** (v porovnání se situací, kdyby se tato investice nerealizovala). V důsledku toho očekáváme, že růst HDP České republiky v roce 2009 s přispěním této investice dosáhne **5,7 % meziročně**; bez této investice odhadujeme, že by růst HDP činil pouze 4,3 % meziročně.

V roce 2010 již výrobní kapacity Hyundai v České republice pracují na 100 % kapacity. Nominální HDP je díky této investici **vyšší o 2,5 %**; reálný hospodářský růst je o jeden procentní bod vyšší, než v případě neexistence této investice, a činí **5,3 % meziročně**.

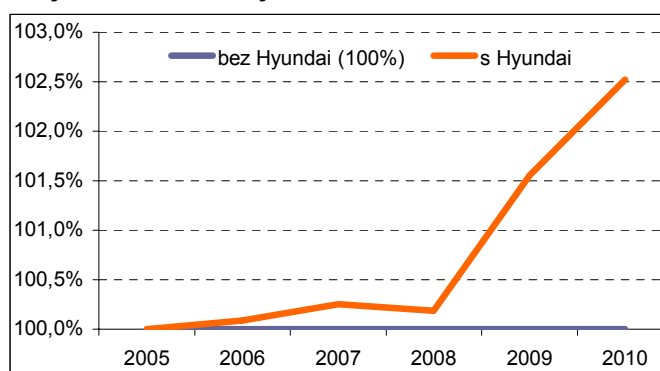
Na základě výpočtů výdajového multiplikátoru pak odhadujeme, že přibližně dvě třetiny všech přírůstků HDP jsou generovány vlastní výrobní činností továrny Hyundai a **jedna třetina je vyvolána indukovanými multiplikačními efekty**.

Mezi efekty vyvolané touto investicí pak lze zcela určitě zařadit **dlouhodobější efekty** spojené s výstavbou kapacitních rychlostních komunikací s přímým napojením na síť dálnic a rychlostních komunikací na Slovensku i ve zbytku České republiky, které v našem ekonomickém modelu nejsou kvantitativně vymezeny. Ať již bude investice umístěna kdekoliv mezi třemi zvažovanými variantami, v každém případě zasáhne do oblasti, která v současné době čelí výrazné podrozvinutosti **kvalitní silniční dopravní infrastruktury**.

Meziroční reálný růst HDP



Navýšení HDP v běžných cenách



³ Jak je již uvedeno v kapitole Předpoklady zvažované investice, v lednu až dubnu 2009 je uvažováno s jednosměnným provozem, v období květen až srpen 2009 s dvousměnným, a počínaje zářím 2009 s plným třisměnným provozem.

V případě Nošovic dokonce přímé spojení prostřednictvím rychlostní komunikace ve směru na Slovensko není zahrnuto mezi uvažované akce výstavby sítě dálnic a rychlostních komunikací; faktor zvýšení kapacity průchodnosti dopravních sítí tak bude muset být dodatečně vzat v úvahu jak ve směru na Slovensko, tak ve směru zvýšení dynamiky výstavby rychlostní komunikace R48 na Nový Jičín a budoucí dálniční křižovatku s D47 v Bělotině. V případě průmyslové zóny v Mošnově by klíčový důraz měl být opět kladen na urychlenou dostavbu R48.

Z pohledu zvažovaného propojení na Slovensko je potenciálně nejlépe umístěná průmyslová zóna v Holešově, která je přímo obklopena koridorem budoucí rychlostní komunikace R55, jež se v blízké vzdálenosti kříží s budoucí rychlostní komunikací R49, která je přímo napojena na síť rychlostních komunikací ve Slovenské republice prostřednictvím slovenské R6.

Ať již volba padne na jakoukoliv z těchto uvažovaných lokalit, výstavba rychlostní komunikace v jejím teritoriu znamená akci, která má nejen regionální, ale i národohospodářsky pozitivní efekt na zvýšení produkční schopnosti regionu, resp. celé ekonomiky.

4. Dopad investice Hyundai na strukturu ekonomiky ČR

V současné době je o české ekonomice stále možné hovořit jako o ekonomice – v evropském kontextu – **s relativně vysokým podílem průmyslu a relativně nízkým podílem služeb** na tvorbě HDP. Je možné se však oprávněně domnívat, že váha průmyslu, zejména zpracovatelského, v České republice zůstane dlouhodobě vyšší v porovnání s evropským průměrem, resp. že by bylo naivní se domnívat, že se má váha průmyslu za každou cenu snižovat ve prospěch služeb.

To však neznamená, že v rámci samotného zpracovatelského průmyslu není prostor pro razantní strukturální změny kvalitativního a inovativního charakteru. Uvažovaná investice patří mezi ty, jež znamenají viditelný projev **kvalitativní restrukturalizace zpracovatelského průmyslu** ve směru vytvoření moderního produkčního místa, jehož výstupy jsou mezinárodně konkurenceschopné.

Pro zjednodušení předpokládáme, že sekundární efekty vyvolané investicí Hyundai v České republice budou rozloženy do všech sektorů ekonomiky podle jejich váhy na tvorbě HDP v roce 2005.

Struktura ekonomiky ČR	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	bez Hyundai	s továrnou Hyundai				
podíl - zemědělství a rybolov	3,33 %	3,33 %	3,33 %	3,33 %	3,30 %	3,27 %
podíl – průmysl	32,05 %	32,03 %	31,99 %	32,14 %	32,82 %	33,29 %
podíl – stavebnictví	6,79 %	6,85 %	6,97 %	6,78 %	6,71 %	6,67 %
podíl – služby	57,83 %	57,79 %	57,72 %	57,75 %	57,17 %	56,77 %

Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR

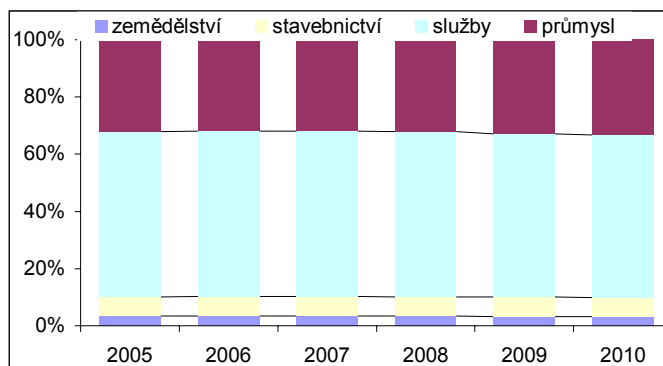
Při započtení vlivů vyvolaných investicí Hyundai v České republice bude hrubá přidaná hodnota **v zemědělství a rybolovu** na celkové hodnotě HDP **automaticky pozvolna klesat** (k tomuto jevu by však vysoce pravděpodobně docházelo i bez spuštění hodnocené investice). Oproti roku 2005 se váha zemědělství a rybolovu sníží z 3,33% na 3,27% podílu na tvorbě HDP v roce 2010.

Podobný trend odhadujeme v případě služeb. Na jedné straně hrubá přidaná hodnota ve službách v absolutních hodnotách sice poroste díky popsáním multiplikačním efektům (největší část těchto

efektů připadá díky velké váze služeb v ekonomice právě na tento sektor); v **relativním vyjádření** však **podíl služeb v ekonomice** díky skutečně výraznému objemu výroby v Hyundai **poklesne** přibližně o necelý jeden procentní bod.

Pokud budeme zkoumat při dopadu na stavebnictví pouze objem stavebních investic do výstavby továrny Hyundai v České republice, pak se i podíl stavebnictví v roce 2010 sníží. Podíl přidané hodnoty **stavebnictví na HDP se zvýší pouze v letech 2006 a 2007**, kdy bude realizována výstavba továrny. Pokud za indukovaný efekt výstavby této továrny označíme i urychlené dokončení výstavby uvažovaných rychlostních komunikací v horizontu okolo roku 2010, podíl stavebnictví na HDP by se měl minimálně udržet na dnešní úrovni, případně dokonce v řádu desetin procentního bodu zvýšit.

Struktura ekonomiky po příchodu Hyundai



Pochopitelně **nejvíce bude ze spuštění této investice těžit samotný průmysl**; jeho očekávaný podíl na HDP by měl v roce 2010 činit 33,29% a tudíž být o 1,24 procentního bodu vyšší než v současné době. Toto navyšování váhy je navíc doprovázeno výrazným zlepšením kvalitativních parametrů průmyslu.

5. Dopad investice Hyundai na nezaměstnanost v ČR

Míra nezaměstnanosti vyjádřená v rámci této studie vychází z nové metodiky Ministerstva práce a sociálních věcí, když vykazovaní nezaměstnaní jsou pouze osoby představující dosažitelné uchazeče o práci.

Každopádně však **snížení míry nezaměstnanosti**, resp. vytvoření nezanedbatelného počtu pracovních míst ve strukturálně narušených regionech, patří mezi **nejvýznamnější deklarované efekty zvažované investice**. Nutno podotknout, že zejména v regionálním aspektu by měl být tento efekt naplněn, ale ani národohospodářský dopad by neměl být zanedbatelný, když realizace této existence by měla přímo i nepřímou vyvolat vznik tolika pracovních míst, jež odpovídají přibližně 3 % počtu nyní nezaměstnaných osob.

Nezaměstnanost v ČR	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bez továrny Hyundai						
počet nezaměstnaných	456 707	435 000	415 000	405 000	400 000	400 000
míra nezaměstnanosti	8,4%	8,0%	7,7%	7,5%	7,4%	7,4%
s továrnou Hyundai						
počet nezaměstnaných	456 707	434 500	412 500	394 425	385 900	385 900
míra nezaměstnanosti	8,4%	8,0%	7,6%	7,3%	7,1%	7,1%
růst pracovních míst	0	500	2 500	10 575	14 100	14 100

Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR

Zlepšování zaměstnanosti, resp. **snížování nezaměstnanosti**, by mělo být patrné **kontinuálně po celou dobu** přípravy továrny až do fáze jejího plného provozu. V letech 2006 – 2007 by mělo docházet k mírnému zvýšení zaměstnanosti v důsledku najímání administrativních pracovníků řídicích iniciační fáze projektu a poté stavebních dělníků pro výstavbu továrny. Efekty v tomto období však ještě nejsou tak patrné – na konci roku 2007 odhadujeme vytvoření přibližně 2 500 pracovních míst v porovnání s variantou nerealizace výstavby továrny; to by přispělo ke snížení míry nezaměstnanosti o 0,1 procentního bodu.

V závěru roku 2008 – tedy v období předvečeru zahájení výroby a přibližně rok před zahájením plného výrobního provozu – již dojde k přijetí většiny zaměstnanců z důvodu dostatečné adaptace na nové prostředí, potřebného proškolení, apod. V důsledku toho předpokládáme **redukcí počtu nezaměstnaných osob přibližně o 10 500** a míru nezaměstnanosti o 0,2 procentního bodu nižší v porovnání s variantou, že by továrna Hyundai v České republice nestála.

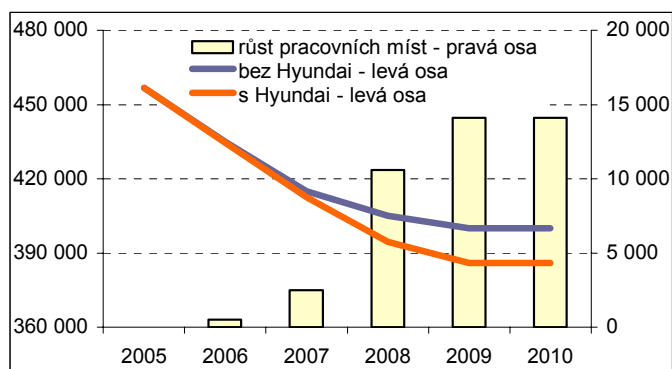
V závěru roku 2009 bude výroba probíhat na plnou kapacitu; počet nezaměstnaných celkově **poklesne o více než 14 000 osob** a míra nezaměstnanosti bude s hodnotou 7,1 % vůči variantě neexistence projektu Hyundai nižší o 0,3 procentního bodu.

Současně lze dodat, že ani v oblasti efektů na trhu práce a redukce nezaměstnanosti **nelze všechny** v rámci našeho modelu **objektivně kvantifikovat**. V souvislosti se spuštěním zvažované investice lze hovořit například o pozitivním efektu zlepšení vzdělanosti, kvalifikace, osvojení potřebného know-how, posílení pracovní disciplíny, osvojení moderních pracovních metod. Za předpokladu, že v těchto kritériích česká pracovní síla ob stojí, je možné – podobně jako v případě japonských investorů – očekávat zvýšený zájem investic i z Korejské republiky.

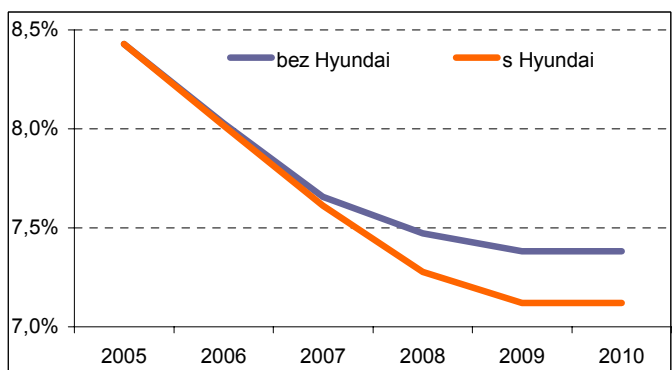
6. Dopad investice Hyundai na nezaměstnanost v Moravskosl. kraji

V předchozí kapitole jsme identifikovali národohospodářský dopad na nezaměstnanost. Z pohledu Moravskoslezského kraje však má ještě větší **význam regionální pohled**, neboť tento kraj vykazuje nejvyšší absolutní číslo počtu nezaměstnaných osob mezi všemi kraji v České republice. Význam

Počet nezaměstnaných v ČR



Míra nezaměstnanosti v ČR



spuštění továrny Hyundai v Moravskoslezském kraji je tak ještě podstatně viditelnější, než v případě národohospodářského dopadu. Lze navíc dodat, že i v případě rozhodnutí ve prospěch průmyslové zóny Holešov, ležící ve Zlínském kraji, by i tak byl předpokládán dopad na redukcí míry nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji velmi pozitivní – nejen díky geografické blízkosti.

I v tomto případě je míra nezaměstnanosti vyjadřována instrumentariem nové metodiky, kdy vykazovaní nezaměstnaní jsou pouze osoby okamžitě schopné nastoupit do práce.

Nezaměstnanost v MS kraji	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bez továrny Hyundai						
počet nezaměstnaných	87 835	85 000	83 500	82 250	81 500	81 000
míra nezaměstnanosti	13,7 %	13,3 %	13,0 %	12,8 %	12,7 %	12,6 %
s továrnou Hyundai						
počet nezaměstnaných	87 835	84 740	82 200	77 300	74 900	74 400
míra nezaměstnanosti	13,7 %	13,2 %	12,8 %	12,1 %	11,7 %	11,6 %
růst pracovních míst	0	260	1 300	4 950	6 600	6 600

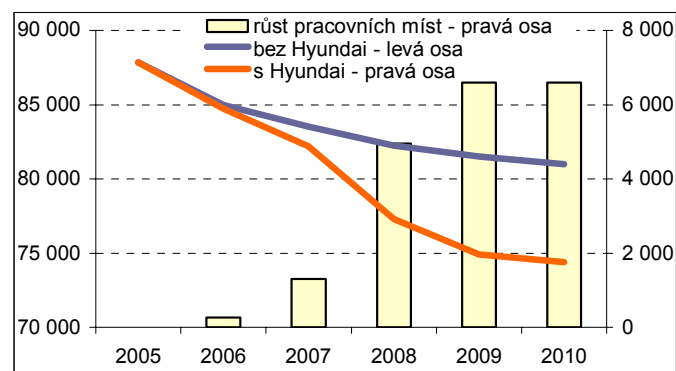
Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR

I z hlediska dopadu na redukcí regionální míry nezaměstnanosti můžeme registrovat v zásadě analogický průběh jako v případě národohospodářského dopadu na vývoj nezaměstnanosti. V letech **2006 a 2007 předpokládáme mírné zvýšení zaměstnanosti** v důsledku najímání administrativních pracovníků řídicích proces spuštění projektu a stavebních dělníků pro výstavbu továrny. Efekty však budou zatím pozvolné, když na konci roku 2007 se v Moravskoslezském kraji vytvoří přibližně 1 300 pracovních míst oproti variantě, že by továrna nebyla vůbec stavěna. Tento jev přispěje k **redukcí regionální míry nezaměstnanosti o 0,2 procentního bodu**.

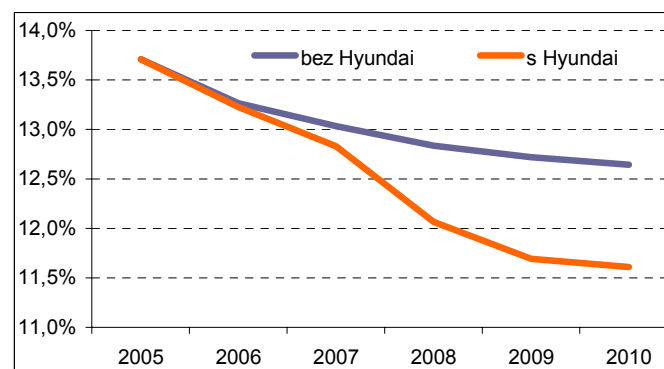
V závěru roku 2008 – tedy těsně před spuštěním částečného provozu a přibližně rok před zahájením výroby v plné kapacitě – bude již většina zaměstnanců přijata z důvodu včasné adaptace na nové pracovní podmínky a důkladného proškolení. V důsledku toho by se počet nezaměstnaných v Moravskoslezském kraji díky realizaci hodnocené investice měl snížit přibližně o 5 000 osob a regionální míra nezaměstnanosti by měla činit přibližně 12,1 %; tím by byla **o 0,7 procentního bodu nižší** v porovnání s variantou, že by se projekt Hyundai v České republice neuskutečnil.

V závěru roku 2009 by měla továrna Hyundai vyrábět na plnou kapacitu; v důsledku toho by měl počet nezaměstnaných v Moravskoslezském kraji

Počet nezaměstnaných v Moravskoslezském kraji



Míra nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji



poklesnout celkově již o více než 6 500 osob a míra nezaměstnanosti by měla být nižší až o jeden procentní bod oproti „nulové“ variantě.

I poté je nanejvýš pravděpodobné, že ani realizace investice Hyundai v České republice zcela nevyřeší problém strukturální nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji; zůstane zde nadprůměrně vysoká míra nezaměstnanosti v rámci České republiky. Přesto při aktivizaci nástrojů regionální politiky a celkové podpory Moravskoslezského kraje by hodnocená investice měla přispět ke **snížení míry nezaměstnanosti na úroveň 11,6 % v roce 2010**, k vytvoření 6 600 nových pracovních míst a redukci míry nezaměstnanosti o jeden procentní bod oproti variantě bez Hyundai.

Rovněž z regionálního pohledu jsou mimořádně důležité efekty, jejichž kvantifikace je obtížná, ale pro kultivaci trhu práce jsou zcela podstatné. Týkají se zejména transferu know-how, osvojení moderních pracovních postupů, zvýšení vzdělání a kvalifikace, zvýšení flexibility a působení v prostředí mezinárodní společnosti. Pokud pracovní síla v Moravskoslezském kraji obstojí při jejich naplňování, bude představovat významnou referenci pro příchod dalších investorů z Koreje i jiných teritorií do tohoto regionu.

7. Dopad investice Hyundai na zahraniční obchod v ČR

Česká republika právě v tomto období vykázala **pozoruhodný obrat** z hlediska výkonnosti **zahraničního obchodu**. Nejen že se podstatným způsobem zvýšila dynamika jak na straně vývozu, tak i dovozu, čímž dále výrazně vzrostla již tak vysoká míra otevřenosti naší ekonomiky vůči světu, ale rok 2005 byl prvním rokem v rámci prakticky celého transformačního období, kdy český zahraniční obchod byl završen více než přesvědčivým přebytkem své obchodní bilance.

Projekt Hyundai v České republice by měl **vývozní stranu** našeho zahraničního obchodu po uvedení do plného provozu **dále podstatně posílit**.

Zahraniční obchod	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bez továrny Hyundai						
saldo obchodní bilance v mld. Kč	+50,0	+75,0	+85,0	+90,0	+95,0	+100,0
s továrnou Hyundai						
saldo obchodní bilance v mld. Kč	+50,0	+75,0	+85,0	+76,6	+125,0	+154,1
změna obchodní bilance	+0,0	+0,0	+0,0	-13,4	+30,0	+54,1

Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR

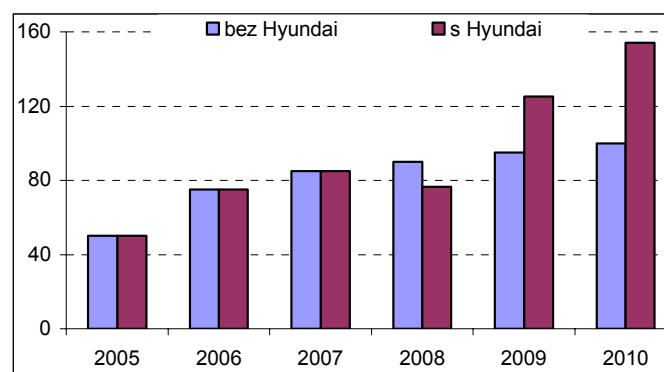
Nicméně první dopad realizace tohoto projektu přispěje naopak k velmi **krátkodobému zhoršení naší obchodní bilance**. K tomu by mělo dojít **v roce 2008** a ono krátkodobé zhoršení vyvolané potřebou dovozu technologií určených pro budovanou továrnu Hyundai jej v žádném případě nemůže zvrátit zpět do deficitu. Přesto předpokládáme, že v důsledku realizace hodnoceného projektu se v roce 2008 výsledný celkový přebytek obchodní bilance zredukuje **o necelých 15 miliard korun** oproti variantě, že by se projekt Hyundai v České republice nerealizoval.

V roce 2009 dojde k pozvolnému zahájení provozu továrny Hyundai. Na straně jedné vývoz produkce, na straně druhé v menším objemu dovážené subdodávky vyvolají **zlepšení bilance zahraničního obchodu o 30 miliard korun** oproti situaci, kdy by se investice Hyundai v ČR nerealizovala.

Rok 2010 již bude obdobím plného zapojení veškerých výrobních kapacit; v důsledku dominantní vývozní orientace tak projekt

Hyundai v tomto roce „vylepší“ **přebytek naší obchodní bilance přibližně o 54 miliard korun**, když tento celkově dosáhne částky o 100 miliard korun vyšší; v roce 2010 tak vývozní aktivity Hyundai v České republice budou generovat téměř jednu třetinu přebytku naší obchodní bilance.

Saldo zahraničního obchodu v mld. Kč



8. Dopad investice Hyundai na veřejné finance v ČR

Výdaje veřejných financí představují jednu z mála vážných **Achillových pat** současného i očekávaného vývoje české ekonomiky. Nicméně výdaje na podporu projektů motivujících zahraniční investory k příchodu do České republiky jsou produktivně vynaložené, jejich budoucí zhodnocení je možné předpokládat i v oblasti bilance veřejných financí.

Z hlediska analýzy dopadu na veřejné finance nicméně věnujeme pozornost pouze příjmové části; výdaje spojené s přilákáním investice do České republiky nejsou v následující kapitole uvažovány.

Veřejné finance	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bez továrny Hyundai						
deficit vládního sektoru mld.Kč	-81,9	-118,6	-110,2	-96,9	-104,0	-111,7
deficit vládního sektoru k HDP	-2,8 %	-3,8 %	-3,3 %	-2,7 %	-2,7 %	-2,7 %
s továrnou Hyundai						
deficit vládního sektoru mld.Kč	-81,9	-118,0	-108,0	-93,1	-94,8	-98,0
deficit vládního sektoru k HDP	-2,8 %	-3,8 %	-3,2 %	-2,6 %	-2,5 %	-2,4 %
vyšší inkaso daně z příjmů FO	+0,0	+0,0	+0,1	+0,3	+0,5	+0,6
vyšší inkaso daně z příjmů PO	+0,0	+0,1	+0,4	+0,3	+2,2	+3,9
vyšší inkaso soc. a zdrav. poj.	+0,0	+0,1	+0,3	+1,6	+2,3	+2,4
vyšší inkaso DPH	+0,0	+0,4	+1,3	+1,0	+3,4	+5,9
úspora dávek v nezaměstnanosti	+0,0	+0,0	+0,1	+0,6	+0,8	+0,9

Pozn.: zdroj predikce vývoje 2006 až 2010 je autorský tým na základě odhadů MF ČR, zvýšení výdajů vládního sektoru v souvislosti s realizací investice není uvažováno

Největší přínos projektu Hyundai v České republice pro státní rozpočet je spatřován ve **zvýšeném inkasu daně z přidané hodnoty**. V prvním období výstavby továrny bude tento přínos dosahován díky prováděné stavební činnosti a výrobě potřebných technologií v tuzemsku. Poté, co začne pozvolna nabíhat výroba, se klíčový přínos projeví v podobě inkasa DPH z prodeje vozů na českém trhu a především z výroby a služeb, které vzniknou v rámci multiplikačních efektů investice

Hyundai. V roce 2010 – tedy prvním roce využití výrobních kapacit na 100 % – odhadujeme zvýšení inkasa DPH o téměř 6 miliard korun v porovnání s variantou, že by se investice nerealizovala.

Druhý nejpodstatnější zdroj, jež vylepší stav veřejných financí v České republice díky realizaci investice Hyundai, je **zvýšený výběr plateb na sociální a zdravotní pojištění**, které ve větší míře platí zaměstnavatel, v menší míře samotní pracovníci. Dopady vyššího vybraného pojistného budou registrovány postupně již od doby zahájení výstavby továrny v roce 2006. Největšího přínosu pak bude dosaženo v roce 2010 poté, co bude zahájena výroba v plném rozsahu. Tehdy očekáváme, že investice přinese vyšší výběr pojistného na sociální a zdravotní účely ve výši 2,4 miliard korun.

Ke zřetelnému zlepšení veřejných financí však dojde i zásluhou **vyššího inkasa daně ze zisku firem**. Zvýšené inkaso daně ze zisku bude nabíhat pozvolna následkem toho, jak dodavatelé Hyundai a provozovatelé indukované výroby a služeb budou pozvolna navyšovat svoje zisky; v roce 2010 očekáváme výběr daně z příjmů právnických osob o 3,9 miliard korun vyšší v porovnání s variantou, že investice nebude realizována.

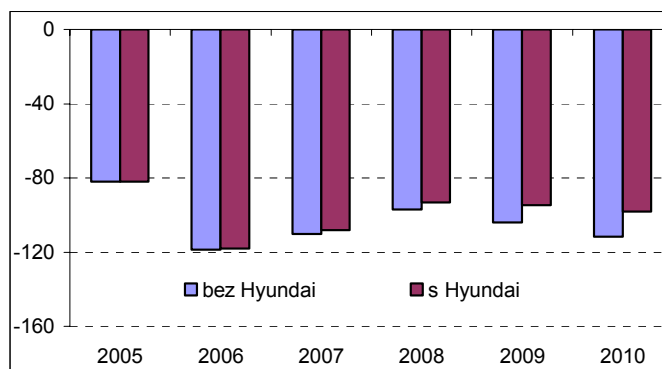
Přínos hodnocené investice lze spatřovat i v **úspoře vyplácených dávek v nezaměstnanosti**. V roce 2010 by díky vytvoření nových pracovních míst státní rozpočet z tohoto titulu uspořil téměř jednu miliardu korun.

Relativně nejmenší vykázaný pozitivní vliv na veřejné finance jsme identifikovali v případě **zvýšeného výběru daně z příjmů fyzických osob**, kterou budou platit noví zaměstnanci továrny; zde v roce 2010 uvažujeme zvýšení výběru daně o 0,6 miliard korun v porovnání s variantou, že Hyundai investici v České republice neuskuteční.

V souvislosti s investicí Hyundai v České republice lze uvažovat ještě další fiskální efekty; týkají se například možného zvýšení výběru silniční daně, spotřební daně apod.; jejich vlivy však považujeme za relativně malé a těžko prokazatelné – proto je do naší studie nezahrnujeme.

Pokud se pokusíme shrnout všechny pozitivní fiskální vlivy, očekáváme pro rok **2010 schodek veřejných financí ve výši 98 miliard korun (2,4 % HDP)**, což je **o téměř 14 miliard korun méně (0,3 % HDP)**, než kdyby investice realizována nebyla. Ve stejné době se bude chýlit k závěru i scénář plnění podmínek pro vstup do eurozóny a přijetí eura v České republice. V tomto kontextu je zajímavé, že projekt Hyundai může být i díky přínosu ke zlepšení fiskální pozice splnění tohoto scénáře nepřímo prospěšný.

Deficit veřejných financí v mld. Kč



Pokud bychom vzali v úvahu celkové přímé výdaje státu na zajištění této investice ve výši 5-6 miliard korun, lze konstatovat, že z fiskálního hlediska se investice „vyplatí“ za dva roky od počátku její realizace (tedy v roce 2008), přičemž za celé období 2006 – 2008 budou činit očekávané finanční přínosy přibližně 6,6 miliard korun a v dalších letech budou ještě narůstat.

9. Dopad investice Hyundai na vývoj kurzu koruny vůči euro

Není zřejmě pochyb o tom, že dlouhodobé dopady investice Hyundai do České ekonomiky obsahují minimálně dva přesvědčivé faktory směřující za jinak stejných podmínek k **posilování kurzu koruny**. Tou první je **dopad konverze 800 milionů euro** do české koruny; na jeho základě lze usuzovat, že v roce 2008 – až bude tato konverze završena – by se měl kurz koruny ve vztahu k euro pohybovat přibližně na úrovni 28,00 CZK/EUR.

Druhým faktorem, který by měl dále kurz koruny zhodnotit, je efekt vyvolaný dominantní **orientací výroby** uvažované tuzemské **továrny Hyundai na vývoz**. Jestliže předchozí faktor bylo možné označit za spíše jednorázový, faktor zahraničního obchodu je faktor dlouhodobě působící. V jeho důsledku lze do roku 2010 očekávat další skok v posilování kurzu až v rámci intervalu 27,00 – 27,30 CZK/EUR.

Je rovněž zřejmé, že zvláště na sklonku této dekády v souvislosti s plněním scénáře přechodu od koruny k euro, bude kurzový vývoj české měny podléhat i dalším – a není vyloučeno že protichůdným – faktorům.

10. Potenciální negativní dopady investice Hyundai v ČR

Aby předkládaná studie nepostrádala objektivitu, pokusíme se rovněž zmínit **možná negativa**, jež by mohla průběh výstavby či následnou realizaci **investice doprovázet**. Při testování dopadu na klíčové makroekonomické veličiny byl však výčet negativních dopadů zcela zanedbatelný, pokud vůbec nějaký.

Přesto je možné se pokusit identifikovat když ne negativní dopady, tak možná rizika:

- a) **Orientace průmyslové výroby České republiky v přílišné míře na automobilový průmysl**; automobilový průmysl je na jedné straně měřítkem konjunktury, na straně druhé však hospodářské cykly v jednotlivých částech světa zdaleka nejsou sladěny tak, aby případná recese a redukce poptávky vedla ke globálnímu poklesu zájmu o výrobky automobilové produkce. Jedním z možných rizik výrazné orientace na automobilový průmysl může být ztráta konkurenční pozice poté, až země s nízkou úrovní mezd a výrazným rozvojovým potenciálem (Čína, Indie) začnou v masové míře vyrábět produkty automobilového průmyslu;
- b) Pokud riziko zmíněné v předchozím bodě rozvineme do podmínek **po roce 2010**, kdy s největší pravděpodobností Česká republika přijme euro a tím se **zbaví možnosti disponovat svou alespoň částečně autonomní kurzovou a úrokovou politikou** a současně bude nucena dodržovat přísnou fiskální disciplínu, je možné, že v případě zafixování kurzu koruny k euro na silné úrovni se ve fázi případné stagnace či recese stane český vývoz příliš drahým; následky pak je možné hledat v redukci výroby, nárůstu nezaměstnanosti, apod.

Nutno podotknout, že z dnešního pohledu se nám zdá naplnění jednotlivých bodů negativního scénáře jako výrazně nepravděpodobné.

11. Závěrečné shrnutí

Závěrečný verdikt naší studie vyznívá tak, že uvažovaná **investice Hyundai** v České republice, realizovaná v průběhu druhé poloviny této dekády, vykazuje **výrazně pozitivní dopad** jak z celkového **národohospodářského pohledu**, tak i z pohledu výrazného zlepšení ekonomické i sociální struktury **regionu**.

K nejvýznamnějším pozitivním dopadům bychom zařadili:

- velmi pozitivní efekt na další **zrychlení růstu reálného HDP** České republiky a ještě dynamičtější zvýšení HDP regionu Moravskoslezského kraje, případně Zlínského kraje;
- výrazně pozitivní efekt na **zlepšení ekonomické struktury** celé ekonomiky i ekonomik dotčených regionů, zejména pak díky **zlepšení kvalitativních charakteristik zpracovatelského průmyslu**, ale i indukovaných efektů na oblast služeb, navazujících průmyslových odvětví a dopravní infrastruktury;
- výrazný příspěvek ke **snížení míry nezaměstnanosti**, a to jak na úrovni celé země, tak ještě viditelněji v podmínkách Moravskoslezského kraje (příp. Zlínského kraje);
- výrazný podíl na **dalším zvýšení přebytku zahraničního obchodu**;
- velmi **pozitivní dopad zejména na příjmovou**, částečně i na výdajovou stranu systému **veřejných financí**;
- dopad na **další posilování kurzu koruny** vůči euro, na jehož základě se relativně zvyšuje celkové bohatství (prosperita) české ekonomiky v porovnání s EU, resp. okolním světem.

Na druhé straně výčet negativních či rizikových faktorů spatřujeme jako velmi redukovaný, podmíněný a z hlediska jejich výskytu rovněž nepravděpodobný.