



MESAČNÍK

FINANČNÉ SPRÁVY A ANALÝZY

JÚL 2024

Témy mesiaca v skratke

- Elektrifikácia automobilového priemyslu napriek aktuálne slabšiemu dopytu nezadržateľne postupuje – aj vďaka ďalšiemu poklesu cien batérií. Postupne sa skracuje aj dlhé nabíjanie a predlžuje relatívne kratší dojazd.
- Svetovému trhu dominuje Čína aj vďaka dotáciám pre svojich výrobcov, USA a EÚ tak reagujú zavádzaním dovozných ciel
- Slovenské automobilky svoju výrobu menia tiež, zatiaľ tu dominuje výroba hybridných modelov
- Problém budú mať skôr dodávatelia komponentov do spaľovacích pohonov, keďže dopyt po ich výrobkoch klesne do 11 rokov zrejme k nule. Zamestnanosť v automotive sektore môže klesnúť.
- K potrebnej doplnkovej infraštruktúre patria nielen dostupné nabíjacie stanice, dostatočná výroba elektrickej energie, ale aj odolné prenosové a distribučné siete

- ECB ani Fed v júli sadzby nemenili, urobia tak zrejme v septembri
- Sociálnej poisťovni príjmy z odvodov nestačia – štát ju musí z daní dotovať čoraz viac

Očakávané udalosti

- 6.8. by Národná banka mala zverejniť ponukové ceny nehnuteľností na bývanie v 2. štvrťroku. Očakávame, že by po šiestich štvrťrokoch znižovania už ďalej nemuseli klesať.
- 14.8. slovenskí štatistickí zverejnia rýchly odhad vývoja miestneho HDP a zamestnanosti za 2. kvartál. Čakáme len veľmi nízke medzištvrtročné rasty týchto hlavných makroekonomických veličín: okolo 0,2, respektíve 0,1%.
- V auguste ECB ani americký Fed nezasadajú, úroky tak hlavné svetové centrálné banky môžu znižovať až v septembri.

Trendy trhu

| | aktuálne 31.7.2024 | pred mesiacom 28.6.2024 | medzimesačná zmena | | začiatok roka 30.12.2023 | YTD zmena | |
|-----------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|---|-----------------------------|------------|---|
| EUR/USD | 1,081 | 1,071 | 0,94% | ▲ | 1,104 | -2,04% | ▼ |
| EUR/CZK | 25,45 | 25,04 | 1,65% | ▲ | 24,70 | 3,05% | ▲ |
| EURIBOR 3M | 3,636 | 3,711 | -0,07 p.b. | ▼ | 3,909 | -0,27 p.b. | ▼ |
| EURIBOR 12M | 3,425 | 3,578 | -0,15 p.b. | ▼ | 3,513 | -0,09 p.b. | ▼ |
| SK ŠD 10R VÝNOS | 3,450 | 3,697 | -0,25 p.b. | ▼ | 3,175 | 0,28 p.b. | ▲ |
| DE ŠD 10R VÝNOS | 2,314 | 2,500 | -0,19 p.b. | ▼ | 2,024 | 0,29 p.b. | ▲ |

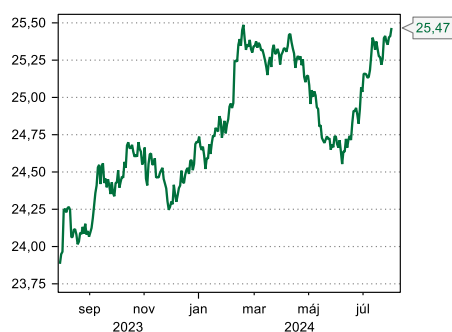
Zdroj: Bloomberg

Predikcie

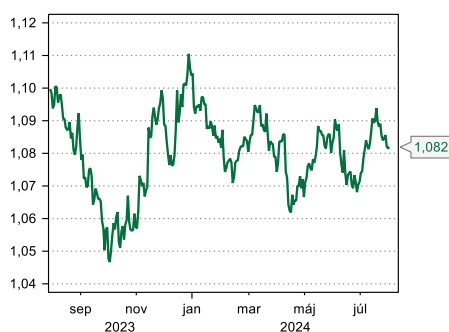
| | aktuálne 31.7.2024 | 3Q24 | 4Q24 | 1Q25 | 2Q25 |
|-----------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| EUR/USD | 1,082 | 1,08 | 1,10 | 1,11 | 1,12 |
| EUR/CZK | 25,45 | 25,00 | 25,00 | 25,00 | 25,00 |
| EURIBOR 3M | 3,636 | 3,52 | 3,23 | 2,71 | 2,46 |
| EURIBOR 12M | 3,425 | 3,39 | 3,08 | 2,59 | 2,52 |
| SK ŠD 10R výnos | 3,450 | 3,55 | 3,40 | 3,75 | 4,00 |
| DE ŠD 10R výnos | 2,314 | 2,40 | 2,30 | 2,60 | 2,80 |

Zdroj: Bloomberg, Intesa Sanpaolo, VÚB Research

EUR/CZK



EUR/USD



3M EURIBOR



Zdroj: Macrobond, Bloomberg

Elektrické autá nezadržateľne napredujú. Ako je na ne pripravená ekonomika?

Automobilový priemysel, tak dôležitý pre slovenskú a celú stredoeurópsku ekonomiku, sa aktuálne mení azda najviac od svojho vzniku koncom 19. storočia. Klasický pohon zážihovými (benzínovými) a vznetovými (naftovými) motormi, vyvíjaný viac ako sto rokov, sa dopĺňa či dokonca úplne nahrádza elektrickým motorom na nabíjacie batérie. Deje sa tak najmä v súvislosti s potrebnou dekarbonizáciou ekonomiky, teda znižovaním emisií skleníkových plynov, ale aj tuhých častíc, pri vnútornom spaľovaní derivátov ropy v motore. Cestná doprava je totiž dôležitým zdrojom svetových skleníkových emisií, tvorí ich zhruba 15%. A emisie z tohto odvetvia stále veľmi neklesajú - aj napriek relatívne vysokému zdaneniu pohonných hmôt či doterajšiemu sprísňovaniu emisných výrobných limitov. Stojí za tým hlavne pokračujúci rast počtu áut i najazdených kilometrov.

Preto spotrebitelia citliví na zmenu klímy, ale i vlády, ktoré sa zaviazali do roku 2050 celosvetovo skleníkové emisie v čistom znížiť na nulu, prichádzajú s dopytom a opatreniami, ktoré by aj sektoru osobnej cestnej dopravy mali priniesť nižšiu uhlíkovú stopu. Tu nastupuje práve elektrifikácia osobných áut, ktorých výroba je síce uhlíkovo náročnejšia ako pri bežných vozidlách so spaľovacími motormi, no ich prevádzka tento ekologický handicap celkom rýchlo vykompenzuje. A to aj v krajinách s relatívne špinavou výrobou elektrickej energie, ako ukazuje príklad Austrálie (Graf 1 na ďalšej strane). Na Slovensku s dominanciou výroby elektriny z jadra, a 83%-nou „čistotou“ miestnej produkcie je tento efekt ešte významnejší. No spotrebitelia sa do kúpy elektromobilov zatiaľ akosi veľmi nehnú. Čo ich v budúcich rokoch čaká a čo čaká miestnych výrobcov, vrátane dodávateľov komponentov? Na túto tému sa pozeráme v našom júlovom VÚB mesačníku.

Aktuálne dopyt po elektrických vozidlách zvolňuje...

Aktuálne predaje elektrických vozidiel skôr zvolňujú svoje tempo: a to nie len v Číne, ktorá má ekonomické problémy najmä s domácim dopytom, ale aj na Západe. Spomalenie rastu dopytu po elektrických vozidlách (EV) vyplýva aj z vyššej porovnávacej bázy či ukončenia niektorých dotačných schém, napríklad v Nemecku. Bloomberg NEF očakáva v tomto roku spomalenie rastu tohto segmentu z 31 na 21%. Súvisí to aj s tým, že po prvotných nadšencoch musia elektrovozidlá o svojich kvalitách presvedčiť už skôr bežné masu spotrebiteľov orientujúcich sa najmä podľa ceny. A automobilky nové elektrické modely strednej a nižšej triedy pridávajú len postupne.

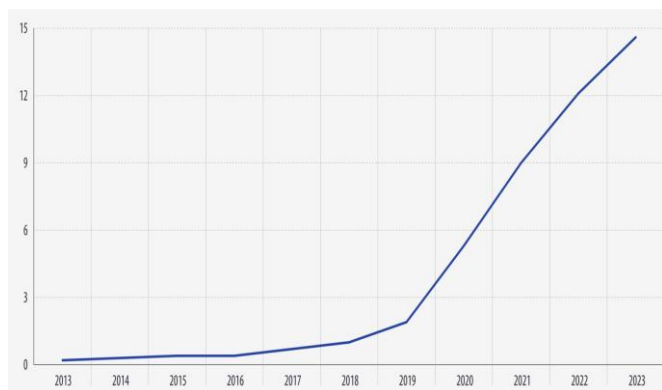
Najväčším svetovým trhom pre EV je Čína, kde miestna vláda producentov elektrických áut výrazne podporuje (59%-ný podiel na svete). Nasleduje Európa (23%) a Severná Amerika (12%). Počas prvej polovice roka 2024 bolo v EÚ zaregistrovaných o 4,5% viac vozidiel ako v 1. polroku vlaňajška, čo bolo v absolútnych číslach (5,7 mil. vozidiel) stále menej ako pred pandemiou. Zároveň podiel elektrických medziročne mierne klesol z 12,9 na 12,5%. Svoj podiel však zvýšili hybridy: až na viac ako 29%. Dieselové a benzínové autá klesli na 48% celku.

Problém s dopytom majú však aktuálne všetky typy vozidiel, keďže aj celosvetové predaje áut stále nedosiahli svoje predpandemické úrovne, a aj ročný rast nových registrácií v EÚ sa pohybuje len testne nad nulou (Graf 2 vpravo). Napriek tomu české automobilky za prvý polrok 2024 hlásia rekordnú produkciu ([0,8 milióna](#)) a tie slovenské za celý rok tiež čakajú produkciu blízko rekordu (1,1 milióna vozidiel).

...a skeptická je najmä stredná Európa

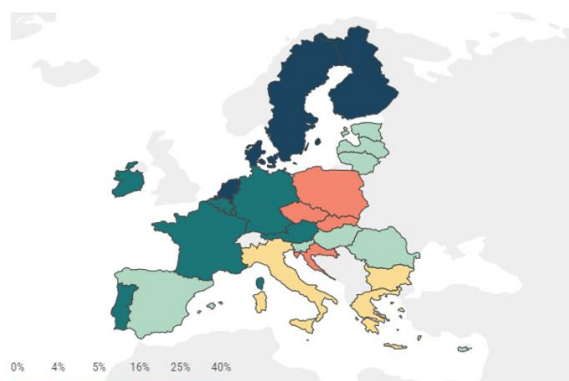
Na celkovom počte nových registrácií v EÚ majú elektrické vozidlá aktuálne už takmer 15%-ný podiel (Graf 3 na ďalšej strane), najvyšší v severných krajinách ako Švédsko, Dánsko, Fínsko a Holandsko (Graf 4). Najnižší na Slovensku, v Česku, Poľsku a Chorvátsku. Okrem nižšej kúpnej sily obyvateľstva to môže súvisieť aj s celkovým skepticizmom voči novým, „progresívnym“ ideám. Mnoho Slovákov napríklad neverí, že EV sú ekologickejšie, či že nehoria tak často, ako autá so spaľovacím motorom. A odrádza ich stále vyššia cena.

Graf 3: Podiel EV na nových registráciách v EÚ (%)



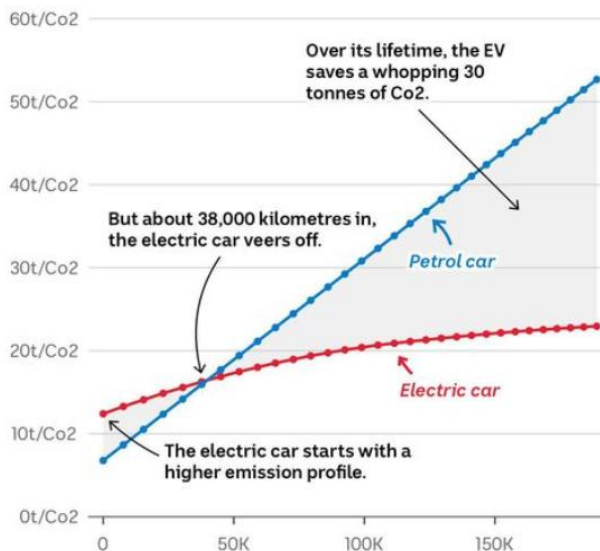
Zdroj: Eurostat

Graf 4: Trhové podiely elektrických vozidiel (2023, %)



Zdroj: ACEA

Graf 1: Prečo sú elektroautá ekologickejšie



Zdroj: [Abc.net.au](#) na číslach austrálskej („špinavej“) výroby el. energie

Graf 2: Nové registrácie áut v EÚ (rast yoy v %)

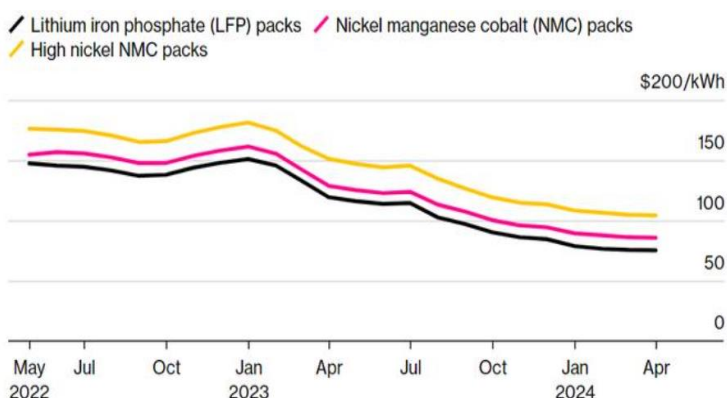


Zdroj: Bloomberg

Predajom pomôžu čoraz konkurencieschopnejšie ceny elektromobilov, ako aj politické záväzky

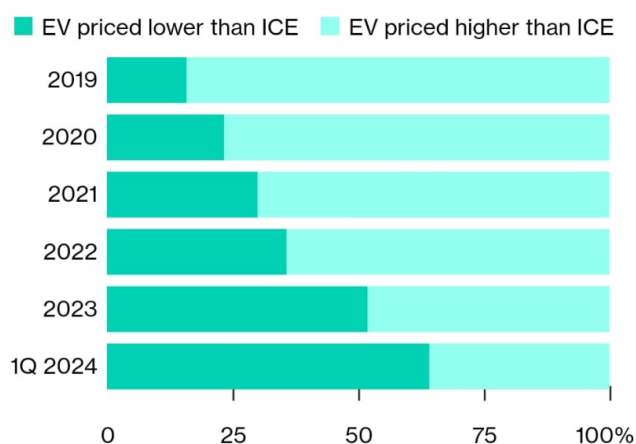
Aj to sa však veľmi rýchlo mení. Ceny batériových článkov, ktoré tvoria citeľnú časť celkovej výslednej hodnoty elektromobilov, stále rýchlo klesajú (Graf 5 nižšie), čo mnohým výrobcom umožňuje ceny vozidiel znižovať. Po započítaní nižších nákladov na prevádzku (napr. pri nabíjaní bežnou elektrinou cez noc doma) či na servis tak už dnes mnoho elektrických modelov vychádza lacnejšie ako ich ekvivalenty so spaľovacími motormi. A tento vývoj je veľmi dynamický. V Číne je už väčšina modelov áut lacnejšia v elektrickej verzii aj bez započítania nákladov na prevádzku (Graf 6 nižšie). Pritom pred štyrmi rokmi to bola menej než štvrtina.

Graf 5: Ceny batérií v Číne ďalej klesajú...



Zdroj: Bloomberg NEF, ICC Battery

Graf 6: ...a väčšina EV je tam už lacnejších ako spaľovávky



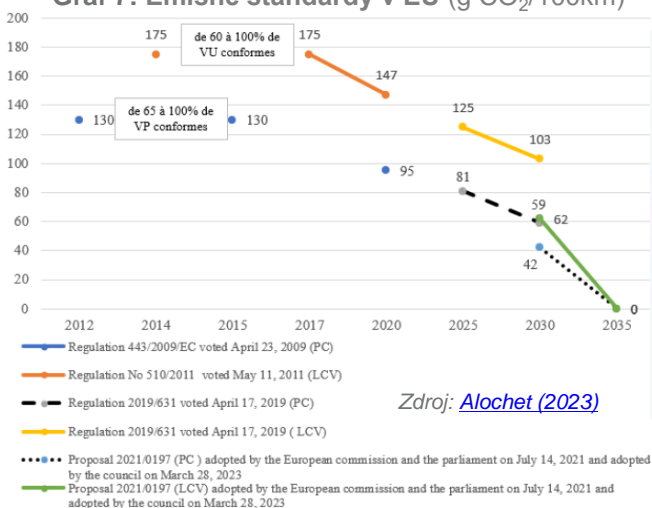
Zdroj: BloombergNEF, China Auto Market

Pozn.: ICE = internal combustion engine (angl. spaľovací motor)

Teoreticky je tak možné, že prechod na elektromobilitu v osobnej cestnej doprave prebehne celkom prirodzene: vďaka čoraz výhodnejším cenám, dlhšiemu dojazdu a dostupnejšiemu nabíjaniu, a to ešte skôr ako je cieľ Európskej únie v roku 2035 (Graf 7). Pritom Európa v týchto politických záväzkoch vôbec nie je osamotená: rovnaký cieľ prestať vyrábať áutá so spaľovacími motormi do 11 rokov má aj Japonsko, Kanada či Kalifornia. Iné veľké krajiny majú obdobný plán do roku 2040 (napr. India, Turecko, Mexiko), k čomu sa zaviazali v rámci medzinárodných klimatických rokovaní OSN pod skratkou COP-26 v Škótsku v roku 2021 (Mapa 1 nižšie). A veľké automobilové koncerny sa tomu prispôbujú, aj keď pred rokom si možno mysleli, že tento vývoj bude ešte rýchlejší.

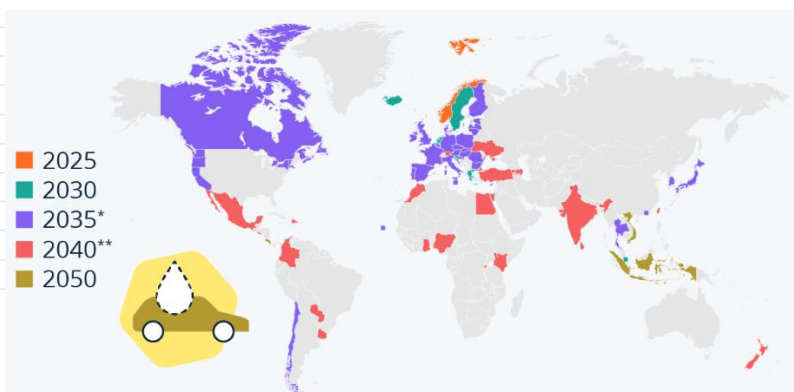
V istom zmysle však stále je – a to najmä z hľadiska čínskej konkurencie. Čína sa stala už najväčším vývozcom áut na svete, a západným výrobcom nekonkuruje len na vlastnom či svetovom trhu, ale čoraz viac sa presadzuje aj v samotnej Európe a USA. To však naráža na odpor miestnych výrobcov, ktorí sa sťažujú, že tí čínski sú doma nespravodlivo veľa dotovaní. Preto Spojené štáty aj Európska únia zavádzajú na dovoz čínskych EV nové clá. Tie môžu teoreticky svetovú súťažrobiť férovejšou, očakávané odvetné opatrenia zo strany Číny však zasa môžu znevýhodniť našich exportérov na najväčší ázijský trh.

Graf 7: Emisné štandardy v EÚ (g CO₂/100km)



Zdroj: Alochet (2023)

Mapa 1: Kedy chcú krajiny skončiť so spaľovacími motormi



Zdroj: Statista * vrátane cieľa pre celú EÚ ** vrátane signatárov prísľubov COP-26 2.A a 2.B

Na Slovensku zatiaľ narástla najmä výroba hybridov

Transformácia automobilového priemyslu sa ešte vo väčšej miere týka našej ekonomiky. Slovensko ročne vyváža osobné autá zhruba v hodnote 30 miliárd eur (23,8% HDP), plus rôzne komponenty, karosérie a podvozky v hodnote ďalších 6,7 miliárd (5,3% HDP). Ide o indikátor tržieb v zahraničí a nie o podiel na miestnom hrubom domácom produkte, no aj tam tvorí automotive významný podiel, zrejme cez 10% (celý priemysel tvorí 21% HDP).

Zatiaľ vidno štrukturálnu premenu najmä na rast produkcie hybridných vozidiel, ktoré sa takmer dotiahli na autá s benzínovým motorom (Graf 8 vpravo). Okrem samotných štyroch-piatich montážnych závodov budú musieť prejsť premenou aj dodávateľské reťazce, keďže komponenty pre výrobu elektrických vozidiel sú dosť iné ako tie na výrobu áut so spaľovacími motormi. Pri elektrických vozidlách netreba v princípe žiadne súčasti súvisiace s pôvodným spaľovacím motorom, napríklad valce, vstrekovače, karburátor, ani prevodovky. Elektrické vozidlá sú tak zo strojárskoho hľadiska, jednoduchšie, a budú si zrejme vyžadovať menej pracovných síl. Najmä dodávateľia kovových komponentov tak budú musieť zmeniť svoje výrobné portfóliá, ak sa chcú na trhu výroby áut vôbec udržať. Negatívny dopad ústupu spaľovacích motorov by teoreticky mohol čiastočne kompenzovať trend „nearshoringu“, teda presúvania súvisiacich výrob bližšie k tej finálnej, myslí si [Oxford Economics](#).

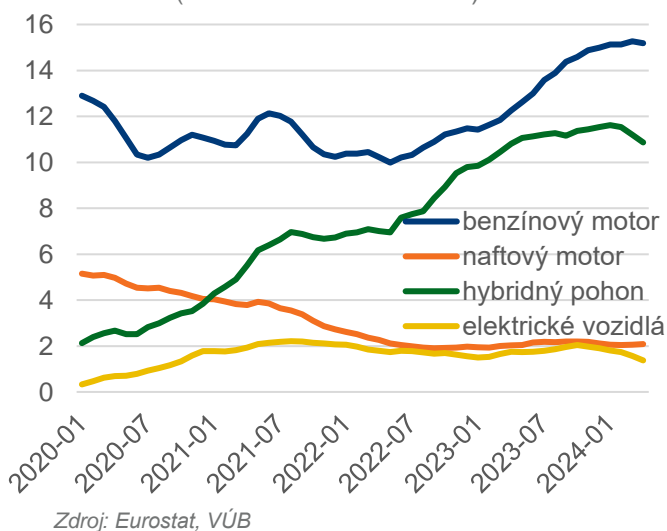
Zamestnanosť vo výrobe dopravných prostriedkov u nás podľa štatistík NBS vyvrcholila v roku 2019 na úrovni 86-tisíc osôb a odvtedy skôr klesá. Za máj tohto roku sa odhaduje na úrovni 78-tisíc pracovníkov. Spolu s jednoduchšou štruktúrou výroby EV a pokračujúcou automatizáciou by tento počet mohol aj do budúcnosti klesať, aj keď spustenie výroby v piatej automobilke (Volvo) by mohlo byť pre zamestnanosť vzpruhou. Podľa Zväzu automobilového priemyslu pracuje v odvetví až 170-tisíc zamestnancov, teda 6,5% všetkých pracovných síl.

Ako sa elektrifikujú slovenské automobilky

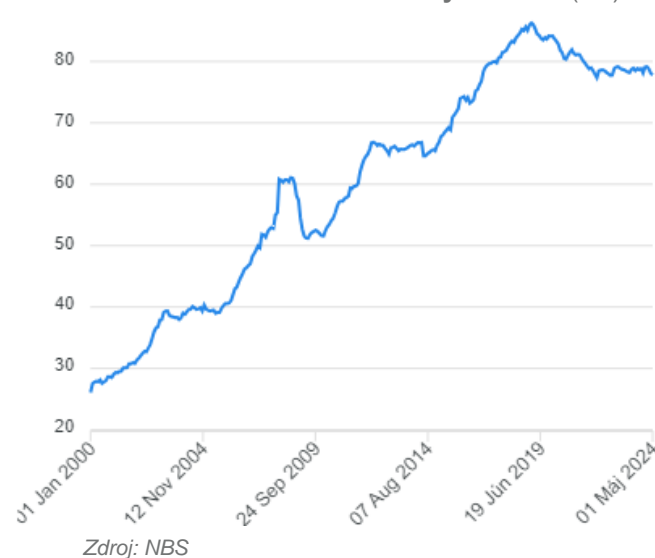
Menia sa aj slovenské montážne závody, najmä pod vplyvom obmeny modelov vozidiel, ktoré sa v nich vyrábajú. Najbližšia budúcnosť by im mala priniesť rozšírenie elektrického sortimentu. Žilinská Kia ohlásila na druhý polrok 2025 dva plne elektrické modely, jedno v malej, druhé v nižšej strednej triede a darí sa aj jej hybridnému modelu Sportage. Trnavský Stellantis zasa aktuálne začína s výrobou lacnejšieho elektrického Citroënu ë-C3. Volkswagen od roku 2026 pridá do výroby popri hybridoch aj čisto elektrické SUV Porsche Cayenne. Nitriansky Jaguar má stratégiu elektrickej transformácie svojich modelov na roky 2025-30. Volvo pri Košiciach bude vyrábať len elektrické vozidlá a plne elektrickým výrobcom by bola aj potenciálna šiesta automobilka čínskej štátnej firmy SAIC. Tá sa aktuálne rozhoduje medzi možným umiestnením svojho nového závodu aj v Čechách, Maďarsku či Španielsku.

Nie všetky naše výrobné závody majú nové elektrické modely zabezpečené dostatočne, a to najmä po horizonte najbližších rokov, teda po rokoch 2026-2028. Vtedy si o ne znova budú tvrdo konkurovať najmä s inými závodmi v Európe. V minulosti sa už stalo, že Slovensko o elektrické modely prišlo: Volkswagen ukončil produkciu malého e-Up! a trnavský Stellantis stratil výrobu Peugeotu e-208, ktorá sa presunula do Španielska). Napriek celkovému zaostávaniu západných výrobcov voči tým čínskym však očakávame, že existenčné problémy by mali mať najprv výrobné kapacity v drahších krajinách (ako napríklad závod VW v Belgicku). Nie je však vylúčené ani to, že do niekoľkých rokov čínska konkurencia západné automobilky do veľkej miery vytlačí aj z ich hlavných trhov.

Graf 8: Vývoz áut zo SR podľa typu
 (mld. eur za 12 mesiacov)



Graf 9: Zamestnanosť vo výrobe áut (tis.)



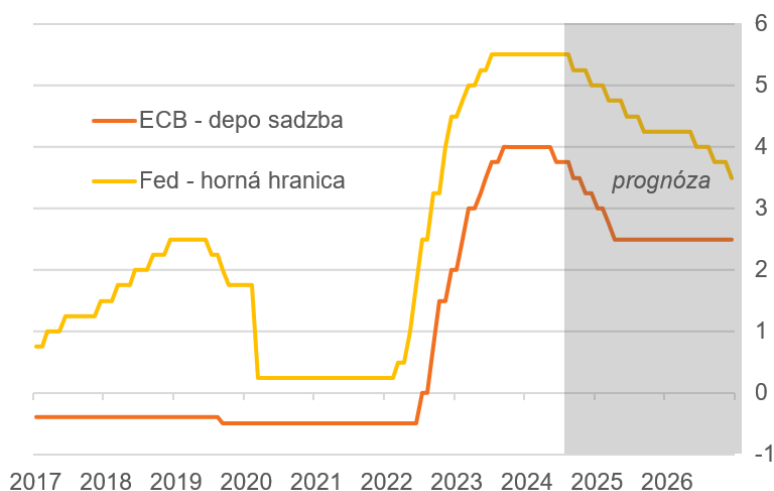
Ďalšie správy ostatného mesiaca

ECB ani Fed v júli sadzby nemenili, urobia tak zrejme v septembri

Európska centrálna banka (ECB) ani americký Federálny rezervný systém (Fed) v júli svoje kľúčové úrokové sadzby v súlade s očakávaniami nemenili a v auguste menovopolitické zasadnutia naplánované ani nemajú. Ukazuje sa tak, že situácia s infláciou napriek jej významnému poklesu ešte nie je ešte zvládnutá úplne. ECB dokonca ani nenaznačila, ako bude postupovať na ďalšom plánovanom zasadnutí v septembri a očakávania ďalšieho znižovania mierne skomplikoval aj júlový výsledok rastu cien v eurozóne, ktorý sa medziročne zvýšil na 2,6%. Pred septembrovým zasadnutím však spoznáme aj inflačný vývoj v auguste, ako aj výsledky niektorých kolektívnych vyjednávaní o mzdách, ktoré aktuálne rýchlo rastú aj v reálnom vyjadrení a na infláciu môžu tlačiť z dopytovej strany.

Zdá sa tak, že Frankfurt sa k odhadovanej neutrálnej úrovni úrokov okolo 2,5% nemusí dostať už do konca 1. polroka 2025, ako doteraz predpokladali júnové prognózy našej materskej spoločnosti Intesa Sanpaolo (Graf 10 vpravo). Americký Fed zasa svoju kľúčovú sadzbu na konci júla ponechal v pásme 5,25-5,5% už po ôsmy raz po sebe, no vyjadril sa, že tamojšia inflácia urobila „ďalší pokrok“ k svojmu dvojpercentnému cieľu. Meraná jadrovým deflátorom PCE dosiahla v júni tiež 2,6%. Guvernér Jay Powell tak signalizuje, že aj americká centrálna banka sa posunula bližšie k začiatku znižovania úrokov. To môže začať na ďalšom plánovanom zasadnutí v polovici septembra. A možno trvať až do roku 2026, s čím počítajú aj mierne staršie prognózy našej materskej spoločnosti.

Graf 10: Vývoj kľúčových úrokových sadzieb v EÚ a USA (%)

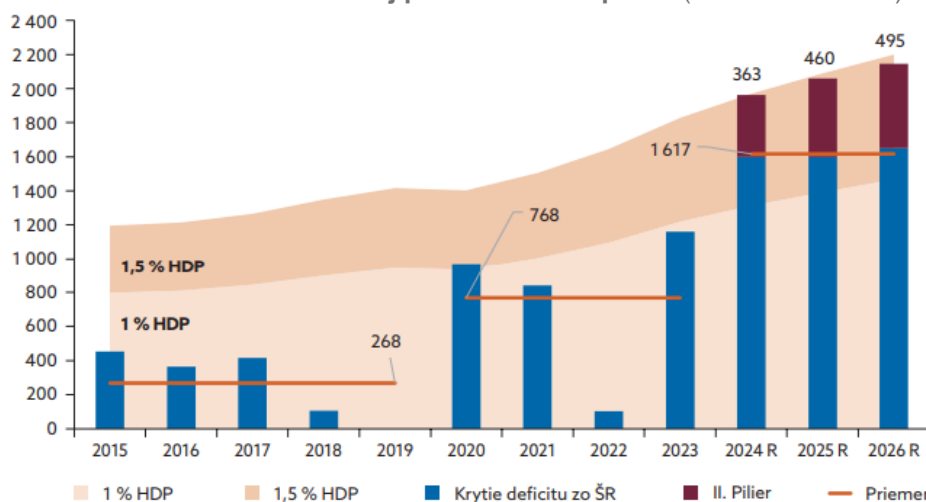


Zdroj: Bloomberg, júnová prognóza Intesa Sanpaolo

Sociálnej poisťovni odvody nestačia – štát ju musí z daní dotovať čoraz viac

Fungovanie Sociálnej poisťovne je okrem sociálnych odvodov čoraz viac závislé aj na dotáciách zo štátneho rozpočtu, teda z daňových príjmov. Kým pred pandemiou v roku 2019 štát poisťovňu prostredníctvom príjmov od daňových poplatníkov dotovať vôbec nemusel, v tomto a budúcich rokoch sa očakáva zo štátneho rozpočtu každoročný transfer vo výške zhruba 1,6 miliardy eur (1,2% HDP, pozri graf nižšie). A to bilanciu Sociálnej poisťovne pritom z krátkodobého hľadiska zlepšuje zníženie odvodov do 2. piliera z 5,5 na 4,0% hrubej mzdy (pre poisťovňu +400-500 mil. eur ročne). Zároveň je miera zamestnanosti, a teda aj prispievateľov z obyvateľstva v produktívnom veku, rekordne vysoká. Okrem postupného starnutia obyvateľstva tento deficit vytvorili najmä nové výdavkové politiky v dôchodkovom systéme: rodičovský dôchodok, 13. dôchodok i výhodne nastavené a valorizované predčasné dôchodky.

Graf 11: Dotovanie Sociálnej poisťovne z rozpočtu (mil. eur a % HDP)



Zdroj: NBS

Na tento nelichotivý trend upozornila Národná banka vo svojej správe [o štrukturálnych výzvach Slovenska](#). Tá pripomína, že s časom sa tieto deficity budú len prehĺbovať spolu s tým, ako obyvateľov v dôchodkovom veku pribúda a populácia v produktívnom veku sa znižuje. „Keď sa deficitné hospodárenie Sociálnej poisťovne [...] navýši o dodatočné náklady vyvolané starnutím populácie, môže bez navýšenia príjmov za poistné dosiahnuť 7,5% HDP,“ vyčíslila NBS. To znamená dodatočnú potrebu konsolidácie schodku verejných financií nad rámec súčasného deficitu vo výške 5-6% HDP.

Makroekonomické indikátory a prognózy

| | | 2022 | 2023 | 3Q23 | 4Q23 | 1Q24 | IV.24 | V.24 | VI.24 | 2024F | 2025F |
|---|---------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| HDP | | | | | | | | | | | |
| Reálny HDP | r/r % rast | 1,9 | 1,6 | 2,0 | 2,2 | 2,7 | - | - | - | 2,2 | 2,5 |
| Nominálny HDP | r/r % rast | 9,5 | 11,9 | 12,0 | 12,0 | 8,0 | - | - | - | 6,3 | 5,6 |
| Spotreba domácností | r/r % rast | 6,2 | -3,1 | -2,4 | -3,0 | 3,6 | - | - | - | 2,0 | 2,2 |
| Spotreba verejnej správy | r/r % rast | -4,5 | -0,6 | 2,5 | 1,7 | 6,5 | - | - | - | 2,8 | 1,1 |
| Tvorba hrubého fixného kapitálu | r/r % rast | 5,7 | 10,6 | 6,9 | 13,1 | 1,7 | - | - | - | 0,2 | 2,5 |
| Vývoz | r/r % rast | 3,0 | -1,4 | -0,1 | -1,3 | 1,8 | - | - | - | 1,3 | 3,4 |
| Dovoz | r/r % rast | 4,3 | -7,6 | -3,9 | -6,1 | 2,9 | - | - | - | 3,9 | 3,2 |
| Inflácia | | | | | | | | | | | |
| CPI | r/r % rast, priemer | 12,8 | 10,5 | 8,9 | 6,4 | 3,2 | 2,1 | 2,2 | 2,1 | 2,4 | 3,0 |
| CPI | r/r % rast, decem. | 15,4 | 5,9 | - | - | - | - | - | - | 2,1 | 3,2 |
| HICP | r/r % rast, priemer | 12,1 | 11,1 | 9,6 | 7,1 | 3,6 | 2,4 | 2,6 | 2,4 | 2,8 | 3,2 |
| Jadrová inflácia | r/r % rast, priemer | 12,5 | 11,5 | 9,7 | 6,8 | 3,6 | 2,3 | 2,1 | 1,8 | 2,3 | 2,2 |
| Ceny priemyselných výrobcov | r/r % rast, priemer | 43,2 | 13,9 | 5,8 | 4,9 | -11,3 | -13,4 | -11,2 | -9,6 | -11,0 | 1,6 |
| Vonkajšia bilancia | | | | | | | | | | | |
| 12-mesačná obchodná bilancia / HDP % | | -4,1 | 3,4 | 1,3 | 3,4 | 4,3 | 4,3 | 4,0 | - | 2,5 | 2,5 |
| Vývoz | r/r % rast | 16,1 | 5,3 | 1,8 | -0,1 | -6,0 | 7,0 | -5,4 | - | -2,1 | 5,5 |
| Dovoz | r/r % rast | 23,8 | -2,9 | -5,9 | -9,0 | -10,5 | 5,4 | -2,3 | - | -1,3 | 5,6 |
| Trh práce | | | | | | | | | | | |
| Miera nezamestnanosti (ÚPSVaR) | priemer | 6,3 | 5,3 | 5,2 | 5,1 | 5,1 | 5,0 | 4,9 | 5,0 | 5,1 | 4,9 |
| Miera nezamestnanosti (VZPS) | priemer | 6,1 | 5,9 | 5,9 | 5,6 | 5,6 | - | - | - | 5,7 | 5,5 |
| Hrubá mesačná mzda | priemer v EUR | 1304 | 1430 | 1403 | 1569 | 1447 | - | - | - | 1 543 | 1 624 |
| Nominálna mesačná mzda | r/r % rast | 7,7 | 9,6 | 8,3 | 10,6 | 9,0 | - | - | - | 7,9 | 5,3 |
| Reálna mesačná mzda | r/r % rast | -4,5 | -0,9 | -0,6 | 4,0 | 5,6 | - | - | - | 5,4 | 2,2 |
| Produkcia, tržby a sentiment | | | | | | | | | | | |
| Priemyselná produkcia | r/r % rast | -4,4 | 1,8 | 0,9 | 5,1 | -1,1 | 6,2 | -0,1 | - | 2,0 | 3,5 |
| Stavebná produkcia | r/r % rast | 0,1 | 1,1 | 4,3 | 0,5 | -6,6 | 9,0 | -6,2 | - | -2,1 | 3,5 |
| Maloobchodné tržby | r/r % rast | 4,3 | -4,5 | -4,0 | -2,1 | 2,6 | 9,6 | 5,2 | - | 3,7 | 2,1 |
| Indikátor ekonomického sentimentu | body, s.o. | 92,0 | 91,0 | 92,4 | 94,1 | 98,5 | 96,5 | 95,6 | 103,6 | - | - |
| Úrokové sadzby | | | | | | | | | | | |
| ECB depozitná sadzba | koniec obdobia | 2,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 3,75 | 3,25 | 2,50 |
| 3M EURIBOR | koniec obdobia | 2,13 | 3,91 | 3,95 | 3,91 | 3,89 | 3,83 | 3,79 | 3,71 | 3,23 | 2,53 |
| 1R EURIBOR | koniec obdobia | 3,29 | 3,51 | 4,23 | 3,51 | 3,67 | 3,70 | 3,71 | 3,58 | 3,08 | 2,60 |
| Výnos 10R SK štátneho dlhopisu | koniec obdobia | 3,70 | 3,18 | 4,06 | 3,18 | 3,54 | 3,78 | 3,77 | 3,70 | 3,40 | 4,25 |
| Výnos 10R DE štátneho dlhopisu | koniec obdobia | 2,57 | 2,02 | 2,84 | 2,02 | 2,30 | 2,58 | 2,66 | 2,50 | 2,30 | 3,25 |
| Výmenný kurz | | | | | | | | | | | |
| EUR/USD | koniec obdobia | 1,07 | 1,10 | 1,06 | 1,10 | 1,08 | 1,07 | 1,08 | 1,07 | 1,10 | 1,13 |
| Rozpočtová politika | | | | | | | | | | | |
| Bilancia verejných financií, 4 kvartály | % HDP | -1,7 | -4,9 | -3,4 | -4,9 | -5,0 | - | - | - | -5,7 | -5,0 |
| Dlh verejnej správy | % HDP | 57,7 | 56,0 | 58,4 | 56,0 | 60,7 | - | - | - | 58,3 | 60,7 |

Zdroje: ŠÚ SR, Eurostat, ÚPSVaR, Bloomberg, Intesa Sanpaolo, VÚB

Tento materiál je pripravovaný Oddelením ekonomického prieskumu VÚB banky

Hlavný ekonóm

Zdenko Štefanides +421 904 755 017 zstefanides@vub.sk

Makroekonóm

Michal Lehuta +421 917 743 380 mlehuta1@vub.sk

Predaj

Lukáš Žitný +421 2 5055 9650 Martin Lenko +421 2 5055 9595 Andrej Orolin +421 2 5055 9610
Róbert Jaselský +421 2 5055 9630 Adriana Pristach Somorovská +421 904 756 676

Tento materiál bol pripravený VÚB bankou. Informácie a názory boli získané zo zdrojov, ktoré boli považované za spoľahlivé, avšak VUB banka neposkytuje záruku za ich úplnosť a správnosť. Táto správa bola pripravená len na informačné účely a nie je určená ako ponuka alebo solícitácia na predaj alebo kúpu ktoréhokoľvek finančného produktu. Tento dokument môže byť reprodukován alebo publikovaný len s menom VÚB banka. Nemal by byť pokladaný za náhradu za vlastný úsudok. VÚB banka alebo ktorákoľvek iná osoba spojená s ňou môže využiť akýkoľvek materiál a/alebo informácie, na ktorých je tento materiál založený bez predošlého zverejnenia rovnakých materiálov a informácií pre klientov. VÚB banka a/alebo osoby s ňou spojené môžu mať z času na čas dlhé alebo krátke pozície vo vyššie zmienených finančných produktoch.