

MONITOR HOSPODÁRSKEJ POLITIKY

ŠPECIÁLNE VYDANIE

- **PREČO ŠTUDOVAŤ NÁRODNÉ HOSPODÁRSTVO**
- **ČO SME NAPÍSAĽI...**
- **NÁZORY ABSOLVENTOU**

EDITORIÁL

Milí uchádzači o štúdium,

Cieľom našich študijných programov na 1., 2. a 3. stupni štúdia je nielen poskytovať poznatky z ekonómie a hospodárskej politiky, ale aj rozvíjať vaše ekonomické myslenie. Naučíme vás analyzovať

ekonomické javy a hľadať spôsoby, ako ich ovplyvňovať. Vychováme z vás špičkových ekonómov, ktorí nielen poznajú problémy ekonomiky, ale dokážu ich aj úspešne riešiť. Dôkazom je uplatnenie našich absolventov na analytických a výskumných pozíciách doma i vo svete.

Karol Morway

ŠTUDIJNE PROGRAMY

1. stupeň (bakalársky).....	Národné hospodárstvo
2. stupeň (inžiniersky).....	Hospodárska politika
3. stupeň (doktorandský).....	Hospodárska politika

OBSAH

Prečo študovať Národné hospodárstvo?.....	3
Cenový šok na začiatku reforiem: prečo ceny prudko vyskočili nahor?.....	4
Prečo je spracovateľský priemysel dôležitý? Čo nevidíme v štatistikách	7
Elektromobily u nás a v rámci V4: prinesú čistejšie ovzdušie?	11



Univerzitný web katedry



FB stránka katedry

Prečo študovať Národné hospodárstvo?

Aký je ekonomický prínos členstva v EÚ? Ako ovplyvní slovenskú ekonomiku Brexit? Prečo zarábame násobne menej ako na západe? Prečo je Slovensko montážna dielňa Európy? Čo pre nás znamená výroba najväčšieho počtu áut na obyvateľa? Odkiaľ by sa dali zobrať peniaze na vyššie platy učiteľov a zdravotných sestier?

Stretáte sa dennodenne s podobnými otázkami a chceli by ste na ne vedieť odpovedať, či dokonca prispieť k ich riešeniu? Potom je odbor národné hospodárstvo ako i nadväzujúca hospodárska politika pre vás ideálna. Dôležitejšie ako memorovanie je pre nás pochopenie princípov a súvislostí. Vo výučbe kladieme dôraz na schopnosti analyzovať ekonomické procesy a pripravovať podklady pre hospodársko-politické rozhodnutia.

Medzi nosné predmety štúdia patria:

- Mikroekonómia
- Makroekonómia
- Hospodárska politika
- Empirický ekonomický výskum
- Štrukturálne súvislosti v ekonomike
- Ekonomický rast
- Politika hospodárskej súťaže

Uplatnenie v praxi

Tým, že dokážete prepájať ekonomickú teóriu s reálnymi procesmi a pohybovať sa vo svete ekonomických javov budete atraktívni ako výskumníci alebo analytici pre:

- orgány štátnej a verejnej správy
- medzinárodné organizácie
- podnikový a bankový sektor
- konzultačné spoločnosti

Príklady uplatnenia našich nedávnych absolventov:

- Peter Silanič – hlavný ekonóm Protimonopolného úradu
- Patrik Pružinský – konzultant v OECD
- Michal Habrman – analytik Inštitútu Finančnej Politiky
- Dávid Martinák – analytik Inštitútu Vzdelávacej Politiky
- Kristína Petříková – analytička Inštitútu Environmentálnej Politiky

Niečo o katedre

Počas výučby sa stretnete s odborníkmi z inštitúcie ako:

- Slovenská akadémia vied
 - Ministerstvo nancí SR
 - Inštitút nančnej politiky
 - Národná banka Slovenska
 - Ministerstvo hospodárstva SR
 - Protimonopolný úrad SR,
- ako aj zahraniční experti a profesori z:
- Európskej komisie
 - Organizácie pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj (OECD)
 - zahraničných univerzít (v poslednom období predovšetkým z Wirtschaftsuniversität Wien).

Cenový šok na začiatku reforiem: prečo ceny prudko vyskočili nahor?



Karol Morvay
KHP, NHF, EUBA

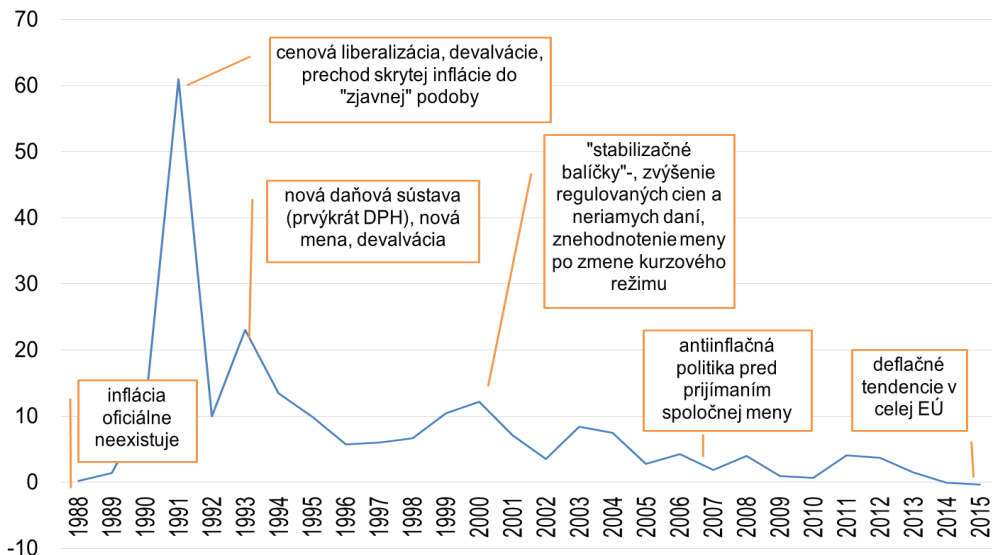
V tejto sérii príspevkov sa venujeme zaujímavým momentom vývoja ekonomiky Slovenska, ktoré sa z dnešného pohľadu zdajú už ako mimoriadne, zlomové alebo kontroverzné. Mnohé z týchto momentov už upadli do zabudnutia, v určitom období však „hýbali spoločnosťou“. A keď ich chápeme a vnímame, môžeme lepšie rozumieť aj fungovaniu dnešnej ekonomiky. Každá ekonomika totiž má svoju pamäť...



V súčasnosti, keď sa stretávame skôr s poklesom cenovej hladiny (miernou deáciou), pôsobí trochu provokatívne ak pripomenieme, že slovenská ekonomika má skúsenosť aj s razantným ináčnym

šokom. Cesta k dnešnej kludnej (možno až príliš kludnej?) cenovej hladine v SR viedla cez prudké cenové výkyvy vyvolané „uvoľňovaním“ cien spod štátnej regulácie, úpravami daňového systému, politickými

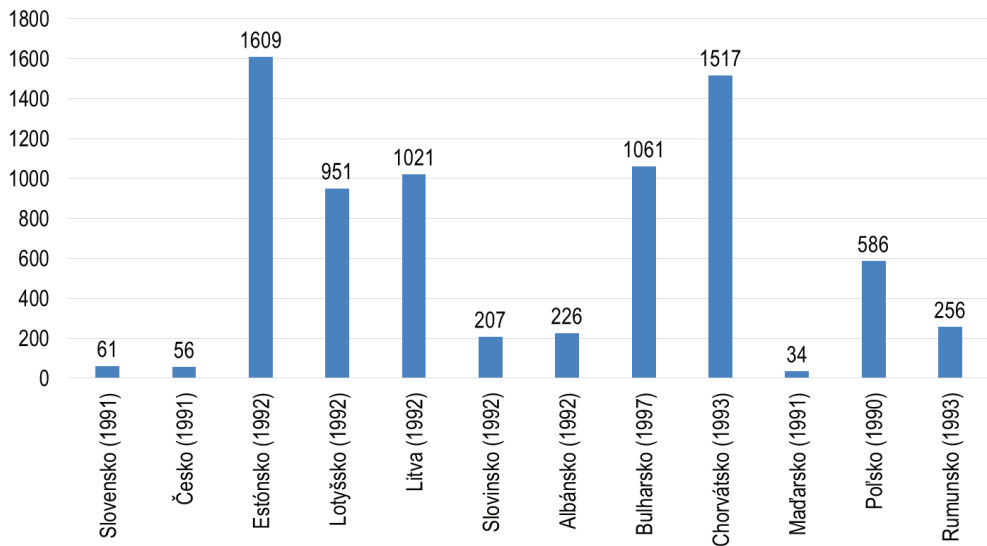
Graf 1: Zmeny reálneho HDP (%) na Slovensku s vyznačením dolných bodov obratu



Prameň: IMF WEO Databáza.

Poznámky: Údaje po rok 1995 nemajú takú kvalitu a vierohodnosť, ako neskoršie údaje.

Graf 2: Rozsah inflačného šoku na začiatku transformácie v krajinách strednej a východnej Európy
(najvyššia hodnota priemernej ročnej miery inflácie po spustení transformácie, v %)



Prameň: IMF WEO Databáza.

zásahmi do cien, úpravami výmenného kurzu a pod. V grafe 1 možno pozorovať niekoľko odlišných období: na začiatku (pred rokom 1990) inácia priznávaná nebola, existovala skôr v skrytej forme. Následne prichádza obdobie prudkých výkyvov v cenovej hladine (1990-2004). Približne po roku 2005 sa už výkyvy v miere inácie výrazne zmiernujú, objavujú sa hodnoty podobné tým vo vyspelých trhovách ekonomikách. Tu sa zameriame na ináčny šok na začiatku transformácie (v prípade SR ide hlavne o rok 1991).

Z grafu 2 možno vyčítať, že skok v cenovej hladine bol sprievodným javom transformácie v celom súbore krajín strednej a východnej Európy (SVE). Maximálna miera inácie v SR (61% v roku 1991) patrila ešte k tým najmiernejším v regióne! Zdanlivo najmiernejší bol ináčny skok v Maďarsku.

Naozaj len zdanlivo: v Maďarsku bol nárast cien rozložený do viacerých rokov (menší skok, zato ale opakovane), kým v SR alebo ČR bol tento skok výraznejší, ale koncentrovaný do jedného roka.

Tento cenový šok v súbore krajín SVE nemožno interpretovať bez vysvetlenia princípu tzv. nedostatkovej ekonomiky a pripomenutia fungovania tzv. skrytej inácie. Nedostatková ekonomika, ktorá bola typickým javom v socialistickej spoločnosti, znamenala veľmi zjednodušene asi toto:

- Existuje neuspokojený dopyt. Dopyt prevyšuje ponuku (tzv. previs dopytu). Kupujúci síce majú za čo kupovať, chýba však žiadaný tovar (ten sa doma nevyrába, ani sa nedováža). Štátom regulovaná ponuka slabo reaguje na dopyt, ponúka málo žiadaných tovarov.

Dovoz je tiež štátom regulovaný a tiež nedokáže pružne reagovať. Vzniká buď absolútny nedostatok (tovar chýba) alebo štruktúrny nedostatok (tovaru je relatívne dosť, ale v inej štruktúre - kupujúci robí nútenú substitúciu a kupuje niečo iné). Tieto javy podrobne analyzoval J. Kornai (1988, 1990).

- S predchádzajúcim bodom úzko súvisí druhý jav: štátna regulácia cien a dotovanie cien. Ceny nereagujú na trhové situáciu, lebo sú úradne stanovené. Ceny hlavných základných spotrebných komodít sú držané zámerne nízko (cena sleduje aj sociálny cieľ - cenovú dostupnosť tovarov). Tieto ceny boli aj pod úrovňou výrobných nákladov, štát ceny dotoval pre udržanie produkcie pri nízkej cene. To napomáha fenoménu nedostatkovej ekonomiky (nízka, štátom regulovaná cena vyvoláva nadmerný dopyt po tomto tovare - ten je však nedostatočne ponúkaný).
- Nevyhnutne vzniká tzv. skrytá inflácia. Tovar je síce cenovo dostupný, ale nedostatkový. Kupujúci dáva úplatky predávajúcemu s cieľom zabezpečiť pre seba tovar, kupujúci sa obracia na „čierny trh“ alebo stráca čas „zháňaním“ tovaru. Reálna cena (so zarátaním ceny času kupujúceho, úplatkov a pod.) je vyššia ako očiadna cena tovaru.

Čo sa nevyhnutne musí stať, ak sa v uvedenej situácii ceny uvoľnia (liberalizácia cien) a uvoľní sa zahraničný obchod (liberalizácia zahraničného obchodu)? Je asi pochopiteľné, že v momente odstránenia štátnej kontroly cien a dotovania cien musí cenová hladina skočiť nahor. Skrytá inflácia

sa preleje do svojej viditeľnej, zjavnej a ľahko merateľnej podoby. A odstránenie štátnej kontroly zahraničného obchodu prinesie prudký rast dovozu (veď je „hlad po tovare“). Ak chceli vlády v takejto situácii zastaviť ináčnú vlnu, stáli pred nimi dve naliehavé výzvy:

- 1) Reštriktívnou makroekonomickou politikou tmiť dopyt a pôsobiť antiinflačne
- 2) Sfunkčniť trhy čím skôr a odstrániť fenomén nedostatkovej ekonomiky

Od úspechu týchto politik záviselo, ako rýchlo sa ekonomiky vysporiadali s inflačným šokom. Pravda, v niektorých štátoch SVE sa k vyššie spomínaným vysvetľujúcim faktorom pridali ďalšie: politická nestabilita až rozvrat, pád peňažného systému krajiny, ozbrojený konflikt...

Aj relatívne menší inflačný skok v bývalom Československu mal svoje vážne dôsledky. Po rokoch očiadnej neexistujúcej inflácie prišlo k dramatickému zdvihnutiu cenovej hladiny a poklesu kúpnej sily obyvateľstva, čo prispelo k tzv. transformačnej depresii ako aj k politickému posilneniu subjektov, ktoré využíjúc obavy obyvateľstva ponúkali iné - a medzi nimi aj bizarné cesty transformácie ekonomiky. K tomu však už v iných dieloch tohto seriálu.

Prečo je spracovateľský priemysel dôležitý? Čo nevidíme v štatistikách...



Martin Lábaj
KHP, NHF, EUBA



Erika Stracová
KHP, NHF, EUBA

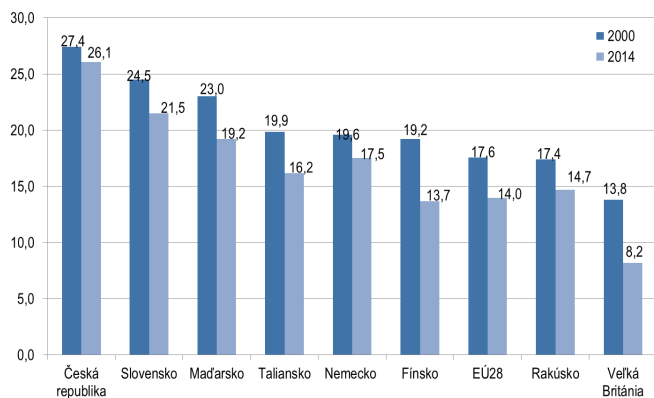
Poččet zamestnancov v spracovateľskom priemysle vo vyspelých krajinách sveta v posledných dekádach postupne klesal. Zároveň klesal aj podiel pridanej hodnoty vytvorenej v priemysle na celkovej pridanej hodnote v bežných cenách. Tzv. deindustrializácia ekonomík nepostihla iba vyspelé západné ekonomiky, ale aj krajiny strednej a východnej Európy. Znamená to, že priemysel je pre dobré fungovanie ekonomiky, tvorbu zamestnanosti či pridanej hodnoty, čoraz menej dôležitý? V tomto článku uvádzame dôvody, prečo je odpoveď „áno“ na vyššie položené otázky unáhlená, a prečo treba byť s odsúvaním spracovateľského priemyslu na druhú koľaj opatrný.

Výrazné zníženie podielu zamestnanosti v spracovateľskom priemysle zaznamenali len niektoré krajiny, ako napríklad Veľká Británia, v ktorej už aj tak nízky podiel klesol z 13,8 % v roku 2000 na 8,2 % v roku 2014. Poklesu sa však nevyhli ani tradične priemyselné krajiny Západu, ako Nemecko, v ktorom dnes pracuje v spracovateľskom priemysle len niečo vyše 17 % zamestnancov, kým ešte v roku 2000 to bolo takmer 20 %. Na Slovensku klesol podiel zamestnanosti v spracovateľskom priemysle z 24,5 % v roku 2000 na 21,5 % v roku 2014. Takýto všeobecný trend vývoja pred nás stavia otázky o perspektívach rozvoja priemyslu v jednotlivých krajinách a jeho význame pre národné hospodárstvo.

V roku 2014 zamestnávali na Slovenku tri etablované automobilky (VW, KIA a PSA-Peugeot) spolu okolo 16 000 zamestnancov, čo je menej ako 1 % z celkovej zamestnanosti. Vyprodukovali pritom automobily v hodnote približne 12 mld. EUR. Ak sa pozrieme na štatistiky pre

celý automobilový priemysel, tak zistíme, že v roku 2014 zamestnával 63 000 ľudí (2,8 % celkovej zamestnanosti) a vytvoril 3,4 % hrubej pridanej hodnoty. Napriek tomu, že tieto čísla sú výrazne nad priemerom krajín Európskej únie, samé o sebe nedosahujú také rozmery, ktoré by sme čakali, keď hovoríme o tom, že slovenská ekonomika je závislá od fungovania automobilového priemyslu. Slovensko je považované za automobilovú veľmoc (vyrábame najviac automobilov na jedného obyvateľa na svete), ale automobilový priemysel sa nezdá byť rozhodujúci pre tvorbu zamestnanosti a pridanej hodnoty v jeho národnom hospodárstve. Ako rozlúsknuť tento paradox? Iste nebude veľkým prekvapením, ak začneme tým, že sa pozrieme na celý výrobný reťazec automobilového priemyslu. V štatistikách, na ktoré sme sa zamerali doteraz, sme videli len jeho časť, výsek, ktorý nevytvorí celkový obraz a význame výroby automobilov na Slovensku. Zamestnanosť a pridaná hodnota, o ktorej

Graf 1: Podiel zamestnanosti v spracovateľskom priemysle na celkovej zamestnanosti vo vybraných krajinách (v %)



Prameň: EUROSTAT, National Accounts employment data by industry.

sme písali a o ktorej sa bežne diskutuje, bola vytvorená buď priamo v automobilkách, ktoré nalizujú a vyvážajú automobily do zahraničia, alebo u dodávateľov komponentov a modulov, ktorých hlavná činnosť je produkcia pre automobilový priemysel. U nich však výrobný reťazec automobilového priemyslu nezačína. Aj títo dodávatelia potrebujú na svoju produkciu pre automobilový priemysel vstupy od iných dodávateľov, ktorí môžu pôsobiť v automobilovom priemysle, ale aj v iných odvetviach ekonomiky, napríklad strojárskom či elektrotechnickom priemysle. A tieto rmy taktiež potrebujú vstupy z iných riem, gumy a plasty z gumárskeho priemyslu, rôzne farby a laky z chemického priemyslu, oceľ a rôzne zliatiny kovov z hutníckeho priemyslu, dopravu, skladovanie a iné služby riem poskytujúcich obchodné služby. Navyše, ľudia, ktorí dostávajú za svoju prácu v automobilovom priemysle mzdy, vynaložia časť svojich príjmov na nákup tovarov a služieb, ktoré treba taktiež vyrobiť, čím generujú zamestnanosť a pridanú hodnotu v ďalších rozmanitých odvetviach, ktoré by

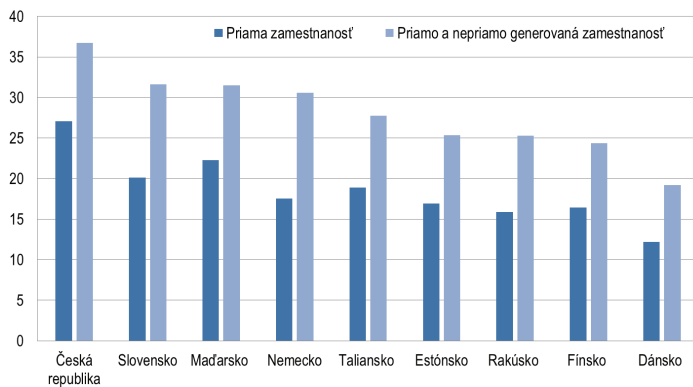
bez nich nemali tak vysoký dopyt po svojich produktoch.

Ak budeme parafrázovať profesora Luptáčika z jeho prednášky pri prezentácii štúdie o národohospodárskom význame automobilového priemyslu na Slovensku, tak môžeme povedať, že: „zvýšený dopyt po automobiloch v Nemecku zvyšuje spotrebu potravinárskych výrobkov na Žitnom ostrove“ či konkrétnejšie „zvýšený dopyt po automobiloch v Nemecku zvyšuje spotrebu trdelníkov v

Skalici“. Jedným z významných dodávateľov pre automobilky je aj rma INA v Skalici. Príjmy, ktoré zamestnanci v tejto rme získajú môžu okrem iného použiť na nákup dobre známej dobroty.

Ak máme komplexne zhodnotiť význam automobilového priemyslu na Slovensku, alebo ktoréhokoľvek iného odvetvia, musíme vziať do úvahy zamestnanosť a pridanú hodnotu generovanú na všetkých stupňoch výrobného reťazca. Tento intuitívne zrejmy poznatok naznačuje riešenie uvedeného paradoxu, ale bez naplnenia číslami nedáva odpoveď, ktorú by sme čakali. Tak koľko zamestnancov na Slovensku je určitým spôsobom naviazaných na automobilový priemysel? Akú celkovú pridanú hodnotu vytvára? Ako to spočítať? Ekonomovia o opísaných kolobehových súvislostiach v ekonomike vedia a diskutujú minimálne od čias F. Quesnaya, ale až W. Leontief, americký ekonóm, ich v prvej polovici 20. storočia ako prvý formálne zachytil a preskúmal na údajoch za americkú ekonomiku, za čo

Graf 2: Podiel priamo a nepriamo generovanej zamestnanosti spracovateľským priemyslom, 2011, (v %)



Prameň: Vlastné výpočty na základe údajov z World Input-Output Tables dostupných na www.wiod.org.

dostal neskôr Nobelovu cenu za ekonómiu. Od tých čias sa tzv. input-output analýza, teda analýza ktorá skúma vzťahy medzi rôznymi vstupmi a výstupmi výrobného procesu, stala štandardným analytickým nástrojom v rukách ekonómov, ktorý umožňuje zodpovedať položené otázky (o tejto metóde sa dozviete viac na s. 21 v recenzii knihy, ktorú sme pre vás pripravili na inom mieste v tomto časopise).

Ak aplikujeme na údaje za slovenskú ekonomiku uvedenú metódu, a spočítame, koľko zamestnancov a akú pridanú hodnotu generoval automobilový priemysel priamo, nepriamo (u dodávateľov v celom výrobnom reťazci) a indukované (cez dodatočnú spotrebu domácností), tak zistíme, že v roku 2014 vytváral takmer 200 000 pracovných miest a 10 % pridanej hodnoty celého národného hospodárstva. Automobilky samotné generovali 12 % celkovej produkcie, 6,7 % pridanej hodnoty a 6,3 % zamestnanosti na Slovensku. Jedno pracovné miesto v automobilkách vytvára 6 až 7 pracovných miest v ostatných odvetviach

slovenskej ekonomiky. Podrobnejšie je význam a u t o m o b i l o v é h o priemyslu na Slovensku spracovaný v štúdiu Luptáčík a kol. (2014).¹

Rovnaký prístup môžeme uplatniť aj pri pohľade na význam celého spracovateľského priemyslu ako takého. Jeho význam totiž tiež nespočíva v tom, koľko zamestnancov zamestnáva priamo, alebo akú pridanú hodnotu vytvára, ale

v tom, aké celkové efekty generuje pre slovenskú ekonomiku. Značná časť sektora služieb by totiž bez dobrého fungovania spracovateľského priemyslu nevznikla, pretože je naň priamo alebo nepriamo naviazaná. Veľkoobchod, maloobchod, doprava, skladovanie a iné obchodné služby závisia od dodávok pre rôzne rmy spracovateľského priemyslu. Ak prerozdélíme zamestnancov na Slovensku a v iných vybraných krajinách podľa toho, pre akú časť nálného dopytu priamo alebo nepriamo pracujú, dostaneme sa k číslam, ktoré uvádza graf 2.

Zatiaľ čo priama zamestnanosť v spracovateľskom priemysle sa s výnimkou Českej republiky pohybuje pod úrovňou 20 %, tak zamestnanosť, ktorú generuje dopyt po výrobkoch spracovateľského priemyslu je vo všetkých krajinách podstatne vyššia. V Česku, na Slovensku, v Maďarsku a

¹ Luptáčík, M. a kol. 2014. *Národohospodársky význam automobilového priemyslu na Slovensku*. Bratislava: Katedra hospodárskej politiky, NHE, EU v Bratislave, 2014.

Nemecku je priamo a nepriamo generovaná zamestnanosť spracovateľského priemyslu je vo všetkých krajinách podstatne vyššia. V Česku, na Slovensku, v Maďarsku a Nemecku je priamo a nepriamo generovaná zamestnanosť spracovateľského priemyslu nad 30 %, čo znamená, že približne každý tretí zamestnanec je priamo alebo nepriamo generovaný dopytom po spracovateľských výrobkoch. Aj v Dánsku, v krajine s veľmi nízkym podielom zamestnancov v priemysle, je takmer každé piate pracovné miesto priamo alebo nepriamo vytvorené dopytom po týchto výrobkoch. Význam priemyslu pre vytváranie zamestnanosti preto netreba podceňovať, pretože jednoduché štatistiky takéto väzby nezohľadňujú, napriek tomu, že z národohospodárskeho hľadiska sú veľmi dôležité.

Druhým faktorom, ktorý výrazne zvyšuje význam spracovateľského priemyslu, je tvorba inovácií. Existujú mnohé štúdie, ktoré preukazujú to, že práve spracovateľský priemysel je motorom inovácií v priemyselne vyspelých krajinách. Slovensko nie je výnimkou, o čom svedčia aj údaje v tabuľke č. 1.

Je pomerne známe, že v celkovom objeme výdavkov na výskum a vývoj Slovensko za vyspelými krajinami výrazne zaostáva a že aj v spracovateľskom priemysle sa do vedy a výskumu investuje menej. Napriek celkovo nízkym podnikateľským výdavkom na výskum a vývoj (len 0,33 % z pridanej hodnoty) je však dominantná časť z nich tvorená práve spracovateľským priemyslom. Z celkových podnikateľských výdavkov na VaV bolo v priemere za roky 2011 až 2013 vynaložených viac ako 60 % práve v priemysle, pričom v samotnom automobilovom priemysle bolo

Tabuľka 1: Podiel podnikateľských výdavkov na VaV podľa odvetví v Slovenskej republike, priemer rokov 2011 až 2013

	Podiel na celkových podnikateľských výdavkoch na VaV	Podiel podnikateľských výdavkov na VaV na pridanej hodnote
Poľnohospodárstvo a ťažba ner. surovín	0,5%	0,05%
Strojársky priemysel	12,0%	0,78%
Automobilový priemysel	24,4%	2,24%
Ostatná priemyselná výroba	25,7%	0,60%
Energetika	0,0%	0,00%
Stavebníctvo	0,5%	0,02%
Obchod	1,1%	0,03%
Doprava a skladovanie	0,0%	0,00%
Vedecké a odborné činnosti	19,7%	1,47%
Nehnutelnosti	0,0%	0,00%
IKT	10,7%	0,73%
Finančné služby	5,2%	0,43%
Ostatné služby	0,2%	0,00%
SPOLU	100,0%	0,33%

Prameň: EUROSTAT, Business enterprise R&D expenditure (BERD) by economic activity (NACE Rev. 2), 30.11.2015, vlastné úpravy.

vynaložených takmer 25 % výdavkov na VaV. Práve automobilový priemysel ako jediný vynaložil viac ako 2 % vytvorenej pridanej hodnoty na výskum a vývoj. Minimálne tieto dva faktory, nepriame efekty a inovácie, svedčia o tom, že napriek klesajúcemu podielu priamej zamestnanosti v spracovateľskom priemysle netreba jeho význam a národohospodárske efekty podceňovať. Rozvíjať služby je dôležité, ale mnohé služby by bez fungujúceho a prosperujúceho priemyslu nikdy nevznikli.

Elektromobily u nás a v rámci V4: prinesú čistejšie ovzdušie?



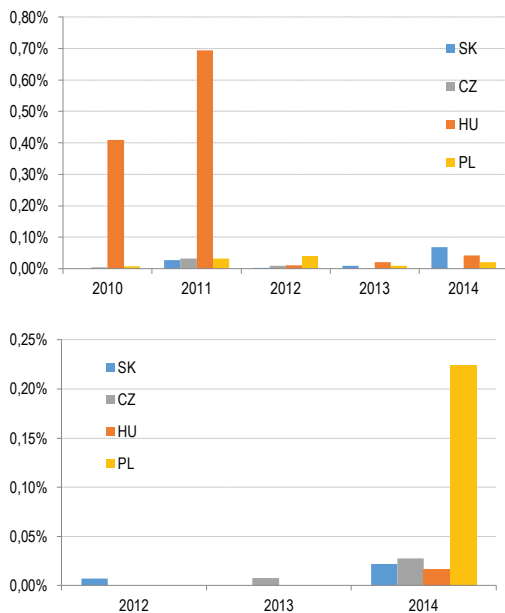
Kristína Petriková
KHP, NHF, EUBA

Elektromobily získavajú na popularite a zavádzajú sa rôzne opatrenia pre podporu ich predaja. Na Slovensku podporuje štát ich obstaranie do výšky 5 000 Eur, v ostatných krajinách môžu majitelia získať rôzne daňové úľavy. Predstavujú však tieto vozidlá riešenie z pohľadu zlepšovania kvality ovzdušia? To závisí od energetického mixu krajiny, ako aj nahliadania na riziká jednotlivých zdrojov energie.

V posledných rokoch sme svedkami rozširujúcej sa diskusie o možnostiach znižovania environmentálnej záťaže, okrem iného v oblasti zlepšovania kvality ovzdušia. Znečistenie ovzdušia je do veľkej miery spôsobené emisiami skleníkových plynov do atmosféry. Medzi skleníkové plyny zaraďujeme oxid uhličitý, metán, oxid dusný, freóny a ozón. Jedným z dôležitých aspektov ovplyvňujúcich celkový vývoj stavu skleníkových plynov je špeciálna kácia palív využívaných v doprave. Z tohto hľadiska región V4 stále zaostáva za starými členskými krajinami EÚ, keďže tu priemerný automobil vyprodukuje na jeden kilometer jazdy viac emisií (spomedzi novo-registrovaných vozidiel).

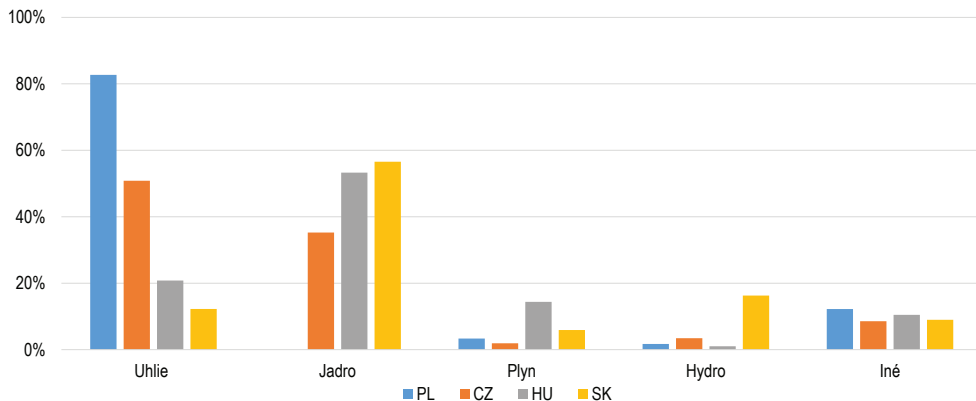
Na podporu rozvoja alternatívnych pohonov zavádzajú jednotlivé krajiny rôzne opatrenia, napr. v Maďarsku sú majitelia takýchto áut oslobodení od platenia dane z vlastníctva vozidla, majú možnosť bezplatného parkovania na vybraných miestach v istých mestách, ako aj využitie dobíjajúcich staníc bez úhrady. V Českej republike majú vlastníci možnosť odpustenia niektorých poplatkov spojených s držaním

Graf 1: Podiel nových elektromobilov (horný graf) a hybridov (dolný graf) na vozovom parku v SR



Prameň: podľa mikrodát EEA.

takéhoto vozidla. Okrem toho z pohľadu podpora inovatívnych investícií do vývoja,

Graf 2: Energetický mix vo výrobe elektriny v roku 2014

Prameň: podľa mikrodát EEA, pri výkone elektromobilov v SR a CZ bol uvažovaný EU priemer, emisné faktory na základe WNA, UK Office of Science and Technology, výrobné emisie podľa ShrinkThatFootprint

produkcie, či využívania takýchto vozidiel môže generovať pozitívne efekty z pohľadu národného hospodárstva.

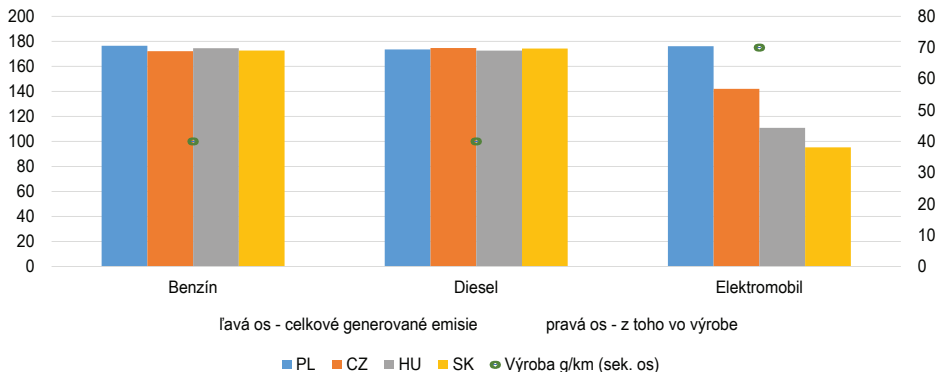
Na Slovensku sa štát snaží motivovať ku kúpe nového elektromobilu, či plug-in hybridu prostredníctvom dotácie. Na tieto bolo celkom vyčlenených 5,2 mil. Eur, pričom pri kúpe elektromobilu je vlastníčkovi poskytnutý príspevok vo výške 5 000 Eur, pri hybride 3 000 Eur. Touto cestou by sa mala zatráktívniť kúpa vozidiel na (čiastočný) elektrický pohon, dotácia je vyplácaná v troch etapách. Cieľom je priblížiť sa koncom roka 2017 k počtu 1 000 elektromobilov na našich cestách – podľa predbežných údajov databázy EEA bolo v rokoch 2010-2014 na Slovensku registrovaných menej ako 100 elektromobilov. Podiely novo-registrovaných elektromobilov a hybridov je zobrazený nižšie.

Zatiaľ čo sa rozbiehajú podporné opatrenia pre zvyšovanie dopytu po týchto vozidlách, na mieste je otázka, či autá na elektrický pohon predstavujú ideálne riešenie z

environmentálnej perspektívy. Je síce pravdou, že elektromobil na rozdiel od vozidla s klasickým spaľovacím motorom negeneruje emisie pri samotnom jeho využívaní, na druhej strane je žiaduce bližšie sa pozrieť na pôvod elektriny, ktorá ho poháňa. Energetický mix vstupujúci do výroby elektriny v konkrétnej krajine je v tomto ohľade rozhodujúcim.

Dvomi dominantnými palivami vstupujúcimi do výroby elektriny sú uhlie a jadro, s ostatnými zdrojmi zastúpenými pomerne menej. V Maďarsku a na Slovensku pokrývajú jadrové elektrárne viac ako polovicu celkovej produkcie, s tretinovým podielom v Českej republike. Na druhej strane, výroba elektriny z uhlia má najvyššie zastúpenie v Poľsku, s vyše štvorpäťinovým podielom, a v Českej republike, s takmer polovičným podielom na celkovej výrobe. Pri odlišných emisných faktoroch vstupných palív majú elektromobily zmysel najmä v krajinách, ktoré vo veľkej miere využívajú obnoviteľné zdroje energie, či jadro pri výrobe elektriny. Napriek tomu, že

Graf 3: Emisie podľa typu pohonu



Prameň: podľa mikrodát EEA, pri výkone elektromobilov v SR a CZ bol uvažovaný EU priemer, emisné faktory na základe WNA, UK Office of Science and Technology, výrobné emisie podľa ShrinkThatFootprint

potenciálne riziká prameniace z využívania jadrového paliva sú značné, v prípade, že nedôjde ku kritickej situácii predstavuje jadro pomerne nízko emisne náročný zdroj. Pre kalkuláciu emisnej náročnosti osobných vozidiel sme okrem samotnej jazdy brali do úvahy aj emisie vyplývajúce z produkcie vozidla, prepočítané na kilometer jazdy.

Z grafu vidíme, že zatiaľ čo na Slovensku priemerný elektromobil vyprodukuje počas jazdy iba 25 gramov emisií skleníkových plynov na kilometer, obdobný automobil v Poľsku zaťažuje životné prostredie viac ako štvornásobne. Zatiaľ čo pri vozidlách s dieselovým a benzínovým pohonom sú rozdiely medzi krajinami iba málo badateľné, v prípade elektromobilov emisná náročnosť klesá úmerne k poklesu využívania uhlia pri výrobe elektriny, čo odzrkadľujú aj emisné faktory, ktoré sú napr. pri jadre až 40 krát nižšie ako pri generácii uhlia.

Pokiaľ nám preto záleží na životnom prostredí a zlepšovaní kvality ovzdušia, mali by sme pri kúpe elektromobilov zvážiť,

odkiaľ pochádza pohonná elektrická sila. V prípade Slovenska sú elektromobily v pomere ku vozidlám so spaľovacím motorom environmentálne šetrnejšie, keďže je u nás takmer 60% elektrickej energie vyrábanej z jadrového paliva. Naopak v Poľsku kúpa elektromobilu nemá z pohľadu šetrenia životného prostredia striktno pozitívny dopad, nakoľko sa na kilometer (po zohľadnení vyššej emisnej náročnosti výroby elektromobilu) vyprodukuje rovnaké množstvo emisií skleníkových plynov ako pri benzínovom motore.



Mojou úlohou je vypracúvať analýzy a stanoviská k návrhom zákonov v sociálo-ekonomicknej oblasti, ako aj sprevádzať mojich klientov pri rokovaniach. Katedra hospodárskej politiky má okrem kvalitných akademických prolov predmetov aj množstvo inšpiratívnych príbehov jej absolventov a vyučujúcich. Určite odporúčam absolvovať tento študijný program.

Štefan Sabo, nezávislý konzultant v inštitúciách štátnej správy

Každodenne riešim dokumentáciu materiálov, vytváranie aktuálnych štatistík, analýz, na základe ktorých následne reportujem pre vedúcich zamestnancov. Som absolventkou Hospodárskej politiky, najviac ma naučili predmety z oblasti kvantitatívnych metód, ktoré denne využívam.

Zuzana Stanková, business analytik Tatra banka

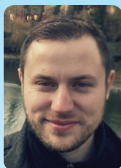


Študijný odbor Hospodárska politika som si vybral, pretože ma vždy zaujímala politika a hospodárstvo krajiny. Štúdium mi poskytlo okrem iného skvelý prehľad o fungovaní ekonomiky.

Tomáš Smutný, konateľ HUMANex, s.r.o..

Ako absolvent oceňujem, že ma škola naučila pracovať s programami a metódami, ktoré teraz využívam.

Denisa Bittnerová, controlling analyst LIDL Slovakia v.o.s.



Venujem sa problematike trhu práce a uplatnenia absolventov. V mojej práci mi pomáhajú analytické zručnosti nadobudnuté počas štúdia v odbore Hospodárska politika. Aj vďaka štúdiu Hospodárskej politiky robím dnes zaujímavú prácu.

David Martinák, analytik Ministerstva školstva

