



Velká Británie

V letech 2015–2017 si britská ekonomika udržovala solidní růst mezi 1,7–2,2 % HDP. S poklesem globální poptávky, nevyjasněnou podobou blížícího se brexitu a poklesem firemních i zahraničních investic však v roce 2018 tempo růstu kleslo pod 1,5 % a k trendům vývoje britské ekonomiky v roce 2018 patřil zejména volatilní kurz libry, propad průmyslu a exportu, ale naopak konsolidace v sektoru služeb a stavebnictví. V zemi žije dle odhadů přes 66 mil. obyvatel, přičemž HDP na obyvatele dosahuje zhruba 42 tis. USD. V zemi je v posledních letech velmi nízká míra nezaměstnanosti, v roce 2019 dosahuje dokonce nejnižší úrovně za posledních 44 let (jen 4 %). Z hlediska mezinárodní konkurenceschopnosti země v roce 2018 poklesla z 6. na 8. místo globálně (WEF) a z hlediska podmínek pro podnikatele na 9. místo na světě (WB). Britské univerzity se jako jediné z Evropy dlouhodobě kvalifikují do TOP 10 universit na světě z hlediska výzkumu.

| Ukazatel | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Růst HDP (%) | 1,8 | 1,7 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,6 |
| HDP/obyv. (USD) | 40 657 | 39 800 | 42 260 | 42 035 | 43 358 | 44 639 |
| Míra inflace (%) | 0,7 | 2,7 | 2,5 | 2,2 | 2,0 | 2,0 |
| Nezaměstnanost (%) | 4,9 | 4,4 | 4,1 | 4,2 | 4,5 | 4,5 |
| Bilance běžného účtu (mld. USD) | -139,3 | -99,2 | -99,2 | -90,3 | -88,6 | -90 |
| Populace (mil.) | 65,7 | 66 | 66,5 | 66,9 | 67,2 | 67,5 |
| Konkurenceschopnost | 7/138 | 8/137 | 8/140 | – | – | – |
| Exportní riziko OECD | – | – | – | – | – | – |

Odhad Mezinárodního měnového fondu

Zdroj: MMF, OECD, WEF

- ▶ Spojené království je zatím součástí vnitřního trhu Evropské unie, dne 29. 3. 2017 však oficiálně aktivací článku 50 Smlouvy o EU oznámilo zájem EU opustit, v důsledku čehož mělo 29. 3. 2019 přestat být členem EU. Jelikož však do tohoto termínu britský parlament neschválil výstupovou dohodu, termín odchodu Británie z EU byl na žádost britské

vlády prodloužen Evropskou radou nejdéle do 31. 10. 2019. Pokud bude do tohoto data výstupová dohoda v Británii ratifikována, přestane být země členem EU od 1. dne následujícího měsíce. Podmínky pro obchod s Británií po brexitu tedy na počátku roku 2019 zatím zůstávají nejasné. Pokud se nepodaří v britském Parlamentu schválit výstupovou dohodu s EU a nezačne platit dojednané přechodné období do konce roku 2020, ve kterém by obchod probíhal jako dosud, nebo nebude přijata jiná úprava vztahů, obchod by po 31. 10. 2019 probíhal dle pravidel a celních sazeb WTO, což by znamenalo nutnost celních procedur na hranicích, zvýšení administrativy spojené s pravidly původu, certifikací výrobků a zatížení některých komodit novým clem a zásadně by byla omezena možnost přeshraničního poskytování finančních služeb, které tvoří značnou část britské ekonomiky.

- ▶ Britská vláda jednostranně deklaruje, že po dobu jednoho roku od vystoupení země z EU by podléhalo dovozním celním sazbám jen vybraných 25 položek zboží (zejména automobily – clo ve výši 10 %, dále např. maso, hliníkové fólie, apod.), zatímco všechny zbývající komodity by při dovozu do Británie neměly podléhat clu. Finální podoba obchodního režimu s Británií však bude záviset na konečné podobě a termínu brexitu.



Vývoz ČR do Velké Británie 2018 (2017), hlavní sektory

| Kód zboží | Název zboží | Stat. hodnota 2018 CZK (tis.) | Podíl z celku (%) | Stat. hodnota 2017 CZK (tis.) | Meziroční nárůst (%) |
|----------------------|--|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|----------------------|
| 8703 | Osobní automobily aj. motorová vozidla pro přepravu osob | 42 504 319 | 21,0 | 51 156 743 | -16,9 |
| 8471 | Zařízení pro automat. zpracování dat a jejich jednotky; snímače ap. | 23 818 197 | 11,8 | 17 602 281 | 35,3 |
| 8708 | Části, součásti motorových vozidel čísel 8701 až 8705 | 12 768 529 | 6,3 | 14 609 723 | -12,6 |
| 8512 | Elektrické přístroje osvětlovací nebo signalizační, elektrické stěrače ap. | 7 389 245 | 3,7 | 6 493 127 | 13,8 |
| 8528 | Monitory, projektory, bez TV, přijímače televizní | 5 907 702 | 2,9 | 6 432 293 | -8,2 |
| 8517 | Přístroje pro vysílání, přijímání hlasu, obrazů ap. dat | 5 901 721 | 2,9 | 4 006 353 | 47,3 |
| 9503 | Tříkolky, koloběžky, šlapací auta apod., ost. hračky, skládky | 4 497 298 | 2,2 | 4 810 222 | -6,5 |
| 8523 | Disky, pásy, paměťová zařízení, a. média pro záznam zvuku nebo jiného fenoménu ap. | 3 941 269 | 1,9 | 3 027 940 | 30,2 |
| 8409 | Části a součásti vhodné pro motory pístové | 3 749 430 | 1,9 | 4 343 536 | -13,7 |
| 8413 | Čerpadla na kapaliny, též vybavená měřicím zařízením; zdviže na kapaliny | 3 211 663 | 1,6 | 2 866 241 | 12,1 |
| Celkem TOP 10 | | 113 689 373 | 56,2 | 115 348 459 | -1,4 |
| Celkem vývoz | | 202 205 118 | | 205 186 411 | -1,5 |

zdroj: ČSÚ



Dovoz ČR z Velké Británie 2018 (2017), hlavní sektory

| Kód zboží | Název zboží | Stat. hodnota 2018 CZK (tis.) | Podíl z celku (%) | Stat. hodnota 2017 CZK (tis.) | Meziroční nárůst (%) |
|----------------------|---|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|----------------------|
| 8542 | Elektronické integrované obvody | 10 066 436 | 12,7 | 20 501 835 | -50,9 |
| 8473 | Části, součásti a příslušenství strojů psacích, počítačích | 4 756 346 | 6,0 | 7 129 034 | -33,3 |
| 3004 | Léky odměřené, ne krev, antiséra ap., vata aj. | 4 210 260 | 5,3 | 4 862 999 | -13,4 |
| 8703 | Osobní automobily aj. motorová vozidla pro přepravu osob | 4 075 413 | 5,1 | 5 767 055 | -29,3 |
| 8708 | Části, součásti motorových vozidel čísel 8701 až 8705 | 3 170 893 | 4,0 | 2 597 772 | 22,1 |
| 8471 | Zařízení pro automat. zpracování dat a jejich jednotky; snímače ap. | 1 630 605 | 2,0 | 1 157 740 | 40,8 |
| 8517 | Přístroje pro vysílání, přijímání hlasu, obrazů ap. dat | 1 578 930 | 2,0 | 921 998 | 71,3 |
| 8421 | Odstředivky, odstředivé ždímačky; stroje k filtrování, čištění kapalin nebo plynů | 1 433 230 | 1,8 | 1 503 440 | -4,7 |
| 8544 | Izolované dráty, kabely aj. izolované el. vodiče vláken | 1 014 143 | 1,3 | 907 040 | 11,8 |
| 8429 | Samohybné buldozery, stroje na vyrovnávání terénu, rypadla, ap. s pohonem | 959 443 | 1,2 | 664 123 | 44,5 |
| Celkem TOP 10 | | 32 895 699 | 41,4 | 46 013 036 | -28,5 |
| Celkem dovoz | | 79 542 039 | | 94 148 806 | -15,5 |

zdroj: ČSÚ



Příležitosti pro český export

► Automobilový průmysl

Rok 2018 i počátek 2019 přinesly propad britského automobilového průmyslu. Zatímco v roce 2016 dosáhl britský automobilový průmysl svého 17letého rekordu v počtu vyrobených vozů, rok již 2017 znamenal pro britské automobilky první pokles objemu vyrobených aut od roku 2009, především v důsledku čtvrtinového propadu poptávky britských zákazníků po nových vozech. Ten se výrazně prohloubil v roce 2018, meziročně o 7 %. Mírně rostou jen domácí prodeje elektrických a plug-in hybridních aut. Jelikož export do zahraničí stále představuje odbyt pro 81,5 % všech v Británii vyrobených automobilů, na celkové produkci britských automobilek se nižší domácí prodeje aut promítají méně. Pokles domácí poptávky je zdůvodňován obavami spotřebitelů z vývoje ekonomiky po brexitu a nejistotou ohledně budoucnosti diesellových aut v důsledky aféry „dieselgate“. Pokud jde o diesely, v roce 2017 poklesl jejich prodej o 20 % a od dubna 2018 byla zvýšena silniční daň pro nově registrované diesellové vozy, které nesplňují nejprísnejší emisní limit (netýká se však dodávek). Snížené prodeje diesellových aut dopadají zejm. na největší britskou automobilku Jaguar Land Rover (JLR), která dosud produkovala 90 % svých vozů právě s diesellovými motory. Současně britská města mohou pro zlepšení kvality vzduchu zavádět vlastní nízkoemisní zóny se zákazem vjezdu méně ekologických vozů (např. od dubna 2019 jsou benzinová osobní auta neplnící normu euro 4 a diesellová neplnící normu Euro 6 povinna platit denní poplatek za vjezd do centra Londýna ve výši 12,50 GBP za den a 100 GBP pro autobusy a nákladní automobily; Oxford se chystá úplně zakázat vjezd benzinových i diesellových aut do úzkého centra města od 2020, atd.). Důležitý vliv na pokles výroby aut v Británii od roku 2018 však má především pokles poptávky v Číně, včetně zavedení protekcionistických opatření na tomto trhu. Změny v Číně opět postihly především JLR. UK zatím zůstává po Německu druhým největším evropským výrobcem luxusních vozů a třetím až čtvrtým největším evropským výrobcem aut vůbec. Celkem 18 z 20 největších světových automobilek je přítomno v UK a britský automotive, to je celkově 30 OEM výrobců a více než 70 různých produkováných modelů. I po referend u o vystoupení z EU některé automobilky (zejm. Aston Martin, Toyota, a Jaguar Land Rover) v Británii staví nové a rozšiřují a modernizují stávající továrny, ačkoliv tempo investic bylo výrazně zpoma leno v souladu s nejistotou ohledně dopadu brexitu na automobilový sektor. Jiné automobilky však v Británii propouštějí: Honda do roku 2021 zcela ukončí výrobu aut ve své stávající továrně ve Swindonu a přesune ji do Japonska; Nissan v únoru 2019 oznámil, že mění své rozhodnutí a výrobu nového modelu X-trail přesune z UK do Japonska. Navíc Nissan v UK přestane vyrábět značku Infiniti pro evropský trh. Vznikají ale i zcela nové projekty v menším měřítku, jako projekt nového terénního vozu „Granadier“, který plánuje v Británii vyrábět chemický gigant INEOS. Případný odchod Británie z EU bez dohody o obchodních vztazích a přechod na WTO tarify by však znamenal 10 % clo na vyvážené a dovážené nové vozy. V roce 2019 se očekává další pokles objemu výroby aut v Británii, k rizikům patří i omezení a možné uzavření jedné ze dvou britských továren automobilky Vauxhall, nově od roku 2017 vlastněné francouzským PSA. Řada automobilek rovněž avizuje, že v případě nových bariér obchodu s EU po brexitu by musela zvážít své další působení v Británii, jelikož většina jejich produkce směřuje právě na evropský vnitřní trh V souladu s celosvětovým trendem směřování k tzv. „intelligent, connected car“ (a z dlouhodobějšího hlediska k plně autonomním vozidlům) britská vláda podporuje využití nových technologií v automobilovém průmyslu, zejm. tedy technologie pokročilého infotainmentu včetně připojení k internetu, elektromobility, hybridního pohonu a autonomního řízení. Nová průmyslová strategie Británie z listopadu 2017 označila automobilový průmysl

za jeden z „národních šampionů“ a vytyčila cíl navýšit domácí podíl na vyráběných vozech na 50 % do roku 2020 (z dnešních 41 %) pomocí nového Programu konkurenceschopnosti dodavatelských řetězců. K rozvoji sektoru slouží tzv. „technologické katapulty“, např. Centrum pro vývoj pokročilého pohonu, Faradayova instituce pro vývoj baterií, Úřad pro nízkoemisní vozidla, Centrum pro propojená a autonomní vozidla. Vláda podporuje vybudování testovací infrastruktury pro samo řídicí auta, jejichž testy v provozu již v UK probíhají (podpora ve výši 100 mil. GBP), i instalaci nových nabíjecích stanic pro elektromobily (80 mil. GBP). V roce 2017 již 57 % britských automobilek vyvíjelo technologii autonomního řízení (a dalších 18 % to plánovalo) a 64 % vyvíjelo ultranízkoemisní či elektrické vozy. Automobilky Jaguar Land Rover, Nissan, Mini a Aston Martin plánují výrobu celoelektrických vozů do roku 2022. Výrobu lehkých užitkových vozů a autobusů na elektřinu pak připravuje britský start-up Arrival, další projektem je elektrické autonomní auto britské firmy Dyson, které by se však nakonec mělo místo v Británii vyrábět v Singapuru. Na elektrifikaci svých produktů také pracují britští výrobci autobusů, včele s firmou Alexander Dennis, v leaderem trhu. Automatizace výroby, autonomní roboti, lehké kompozitní materiály, nový uživatelský interface v podobě rozšířené reality (head-up displeje a pokročilý infotainment), 3D tisk (a související možnost budoucí rychlé výměny bezpečných, jednorázových dílů karoserie), nové typy baterií, technologie pohybu v karavanách autonomních vozidel, obchodní modely časového sdílení vozů, ale i vývoj vodíkového pohonu patří k dalším cestám, jak se britské automobilky připravují na budoucnost. Příležitosti však budou i nadále v oblasti dodavatelského řetězce v sektoru klasických spalovacích motorů – Británie je dlouhodobě evropskou špičkou v oblasti vývoje a výroby motorů. Z hlediska materiálů i britské automobilky ve stále větší míře využívají hliník coby lehčí konstrukční prvek. Britská automobilová asociace SMMT odhaduje, že nenaplněný potenciál v britské výrobě dílů představuje až 4 mld. liber. Tyto informace a trendy znamenají příležitost pro české výrobce komponent automobilového průmyslu, kteří dokáží včas přijít s inovativním řešením.

► **Civilní letecký a vesmírný průmysl**

Ačkoliv Velká Británie nevyrábí kompletní vlastní dopravní letadla, z hlediska objemu leteckého průmyslu je (po USA) druhým největším producentem na světě, s 2500 firmami působícími v sektoru (z toho 2300 jsou ale SME s méně než 10 zaměstnanci, trh je tedy dodavatelsky koncentrovaný okolo největších firem Airbus, Boeing, Bombardier a Rolls-Royce), širokým portfoliem produkovaných služeb a výrobků od designu a projektování, k výrobě trupů, křídel, motorů, přístávacích podvozků, palivových systémů, až po avioniku a vesmírné technologie. Přes 90 % obratu sektoru je přitom generováno exportem (z nich 30 % směřuje na trh EU), přičemž letecká výroba má na britském vývozu 10% podíl. S globální očekávanou poptávkou 38 tis. velkých dopravních letadel v příštích 20 letech se britský letecký sektor jeví jako velmi perspektivní. Britský letecký průmysl zatím pocítil dopad brexitu především v podobě poklesu investic, jelikož firmy čekají na informace o budoucí podobě obchodování s EU. Případná nedohoda a přechod obchodu na WTO tarify by pro sektor nebyla u některých komodit tak citlivá jako např. v automobilovém průmyslu, jelikož celní sazby WTO na letadla a letecké díly jsou nulové, ale komplikace by přineslo samotné celní řízení a řada výrobků je navíc využívána ve více sektorech. Např. Airbus proto již avizoval nutnost omezit výrobu v UK v případě tvrdého brexitu. Hlavními výrobci na britském trhu zůstávají Airbus (15 % trhu), BAE Systems (13,2 % trhu), Rolls-Royce (10,7 %) a Bombardier (4,8 %), v oboru vrtulníků pak Leonardo Helicopters a Airbus Helicopters. V posledních letech těžil britský civilní aerospace sektor zejména z letadel Airbus A350 a A320 Neo. Největší profit z nich zaznamenaly společnosti Airbus UK a Rolls-Royce. V rostoucím sektoru vesmírných technologií působí celá řada britských hi-tech firem, např. Surrey Satellite Technology, které se zaměřují zejména na aplikace pro telekomunikace, navigaci, meteorologii a pozorování země. Globálně má Británie cca 7% podíl

na trhu satelitních technologií, přičemž 74 % obratu je generováno službami a aplikacemi, 15 % vesmírnými operacemi a 8 % výrobou. Ta se zaměřuje na velké telekomunikační satelity (25 % podíl UK na globální výrobě), meteorologické a malé pozorovací satelity. Britská vláda oznámila, že podpoří vybudování prvního britského kosmodromu pro vertikální starty, který má vzniknout v Sutherlandu (poloostrov A'Mhoine) na severu Skotska a aktivity v tomto směru (např. firmy jako je Highlands and Islands Enterprise, Orbex a Lockheed Martin) již podpořila 30 miliony liber. Kosmodrom by měl sloužit zejména k vynášení menších satelitů a přispět k rozvoji britského vesmírného průmyslu. Další kosmodromy, ze kterých by ale menší satelity (do 500 kg) byly vynášeny při horizontálních letech konvenčních letadel, plánuje Británie vytvořit v Cornwallu (měl by fungovat na letišti Newquay již od roku 2021, spol. Virgin Orbit), v Glasgow – Prestwicku a ve velšské Snowdonii. Jelikož je předpoklad, že v příštích 5 letech bude globální poptávka po vynesení na orbit až 2600 malých satelitů (do 50 kg), představuje plán významnou obchodní příležitost.

V roce 2016 oznámila vláda alokaci 365 mil. GBP na výzkum a vývoj v oblasti letectví s cílem udržet Británii na celosvětové špičce v sektoru a v roce 2017 se letecký sektor stal jedním z pilířů nové průmyslové strategie, v roce 2018 pro něj byla vytvořena tzv. sektorová dohoda. Británie představuje nejdůležitějšího evropského dodavatele pro Boeing, který v létě 2016 uzavřel s britskou vládou partnerství s cílem dalších investic v zemi. V severovelšském Broughtonu sídlí továrna Airbusu dodávající křídla pro všechny obchodní modely značky. Jelikož britský letecký sektor je především přímým dodavatelem (tier 1) komponent a dílů pro výrobce letadel, ani případný po brexitový přechod na WTO standardy by neměl mít skokový dopad na ostrovní výrobce, neboť WTO aplikuje 0% tarif na letecké díly (na rozdíl od např. celých aut) a přibližně 70 % exportu britského leteckého průmyslu nadto směřuje mimo EU. UK by však odchodem z EU mohlo ztratit přístup k financování výzkumu v letec tví i satelitních technologiích. Pro české firmy by však také byla velká ztráta, kdyby brexit znamenal ukončení spolupráce s britskými clusterly financovanými evropskými fondy. Technologickou výzvu představuje přijatý závazek snížit do roku 2020 emise CO₂ z nových velkých dopravních letadel o 36 % oproti roku 2000. Britská vláda podporuje inovace v leteckém sektoru prostřednictvím programů jako jsou Future Flight (bude dotovaný 125 mil GBP z fondu průmyslové strategie), Aerospace Growth Partnership (AGP), National Aerospace Technology Exploitation Programme (NATEP), činností Aerospace Technology Institute (ATI), či projektu vývoje kompozitních křidel pro dopravní letadla pod názvem Next Generation Composite Wing (NGCW) kofinancovaného vládou a spol. Airbus. Spolupráci universit a firem podporuje nově ustavené UK Aerospace Research Consortium.

Příležitosti pro české výrobce se nabízejí zejména v subdodávkách pro britské firmy, např. v oblasti komponent pro trupy, elektroniky, kabeláže a rychle se rozvíjejícího segmentu kompozitních materiálů. K prioritám patří rovněž rozvoj elektrického pohonu (s cílem, aby UK bylo do roku 2025 na špičce „elektrické revoluce v letectví“), autonomních systémů, příprava rámce pro očekávané rozšíření dronů a městských leteckých dopravních prostředků.

V několika regionálních městech se také chystají či již probíhají modernizace letišť za podpory britské vlády. Investice se pohybují v nižších desítkách milionů liber. S ohledem na nutnost časově náročných certifikací je však britský letecký sektor poměrně konzervativní a k navázání úspěšné spolupráce s britskými firmami je zapotřebí investovat do inovací a dlouhodobého budování obchodních vztahů; úspěšnou cestou je zpravidla postup od realizace malých zakázek k dodávkám širším. Přinejmenším v období 2018–2019 je i nadále také možné rozvíjet spolupráci s britskými leteckými aliancemi v rámci programů EU, přičemž britské asociace mají i spolupráci s českými partnery zájem.

Letecký průmysl v čele s britskou továrnou na křídla Airbus se v obavě před možnými celními komplikacemi v kontextu brexitu také předzásobuje díly a surovinami. Trend potvrzuje spol. Tritax, která

dodává skladovací plochy např. pro Amazon a Next, a která zaznamenává zvýšený zájem o skladovací plochy v UK po brexitu. Přípravují se také letecké společnosti, např. nízkonákladové Ryanair (registrované v Irsku) a Wizzair (Maďarsko) si zajistily možnost pokračování vnitrostátních letů v UK po brexitu získáním britské licence, zatímco britská Easyjet naopak získala licenci také v Rakousku.

► Energetický průmysl

Výzvami pro Británii a příležitostmi pro české dodavatele je skutečnost, že v příštích deseti letech bude završena životnost 25 % aktuálně fungujících britských elektráren. Do roku 2025 musejí ukončit provoz všechny hnědouhelné elektrárny a ze stávajících jaderných bloků má do roku 2030 ukončit provoz 7 a zůstat funkční jen jedna jaderná elektrárna. Do roku 2030 tak bude potřeba nalézt nové zdroje pro čtvrtinu britské energie. Dle energetické strategie z roku 2013 měly hlavní roli sehrát nové jaderné zdroje, kterých mělo vzniknout až 6 (Hinkley Point C, Sizewell, Oldbury, Bradwell, Moorside a Wylfa). Ovšem v roce 2019, po šesti letech příprav, byly projekty Moorside, Wylfa a Oldbury pozastaveny. Zatím jistý je tak jen vznik jaderné elektrárny Hinkley Point C (francouzská EDF a čínská CGN – China General Nuclear Power Group), pro kterou již probíhají tendry na dodávky, např. General Electric oznámil svou nabídku dodávky parních turbín a generátorů, přičemž první elektřina by měla být generována nejdříve v roce 2026 pro C1 a C2 v roce 2027. EDF Energy s CGN zároveň připravuje projekty na rozšíření jaderné elektrárny Sizewell o dva 1,6 GW reaktory pod názvem Sizewell C v Suffolku, při jejichž výstavbě chce vycházet ze zkušeností s Hinkley Point C. Další projekt výstavby jaderné elektrárny Bradwell B se připravuje v Maldon v Essexu. Naopak dvě japonské společnosti své jaderné projekty v UK aktuálně zrušily – Horizon Nuclear Power, vlastněná Hitachi, na začátku roku 2019 stopla přípravu projektu výstavby nových jaderných elektráren Wylfa. Ačkoliv do projektu již investovala 2,8 mld. GBP, absence vládních garancí pro výkupní ceny ji přiměla projekt ukončit. Již na konci 2018 přitom Hitachi vycouvala také z účasti na projektu jaderného zdroje Oldbury. Druhá japonská společnost, Toshiba, na konci roku 2018 rovněž vycouvala ze svého projektu zdroje Moorside a ukončuje činnost své jaderné divize NuGen v UK poté, co pro ni nenašla kupce. Jediným zájemcem o pokračující investování do britského jádra je tak Čína. Krize několika projektů rozvoje jaderné energetiky tak staví Británii před otázku, zda bude do jádra investovat přímo stát, nebo bude spoléhat na čínské investice, nebo bude země vyrábět více energie z fosilních paliv, či více rozvíjet obnovitelné zdroje. V oblasti energetiky se tak v každém případě dá očekávat mnoho příležitostí ve výstavbě nových zařízení, ale také při vyřazování (decommissioning) a v programech na nakládání s jaderným odpadem. Úřad pro vyřazování jaderných zařízení z provozu (NDA) v současné době eviduje 15 závodů, které mají být vyřazeny do roku 2035. I po brexitu bude Británie, s ohledem na své závazky v oblasti ochrany klimatu, pravděpodobně výrazně preferovat nízkoemisní a obnovitelné zdroje energie. Innovate UK, inovační agentura Spojeného království, poskytuje finanční podporu inovacím, které integrují nízkouhlíkové technologie do energetického systému. Ministerstvo pro podnikání, energetiku a průmyslovou strategii má také inovační fond pro produkty a služby pro dekarbonizaci elektrické sítě. Vládní podpora obnovitelných zdrojů (výkupní tarify) bude v UK dále snižována ruku v ruce s tím, jak se tento energetický sektor stává konkurenceschopným i bez přímé finanční podpory a očekává se další růst sektoru a navyšování podílu energie z OZE (aktuálně představuje energie z větru, vln, vody, biomasy a slunce 7 % britské elektřiny a do roku 2020 se očekává nárůst tohoto podílu na 20–25 %). Poslední aukce na výkup elektřiny z nových offshore větrných elektráren, které budou v provozu od roku 2022–2023, přinesla rekordně nízkou cenu 57,50 GBP za MWh (tj. 50 % ceny aukce v roce 2015; pro srovnání, Hinkley bude dodávat za státem garantovanou cenu 92,50 GBP za MWh). Británie má největší kapacitu větrných offshore elektráren na světě. Ačkoliv se stále

jedná o malý podíl z celkového množství vyrobené elektřiny, podíl stále roste. Zatímco v roce 2017 se jednalo o 6,2 %, v roce 2018 už to bylo 8 %. Pro české dodavatele může být zajímavý fakt, že vláda stanovila cíl, aby třetina veškeré elektřiny pocházela z větrných elektráren. Na květen 2019 se připravuje aukce o kontrakt s vládou na 15 let, výsledky budou publikovány v červnu 2019.

Ústup od uhlí však přinese nové požadavky na síť. Bude pravděpodobně potřeba zčtyřnásobit množství úložišť jako baterií připojených k síti, aby se vyrovnala nepravidelnost dodávek z obnovitelných zdrojů a poskytla zálohu v případě selhání velkých elektráren. Provozovatel National Grid odhaduje, že bude potřeba úložiště o velikosti 1,3 GW, ekvivalent jaderné elektrárny Sizewell, k bezpečnému provozu elektrické sítě s nulovými emisemi uhlíku. Zároveň bude také poptávka po centralizovaných systémech propojující termostaty s továrnami napříč zemí a dalších technologiích k udržení stability elektrické sítě a napětí a kmitočtu.

Vláda také plánuje zakázat od roku 2025 využívání fosilních zdrojů pro vytápění nových obytných domů (tj. včetně kotlů na zemní plyn!), což skýtá příležitosti pro dodavatele alternativních řešení.

Britský trh je také otevřen inovativním a experimentálním technologiím výroby energie z odpadu (např. technologie typu ORC na nízkotepeelnou transformaci odpadu na palivo).

Akcent bude kladen rovněž na úsporná energetická/tepelná/ chladicí řešení jako například systémy pro úsporu tepla-monitorovací zařízení, kogenerační jednotky, tepelná čerpadla, výměníky tepla či úspornou chladicí techniku. Prioritou je také akumulace energie, která je vnímána jako podmínka pro udržitelný rozvoj obnovitelných zdrojů a v jejímž využívání je Británie v Evropě lídrem. Vláda proto prostřednictvím fondu „Výzva průmyslové strategie“ investovala 246 mil. GBP do výzkum u technologií nové generace baterií, které se mají stát jedním z pilířů průmyslové strategie. Příležitosti pro dodávky českých systémů i komponentů tedy představují např. jak specializované strojírenské dodávky, tak ucelená řešení, baterie, články, měniče, střídače a kabely; dále zejména komponenty pro energetickou dimenzi tzv. „smart energy“, včetně „smart homes“ a „smart cities“. Příležitost by také mohla být pro přečerpávací vodní elektrárny sloužící k vykrývání energetických špiček. V oblasti tradičních fosilních zdrojů energie dochází k oživení těžby uhlovdíků v Severním moři (v roce 2018 oznámeno 13 nových projektů, tedy více než za předchozí 3 roky dohromady, např. nový projekt Royal Dutch Shell v ložisku Penguin), ruku v ruce s růstem světových cen ropy (produkční náklady v Severním moři jsou přibližně 40 USD/barel). Region Severního moře je využíván k těžbě uhlovdíků již pět desetiletí a řada původních ložisek i těžebních zařízení se tak nachází na konci své životnosti. Na vrcholu těžby v 80. letech činily příjmy státní pokladny z uhlovdíků 30 mld. GBP ročně, dnes je to 1,2 mld. GBP. V příštích deseti letech bude muset být vyraženo dalších více než 300 ropných a plynových instalací včetně 100 plošin a uzavřeno více než 1 800 ropných vrtů. Britský Úřad pro ropu a zemní plyn (OGA) předpovídá, že do roku 2050 bude zapotřebí vynaložit 45-77 mld. GBP na vyražení offshore zařízení v Severním moři z provozu, z toho přibližně 24 mld. GBP z veřejných zdrojů. Již nyní ropné společnosti na vyřazování v severním moři vynakládají cca 1 mld. GBP ročně. Offshore a petrochemický průmysl severního Skotska skýtá příležitosti pro české firmy se zaměřením například na dodávky speciálních oceľových struktur, tlakových nádob a jiných nádrží, dodávky do těžařského a petrochemického průmyslu, nákladních výtahů, velkých výkovek, převodových systémů, částí turbín a elektrických motorů, armatur, lodního a podmořského vybavení. Kromě decommissioningu bude poptávka také po firmách s expertizou v technologiích těžby břidlicového plynu. Na podzim 2016 vláda povolila průzkum těžby plynu frakováním břidlic (v oblastech Lancashire a North Yorkshire). Podle geo logického průzkumu se v Británii nachází ložiska břidlicového plynu, která by mohla zásobovat zemi po dobu 25 let, dosavadní průzkumné vrty se však potýkají s geologickými problémy (způsobují otřesy půdy).

► ICT

Británie včele s Londýnem zůstává jedním z globálních center informačních a komunikačních technologií a předním centrem evropským. Tuto skutečnost potvrzuje např. rozhodnutí konat prestižní výroční konferenci TechCrunch Disrupt, zaměřenou na ICT a start-upy, vedle San Francisca, New Yorku a Pekingu právě v Londýně; dokladem je i rozhodnutí společnosti Apple (učiněné až po referendu o brexitu) umístit do Londýna sídlo jedné ze svých největších poboček mimo USA (od roku 2021 bude sídlit v adaptované Battersea Power Station). Také společnost Google po referendu oznámila, že rozšířením svého London Campus (o 3 tis. pracovních míst) vytvoří v UK své druhé největší vývojové středisko na světě, a společnost Facebook rovněž otevře své nové ústředí v Londýně. Pokračují také investice samotných britských společností do ICT, dle průzkumů 60 % z nich očekává, že v příštím roce bude do této oblasti investovat více, než letos (zejm. do systémů řízení zásob, upgradů IT infrastruktury a systémů řízení výroby). Britská vláda na podzim 2016 ohlásila fond ve výši 400 mil. GBP na podporu rozvoje technologických firem. Rok 2017 byl rekordním rokem pro investice do technologií ve Velké Británii, především v oblasti fintech. UK přitáhlo v roce 2017 nejvíce globálních tech investorů v Evropě s částkou 2,99 mld., což je téměř dvojnásobek oproti roku 2016. V souladu s průmyslovou strategií by se UK mělo stát lídrem v oblasti umělé inteligence a datové revoluce. Toto bylo v roce 2018 podpořeno konkrétními výsledky: UK předložilo nejvíce patentů v Evropě v oblasti AI hned po Německu a v oblasti odporných publikací bylo dokonce na prvním místě. V oblasti fintech se ovšem poslední dobou projevuje nejistota spojená s brexitem a řada bank se již nyní rozhodla přesunout své sídla či posílit své pobočky jinde, především v Dublinu, Lucemburku, Frankfurtu a Paříži. Hlavními aktivitami v sektoru jsou vývoj systémových softwarů, vývoj aplikací, vývoj databází, jejich testování a ladění, rozvíjejícím se trendem je např. cloud computing. Británie je také evropským centrem vývoje, výroby a využívání IT pro edukativní účely a virtuální reality. Rostoucí význam Big Data je další trend, který bude ovlivňovat vývoj softwaru v letech 2019–23, neméně důležitá bude oblast kybernetické bezpečnosti a internetu věcí. IT průmysl očekává zvýšenou poptávku od bankovního sektoru (fintech), který tvoří jeden z největších koncových trhů pro software na zakázku. Předpovídá se také zvýšená poptávka po videohrách. Mnoho příležitostí budou skýtat sociální sítě, jelikož Britové patří mezi největší uživatele internetu a sociálních sítí v Evropě. Na začátku roku 2017 se jednalo o 39 mil. aktivních uživatelů, což odpovídá 58 % britské populace. 7,3 % všech online nákupů ve světě probíhá v UK (podíl UK nejvyšší v Evropě) a trend každým rokem roste. Dalším polem jsou inovativní technologie ve výrobě a umění – například snímače na zachycení pohybu ve filmu. ICT sektor se úzce prolíná také se sektorem vesmírných technologií, především v oblastech šíření televizního a rozhlasového vysílání, telekomunikací a navigace. Rok 2019 podle některých názorů bude také rokem tzv. digitálního detoxu. Vznikají tak nové příležitosti pro české start-upy, které pomáhají uživatelům zredukovat čas strávený na digitálních přístrojích. Londýn tak bude i nadále sloužit jako nejbližší odrazový můstek pro české ICT firmy i inovativní start-upy k jejich globální expanzi. UK dlouhodobě rozvíjí podnikatelská centra v menších regionálních městech a zasazuje se o rozvoj v regionech.

► Nábytkářský průmysl

Importy nábytku do UK i export v posledních letech rostou. Profit sektoru vrostl oproti minulému roku o 10 %, výdaje spotřebitelů na nábytek a zařízení představují 16,2 mld. GBP ročně. Příležitosti skýtají zejména poptávky po dílčích komponentech i hotových produktech nábytkářského průmyslu, včetně např. kuchyňských linek, koupelen, dřeva a dřevěných desek, ale i venkovního nábytku, městského mobiliáře, chytrých řešení pro tzv. smart cities, zastřešení, atd. Poptávka se rekrutuje ze dvou zdrojů:

velkoobchody poptávají konkurenceschopné výrobce nábytku dle dokumentace; a britští interiérovní designéři poptávají výrobce luxusního designového nábytku a interiérového vybavení na zakázku. Rostoucí trend, kdy firmy umožňují zaměstnancům pracovat z domova, bude i v budoucnu zvyšovat poptávku po kancelářském vybavení do domácností. Roste také poptávka po produktech respektujících životní prostředí, výrobků z netradičních materiálů a po variabilním nábytku pro jednočlenné domácnosti.

► Obranný průmysl

Pokud jde o obranný průmysl, Británie zůstává i nadále pátým největším světovým vývozcem zbraní a obranných technologií. Až 22 % britského leteckého průmyslu tvoří vojenská letadla a vrtulníky, např. dodávky komponent pro program Joint Strike Fighter vedený USA. Na veletrhu Farnborough 2018 byl představen projekt Tempest, což je by měl být nový stíhací letoun šesté generace, který by měl být vyvinut i vyráběn ve Spojeném království. Na projektu by pracovalo konsorcium firem ve složení BAE Systems, Rolls – Royce, Leonardo a MBDA. Pokles vládních výdajů na obranu v uplynulých letech by mělo v roce 2019 a dalších letech vystřídat jejich postupné zvyšování a projevují se také zahraniční objednávky (např. v roce 2017 objednal Katar dodávku 24 stíhaček Typhoon od BAE, v roce 2018 se Austrálie a Kanada rozhodly pro multifunkční bitevní a protiponorkové fregaty typu 26, které dle svých návrhů postaví v těchto zemích BAE Systems). K nejvýznamnějším firmám dle tržního podílu patří BAE Systems, Rolls-Royce, GKN, Babcock, Cobham, Serco, Meggitt, Ultra Electronics, QinetiQ a Chemring. Příležitosti pro český export se nacházejí zejm. v subdodávkách komponent, včetně např. částí příslušenství, elektro, optiky, radarové techniky, ale i zbraní. Větší šance na navázání nové spolupráce s významnými britskými výrobci v obranném průmyslu jsou především v oblastech inovativních technologií, např. „360° situational awareness“, „Juture soldiers“, propojitelnosti, pokročilých materiálů, řídicích systémů a architektury software. Z tradičních oblastí lze očekávat příležitosti např. ve strojírenském sektoru a v oblasti hydrauliky v souvislosti s plánovanou výstavbou nových britských námořních bojových plavidel včetně další letadlové lodi a 4 nových jaderných ponorek. Vytvoření dodavatelských vztahů v britském obranném průmyslu vyžaduje trpělivost a dlouhodobé úsilí.

Britské zbrojní firmy jeví velký zájem o tendry chystané či vyhlašované Ministerstvem obrany ČR. Např. firma BAE se uchází o dodávku obrněných pásových vozidel, do tendru přihlásila model CV90, produkovaný švédskou pobočkou BAE Hägglunds. Britská divize MBDA se pak zajímá o oblast protiletecké obrany, v Británii sídlící zastoupení brazilského Embraeru pak o možný nákup nových dopravních letadel pro letectvo české armády (nabízí stroj KC-390). České firmy by tak měly mít větší šanci na zapojení do globálních dodavatelských řetězců těchto firem.

► Sklářský a keramický průmysl

Británie v čele s Londýnem patří ve vzrůstající míře ke světovým centrům architektonických, projekčních a designerských studií, která pro své zahraniční projekty často hledají zajímavá a inovativní řešení interiérů. Jedná se o vybavování projektů hotelů, kancelářských a rezidenčních budov a paláců po celém světě. Příležitosti jsou např. v oblastech skleněných doplňků, soch a osvětlení, keramických elementů, ale i nápojového skla. Domácí britští spotřebitelé také dávají stále více přednost skleněným obalům před plastovými, např. láhvím na mléko. Sektor se těší státní podpoře, např. v rámci projektu Northern Powerhouse vzniká na severu Anglie globální centrum excelence pro sklo a jeho výzkum a vývoji, inovace a školení. Sklářský průmysl ve Velké Británii produkuje přibližně 4 miliony tun skla ročně.

► Stavební průmysl

Ačkoliv v roce 2016 a 2017 britské stavebnictví bylo po 4 letech předchozího mírného růstu v recesi, především díky propadu v sektoru komerčních budov, zatímco výstavba bytového bydlení stoupá, pro dílčí dodávky stavebních materiálů, konstrukcí, i stavebních služeb z ČR zůstává v Británii otevřena řada příležitostí. Důvodem je nejen celková velikost britského stavebního trhu, ale zejména skutečnost, že dle analýz chybí v Británii obrovské množství bytů. Toto je obzvláště problémem Londýna, ale i severu Anglie, kde se v rámci programu „Northern Powerhouse“ britská vláda snaží zvýšit urbanizaci. Cílem britské vlády je vybudovat celkem milion nových bytů do roku 2020; pro podporu výstavby družstevního bydlení je rezervováno 4,7 mld. GBP a 3,2 mld. pro výstavbu bydlení v bývalých průmyslových zónách (brown fields). Ve fiskálním roce 2016–17 byla kvóta na 200 tis. nových bytů ročně dosažena poprvé od začátku projektu v roce 2015, zároveň tím došlo k největšímu nárůstu výstavby bytových jednotek za jeden fiskální rok od finanční krize v roce 2007. Nejnověji se britská vláda zavázala uvolnit 44 mld. GBP na výstavbu 300 000 domů ročně, což činí odvětví privátních domů poměrně odolné vůči brexit. Naopak v oblasti komerčních staveb se očekává výrazné zpomalení, byť sektor by dle předpokladů měl i nadále vykazovat růst, zejména díky velkým infrastrukturním projektům. Zejména v osmimilionové oblasti širšího Londýna pak stavební ruch, týkající se především komerčních a rezidenčních budov, neustává i bez státní podpory. V Británii rovněž narůstá poptávka po montovaných stavbách. Specifickou oblastí příležitostí ve stavebnictví je pak sektor dopravní infrastruktury, ve které je realizována či připravována řada projektů. Největší projekt, „High Speed II“, plánuje vybudování 335 milů dlouhého vysokorychlostního železničního propojení mezi Londýnem, Birminghamem, Manchesterem, Sheffieldem a Lee dsem. Projekt „High Speed II“ rovněž spadá pod projekt „Northern Powerhouse“, do něhož bylo ze státního rozpočtu na stavbu dopravní infrastruktury uvolněno 13 mld. GBP a projektu rozvoje střední Anglie „Midlands Engine“, kde bude k dispozici 5 mld. GBP. Celková celostátní cena projektu „High Speed II“ je plánována na 56 mld. GBP, realizován má být vládou založenou společností „High Speed Two (HS2) Ltd“, trat do Birminghamu má být zprovozněna do roku 2026 a celý koridor by měl být dokončen v letech 2032–33. Ve stádiu přípravy realizace jsou též projekty rozšíření letišť Heathrow a Stanstead, které v roce 2017 dosáhly rekordních počtů cestujících. Na obzoru je i rozšíření letiště Gatwick. V prosinci 2019 má být dokončen rozsáhlý projekt Crossrail – modernizace a dostavba železnice v oblasti Londýna. Vláda zároveň zahájila projekt „chytrých dálnic“ (aktuálně transformace dálnic M3 a MG). Možné příležitosti pro české firmy představují zejména dodávky komponent a konstrukcí pro dopravní stavby, komponent rezidenčního bydlení, ale např. i výstavba či přestavba elektráren. Carillion, druhá největší stavební firma v Británii a je den z největších dodavatelů služeb do britského veřejného sektoru v lednu 2018 přešel do povinné likvidace. Panují obavy, že pád Carillionu by mohl strhnout širší lavinu krachů a restrukturalizace ve stavebnictví, ale může to znamenat i nové příležitosti i pro menší firmy. Britské stavebnictví (6 % ekonomiky) i v 1. čtvrtletí 2019 stagnuje, a to díky poklesu poptávky po komerčních projektech a rostoucímu riziku no-deal brexitu. Zatímco výstavba bytů a státem podporovaných projektů roste již řadu měsíců, podporována mj. i vládním schématem půjček na podporu nákupu bytů „Help to buy“, nebo projektem Northern Powerhouse, stagnuje výstavba nových komerčních objektů a kanceláří, která se dokonce propadla o 19 % a je očekáván další propad sektoru okolo 4 % ročně. Neochota developerů pouštět se do nových komerčních projektů bývá dávana do souvislosti s nejistotou ohledně vývoje ekonomiky v kontextu brexitu a zvýšením dovozních cen. Ve stavebnictví se daří velkým infrastrukturním projektům, ať již probíhajícím, jako je železničního propojení v Londýně Crossrail a odpadního tunelu pod Temží v Londýně Thames Tideway, nebo připravovaným či schváleným – jako je vysokorychlostní železnice na sever HS2, jaderná elektrárna Hinkley Point. Vzniknout by měla také 3. runway na letišti Heathrow, kterou posvětil loni parlament.

► Strojírenský průmysl

Výrobní sektor britské ekonomiky v letech 2016–2017 výrazně rostl, tažen vysokou zahraniční poptávkou po britském zboží v důsledku kombinace globálního růstu a nízkého kurzu libry. V Británii to ve de ke zvýšení poptávky po strojírenském vybavení, včetně jeho dovozu z EU. V oblasti strojírenství a kovo zpracujícího průmyslu představují příležitosti pro český export ze jména poptávky po obráběcích komponentech, kovových a svařovaných konstrukcích, kontejnerech, jízdnicích kolech, výrobcích z hliníku, dále po komponentech pro těžbu ropy a dalších segmentech tzv. offshore průmyslu a energetiky včetně jaderné. Potenciál existuje i v sektoru výrobních technologií, např. vospělá obráběcí centra, automatizované linky a robotizované provozy.

► Zdravotnický a farmaceutický průmysl

Farmaceutický, zdravotnický a chemický průmysl představují po automobilovém průmyslu druhý nejvýznamnější exportní výrobní sektor britské ekonomiky. Sektor zažívá dynamický růst, tažený především inovacemi a je očekáván také růst spotřeby zdravotních prostředků a farmak v průměru o 1,8 % v letech 2018–23. Life sciences (farmaceutický průmysl a zdravotnické prostředky) je také v rámci nové průmyslové strategie označen za jeden z „národních šampionů“, nejperspektivnějších oborů, kterým bude věnována vládní podpora v oblasti výzkumu. Pokud jde o zdravotnický průmysl, do prostředí státního systému veřejné zdravotní péče (NHS) jsou stále častěji zapojovány soukromé kliniky a nemocnice, u kterých NHS poptává zdravotní služby. Nově se v sektoru prosazují také inovativní služby typu Babylon – virtuální návštěva lékaře prostřednictvím internetu, která těží z rychlé dostupnosti (včetně možnosti následného zaslání el. předpisu lékařem pacientovi do místní lékárny) na místo dlouhých čekacích dob objednání u standardních návštěv lékařů. Velkým tématem je rozvoj využívání umělé inteligence v diagnostických lékařských metodách, či robotiky při operacích. Příležitosti pro české firmy představují především subdodávky substancí a komponent pro chemický, farmaceutický a zdravotnický průmysl, včetně vybavení laboratorů, ale i dodávky kompletních zdravotnických prostředků a vybavení. Potenciální riziko pro rozsáhlý britský farmaceutický sektor představuje brexit, jelikož případná regulatorní divergence mezi britským a evropským vnitřním trhem by pro britské společnosti znamenala nutnost realizovat extrémně nákladné certifikace léků a zdravotních prostředků jak v Británii, tak v EU.

► Zemědělský a potravinářský průmysl

Potravinářský sektor (zemědělství, výroba a prodej potravin a nápojů) je největším výrobním sektorem v UK s obratem 97,3 mld. GBP. Země je nicméně závislá na importu (51 % všech potravin), jehož nevýznamnějšími artikly jsou ovoce a zelenina, maso a nápoje. V potravinářském sektoru zejména dovoz českého piva nadále skýtá značný potenciál pro stále více rozmanitou českou pivní scénu, zatímco velké české značky svůj potenciál průběžně naplňují, je zde stále značný prostor pro malé a střední české pivovary s exportním potenciálem (tj. ty které mají potřebnou exportní kapacitu, trvanlivost piva, přičemž však stále vaří pivo tradičním způsobem s vícemutovým vařením a dvoufázovým kvašením). Sem patří jak tradiční regionální pivovary, tak nově vzniklé tzv. craft provozy. V kurzu je kromě tradičního ležáku plzeňského stylu i ležák tmavý/polotmavý, dále i svrchně kvašená piva včetně například piva pšeničného, nebo piva typu belgický Saison. Roste také poptávka po vysoce kvalitních pivech, prémiových ležácích a výrobcích malých či „boutique“ producentů. Čím větší odlišnost od mainstreamu, tím lépe. V tomto ranku např. roste mezi mladými lidmi v Británii obliba piv míchaných s destiláty. Z dalších potravinářských oblastí je v UK potenciál pro navýšení tržního podílu moravských vín, destilátů a v sektoru sladu (pro výrobu destilátů). Spotřeba alkoholu za posledních pět let postupně klesala, velmi problematická je v tomto kontextu vysoká

spotřební daň na pivo, která je výrobními asociacemi plošně kritizována. Roste také poptávka po zdravých, veganských, bezlepkových (gluten free) a jiných „free from“ potravinách a výrobcích z ekologického zemědělství (organic), i po lowcarbon a eticky vyráběných potravinách. České firmy však musejí mít na paměti, že Británie vyžaduje moderní marketing a potenciální britští partneři očekávají aktivní přístup z české strany včetně spoluinvestic do společného úsilí dostat novou značku na trh.

| Perspektivní sektor | Konkrétní příležitosti |
|--------------------------------------|--|
| Automobilový průmysl | HS 8702 - Motorová vozidla pro dopravu deseti nebo více osob, včetně řidiče |
| Energetický průmysl | HS 2704 - Koks a polokoks z černého uhlí, hnědého uhlí nebo rašeliny, též aglomerovaný; retortové uhlí |
| Elektrotechnika | HS 8544 - Izolované dráty, kabely aj. izolované el. vodiče vláken |
| | HS 8507 - Elektrické akumulátory, včetně separátorů |
| Zdravotnický a farmaceutický průmysl | HS 6909 - Keramické zboží pro laboratorní, chemické aj. technické účely |
| | HS 0510 - Ambra šedá, kastoreum, cibet a pižmo; žluč, žlázy aj. |
| | HS 7010 - Demižony, lahve, sklenice, baňky aj. výrobky ze skla |
| | HS 9004 - Brýle (korekční, ochranné nebo jiné) a podobné výrobky |
| Chemický průmysl | HS 2808 - Kyselina dusičná, směs kyseliny sírové, dusičné |
| | HS 3903 - Polymery styrenu v primárních formách |
| | HS 4705 - Dřevná buničina získávaná kombinací mechanického a chemického rozvlákňovacího postupu |
| Strojírenský průmysl | HS 2607 - Olovnaté rudy a koncentráty |
| | HS 7301 - Štětovnice ze železa nebo oceli, též vrtané, ražené nebo vyrobené ze sestavených prvků |
| | HS 7310 - Cisterny, sudy, barely, plechovky, krabice ap. nádoby ze železa nebo oceli, o objemu <300l |
| | HS 7315 - Řetězy, řetízky, jejich části z železa, oceli |
| | HS 7610 - Hliníkové konstrukce, desky, tyče, profily, trubky ap. |
| | HS 8205 - Ruční nástroje a nářadí, jinde neuved.; pájecí lampy; svěráky ap. nářadí |
| | HS 9114 - Ost. části a součásti hodin nebo hodinek |
| | HS 9305 - Části, součásti a příslušenství výrobků čísel 9301 až 9304 |
| | HS 8609 - Kontejnery speciálně konstruované a vybavené pro přepravu jedním nebo více druhy dopravy |
| | HS 8712 - Jízdní kola a jiná kola (tříkolky), bez motoru |
| Nábytkářský průmysl | HS 4414 - Dřevěné rámy na obrazy, fotografie, zrcadla nebo podobné předměty |
| | HS 6502 - Šišáky formy kloboukové, splétané, nezformované |
| | HS 9504 - Videoherní konzole, automaty, výrobky lunaparkové, stolní, společenské hry ap. |
| | HS 9610 - Břidlicové tabulky a tabule k psaní nebo kreslení, též zarámované |

| Perspektivní sektor | Konkrétní příležitosti |
|--|---|
| Nábytkářský průmysl | HS 6301 – Přikrývky, koberečky, cestovní |
| | HS 4103 – Kůže surové, ost. |
| Sklářský a keramický průmysl | HS 7013 – Stolní, kuchyňské, toaletní, kancelářské skleněné výrobky, pro výzdobu aj. účely |
| | HS 7018 – Skleněné korálky, imitace perel, imitace drahokamů ap. zboží ze skla, jinde neuv. než bižuterie |
| Stavební průmysl | HS 9406 – Montované stavby |
| | HS 3925 – Stavební výrobky z plastů, jinde neuved. |
| | HS 4410 – Třískové desky ap. desky ze dřeva nebo z jiných dřevitých materiálů |
| | HS 4418 – Výrobky stavebního truhlářství a tesařství, ap. dřeva |
| | HS 6801 – Dlažební kostky, obrubníky a dlažební desky, z přírodního kamene (vyjma břidlice) |
| | HS 6810 – Výrobky z cementu, betonu nebo umělého kamene, též vyztužené |
| | HS 6904 – Keramické stavební cihly, podlahové bloky, nosné nebo výplňové tvarovky a podobné výrobky |
| | HS 6905 – Střešní tašky, komínové krycí desky, komínové vložky, stavební ozdoby a jiné stavební keramické výrobky |
| | HS 6907 – Keramické dlaždice a obkládačky, obkládačky pro krby nebo stěny; mozaikové ap. výrobky |
| | HS 7016 – Dlažební kostky, desky, cihly, dlaždice, obkládačky a ost. výrobky z lisovaného skla |
| HS 2618 – Granulovaná struska z výroby železa nebo oceli | |
| Zemědělský a potravinářský průmysl | HS 0208 – Maso a droby jedlé, čerstvé, chlazené nebo zmrazené |
| | HS 1008 – Pohanka, proso, lesknice kanárská, obilí, ost. |
| | HS 1106 – Mouka, krupice z luštěnin, manioku ap. |
| | HS 1207 – Ost. olejnatá semena a olejnaté plody, též drcené |
| | HS 3101 – Živočišná nebo rostlinná hnojiva, též smíchaná nebo chemicky upravená |
| | HS 8434 – Dojící stroje a mlékárenské stroje a zařízení |
| | HS 8438 – Stroje pro přípravu, výrobu potravin nebo nápojů |
| | HS 2203 – Pivo ze sladu |
| ICT | CPC 84 – Služby (Specifická IT/softwareová řešení, perspektivní oblasti kybernetické bezpečnosti) |
| Civilní letecký průmysl | HS 8411 – Proudové motory, turbovrtulové pohony a ost. plynové turbíny |
| | HS 8802 – Ost. letadla (například vrtulníky, letouny); kosmické lodě |
| Obranný průmysl | HS 7326 – Ost. výrobky ze železa, oceli |
| | HS 9002 – Čočky, hranoly, zrcadla aj. optické články z jakéhokoliv materiálu |