

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

**PŘÍCHOD KOREJSKÉHO INVESTORA NA SEVERNÍ MORAVU:
PŘÍLEŽITOST NEBO HROZBA?**

Bakalářská práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

**PŘÍCHOD KOREJSKÉHO INVESTORA NA SEVERNÍ MORAVU:
PŘÍLEŽITOST NEBO HROZBA?**

Bakalářská diplomová práce

Studijní program: Angličtina se zaměřením na aplikovanou ekonomii

Vedoucí práce: PhDr. Jiří Řezník, Ph.D.

Autor: Vojtěch Horsák

Olomouc 2008

Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci

Akademický rok: 2006/2007

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Katedra: Katedra aplikované ekonomie

Příjmení, jméno: Horsák Vojtěch

Osobní číslo studenta: F05164

Studijní obor: Angličtina se zaměřením na aplikovanou ekonomii

Zadané téma:

Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?

Název práce v angličtině:

The Arrival of Korean Investor to Northern Moravia: Opportunity or Threat?

Rozsah práce: 40 stran

Zásady pro vypracování:

1. Zahraniční Investice (vysvětlení pojmu; vývoj zahraničních investic v ČR; vývoj investice Hyundai v ČR; obdobné investice v jiných zemích)
2. Popis firmy Hyundai (zeměpisně, ekonomicky, právně, historicky, kulturně)
3. Přínosy (Pro ČR, EU(Evropu) a pro firmu Hyundai)
4. Negativa (nekvalifikovaná práce; ekologická zátěž; možnost, že investor po nějaké době ČR opustí)
5. Závěr

Seznam odborné literatury:

SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v České republice : teorie a praxe v mezinárodním srovnání.* Praha : Linde, 2004. ISBN 8086131521

STEERS, R. *Made in Korea : Chung Ju Yung and the rise of Hyundai.*
New York: Routledge, 1999. ISBN 0-415-92050-7

<http://www.eps.cz/php/index.php> Ekologický právní servis / ELS Environmental Law Service

<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/> HYUNDAI Motor Manufacturing Czech

Termín zadání práce: 30.5. 2007

Termín odevzdání práce: 31.3. 2008

Vedoucí diplomové práce, titul (hůlkovým písmem): PhDr. Jiří Řezník, Ph.D.

.....
podpis vedoucího práce

.....
podpis vedoucího katedry

Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: „Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?“

Vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne.

Podpis

Na tomto místě děkuji následujícím lidem za pomoc při tvorbě bakalářské práce:

Jiřímu Řezníkovi vedoucímu práce

Jaromíru Radkovskému personálnímu řediteli HMMC

Miroslavu Kačmaříkovi starostovi obce Nošovice

Alici Tancerové starostce obce Dobrá

Daně Vlčkové starostce obce Vyšní Lhoty

Jiřímu Štěpánovi z agentury pro regionální rozvoj

Jakožto i všem ostatním, kteří mi byli při tvorbě této práce nápomocni.

OBSAH

OBSAH.....	5
ÚVOD.....	7
1. HISTORICKÝ ÚVOD.....	9
1.1 Založení firmy Hyundai.....	9
1.2 Hyundai Motor Company.....	10
1.3 Vývoj přímých zahraničních investic v České republice po roce 1989.....	11
1.4 Přímé zahraničních investice jako ekonomický problém.....	12
1.4.1 Definice.....	12
1.4.2 Pobídky.....	13
1.4.3 Výhody.....	15
1.4.4 Nevýhody.....	16
1.4.5 Shrnutí tématu PZI.....	17
2. INVESTICE FIRMY HYUNDAI V ČESKÉ REPUBLICE.....	18
2.2 Mezinárodní srovnání.....	23
2.3 Představení firmy Hyundai.....	24
2.4 Fakta o investici.....	26
2.4.1 Investiční smlouva.....	27
3. DOPADY INVESTICE.....	31
3.1 Zaměstnanost.....	31
3.2 Doprava.....	33
3.2.1 Dopravní infrastruktura.....	35
3.3 Životní prostředí.....	35
3.4 Pozitiva.....	39
3.5 Negativa.....	39
3.6 Dopady na obce v lokalitě investice.....	40
3.6.1 Obec Nošovice.....	41
3.6.1.1 Závěry a postřehy - Nošovice.....	41
3.6.1.2 Subjektivní dojem - Nošovice.....	42
3.6.2 Obec Dobrá.....	42
3.6.2.1 Závěry a postřehy - Dobrá.....	43
3.6.2.1 Subjektivní dojem - Dobrá.....	43
3.7 Vyhodnocení dopadů investice.....	44

ZÁVĚR	46
RESUME	47
SEZNAM TABULEK	50
SEZNAM PŘÍLOH.....	51
SEZNAM ZKRATEK	60
ANOTACE	61
LITERATURA	62

ÚVOD

Téma „Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?“ mne zaujalo svou novostí. O stavbě automobilky Hyundai v Nošovicích se v médiích hodně hovořilo, ale pokud vím neexistovala žádná ucelená, veřejně dostupná práce, hlouběji se zabývající touto investicí. Rozhodl jsem se podat stručný obraz o dané problematice. Cílem práce je podat informaci o dopadu investice na řadové občany. Z tohoto důvodu se v dokumentu nezabývám dopady na HDP, hospodářství státu ani myšlenkami nad tím, zda se český průmysl možná až příliš nezaměřuje na automobilismus.

Informace o investici jsem získával primárně z internetu, z novinových článků a tiskových zpráv zainteresovaných subjektů. Po získání dostatečného přehledu o tématu jsem přešel k „papírovým“ publikacím. Abych mohl podat opravdu věrný obraz, musel jsem se i osobně vypravit přímo na místo, kde probíhala stavba automobilky Hyundai, do Nošovic.

Práce je rozdělena do tří kapitol. První kapitola obsahuje historický úvod. Popisuje se zde založení firmy Hyundai a její vývoj. Je zde i popis vývoje přímých zahraničních investic na území České republiky. Kapitola též obsahuje stručný popis fungování investičních pobídek a dalších témat souvisejících s přímými zahraničními investicemi. Teorie přímých zahraničních investic je v literatuře poměrně dobře zpracováno a existuje o ní řada publikací. Já zde vycházím především z knihy Martina Srholce, „Přímé zahraniční investice v České republice.“

Druhá kapitola se zabývá přímo firmou Hyundai, jejím popisem a vývojem její investice v České republice. Jsou zde odpovědi na otázky, proč se tato korejská firma rozhodla investovat v Nošovicích a co bude tato investice vlastně znamenat.

Třetí kapitolu považuji za nejdůležitější. Na základě dostupných informací, posuzuji negativní i pozitivní dopady investice. K tomu mi velmi pomohl materiál „Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj“, který byl zpracován v červenci roku 2007 a uveřejněn v prosinci téhož roku. Posuzuji zde dopady do oblastí: doprava, zaměstnanost a životní prostředí. V této kapitole jsou obsaženy i poznatky, které jsem získal přímo na místě investice.

Jak jsem již zmiňoval výše, literatura zabývající se zahraničními investicemi je poměrně dostupná. Užitečné informace je též možno získat z internetových stránek agentury CzechInvest. Jak se vyvíjela jednání o investici lze zjistit z novinových článků a tiskových zpráv. Fakta o firmě Hyundai je možno najít na jejich webových stránkách. Nepostradatelným zdrojem informací o historii firmy je pak publikace Richarda Steerse „Made in Korea.“

Přímo investicí se zabývá především již zmiňovaná „Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj.“ Ta je taky nejhodnotnějším zdrojem informací. Pokud je mi známo, je to v současnosti nejlépe a nejobsáhleji zpracovaná veřejně dostupná publikace zabývající se touto problematikou. Existují i materiály, které byly zpracovány ještě před zahájením investice, jmenovitě se jedná o studie zpracované pro agenturu CzechInvest, jedna firmou Next Finance a druhá odborníky Zahradníkem a Jedličkou. Nicméně to jsou studie velice krátké a zdaleka nepostihují celou problematiku.

1. HISTORICKÝ ÚVOD¹

Příchod korejského investora do České republiky vyvolal značný ohlas v médiích. Dne 18.5.2006 byla podepsána investiční smlouva a 25.4.2007 byla v Nošovicích slavnostně zahájena stavba automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech, ale tomu předcházela celá řada událostí.

1.1 Založení firmy Hyundai²

Kdo je vlastně firma Hyundai? U nás i ve světě je známá především jako jeden z největších výrobců automobilů. Celý příběh začal, ale mnohem dříve. V roce 1940 se zakladatel firmy Hyundai Chung Ju Yunga (1915-2001) rozhodl, že bude provozovat autoopravnu, ale v roce 1943 zasáhla japonská okupační správa a autoopravna se musela sloučit s místní ocelárnou. Po osvobození od Japonců se vrátil do Soulu a založil si firmu Hyundai Auto Service. Slovo *Hyundai* v korejštině znamená *moderní*. V té době byla velká poptávka po stavebních pracích a tak Chung Ju Yung založil stavební firmu Hyundai Civil Works Company, která se posléze stala základním kamenem pro budoucí skupinu Hyundai Business Group. Po Korejské válce (1950-1953) hrála firma Hyundai důležitou roli při rekonstrukci konfliktem poničené země. Již roku 1960 se Hyundai stala největší stavební firmou v Koreji. Jak pokračoval rozvoj firmy, Chung Ju Yung zakládal nové společnosti, které vzájemně spolupracovaly. Tímto způsobem vznikl *chaebol*³ Hyundai, neboli velký konglomerát různých korejských podniků, podléhajících zakladatelově rodině. Cheabol Hyundai měl opravdu široký záběr, například v roce 1973 byla oficiálně založena firma Hyundai Heavy Industries, která měla stavět lodě. První dva tankery postavila roku 1974. Jedna z firem *cheabolu*, Hyundai Electronics Industries, se prosadila i v sofistikovaných odvětvích a to sice ve výrobě počítačových komponentů.

¹ Informace o historii firmy Hyundai v podkapitolách 1.1 a 1.2 jsou založeny na STEERS, Richard M.. *Made in Korea : Chung Ju Yung and the rise of Hyundai*. New York : Routledge, 1999. ISBN: 0-415-92050-7.

² Podrobněji o historii firmy viz **Příloha č. 3** Historie a vývoj firmy Hyundai

³ V době vydání knihy „Made in Korea“ byl chaebol Hyundai největší v Koreji co do objemu tržeb. Mezi největší chaeboly v té době patřila např KIA, LG, Daewoo nebo Samsung.

1.2 Hyundai Motor Company

Nejznámější firmou *cheabolu* Hyundai se stala společnost Hyundai Motor Company (HMC), která byla založena roku 1967. Původně spolupracovala s automobilkou Ford, od které se naučila vyrábět automobily. V Koreji se v montovně, vybavené Američany, kompletovala auta Ford. Z větší části byla auta sestavována z komponentů dovezených z USA. Až se lidé z HMC naučili co potřebovali, přestalo jim partnerství s Fordem vyhovovat a tak spolupráce nakonec skončila. HMC chtěla vyrábět korejská auta. Prvním automobilem, který byl vyroben pod značkou Hyundai byl vůz *Pony* vyroben roku 1974. Nová verze, automobil Pony II, byla zkonstruována roku 1982 a tím začalo skutečné tažení firmy Hyundai do celého světa. HMC chtěla prorazit v USA a tak byla roku 1985 založena firma Hyundai Motor America. Prvním automobilem, který zaznamenal opravdový úspěch v USA byl Hyundai Excel. V Americe ale firma poznala i problémy. V roce 1988 se zpozdily dodávky do Ameriky kvůli stávkám v Koreji, navíc kvalita automobilů klesala a existovaly neshody mezi americkými a korejskými manažery. Situace se nakonec tak vyhrotila, že Hyundai musela uzavřít svou kanadskou montovnu. Jméno firmy bylo na trhu s automobily těžce pošramoceno. Posléze se ale firmě opět podařilo si získat důvěru na trhu v USA.

K důležitým změnám ve fungování skupiny Hyundai došlo v období 1997-1998, kdy proběhla „Asijská finanční krize“. Touto finanční krizi a jejími dopady na Koreu se podrobně zabývá publikace *Economic crisis and corporate restructuring in Korea*. Největší korejský konkurent HMC, KIA Motors, zbankrotoval v roce 1997 a v roce 1998 ho Hyundai koupila.⁴ V roce 2001 zemřel zakladatel Hyundai Chung Ju Yung. V současnosti již firmy, které nesou jméno, Hyundai nejsou všechny svázány v jeden celek, *chaebol*.

Firma HMC dále pokračuje v expanzi do celého světa. Má provozy v Koreji Číně, Indii, USA a v Turecku. Plánuje výstavbu továren v Rusku a v Brazílii. Investice v České republice tedy zřejmě zapadá do mozaiky globálních plánů Hyundai. Česká republika má strategickou polohu v centru Evropy a potažmo i v Evropské unii. Příchodu korejského investora však předcházely mnohé peripetie.

⁴ HAGGARD, LIM, KIM, (2003 s. 131, 132, 320)

1.3 Vývoj přímých zahraničních investic v České republice po roce 1989

Máme-li pochopit příliv přímých zahraničních investic (PZI), včetně investice Hyundai, na území České republiky, je třeba vypravit se do doby restrukturalizace naší ekonomiky po roce 1989. Česká republika se většího přílivu přímých zahraničních investic dočkala až ke konci devadesátých let dvacátého století.

„Po roce 1997 bylo převažující zaměření na domácí kapitál vystřídáno privatizací bankovního sektoru do rukou zahraničních investorů a zavedení systému investičních pobídek, které se odrazilo ve vysokém přílivu přímých zahraničních investic“⁵

„V roce 1999 byl objem PZI (v porovnání s rokem předchozím) již více než dvojnásobný. V letech 1998 až 2001 přijala ČR téměř čtyřikrát více PZI než v předchozích pěti letech. *Nejvíce PZI připlýnulo z Nizozemí* (...) podíl [Nizozemců] na celkovém stavu PZI v ČR dosáhl k 31.12. 2001 něco málo přes 29 %, na druhém místě figurovalo Německo s podílem o 5 bodů nižším. Zdaleka nejvíce, tj. 32 %, nizozemských zahraničních investic vstoupilo do odvětví telekomunikací, v případě druhé největší investorské země, tj. Německa, dominovaly investice vložené do výroby dvoustupých motorových vozidel (s podílem něco přes 16 %).“⁶

Mezi hlavní lákadla pro investory patřil fakt, že Česká republika byla politicky i ekonomicky stabilní. Naše země mohla nabídnout levnou, odborně kvalifikovanou pracovní sílu. Kupříkladu strojírenská výroba měla u nás dlouhou tradici a ani ve výrobě automobilů jsme nebyli nováčky. V neposlední řadě byla pro investory důležitá strategická poloha České republiky ve středu Evropy.

Nicméně, většina investic nesměřovala do HiTech odvětví (sem patří například výroba letadel, farmaceutických výrobků, počítačů a kancelářských strojů, elektronických a komunikačních zařízení nebo přesných nástrojů). Investoři využívali především levnou pracovní sílu. V poslední době se stále častěji objevují investice do inovací

⁵ SRHOLEC (2004, s. 9)

⁶ Český statistický úřad : *Příliv přímých zahraničních investic a jeho vliv na investiční aktivity v ČR v letech 1997 až 2002* [online]. c2008 [cit. 2007-05-18].

a moderních odvětví (mikroelektronika, přesné strojírenství). Obzvláště prospěšné mohou být investice do výzkumu a vývoje.⁷

Pokud hovoříme o PZI nemůžeme nezmínit Agenturu pro podporu podnikání a investic CzechInvest. Agentura byla založena v listopadu 1992. Jejím hlavním cílem bylo podporovat příliv přímých zahraničních investic do České republiky. Agentura CzechInvest se za dobu své existence podílela na více než 771 investičních projektech v celkové hodnotě 542 miliard korun.⁸

Tradičně silné jsou v naší republice investice do automobilového průmyslu. Příkladem mohou být továrny Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) v Nošovicích nebo závod Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) u Kolína. Předchozí dvě zmíněné automobilky postavily své závody na „zelené louce“, jinak tomu je u podniku Škoda Auto, sem investor vstoupil již do fungující firmy.

1.4 Přímé zahraničních investice jako ekonomický problém

Jak se po roce 1989 otevřela Česká republika zahraničnímu kapitálu, bylo potřeba vypracovat postupy pro práci se zahraničními investory. Tato potřeba nabyla na důležitosti v druhé polovině devadesátých let, kdy byl také vyvinut systém investičních pobídek, které měly pomoci lákat zahraniční investory.

1.4.1 Definice

Definic přímých zahraničních investic (PZI) existuje celá řada. Mezi nimi například definice v zákoně č. 219/1995 Sb⁹. Další z definic je možné najít na stránkách Mezinárodního měnového fondu.¹⁰

⁷ touto tématikou se zabývá např. ČADIL V., KUČERA Z., PAZOUR M., et al, *Localisation motives for research and development investment of multinational enterprises : European trends and situation in the new member states*. Prague : Technology Centre AS CR, 2007. ISBN: 978-80-86794-21-1

⁸ CzechInvest: *Historie a výsledky* [online]. c1994-2008 [cit. 2007-10-27].

⁹ Dostupné na stránkách ministerstva financí http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/hs.xsl/zakony_1089.html navštíveno 16.8.07

¹⁰ dostupné na <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fdis/2003/fdistat.pdf> navštíveno 16.8.07 str. 23

Dle Příručky pro místní samosprávu¹¹ se dají PZI charakterizovat ve čtyřech bodech:

- *jedná se o mobilní materiální investice zaměřené zejména do sektoru zpracovatelského průmyslu a strategických služeb*
- *investor je zainteresován na vlastnických právech a dlouhodobém rozvoji společnosti, do které investuje*
- *investorův vlastnický podíl na společnosti je větší než 10 %*
- *nezahrnují ani finanční operace ani rozvojové fondy a granty¹²*

PZI se dají vymezovat různými způsoby. Mimo jiné je lze dělit na

- Investice na zelené louce (greenfields)
- Investice na hnědé louce (brownfields)

Investicí na zelené louce je kupříkladu investice Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) v Nošovicích. Tedy vytvoření zcela nových struktur. Naopak investicí na hnědé louce¹³ se rozumí příchod investora do oblastí, které byly již v minulosti využívány a často zdevastovány průmyslem. Příkladem může být nákupní a kulturní centrum Vaňkovka – Brno. Je v zájmu státu, aby se takovéto lokality využívaly, ale investoři obecně dávají přednost investicím na zelené louce.

1.4.2 Pobídky¹⁴

V § 1 odst. 2) zákona č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách¹⁵ jsou investiční pobídky chápány jako:

- a) slevy na daních z příjmů podle zvláštního právního předpisu,*
- b) převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu,*
- c) hmotná podpora vytváření nových pracovních míst podle zvláštního právního předpisu,*
- d) hmotná podpora rekvalifikace zaměstnanců podle zvláštního právního předpisu,*
- e) převod pozemků podle zvláštního právního předpisu, evidovaných v katastru nemovitostí jako*

¹¹ Regionální rozvojová agentura jižní Moravy : PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ INVESTICE, PŘÍRUČKA PRO MÍSTNÍ SAMOSPRÁVU [online]. c2004-2007 [cit. 2008-02-12].

¹² Z výše uvedeného vyplývá, že investor nemusí mít rozhodující podíl ve firmě ve které má účast.

¹³ O brownfields blíže viz například <http://www.czechinvest.org/brownfields>

¹⁴ tématikou pobídek se podrobně zabývá např. VYBÍHAL V., ŠACHROVÁ V. *Investiční pobídky v kontextu evropského regionu a měnícího se ekonomického, sociálního a právního prostředí : studie projektu GA ČR č. 402/02/1388* Brno : Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2004. ISBN: 80-7157-758-8. mimo jiné soudí, že jsou PZI resp. pobídkám kladeny zbytečné překážky.

¹⁵ *Zákon o investičních pobídkách - Část I. - Investiční pobídky* [online]. c1998-2008 [cit. 2008-01-12].

zemědělské pozemky a převod ostatních druhů pozemků, a to za ceny zjištěné podle zvláštního právního předpisu účinného ke dni uzavření smlouvy o převodu.

Ad b) Země lákají investory tím, že budují průmyslové zóny ve výhodných lokalitách s příslušnou infrastrukturou a dobrou dopravní dostupností. Příkladem může být právě průmyslová zóna Nošovice.

Investiční pobídky, jejich výše a podmínky, které musí žadatel splnit, jsou přesně vymezeny. Nebudu se zde zabývat hlubšími detaily, pouze zdůrazním několik základních faktů o investičních pobídkách.

Investiční pobídku může dostat pouze, ten kdo investuje minimálně 50, 60 nebo 100 milionů korun do dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku (výše minimální investice je stanovena dle regionu). Musí zavést novou výrobu, nebo rozšířit stávající.¹⁶ Žádost o investiční pobídku se podává prostřednictvím agentury Czechinvest.

Rozšířeným omylem je, že investiční pobídky jsou určeny pouze zahraničním subjektům. O investiční pobídky může žádat jak česká tak i zahraniční právnická nebo fyzická osoba. Podrobnosti o investičních pobídkách je možné najít kupříkladu na stránkách CzechInvestu.¹⁷

Existují v podstatě dva názory na investiční pobídky. Jsou to názory odpůrců a příznivců. Mezi odpůrce daňových pobídek patří i Václav Klaus: „Trvám na tom, že **zahraniční firmy, které investují do skutečně efektivních a výnosných projektů, by k nám přišly i bez investičních pobídek**. Investiční klima je u nás příhodné díky levné a kvalifikované pracovní síle, dobré infrastruktuře a perspektivnímu domácímu trhu. Ne díky investičním pobídkám. Když k tomu vláda investorům přidá dárek od českého daňového poplatníka, proč by jej nepřijali?“¹⁸

Podle Příručky pro místní samosprávu: „...významnou skupinu uchazečů o PZI tvoří regiony s různými handicapy (hospodářsky slabé, strukturálně postižené apod.), které nemohou nabídnout optimální spektrum požadovaných podmínek, kompenzují v nabídce své slabé stránky pomocí intervenčních opatření – investičních pobídek.“

¹⁶ CzechInvest: : *Zpracovatelský průmysl* [online]. 5.3.2008 [cit. 2008-03-05].

¹⁷ viz například <http://www.czechinvest.org/data/files/manual-prumysl-41-cz.zip>

¹⁸ KLAUS, Václav. *Investiční pobídky snižují ekonomickou efektivnost* [online]. 3.5.2002. c2003 [cit. 2008-08-12].

V tomto okamžiku dochází k určitému paradoxu, protože existuje převis poptávky po PZI, jednotlivé země o ně vedou tvrdý konkurenční boj. Země investičními pobídkami dává jasně najevo, že má o zahraniční investory zájem a že je chce podporovat. Investoři si tak mohou vybírat z řady zemí a posuzovat, která lokalita je pro ně nejvýhodnější nejen z hlediska umístění etc., ale i z hlediska vládní podpory.

„Pokud chce země zůstat v soutěži o PZI konkurenceschopná, musí nabízet zhruba stejnou podporu jako ostatní vlády.“¹⁹

Tím se vlastně může smazat smysl pobídek a největší užitek z této situace pak může plynout investorům. V této oblasti má pan Klaus také jasno: „Představa, že si země jako Česká republika, Maďarsko, Portugalsko nebo Irsko konkurují o velké investory (typu Philipse nebo BMW) tím, že se navzájem trumfují investičními pobídkami, je směšná. Velké firmy se řídí zcela jinými strategickými úvahami než tím, jestli jim vláda poskytne „daňové prázdniny“ nebo jestli jim přispěje na zaškolování pracovníků. Když se lidí od Philipse nebo BMW zeptáte, zda jsou takové pobídky důležité pro jejich rozhodnutí, řeknou, že ano – byli by hloupi, kdyby říkali něco jiného.“²⁰

1.4.3 Výhody

PZI bezpochyby přináší ekonomikám řadu výhod. Jako jejich největší přínos je chápána tvorba nových pracovních míst, přímo ve firmě s PZI, ale i v ostatních lokálních firmách (př. služby, doprava etc.) Mezi dalšími přínosy je uváděn i technologický transfer. Tedy příliv nových technologií do hostitelské země. S tím souvisí i růst kvalifikace a produktivity práce ve firmách s PZI.

Příručka pro místní samosprávu mezi jinými hlavními přínosy PZI uvádí: „kapitálové zajištění restrukturalizace, umožnění vstupu do nových „sítí“ a na nové trhy, stimulaci rozvoje infrastruktury a zpřístupnění nových manažerských metod.“

¹⁹ SRHOLEC (2004, S. 134)

²⁰ KLAUS, Václav. *Investiční pobídky snižují ekonomickou efektivnost* [online]. 3.5.2002. c2003 [cit. 2008-08-12].

1.4.4 Nevýhody

Podle Srholce (2004, s. 24, s. 59) není apriori přímý vztah mezi přílivem PZI a růstem ekonomiky nebo zaměstnanosti. Firmy s PZI mohou vytěsnit domácí firmy. Příliv PZI tak může způsobit strukturální změny které vyústí ve vyšší nezaměstnanost.

Dalším rizikem je, že investor opustí hostitelskou zemi. Kvůli růstu mezd či proto, že vypršely daňové prázdny. Takovýto odchod má potom neblahý dopad na celkovou ekonomiku, protože připraví o práci i regionální dodavatele a poskytovatele služeb.

V současnosti se takovýto proces probíhá v německém městě Bochum, kde finská firma Nokia uzavírá svou výrobu, především kvůli velkým nákladům na mzdy. Svou výrobu hodlají přenést do Rumunska a Maďarska. Přitom do provozu plynuly značné státní dotace. Uzavření závodu povede ke ztrátě minimálně 2300 pracovních míst.²¹ Podle Příručky pro místní samosprávu patří mezi nevýhody i *dominance zahraničních vlastníků v klíčových sektorech, dodatečné náklady na investiční pobídky a selektivnost investičních pobídek, tedy nerovná soutěž.*

Možný vznik duální ekonomiky je také neopominutelné riziko. Jde o to, že firmy s PZI mívají vyšší produktivitu práce než firmy domácí. To je způsobeno jednak lepšími technologiemi, ale na druhou stranu i faktem, že zahraniční investoři investují do kapitálově náročných odvětví. U investic na zelené louce je také veřejností negativně vnímán dopad na životní prostředí respektive krajinu. To jsou dopady, kterým se žádná investice na zelené louce, směřující do zpracovatelského průmyslu, nemůže vyhnout, a proto takovéto aktivity budí silnou nevoli u různých ekologických hnutí i u neodborné veřejnosti.

²¹ HOŠEK, Jiří . *Český rozhlas 1 - iŽurnál : Odboráři a politici bojují za udržení závodu Nokie v Německu* [online]. 31.01.2008 . c2000-2005 [cit. 2008-02-10].

HOŠEK, Jiří , SCHRÖTTER, Pavel . *Český rozhlas 1 - iŽurnál : Německé úřady podezřívají Nokii z podvodů se státními dotacemi* [online]. 26.01.2008. c2000-2005.

1.4.5 Shrnutí tématu PZI

Určit zda jsou PZI pro danou ekonomiku jednoznačně pozitivní nebo negativní není prakticky možné. SRHOLEC (2004, s. 133) to vyjádřil takto: „...měření externalit plynoucích z PZI se z podstaty věci potýká s řadou obtíží v oblasti metodologie a rovněž s nedostupností či dokonce s neexistencí nezbytných údajů. Doposud provedené empirické odhady navíc existenci pozitivních externalit spojených s PZI jednoznačně neprokazují ani v české ekonomice a ani v celosvětovém měřítku. PZI mohou být dokonce zdrojem nejen pozitivních, ale i negativních externalit pro hostitelskou ekonomiku, takže z tohoto pohledu by teoreticky mohl být argument existence externalit použit nejen pro poskytování investičních pobídek, ale naopak i pro zavedení zvláštních daní na některé PZI.“

Tato problematika, jako ostatně asi žádná, není černobílá. Pro jednotlivé investice platí různá kritéria. Někteří investoři by v cílové zemi investovali i bez pobídek, jiní vidí pobídky jako rozhodující faktor. Je na odpovědných úřadech, aby posoudily, jestli investor do země přichází především kvůli pobídkám s tím, že až mu vyprší daňové prázdniny odejde jinam, nebo jestli jsou pro něj finanční pobídky pouze vítaným doplňkem. Stejně tak je to s dopadem zahraniční investice na ekonomiku hostitelského státu. Investice od investice se může odlišovat. Proto je třeba se zabývat se nejen celkovým dopadem tohoto trendu, ale i jednotlivými investicemi.

2. INVESTICE FIRMY HYUNDAI V ČESKÉ REPUBLICE

Česká republika tedy již měla vybudovaný systém investičních pobídek a spolupráce se zahraničními investory začala dobře fungovat. Stát investoval do budování průmyslových zón, aby přilákal další investory. Obzvláště důležitý byl tento vývoj právě pro Severomoravský kraj, který sužovala vysoká nezaměstnanost. Lidem zde svítla naděje, když se roku 2000 o investici v České republice začala zajímat automobilka BMW. Deník MF DNES tehdy psal, že němečtí průmyslníci uvažují o lokalitě Nošovice na Frýdecko-Místecku.²²

Z investice BMW nakonec sešlo, ale potřeba vytvořit „strategickou“ průmyslovou zónu vhodnou pro velkého investora přetrvávala. Nošovice se zdály jako ideální místo pro umístění takovéto zóny. Stát proto od zdejších obyvatel a ostatních majitelů vykoupit celkem 260 hektarů půdy. Tehdejší starostka Nošovic, Dana Tichá, deníku MF DNES sdělila, že cena je pro většinu přijatelná a řada lidí už chce co nejdřív prodávat. Problém byl v tom, že ne všichni obyvatelé byli ochotni prodat. V té době se uvažovalo o tom, že by v Nošovicích mohla stát automobilka konsorcia²³ firem Toyota a Peugeot.²⁴

O investici v České republice se zajímala i automobilka Kia²⁵, která je dceřinnou společností firmy Hyundai Motor Company. Tato automobilka však nakonec skončila poblíž Žiliny, ale i tento fakt měl posléze na rozhodování investorů z HMC o umístění jejich výrobního závodu zásadní vliv.

Spekulace o tom, že by velkým investorem pro severní Moravu mohla být právě firma Hyundai se objevovaly v tisku v roce 2002. Podle zpráv deníku MF DNES viceprezident HMC Dong Jin Kim, osobně zkoumal terén v České republice. Snaha přilákat Hyundai na severní Moravu nicméně narážela na fakt, že neexistovala žádná dostatečně připravená průmyslová zóna. Konkrétně v Nošovicích pořád v oblasti, kde měla zóna vzniknout, stály skoro dvě desítky domů a chat a výkup pozemků se tamním politikům stále nedařil.²⁶

²² Nošovice jsou místem, o něž má zájem BMW : Německá automobilka hodlá stavět novou továrnu. *MLADÁ FRONTA DNES : Severní Morava a Slezsko* . 15.11.2000, s. 01. Novinové články z MF DNES byly získány z elektronického archivu MF DNES, mediální služby NEWTON MEDIA dostupného na <http://mfdnes.newtonit.cz/>

²³ Automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) nakonec vyrostla u Kolína.

²⁴ KUBÁTOVÁ, Zuzana. Velká zóna v kraji stále chybí : PRŮMYSLOVÉ ZÓNY: investoři váhají. *MLADÁ FRONTA DNES: Moravskoslezský kraj*. 16.11.2001, s. 03.

²⁵ Zájem o Kolín. *MLADÁ FRONTA DNES*. 19.12.2001, s. 01.

²⁶ Další automobilka uvažuje o Česku . *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2002, s. 01.

Politikové se nicméně nevzdávali svých nadějí. „Zastupitelstvo kraje svým usnesením č. 10/158/4 ze dne 9.5.2002 rozhodlo o nabytí nemovitostí v území uvažované průmyslové zóny Nošovice do vlastnictví Moravskoslezského kraje a zmocnilo hejtmána kraje k podpisu smluv o smlouvách budoucích kupních a smluv o předkupním právu.“²⁷

Postupující jednání vypadala, ale čím dál tím beznadějněji. Část majitelů pozemků se rozhodla, že neprodá. Mezi těmi co stáli v ostré opozici proti výstavbě automobilky bylo především nošovické Zemědělské družstvo²⁸. Dokonce zakoupili dalších 40 akrů v zóně a celý záměr blokovali. Dle tehdejšího zástupce hejtmána Josefa Jalůvky nebyli družstevníci zcela proti prodeji, ale chtěli za své pozemky astronomické částky.²⁹

Jednání o vybudování průmyslové zóny se tak dostalo do patové situace. Podle informací z 20.06.2003 Zemědělské družstvo odmítlo své pozemky prodat, a tak se naděje na vybudování strategické zóny zdála zcela ztracenou. Úředníci sice přišli s návrhem zmenšit zónu na polovinu, a tak se družstvu vyhnout, ale i tento plán ztroskotal. V takto zmenšené zóně se totiž našli čtyři vlastníci³⁰, kteří odmítli své pozemky odprodat³¹. V té době již kraj vložil zóny v Nošovicích 3 miliony korun na přípravu územního řízení a vyplatil 870 tisíc korun zálohy majitelům pozemků, kteří prodat chtěli.³²

Jednání ale přesto nebyla zcela uzavřena, a tak rodiny, které uzavřely předkupní smlouvu, stále čekaly, jak se věc vyvine. Vztahy ve vesnici se velmi vyhrotily. Starostka Nošovic deníku MF DNES sdělila, že: „Pro lidi je nejtěžší, že tři roky nevědí, jak to dopadne. Už by měli dostat nějakou jistotu.“³³ Takto vypadala situace v oblasti plánované průmyslové zóně v polovině roku 2003.

V roce 2005 problém stále trval. Objevily se jisté úvahy o využití připravovaného zákona o vyvlastňování, ale k takovým krokům nakonec nedošlo. Majitelům pozemků se nelíbilo

²⁷ *Moravskoslezský kraj - Krajský úřad : SPZ Nošovice* [online]. [cit. 2008-02-12]

²⁸ agronom Zemědělského družstva vlastníků Stanislav Vícha prohlásil: „Je nesmysl zabírat nejlepší zemědělskou půdu pro průmysl,“ dle jeho názoru by výstavba továrny znamenala krach pro zemědělce. Nošovickou zónu ohrožuje zelí. *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2003, s. 01.

²⁹ Nošovickou zónu ohrožuje zelí. *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2003, s. 01.

³⁰ pozemky na území zamýšlené zóny patřili více než sto třiceti rodinám

³¹ KUBÁTOVÁ, Zuzana, LESKOVÁ, Ivana . Pro Hyundai stále není volný pozemek. *IDnes.cz* [online]. 25.11.2005 [cit. 2008-03-09].

KUBÁTOVÁ, Zuzana. Strategická zóna? Naděje hatí ne čtyř rodin. *MLADÁ FRONTA DNES*. 20.6.2003, s. 02.

³³ KUBÁTOVÁ, Zuzana. Šance, že do Nošovic přijde velký investor, zřejmě padla. *MLADÁ FRONTA DNES*. 9.6.2003, s. 01.

jednání úřadů. „...Víceméně jsme se dohodli, že své pozemky budu moci prodat za 150 korun za metr. To všechno ale proběhlo v roce 2004. Pak se zjistilo, že ne všichni majitelé chtějí své pozemky prodat a jednání nějak uhasla. Od té doby se mi nikdo neozval.“ Tvrdil kupříkladu muž bydlící v bezprostřední blízkosti chystané průmyslové zóny.³⁴

Důležitá zpráva se 27. září 2005 objevila v internetovém deníku idnes.cz: „Automobilka Hyundai chystá v Česku investici za 1,9 miliardy dolarů, tedy 46 miliard korun. S odkazem na korejský deník Korea Economic Daily to napsala agentura Bloomberg.“³⁵ Bylo tedy zřejmé, že Hyundai má o investici v České republice opravdový zájem.

V následujících měsících jednání o výkup pozemků pokračovala a napětí mezi obyvatelstvem stoupalo.³⁶ Obyvatelstvo se rozdělilo na dva tábory, odpůrce a příznivce investice. Situace vypadala značně neřešitelně, a tak se uvažovalo i o jiných místech, do kterých by investice mohla směřovat. Posléze se pro investici Hyundai připravovaly tři lokality a to průmyslová zóna Nošovice, průmyslová zóna Mošnov a průmyslová zóna Holešov. Pro Korejce byla ale vždy nejzajímavější zóna v Nošovicích. Rozhodující pro ně totiž byla blízkost sesterské automobilky KIA, se kterou měla Hyundai sdílet výrobu některých komponent. Přičemž právě z Nošovic to bylo do továrny v blízkosti Žiliny nejbližší.

Po těžkých jednáních se nakonec zdá, že automobilka v Nošovicích stát přece jen nebude. Moravskoslezský kraj 12.12.2005 zastavuje přípravu Nošovické průmyslové zóny, protože se mu nepodařilo přesvědčit několik vlastníků půdy včetně zemědělského družstva. O dva dny později, to jest 14.12.2005, ale dochází k nečekanému zvratu: *Kraj dospěl ke kompromisu se zemědělským družstvem. Nicméně zbývá ještě asi šest starousedlíků kteří pozemky prodat nechtějí.*³⁷ V tento okamžik dosáhlo napětí mezi Nošovičany vrcholu. Zašlo to až tak daleko, že vlastníci, kteří nechtěli své pozemky prodat, dokonce dostali anonymní dopis vyhrožující jim

³⁴ ŠTALMACH, Darek. Nošovičtí: Už dva roky s námi nikdo o zóně nejednal. *MLADÁ FRONTA DNES*. 30.9.2005, č., s. 03.

³⁵ FATUROVÁ, Marie . Hyundai chystá v ČR investici za 46 miliard, tvrdí korejský tisk. *IDnes.cz* [online]. 27.9.2005 [cit. 2008-02-12].

³⁶ „„Já nechci nic říkat, mohl bych skončit s monokly,“ obává se reakce svých spoluobčanů starší obyvatel Nošovic, který sice fandí majitelům pozemků, kteří nechtějí své polnosti prodat, ale zároveň nechce popuzovat své sousedy fandící výstavbě nového závodu.“ ŠTALMACH, Darek. Zóna dělí Nošovice na dva tábory. *MLADÁ FRONTA DNES*. 6.10.2005, s. 01.

³⁷ ČTK, IDNES.CZ, . Pozemky pro Hyundai? Možná přeci v Nošovicích. *IDnes.cz* [online]. 14.12.2005 [cit. 2008-08-12].

smrtí.³⁸ Pod obecným tlakem nakonec všichni své pozemky prodali a příprava průmyslové zóny mohla začít.

Následujícího roku (2006) probíhala jednání s korejskou stranou, která vyústila v podpis investiční smlouvy.³⁹ „*Ministr průmyslu a obchodu Milan Urban ve čtvrtek dne 18.května 2006 v 10:25 hod. střeoevropského času v jihokorejském Soulu svým podpisem definitivně stvrdil nejvýznamnější investiční projekt v novodobé historii České republiky.*“⁴⁰

Dne 7. července 2006 vzniká obchodní firma Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. se sídlem v Ostravě, Hrabové.⁴¹ Uzavřením investiční smlouvy však problémy nepřestávají. Hyundai na sebe strhla pozornost médií, když se ukázalo, že ředitel této firmy je vyšetřován v souvislosti s korupcí⁴². *Ředitel Jihokorejské automobilky byl 24. 4. 2006 vyslýchán v souvislosti s korupční aférou, která sahá do nejvyšších politických kruhů v Jižní Koreji. Z tohoto důvodu bylo také pravděpodobně odsunuto slavnostní zahájení výstavby továrny v Nošovicích, které se mělo konat 17. května.*⁴³ Tato událost vyvolala značnou paniku, ale ve svých konečných důsledcích na investici v Nošovicích neměla zásadní vliv.

Kdo naopak vliv na vývoj investice měl, byla různá ekologická hnutí a nevládní organizace, které se stavěly proti stavbě továrny. Mezi jinými to byl i Ekologický právní servis⁴⁴ (EPS). Tyto organizace dělaly vše pro to, aby továrna v Nošovicích nemohla vzniknout. EPS kupříkladu podle článku deníku Aktuálně.cz z 17.7.2006 „podal žalobu na posudek o vlivu továrny jihokorejské automobilky Hyundai v Nošovicích v Moravskoslezském kraji na životní prostředí, tzv. EIA, který je důležitý pro územní a stavební řízení.“⁴⁵ Hnutí nezávislí kupříkladu

³⁸ "Tvým špatným rozhodnutím neprodat jsem přišel o peníze. Za to zabiju tebe nebo jednoho z tvých nejbližších a začnete si sami všichni pořádně užívat života, protože nebudete vědět kdy skončí." Stálo v tomto na počítači napsaném dopisu. ČTK, IDNES.CZ, MIA, . Nošovickým kvůli továrně někdo vyhrožoval. *IDnes.cz* [online]. 16.12.2005 [cit. 2008-08-12].

³⁹ Smlouva je spolu s Deklarací porozumění dostupná na <http://www.czechinvest.org/data/files/hyundai-373.zip> 12.2.08

⁴⁰ NOVOTNÝ, Slavomír . *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Podpis smlouvy s Hyundai Motor Company* [online]. 18.5.2006. c2005 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument17407.html>>.

⁴¹ je možné dohledat v internetovém obchodním rejstříku <http://www.justice.cz/> pod jménem Hyundai Motor Manufacturing Czech ověřeno 12.2.08

⁴² MACKOVÁ, Martina, JUNEK, Adam. Hyundai odkládá stavbu, kraj se nebojí. *Aktuálně.cz* [online]. 27.4.2006 [cit. 2008-03-07]

⁴³ BUBLÍKOVÁ, Barbara , KALÁB, Vladimír . Skandál Hyundai odsunul start Nošovic. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online].

⁴⁴ pro bližší informace o EPS viz <http://www.eps.cz/php/index.php>

⁴⁵ MACKOVÁ, Martina. Právníci a Hyundai: stát porušuje zákon. *Aktuálně.cz* [online]. 20.2.2006 [cit. 2008-03-09].

podávalo opakovaně „ústavní stížnost, ve které označuje smlouvu a s ní související státní pomoc korejské automobilce za protiústavní.“⁴⁶

Dne 3.11.2006 však došlo k zásadnímu posunu ve vztazích s nevládními organizacemi. Byla podepsána tzv. Deklarace porozumění⁴⁷, která měla zmírňovat a kompenzovat případné negativní dopady závodu automobilky Hyundai a zároveň usnadnit projektové přípravy i samotnou výstavbu průmyslové zóny a závodu společnosti Hyundai.⁴⁸

Nevládní organizace se zavázaly, že stáhnou odvolání podaná v povolovacím řízení i žalobu proti stanovisku dopadu investice Hyundai na životní prostředí. Výhrady k projektům a ke správním rozhodnutím se od nyníška budou řešit přímo s investorem a krajem, nikoli podáváním odvolání či žalob. Moravskoslezský kraj se zavázal, že zastaví přípravu strategických průmyslových zón Dolní Lutyně a Šilheřovice. „Deklarace porozumění“ obsahuje i další závazky.⁴⁹

Zahájení výstavby bylo poněkud pozdrženo kvůli průtahům s vydáváním stavebního povolení, ale nakonec byl i tento problém překonán „**Ve středu 21. března [2007] nabylo platnosti první stavební povolení a téhož dne byla zahájena stavba převodovkárny. Zhruba za dva týdny vstoupí v platnost již vydaná stavební povolení na lisovnu a karosárnu-svařovnu a následovat budou stavební povolení pro zbývající objekty (...)**“ Datum zahájení výstavby závodu je pro nás pochopitelně důležité, ale vzhledem k tomu, že oficiální zahájení stavby za účasti významných hostů z Koreje i z České republiky plánujeme na květen, nebudeme nyní pořádat žádnou oslavu," řekl KIM Eokjo, prezident společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech.“⁵⁰

Ve středu 25. dubna 2007 byla v Nošovicích oficiálně zahájena stavba automobilového závodu Hyundai Motor Manufacturing Czech.⁵¹

⁴⁶ MACKOVÁ, Martina, FRÁNEK, Tomáš. Hyundai: stížnost se ztratila, bude nová. *Aktuálně.cz* [online]. 28.11.2006 [cit. 2008-03-08].

⁴⁷ Dostupné na <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-deklarace-porozumeni.pdf> navštíveno 12.2.08

⁴⁸ Ekologický právní servis / ELS - Environmental Law Service [online]. 20. 11. 2006 . c2002 [cit. 2007-08-06].

⁴⁹ BORTLÍČKOVÁ, Anna. Aktéři projektu Hyundai a ekologové podepsali průlomovou dohodu. *Novinky.cz* [online]. 20. 11. 2006 [cit. 2008-08-12].

⁵⁰ VANĚK, Petr. *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : STAVBA ZÁVODU HYUNDAI V NOŠOVICÍCH ZAHÁJENA!* [online]. 21. 3. 2007. c2007 [cit. 2008-02-12].

⁵¹ *Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Stavba závodu Hyundai v Nošovicích byla slavnostně zahájena* [online]. 26. 4. 2007. c2003-2008 [cit. 2008-08-12].

Výstavba samotná byla provázena různými problémy. Jednalo se především o výstavbu bez stavebního povolení. Podrobně se tím zabývá EPS na svých internetových stránkách. „Automobilka Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o. (Hyundai) při budování své továrny již poněkoličkáte porušuje zákony České republiky. Nejnověji to zjistil stavební úřad v Dobré, který zahájil řízení o odstranění celkově osmi staveb.“⁵²

2.2 Mezinárodní srovnání

Pokud chceme porovnávat investici Hyundai v České republice s nějakou zahraniční investicí, nejlépe se pro toto srovnání hodí investice na Slovensku. U našich východních sousedů byla 18. března 2004 podepsána smlouva mezi Kia Motors Corporation a Vládou Slovenské republiky, která schválila výstavbu prvního evropského automobilového závodu Kia.

Výroba v tomto závodě poblíž Žiliny začala v prosinci 2006. Dle webových stránek Kia Motors je zde zaměstnáno přibližně 3 000 lidí a továrna produkuje 300 000 automobilů ročně. Investice dosáhla výše 1 miliardy euro.⁵³

Důležité je vědět, že Kia je dceřinnou společností Hyundai Motor Company. Proto je vztah automobilky HMMC v Nošovicích a továrny na Slovensku pro nás tak zajímavý. Tyto dvě automobilky totiž budou sdílet výrobu řady komponentů. Mezi problémy, kterým tyto dvě automobilky čelí, patří špatná dopravní situace.

„Vedení automobilky [HMMC] je však trochu rozpačité z nejednoznačných informací, které se týkají rekonstrukce mezinárodního tahu R48, jenž představuje základní spojení na Slovensko... Výstavba komunikace má být podle současných předpokladů dokončena [až] v roce 2012.“⁵⁴ Tedy až dva roky po té, co má být automobilka plně funkční.

Tomáš Fránek z deníku Aktuálně.cz ve svém článku „Korejci mění Slovensko. Čeká to i Moravu“⁵⁵ situaci na Slovensku hodnotí takto: „Špatná dopravní situace, nevysoké platy pro místní, příliv korejské konkurence v mnoha odvětvích. Na druhé straně mnoho nových

⁵² *Ekologický právní servis / ELS - Environmental Law Service* [online]. 20. 11. 2006 . c2002 [cit. 2007-08-06].

⁵³ Kia Motors Slovakia, s.r.o : *O společnosti* [online]. c2006 [cit. 2007-10-28].

⁵⁴ KORBEL, Petr . Staveniště pod Beskydy : Automobilka Hyundai v Nošovicích rychle roste. Korejci právě začali instalovat technologie pro výrobu převodovek.. *EKONOM.CZ* [online]. 18. 10. 2007 [cit. 2007-12-20]. 20.12.07

⁵⁵ FRÁNEK, Tomáš . Korejci mění Slovensko. Čeká to i Moravu. *Aktuálně.cz* [online]. 1.4.2007 [cit. 2007-10-09].

pracovních míst, rozvoj stavebnictví, vyšší útraty za služby a zboží.“ Obdobná situace se tedy dá očekávat i v České republice a to jak funguje korejská automobilka na Slovensku, je proto ideální pro zkoumání a porovnávání.

2.3 Představení firmy Hyundai

V současnosti, HMC provozuje továrny na automobily po celém světě. V Koreji se nacházejí tři z nich. Největší továrna je ve městě Ulsan. Zabírá 1200 akrů a denně je schopna vyprodukovat 5600 automobilů. Je to obrovský komplex, který má vlastní nemocnici, ale i vlastní přístav. V Koreji je ještě továrna v lokalitách Asan a Jeonju.⁵⁶

Mimo Koreu jsou továrny HMC v Číně, Indii, USA a v Turecku. V České republice se staví první evropská automobilka této korejské firmy. V současnosti se dle deníku ihned.cz Hyundai chystá vybudovat automobilku v Rusku.⁵⁷ A dle deníku iDnes.cz firma plánuje i stavbu továrny v Brazílii.⁵⁸

Dle brožury HMMC „Hyundai váš dobrý soused“ pro firmy Hyundai pracuje přes 53.000 zaměstnanců. Na stejném místě se píše, že společnost má více než 5.000 prodejních míst⁵⁹ ve 193 zemích světa. Nicméně Hyundai to nejsou pouze výrobci a dealeři automobilů. Patří sem i vývojová centra. Mimo jiné se zabývají i designem. To evropské sídlí v německém městě Russelsheim. HMC se snaží přiblížit evropskému zákazníkovi, protože ten má samozřejmě odlišný vkus než zákazník v Asii. V Evropském designérském centru v Russelsheimu, kupříkladu navrhli model kombi i30 Cross Wagon⁶⁰. Podle Studie⁶¹ společnost Hyundai investovala v roce 2005 do výzkumu a rozvoje 2,8 miliard US \$, v roce 2006 už to bylo 3,1 miliard US \$. V roce 2005 byla, dle Studie, automobilka HYUNDAI-KIA na sedmém místě v celosvětovém prodeji s 3.8 milióny vozidel.⁶²

⁵⁶ Hyundai Motor Company [online]. c2008 [cit. 2008-02-12].

⁵⁷ STANĚK, Martin, ČTK, . Automobilka Hyundai bude mít továrnu v Rusku. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online]. 17. 12. 2007 [cit. 2008-02-10].

⁵⁸ Hyundai chce letos postavit továrnu v Brazílii. *IDnes.cz* [online]. 4.1.2008 [cit. 2008-02-12].

⁵⁹ výhradní dovozce vozů Hyundai do České republiky je firma **HYUNDAI Motor CZ s.r.o.**, která vznikla roku 2001 viz <http://www.hyundai.cz> 12.2.08

⁶⁰ BAUTZOVÁ, Libuše . Malá velká překvapení. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online]. 13. 9. 2007 [cit. 2007-12-12].

⁶¹ Agentura pro regionální rozvoj, BERMAN GROUP - služby ekonomického rozvoje . *Moravskoslezský kraj - Krajský úřad : Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj* [online]. červenec 2007. [cit. 2007-12-14]. s. 13.

⁶² „Značka Hyundai se [v České republice] v prosinci 2007 umístila s počtem 579 registrovaných osobních vozů na vynikajícím 1. místě mezi všemi dováženými automobilovými značkami a získala tak podíl na trhu 5,5%.“ *Hyundai*

Zájem o automobily Hyundai v České republice konstantně stoupá již od doby vzniku jejich výhradního dovozce Hyundai Motor CZ. V květnu roku 2001 se Hyundai umístila na 16. místě mezi 34. značkami na našem trhu. V tomto období prodala 154 vozů což činilo 0,97% podíl českého trhu. V květnu následujícího roku (2002) již měla Hyundai s 338 vozy 2,3% podíl na trhu.⁶³

V říjnu roku 2003 Hyundai Motor CZ prodala 572 osobních a lehkých užitkových vozů Hyundai. Celkový podíl na trhu se tak za měsíc říjen se zvýšil na 3,9%.⁶⁴

„Společnost Hyundai Motor CZ, výhradní dovozce automobilů značky Hyundai na český trh se v listopadu letošního roku [2005] umístila s počtem 579 registrovaných osobních a lehkých užitkových vozů na 6. místě mezi ostatními značkami.“⁶⁵

„Společnost Hyundai Motor CZ, výhradní dovozce automobilů značky Hyundai na český trh, se v srpnu letošního roku [2006] umístila s počtem 603 registrovaných osobních vozů na vynikajícím 2. místě mezi ostatními dováženými automobilovými značkami a získala tak podíl na trhu 6,0%.“⁶⁶

Nárůst zájmu o vozy Hyundai je tedy kontinuální již řadu let. Podle Veroniky Jakubcové z Hyundai Motor CZ neexistuje žádná studie zabývající se vztahem mezi zvýšeným zájmem médií o stavbu automobilky a počtem prodaných aut. Nicméně tato pozornost sdělovacích prostředků jednoznačně přispívá ke zvýšení povědomí o značce a k jejímu image. Faktem je, že v prosinci 2007 se Hyundai dostala na 1. místo mezi všemi dováženými automobilovými značkami (viz poznámka 62).

Motor CZ - Tiskové zprávy : Stavba závodu Hyundai v Nošovicích byla slavnostně zahájena [online]. 9. 1. 2008. c2003-2008 [cit. 2008-03-08].

⁶³ Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai stoupá vzhůru [online]. 19.06. 2002 [cit. 2008-03-18].

⁶⁴ Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai - druhý nejlepší měsíc v roce! [online]. 12. 11. 2003 [cit. 2008-03-08].

⁶⁵ Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai - nárůst registrací o 40,1% [online]. 9. 12. 2005 [cit. 2008-03-18].

⁶⁶ Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai v srpnu vyšplhal na 2. místo [online]. 7. 9. 2006 [cit. 2008-03-18].

2.4 Fakta o investici

Automobilka HMMC se v době, kdy je psána tato práce, staví na území strategické průmyslové zóny Nošovice v sousedství obce Nošovice, která leží 8 km od Frýdku-Místku a přibližně 30 km od Ostravy. Dle posudku EIA⁶⁷ je plocha záměru: 260 ha. Studie na straně 14 říká, že závod se bude sestávat z lisovny, svařovny, lakovny, montáže a převodovkárny. Ve své informační brožuře „Hyundai váš dobrý soused“ firma informuje o svých záměrech a časovém plánu. Zahájení zkušební výroby je naplánováno na září roku 2008. Sériová výroba by měla začít v březnu roku 2009. Do roku 2011 chce HMMC začít vyrábět 300.000 automobilů ročně. Dalším produktem továrny HMMC v Nošovicích budou převodovky. Mělo by se jich tu vyrábět 600.000, přičemž polovina z nich by byla pro sesterskou továrnu KIA v Žilině. Dle Studie (s. 14): „Do roku 2011 investuje jihokorejská společnost do výstavby a technologického vybavení své první evropské továrny **1,148 mld. EUR, tedy přes 32 miliard Kč, přičemž ke konci května 2007 bylo již prostavěno 1,53 mld. Kč.**“ Automobilka samotná má při plném provozu zaměstnat zhruba 3500 lidí. Společně s HMMC přijdou do ČR i její korejské dodavatele, kteří také dostanu investiční pobídky⁶⁸. Podle Studie (s. 240) mezi tyto přímé dodavatele patří firmy:

Společnost	Produkt	lokalita
Dong-He Industrial	palivové nádrže, části zavěšení a ramena	Český Těšín
Dymos	Autosedačky	Nošovice vedle HMMC
Hanil E-Hwa	obklady dveří, střešní panely	Frýdek-Místek, Chlebovice
Hysco	plechové díly	Nošovice vedle HMMC
Hyundai – Mobis	přední modul, modul kokpitu, modul podvozku	Nošovice vedle HMMC
Matador-Dong Won	dveřní rámy, tlumící	Třinec-Baliny

⁶⁷ viz kapitola 3.3 Životní prostředí

⁶⁸ Viz Smlouva článek 7.8 Balíček investičních pobídek pro ostatní dodavatele

	tyče, nosníky palubní desky	
Plakor	plastové díly, nárazníky	Mošnov
Se-Jong	tlumiče, výfukové systémy	Karviná, Nové-Pole
SungWoo Hitech	části karoserie	Hrabová

tabulka 1 korejské dodavatelé firmy HMMC v ČR

2.4.1 Investiční smlouva

Při příchodu zahraničních investorů se objevují různé nejasnosti ohledně smluv. Investující firmy se odvolávají na obchodní tajemství a odmítají zveřejnit některé části investičních smluv. Kupříkladu na Slovensku se tato situace extrémně vyhrtila. Jak napsal deník Aktuálně.cz smlouva mezi Slovenskem a automobilkou Kia skončila u soudu. „Na Nejvyšší soud se obrátila organizace Přátelé země CEPA, které se nelíbilo, že vláda nechtěla zveřejnit přínosy investice, usnesení vlády k investičním smlouvám a materiál, na jehož základě vláda rozhodla o dotacích pro obce v okolí automobilky (...) Nejvyšší soud nařídil ministerstvu, aby jasně zdůvodnilo, co je ve smlouvě obchodní tajemství a co naopak zveřejnit může. Ministerstvo hospodářství i přesto část smluv nezveřejnilo.“⁶⁹

Podle informací slovenského internetového deníku Pravda.cz, kupříkladu skupinu PSA Peugeot Citroën⁷⁰ požadavek na zveřejnění investiční smlouvy překvapilo. Deník doslova uvedl: „Zmluvy, ktoré sme [říkala PSA] doteraz podpísali s vládami iných krajín, obsahujú klauzulu o dôvernosti informácií a zmluvne sa zaviazali dodržiavať dôvernosť zmlúv. Je to vôbec prvý prípad, kedy čelíme zverejneniu investičnej zmluvy,“ informuje PSA. V susednej Českej

⁶⁹ MACKOVÁ, Martina, FRÁNEK, Tomáš. Pakt s Hyundai jde k Ústavnímu soudu. *Aktuálně.cz* [online]. 19.5.2006 [cit. 2008-03-08].

⁷⁰ PSA vybuodovala automobilku v Trnavě na Slovensku

republiky, kde podpísali dohodu o výstavbe spoločného závodu s Toyotou, je dôvernosť zmluvy rešpektovaná a PSA nebol nikdy zaväzovaný k jej zverejneniu.“⁷¹

Investičná smlouva medzi firmou Hyundai a Českou republikou, ale uverejnená bola. V dobe vzniku Smlouvy ešte neexistovala spoločnosť HMMC, preto sa v ní užíva termín HMCR (já užívám v **svém** textu (tj. vyjma citací) zkratky HMMC, aby nedochádzalo k nedorozumeniu). Samotnú investičnú smlouvu česká strana uzavírala s firmou Hyundai Motor Company (HMC).

Investičná smlouva (ďalej len Smlouva) stanovuje podmienky investície a záväzky jednotlivých smluvných strán. Zmínim len niekoľko bodů této smlouvy. Dôležitý je **článok 5.2**, kde sa Hyundai zaväzuje investíciu zachovať po dobu najmenej desiatich rokov. Nesplní-li túto podmienku, bude musieť vrátiť v plnej výši veškerou hmotnou podporu, ktorá jí bola dle článku Smlouvy 7.1.2, v úpravě dle článku 7.1.6 vyplacena.

Ze článku „**5.3** Vytváření pracovních míst“ vyplývá, že Hyundai by měla v rozmezí rokov 2006 – 2010 vytvoriť 3514 pracovných miest. Ve smlouve je určené, že HMMC vytvorí do 3 rokov od zahájenia výroby v továrne aspoň 1000 nových pracovných miest.

Zde môžeme srovnávať kupříkladu s investíciou Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) u Kolína, ktorá v súčasnosti dle svých internetových stránok zameštnáva 3500 ľudí.⁷² Automobilka Kia u slovenskej Žiliny zameštnáva približne 3000 ľudí.⁷³ Automobilka Peugeot Citroën Automobile ve slovenskej Trnave mala v pláne zameštnať celkom 3500 pracovníkov.⁷⁴

Moravskoslezský kraj, na stranej druhej, sa zaväzal uviesť lokalitu priemyselnej zóny na svoje náklady do požadovaného stavu (definície viz príloha 7 Smlouvy). Kraj sa tiež zaväzal vybudovať v zóne inžinierskej siete, napojenie na poskytovateľa verejných služieb, pozemných komunikácií a železničného spojenia.

Pro nás je asi najzaujímavějším článok 7, ktorý sa zaoberá štátnou podporou automobilce. U bodu 7 se doslova píše: „Aby byla HMC motivována realizovat Projekt v Moravskoslezském kraji, poskytnou České strany HMCR investiční podporu ("**Investiční podpora**") ve výši 15% (patnácti procent) z Přípustných nákladů.“

⁷¹ Hyundaiu prekáža zverejnenie zmlúv. *Pravda.sk* [online]. 24.07.04 [cit. 2008-03-08].

⁷² *Toyota Peugeot Citroën Automobile* [online]. c2006 [cit. 2008-03-08].

⁷³ Kia Motors Slovakia, s.r.o : *O spoločnosti* [online]. c2006 [cit. 2007-10-28].

⁷⁴ FRÁNEK, Tomáš . Britové: Továrna v Trnave za peníze EU. *Aktuálně.cz* [online]. 22.4.2006 [cit. 2008-03-08].

Investiční podpora se skládá ze 4 částí:

1. **7.1.1** Převod pozemků za sníženou cenu (Moravskoslezský kraj prodá HMMC 1m² za 60 Kč. Tržní cena byla stanovena na 430 Kč/ m²).
2. **7.1.2** Hmotná podpora na kapitálové investice (Hmotná podpora bude vyplacena za předpokladu získání Schválení EK⁷⁵).
3. **7.1.4** Podpora vytváření pracovních míst (ČR poskytne HMMC 200.000 Kč na každé nově vytvořené pracovní místo).
4. **7.1.5** Slevy na dani (po dobu 10 let).

Na Slovensku byly podmínky⁷⁶ obdobné u automobilky KIA. Investice automobilky PCA u Trnavy byla také podpořena státními dotacemi, mezi jinými to byly i dotace na vzdělávání pracovníků.⁷⁷ „[český] Stát dal v letech 1998 až 2004 na průmyslové zóny 4,26 miliardy korun, přičemž Kolín [v této průmyslové zóně vznikla automobilka TPCA] dostal 1,78 miliardy korun.“⁷⁸

Článek 7.2 se zabývá podporou školení a rekvalifikace zaměstnanců. „Kromě Investiční podpory popsané v článku 7.1 poskytne Česká republika HMMC v rámci investičních pobídek podporu rekvalifikace či školení zaměstnanců (...) maximální výše takové podpory nepřekročí částku 348.540.000 Kč...“

Problematickým může být bod 7.6 Výstavba dopravní infrastruktury: „Česká republika vynaloží maximální úsilí na to, aby bylo zlepšení stavu silnic R/48 a I/11 uvedených v Příloze 9 dokončeno nejpozději do 30. června 2008.“

Závazky Moravskoslezského kraje a Obcí jsou stanoveny v těchto článcích

8.1 Služby veřejné dopravy

8.2 Dočasné kancelářské prostory

8.3 Dočasné prostory na školení

⁷⁵ Brusel schválil miliardovou státní podporu pro český Hyundai. *Aktuálně.cz* [online]. 11.5.2007 [cit. 08-03-08].

⁷⁶ Kia potřebuje pozemek už na jeseň. *Pravda.sk* [online]. 13.4.2004 [cit. 2008-03-08].

⁷⁷ PSA dostane 300 miliónov na zamestnancov. *Pravda.sk* [online]. 15.4.2004 [cit. 2008-03-08].

⁷⁸ ČTK, . Nejvíce státních dotací na průmyslové zóny získal Kolín. *IHNed.cz* [online]. 16. 10. 2005 [cit. 2008-03-08].

8.4 Ubytování pro pracovníky HMC

8.5 Zdravotnická zařízení

8.6 Integrovaná záchranná stanice (bude zahrnovat hasičskou službu, ambulanci a policejní oddělení, v dojezdové vzdálenosti do tří minut. Provoz na stanici bude 24 hodin denně.)

8.7 Jazykové lekce pro zaměstnance z řad cizinců

8.8 Sobotní korejská škola

Podporu, kterou státy firmám nabízí jsou si tedy, alespoň ve srovnávaných případech dosti podobné. U investice Hyundai byl především ten rozdíl, že investiční smlouva je snadno dostupná.

3. DOPADY INVESTICE

Je těžké oddělit negativa od pozitiv respektive příležitosti od hrozeb. Svět není černobílý a tak je celkem běžné, že co je prospěšné pro jednoho může druhému naopak škodit. Přesto se pokusím podat objektivní obraz o tom, jaké má a jaké bude mít investice Hyundai dopady na dané lokality. Nehodlám investici hodnotit z hlediska vlivu na celkové hospodářství státu, tedy vlivy na HDP⁷⁹ a podobně. Dopady investice budou samozřejmě směřovat i do národního hospodářství, ale já se zde zaměřuji spíše na dopady na obyvatele naší země.

3.1 Zaměstnanost

Největším argumentem pro lákání PZI je obvykle tvorba nových pracovních míst. Stejně tak tomu bylo i u investice HMMC. Pro CzechInvest byly, na zadání Ministerstva průmyslu a obchodu⁸⁰, vypracovány v letech 2005-2006 dvě studie⁸¹, zjišťující předpokládané dopady investice. První byla vypracována firmou Next Finance, s.r.o.⁸² a druhá byla vypracována Petrem Zahradníkem a Janem Jedličkou.⁸³

Dle analýzy Next Finance, investice způsobí vznik minimálně 15 000 nových pracovních míst. Z toho přímo vytvořených míst mělo být 3 000, u subdodavatelů 9 000. Dalších 3 000 míst by mělo vzniknout v oblastech, které přímo nesouvisí s automobilovým průmyslem (IT, doprava etc.)

Pánové Zahradník a Jedlička už byli zdrženlivější. Ve své analýze předpokládají, že jeden pracovník HMMC díky multiplikačnímu efektu „vytvoří“ až 4 vyvolaná pracovní místa v

⁷⁹ Existují samozřejmě odhady dopadů na HDP. Například podle analýzy firmy Next Finance by měla investice v konečném důsledku způsobit navýšení HDP o 1 až 1,5 %.

⁸⁰ Informace o zadání viz Oddělení 01110. *Ministerstvo průmyslu a obchodu : Společnost Hyundai Motor Company* [online].

⁸¹ Nutno poznamenat, že tyto studie byly v práci EPS „Analýza studií dopadu projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku zpracovaných pro agenturu CzechInvest“ označeny za: „...„promo-materiály“ bez skutečné vypovídací hodnoty. Studie lze tedy spíše považovat za nepřilíš kvalitní „slohová cvičení“, nikoliv o analýzy, které by mohly sloužit k podpoře projektu HMC při rozhodování Evropské komise o schválení veřejné podpory.“ Na stejném místě se píše: „studie nijak nerozvádí, jak došla k počtům... ..nových pracovních míst v subdodavatelském sektoru a... ..v sektoru služeb. Tato čísla jsou absolutně nepodložená.“ NEZHYBA, Jirí, DRAHOKOUPIL, Jan. *Analýza studií dopadu projektu Hyundai Motor Company* [online]. květen 2006. 2006 [cit. 2008-02-12].

⁸² Next Finance. *CzechInvest : Studie dopadu projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku* [online]. prosinec 2005. c2004-2008 [cit. 2008-02-12]. 12.2.08

⁸³ ZAHRADNÍK, Petr, JEDLIČKA, Jan. *CzechInvest : Předpokládaný dopad projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku* [online]. prosinec 2005 – leden 2006. c2004-2008 [cit. 2008-02-12].

domácích dodavatelských firmách a službách. Z toho plyne, že autoři předpokládali vznik až 3 000 * 4 = 12 000 pracovních míst.

„Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj“⁸⁴ vypracovaná v červenci 2007 (dál jen Studie), předpokládá, že celkově investice vytvoří 10 400 nových pracovních míst. Toto číslo zahrnuje místa vytvořená přímo u HMMC a jejich subdodavatelů (viz Studie) i místa vytvořená nepřímo.

Snížení nezaměstnanosti je jedním z důvodů, proč země lákají zahraniční investory, ale se vznikem nových pracovních míst jsou spojeny i různé problémy. Pánové Zahradník a Jedlička očekávali, že až 30 % z 3 000 zaměstnanců HMMC bude ze zahraničí⁸⁵ (hlavně Polska a Slovenska). S tím souvisí obavy obyvatel ze zvýšené kriminality (viz podkapitola 3.6.2). Hyundai nemá v úmyslu stavět ubytovny pro dělníky a chce najímat lidi především z Moravskoslezského kraje, kteří by do továrny denně dojížděli. Dalším zdrojem zaměstnanců pro HMMC má být skupina lidí, kteří odešli hledat práci do jiných částí republiky⁸⁶ a teď by se mohli vrátit a pracovat pro HMMC.⁸⁷ Firma se nicméně může setkat s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků, jedním z hlavních problémů je dle Studie nedostatečná znalost angličtiny, která je komunikačním jazykem v HMMC. Dalším z problémů, který může investice HMMC způsobit je odliv kvalifikovaných pracovníků ze zdejších firem do HMMC. Samotný fakt, že investice vytvoří 10 400 nových míst, tedy samozřejmě neznamená, že práci získá 10 400 nezaměstnaných. Část ze zaměstnanců budou kvalifikovaní lidé, kteří opustí svá stávající zaměstnání. Studie jako hrozbu mimo jiné uvádí fakt, že zaměstnanci mohou mít přehnaná mzdová očekávání. Dá se též, jak je to u obdobných provozů obvyklé⁸⁸, očekávat poměrně vysoká fluktuace pracovníků.

Osobně vidím vytvoření nových pracovních míst jako jeden z největších přínosů investice. Nejde jen o samotná pracovní místa, ale i o zkušenosti, které zde pracovníci mohou získat. Zkušenost z nadnárodní firmy jakou Hyundai je, mohou být nesmírně užitečné pro další

⁸⁴ Tato studie je obsáhle a kvalitně připravena a v současnosti je nejaktuálnějším popisem situace kolem investice Hyundai.

⁸⁵ Hyundai bude usilovat především o zdejší dělníky, nicméně, když jich nebude dost samozřejmě přijme i lidi ze zahraničí. Viz např. rozhovor s personálním ředitelem HMMC „Radkovský: Hyundai v platech Škodu dožene do 5 let“ SŮRA, Jan. Radkovský: Hyundai v platech Škodu dožene do 5 let. *IDnes.cz* [online]. 25. 4. 2007 [cit. 2008-02-12]. 12.2.08

⁸⁶ třeba do kolínské automobilky TPCA

⁸⁷ viz např. VANĚK, Petr. *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : PŘI ZAMĚSTNÁVÁNÍ V NOŠOVICKÉM ZÁVODĚ HMMC CHCEME DÁT PŘÍLEŽITOST ZEJMÉNA OBČANŮM MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE* [online]. 18.1.2007. c2007 [cit. 2008-08-12]. 12.2.08

⁸⁸ viz Studie podkapitola 4.2.10 *Zkušenosti z provozu v TPCA*

rozvoj jednotlivce. Nezbytné je pro tyto zaměstnance si zvýšit kvalifikaci, minimálně ovládnout anglický jazyk⁸⁹ na komunikační úrovni, protože tímto jazykem se v HMMC hovoří. Hyundai též hodlá zaměstnávat absolventy a spolupracovat s místními školami. Pracovníci v HMMC mohou poznat jak funguje moderní firma, budou používat nejnovější technologie. I kdyby automobilka nakonec odešla nebo zanikla, zkušenosti těchto lidí České republiky zůstanou, pokud jim bude schopna nabídnout práci. Takže existence automobilky bude mít pozitivní vliv na kvalitu našeho lidského kapitálu⁹⁰. Ze Studie také vyplývá, že Hyundai bude podporovat technické vzdělání již od základních stupňů. Příchod investora by také mohl zvýšit popularitu technických oborů, které v současnosti moc obliby mezi studenty nemají.

Jak zmiňují výše většina pracovních míst by měla být vytvořena u dodavatelů firmy HMMC popřípadě u subdodavatelů. Nicméně některému z českých subdodavatelů se může podařit prorazit na globálním trhu.

„Úspěšný průlom domácího podniku jako dodavatele místní pobočky nadnárodní firmy (...) může znamenat první krok do jejího globálního produkčního systému a případně započítí dodávek i pro ostatní nadnárodní firmy v oboru, což je v současné době asi vůbec nejvyšší růstová příležitost pro dynamické domácí malé a střední podniky.“⁹¹

3.2 Doprava

Dopady investice na dopravní infrastruktura a dopravu samotnou jsou jedním z často diskutovaných témat v souvislosti s investicí HMMC v Nošovicích. Je samozřejmé, že po spuštění výroby se doprava v této lokalitě podstatně zvýší. HMMC si bude vyměňovat některé komponenty se svou sesterskou firmou KIA na Slovensku, bude dovážet díly aut a zároveň vyvážet hotové automobily. Zvětší se i osobní doprava, tedy doprava osobními automobily i autobusy. Lidé pracující v továrně se sem budou dopravovat z okolních obcí.

V Investiční smlouvě se u článku „7.6 Výstavba dopravní infrastruktury“ píše: „Česká republika vynaloží maximální úsilí na to, aby bylo zlepšení stavu silnic R/48 a

⁸⁹ viz **Příloha č. 2** Dopady do oblasti vzdělávání v angličtině

⁹⁰ tím mám na mysli znalosti a schopnosti práceschopných obyvatel České Republiky

⁹¹ SRHOLEC (2004, s. 53)

I/11 uvedených v Příloze 9 dokončeno nejpozději do 30.června 2008.“

Takto vyjadřuje slabé stránky a hrozby ohledně dopravy Studie na straně 110:

SLABÉ STRÁNKY	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> • Nevyhovující stav a kapacita některých úseků páteřní komunikační sítě, vč. tahu evropského významu E75 (I/11) – průtahy v koridoru Třanovice – Třinec - Jablunkov, E462 (I/48) – průtah Frýdku–Místku Průjezd kamionové dopravy přes obytné území měst a obcí • Nevyhovující stav návazné komunikační sítě, zejména pro vazby Nošovice - Havířov 	<ul style="list-style-type: none"> • Dopravní kolaps a zhroutení komunikační sítě zejména na průtahu Frýdkem-Místkem a na tahu Jablunkov – R48 v důsledku časového skluzu dostavby komunikační sítě s dokončením až několik let po zahájení provozu továrny Hyundai v Nošovicích • Negativní dopad na zajištění dodávek továrny Hyundai v Nošovicích (potenciální ohrožení investice), dramatické zhoršení dopravní obsluhy území podél nevyhovujících úseků, ohrožení veřejné osobní dopravy, problematické zajištění průjezdnosti tras pro hasičská vozidla a vozidla rychlé záchranné služby. Převádění dopravy na nevhodné tahy s nepříznivým dopadem na obytné území a na technický stav těchto komunikací nižšího řádu • Odklad realizace větve transevropského tahu přes polsko-slovenské hranice (v prodloužení vážského koridoru) a zvýšení významu koridoru Český Těšín – Mosty u Jablunkova pro propojení Polska a Slovenska. • Stávající počet automobilů v kraji na úrovni 60-80 % republikového průměru bude příčinou dalšího nárůstu.

tabulka 2 Doprava slabé stránky a hrozby

S výstavbou areálu automobilky HMMC je spojeno i vybudování železniční vlečky. Očekává se, že HMMC bude pro dopravu surovin a výrobků v maximální míře využívat železniční dopravy.

3.2.1 Dopravní infrastruktura

Pro mne a tuto práci je nejpodstatnější fakt, že se urychlí výstavba dopravní infrastruktury a podstatně se zvýší hustota provozu. Odhlédneme-li od nepříznivé dopravní situace vzniklé takovýmto nárůstem provozu, hlavním negativním dopadem bude účinek na životní prostředí, především pak na ovzduší. Dopady zvýšeného provozu jsou i jiného rázu. Zvýší se hlučnost, a proto se na některých místech přistoupí k různým opatřením, která mají tyto dopady kompenzovat. Kupříkladu v obci Dobrá je dle Studie (s. 162) plánována: „...protihluková zeď, která bude lemovat železniční trať téměř po celé její délce průchodu obcí, což sebou kromě pozitivních dopadů snížení vlivů hluku přinese i zhoršení faktoru pohody⁹² především pro obyvatele bydlící v blízkosti trati (prostupnost krajiny, výhled na Beskydy apod.)“

V tomto bodě tedy hodnotím dopad investice spíše jako negativní. Pozitivem je, že se vybudování infrastruktury urychlí, ale negativa jsou dle mého názoru větší.

3.3 Životní prostředí

Dopad na dopravní situaci asi největším problémem, ale mediálně, a i u širokých vrstev je mnohem citlivějším tématem dopad na životní prostředí.

Dopady na životní prostředí jsou/budou způsobeny především dvěma faktory:

1. výstavbou závodu, kdy se zabralo území o rozloze 260 ha, včetně úrodné zemědělské půdy
2. doprava, kterou hotová továrna vyvolá

⁹² Tímto tématem se zabývá i článek ve Zpravodaji obce Dobrá, „**Optimalizace Železnice — aktuální téma**“ dostupný na <http://www.dobra.cz/ou/urad/0709.pdf>. navštíveno 12.2.08

Proti stavbě se kvůli dopadům na životní prostředí stavěla řada organizací. Posléze nicméně došlo k jistému uklidnění vztahů a s těmito ekology byla podepsána Deklarace porozumění⁹³ viz kapitola 2. Investice Firmy Hyundai v České republice.

Pro posuzování dopadů podobných stavebních projektů se vypracovává, ještě před povolením ke stavbě, posudek vlivů na životní prostředí označovaný jako proces EIA (Environmental Impact Assessment). V České republice je vypracovávání těchto posudků upraveno zákonem č. 100/2001 Sb.⁹⁴, o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění⁹⁵. Jednotlivé dokumenty týkající se procesu EIA (včetně posudku) ve vztahu k výstavbě továrny HMMC v Nošovicích je možno získat ze stránek informačního systému EIA⁹⁶. V posudku jsou pak definována opatření, která je nutno provést, aby mohla být stavba zahájena. Samotný posudek je ještě připomínkovan dotčenými obcemi a projednán s veřejností. HMMC a Moravskoslezský kraj se v Deklaraci v bodě 5 zavázali, že: „...splní všechny podmínky a kompenzační opatření uvedené v příslušném Stanovisku Ministerstva životního prostředí k dokumentaci vyhodnocení dopadu na životní prostředí projektu „Výrobní závod Hyundai Motor Company v Průmyslové zóně Nošovice“ ze dne 5.5.2006 („Stanovisko EIA“), ...“

Jako jeden z největších negativních dopadů na životní prostředí byla identifikována zvýšená hlučnost. V Nošovicích je toto negativum kompenzováno protihlukovým valem, který zde byl vybudován při výstavbě. Jak jsem zmínil výše, na jiných místech budou stavěny protihlukové stěny, případně se budou pořizovat nová, lépe těsnící, okna.

V médiích byl hojně diskutovaný problém záboru kvalitní zemědělské půdy⁹⁷, ve zdejší lokalitě se mimo jiné pěstovalo tzv. Nošovické zelí. Ve vztahu k zemědělské půdě je článek 6.3.2 Investiční Smlouvy, který zavazuje HMMC k odstranění ornice a podorniční vrstvy a dopravit ji na požadované místo v maximální vzdálenosti do 12 km od místa stavby. To bylo vykonáno, nicméně, jak se zmiňuje Studie na str. 165: „Bohužel ne ve všech případech byl tento krok

⁹³ Nicméně EPS několikrát veřejně upozorňoval na to, že HMMC Deklaraci porušuje viz např. <http://www.eps.cz/php/index.php?cat=prp&art=hyundai-nosovice> navštíveno 12.2.08

⁹⁴ zákon je dostupný na [http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFGRIBRY/\\$FILE/eia_100_2001.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFGRIBRY/$FILE/eia_100_2001.pdf) navštíveno 12.2.08

⁹⁵ další informace o EIA viz [http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFGRIBRY](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFGRIBRY) navštíveno 12.2.08

⁹⁶ adresa stránek je http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP109 navštíveno 9.3.08

⁹⁷ „Zastavět tuto půdu je barbarství“ říkal Stanislav Vícha ze Zemědělského družstva vlastníků Nošovickou zónu ohrožuje zelí. *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2003, s. 01.

obyvateli oceněn, neboť části dodávky obsahovaly kontraproduktivně také nekvalitní, obtížně využitelnou zeminu.“

Nepříjemným efektem takovéto velké stavby je též velká prašnost. Posudek hovoří i o dalších dopadech resp. kompenzacích těchto dopadů na životní prostředí. Mezi jinými zmiňuje například rizika zavlečení nepůvodních rostlin a další.⁹⁸

Posudek⁹⁹ říká: „Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska příslušného úřadu.“

Krom negativních dopadů je patrná a oceňovaná snaha HMMC o šetrný přístup k životnímu prostředí. Firma se na svých webových stránkách prezentuje jako ekologicky zodpovědná společnost. Na stránkách¹⁰⁰ píše: „Uznáváme životní prostředí jako klíčový prvek podnikání a vytváříme firemní hodnoty proaktivním prosazováním ekologického managementu“

- *Podporujeme vývoj a distribuci ekologicky šetrných výrobků*
- *Zasazujeme se o snižování škodlivin a o ochranu zdrojů a energie pro jejich udržitelné využití ve všech fázích životního cyklu našich výrobků, od vývoje přes výrobu, prodej a použití po jejich likvidaci*
- *Všem našim zaměstnancům poskytujeme environmentální školicí kurzy, podporujeme naše dodavatele v ekologickém řízení a přispíváme k veřejnému blahu*
- *Vyhovujeme všem mezinárodním i národním ekologickým zákonům, předpisům a smlouvám. Pokračujeme ve zdokonalování ekologického řízení a svou činnost předkládáme veřejnosti*

⁹⁸ Podrobnosti viz Posudek.

⁹⁹ POSUDEK dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice dostupný na VLADIMÍR, Ludvík. *Apache Tomcat : POSUDEK dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění* [online]. c1999-2007 [cit. 2008-01-12].

¹⁰⁰ Viz *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : "HYUNDAI: Ekologie na prvním místě"* [online]. c2007 [cit. 2008-02-12].

Populární bylo kupříkladu přesazení asi tisícovky stromů k jejichž pokácení měla HMMC povolení¹⁰¹. Studie též na str. 167 uvádí: „Z informací zástupců HMMC dále vyplývá záměr na vybudování parku, který lze také považovat za kompenzační opatření.“

Je pochopitelné, že provedení takovéto velké investice má nenávratné negativní dopady na životní prostředí. Dá se ale předpokládat, že dodržování příslušných kompenzačních opatření by mělo tyto negativní dopady minimalizovat. Prašnost a jiné problémy spojené s výstavbou výrobního areálu po dokončení stavby ustanou. Samotný proces výroby v továrně je poměrně čistý, co se týče ovzduší. Hyundai ve své informační brožuře „HYUNDAI váš dobrý soused“ uvádí, že továrna nebude znečišťovat ovzduší. Faktem je, že jediný případně rizikový objekt z hlediska čistoty ovzduší je lakovna, která ale splňuje náročná ekologická kritéria a tedy by neměla být nebezpečná.

Další oblastí, kterou s trochou dobré vůle můžeme zařadit pod hlavičku **životní prostředí** je dopad investice na vztahy mezi lidmi. Předně tu byl bouřlivý proces výkupu pozemků, který znesvářil ty, kteří prodat chtěli s těmi co prodat nechtěli. Došlo až k vyhrůžkám smrtí¹⁰². Nošovice a méně pak i okolní vesnice se na určitou dobu dostaly do centra zájmu médií. Když jsem prováděl průzkum v Nošovicích a prosil obyvatele o odpovědi do svého dotazníku, bylo jasně patrné, že už toho mají dost a že by chtěli mít svůj klid. Další ranou dobrým vztahům byl fakt, že kraj se rozhodl vyplatit rodinám v Nošovicích a přilehlých Nižních Lhotách kompenzaci ve výši 100.000,-Kč na rodinu, jako odškodné za zhoršené životní podmínky v průběhu stavby¹⁰³. Někteří místní to vnímali jako úplatek. Lidé z okolních vesnic pak nesou s nelibostí, že nebyli kompenzováni i oni. To je i případ Dobré, kde tento fakt zmiňovali někteří respondenti při mém průzkumu. V neposlední řadě tento problém zmiňuje i starostka obce Vyšní Lhoty, Dana Vlčková.¹⁰⁴

¹⁰¹ Viz např. BORTLÍČKOVÁ, Anna. Kvůli stavbě továrny Hyundai museli Korejci přesadit 1000 stromů. *Novinky.cz* [online]. 12. 9. 2006 [cit. 2008-02-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/clanek/95536-kvuli-stavbe-tovarny-hyundai-museli-korejci-presadit-1000-stromu.html>>.

¹⁰² viz kapitola 2. INVESTICE FIRMY HYUNDAI V ČESKÉ REPUBLICĚ

¹⁰³ Viz tisková zpráva MS kraje z pátku, 5. ledna 2007

ÚŘAD ZAČAL ZPRACOVÁVAT ŽÁDOSTI O KOMPENZACE PRO DOMÁCNOSTI NOŠOVIC A NIŽNÍCH LHOT V SOUVISLOSTI SE STAVBOU AUTOMOBILKY

¹⁰⁴ viz dopis od starostky obce Vyšní Lhoty v **příloze č. 1** Výsledky průzkumu v Nošovicích a okolí z 18.9 -

19.9.2007

Jak jsem zmínil již na začátku této kapitoly, je v některých případech obtížné jednoznačně identifikovat, co je hrozbou a co naopak jednoznačným pozitivem. Nicméně na tomto místě se o to pokusím.

3.4 Pozitiva

Nejzásadnějším přínosem investice je dle mého názoru tvorba nových pracovních míst a to jak u HMMC tak u subdodavatelů. Možnosti zvýšení kvalifikace zaměstnanců i tlak na zájemce, aby se vzdělávali (angličtina). V konečném důsledku také snížení nezaměstnanosti. Vznik nových pracovních příležitostí umožní lidem původem z Moravskoslezského kraje, kteří pracují v jiných částech republiky, vrátit se domů. Subdodavatelé, tj. české firmy spolupracující s Korejci, se mohou vyšvihnout na globální úroveň. Samozřejmě se také dá předpokládat, že vlivem investice naroste objem sektoru služeb v dané lokalitě. Jako pozitivum lze spatřovat urychlení rozvoje dopravní infrastruktury v kraji.

Dopady na životní prostředí jsou dle mého mínění jednoznačně negativní a při nejlepší vůli jsem nebyl schopen identifikovat jakýkoliv relevantní pozitivní dopad investice na životní prostředí.

3.5 Negativa

Existuje reálná hrozba, že HMMC přetáhne kvalifikované pracovníky z lokálních firem a ty pak nebudou schopny dobře fungovat. Protože nezaměstnanost¹⁰⁵ v ČR se snižuje, je vysoce pravděpodobné, že provozu v HMMC budou chybět někteří „nedostatkoví“ specialisté.

Kvůli pomalé výstavbě dopravní infrastruktury a podstatně zvýšenému provozu vyvolaném HMMC se dají očekávat značné dopravní problémy, ne-li přímo kolaps. Zvýšený provoz bude mít také negativní dopady na životní prostředí a pohodu obyvatel vlivem výfukových plynů, prašnosti a hluku.

¹⁰⁵ aktuální nezaměstnanost v oblasti viz např. Integrovaný portál MPSV dostupný na <http://portal.mpsv.cz/sz> navštíveno 12.2.08

Životní prostředí bylo poškozeno výstavbou a negativně se ho dotkne zvýšená doprava v oblasti. Byla zabráněna zemědělská půda, zvýšila se prašnost. Myslím, že je samozřejmé, že výstavba průmyslových objektů je v podstatě vždy pro životní prostředí škodlivá. Nemá smyslu s tímto faktem polemizovat, je třeba zvážit, zdali pozitiva převažují nad negativy.

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<p>Výstavba dopravní infrastruktury</p> <p>Zvýšení zaměstnanosti</p>	<p>Poškození životního prostředí</p> <p>Snížení „kvality“ života místních obyvatel vlivem větší dopravy a dopadů na životní prostředí</p>
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<p>Příležitost pro pracovníky, kteří pochází z Moravskoslezského kraje, ale pracují v jiných lokalitách, vrátit se domů</p> <p>Příležitost pro místní firmy uplatnit se jako subdodavatelé</p> <p>Rozvoj sektoru služeb</p>	<p>Možný nedostatek specializovaných pracovníků</p> <p>Přetahování zaměstnanců z místních firem</p>

tabulka 3 stručná SWOT analýza dopadů investice Hyundai

3.6 Dopady na obce v lokalitě investice

Výše byly uvedeny závěry, plynoucí ze studia sekundárních zdrojů, aby bylo možno posoudit situaci zcela objektivně, bylo nezbytné získat informace i přímo na místě investice. Proto jsem provedl průzkum v obcích Nošovice, Dobrá, Frýdek-Místek. Od starostky obce Vyšní Lhoty jsem získal vyjádření emailem (viz **Příloha č. 1** Výsledky průzkumu v Nošovicích a okolí z 18.9 - 19.9.2007)

Frýdek-Místek nebyl mým prioritním cílem, a tak jsem zde provedl průzkum pouze v omezeném rozsahu. Lidé z tohoto města obecně ke stavbě nemají vyhraněný vztah. Nijak je v podstatě neovlivňuje. Soudí, že dopady na životní prostředí jsou negativní, ale jednoznačně jako pozitivum vnímají vznik nových pracovních míst. Někteří z respondentů vyslovovali obavy ze zhoršení dopravní situace.

3.6.1 Obec Nošovice

Dne 18. září 2007 jsem navštívil nošovický obecní úřad a požádal pana starostu o rozhovor na téma „Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?“ Zajímaly mne pochopitelně především informace o dopadu investice na obec Nošovice. Pan starosta jako největší pozitivum vnímá vznik nových pracovních míst, i když předpokládá, že o ně budou mít zájem především mladší ročníky. Dle jeho vyjádření již nyní (k 18.9.07) investice vytvořila pracovní místa pro obyvatele obce, protože někteří pracují v ostraze areálu a podobných funkcích. Dalším nesporným pozitivem je, že se obec zviditelnila v médiích, a tak je pro ni snazší nyní získávat peníze na různé projekty. Kupříkladu čerpání z fondů Evropské unie. Příchod investora též oživil výstavbu v Nošovicích a podpořil rozvoj infrastruktury. V obci se má stavět kanalizace a když jsem byl na místě, právě probíhala výstavba chodníku podél silnice. Do areálu továrny bude zavedena železnice a celkově infrastruktura obce se rozvine.

V současnosti jsou negativa spojena s výstavbou a zvýšenou prašností během stavby. Nicméně pan starosta chápe, že podobná výstavba ve svém průběhu přináší negativa a v tomto ohledu očekává zlepšení. Záležitost, která je tíživá do budoucna, je zvýšení dopravního provozu. Je pochopitelné, že podobná investice má spíše negativní důsledky na životní prostředí, ale pan starosta se snaží vidět budoucnost optimisticky. Má vizi Nošovic jako „zelené vesnice“

3.6.1.1 Závěry a postřehy - Nošovice

Obecně lidem v Nošovicích nejvíc vadí prašnost a vyšší provoz. Někteří si stěžují na chování dělníků. Pozitivně vnímají vznik pracovních míst, ale nevěří, že se lidem z obce bude chtít pracovat v továrně Hyundai. Faktem je, že z vyjádření respondentů i pana starosty vyplývá, že dost Nošovičanů již pro HMMC pracuje v ostraze a v podobných funkcích. Osobně jsem se setkal se dvěma ženami, které u jedné křižovatky usměrňovaly provoz tak, aby vozy ze stavby

nejezdily přes vesnici, ale oklikou. Jedna z nich byla z Frýdku-Místku, tedy dojížděla do Nošovic, aby mohla vykonávat tuto práci na částečný úvazek. Od nich jsem se dozvěděl, že při náborových akcích HMMC je ohromný zájem ze strany potencionálních zaměstnanců. Lidé, kteří díky výhodnému prodeji nemovitostí zbohatli, samozřejmě příchod investora vítají.

3.6.1.2 Subjektivní dojem - Nošovice

Do Nošovic jsem dorazil kolem 12:00 v úterý 18.9.07. Během dne jsem oslovoval obyvatele a vyplňoval anketu. Vesnice není moc „živé“ místo a zdaleka ne všichni chtěli odpovídat (přičítám to tomu, že v minulosti byli přímo v „obležení“ novinářů a jiných lidí, kteří po nich chtěli informace o investici). Navštívil jsem pana starostu na obecním úřadě a ten mi ochotně věnoval něco ze svého času. Vyptal jsem se na otázky obdobné těm anketním a po té jsem se vydal na samotnou stavbu. Stavba je na mírném kopci asi 2 km nad obcí. Panoval zde čilý ruch. Auta jezdila sem a tam a na místě bylo množství pracovníků. Za mého pobytu přšelo, takže cesta byla kompletně pokryta jemným bahnem, ale za suchého počasí se zcela nepochybně velmi prší. Provoz v samotných Nošovicích, alespoň dle mého pozorování, není nijak podstatně stavbou poznamenán. To je samozřejmě vyjádření člověka, který v Nošovicích nikdy předtím nebyl, takže mu chybí příslušný komparační rámec. Obcí sice projíždí poměrně velké množství osobních automobilů, ale vozidel stavebních či nákladních je tu dle mého názoru minimum. Nebo tomu tak alespoň bylo v době mé přítomnosti. To, že je poblíž nějaká větší stavba, bych asi jako projíždějící poznal jen podle většího množství dělníků v době oběda v místním hostinci popřípadě prodejně potravin.

3.6.2 Obec Dobrá

Den po rozhovoru se starostou Nošovic (tedy 19. září 2007), jsem navštívil starostku obce Dobrá. Obdobně jako pan starosta Kačmařík mi ochotně poskytl svůj čas. Jako negativum vidí dopad na životní prostředí. Výstavba značně zhoršila kvalitu života obyvatel obce Dobrá a to především vlivem vyššího provozu a prašnosti. Jisté zlepšení čeká po dokončení výstavby. Stavbu automobilky v této lokalitě rozhodně nevíta, dle jejího názoru se obdobné kolosy do úpatí Beskyd nehodí. Paní starostka si myslí, že pro výstavbu takovéto průmyslové zóny se daly najít vhodnější lokality. Do budoucna se starostka Tancerová obává zvýšené kriminality v důsledku přílivu cizích dělníků.

Nicméně očekává, že fungující továrna přinese obci pozitiva. Jednoznačně pozitivní dopad by měla investice mít na zaměstnanost. Když jsem se zeptal, jestli by sama zvažovala práci v HMMC, odpověděla, že kdyby nebyla starostkou (tedy zaměstnaná) tak rozhodně ano. Budoucnost by také, spolu s vyšší zaměstnaností, měla přinést rozvoj služeb v obci. Aktuální dopad investice je mimo jiné ten, že v obci vzrostly ceny nemovitostí. To je dle paní starostky na jedné straně pozitivní, ale na druhé straně to komplikuje obyvatelům výstavbu nových rodinných domů v Dobré.

3.6.2.1 Závěry a postřehy - Dobrá

Lidé obecně k stavbě mají negativní vztah. Podstatně se zvýšila zátěž životního prostředí, doprava, hluk, prašnost. Obyvatelé Dobré se také obávají zvýšené kriminality v důsledku vyššího počtu cizích dělníků. HMMC sice sama, žádné ubytovací kapacity nebuduje, ale to nebrání soukromým investorům, aby v okolí stavěli ubytovny. To je případ Dobré, kde soukromý investor chtěl postavit ubytovnu, proti čemuž se obyvatelé obce celkem ostře stavěli.¹⁰⁶ Mají se zde také stavět protihlukové stěny, což zajisté okolí na kráse nepřidá. Negativně též působí, že rodiny v Dobré, na rozdíl od těch v Nošovicích a Nižních Lhotách, nedostaly žádné odškodné.

3.6.2.1 Subjektivní dojem - Dobrá

Provoz v Dobré je vskutku několikanásobně vyšší než v Nošovicích. Za mého působení obcí projelo nesčíslné množství různých nákladních automobilů a domíchávačů betonu¹⁰⁷. Provoz stavebních aut je zde opravdu značný. Lidé jsou vesměs nespokojení a mají ostřejší odmítavý názor než Nošovičtí. Stěžují si, že jejich obec trpí víc a přínosy pro ně jsou menší než pro Nošovice. Na okraji Dobré se má stavět ubytovna, proti čemuž obyvatelé protestovali i podávali petici. Obávají se zvýšené kriminality a věří, že v továrně HMMC budou pracovat především cizinci. Budování dopravní infrastruktury již v minulosti zhoršilo pohodu obyvatel a ti jsou stávajícím vývojem rozčarováni a v budoucnosti čekají spíš zhoršení než zlepšení.

¹⁰⁶ Viz např. <http://www.novinky.cz/clanek/119800-dobra-nechce-ubytovny-pro-hyundai.html> navštíveno 1.3.2008

¹⁰⁷ domíchávač betonu – nákladní automobil, který přepravuje beton.

3.7 Vyhodnocení dopadů investice

Z průzkumu se dá usuzovat, že lidem nejvíce vadí dopady na životní prostředí a zvýšená doprava. Jako pozitivum je vnímána tvorba nových pracovních míst, i když jsou zde pochybnosti o tom, jestli se výrazně vylepší zaměstnanost přímo v obcích z bezprostředních blízkostí automobilky. V obci Nošovice mají k výstavbě pozitivnější vztah než v Dobré, kde je názor na stavbu vyloženě negativní. Ve vzdálenějším Frýdku-Místku pak obyvatelé o stavbě takřka neví a proto na ni nemají vyhraněný názor.

Co se týče celkového obecného posouzení dopadů, pro to jsem vybral tři oblasti u kterých jsem posuzoval pozitiva a negativa vyvolaná příchodem korejského investora na severní Moravu. Těmito oblastmi jsou: zaměstnanost, životní prostředí a doprava. Druhé dvě spolu přímo souvisí.

Z analýzy, kterou jsem provedl, je patrné, že oblasti životní prostředí a doprava¹⁰⁸ jsou na straně negativ. Negativní důsledky investice u těchto dvou oblastí, dle mého názoru převažují. Na druhé straně, soudím, že dopady na zaměstnanost jsou/budou v podstatě pozitivní.

Nyní je třeba na jednu miskou vah položit dopady na dopravní situaci a životní prostředí, na druhou pak zaměstnanost. Je celkem zřejmé, že pro obyvatele Nošovic a okolních vesnic jsou asi zásadnější dopady na životní prostředí a dopravu, než dopady na zaměstnanost. Oni jsou těmi, kterým kolem oken bude jezdit zvýšené množství aut a autobusů. Oni jsou těmi, kdo se obávají zvýšené kriminality v důsledku většího počtu cizích dělníků v jejich obcích. Pokud shrnu svá pátrání, soudím, že dopad na místní obyvatele bude spíše negativní. Na druhé straně, větší množství lidí ze vzdálenějších měst a obcí (př. Frýdek-Místek, Ostrava) negativní dopady v podstatě neucítí (vyjma zhoršené dopravní situace pokud budou cestovat) a naopak řada z nich bude moci získat práci a tak si zlepšit svou životní úroveň. V neposlední řadě jsou zde lokální dodavatelé, kterým se může, kvůli spolupráci s Korejci, podařit proniknout na globální trh. Nemůžeme opomenout ani ČR, která tak získá kvalifikovanější pracovníky, kteří nabyté znalosti budou moci uplatňovat i v jiných firmách v ČR. V případě, že by automobilka přestala fungovat, kvalifikace lidí nezmizí a je, dle mého názoru, rozumnější zlepšovat své schopnosti v jakémkoliv oboru, než být nezaměstnaný popřípadě pracovat v provozu, kde se člověk nemůže naučit něco

¹⁰⁸ situace v dopravě se samoseboulepší až bude dokončena dopravní infrastruktura, nicméně hotové silnice nezmění provoz.

nového, ať už se jedná o postupy práce, zacházení s nejnovějšími technologiemi, užívání cizího jazyka, či poznávání nové kultury.

ZÁVĚR

Bude-li konečný dopad investice firmy Hyundai pozitivní či negativní ukáže až čas. Nicméně již nyní se dá s jistotou říci, že investice vyvolala zvýšenou dopravu v dané oblasti a že dopravní provoz do budoucna poroste. Nebude-li dostatečně rychle budována dopravní infrastruktura, může dojít ke kolapsu. Výstavba samotná a následně i zvýšená hustota dopravy mají za následek zhoršení životního prostředí. Na druhou stranu vybudování automobilky přinese značné množství nových pracovních míst, ať již vytvořených přímo nebo nepřímo. Dá se předpokládat, že pracovníci v tomto novém provozu se přiučí užitečným věcem. Zaměstnanci se budou učit novým věcem a zvýší se i nutnost vzdělávat se v angličtině. Je možné, že takovéto oživení průmyslu v dané lokalitě znovu obnoví popularitu technických studijních oborů. Dle mého soudu, negativní dopady investice pocítí především obyvatelé obcí sousedících s automobilkou. Lidé ze vzdálenějších míst (např. Frýdek-Místek nebo Ostrava) budou spíš pozorovat pozitiva spojená s růstem počtu pracovních příležitostí. Zvýšená zaměstnanost a možnost dalšího osobního rozvoje pro zaměstnance je dle mého soudu největším přínosem této investice a myslím si, že tyto pozitivní dopady převáží nad negativy. Tato problematika si rozhodně zaslouží dlouhodobější pozornost, aby se posléze dalo posoudit, jaké skutečně byly dopady této investice. To je ale úkol pro jiné práce, které by po dostatečně dlouhém časovém odstupu investici zhodnotili jako celek.

RESUME

The thesis describes the investment of Hyundai in Nošovice, Czech Republic. From history of the company we can see that Hyundai is able and also an expansionist company. The development of foreign direct investments in the Czech Republic has started in 1989. Faster development has, however, started only in the second half of 90s when a new legislation dealing with foreign investments, was adopted. Among the tools that should bring more foreign investors are investment incentives. Experts are divided in two groups. First claims that investment incentives are vital and the second claims that the incentives are useless or even harmful. Another fact is that there is no prove of foreign direct investments being beneficial for a country's economy. On the other hand there is also no prove of foreign direct investments being harmful.

Hyundai has decided to place its new car factory in Nošovice, Czech Republic because of objective reasons. The country has strategic geographic location and is a member state of the European Union. Nošovice is also located near KIA factory in Žilina. KIA is a subsidiary of Hyundai therefore Hyundai and KIA will cooperate on certain products. The Czech Republic has also been chosen because of its qualified and sufficient workforce available in the region. The investment was supported by officials in similar ways as other investments of this type in the Czech Republic or in the Slovak Republic.

The investment will influence employment in the Czech Republic. Approximately 10 400 new jobs will be created both directly and indirectly. It is expected that locals who are currently working in other regions of the Czech Republic will come back to northern Moravia to work for Hyundai. There could, however, be problems due to rising employment. There may be lack of certain professionals. A rather high staff turnover could be expected. It is also probable that people from local companies will leave their jobs to work in the Hyundai car factory. That could cause serious problems with shortage of workers in the companies in question. From the perspective of workers the development is positive. The employment will rise and so will the qualification of those working in the Korean factory. The language used for communication in Hyundai is English. Because of this, the number of people who are attending language schools to learn practical English is rising.

The environment was damaged by the development of the car factory. Fertile soil was lost due to the construction and also the future traffic will have negative impacts on the environ-

ment. The undergoing construction causes higher levels of dustiness. The situation will improve after finishing of the construction but it simply will never be as it was before. The producing process of the car factory itself should be relatively harmless to the environment. Number of organizations has protested against the construction because of its impacts on the environment and they are still monitoring the project.

Another area that is and will be impacted by the investment is traffic. The amount of automobiles and trains will rise. Transports of car parts and public transport will cause heavy traffic. There is need to fasten the development of the transport infrastructure to cope with this threat. Otherwise there could appear a major traffic collapse in the future. The areas of environment and traffic are interconnected. The rising traffic will have negative impact on the environment.

There is also the impact the investment has on the relations between the villagers in the affected areas. There was the problematic buy up of the land for the company. Some individuals did not want to sell their land and they were threatened death by anonymous letters. People in villages Nošovice and Nižní Lhoty were given 100,000 crowns compensation. People in other villages did not receive such a compensation. All these things have damaged the interpersonal relations in the region. Majority of people in Nošovice, Dobrá and Frýdek-Místek have negative attitude towards the car factory. People in Dobrá are afraid of influx of workers from other regions of the Czech Republic as well as from foreign countries. They fear this influx will cause higher criminality. People in Frýdek-Místek on the other hand have no clear attitude to the problem. The investment will bring jobs to the region, but people from Nošovice and Dobrá do not believe they will work in the factory. In general the living conditions in local villages have worsened due to higher dustiness and traffic.

The investment has drawn attention of media to the region. Because of this it is easier for Nošovice to get funding for development of its infrastructure. The investment has also brought new impulse to the village's economy. In Dobrá the investment caused that prices of real estates have risen. The mayoress of Dobrá also predicts future development in service sector. There is a certain part of villagers who were very supportive of the investment. They have sold their land and earned huge sums of money.

The investment in general will have positive impact on employment and qualification of people in the Czech Republic. A major negative of the investment is the impact on the environment and in the future there could be a problem with the transport infrastructure.

SEZNAM TABULEK

tabulka 1 korejští dodavatelé firmy HMMC v ČR	27
tabulka 2 Doprava slabé stránky a hrozby	34
tabulka 3 stručná SWOT analýza dopadů investice Hyundai.....	40

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Výsledky průzkumu v Nošovicích a okolí z 18.9 - 19.9.2007

Příloha č. 2 Dopady do oblasti vzdělávání v angličtině

Příloha č. 3 Historie a vývoj firmy Hyundai

Příloha č. 1 Výsledky průzkumu v Nošovicích a okolí z 18.9 - 19.9.2007

Průzkum měl potvrdit, nebo vyvrátit některé mé teze a jako takový je třeba ho brát. Jeho rozsah a zpracování odpovídá mým kapacitám. Není to rozhodně naprosto jednoznačně reprezentativní průzkum. Velká část respondentů v Nošovicích a ve Frýdku Místku byli důchodci, tedy lidé, kteří nehledají práci a podle toho vypadají některé jejich odpovědi. Proto je třeba tyto výsledky brát především orientačně a případně jako podklad pro další zkoumání.

Metodologie

Pro svůj průzkum jsem zvolil metodu dotazníkového šetření a to prostřednictvím osobního dotazování. Připravil jsem si 11 uzavřených otázek, tedy takových na které se dalo odpovědět pouze ANO/NE/NEVÍM. Na některé otázky byla odpověď, zda respondent danou věc vidí negativně nebo pozitivně, tak tomu bylo v případech, kdy jsem nechtěl podsouvat dotazovaným jakoukoliv odpověď. Konkrétně viz tabulky 4-6. Při rozhovorech s respondenty jsem se ptal i na jejich názory a připomínky k danému tématu. Tak jsem se kupříkladu dozvěděl o obavách obyvatel obce Dobrá ze zvýšené kriminality.

Průzkum v obci Nošovice ze dne 18.9.07

Základní informace o obci

Sídlo obecního úřadu:	Nošovice 58, 739 51 Dobrá
Rozloha	646 ha
Nadmořská výška:	346 m n. m.
Počet obyvatel:	958 (k 1. 1. 2007)
Starosta:	Miroslav Kačmařík
WWW stránky:	http://www.nosovice.cz/
Zdroj informací:	www.nosovice.cz

otázky	POZITIVNÍ	NEGATIVNÍ	NEVÍ
Výstavba automobilky Vás ovlivnila negativně/ pozitivně?	4	6	1
Životní úroveň se změnila k horšímu/lepšímu.	4	6	1
Přístup zástupců, zaměstnanců automobilky hodnotíte kladně/záporně?	5	1	5
Přístup státní správy hodnotíte kladně/záporně?	4	1	6
Jak vidíte budoucnost? Očekáváte zlepšení nebo zhoršení situace.	3	1	7
otázky	ANO	NE	NEVÍ
Životní prostředí/ rekreace utrpělo?	9	1	1
Očekáváte, že dopad stavby (tj. fungující továrna) pro Vás bude mít nějaká pozitiva?	6	5	
Zvažoval/a jste práci v automobilce?	3	7	1
Zvažoval/a jste změnu bydliště/prodej nemovitosti v souvislosti s továrnou Hyundai?	2	9	
Vítáte stavbu automobilky nebo ne?	4	6	1
Myslíte, že automobilka zlepší zaměstnanost ve Vaší obci?	4	4	3

anketa z obce Nošovice. Počet respondentů: 11

Průzkum v obci Dobrá ze dne 19.9.07

Základní informace

Sídlo obecního úřadu: Dobrá č. 230, 739 51

Rozloha 873 ha

Nadmořská výška: 332 m n.m.

Počet obyvatel: 2 970

Starostka: Alice Tancerová

WWW stránky: <http://www.dobra.cz/>

Zdroj informací: <http://www.dobra.cz/>

otázky	POZITIVNÍ	NEGATIVNÍ	NEVÍ
Výstavba automobilky Vás ovlivnila negativně/ pozitivně?		7	3
Životní úroveň se změnila k horšímu/lepšímu.		8	2
Přístup zástupců, zaměstnanců automobilky hodnotíte kladně/záporně?	5	2	3
Přístup státní správy hodnotíte kladně/záporně?	3	5	2
Jak vidíte budoucnost? Očekáváte zlepšení nebo zhoršení situace.	2	7	1
Otázky	ANO	NE	NEVÍ
Životní prostředí utrpělo?	8	1	1
Očekáváte, že dopad stavby (tj. fungující továrna) pro Vás bude mít nějaká pozitiva?	1	7	2
Zvažoval/a jste práci v automobilce?	2	8	2
Zvažoval/a jste změnu bydliště/prodej nemovitosti v souvislosti s továrnou Hyundai?	2	8	2
Vítáte stavbu automobilky nebo ne?	1	7	2
Myslíte, že automobilka zlepší zaměstnanost ve Vaší obci?	2	7	1

anketa z obce Dobrá. Počet respondentů: 10

Průzkum v obci Frýdek Místek ze dne 19.9.07

Sídlo magistrátu:	Frýdek-Místek, ul.Radniční 1148, PSČ 738 22
Rozloha	5161 ha
Nadmořská výška :	304 m n.m. (střední)
Počet obyvatel:	60 505
Primátorka:	Eva Richtrová
WWW stránky:	http://www.frydek-mistek.cz
Zdroj informací:	http://www.frydek-mistek.cz

Otázky	POZITIVNÍ	NEGATIVNÍ	NEVÍ
Výstavba automobilky Vás ovlivnila negativně/ pozitivně?			10
Životní úroveň se změnila k horšímu/lepšímu.			10
Přístup zástupců, zaměstnanců automobilky hodnotíte kladně/záporně?	-	-	-
Přístup státní správy hodnotíte kladně/záporně?	-	-	-
Jak vidíte budoucnost? Očekáváte zlepšení nebo zhoršení situace.	3	1	7
Otázky	ANO	NE	NEVÍ
Životní prostředí utrpělo?	8		2
Očekáváte, že dopad stavby (tj. fungující továrna) pro Vás bude mít nějaká pozitiva?	2	6	2
Zvažoval/a jste práci v automobilce?	4	6	
Zvažoval/a jste změnu bydliště/prodej nemovitosti v souvislosti s továrnou Hyundai?	-	-	-
Vítáte stavbu automobilky nebo ne?	2	2	6
Myslíte, že automobilka zlepší zaměstnanost ve Vaší obci?	10		

anketa z obce Frýdek-Místek. Počet respondentů: 10

Ve Frýdku Místku jsem se ptal pouze na některé otázky, protože jen některé byli pro občany relevantní.

Průzkum v obci Vyšní Lhoty

Sídlo obecního úřadu: Vyšní Lhoty 244, 739 51

Rozloha: 1148 ha

Nadmořská výška: ?

Počet obyvatel: 772

Starosta: Dana Vlčková

WWW stránky: <http://www.vysnilhoty.cz/> <http://www.nosovice.cz/>

Zdroj informací: <http://www.vysnilhoty.cz/> <http://www.nosovice.cz/>

V této obci jsem neprováděl průzkum osobně, pouze jsem kontaktoval paní starostku Vlčkovou a požádal ji o oficiální vyjádření k výstavbě automobilky v Nošovicích. Jako odpověď mi napsala tento email, který zde s jejím laskavým svolením cituji.

Emailová odpověď starostky na dotaz po oficiálním vyjádření k výstavbě automobilky v Nošovicích:

Dobrý den,

vzhledem k opravdu častým dotazům, dotazníkům a tak podobně, jen velmi stručně.

Oficiální stanovisko k výstavbě HMMC naše obec nevydala. Občané v naší obci, ZO i já osobně vidíme stavbu spíše negativně, protože zastáváme názor, že takové "kolosy" pod Beskydy nepatří. Dopad je předčasné hodnotit, zatím je pouze vliv samotné probíhající stavby, a ten je velmi negativní, protože denní i noční hluk a prašnost zejména v části Kamenité je opravdu značný. Bohužel velký problém mezi lidmi udělalo i rozhodnutí kraje vyplatit občanům Nošovic a Nižních Lhot ty tzv. kompenzace, které byly rozhodnuty pouze podle místní příslušnosti a nikoliv doopravdy podle částí postižených vlivem stavby. Jediným současným pozitivem může být vyšší cena nemovitostí, pokud se udrží. V dalších oblastech a budoucnost toho, co HMMC přinese, je hodnotit předčasné, buďme optimisté.

Přeji pěkný den

Dana Vlčková, starostka obce Vyšní Lhoty

Příloha č. 2 Dopady do oblasti vzdělávání v angličtině

Mezi předpokládanými pozitivy investice jsem uváděl mimo jiné i tlak na zaměstnance, aby se učili anglicky, protože tímto jazykem se v HMMC komunikuje. Netýká se to dělníků, ale vyšších pozic v rámci firmy. Abych zjistil, jak je tomu v současnosti se zájmem potencialních pracovníků pro firmu HMMC o další vzdělávání v oblasti jazykové vybavenosti, podnikl jsem průzkum v Severomoravském kraji. Celkem jsem 15. listopadu 2007 odeslal dotaz do dvaceti sedmi jazykových škol a jiných organizacím zabývajících se výukou angličtiny. Zajímalo mne, zdali tyto školy pozorují zvýšený zájem o jazykové kurzy od lidí, kteří chtějí pracovat v automobilce Hyundai v Nošovicích a jestli připravují nějaké speciální kurzy pro takového zájemce. Na můj dotaz odpovědělo celkem devět adresátů. Z těchto devíti, tři pozorují zvýšený zájem o angličtinu vlivem příchodu investorů a všechny tři firmy sídlí v Ostravě.

Jazyková Škola Mayflower (<http://www.mayflower.xf.cz/>) jednoznačně potvrdila, že pozoruje nárůst zájmu od zmiňované skupiny lidí. V odpovědi z 29. listopadu mi sdělili, že mají 4 studenty z Hyundai, a že věří v to, že jejich počet v budoucnu poroste. Kurzy jsou přizpůsobeny dle studenta na konverzační, ekonomickou nebo obchodní angličtinu.

V jazykové škole a překladatelské agentuře **Sluně- svět jazyků** (<http://www.slune.cz/>) zaznamenali zvýšený zájem o jazykové kurzy a to především od subdodavatelů automobilky Hyundai. Pan ředitel Petr Pasek mi též sdělil, že v souvislosti s příchodem korejských investorů se také zvýšila poptávka po překladech a tlumočení v angličtině a korejštině.

Poslední z dotazovaných firem, která zaznamenala změnu v poptávce po výuce angličtiny, byla jazyková škola **Fishnet, s.r.o.** (<http://www.fishnetsro.cz/>) Ředitel školy, pana Adam Parma, pozoroval zvýšený zájem o výuku angličtiny obecně. Dle pana ředitele je v současnosti zvýšená poptávka po komunikaci na alespoň nižší střední úrovni. Znalost angličtiny se již stala téměř pracovním standardem. Nicméně nedokázal identifikovat kde-li o zájem lidí zabývajících se o práci pro firmu HMMC. Co se týče speciálních kurzů či osnov plánují jejich případnou modifikaci dle požadavků konkrétních obchodních zájmových skupin v regionu.

Příloha č. 3 Historie a vývoj firmy Hyundai¹⁰⁹

Osud firmy Hyundai je neodmyslitelně spojen s osobou svého zakladatele Chung Ju Yunga (1915-2001). Tento muž se narodil do chudé rolnické rodiny ve vesničce Asan v dnešní Severní Koreji. Od útlého věku musel spolu se svými sourozenci časně ráno vstávat a pomáhat při polních pracích. Tento chudobný život se mu ale nezamlouval. Věřil tomu, že pro něj existuje něco lepšího. Proto se opakovaně pokoušel o útěk z domova. Na počtvrté se mu konečně podařilo osamostatnit se. Přes různé peripetie se propracoval až na místo doručovatele rýže pro obchod v Soulu. Jeho práce spočívala v tom, že na bicyklu rozvážel zhruba 120 kilogramů rýže do různých míst ve městě. Stejně jako u svých akcí v pozdějších letech se do této práce pustil s odhodláním a bez nejmenší znalosti dané problematiky. Nikdy předtím na bicyklu totiž nejezdil. Svou pílí si vysloužil pozornost majitele obchodu, a posléze se sám stal jeho majitelem. V roce 1939, ale Chung Ju Yung o vše přišel, protože Japonci, kteří v té době Koreu okupovali, zakázali Korejcům vlastnit obchody s rýží. Roku 1940 se rozhodl, že bude provozovat autoopravnu. Došel totiž k závěru, že s poměrně malou investicí se v tomto oboru dá hodně vydělat. Jako obvykle se nezalekl faktu, že o daném oboru nic neví a že v životě nepracoval na žádném motoru. Na vybudování opravny si vypůjčil peníze. Po měsíci provozu mu však autoopravna do základů vyhořela a tak si musel vypůjčit znovu. Roku 1943 opět zasáhli Japonci a autoopravna se musela sloučit s místní ocelárnou a tak Chung Ju Yung zase přišel o výsledek své práce. Po osvobození od Japonců se vrátil do Soulu a založil si firmu Hyundai Auto Service. Slovo *Hyundai* v korejštině znamená *moderní*. V té době již ale autoopravna nebyla tak výhodným podnikáním jako dříve. Na druhou stranu, v zemi byli americké okupační jednotky, pro které bylo třeba stavět různé budovy. To vedlo Chung Ju Yunga k založení stavební firmy Hyundai Civil Works Company, která se posléze stala základním kamenem pro budoucí skupinu Hyundai Business Group. Po Korejské válce (1950-1953) hrála firma Hyundai důležitou roli při rekonstrukci konfliktem poničené země. Firma postavila mosty přes řeku Han, byla také například vybrána pro výstavbu vojenského velitelství americké armády v Soulu. Roku 1960 se Hyundai stala největší stavební firmou v Koreji. V pozdějších letech firma Hyundai podstatně spolupracovala na výstavbě infrastruktury ve své zemi. Tehdejší korejský prezident Park Chung-hee věřil, že vybudování moderní dálnice spojující města Soul a Pusan povzbudí ekonomický rozvoj země. Záměr oznámil v roce 1967. Příležitosti se chopila Hyundai a roku 1970 byla

¹⁰⁹ Založeno na STEERS, Richard M.. *Made in Korea : Chung Ju Yung and the rise of Hyundai*. New York : Routledge, 1999. ISBN: 0-415-92050-7.

dálnice zprovozněna. V roce 1973 Hyundai postavila přehradu na řece Soyang. S těmito úkoly firma rostla a její lidé získávali cenné zkušenosti a dobré jméno, které jim také pomohlo uplatnit se v zahraničí. Jak pokračoval rozvoj firmy, Chung Ju Yung zakládal nové společnosti, které vzájemně spolupracovaly. Tímto způsobem vznikl *chaebol*¹¹⁰ Hyundai, neboli velký konglomerát různých korejských podniků, podléhajících zakladatelově rodině. Bylo běžné, že se Chung Ju Yung pouštěl do zcela nových projektů a učil se takřikajíc „za pochodu“. Protože potřeboval dodávky materiálu pro svou stavební firmu, založil firmu Hyundai Cement a tak tomu bylo i v řadě jiných případů. Zakladateli Hyundai bylo vlastní pouštět se do nových riskantních, ale velmi ziskových podniků. Jednoho dne se kupříkladu rozhodl, že Hyundai bude stavět lodě. Roku 1973 oficiálně založil firmu Hyundai Heavy Industries a roku 1974 byly hotovy první dva tankery. Pak ale přišla katastrofa, ceny ropy prudce vzrostly po té co se odehrál izraelsko arabský konflikt. To způsobilo ekonomický pokles, a společnosti, které si Hyundai Heavy Industries objednaly další lodě, zrušily své objednávky. Co hůře, George Livanos, který si objednal dvě již hotová plavidla, je nekoupil. Teď měla firma Hyundai lodě, které si v současnosti nikdo nechtěl koupit. Chung JuYung zareagoval pružně jako vždy a založil společnost Hyundai Merchant Marine Company a začal sám převážet ropu přes oceán. Brzy se společnost vypracovala mezi největší firmy v lodní dopravě.¹¹¹ Hyundai se prosadila i ve světě moderních technologií. Roku 1983 byla založena Hyundai Electronics Industries a dalším vývojem se Hyundai etabloval na trhu s komponenty počítačů. Kolem roku 1997 *chaebol* Hyundai zahrnoval 50 velkých společností.

¹¹⁰ V době vydání knihy „Made in Korea“ byl chaebol Hyundai největší v Koreji co do objemu tržeb. Mezi největší chaeboly v té době patřila např KIA, LG, Daewoo nebo Samsung.

¹¹¹ V současnosti společnost operuje 110 moderními plavidly viz <http://www.hmm21.com/eng/abouthmm/overview/overview.jsp>

SEZNAM ZKRATEK

EIA	Environmental Impact Assessment
EPS	Ekologický právní servis
HMC	Hyundai Motor Factory
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Czech
PZI	Přímé zahraniční investice
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile

ANOTACE

Autor: Vojtěch Horsák

Katedra aplikované ekonomie, filosofická fakulta

Název práce: Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?“

Vedoucí diplomové práce: PhDr. Jiří Řezník, Ph.D.

Počet příloh: 3 přílohy

Počet titulů použité literatury: 73

Počet znaků: 67949

Klíčová slova: Hyundai Motor Manufacturing Czech, Nošovice, přímé zahraniční investice, průmyslová zóna, automobilka

Key words: Hyundai Motor Manufacturing Czech, Nošovice, foreign direct investment, industrial zone, car factory

Anotace

Bakalářská práce „Příchod korejského investora na severní Moravu: příležitost nebo hrozba?“ se zabývá investicí firmy Hyundai v České republice, na území průmyslové zóny v Nošovicích, kde tato firma buduje svou automobilku. Je zde popsán historický vývoj firmy Hyundai a vývoj praxe přímých zahraničních investic v České republice. V práci je zahrnut popis firmy Hyundai, důvody příchodu tohoto investora do České republiky i podmínky za jakých byl tento příchod umožněn. Jsou zde rozebrány i některé body investiční smlouvy. V poslední části se práce zabývá dopadem investice na obyvatele dotčených oblastí.

Annotation

The bachelor thesis „The Arrival of Korean Investor to Northern Moravia: Opportunity or Threat?“ deals with the investment of Hyundai company in the Czech Republic’s industrial zone in Nošovice. The investor builds a car factory there. The history of the company and development of foreign direct investments in Czech Republic is described in the first chapter. Second chapter contains description of the company. It also explains why Hyundai chose Czech Republic for its investment. Hyundai had to meet some requirements to be allowed the investment, some of these are described in the thesis. Certain parts of the investment contract are discussed in this chapter. The final chapter deals with impacts of the investment on the inhabitants of the regions influenced by the development.

LITERATURA

Agentura pro regionální rozvoj, BERMAN GROUP - služby ekonomického rozvoje .
Moravskoslezský kraj - Krajský úřad : Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj
[online]. červenec 2007. [cit. 2007-12-14]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/zip/studie_hyundai.pdf>.

BAUTZOVÁ, Libuše . Malá velká překvapení. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online]. 13. 9. 2007 [cit. 2007-12-12]. Dostupný z WWW: <http://ihned.cz/3-22014110-russelsheimu-000000_d-3d>. ISSN 1213-7693.

BORTLÍČKOVÁ, Anna. Aktéři projektu Hyundai a ekologové podepsali průlomovou dohodu. *Novinky.cz* [online]. 20. 11. 2006 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://www.novinky.cz/ekonomika/akteri-projektu-hyundai-a-ekologove-podepsali-prulomovou-dohodu_101700_tllni.html>.

BORTLÍČKOVÁ, Anna. Kvůli stavbě továrny Hyundai museli Korejci přesadit 1000 stromů. *Novinky.cz* [online]. 12. 9. 2006 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/clanek/95536-kvuli-stavbe-tovarny-hyundai-museli-korejci-presadit-1000-stromu.html>>.

Brusel schválil miliardovou státní podporu pro český Hyundai. *Aktuálně.cz* [online]. 11.5.2007 [cit. 08-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/clanek.phtml?id=420808>>.

BUBLÍKOVÁ, Barbara , KALÁB, Vladimír . Skandál Hyundai odsunul start Nošovic. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online]. 25. 4. 2006 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c4-10132510-18316670-001000_d-skandal-hyundai-odsunul-start-nosovic>. ISSN 1213-769.

CzechInvest: *Historie a výsledky* [online]. c1994-2008 [cit. 2007-10-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.czechinvest.org/historie-a-vysledky>>.

CzechInvest: Zpracovatelský průmysl [online]. 5.3.2008 [cit. 2008-03-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.czechinvest.org/data/files/resume-investicni-pobidky-pro-zpracovatelsky-prumysl-42-cz.pdf>>.

ČADIL V., KUČERA Z., PAZOUR M., et al, *Localisation motives for research and development investment of multinational enterprises : European trends and situation in the new member states*. Prague : Technology Centre AS CR, 2007. ISBN: 978-80-86794-21-1

Český statistický úřad : *Příliv přímých zahraničních investic a jeho vliv na investiční aktivity v ČR v letech 1997 až 2002* [online]. c2008 [cit. 2007-05-18]. Dostupný z WWW: <[http://www2.czso.cz/csu/2003ediciplan.nsf/t/A40040E990/\\$File/15n10301.pdf](http://www2.czso.cz/csu/2003ediciplan.nsf/t/A40040E990/$File/15n10301.pdf)>.

ČTK, . Nejvíce státních dotací na průmyslové zóny získal Kolín. *IHNed.cz* [online]. 16. 10. 2005 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <http://ihned.cz/3-17023290-tpca+podpora-000000_d-42>.

ČTK, IDNES.CZ, . Pozemky pro Hyundai? Možná přeci v Nošovicích. *IDnes.cz* [online]. 14.12.2005 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.idnes.cz/pozemky-pro-hyundai-mozna-prec-v-nosovicich-fac-/ekonomika.asp?c=A051214_155915_ekonomika_ven>.

ČTK, IDNES.CZ, MIA, . Nošovickým kvůli továrně někdo vyhrožoval. *IDnes.cz* [online]. 16.12.2005 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://zpravy.idnes.cz/krimi.asp?r=krimi&c=A051216_140721_domaci_mia>.

Další automobilka uvažuje o Česku . *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2002, s. 01.¹¹²

Ekologický právní servis / ELS - Environmental Law Service [online]. 20. 11. 2006 . c2002 [cit. 2007-08-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.eps.cz/php/index.php?cat=arch&art=news&x=1938803>>.

FATUROVÁ, Marie . Hyundai chystá v ČR investici za 46 miliard, tvrdí korejský tisk. *IDnes.cz* [online]. 27.9.2005 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW:

¹¹² Novinové články z MF DNES byly získány z elektronického archivu MF DNES, mediální služby NEWTON MEDIA dostupného na <http://mfdnes.newtonit.cz/>, kde je lze dohledat zadáním jména článku.

<http://ekonomika.idnes.cz/ekonomika.asp?r=ekonomika&c=A050927_130616_ekonomika_ma
f>.

FRÁNEK, Tomáš . Britové: Továrna v Trnavě za peníze EU. *Aktuálně.cz* [online]. 22.4.2006 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=133347>>.

FRÁNEK, Tomáš . Korejci mění Slovensko. Čeká to i Moravu. *Aktuálně.cz* [online]. 1.4.2007 [cit. 2007-10-09]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=391602>>.

HAGGARD Stephan, LIM, Wonhyuk, KIM, Euysung. *Economic crisis and corporate restructuring in Korea : reforming the Chaebol*. Cambridge : Cambridge University Press, 2003. ISBN: 978-0-521-82363-0.

HOŠEK, Jiří , SCHRÖTTER, Pavel . *Český rozhlas 1 - iŽurnál : Německé úřady podezřívají Nokii z podvodů se státními dotacemi* [online]. 26.01.2008. c2000-2005 [cit. 2008-02-10]. Dostupný z WWW: <http://www.rozhlas.cz/izurnal/ekonomika/_zprava/418063>.

HOŠEK, Jiří . *Český rozhlas 1 - iŽurnál : Odboráři a politici bojují za udržení závodu Nokie v Německu* [online]. 31.01.2008 . c2000-2005 [cit. 2008-02-10]. Dostupný z WWW: <http://www.rozhlas.cz/izurnal/ekonomika/_zprava/419495>.

Hyundai chce letos postavit továrnu v Brazílii. *IDnes.cz* [online]. 4.1.2008 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.idnes.cz/hyundai-chce-letos-postavit-tovarnu-v-brazilii-fru-/ekoakcie.asp?c=A080104_131454_ekonomika_spi>.

Hyundai Merchant Marine [online]. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.hmm21.com/eng/abouthmm/overview/overview.jsp>>.

Hyundai Merchant Marine [online]. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.hmm21.com/eng/abouthmm/overview/overview.jsp>>.

Hyundai Motor Company [online]. c2008 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://worldwide.hyundai-motor.com/common/html/about/overview/profile_04.html>.

Hyundai Motor Company [online]. c2008 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://worldwide.hyundai-motor.com/common/html/about/overview/profile_04.html>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai - druhý nejlepší měsíc v roce! [online]. 12. 11. 2003 [cit. 2008-03-18]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai.cz/spolecnost/tiskove-zpravy/2003/akt_0334.php>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai - nárůst registrací o 40,1% [online]. 9. 12. 2005 [cit. 2008-03-18]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai.cz/spolecnost/tiskove-zpravy/2005/akt_0549.php>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai stoupá vzhůru [online]. 19.06. 2002 [cit. 2008-03-18]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai.cz/spolecnost/tiskove-zpravy/2002/akt_0211.php>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Hyundai v srpnu vyšplhal na 2. místo [online]. 7. 9. 2006 [cit. 2008-03-18]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai.cz/spolecnost/tiskove-zpravy/2006/akt_0624.php>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Stavba závodu Hyundai v Nošovicích byla slavnostně zahájena [online]. 26. 4. 2007. c2003-2008 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai.cz/spolecnost/tiskove-zpravy/2007/akt_0711.php>.

Hyundai Motor CZ - Tiskové zprávy : Stavba závodu Hyundai v Nošovicích byla slavnostně zahájena [online]. 9. 1. 2008. c2003-2008 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW:

HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : "HYUNDAI: Ekologie na prvním místě" [online]. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=environment>>.

HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : Deklarace porozumění [online]. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-deklarace-porozumeni.pdf>>.

Hyundai Motor Manufacturing Czech. *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : HYUNDAI váš dobrý soused* [online]. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-vas-dobry-soused.pdf>>.

Hyundaiu prekáža zverejnenie zmlúv. *Pravda.sk* [online]. 24.07.04 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <http://tvojepeniaze.pravda.sk/sk_pspravy.asp?c=A040724_064520_sk_ekonomika_p01>

Kia Motors Slovakia, s.r.o : *O spoločnosti* [online]. c2006 [cit. 2007-10-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.kia.sk/index.php?context=208>>.

Kia Motors Slovakia, s.r.o : *O spoločnosti* [online]. c2006 [cit. 2007-10-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.kia.sk/index.php?context=208>>.

Kia potrebuje pozemok už na jeseň. *Pravda.sk* [online]. 13.4.2004 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <http://auto.pravda.sk/kia-potrebuje-pozemok-uz-na-jesen-dq8-sk_aaktual.asp?c=A040413_072717_sk_rauto_p01>.

KLAUS, Václav. *Investiční pobídky snižují ekonomickou efektivnost* [online]. 3.5.2002. c2003 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.klaus.cz/klaus2/asp/clanek.asp?id=kIogBGqHZJQV>>.

KORBEL, Petr . Staveniště pod Beskydy : Automobilka Hyundai v Nošovicích rychle roste. Korejci právě začali instalovat technologie pro výrobu převodovek.. *EKONOM.CZ* [online]. 18. 10. 2007 [cit. 2007-12-20]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/2-22243800-400000_d-8f>. ISSN 1213-7693.

KUBÁTOVÁ, Zuzana, LESKOVÁ, Ivana . Pro Hyundai stále není volný pozemek. *IDnes.cz* [online]. 25.11.2005 [cit. 2008-03-09]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.idnes.cz/pro-hyundai-stale-neni-volny-pozemek-dsq-/ekoakcie.asp?c=A051124_213554_ekonomika_pat>.

KUBÁTOVÁ, Zuzana. Strategická zóna? Naděje hatí ne čtyř rodin. *MLADÁ FRONTA DNES*. 20.6.2003, s. 02.

KUBÁTOVÁ, Zuzana. Šance, že do Nošovic přijde velký investor, zřejmě padla. *MLADÁ FRONTA DNES*. 9.6.2003, s. 01.

KUBÁTOVÁ, Zuzana. Velká zóna v kraji stále chybí : PRŮMYSLOVÉ ZÓNY: investoři váhají. *MLADÁ FRONTA DNES*: Moravskoslezský kraj. 16.11.2001, s. 03.

MACKOVÁ, Martina, FRÁNEK, Tomáš. Hyundai: stížnost se ztratila, bude nová. *Aktuálně.cz* [online]. 28.11.2006 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=295603>>.

MACKOVÁ, Martina, FRÁNEK, Tomáš. Pakt s Hyundai jde k Ústavnímu soudu. *Aktuálně.cz* [online]. 19.5.2006 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=157490>>.

MACKOVÁ, Martina, JUNEK, Adam. Hyundai odkládá stavbu, kraj se nebojí. *Aktuálně.cz* [online]. 27.4.2006 [cit. 2008-03-07]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=140562>>.

MACKOVÁ, Martina. Právníci a Hyundai: stát porušuje zákon. *Aktuálně.cz* [online]. 20.2.2006 [cit. 2008-03-09]. Dostupný z WWW: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/zivnostnik/clanek.phtml?id=84701>>.

Moravskoslezský kraj - Krajský úřad : Fakta o projektu Hyundai [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-moravskoslezsky.cz/publikace/hyundai.pdf>>.

Moravskoslezský kraj - Krajský úřad : SPZ Nošovice [online]. [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/rr_nos.html>.

Next Finance. *CzechInvest : Studie dopadu projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku* [online]. prosinec 2005. c2004-2008 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <[http://www2.czechinvest.org/web/pwci.nsf/d76a0c0776051084c1256eb50041340a/1d7f6a560fb6d331c125713e004ba5bf/\\$FILE/Hyundai_Next%20Finance.pdf](http://www2.czechinvest.org/web/pwci.nsf/d76a0c0776051084c1256eb50041340a/1d7f6a560fb6d331c125713e004ba5bf/$FILE/Hyundai_Next%20Finance.pdf)>.

NEZHYBA, Jiří, DRAHOKOUPIL, Jan. *Analýza studií dopadu projektu Hyundai Motor Company* [online]. květen 2006. 2006 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://aa.ecn.cz/img_upload/213998dd557a6ecf241d80d7748bd811/studie_Hyundai_garde_tes_1.pdf>.

Nošovice jsou místem, o něž má zájem BMW : Německá automobilka hodlá stavět novou továrnu. *MLADÁ FRONTA DNES* : Severní Morava a Slezsko . 15.11.2000, s. 01.

Nošovickou zónu ohrožuje zelí. *MLADÁ FRONTA DNES*. 24.1.2003, s. 01.

NOVOTNÝ, Slavomír . *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Podpis smlouvy s Hyundai Motor Company* [online]. 18.5.2006. c2005 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument17407.html>>.

Oddělení 01110. *Ministerstvo průmyslu a obchodu : Společnost Hyundai Motor Company* [online]. 22.10.2007. c2005 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument35857.html>>.

PASKOVSKÁ, Markéta. *Ústav územního rozvoje : Průmyslová zóna Nošovice* [online]. 2006. c2001-2005 [cit. 2007-11-10]. Dostupný z WWW: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2006/2006-06/04_prumyslova.pdf>.

PSA dostane 300 miliónov na zamestnancov. *Pravda.sk* [online]. 15.4.2004 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <http://www.tvojepe尼亚ze.sk/psa-dostane-300-milionov-na-zamestnancov-d9v-/sk_pspravy.asp?c=A040415_165543_sk_ekonomika_p04>.

Regionální rozvojová agentura jižní Moravy : PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ INVESTICE, PŘÍRUČKA PRO MÍSTNÍ SAMOSPRÁVU [online]. c2004-2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.rrajm.cz/download/pzi.pdf>>.

SRHOLEC, Martin. *Přímé zahraniční investice v České republice : teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. Praha : Linde, 2004. ISBN: 80-86131-52-1

STANĚK, Martin, ČTK, . Automobilka Hyundai bude mít továrnu v Rusku. *IHNed.cz : zpravodajský server Hospodářských novin* [online]. 17. 12. 2007 [cit. 2008-02-10]. Dostupný z WWW: <http://ihned.cz/3-22631510-hyundai+rusco-000000_d-0a>. ISSN 1213-7693.

STEERS, Richard M.. *Made in Korea : Chung Ju Yung and the rise of Hyundai*. New York : Routledge, 1999. ISBN: 0-415-92050-7.

SŮRA , Jan. Radkovský: Hyundai v platech Škodu dožene do 5 let. *IDnes.cz* [online]. 25. 4. 2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.idnes.cz/radkovsky-hyundai-v-platech-skodu-dozene-do-5-let-f6c-/ekonomika.asp?c=A070424_182650_ekonomika_maf>.

ŠTALMACH, Darek. Nošovičtí: Už dva roky s námi nikdo o zóně nejednal. *MLADÁ FRONTA DNES*. 30.9.2005, s. 03.

Toyota Peugeot Citroën Automobile [online]. c2006 [cit. 2008-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.tpca.cz/cz/o-nas>>.

VANĚK, Petr. *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : PŘI ZAMĚSTNÁVÁNÍ V NOŠOVICKÉM ZÁVODĚ HMMC CHCEME DÁT PŘÍLEŽITOST ZEJMÉNA OBČANŮM MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE* [online]. 18.1.2007. c2007 [cit. 2008-08-12]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=19>.

VANĚK, Petr. *HYUNDAI Motor Manufacturing Czech : STAVBA ZÁVODU HYUNDAI V NOŠOVICÍCH ZAHÁJENA!* [online]. 21. 3. 2007. c2007 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=%2010>.

VLADIMÍR, Ludvík. *Apache Tomcat : POSUDEK dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění* [online]. c1999-2007 [cit. 2008-01-12]. Dostupný z WWW: <http://tomcat.cenia.cz/eia/download.jsp?view=eia_cr&id=MZP109&file=posudekDOC>.

VYBÍHAL, V., ŠACHROVÁ, V. *Investiční pobídky v kontextu evropského regionu a měnicího se ekonomického, sociálního a právního prostředí : studie projektu GA ČR č. 402/02/1388* Brno : Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2004. ISBN: 80-7157-758-8.

ZAHRADNÍK, Petr, JEDLIČKA, Jan. *CzechInvest : Předpokládaný dopad projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku* [online]. prosinec 2005 – leden 2006. c2004-2008 [cit. 2008-02-12]. Dostupný z WWW: <[http://www2.czechinvest.org/web/pwci.nsf/d76a0c0776051084c1256eb50041340a/1d7f6a560fb6d331c125713e004ba5bf/\\$FILE/Hyundai_Zahradnik_Jedlicka.pdf](http://www2.czechinvest.org/web/pwci.nsf/d76a0c0776051084c1256eb50041340a/1d7f6a560fb6d331c125713e004ba5bf/$FILE/Hyundai_Zahradnik_Jedlicka.pdf)>.

Zákon o investičních pobídkách - Část I. - Investiční pobídky [online]. c1998-2008 [cit. 2008-01-12]. Dostupný z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/invpob/cast1.aspx#par1>>.

