

*next*Finance

Efektivní finanční řešení



Studie dopadu projektu **Hyundai** Motor Company na českou ekonomiku

- minimálně 15 000 pracovních míst
- navýšení růstu HDP až o 1,5 procentního bodu
- ČR 2. největším výrobcem aut na hlavu v EU

prosinec 2005

Obsah

Předpokládané parametry projektu	3
Zaměstnanost	3
Veřejné finance	5
Hrubý domácí produkt	7
Zahraniční obchod.....	8
Měnový kurz	9
Struktura ekonomiky	10
Negativní dopady	11
Mezinárodní srovnání.....	11
Shrnutí.....	13
Zdroje.....	14

Předpokládané parametry projektu

Investice:	800 mil. EUR = cca. 23 mld. Kč
Investiční záměr:	montážní závod automobilů zahrnující i výrobu motorů
Předmět výroby:	nižší střední třída až sportovně užitkové automobily
Kapacita závodu:	300 000 aut za rok
Zahájení zkušební výroby:	konec roku 2008
Plný provoz:	konec roku 2009
Počet zaměstnanců v závodě:	3 000
Umístění závodu:	pravděpodobně severní Morava

Zaměstnanost

Podle rozhodnutí vlády byla schválena příprava tří průmyslových zón pro obří investici sedmé největší automobilky světa v ČR. Jedná se o obce Mošnov a Nošovice ležící v Severomoravském kraji a obci Holešov ve Zlínském kraji. Aktuálně není možno říci, která lokalita bude finálně pro umístění závodu vybrána. Situace na trhu práce v každé lokalitě je však odlišná, a to by se odrazilo i v různém dopadu na míru nezaměstnanosti.

Z hlediska zaměstnanosti Zlínský region s 9,14 % průměrnou mírou nezaměstnanosti za prvních 11 měsíců v roce 2005 pouze nepatrně převyšoval celorepublikový průměr, který byl 8,94 %. Oproti tomu nezaměstnanost na severní Moravě výrazně tuto hodnotu převyšuje. Míra nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji činila v roce 2005 (prvních 11 měsíců) 14,65 %, což převyšuje celorepublikový průměr o 64 %. Ve Zlínském kraji bylo v roce 2005 registrováno v průměru za prvních 11 měsíců celkem 27 381 uchazečů o zaměstnání, v Moravskoslezském kraji 93 410, což znamená více než 18 % z celkového počtu 513 250 uchazečů o zaměstnání v České republice v roce 2005. Nehledě na konečné umístění továrny by realizace zamýšlené investice znamenala vzhledem k existenci volné pracovní kapacity v obou regionech snížení regionální i celorepublikové nezaměstnanosti.

Pokud by byl uvažován pouze přímý efekt uvedení továrny do provozu, znamenalo by to vytvoření nových 3 000 pracovních míst. Výsledný dopad na zaměstnanost v regionu je uveden v tabulce č. 1. (Odhady vychází z předpokladu konstantního vývoje nezaměstnanosti do doby spouštění výroby). Při dalších výpočtech budeme vycházet z předpokladu, že vzhledem k vysokému počtu nezaměstnaných v oblasti je v obou regionech dostatečná nezaměstnanost ve všech profesích. Vycházíme tak z toho, že automobilka nebude čerpat jen ze současných zaměstnanců jiných firem, ale také z řad nezaměstnaných daného regionu. To samé platí i pro sekundární a terciární sféru. Zaměstnavatelé, které opustí kvůli automobilce jejich zaměstnanci, pak budou doplňovat stav jak z jiných firem, tak opět z řad nezaměstnaných. Vytvoření nových pracovních míst se tedy plně projeví v poklesu počtu nezaměstnaných. Naše výsledky jsou proto maximálně pozitivní a v praxi je možné, že budou mírně oslabeny.

Region	Míra nezaměstnanosti v roce 2005 (průměr)	předpokl. snížení míry nezaměst. pouze z titulu investice Hyundai
Zlínský kraj	9,14 %	8,14 %
Moravskoslezský kraj	14,65 %	14,18 %
Česká republika	8,94 %	8,89 %

Tabulka 1

Přímé dopady na zaměstnanost v regionu

Pozitivní dopad na zaměstnanost by byl ještě posílen zapojením domácích firem do sítě subdodavatelů firmy Hyundai. Tento efekt by mohl v následujících letech po spuštění produkce znamenat **zapojení dalších zhruba 9 000 zaměstnanců zajišťujících výrobu subdodávek**. Možný dopad do míry nezaměstnanosti zohledňující i nepřímý efekt nárůstu pracovních míst v sekundární sféře ukazuje tabulka č. 2.

Region	Míra nezaměstnanosti v roce 2005 (průměr)	předpokl. snížení míry nezaměst. z titulu primárních a sekundárních dopadů
Zlínský kraj	9,14 %	5.13 %
Moravskoslezský kraj	14,65 %	12.77 %
Česká republika	8,94 %	8,73 %

Tabulka 2

Možné primární a sekundární dopady na zaměstnanost v regionu

Tento dopad na zaměstnanost lze odhadnout pouze s určitou pravděpodobností, protože podíl subdodávek, které budou vyráběny v České republice, není zcela předvídatelný. Nicméně v poslední době je možno pozorovat jednoznačný trend rozvoje příslušenství v automobilovém průmyslu, na kterém se podílí různé investiční pobídky. Znamená to, že subdodavatelské firmy se stále více přesouvají ze zahraničí na území České republiky.

Vedle uvažovaných efektů v primární a sekundární sféře by realizace uvažované investice zasáhla i terciární sféru. Jedná se o služby, které by výroba vyžadovala, a které nejsou součástí automobilového průmyslu, jako je IT, doprava atd. Rozvoj těchto služeb by umožnil vznik dalších dodatečných pracovních míst, což by mohlo znamenat zaměstnání pro dalších 3 000 osob. Dopad do terciární sféry je velmi složité odhadnout a může se od uvedeného čísla významněji odchylovat, nicméně hodnota, která se zde uvádí, je velmi konzervativním odhadem. Metodologicky totiž nelze zcela přesně odlišit, která nová pracovní

místa v terciární sféře jsou stále ještě důsledkem investice Hyundai. Výsledky jsou zobrazeny v tabulce č. 3.

Region	Míra nezaměstnanosti v roce 2005	předpokl. snížení míry nezaměst. z titulu všech vlivů
Zlínský kraj	9,14 %	4,13 %
Moravskoslezský kraj	14,65 %	12,30 %
Česká republika	8,94 %	8,68 %

Tabulka 3 Celkový možný dopad na zaměstnanost v regionu

Celkový dopad na nezaměstnanost je tedy minimálně 15 tisíc nových pracovních míst. To znamená v případě Zlínského kraje snížení míry nezaměstnanosti o 5,01 procentního bodu, v případě Moravskoslezského kraje pak snížení míry nezaměstnanosti o 2,35 procentního bodu.

Veřejné finance

Automobilový průmysl se vyznačuje nadprůměrnými mzdami. Průměrná mzda na 1 zaměstnance za rok 2004 byla 20 046 Kč. Průměrné odvody ze mzdy do veřejných rozpočtů odpovídaly následujícímu modelovému případu. Tabulka dále ukazuje modelovou situaci, jak by vypadal stav, kdyby existovala zamýšlená továrna. Součet všech daňových odvodů ze mzdy z titulu investice zahraniční automobilky v ČR by činil ročně 2,15 mld. Kč.

	Měsíčně v Kč na 1 zaměstnance	Ročně v Kč na 1 zaměstnance	Ročně za celou továrnu	Ročně mimo továrnu
Daň z příjmu	2 425	29 100	87 300 000	349 200 000
Zdravotní pojištění	2 708	32 496	97 488 000	389 952 000
Sociální pojištění	6 816	81 792	245 376 000	981 504 000

Tabulka 4 Odvody ze mzdy do veřejných rozpočtů

Pro následující výpočty je důležité znát budoucí daňový systém. Ten bude ovšem záviset na volbách v roce 2006. V modelových výpočtech proto vycházíme z aktuálního systému, což je podle nás nejpřesnější odhad. Současně předpokládáme, že v regionech existuje dostatečná nezaměstnanost ve všech profesích umožňující zapojení nových 15 000 zaměstnanců do pracovního procesu. Výsledky jsou proto maximálním možným pozitivním odhadem.

a) sociální pojistné: Při naplnění parametrů projektu by došlo k růstu příjmů státního rozpočtu v položkách „příjmy z daní a poplatků“ a „pojistné na sociální zabezpečení a příspěvky na státní politiku zaměstnanosti“. Příjmy do rozpočtu ze sociálního pojištění by mohly být ročně v současných cenách vyšší o zhruba 1,23 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice.

b) daně z příjmů: V případě daní by se mohlo jednat o růst daně z příjmů fyzických osob v současných cenách o 0,44 mld. Kč a růst daně z příjmu právnických osob přibližně o 0,78 mld. Kč. Dohromady by mohly celkové daňové příjmy bez sociálního a zdravotního pojištění vzrůst zhruba o 1,22 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice.

c) DPH: U daně z přidané hodnoty by zřejmě nedošlo k výraznějším změnám vzhledem k tomu, že růst DPH z prodaných vozů by pravděpodobně znamenal pokles příjmů z DPH z jiných automobilů. Pokud vycházíme z konstantní domácí poptávky po automobilech, respektive poptávky nezávislé na nabízených produktech, pak by rozšířením domácí nabídky automobilů pravděpodobně došlo jen k vytěsnění některých jiných vozů z českého trhu. Za předpokladu výroby vozů nižší střední třídy by mělo dojít k vytlačení části vozů této kategorie či ojetých automobilů. Přebytek domácí nabídky automobilů by znamenal pokles importu vozů (zejména ojetých) a nárůst exportu. Vzhledem k tomu, že pouze asi 20 % automobilů vyrobených v ČR je určeno pro domácí trh, pouze z 20 % produkce by byla odvedena DPH do státního rozpočtu. Zbylá produkce by byla zdaněna v zemi určení a neměla by dopad na státní rozpočet. Přírůstek příjmů státního rozpočtu o zaplacené DPH byl ovšem kompenzován poklesem odvedeného DPH z vozů, které by díky prodeji nových automobilů byly z trhu vytěsňeny. Vzhledem k omezenosti poptávky na domácím trhu by mělo dojít téměř k úplnému vytěšňovacímu efektu, který by znamenal víceméně nezměněný výběr DPH, a tedy nulový nebo zanedbatelný vliv na rozpočet. Realizací plánovaného projektu by mohlo dojít pouze k růstu kvality vozového parku v republice.

d) daň z nemovitostí: Při realizaci investice by došlo také k růstu daně z nemovitosti z důvodu výstavby továrny, ovšem vzhledem k nízkým sazbám daně by dopady na státní rozpočet měly být zanedbatelné.

e) zdravotní pojištění: Příjmy z veřejného zdravotního pojištění jsou rovněž součástí veřejných rozpočtů. Pojistné na zdravotní pojištění je odváděno na tzv. zvláštní účet všeobecného zdravotního pojištění, který ze zákona spravuje Všeobecná zdravotní pojišťovna. Tyto příjmy by se mohly v současných cenách zvýšit o 0,49 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice.

Úspory: Na druhé straně by došlo i k úsporám na výdajové straně veřejných financí v důsledku poklesu sociálních dávek a podpory v nezaměstnanosti z titulu přímé dodatečné zaměstnanosti 3000 osob a následné sekundární a terciární zvýšení zaměstnanosti až o dalších

12 000 osob. Úspory by se tak mohly ročně pohybovat v současných cenách zhruba kolem 1,29 mld. Kč s variantou bez uskutečnění investice.

Shrnutí dopadu pro veřejné finance: **Celkové příjmy do rozpočtu by v každém roce po uskutečnění investice byly v současných cenách vyšší o 2,45 mld. Kč** ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice, a to z titulu dodatečných příjmů ze sociálního pojištění a daně z příjmu fyzických i právnických osob. Dalších 1,29 mld. Kč bude ušetřeno na výdajové straně rozpočtu. Celkové zvýšení příjmů zdravotního pojištění by v každém roce po uskutečnění investice dosáhlo 0,49 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice. **Celkový pozitivní dopad na veřejné rozpočty by tak přesáhl 4,2 miliardy korun.**

Náklady: Nákladem pro veřejné rozpočty by byly přímé a nepřímé investiční pobídky ve formě daňových prázdnin. Tyto pobídky by mohly dosahovat 15 % z objemu celkové investice, tedy okolo 3,5 mld. Kč. Aktuálně však není známo rozložení této částky v čase – proto není možné vyčíslit dopad na veřejné finance v jednotlivém roce.

Hrubý domácí produkt

Výroba motorových vozidel je hlavním tahounem české ekonomiky. Podíl automobilového průmyslu na domácí průmyslové produkci činil téměř 17 % v roce 2003 a téměř 19 % v roce 2004. Bez ohledu na celosvětové ekonomické klima je zřejmé, že toto již nyní vysoké číslo se bude i nadále zvyšovat. Vedle základních pilířů automobilové výroby u nás, kterými jsou Škoda auto s rozsáhlou dodavatelskou sítí a výrobci autobusů Irisbus, Evobus či SOR, přibyl i projekt TPCA – Toyota Peugeot Citroën Automobile.

Význam automobilové výroby z hlediska tvorby HDP se neustále zvyšuje. V roce 2003 směřovalo do automobilového průmyslu 8,1 miliardy Kč ve formě přímých zahraničních investic, v roce 2004 to bylo již 33,8 miliardy Kč. Podíl automobilové produkce na tvorbě hrubého domácího produktu se pohybuje mezi 4 až 5 %. Pokud by se naplnil předpoklad firmy Hyundai o produkci 300 tisíc vozů ročně, mohl by se tento podíl v důsledku přímého efektu zvýšit asi o 0,6 %. Kromě tohoto efektu by zřejmě došlo k nepřímému efektu vlivem růstu přidané hodnoty firem zajišťujících subdodávky. Tento vliv by mohl znamenat celkové navýšení podílu na tvorbě hrubého domácího produktu o 1 % až 1,5 %. Celkový podíl automobilového průmyslu na tvorbě hrubého domácího produktu by mohl představovat 5 až 6,5 %. **Vlivem růstu hrubé přidané hodnoty v automobilovém průmyslu způsobeným produkcí 300 000 vozů firmy Hyundai v roce 2009 by došlo k růstu hrubého domácího produktu celé ekonomiky o 1 až 1,5 %.** Pokud bychom tedy předpokládali růst ekonomiky v roce 2009 bez investice Hyundai v řádu 4 %, mohla by realizace zamýšlené investice znamenat minimálně pětiprocentní růst.

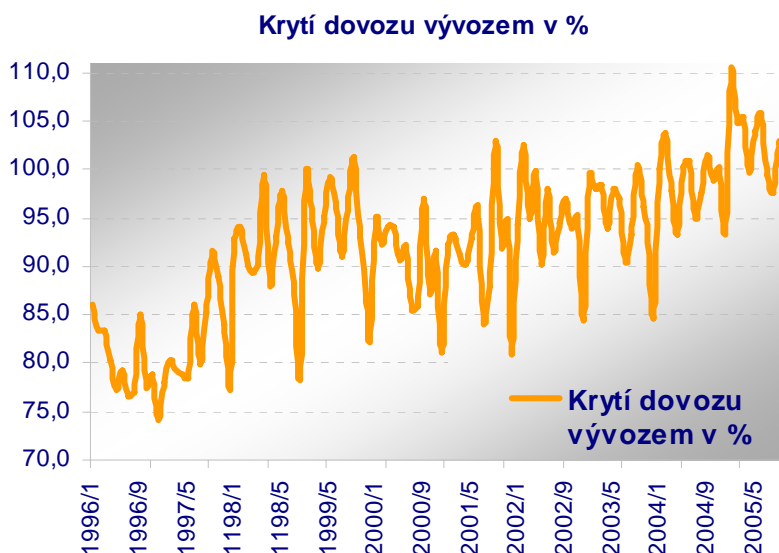
Je však třeba upozornit, že investice Hyundai povede k nominálnímu posilování koruny k euru. Posilující koruna bude vytvářet tlak na konkurenceschopnost dalších proexportních odvětví.

Zahraniční obchod

Následující údaje představují ukazatele automobilové výroby za rok 2004. Tyto informace vychází ze statistik Sdružení automobilového průmyslu, jehož členem ovšem není TPCA. Proto tato výroba není zahrnuta v uvedených statistikách. TPCA se (za plného provozu) podílí na produkci vozů asi ¼, což odpovídá 300 000 vozů.

Hrubá přidaná hodnota	82 011.9 mil Kč
Průměrná mzda na 1 zaměstnance	20 046 Kč
Objem tuzemského prodeje (jen položky automobilového průmyslu)	66 882.8 mil. Kč
Objem exportu (jen položky automobilového průmyslu)	306 586.6 mil. Kč
Zahraniční obchodní bilance	+105 364 mil Kč
Celkový počet vyrobených vozů	452 480
- z toho export	392 599

Objem exportu automobilového průmyslu se zahrnutím TPCA představuje necelých 20 % celkového domácího exportu. Podíl exportovaných vozů na celkové produkci představuje více než 80 %. V roce 2004 přesáhl export dokonce 85 % veškeré produkce. Automobilový průmysl je silně exportní odvětví s pozitivním dopadem na platební bilanci. Graf č. 1 ukazuje vývoj krytí celkového dovozu vývozem. Můžeme vidět, že zejména v posledních letech dochází ke změně vývoje platební bilance, která se stává aktivní. K tomuto trendu přispívá významnou měrou zejména automobilový průmysl.



Graf 2

Realizací uvažovaného projektu by došlo k podpoření nastoleného trendu zvyšování přebytku zahraniční obchodní bilance. Výše celkového efektu by záležela na zapojení domácích firem do

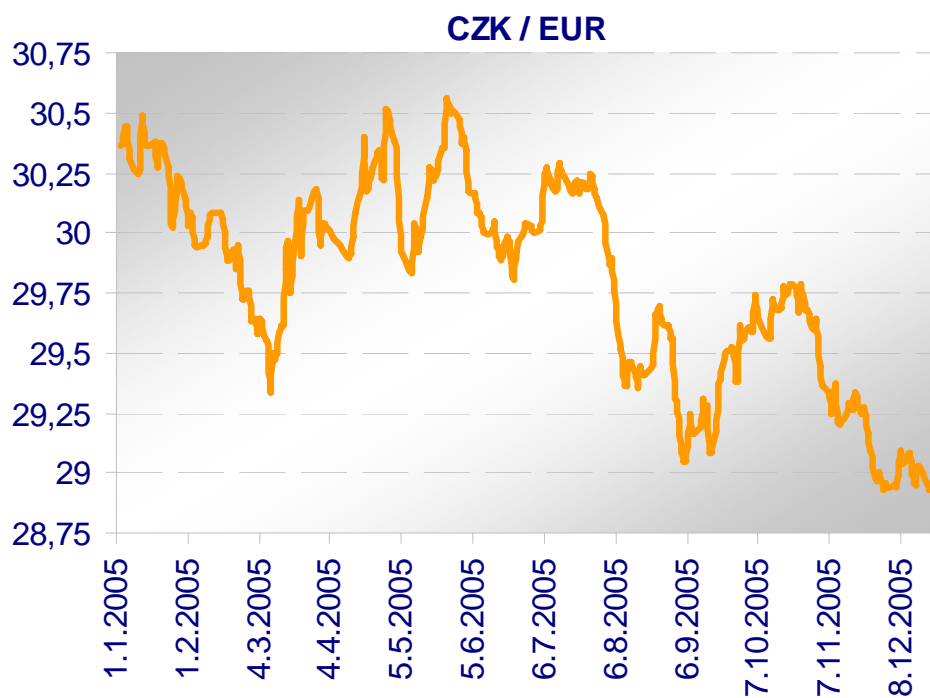
sítě subdodavatelů firmy Hyundai. Podíl importu položek automobilového průmyslu na celkovém domácím dovozu činí zhruba 10 %, mělo by tedy dojít jednoznačně ke zvýšení přebytku platební bilance. Realizace zamýšleného investičního záměru by mohla znamenat nárůst přebytku obchodní bilance v řádu 1 % HDP ve srovnání se stavem bez realizování investice. Tlak na zlepšení obchodní bilance by mohl být ještě posílen vytlačáním některých nových či ojetých importovaných vozů z domácího trhu a nahrazením domácí produkcí.

Měnový kurz

Bezprostředním dopadem investice bude tlak na apreciaci měnového kurzu v důsledku zvýšené poptávky po korunách v hodnotě 800 mil. EUR, tedy asi 23 mld. Kč. Tento přímý efekt by mohl znamenat asi 1% nominální apreciaci měnového kurzu. Nicméně rozhodnutí o případné investici je již nyní do značné míry obsaženo v očekávání investorů, a tedy při případné realizaci investice by přímý dopad zřejmě byl podstatně nižší. Naopak v případě nerealizace investice by měnový kurz mohl oslavit v důsledku nenaplnění očekávání účastníků trhu. Tato informace o případném nerealizování investice by byla pravděpodobně vnímána jako negativní signál pro budoucí růstový potenciál ekonomiky.

Dlouhodobě by díky přímému i nepřímému efektu na měnový kurz mělo docházet k tlaku na postupnou další apreciaci, která by měla vycházet z pozitivního očekávání investice na vývoj ekonomiky. Toto očekávání by vycházelo z potenciálního růstu exportu, tedy pozitivního dopadu na platební bilanci a celkového vyššího hospodářského růstu umocněného rozvojem odvětví v sekundární a terciární sféře. Celkově by se vytvářel tlak podporující dlouhodobě probíhající apreciaci kurzu koruny, a to jak v krátkém, tak v dlouhém období.

Vývoj posilování měnového kurzu koruny v roce 2005 ukazuje graf č. 2. Tato nominální apreciace se pohybuje kolem 4 % za rok a nemalou měrou se na ní podílí i kolínská automobilka. Rozhodujícím faktorem ovlivňujícím kurz koruny k euru jsou očekávání investorů, což demonstruje i apreciace kurzu koruny při prakticky nulovém úrokovém diferenciálu v poslední době. Roli, kterou sehrála kolínská automobilka v roce 2005 při nominální apreciaci, by převzala firma Hyundai při realizaci plánované investice.



Graf 2

Vzhledem k pravděpodobnému obsažení informace o možné investice firmy Hyundai v současné hodnotě měnového kurzu by nemělo dojít skutečnou realizací investice k významnému jednorázovému dopadu na měnový kurz. Nicméně **zřejmě by došlo k utužení dlouhodobého trendu nominálního posilování koruny zhruba o 4 % ročně.** Posilující koruna bude vytvářet tlak na další exportní odvětví ekonomiky a bude tak postupně zužovat prostor pro cenovou konkurenceschopnost exportérů.

Struktura ekonomiky

Realizace plánované investice by znamenala posílení průmyslové výroby. Nárůst automobilové výroby by přinesl růst exportních možností ekonomiky, a tudíž pozitivní dopad na platební bilanci. Současně by ovšem došlo k nárůstu podílu cyklického odvětví, a tedy vyšší citlivosti ekonomiky na hospodářský cyklus. Automobilový průmysl je vzhledem k jeho více než 80 % podílu na exportu v České republice kriticky závislý i na růstu ostatních ekonomik. Došlo by tedy současně i k větší závislosti na ostatních ekonomikách, do kterých export směřuje. Nicméně s růstem ekonomické aktivity v tomto ekonomickém odvětví dochází i k růstu v jiných příbuzných odvětvích, jako například v informačních technologiích, které slouží k podpoře klíčových procesů jak pro výrobce automobilů, tak pro jejich dodavatele. Automobilový průmysl zaměstnává v současnosti devadesát tisíc osob. Jeho slabými místy i nadále zůstává nedostatečná flexibilita na trhu práce či stávající učňovské školství, které vyžaduje změny.

Negativní dopady

Spolu se zvýšením citlivosti ekonomiky na ekonomický cyklus a na globální ekonomické klima díky značné závislosti automobilového průmyslu na exportu mohou vysoké zahraniční investice představovat negativní dopad pro národní ekonomiku. Důsledkem totiž může být budoucí odvod zisků mimo Českou republiku nebo jejich reinvestice. Potenciální problém může představovat to, že změny české ekonomiky nejsou strukturální povahy. Třicet procent z největších českých exportérů pochází z automobilového průmyslu, čímž se česká ekonomika stává kriticky závislá na tomto odvětví. Přesto je nutno zdůraznit, že vzhledem k plánovanému zaměření automobilky Hyundai na vozy nižší a střední třídy by zřejmě nedošlo k dramatickému zvýšení citlivosti na hospodářský cyklus, protože se nejedná o luxusní vozy a poptávka po těchto automobilech by měla být méně elastická na změnu důchodu.

Negativem investice může být i zvýšení rizika takzvané „Holandské nemoci“. Ačkoliv nepředpokládáme, že by tento jev pouze v souvislosti s automobilkou Hyundai nastal, náchylnost ekonomiky k tomuto jevu se zvyšuje. V ekonomice vzniknou nové exportní výroby, které budou tlačit na posilování koruny. Tradiční vývozní odvětví by tím mohla být zbavena konkurenceschopnosti. Zároveň vznikne tlak na rychlý růst mezd. Ten by potenciálně mohl vést k rizikům nárůstu inflace. Aby si firmy ztráty ze zhoršujících se exportních možností a z vyšších mzdových nákladů vynahradily, zvyšovaly by ceny a tím inflaci dále živily. Jedná se však o velmi pesimistický scénář, který pravděpodobně nenastane za předpokládaného posilování koruny o zhruba 4 % ročně.

Mezinárodní srovnání

Pokud by došlo k realizaci investice firmy Hyundai a její plánované výroby 300 tisíc automobilů ročně, stala by se v budoucnu Česká republika druhým největším výrobcem osobních vozů na hlavu v Evropské unii hned za Slovenskem. To by se mělo stát největším světovým výrobcem osobních automobilů na hlavu, pokud se naplní výrobní plány v nových automobilkách Peugeot-Citroen a KIA. Navíc podle některých informací chystá Peugeot-Citroen další navýšení výroby o 200 tisíc vozů. Nejvíce osobních vozů na obyvatele v roce 2004 v rámci Evropské unie bylo prozatím vyrobeno v Belgii, přičemž Česká republika byla na šestém místě a Slovensko na sedmém. Následující tabulka č. 5 udává výrobu osobních automobilů v roce 2004 v rámci Evropské unie a odhady budoucí produkce pro Českou republiku a Slovensko. Země jsou řazeny podle předpokládaného pořadí ve výrobě automobilů na obyvatele. Mezinárodní srovnání je provedeno za předpokladu naplnění záměrů navýšení výroby v České republice a na Slovensku a současně nezměněného objemu produkce v ostatních zemích unie.

	Počet vyrobených vozů	Počet vyrobených vozů na 1000 obyvatel
Slovensko – budoucí odhad (2009)	820 000	152
Slovensko	223 542	42
Česká republika – budoucí odhad (2009)	1 060 000	104
Česká republika	443 065	43
Belgie	857 119	82
Německo	5 192 101	63
Slovinsko	116 609	60
Španělsko	2 402 103	55
Francie	3 227 416	52
Švédsko	290 383	32
Velká Británie	1 646 881	28
Rakousko	227 244	28
Itálie	833 578	15
Portugalsko	150 781	14
Polsko	515 779	14
Maďarsko	118 590	12
Nizozemí	187 611	12
Finsko	10 051	0.2

Tabulka 5

Shrnutí

Realizace investice firmy Hyundai a naplnění jejích předpokladů by znamenalo pozitivní dopad na zaměstnanost. Efekt by byl umocněn tím, že zejména v Moravskoslezském kraji míra nezaměstnanosti vysoce překračuje celorepublikový průměr. Celková nezaměstnanost v České republice by se snížila zhruba o tři desetiny procentního bodu jen z titulu uskutečnění investice, což znamená minimálně 15 tisíc nových pracovních míst. V případě Zlínského kraje by došlo ke snížení míry nezaměstnanosti o 5,01 procentního bodu, v případě Moravskoslezského kraje pak snížení míry nezaměstnanosti o 2,35 procentního bodu.

Pozitivní dopad by se odrazil rovněž ve veřejných financích. Díky dodatečnému zaměstnání asi 15 tisíc lidí a budoucího zisku společnosti by došlo k růstu příjmů státního rozpočtu. Celkové příjmy do rozpočtu by v každém roce po uskutečnění investice byly vyšší v současných cenách o 2,45 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice. Další 1,29 mld. Kč výdajů rozpočtu bude ušetřeno na výdajové straně rozpočtu. Kromě toho zvýšení příjmů zdravotního pojištění by v každém roce po uskutečnění investice dosáhlo 0,49 mld. Kč ve srovnání s variantou bez uskutečnění investice.

Nákladem pro veřejné rozpočty by naopak byly přímé a nepřímé investiční pobídky ve formě daňových prázdnin. Tyto pobídky by mohly dosahovat 15 % z objemu celkové investice, tedy okolo 3,5 mld. Kč. Tato částka však může být různě rozložena v čase.

Realizace plánované výroby v roce 2009 by znamenala dodatečný růst hrubého domácího produktu o 1 až 1,5 %. Rovněž obchodní bilance by dosahovala vyššího přebytku, protože více než 80 % produkce automobilové výroby směřuje na export.

Přílivem zahraniční investice ve výši 800 milionů EUR by došlo k podpoření trendu dlouhodobého posilování české koruny k euru zhruba o 4 % ročně.

Vedle řady pozitivních dopadů přímé zahraniční investice může problém představovat budoucí odvod zisků nebo jejich reinvestice mimo území České republiky. Rizikem je také zvýšená náchylnost ekonomiky k takzvané Holandské nemoci – tedy ztráty konkurenceschopnosti vývozců a růstu inflace v důsledku příliš rychlého posilování koruny. Tuto možnost však považujeme spíše za teoretickou.

Zdroje

Sdružení automobilového průmyslu

Český statistický úřad

Ministerstvo financí

ČTK

Mezinárodní organizace výrobců automobilů

Výroční zpráva Škoda auto 2004

Šíření a využívání této analýzy je vázáno Všeobecnými obchodními podmínkami společnosti Next Finance s.r.o. (k nahlédnutí na www.nextfinance.cz). Analýza je určena pouze pro klienty společnosti Next Finance s.r.o. a pro média, která při využití analýz vždy uvedou zdroj. Analýza je předmětem autorského práva a nesmí se bez souhlasu společnosti dále elektronicky přeposílat, kopírovat ani jinak šířit.

Kontakt:

Markéta Šichtařová
hlavní ekonom společnosti
marketa.sichtarova@nextfinance.cz
tel 224 910 488, mobil 775 255 120

Next Finance s.r.o.
Karlovo náměstí 287 / 18
120 00 Praha 2
Česká republika