

Petr

PAVLÍNEK

-TEXT- JOSEF PRAVEC
-FOTO- JOSEF HORÁZNÝ



PETR PAVLÍNEK

Neopakujme podruhé stejné chyby

Zahraniční investice do Česka přinesly chybějící kapitál a do velkých podniků i nové technologie, na druhou stranu zatlačily menší české firmy do nevýhodných pozic, do jakési nízkonákladové ekonomiky. Tak to podle geografa Petra Pavlíčka z Univerzity Karlovy funguje i v automobilovém průmyslu. Důsledkem je odliv vytvořené hodnoty, což může zpomalovat další rozvoj celé ekonomiky.

Tvrdí také, že tu chyběla jasná průmyslová strategie a lákání kapitálu se pohybovalo „ode zdi ke zdi“. Tuto chybu bychom neměli zopakovat, až se v souvislosti s nástupem nových trendů, hlavně elektromobility, bude znovu rozhodovat o zaměření domácího průmyslu.

Petr Pavlínek, který vyučuje i v USA, je propagátorem názvu Czechia, respektive Česko pro domácí prostředí. A druhého pojmu v následném rozhovoru důsledně používá. „Odmítání jednoslovného mezinárodně uznaného názvu země vypovídá o nepochopení jeho významu a chybějícím sebevědomí,“ říká.

Nový ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček mluví o změně v investičních pobídkách. Je to namístě?

Je to namístě, i když tyto změny měly přijít už před deseti lety, ve chvíli, kdy bylo jasné, že se Česko stalo hlavně příjemcem nízkonákladových investic do výroby s nízkou přidanou hodnotou. Navíc novela, na níž se pracuje od roku 2017, ještě stále není schválená.

Pomohly tedy české ekonomice investiční pobídky – byla to od poloviny 90. let správná politika?

Byla tu tři rozdílná období. Do voleb v roce 1992 vláda vybrala 35 důležitých podniků, které chtěla privatizovat do rukou strategických investorů. V případě Škody Auto či firmy Barum Continental se to podařilo, v mnoha případech nikoliv, protože pak byl program zrušen. Což byla škoda, protože tyto restrukturalizované firmy se mohly stát tahouny celého průmyslu. Vláda premiéra Václava Klause ale až do konce roku 1997 žádné investiční pobídky nenabízela s tím, že by to údajně narušilo přirozenou hospodářskou strukturu. Důvody podle mne byly politické a ideologické, ne ekonomické. Od roku 1998 zase došlo k obratu o 180 stupňů. Byl přijat zákon o investičních pobídkách a ty se začaly nabízet plošně a komukoliv, kdo

přinesl požadovaný objem kapitálu. Bez ohledu na to, o jakou výrobu půjde. Takový systém tu víceméně máme do dnešní doby. Když to shrnu: od roku 1992 se postupovalo ode zdi ke zdi.

Podívejme se na náš automobilový průmysl, k jehož rozvoji pobídky přispěly. Jak to pomohlo celé české ekonomice?

Zahraniční investice především pomohly automobilovému průmyslu v Česku přežít. Kdyby se mladoboleslavská Škodovka privatizovala prostřednictvím kuponů, jak si přál Václav Klaus, tak by dnes neexistovala. Dopadla by podobně jako Liaz, Tatra či Avie. Podobným úspěchem zahraničního kapitálu byla Karosa, která skončila pod firmou Iveco. Tito finalisté mají prostřednictvím svých dodavatelských sítí význam pro celou českou ekonomiku. V případě Škodovky byla s Volkswagenem podepsána dobrá investiční smlouva, která počítala s dočasnou ochranou domácích dodavatelů, aby získali čas na adaptaci na tržní podmínky a nebyli nahrazeni dodavateli ze zahraničí. A máme zde TPCA a Hyundai, takže zahraniční investice byly skutečně rozhodující.

➤ **Byl přijat zákon o investičních pobídkách a ty se začaly nabízet plošně. Bez ohledu na to, o jakou výrobu půjde.**

Nevedlo to ale k přílišné orientaci na automobilky?

Závislí na automobilovém průmyslu jsme skutečně příliš, což pro ekonomiku představuje potenciální riziko, protože ta diverzifikovaná je odolnější jak v době hospodářských krizí, tak při příchodu velkých technologických změn. Ty – v podobě elektromobility – právě přicházejí. Společnost Deloitte nedávno zveřejnila studii, která modeluje situaci pro chvíli, kdy by v Česku skončila výroba automobilů a motorů, tedy velké automobilky, včetně jejich lokálních dodavatelů. Je to sice nepravděpodobné, ale vyšlo jí, že by český HDP klesl o 25 procent. ➔

Dá se shrnout, co zahraniční investice do automobilového průmyslu přinesly dobrého?

Zachránily a rozvinuly velkoobjemovou výrobu automobilů, což výrazně přispělo k rozvoji dodavatelského sektoru. Celkem jde o 200 tisíc pracovních míst, o čtvrtinu exportu. Znamená to totiž i přístup na zahraniční trhy a zapojení do nadnárodních výrobních sítí. Ovlivnilo to také domácí tržní prostředí, ostatní podniky se s nově nastavenou laťkou musely vyrovnat.

A negativa?

V automobilovém průmyslu se v Česku rozvinula hlavně jednodušší výroba součástí, které se dodávají rovněž do západní Evropy. Němci hovoří o komplementární specializaci, o doplňující se dělbě práce. U nich zůstala složitější výroba s vyšší přidanou hodnotou, produkce náročná na manuální pracovní sílu se přesunula do středovýchodní Evropy včetně Česka. Dalším problémem je nedostatečný rozvoj výzkumu a vývoje, který nedrží krok s rozvojem výroby. Neznamená to, že tu není nic – zmíním třeba Bosch v Českých Budějovicích nebo Varrox v Novém Jičíně. Někjaký výzkum a vývoj tu musí být už jen proto, že výroba je tu tak rozsáhlá, což vyžaduje její technologickou podporu na místě. Přesto složitější vývoj zůstává v mateřských zemích automobilek, ať jde o Německo, Japonsko či Jižní Koreu. Samostatnou kapitolou je Škoda Auto, tam mají dva tisíce zaměstnanců ve vývoji. Ovšem i ti se zaměřují především na design, na to, co je vidět a co škodovky odlišuje od jiných aut skupiny VW. Těch zbývajících 80 procent, která zůstávají pod kapotou a jsou standardizována v rámci daného podvozku pro celý VW, je ale až na výjimky vyvinuto v Německu.

A dál?

Problémem je takzvaná duální ekonomika. Zahraničním kapitálem ovládaná odvětví ženou vývozy a HDP vzhůru, jsou nicméně dost izolovaná od zbývajících ekonomiky, od domácích podniků a za těchto podmínek se jen málo přenášejí nové technologie a know-how do hostitelské ekonomiky. A pak je tu levná práce: platy v českém automobilovém průmyslu se pohybují asi na 25procentní úrovni mzdových nákladů v Německu.

Ve Škodě Auto se ale přidávalo, podle novinových titulků se tam lidé už mohou chystat na dovolenou v Karibiku.

Mzdy tam samozřejmě jsou vyšší než jinde v dodavatelském sektoru, vyšší než v Hyundai a TPCA, nicméně je



„Pokud by si Česko kladlo nějaké extra požadavky, investoři by zamířili do Polska, na Slovensko či do Maďarska,“ říká o nedávném lákání kapitálu ekonomický geograf **Petr Pavlínek**.

➤ **Zahraničním kapitálem ovládaná odvětví ženou vývozy a HDP vzhůru, jsou ale izolována od domácích podniků. A tak se málo přenášejí nové technologie a know-how do hostitelské ekonomiky.**

nutné vidět, za jakých podmínek je ti lidé dostávají. Například v Kvasínách se pracuje v osmnáctisměnném provozu a tempo je tam opravdu vysoké. Zkušení zaměstnanci, kteří tam jsou třeba deset let, vám řeknou, že raději budou brát o deset tisíc méně, jen když povedou normální život. Pracovat od osmi do pěti a mít volné víkendy. Když tam dělají manželé spolu, mají šanci na společný víkend třeba jednou za měsíc nebo ještě méně často. Takže si nemyslím, že to dovolená v Karibiku vykompenzuje. Za práci, jakou tam lidé odvádějí, jsou placeni málo a ve srovnání s Německem, kde podmínky nejsou tak těžké, zvlášť.

Nemohly naše vlády vyjednat lepší podmínky?

Asi ne. Smlouva, kterou vyjednala Pithartova vláda s Volkswagenem, byla ještě dobrá. Pak už začaly okolní postkomunistické země tvrdě soutěžit o investice v automobilovém průmyslu. Všechny nabízely to samé, a pokud by Česko kladlo nějaké extra požadavky, ohledně výzkumu a vývoje, vyšších mezd a tak, investoři by zamířili do Polska, na Slovensko či do Maďarska. Pokud by se tyto země dohodly, tak by to možná bylo jiné, ale ony spolu soupeřily. V literatuře se to popisuje jako závod ke dnu.

Dají se tyto závody nějak kvantifikovat?

Propočítalo se, kolik tyto země daly prostřednictvím investičních pobídek firmám na jedno pracovní místo. TPCA dostalo zhruba 35 tisíc dolarů, Hyundai už 50 tisíc, Kia na Slovensku dokonce přes 85 tisíc dolarů. Slovensko také v posledních patnácti letech bylo v této soutěži neúspěšnější, protože nabízelo doslova modré z nebe. Měli pro to důvody – byla tam kolem roku 2000 dvacetiprocentní nezaměstnanost a v jejich prospěch hrálo, že mzdy tam byly nejnižší ve střední Evropě. Teď jsou ale vyšší než v Česku, a tak se velká továrna BMW staví u Debrecínu.

Co tedy vychází, když se pozitiva a negativa sečtou?

Je nutné odlišit krátkodobé a dlouhodobé dopady. V prvním případě se připomínají nová pracovní místa a růst HDP. Firmy také dostávají dotace na nová místa, jenomže pracovní trh je vyčerpaný, a tak zahraniční investoři často přeplácejí schopné lidi, které si vychovaly domácí podniky.

A ne vždy to je nakonec tak, jak to zprvu vypadá. Třeba TPCA: deklarovali investici za 1,5 miliardy eur, nakonec investovali 1,3 miliardy. Z toho 650 milionů bylo utraceno za výzkum a vývoj nového automobilu v Japonsku a Francii, technologie zakoupené v zahraničí stály

400 milionů eur, stroje a zařízení nakoupené v zahraničí pro dodavatele TPCA stály 170 milionů eur. Samotná výstavba továrny přišla na 80 milionů a jen tyto peníze, šest procent celkové investice, byly skutečně utráceny v Česku. Zbývají pracovní příležitosti, jenomže když nejsou lidé, tak se najmou v Srbsku, Polsku či na Ukrajině.

Existuje vůbec příklad, kde vláda situaci zvládla, kde zmíněné závody ke dnu nenastaly?

Dobře obstála Čína. Ta je ale v úplně jiné situaci, a to díky velikosti svého domácího trhu. Když tam začínal boom, tak všichni věděli, že půjde o největší automobilový trh na světě a že se bez něj neobejdou. I když Čína automobilky nutila, aby automobily vyráběli tam, a kladla další velice tvrdé požadavky, automobilky na ně přistupovaly. Možné byly jen investice do společných podniků se státními čínskými firmami, požadoval se rozvoj domácí dodavatelské sítě, transfer technologií, vybudování výzkumu a vývoje. Kdyby něco podobného požadovala česká vláda, tak by automobilky i zahraniční dodavatelské firmy šly jinam.

➤ **Za práci, kterou lidé odvádějí ve Škodě Auto, jsou placeni málo a ve srovnání s Německem, kde podmínky nejsou tak těžké, zvlášť.**

Jiná země než Čína jako vzor neexistuje?

Indii, podobně velké zemi, se to tak nedaří. Někde vsadili na podporu vlastního průmyslu a ochranu domácího trhu. Bez zahraničních investic se obešlo Japonsko a Jižní Korea, místo lákáním zahraničního kapitálu získávali technologie nákupem licencí. Moc se o tom nemluví, určité alternativy nicméně existovaly. Ačkoliv v evropských podmínkách si je lze představit dost obtížně.

Když mluvíme o získávání moderních technologií, jak se je daří přelévát do domácích firem u nás?

Když zůstaneme u automobilového průmyslu, tak do jaké míry se přesouvají i do českých firem, závisí hlavně na intenzitě jejich dodavatelských vazeb se zahraničními podniky. Například slovenské podniky se pohybují na okraji celého dodavatelského řetězce, a tak bývají jen zřídka zapojeny do velkoobjemové výroby. ➔

A ty naše?

U nás je situace o trochu lepší, problém je to ale také. Jen několik domácích firem se těm zahraničním vyrovná. Brano nebo Brisk Tábor jsou takové příklady. Jinak i české firmy bohužel většinou zůstávají v dolních patrech dodavatelského řetězce. Automobilový průmysl je oligopolní, ovládají ho společnosti a jejich klíčoví dodavatelé z několika málo zemí. Velké automobilky je nutí, aby je následovaly do teritorií, kde zrovna vyrábějí, což jim pomáhá zajistit kvalitu a technologickou úroveň. Domácí dodavatelské firmy, a to se týká nejen střední Evropy, ale třeba Brazílie nebo Mexika, jsou vytlačovány na okraj.

Při vší kritice – co kdyby takové investice vůbec nebyly? Mohli bychom fungovat jako průmyslový stát?

Nechci spekulovat, ale samozřejmě mohli. V Evropě přece existují ekonomicky relativně úspěšné země bez automobilek, třeba v Pobaltí či Irsko. Ale byl bych nerad, aby rozhovor vyzněl tak, že jsem zaměřen proti zahraničním investicím. Tak to není, představují důležitou součást moderní globalizované ekonomiky. Problémem je jejich nevyvážená struktura a pro automobilový průmysl to platí naprosto. Zdravější ekonomika vyžaduje rovnováhu mezi domácím průmyslem a zahraničními firmami. Už proto, že o budoucnosti českého automobilového průmyslu se nebude nikdy rozhodovat v Česku. Nadnárodní firmy se rozhodují v kontextu svých celosvětových operací a vždy jim bude bližší košile než kabát. Je empiricky potvrzeno, že snáze zavírají továrny v zahraničí než doma. Silná pozice zahraničních firem může dokonce omezovat schopnost státu prosazovat nezávislou hospodářskou politiku.

Jak to myslíte?

Konečným úkolem hospodářského rozvoje v Česku by mělo být zvyšování zdejší životní úrovně, tedy i zvyšování mezd. Pro nadnárodní firmy, které přišly vyrábět právě kvůli nízkým mzdám, to rozhodně cíl není. Snižovalo by to jejich ziskovost. Když ovládají celý sektor, najdou si cestičky k ovlivňování hospodářské politiky.

Týká se to pouze automobilek, nebo i jiných oborů?

Existují další sektory ovládnuté zahraničním kapitálem. Nejlepším příkladem je bankovníctví. V průmyslu jde rovněž o elektrotechniku.

V Česku nicméně panovala shoda na tom, že zahraniční kapitál je blahodárný. Ekonom Vladimír Benáček z UK

„Konečným úkolem hospodářského rozvoje by mělo být zvyšování životní úrovně,“ zdůrazňuje Petr Pavlínek.

i nyní upozorňuje, že většina našich podniků je ve srovnání s Německem či Rakouskem stále beznadějně podkapitalizovaná.

Určitě má pravdu, že průmysl je podkapitalizovaný. Na druhou stranu, podle posledních údajů ČNB z automobilového průmyslu v roce 2017 oteklo jen ve formě dividend 1,2 miliardy eur. A k tomu byla jedna miliarda eur zisků reinvestována do mateřských společností. Takže za jediný rok bylo převedeno do zahraničí 2,2 miliardy eur. Tato hodnota bude použita k rozvoji jinde. Podobné částky převádějí banky, i ty by tyto peníze mohly prostřednictvím půjček investovat do rozvoje naší ekonomiky. Škoda Auto je také dobrý příklad. Od poloviny devadesátých let realizuje veškeré investice z vlastních zdrojů, Volkswagen jí peníze neposlá. Přitom jen ve formě dividend bylo mezi roky 2004 a 2018 převedeno ze Škody Auto vlastníkov 173 miliard korun. I tato částka, alespoň teoreticky, mohla být reinvestována v Česku. A mám tu data za celé Česko – na dividendách v letech 2000 až 2017 oteklo do zahraničí 2741 miliard korun (což zhruba představuje dva roční státní rozpočty, poznámka redakce). Přitom právě transfery hodnot z méně vyspělých zemí do rozvinutějších přispívají k udržování vyšší životní úrovně například v Německu a západní Evropě a naopak k její nižší úrovni jinde.

To snad ale bylo jasné od počátku. Nebo chyběla jasná průmyslová politika, strategie?

Strategická průmyslová politika Česku opravdu chyběla. Všechny průmyslově úspěšné země v poválečném období či alespoň v posledních padesáti letech ji měly. A nemusí se připomínat jen Japonsko nebo Jižní Korea. Stačí se podívat do Německa, i tam existuje a stát má docela jasnou představu, kde chce německý průmysl vidět. U nás jsme měli ministra průmyslu, který dokonce do médií řekl, že Česko průmysl ani nepotřebuje, že nám stačí služby.

Nejsou ale nejlepší strategií tržní síly?

Tak se podívejte, co udělal trh s průmyslem v USA. V řadě odvětví to byl kolaps. Myslím tím značné odprůmyslnění země a převedení výroby někam do Číny. Je přece jasné, že pokud se celá výroba přesune jinam, tak se za ní postupně přesune výzkum a vývoj a země tak ztratí své technologické schopnosti. Historicky vychází, že technologicky i výrobně vyspělejší země jsou celkově úspěšnější. Pokud jde o nás, nemám nic proti lákání zahraničního kapitálu. Jde pouze o to, jaký lákáme, do jakých odvětví a za jakým účelem. Pokud vše necháme na zahraničních →

Petr Pavlínek (55)

Absolvoval ekonomickou regionální geografii na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy a pět let studoval v USA. Specializuje se na dopady zahraničních investic do automobilového průmyslu a je autorem desítek odborných článků na toto téma v prestižních vědeckých časopisech. Regionální geografii vyučuje jak v Česku, tak na University of Nebraska. Je ženatý, má dvě děti a rád jezdí na kole.



společnostech, které v prvé řadě sledují vlastní hospodářské zájmy, tak to pro nás dobře nedopadne.

Vidíte ještě možnost k nějaké změně?

Alespoň inovační strategie, kterou nyní schválila vláda, je krok správným směrem. Může být pokládána za součást průmyslové politiky, i když to tak definováno není. Svým způsobem jí byly i investiční pobídky, jenomže v tomto případě nebylo jasné, co stát dlouhodobě chce či nechce podporovat. V průmyslové politice totiž jde o to, že stát nadefinuje odvětví, o nichž si myslí, že jednou budou ta nosná, a jejich rozvoj se snaží podněcovat.

A další konkrétní kroky?

Snad by bylo možné podnitit zahraniční investory, aby tu re-investovali více zde vytvořených zisků. Ne jim to nařizovat, ale vytvořit k tomu podmínky. Třeba tím, že stát bude více investovat do vzdělání, vědy a výzkumu, což by ukázalo, že tu stále bude kvalifikovaná a technicky zdatná pracovní síla, a že tu tedy stojí za to investovat do výroby s vyšší přidanou hodnotou. Zabetonovaná podřadná pozice, která souvisí s tím, že tomu tak není, je velkou bariérou rozvoje, protože obrovské hodnoty v Česku vytvořené se investují jinde. Ekonomové s tím možná nebudou souhlasit a řeknou: zahraniční firmy tu platí daně a zaměstnávají lidi a tak dále. To je pravda, nic to však nemění na tom, že pokud by se větší hodnota zde vytvořená reinvestovala v Česku, vedlo by to k rychlejšímu rozvoji. Stát by také mohl lépe vytipovat inovativní malé a střední podniky a ty podporovat. Třeba lepším přístupem k prostředkům na výzkum a vývoj.

Jaké mohou být dopady předpovídané relokalizace – nástupu robotizace, digitalizace, elektromobility?

Potenciálně nejvýznamnější je trend elektromobility. Rychlost přechodu od spalovacího motoru na elektřinu

je nejistá, realisticky lze však očekávat, že v roce 2030 bude už 20 procent prodávaných automobilů na elektřinu. A výroba elektromobilů je méně náročná na pracovní sílu. Část dodavatelů nebude potřebná – spalovací motory, převodovky a výfukový systém z aut zmizí –, což povede k omezení zaměstnanosti. Přitom je jasné, že středovýchodní Evropa včetně Česka zpočátku centrem elektromobility nebude. Tady bude dobíhat výroba aut se spalovacími motory – jednak tu máme moderní továrny a zůstanou tu i nižší výrobní náklady. A aby to bylo složitější, tak Volkswagen prohlásil, že do roku 2040 přestane vyrábět automobily se spalovacími motory. Což asi znamená, že tu vzniká dvacetiletý polštář pro adaptaci. Na druhou stranu není jasné, zda evropský autoprůmysl v elektromobilitě uspěje a jak bude umět konkurovat Číně a USA. Ukázkou je, že bateriové články, které tvoří 30 až 50 procent hodnoty elektromobilu, se v Evropě zatím téměř nevyrábějí. Zato Čína se na jejich produkci podílí ze 60 procent, Japonsko 17 a Jižní Korea 15 procenty.

Když tu bude dvacet let na adaptaci, tak opět budeme lákat zahraniční kapitál?

Středovýchodní Evropa stále bude mít pro automobilovou výrobu svoje výhody. Nepředpokládám, že by za dvacet či třicet let došlo k výraznějšímu sblížení mzdové úrovně vůči Německu. Nanejvýš budeme někde na polovině. Zůstane tu blízkost západoevropskému trhu, což snižuje dopravní náklady. Výhodou, kvůli neexistujícím clům, dál bude členství v Evropské unii. Takže atraktivita pro automobilky tu zůstane, třeba pro čínské firmy nebo pro americkou Teslu. To pro případ, že německý autoprůmysl globálně neuspěje. Všechno je možné.

Neměl by se český průmysl dopředu poohlížet také po jiných oborech...

Automobilový průmysl v budoucnu už nezaměstná tolik lidí, ale spekulace bych si odpustil. Ekonomové uvádějí, že Česko má stále v Evropě nejvyšší zaměstnanost v průmyslu, a že lze čekat přesun lidí do služeb. Ve všem je ale mnoho neznámých. Třeba to, zda elektromobilita skutečně uspěje. Někteří lidé z oboru, například Pavel Juříček, generální ředitel firmy Brano, míní, že jde o slepou uličku. Japonské firmy, například Toyota, sázejí na hybridy. V každém případě naše závislost na automobilkách zvyšuje zranitelnost domácí ekonomiky. V Německu odhadují, že u nich přechod na elektromobilitu zlikviduje

v automobilovém průmyslu až 250 tisíc pracovních míst, tedy čtvrtinu.

Jak je to vlastně s rozložením českého průmyslu?

Automobilový průmysl se shlukuje do určitých míst, což souvisí s organizací výroby. Dodavatelé musí být co nejbližší. Když se podíváte na mapu, vidíte, že se koncentrují kolem dálnic – nejde totiž ani tak o vzdálenost v kilometrech, jako o dostupnost časovou, například kolem dálnice z Prahy do Mladé Boleslavi a dál na sever nebo linii z Prahy do Plzně a dál na hranici, kde jsou zase firmy, které dodávají do Německa. Takže dálniční síť je důležitá. Tam, kde jde o dodávky s nižší přidanou hodnotou, je naopak patrné přelévání produkce do dříve méně tradičních oblastí, například na Vysočinu. Protože právě tam byly dostupné zdroje a levné pracovní síly ve srovnání například s Mladou Boleslaví. Kvalitní infrastruktura je podmínkou pro úspěšné podnikání obecně. Existují ale studie, které se pokoušejí vysvětlit přetrvávající rozdíly v úrovni evropských regionů. A v nich se souvislost

s infrastrukturou, často za evropské peníze, nepotvrdila. Jako daleko významnější vyšla kvalita institucionálního prostředí.

Co si pod tím ale mám představit?

Nejde samozřejmě jen o nějaké úřady, ale například o nepsaná pravidla chování lidí a firem. Tam, kde je prostředí průhlednější a kde mají jasné nastavená pravidla hospodářské soutěže, která se dodržují, dobře fungující právní stát a nízkou míru korupce, jde většinou o ekonomicky úspěšnější regiony. Srovnajte Ukrajinu s Německem. U nás se často zmiňuje činnost Jihomoravského inovačního centra, kterému se podařilo přilákat důležité investice. Takže hodně závisí i na institucích tohoto typu, těch, které umí žádat o dotace z evropských fondů a pak je smysluplně použít. Na tom, že se peníze neutratí za hlouposti, ale využijí na dlouhodobé přínosné projekty.

Takže...

Takže máme hodně co dohánět.

inzerce



JEDINĚ SPOŘENÍ, NA KTERÉ SI MŮŽETE SKUTEČNĚ SÁHNOUT, MÁ HODNOTU

Zlaté spoření České mincovny dokáže vaše úspory proměnit ve skutečné zlato. Přitom stačí pravidelná měsíční investice už od 500 korun, která se vám u nás bude postupně ukládat ve formě zlatých mincí či slitků. Získáte tak dlouhodobě bezpečný způsob zhodnocování, na jehož výsledek si můžete kdykoli sáhnout a klidně si ho odnést domů.



ČESKÁ
MINCOVNA

EK012340