

**STUDIE VLIVU INVESTIC
DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
NA VEŘEJNÉ FINANCE, ZAMĚSTNANOST
A PRODUKČNÍ SCHOPNOST Z
POHLEDU MAKROEKONOMICKÉHO:**

**Kvalitativní a kvantitativní analýza
s akcentem na oblast Zlínského
a Olomouckého kraje**

Petr Zahradník
ekonomický konzultant a analytik,
člen Národní ekonomické rady vlády



**SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
NA MORAVĚ**

Autor studie: Petr Zahradník – ekonomický konzultant a analytik, člen Národní ekonomické rady vlády

Datum zpracování: únor 2011

Předmětná studie popisuje a analyzuje aktuální vývoj a očekávané trendy v oblasti stavební výroby, především v souvislosti s navrhovanými a schválenými opatřeními v oblasti redukce výdajů veřejných zakázek na dopravní infrastrukturu.

Proto detailněji sleduje jak aktuální vývoj stavebnictví jako celku i předpokládaný vývoj fiskální politiky, tak se pokouší identifikovat dopady, které tato opatření v oblasti stavebnictví, zaměstnanosti i vývoje reálné ekonomiky budou mít. Současně nabízí i menu návrhů, které by v souvislosti s nalézáním oboustranně výhodného kompromisu mohly být respektovány a aplikovány.

Ve své závěrečné části se zaměřuje na identifikaci těchto specifických dopadů v podmínkách Zlínského a Olomouckého kraje.

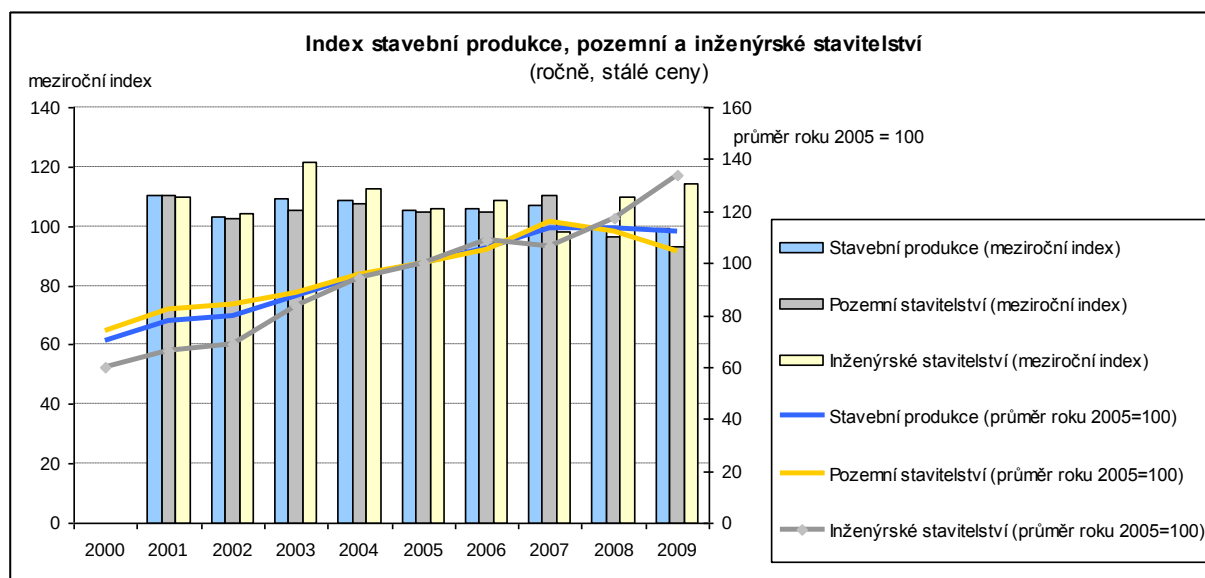
Obsah

1. Stav a východiska	2
1.1 Vývoj stavební výroby v období krize	2
1.2 Pozice stavebního sektoru v rámci ekonomiky České republiky	5
1.3 Indikátory důvěry	7
1.4 Relevantní pasáže Programového prohlášení vlády	9
2. Předpokládaný vývoj v krátké a delší budoucnosti.....	10
2.1 Makroekonomický rámec a veřejné finance	10
2.2 Státní fond dopravní infrastruktury.....	21
2.3 Předpokládaný vývoj stavební výroby a především výstavby dopravní infrastruktury v krátké a delší budoucnosti	24
3. Dopad na hospodářský vývoj České republiky i Zlínského a Olomouckého kraje	39
3.1 Budoucí rozvojové potřeby České republiky jako celku z pohledu realizace projektů dopravní infrastruktury: efekty přímé a indukované	39
3.2 Vyčíslení dopadů v podmínkách Zlínského a Olomouckého kraje	50
3.3 Případová studie: Rychlostní komunikace R49 a region obce s rozšířenou působností (ORP) Valašské Klobouky a Holešov	56
4. Závěry a shrnutí	57
Literatura:	63

1. Stav a východiska

1.1 Vývoj stavební výroby v období krize

Stavební výroba v prvním uceleném krizovém roce vykázala viditelně mírnější ochabnutí tempa svého růstu v porovnání s průmyslem, a to navíc především v oblasti pozemního stavitelství - tedy především bytové výstavby a kancelářských prostor. Jestliže pozemní stavitelství – tedy především bytová výstavba a infrastruktura občanské vybavenosti – začalo v roce 2009 poměrně významně klesat (-6,9% meziročně), zejména díky pokračující výstavbě dopravní infrastruktury (financované ve značné míře prostřednictvím fondů EU a tudíž nezávislých na průběhu hospodářského cyklu) vykázalo inženýrské stavitelství takřka neuvěřitelný nárůst činící meziročně 14,1%. Celkový pokles stavební výroby tak v roce 2009 dosáhl meziročně pouze na 0,9% (v porovnání s poklesem v průmyslu, jež dosáhl 13,4% meziročně).



Tabulka: Index stavební produkce, pozemní a inženýrské stavitelství
(ročně, stálé ceny)

Rok	Stavební produkce		Pozemní stavitelství		Inženýrské stavitelství	
	Meziroční index	Průměr roku 2005=100	Meziroční index	Průměr roku 2005=100	Meziroční index	Průměr roku 2005=100
2000		70,3		74,2		60,0
2001	110,4	77,6	110,5	82,0	110,0	66,0
2002	103,0	79,9	102,7	84,2	104,3	68,8
2003	109,3	87,4	105,5	88,7	121,6	83,7
2004	108,8	95,1	107,4	95,3	112,9	94,5
2005	105,2	100,0	104,9	100,0	105,8	100,0
2006	106,0	106,0	105,0	105,0	108,8	108,8
2007	107,1	113,5	110,7	116,2	97,9	106,5
2008	100,0	113,5	96,5	112,1	109,9	117,1
2009	99,1	112,4	93,1	104,4	114,1	133,6

Zdroj: Český statistický úřad

Zaměstnanost ve stavebnictví v roce 2009 se snížila pouze nepatrně (o 0,2% meziročně), přičemž průměrná mzda v sektoru byla téměř o 5.000,- Kč vyšší v porovnání s národním průměrem.

Jestliže tradičně bývá stavebnictví označováno za jakýsi indikátor průběhu hospodářského cyklu, tentokrát svoji pověst tak zcela nepotvrzuje – zejména pak z toho důvodu, že zdroje financování stavební výroby nebyly a nejsou z podstatné části na průběhu cyklu závislé. A s ohledem na to, že v rámci rozpočtové politiky i politiky rozdělování fondů EU je rozvoj dopravní infrastruktury jednou z mála neoddiskutovatelných priorit, ovlivnil tento fakt celkové výsledky stavebnictví i v krizovém průběhu roku 2009. Ani v roce 2008 tak stavebnictví nevykázalo nikterak marginální hodnoty, když jeho přírůstek meziročně dosáhl na 0,6%, při souběžné faktické stagnaci zaměstnanosti a významném nárůstu průměrné mzdy. I ve stavebnictví se dozvuk předchozího období prosperity projevil v roce 2007, kdy byl na straně jedné dosažen ještě velmi uspokojivý meziroční růst 6,7%, ale patrně již začalo být zjevné snižování počtu stavebních povolení i zahajování nových staveb – tedy indicií, které neomylně věští konec tak příznivého období.

Lze říci, že obraz, kdy vývoj českého stavebnictví nekoresponduje s vývojem hospodářského cyklu, nás čeká i pro údaje nejen za rok 2010, ale s velkou pravděpodobností i minimálně pro rok 2011. Tentokrát však v opačném gardu. Jestliže v roce 2009 byl pokles české ekonomiky významně hlubší, než pokles stavební výroby, pravděpodobný přírůstek HDP České republiky v roce 2010 byl provázen poměrně znatelným poklesem stavební výroby. Za rok 2010 však inženýrské stavitelství stále odvedlo významný objem svého výkonu – vzhledem k tomu, že v jeho rámci je ročně proinvestováno nějakých 150 mld. Kč (tedy řádově téměř 3% národního HDP), jedná se o pozitivní příspěvek již skutečně národohospodářského významu. Současně však naopak bytová výstavba minimálně za rok 2010 prodlouží svůj útlum, takže jisté světélko naděje v tomto sub-sektoru stavebnictví může vyvolat snad jen náznak oživení výstavby komerčních nemovitostí (především kancelářských prostor, snad i vybraných průmyslových zón). Onen útlum se projevuje v průběhu prvního pololetí roku 2010 v míře, přesahující vývoj roku 2009 a potvrzuje nedobrou kondici stavební výroby. V červnu 2010 poklesla stavební výroba meziročně o 4,7% a tento neblahý vývoj bude zřejmě ještě nějakou dobu pokračovat, když dále poklesl (-6,6% meziročně) za stejné období počet stavebních povolení. Meziročně se snížila nově zahájená výstavba bytů o více než 30% a počet dokončených bytů byl v červnu 2010 meziročně nižší dokonce o více než 40%. V celém druhém čtvrtletí 2010 poklesla stavební výroba o 6,3% meziročně a příliš optimismu nevzbuzují ani předpoklady pro konečnou hodnotu tempa poklesu stavební výroby za celý rok 2010 i v horizontu přes rok 2010 s ohledem na navrhované škrtky v oblasti významných dopravních staveb počínaje rokem 2011 (viz další pasáže této Studie).

První polovina roku 2010 přinesla meziroční pokles stavební výroby dokonce v rozsahu 12,2%, přičemž pozemní stavitelství klesalo o 14,6% meziročně a inženýrské o 6,7%.

Dosud nejaktuálnější dílčí hodnoty vývoje stavební výroby jsou z měsíce listopadu 2010 a říkají, že tato poklesla meziročně o pouhou 0,1%. Interpretace těchto nejaktuálnějších dat ze závěru roku 2010 by mohla opticky svádět k tomu, že míra poklesu stavební výroby se

zredukovává. Toto tvrdit je ale asi předčasné. V listopadu tedy poklesla stavební výroba meziročně již jen o 0,1%; i úbytek stavebních povolení se zredukoval (-2,4% meziročně) – jejich hodnota pak meziročně poklesla o 13,7%. Počet bytů, jejichž výstavba byla zahájena, se meziročně snížil o 27,6%; naopak dokončených bytů bylo meziročně o 24,4% více – i tento vývoj v jednom ze segmentů stavební výroby hovoří o jejím momentálním značném rozkolísání, prakticky žádném přesvědčivém vývojovém trendu a z toho plynoucí nejistotě.

V rámci souhrnného listopadového výsledku se daleko příznivěji vyvíjela výroba v pozemním stavitelství (+2,8% meziročně); produkce inženýrského stavitelství dále poklesla o 5,2% meziročně. Vývoj produkce v pozemním stavitelství byl pozitivně ovlivněn časově krátkodobým faktorem, jenž v následujících měsících již působit nebude: realizací programu Zelená úsporám a dokončováním fotovoltaických elektráren ve velkém rozsahu.

Ani v listopadu 2010 nepoklesla zaměstnanost ve stavebnictví – naopak se meziročně zvýšila o mírných 0,7% (bez započtení agenturních pracovníků, jejichž počet byl zřejmě výrazněji redukován, a to nejen v závěru roku 2010, ale v celém jeho průběhu. Ani mzdový vývoj se „neuskromnil“ (podle vykázaných statistických dat právě naopak); v listopadu průměrná nominální mzda, činící 33.180,- Kč (čímž již o přibližně 8.000,- Kč převyšuje průměrnou mzdu v národním hospodářství), vzrostla meziročně o dalších 3,5%.

Počet vydaných stavebních povolení vykázal v listopadu snížení o 2,4% meziročně na 8.635. Na nové stavby jich bylo vydáno 4.993 (nárůst o 3,2% meziročně), v případě změn dokončených staveb jich bylo 3.642 (-9,1% meziročně). Orientační hodnota staveb povolených v listopadu 2010 dosáhla na 25,9 mld. Kč, což představuje meziroční pokles o 13,7%. V případě nové výstavby byla tato hodnota 18,1 mld. Kč (pokles o 15,6% meziročně); v případě změny dokončených staveb činila tato hodnota 7,8 mld. Kč (pokles o 8,9% meziročně).

Nepříliš pozitivní vývoj i výhled stavební výroby v České republice koresponduje i s vývojem v EU. V říjnu 2010 poklesla stavební výroba v EU o 1,9% meziročně, když pozemní stavitelství se snížilo meziročně o 1,3% a inženýrské dokonce o 4,9%.

Dosavadní statisticky zachycený vývoj roku 2010 tak představuje zásadní zvrat ve vývoji stavební výroby oproti roku 2009. Stavební firmy ztrácejí zásobu práce v důsledku odložení či zrušení realizace nových zakázek. Za problematický může být považován propad poptávky v inženýrském stavitelství – především pak s ohledem do budoucna – a zejména v souvislosti s aktivitami na výstavbu dopravní infrastruktury, kterému dominují veřejné zakázky (jež se ocitnou pod značným tlakem výdajových škrťů) a kde vstup soukromého kapitálu v podobě public private partnership (PPP) je stále v přípravné zárodečné podobě. Na základě vyhodnocení informací plynoucích z nedávno schváleného státního rozpočtu na rok 2011 i rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 i jeho výhledu na delší období **však situace roku 2010 je teprve výchozím bodem následné redukce poptávky na stavebním trhu v řádu desítek miliard korun.** Rok 2010 i období bezprostředně následující je současně dobou velmi utlumené poptávky soukromého sektoru (domácností i podnikatelské sféry) po výstupech pozemního stavitelství. Tato neblahá současnost i blízká budoucnost

mohou vykazat sekundární negativní dopad stavební výroby na zhoršení platební disciplíny v odvětví a na nárůst nedůvěry obezřetněji se chovajícího bankovního sektoru ve vztahu ke stavebnictví.

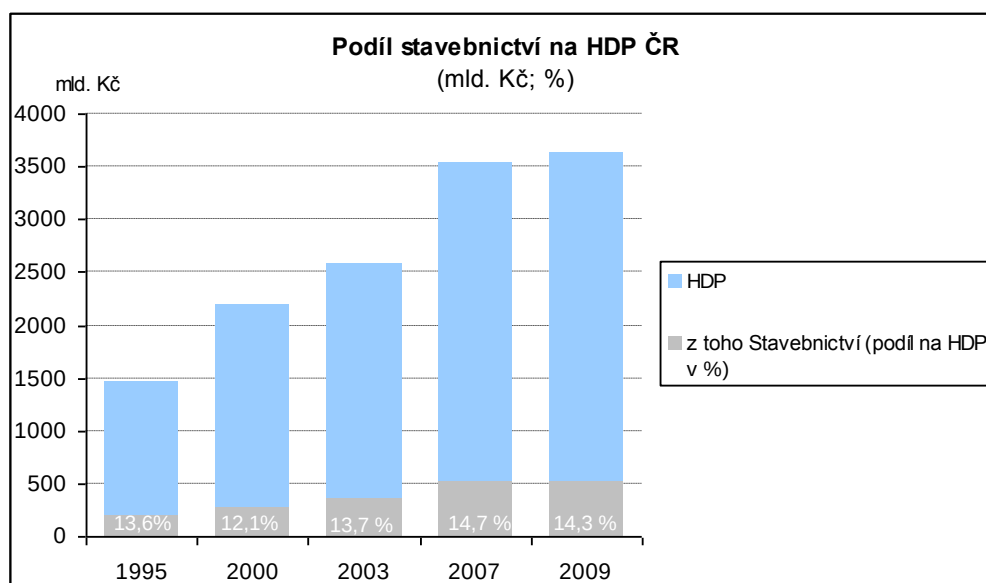
Již v roce 2009 začalo být patrné, že i přes velmi mělký pokles stavební výroby se ve stejném období prudce propadá objem veřejných zakázek (o téměř 7% v meziročním srovnání).

Pokles zadaných veřejných zakázek, jež se více než 50% podílejí na poptávce po stavební výrobě, pokračoval ve střemhlavém propadu v průběhu loňského 1. pololetí. Meziročně během této doby poklesla celková hodnota veřejných zakázek o 43,6%, z čehož v případě pozemního stavitelství pokles činil 20,9% a inženýrského až 51,7%. Objem zakázek veřejného charakteru na projekty dopravní infrastruktury v rámci inženýrského stavitelství klesl až o prohibitivních (z pohledu stavební výroby) 74,7%.

Tyto charakteristiky se rázně projevují v tom, že stavební společnosti ztrácejí zásobu práce. Na konci loňského prvního pololetí měly stavební podniky s více než 50 zaměstnanci celkem uzavřeny smlouvy na 10.600 zakázek. Tyto zakázky představovaly zásobu dosud neprovedených stavebních prací v celkové hodnotě 158,3 mld. Kč. Stavebnictví v České republice je silně zaměřeno na tuzemskou poptávku; z celkové sumy se 142,7 mld. Kč (90,1%) týká prací v tuzemsku, 15,6 mld. Kč pak prací v zahraničí. V porovnání se stejným obdobím roku 2009 poklesla na konci 1. pololetí 2010 hodnota uzavřených zakázek přibližně o 40 mld. Kč (objem srovnatelný s dosavadní měsíční produkcí stavebního sektoru). Na konci loňského prvního pololetí tak činil objem veřejných zakázek 101,5 mld. Kč, zakázek soukromých pak bylo za 41,2 mld. Kč.

1.2 Pozice stavebního sektoru v rámci ekonomiky České republiky

Podíl stavebnictví na HDP České republiky byl dlouhodobě vždy výrazně nad hodnotou 10%, jak ilustruje následující graf a tabulka:



Tabulka: Podíl stavebnictví na HDP České republiky
(mld. Kč; %)

	1995	2000	2003	2007	2009
HDP	1.466,5	2.189,2	2.577,1	3.535,5	3.625,9
Stavebnictví	199,4	265,0	353,9	521,5	520,9
podíl	13,6	12,1	13,7	14,7	14,3

Zdroj: Český statistický úřad

V prvním čtvrtletí roku 2010 se podíl stavebnictví na HDP České republiky zredukoval přibližně na 8,4% a přibližně 9,0% na celkové zaměstnanosti (s 450 tisíci pracovníky). V průběhu roku 2010 pak pravděpodobně tento podíl, daný extrémním poklesem výkonů stavebnictví na počátku roku 2010 (ovlivněný nejen krizovými, ale i klimatickými podmínkami), mírně zvýšil na přibližně 10%.

Stavebnictví, jeho vývoj a podpora, má velmi silný dopad a propojení s ostatními součástmi domácí ekonomiky. Především stavební investice v oblasti dopravní infrastruktury a průmyslových zón vykazují silný akcelerační efekt na budoucí vývoj ekonomiky. Veřejné zakázky i soukromé investice ve stavebnictví mají **velmi silný dopad na zaměstnanost**. Podle empirických studií vyvolá 1 mil. Kč investovaný do stavebnictví v průměru potřebu přibližně 3 pracovníků nejen přímo ve stavebnictví, ale i v návazných aktivitách v průmyslu, službách a dalších souvisejících činnostech.

Dalším důležitým aspektem je i fiskální návratnost stavebních investic. Investice v řádu 100 mil. Kč vykazuje přínos veřejným rozpočtům ve výši více než 55 mil. Kč. Nemluvě již o výrazně synergických efektech, jež existence spolehlivé a kapacitní dopravní infrastruktury vykazuje vůči rozvojovým možnostem dotčených teritorií. Je-li podíl veřejných zakázek oproti soukromým v nynějším období přibližně 2,5:1, lze říci, že z veřejných stavebních zakázek, především v oblasti dopravní infrastruktury, je jejich fiskální návratnost prakticky úplná, tzn., že při započtení vyvolaných synergických efektů se veřejné prostředky investované do dopravní infrastruktury prostřednictvím přímých (okamžitý daňový přínos) i nepřímých kanálů (zvýšení ekonomického potenciálu dotčeného teritoria, který se na zvýšeném daňovém výnosu projeví v delším časovém období) do systému veřejných financí vrátí.

Je na jedné straně pochopitelné, že stav veřejných financí (viz dále; pasáž 2.1) vyžaduje restriktivní úsporná řešení. Je současně pochopitelné, že omezený časový prostor při přípravě státního rozpočtu na rok 2011 si vynutil potřebu plošných škrťů bez možnosti detailnějšího posouzení jejich účinnosti. V delším rozpočtovém výhledu by však s ohledem na význam stavební výroby měly být respektovány následující zásady:

- díky přesvědčivé přímé i zprostředkované fiskální návratnosti těchto investic může stát (veřejný sektor) prostřednictvím veřejných stavebních zakázek přímo stimulovat

domácí ekonomiku (jejíž tuzemská poptávka je v době krizové či čerstvě post-krizové silně potlačena) bez vysokých nároků na dovozy (příznivý dopad na obchodní bilanci);

- snižování investic do stavebnictví vykazuje velmi neblahé dopady na zaměstnanost; na základě provedených propočtů a uskutečněných konzultací odhadujeme, že snížení objemu stavebních investic o 1 mld. Kč může v krajním případě způsobit redukci zaměstnanosti v počtu až 3.000 – 3.500 pracovníků. Předpokládaná redukce v počtu 30 mld. Kč tak může vést k redukci zaměstnanosti ve stavebnictví a navazujících oborech až o 90 až více než 100.000 pracovníků, z nichž jen malá část může být využitelná v jiných činnostech stavební výroby (jež nebudou zasaženy pokračujícím poklesem poptávky) – tento předpoklad je však součástí spíše kritického scénáře – v následujících pasážích jsou výpočty prováděné ve scénářích, když výše uvedený je považován za scénář mezní, krizový; za realističtější považujeme scénáře, předpokládající ztrátu 15.000 pracovních míst, případně scénář přibližně dvojnásobné ztráty počtu pracovních míst;
- stavebnictví vykazuje dlouhodobě příznivý efekt na naplňování potenciálu ekonomiky České republiky; rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury, napojení systému dálniční sítě, železnic i vodních cest na síť evropskou zásadním způsobem přispívá k naplnění požadavku na mobilitu v moderní ekonomice – i v České republice se v uplynulých především 10 letech příznivě projeví tyto investice do přílivu nejen zahraničních investorů a ke zvýšení investiční reputace České republiky, ale významným způsobem byl takto urychlen regionální rozvoj;
- řada investic ve stavebnictví přispívá realizaci energeticky úsporných a přínosných staveb, jejichž efekt se projeví ve snížení emisí a zlepšení životního prostředí (čímž se omezí potřeba zdrojů vynakládaných na ekologické projekty), ve výstavbě energetické infrastruktury s cílem její systematické obnovy i posílení národní soběstačnosti v oblasti energetických zdrojů, ve výstavbě zařízení k ochraně před živelnými katastrofami atd.; i tyto efekty je možné zařadit do širšího rámce spíše dlouhodobých fiskálních přínosů.

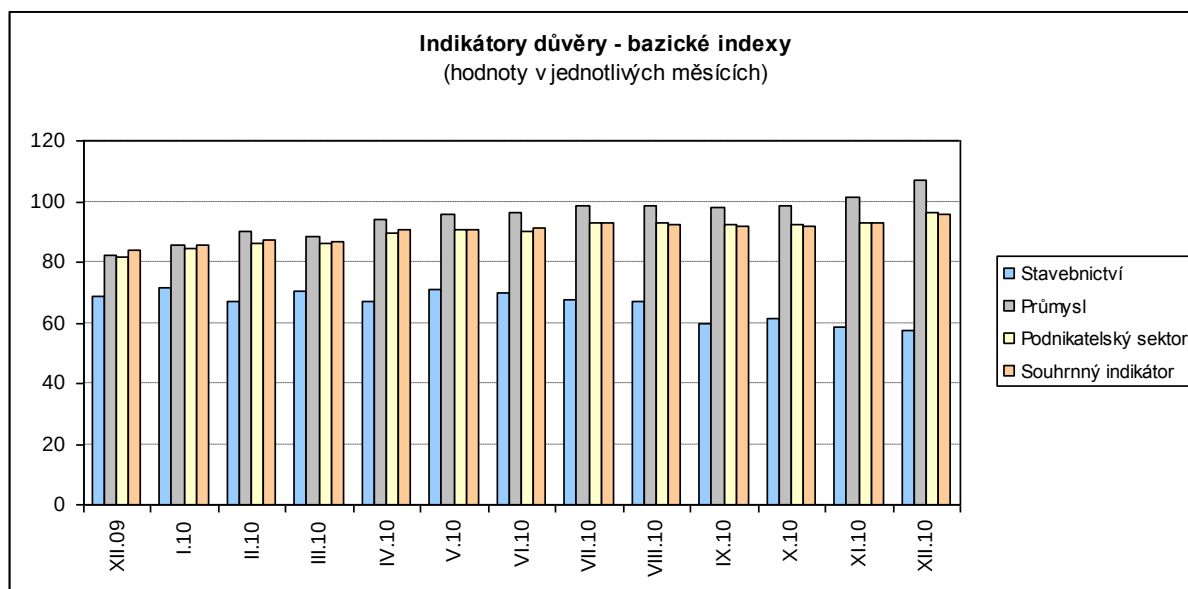
1.3 Indikátory důvěry

Přestože podle dosud nejaktuálnějšího průzkumu podnikatelské důvěry v prosinci 2010 se celková důvěra v tuzemskou ekonomiku prudce zvýšila, pro odvětví stavebnictví tento závěr neplatí. Souhrnný indikátor důvěry (ekonomického sentimentu) se v prosinci meziměsíčně zvýšil o 3,6 bodu, podnikatelská důvěra pak byla meziměsíčně vyšší o 3,9 bodu. Meziročně pak souhrnný indikátor důvěry v prosinci 2010 vzrostl o 13,5, podnikatelská důvěra byla dokonce o 17,5 bodu meziročně vyšší.

Tento souhrnný obraz ostře kontrastuje se stavem ve stavebnictví. Ve stavebních podnicích se hodnocení současné ekonomické situace v prosinci 2010 oproti předchozímu měsíci snížilo a dále se snížilo i nízké hodnocení celkové poptávky.

Pro následující tři měsíce předpokládají respondenti v porovnání s listopadem mírné zlepšení stavební činnosti při téměř stejné zaměstnanosti. Respondenti odhadují zajištění práce zakázkami na 7,9 měsíce. Očekávání vývoje ekonomické situace pro období příštích tří i šesti měsíců jsou mírně vyšší než v listopadu. Celkově se však důvěra ve stavebnictví v prosinci 2010 dále snížila o 1 bod a je o 11 bodů nižší než před rokem (v průmyslu +6, resp. +26,7 bodu).

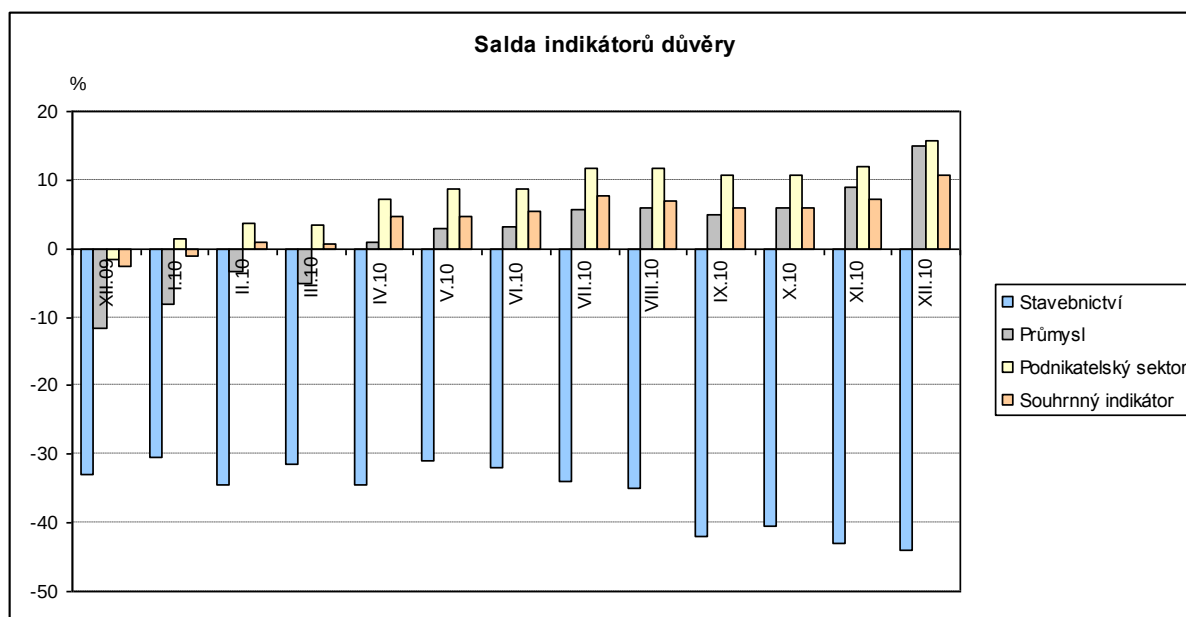
Stavebnictví tak v negativním slova smyslu „rozevírá nůžky“ ve vývoji indikátoru důvěry – jestliže jak v průmyslu, tak v rámci podnikatelského sektoru, tak konečně i celkového souhrnného indikátoru reflektujícího důvěryhodnost ve vývoj ekonomiky jako celku můžeme sledovat významně pozitivní vývoj sentimentu a v případě průmyslu již zjevný optimismus (jež v posledních dvou sledovaných měsících přesáhl výchozí vysoce postavené hodnoty roku 2005, stavebnictví se v současnosti nachází na úrovni 44% pod relativní výchozí hodnotou roku 2005).



Tabulka: Indikátory důvěry – bazické indexy (hodnoty v jednotlivých měsících)

2005 = 100	2009 12.	2010											
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Stavebnictví	68,9	71,4	67,3	70,4	67,3	70,9	69,9	67,8	66,8	59,6	61,2	58,6	57,6
Průmysl	82,2	85,6	90,0	88,4	94,0	95,9	96,2	98,4	98,7	97,8	98,7	101,5	107,1
Podnikatelský sektor	81,8	84,5	86,2	86,2	89,3	90,6	90,4	92,9	93,0	92,2	92,3	93,2	96,4
Souhrnný indikátor	84,1	85,5	87,3	87,0	90,5	90,6	91,1	93,2	92,5	91,7	91,6	92,7	95,8

Zdroj: Český statistický úřad



Tabulka: Salda indikátorů důvěry

%	2009	2010											
	12.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Stavebnictví	-33,0	-30,5	-34,5	-31,5	-34,5	-31,0	-32,0	-34,0	-35,0	-42,0	-40,5	-43,0	-44,0
Průmysl	-11,7	-8,0	-3,3	-5,0	1,0	3,0	3,3	5,7	6,0	5,0	6,0	9,0	15,0
Podnikatelský sektor	-1,7	1,4	3,6	3,5	7,3	8,8	8,6	11,6	11,7	10,8	10,8	11,9	15,8
Souhrnný indikátor	-2,7	-1,1	0,9	0,6	4,6	4,8	5,4	7,8	7,0	6,0	5,9	7,2	10,8

Zdroj: Český statistický úřad

1.4 Relevantní pasáže Programového prohlášení vlády

Ve svém Programovém prohlášení ze 4. 8. 2010 vymezuje vláda České republiky své úmysly a priority v oblasti dopravy a výstavby dopravní infrastruktury. Ty klíčové zahrnují:

- zachování výše investic do dopravní infrastruktury;
- vedle veřejných prostředků, významnější zapojení soukromých finančních zdrojů prostřednictvím rozvoje PPP projektů;
- zefektivnění činnosti SFDI a investorských organizací Ministerstva dopravy;
- omezení legislativních limitů pro urychlení výstavby dopravní infrastruktury (zpružnění procesu schvalování staveb);

- zajištění zlevnění staveb dopravní infrastruktury zejména prostřednictvím průhlednosti veřejných zakázek a výběrových řízení, úpravou pravidel a důslednou kontrolou procesu výstavby;
- rozvíjení aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšování informovanosti účastníků silničního provozu a zkvalitňování budované infrastruktury.

2. Předpokládaný vývoj v krátké a delší budoucnosti

2.1 Makroekonomický rámec a veřejné finance

2.1.1 Minulost a stav: struktura. Veřejné finance v České republice se však současně potýkají rovněž s dlouhodobě těžko udržitelnými strukturálními problémy. Tím největším je rigidní struktura příjmové i výdajové strany, jež se se zhoršujícím demografickým vývojem může bez zásadní reformy již pouze zhoršovat. Na konci třetího čtvrtletí 2010 tak již na „důchodovém účtu“ díky výpadkům příjmů i vyšší intenzitou předčasných důchodů existoval deficit blížící se 30 mld. Kč.

Tabulka: Percentuální struktura příjmové a výdajové strany státního rozpočtu

příjmová strana	výdajová strana
- 33,4% - příjmy pojistného na sociální zabezpečení	- 38,3% - sociální dávky (57% populace České republiky výlučně či částečně příjmově závislí na sociálních dávkách !)
- 13,9% - daň z přidané hodnoty	- 35,2% - ostatní běžné výdaje (hypotéční úrokové podpory, kursové ztráty při zprávě státního dluhu, realizace státních záruk, transfery mezinárodním organizacím, výdaje na aktivní politiku zaměstnanosti, armádu, zahraniční pomoc, mzdy zaměstnanců veřejného sektoru)
- 9,4% - spotřební daň	- 11,6% - neinvestiční transfery územním rozpočtům (primárně krajům a obcím)
- 8,9% - daň z příjmů fyzických osob	- 11,4% - „nemandatorní“ kapitálové výdaje (veřejné investice do dálnic, železnic a další typy investic tohoto druhu)
- 8,1% - daň z příjmů právnických osob	- 3,5% - dluhová služba (správa státního dluhu) – s tendencí prudkého růstu v následujícím období

- 24,6% - nedaňové a kapitálové příjmy; přijaté dotace (= dividendy ČEZ a fondy EU)	
- 1,7% - clo, poplatky, odvody v oblasti životního prostředí, majetkové daně a správní poplatky (kolky)	

Zdroj: Ministerstvo financí, vlastní výpočty

Výhled fiskální situace v České republice do roku 2020 je korektní rozdělit do tří fází. První fáze střednědobého výhledu do roku 2013 se může opřít o poměrně značnou a predikovatelnou míru detailu, jež nám může odhalit, v jakém fiskálním stavu vstoupí Česká republika do příštího programovacího období po roce 2013.

Druhá fáze do roku 2016 je nyní predikovatelná v hrubějších konturách. V tomto roce - podle vládního cíle – bychom měli dospět do fáze přibližné vyrovnanosti bilance veřejných rozpočtů.

Následující třetí období do roku 2020 by mělo být ve znamení udržení přibližné vyrovnanosti rozpočtu a pozvolného umořování dluhového břemene.

Pro všechny tyto fáze by však mělo platit, že přestože tomuto období bude patrně dominovat politika fiskální restrikce, mezi **klíčové priority vládní, regionální i obecní fiskální politiky by mělo být zahrnuto pravidlo, že prostředky věnované k naplnění obsahu Kohezní politiky EU díky svým synergickým a multiplikačním efektům, by neměly podléhat neuváženému krácení.**

2.1.2 Fiskální situace v České republice do roku 2013. V předkrizovém období především díky mimořádně silnému reálnému hospodářskému růstu se bilance veřejných rozpočtů začala opticky zlepšovat, až v roce 2007 jejich deficitní saldo dosáhlo z dnešního pohledu mimořádně příznivé hodnoty 0,7% HDP. Počínaje rokem 2009 však opět deficit prudce narostl.

Krátkodobé a přechodné zlepšení stavu veřejných financí bylo silně cyklicky podmíněné. Ukázalo se, že v nedávné době provedené parciální reformy nejsou nejen dostatečné pro zajištění udržitelnosti veřejných financí ani ve střednědobém horizontu, ale nejsou současně odolné vůči krizovým vlivům a dopadům.

Nadcházející období, jež by mělo být započato neprodleně a časově překonat horizont roku 2013, by mělo být obdobím fiskální konsolidace, či obnovení fiskální disciplíny, jež v sobě obsahuje nejen potřebu snížení míry deficitu, ale pozvolné snižování i míry dluhu a nenavyšování (v delším horizontu spíše snižování) míry přerozdělování (měřeného například podílem veřejných výdajů, či složené daňové kvóty na HDP).

Součástí procesu fiskální konsolidace by pak v delším časovém horizontu měla být i restrukturalizace především výdajové strany státního rozpočtu (jež by měla primárně snížit podíl výdajů předurčeného, mandatorního typu) a přizpůsobené výdajové struktury následně přiřadit i strukturu příjmů. O výši a míře deficitu v závislosti na vývoji reálné ekonomiky si lze alespoň ve střednědobém výhledu učinit poměrně reálný obraz, ostatní složky procesu fiskální konsolidace jsou však silně politicky podmíněné; v tomto pojednání snad lze učinit návrh menu opatření fiskální konsolidace, snad i s poukazem na obtížnost (či snadnost) jejich politické průchodnosti, reálnost jejich schválení by však příliš zaváněla spekulací.

Je však pravdou, že po dekadách celoevropské ignorace procesu fiskální konsolidace a urgentnosti potřeby ji opravdu provést, se zdá, že se karta obrací. V celé Evropě můžeme pozorovat snahu s navršenými veřejnými dluhy něco dělat. Není to pouhý projev občanské a společenské odpovědnosti; politici zejména v posledních několika měsících přesvědčivě a opakovaně zjistili, že soukromý sektor a finanční trhy začínají nadměrně zadlužené či fiskálně neudržitelné státy tvrdě penalizovat – v podobě narůstající rizikové premie, která způsobuje, že batoh státního dluhu se dále hluboce prodražuje a stává se břemenem a dalším mandatorním výdajem *sui generis* s fatálními důsledky pro vývoj veřejných financí i reálné ekonomiky.

Současně průběh roku 2010 potvrdil, že v České republice akcent vlády na ozdravení veřejných rozpočtů je krokem správným a přínosným, mající pozitivní ohlas v reakci finančních trhů – v podobě snížení průměrné úrokové sazby u nově emitovaných dluhopisů a pokladničních poukázek. Momentální náhled na rizikovost České republiky ohledně jejích fiskálních závazků je pozitivní.

Předložená analytická strategická prognóza a v ní obsažené úvahy se opírají o v současnosti nejaktuálnější zdroje:

- parametry ze schválených opatření ke konsolidaci veřejných rozpočtů;
- návrh státního rozpočtu pro rok 2011;
- vládou schválené výdajové rámce;
- makroekonomickou predikci Ministerstva financí z října 2010.

V dlouhodobějším horizontu je vzat v úvahu i aktuální návrh důchodové reformy, jež podobu veřejných financí a jejich disciplíny zásadním způsobem ovlivní.

Zejména s ohledem na potřebu široce pojatého partnerství, jež může vykazat střednědobě pozitivní dopad na deficit veřejných financí, je vzat v úvahu i efekt praktického rozšíření PPP projektů.

2.1.3 Makroekonomické parametry. Přestože oživení světové i evropské ekonomiky je stále provázeno řadou nejistot, zdá se, že v České republice je proces ekonomického ožívování, započatý ve 3. čtvrtletí roku 2009, již poměrně přesvědčivý. Z pohledu dopadu reálné ekonomiky tak veřejné finance v nadcházejícím období nebudou podléhat tak silnému tlaku,

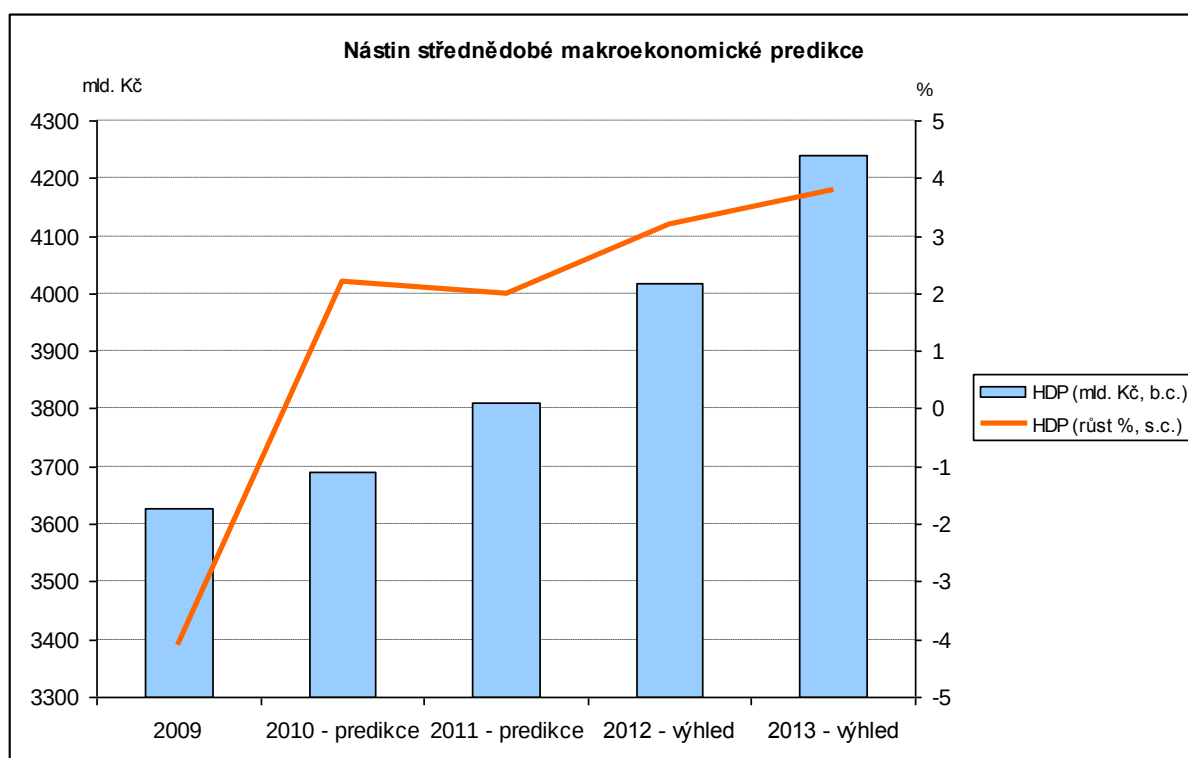
jako zejména v roce 2009. Pro rok 2010 je předpokládáno již poměrně viditelné oživení růstu HDP ve výši 2,2% meziročně s tím, že i strukturálně by mělo docházet k pozvolnému vyrovnávání příspěvků hlavních položek, které tomuto růstu přispívají (přestože role vývozu bude i nadále dominantní a výrazně převyší podíl spotřeby a především investic).

Naopak na rok 2011 lze i díky vysoké míře otevřenosti české ekonomiky a stále reálnějšímu předpokladu zpomalení tempa růstu některých zahraničních ekonomik, i díky dopadům fiskálních konsolidačních opatření, očekávat mírné snížení růstové dynamiky, jež by mohla být obnovena o rok později. Pro rok 2013 lze předpokládat dosažení tempa růstu HDP nad 3,5% meziročně. Toto tempo nicméně považujeme i pro další fázi námi sledovaného období jako vodítko s tím, že možná akcelerace na úrovni okolo 4% ročního růstu je představitelná; naopak se neztotožňujeme s představou, že v průběhu tohoto období bychom se mohli trvaleji vrátit k velmi dynamickým předkrizovým růstovým hodnotám nad 6%.

Fiskální situace bude dále ovlivněna přetrvávajícím napětím na trhu práce, jež je důsledkem stále redukované ekonomické aktivity (v porovnání se situací v těsně předkrizovém období).

Míra inflace nadále zůstane nízká, bude však vykazovat mírně rostoucí trend.

Porovnání s předchozí prognózou z loňského roku ukazuje, že výhled se v řadě ukazatelů pozvolna vylepšuje.



Tabulka: Nástin střednědobé makroekonomické predikce

	2009	2010 - predikce	2011 - predikce	2012 - výhled	2013 - výhled	Fiskální výhled z října 2009 pro léta 2010 - 2012		
HDP (mld. Kč, b.c.)	3.628	3.689	3.812	4.017	4.239	3.623	3.812	4.015
HDP (růst %, s.c.)	-4,1	2,2	2,0	3,2	3,8	0,3	2,8	3,3
Spotřeba domácností	-0,2	1,5	1,5	2,9	3,5	-1,3	2,3	2,5
Spotřeba vlády	4,2	0,2	-4,5	-0,8	-1,1	-1,0	-0,6	-0,2
Tvorba hrubého fixního kapitálu	-9,2	-3,0	1,3	3,6	5,6	-3,9	2,5	3,6
Příspěvek zahraničního obchodu růstu	-0,6	0,7	1,5	0,9	1,0	1,4	0,6	1,0
Deflátor HDP	2,6	-0,5	1,3	2,1	1,6	0,2	2,3	2,0
Míra inflace	1,0	1,5	2,2	2,3	2,0	1,4	1,8	2,0
Míra nezaměstnanosti (metodika Eurostat)	6,6	7,4	7,2	7,0	6,5	8,4	8,2	7,6
Růst mezd	-0,1	0,5	3,4	5,4	5,5	-1,1	4,5	5,3
Podíl běžného účtu na HDP	-1,0	-1,4	-1,1	-1,5	-2,0	0,4	0,9	0,9

Zdroj: Ministerstvo financí, Česká národní banka, vlastní kalkulace

2.1.4 Záměry fiskální politiky. Klíčovou a vlastně jedinou klíčovou prioritou fiskální politiky pro toto sledované období je fiskální konsolidace a zlepšení strukturálních parametrů veřejných financí. K cílům fiskální konsolidace se Česká republika zavázala v Konvergenčním programu z ledna 2010 – podle nich bychom se měli vrátit k plnění maastrichtského deficitního kritéria ve výši 3% HDP v roce 2013. V průběhu letošního roku s nástupem nové vlády došlo k mírnému zpřísnění této konsolidační strategie, podle něhož je fiskálním cílem dosažení deficitu vládního sektoru ve výši maximálně 2,9% HDP do onoho roku 2013. Současně ve svém vládním prohlášení zveřejnila vláda svůj závazek dosáhnout do roku 2016 vyrovnanosti veřejných rozpočtů, podmíněný naplněním předpokladu pokračujícího hospodářského růstu.

Přestože rok 2016 přesahuje obvyklý horizont fiskálních predikcí, je vládním cílem *ceteris paribus* připravovat střednědobý fiskální výhled právě do tohoto roku. Tento trend koresponduje s celoevropským procesem ex-ante zprůhlednění a prodloužení procesu plánování fiskální politiky, na nějž je nutno nastavit odpovídající výdajový rámec.

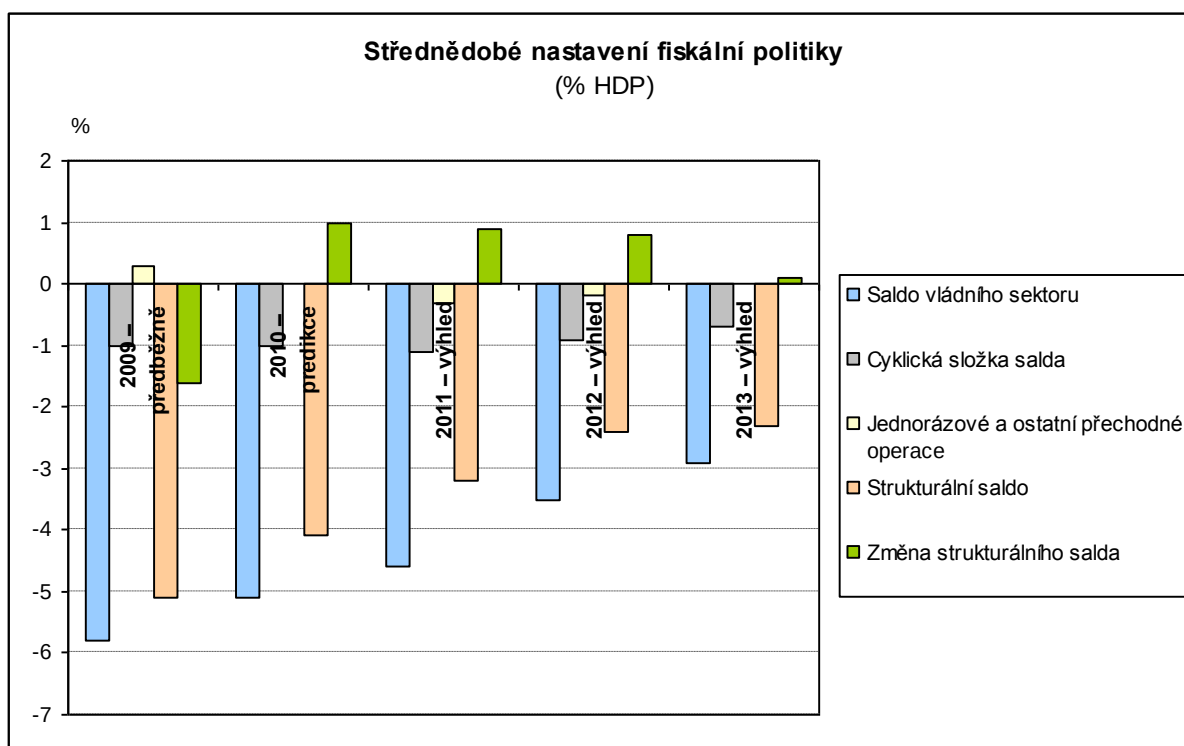
Fiskálním cílem vlády pro rok 2010 je udržet deficit vládního sektoru na úrovni do 5,3% HDP. Aktuální predikce nasvědčuje, že realita by mohla být mírně příznivější (přibližně o 0,2 procentního bodu).

V prosinci 2009 byla s Českou republikou (stejně jako s drtivou většinou dalších států EU) zahájena Procedura při nadměrném rozpočtovém schodku. Rada EU doporučila České republice důsledně implementovat schválený rozpočet na rok 2010 a přesvědčivým a

udržitelným způsobem snížit deficit vládního sektoru pod 3% HDP v roce 2013. K naplnění tohoto cíle přijala vláda návrh konsolidačních opatření (zaměřených na onen zpřísněný cíl v hodnotě 2,9% HDP) na období 2011 – 2013, návrh střednědobých výdajových rámců a předložila v tomto duchu konstruovaný návrh rozpočtu na rok 2011. Velký akcent je zde kladen na výdajovou stranu veřejných rozpočtů.

Fiskální cíle na období 2011 – 2013 jsou současně směřovány k dosažení střednědobého rozpočtového cíle, jež pro Českou republiku vyplývá v rámci plnění fiskálních pravidel EU. Tento střednědobý rozpočtový cíl odpovídá strukturálnímu deficitu rovnajícímu se 1,0% HDP; Česká republika je povinna dosáhnout jej přesvědčivým a udržitelným způsobem jak nejdříve to bude možné. S ohledem na podobu nastavení fiskální politiky a výdajových rámců však naplnění tohoto cíle překročí horizont roku 2013; pravděpodobnost jeho splnění při znalosti nynější hodnoty proměnných směřuje přibližně k roku 2016.

Konsolidační opatření by měla zajistit stabilizaci vývoje dluhu na HDP (jež neustále narůstá již téměř dvě dekády) přibližně v roce 2013; stabilizovaná hodnota by se neměla výrazněji odchylovat od 43% HDP.



Tabulka: Střednědobé nastavení fiskální politiky (% HDP)

	2009 - předběžně	2010 – predikce	2011 – výhled	2012 – Výhled	2013 – výhled
Saldo vládního sektoru	-5,8	-5,1	-4,6	-3,5	-2,9
Cyklická složka salda	-1,0	-1,0	-1,1	-0,9	-0,7
Jednorázové a ostatní přechodné operace	0,3	0,0	-0,3	-0,2	0,0
Strukturální saldo	-5,1	-4,1	-3,2	-2,4	-2,3
Změna strukturálního salda	-1,6	1,0	0,9	0,8	0,1

Zdroj: Ministerstvo financí

2.1.5 Vývoj veřejných financí v nejbližším období. Nejaktuálnější predikce vývoje veřejných rozpočtů ukazuje v roce 2010 na pravděpodobný schodek 210,3 mld. Kč (5,7% HDP). Meziročně tak sice dojde k výraznému poklesu deficitu veřejných rozpočtů, nicméně jeho výše jak v absolutním, tak relativním vyjádření zůstává stále neuvěřitelně vysoká. Přestože úroveň a vývoj příjmů se meziročně vylepšují, oproti schválenému rozpočtu zde existuje stále zásadní výpadek (téměř 50 mld. Kč), způsobený především nižším výběrem pojistného na sociální zabezpečení, daně z příjmů právnických osob a spotřebních daní.

V roce 2011 bude zahájen asi nejzásadnější krok procesu fiskální konsolidace, jehož výsledkem má být dosažení vyrovnanosti veřejných rozpočtů v horizontu roku 2016. Právě zahájení tohoto kroku fiskální konsolidace představovalo hlavní determinující faktor v tvorbě rozpočtu na rok 2011. Navržená úsporná opatření by se měla projevit ve výrazném meziročním poklesu schodku státního rozpočtu a ovlivní hospodaření dalších subjektů veřejných rozpočtů.

Meziročně je tak možné předpokládat snížení schodku veřejných rozpočtů až o téměř 70 mld. Kč; tato představa se opírá o předpoklad meziročního nárůstu příjmů o více než 5,5% a pouze velmi mírného nárůstu výdajů. Tento očekávaný vývoj je podmíněn skutečností pozvolného ožívání české ekonomiky, kdy ke krytí výdajů již nejsou k dispozici mimořádné příjmy jednorázového charakteru v míře, která byla obvyklá v minulých letech. Tento vývoj by byl neakceptovatelný z hlediska dlouhodobé udržitelnosti veřejných financí, a proto byla za účelem naplnění nově stanovených cílů učiněna řada opatření na příjmové a především výdajové straně.

Z pohledu vlivu na vývoj státního rozpočtu ke klíčovým bodům procesu konsolidace patří:

- změny parametrů sociálního zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti; bude zrušeno snížení sazby o 0,9 procentního bodu u pojistného na nemocenské pojištění hrazeného zaměstnavateli; povinný odvod za zaměstnance bude činit 31,5%;
- zachování stropu ročního vyměřovacího základu: maximální strop vyměřovacího základu pro pojistné přechodně zvýšený pro rok 2010 na měsíční šestinásobek průměrné mzdy bude platit i pro rok 2011;

- daň z příjmů právnických osob: dojde ke zrušení slevy na dani pro firmy zaměstnávající zdravotně postižené osoby;
- daň z příjmů fyzických osob: zavádí se 50% zdanění vyplácené podpory stavebního spoření srážkovou daní, zdanění důchodců s příjmem větším než trojnásobek průměrné mzdy, zdanění příspěvku na bydlení u vojáků, zdanění výsluhových příspěvků příslušníků ozbrojených sil a bezpečnostních sborů ve služebním poměru a zdanění náhrad ústavním činitelům a ruší se osvobození zdanění úroků z vkladů na stavebním spoření.

Na příjmové straně tak dochází k mírnému nárůstu daňové zátěže a dochází k pokračování změny struktury daňových příjmů veřejných rozpočtů.

Opatření na výdajové straně se týkají především těchto oblastí:

- plošné škrtky: snížení běžných výdajů na provoz ministerstev a ostatních úřadů a snížení investičních výdajů;
- snížení objemu prostředků na platy státních zaměstnanců o 10%, s výjimkou pracovníků ve školství (kde budou mzdy navýšeny o 3,5%);
- snížení nákladů spojených s obsluhou státního dluhu díky snížení úrokových sazeb;
- snížení výdajů na dopravní infrastrukturu, které by v konečném důsledku mělo vést k tvrdšímu vyjednávání s dodavateli stavebních prací;
- dorovnání přímých plateb: pro rok 2011 umožňuje Přístupová smlouva dorovnání přímých plateb z národních zdrojů až o 20% na úroveň 100% EU-15. S ohledem na nižší mzdové náklady v zemědělské prvovýrobě, nižší ceny za pronájem zemědělské půdy a výrazně omezené rozpočtové možnosti státu je navrhováno v roce 2011 dorovnání přímých plateb z národních zdrojů neposkytovat;
- státní sociální podpora: porodné bude náležet jen na první dítě a jeho výplata bude podmíněna tím, že celkový příjem rodiny nedosáhne 2,4-násobku životního minima. U rodičovského příspěvku je navrhována úprava podmínek pro jeho čerpání na období 4 let. Bude zrušen sociální příplatek, který je vyplácen v návaznosti na přídavek na dítě u příjmově nejslabších rodin (s méně než 2-násobkem životního minima). Je předpokládáno, že čistý úsporný efekt bude částečně kompenzován přesunem do systému dávek pomoci v hmotné nouzi, kde jsou testovány dávky na příjmy a částečně i majetkové poměry;
- příspěvek na péči pro postižené je navrhován upravit tak, že v prvním stupni závislosti na pomoci jiné osoby by mělo dojít ke snížení příspěvku z 2.000,- Kč na 800,- Kč měsíčně. Úspora z tohoto opatření je odhadována na více než 1,5 mld. Kč. Výše dalších příspěvků by měly zůstat zachovány.

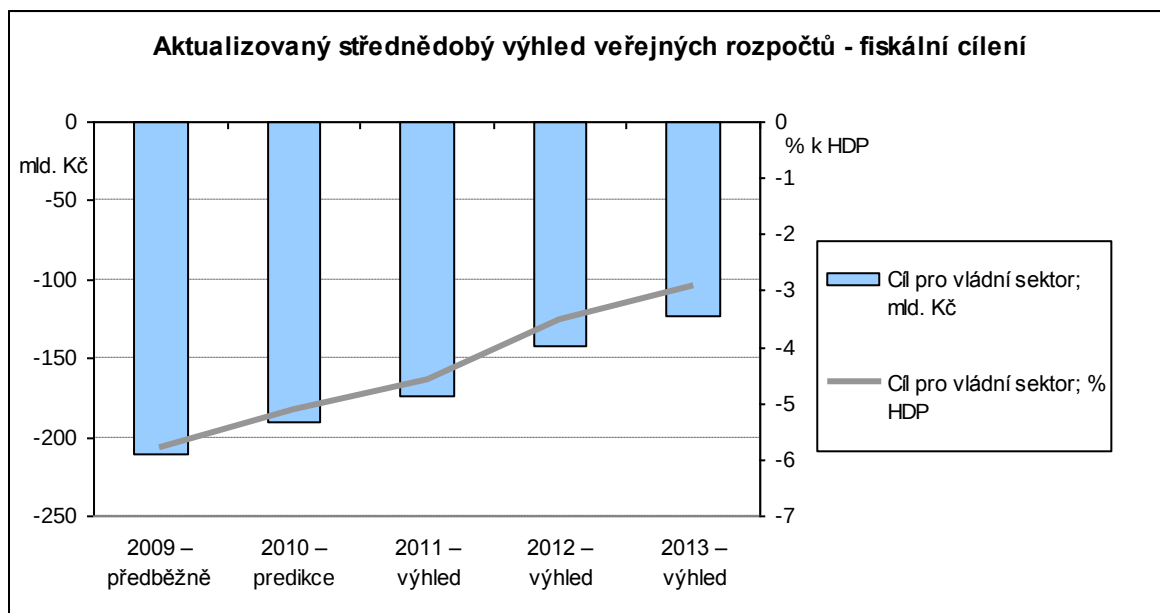
Souhrn těchto navržených opatření by měl vést v porovnání s očekávaným výsledkem roku 2010 ke snížení schodku státního rozpočtu o více než 31 mld. Kč. Mělo by dojít k poměrně

výraznému meziročnímu růstu příjmů (o více než 40 mld. Kč); meziroční růst výdajů by měl činit pouze přibližně 9 mld. Kč.

Díky meziročnímu zlepšení hospodaření velké většiny subjektů veřejných rozpočtů dojde k pozitivním vývojovým trendům ve výsledku hospodaření veřejných financí. Tím, že klesne saldo veřejných rozpočtů, zpomalí se dynamika nárůstu dluhu. Míra dluhu v roce 2011 by měla dosáhnout na necelých 41% HDP.

2.1.6 Střednědobý výhled a výdajové rámce. V souvislosti s tím, že v prosinci 2009 byla ze strany EU zahájena s Českou republikou Procedura při nadměrném rozpočtovém schodku, doporučila Rada EU prokazatelným a udržitelným způsobem snížit podíl deficitu vládního sektoru k HDP pod hranici 3% v roce 2013. Vláda poté připravila konsolidační strategii do roku 2013. Oproti údajům z Konvergenčního programu (leden 2010) došlo k mírnému zpřísnění fiskálních cílů. Stanovení cíle vyrovnaného hospodaření sektoru vládních institucí bylo načasováno na rok 2016 (za realistického předpokladu dosaženého hospodářského růstu v období 2013 – 2016). Vládní strategie tak cíluje snížení deficitu vládního sektoru na 4,6% HDP pro rok 2011, 3,5% HDP na rok 2012 a 2,9% HDP na rok 2013.

Nově navržené střednědobé výdajové rámce státního rozpočtu a státních fondů činí 1.281,6 mld. Kč v roce 2011, 1.142,3 mld. Kč v roce 2012 a 1.166,6 mld. Kč v roce 2013.



Tabulka: Aktualizovaný střednědobý výhled veřejných rozpočtů – fiskální cílení

	2009 - předběžně	2010 - predikce	2011 - výhled	2012 – výhled	2013 - výhled
Cíl pro vládní sektor; mld. Kč	-210,3	-189,8	-174,4	-141,5	-123,3
Cíl pro vládní sektor; % HDP	-5,8	-5,1	-4,6	-3,5	-2,9
Fiskální cílení; mld. Kč	-231,2	-177,4	-163,9	-141,5	-123,3
Fiskální cílení; % HDP	-6,4	-4,8	-4,3	-3,5	-2,9
Cíl pro státní rozpočet a státní fondy	-5,3	-4,0	-3,8	-3,0	-2,3
Státní rozpočet	-199,5	-145,9	-132,7	-108,1	-97,1
Státní fondy	6,0	-2,6	-11,2	-11,3	-0,8
Odhad příjmů státního rozpočtu a státních fondů	1.041,9	1.112,8	1.137,7	1.022,9	1.068,6
Státní rozpočet	914,3	987,0	1.040,3	970,6	1.016,4
Státní fondy	127,6	125,8	97,4	52,3	52,2
Nové výdajové rámce pro státní rozpočet	1.235,3	1.261,2	1.281,6	1.142,3	1.166,6
Státní rozpočet	1.113,7	1.132,9	1.173,0	1.078,7	1.113,5
Státní fondy	121,6	128,4	108,6	63,6	53,1

Zdroj: Ministerstvo financí

2.1.7 Střednědobý výhled vládního sektoru. Deficity vládního sektoru v letech 2011 – 2013 jsou předurčeny výdajovými rámci státního rozpočtu a státních fondů, jež pokrývají přibližně dvě třetiny celkových vládních výdajů.

V současné době je zahajována fáze fiskální konsolidace, zaměřená především na krácení výdajových rámců (oproti předchozí situaci pro rok 2010, kdy byla dominantně pozornost věnována příjmové straně).

Vláda již deklarovala i přes horizont roku 2013 přistoupit ke koncepčnějším strukturálním reformám, které v porovnání s plošnými paušálními škrtů lépe akcentují efektivnost vynaložených státních výdajů. Jejich započítání se předpokládá na koncepční bázi v roce 2011. Mezi dalšími zvažovanými opatřeními zásadnější povahy jsou například kroky směřující ke sjednocení sazby DPH či snížení sociálního pojištění.

Box: Konsolidační opatření pro rok 2011

Opatření – příjmová strana	Změna salda
- DPH – parametrické změny	0,2
- DPPO – zrušení 50% slevy na dani pro firmy zaměstnávající invalidy	0,2
- DPFO	6,6
- v tom 50% zdanění vyplácené podpory stavebního spoření	4,5
- Sociální pojištění	12,9
- v tom zachování stropu ročního vyměřovacího základu pro odvod pojistného, Pojistné na sociální zabezpečení a příspěvek na státní politiku zaměstnanosti	3,1
	9,8
Celkem	19,9
Opatření – výdajová strana	Změna salda
- Snížení platů ve státní správě	13,3
- Sociální výdaje	12,6
- Snížení nemandatorních běžných a kapitálových výdajů	13,3
- Výdaje kapitoly Všeobecná pokladní správa	11,1
- Výdaje ostatních rozpočtových kapitol	10,9
- Navýšení prostředků na výzkum, vývoj a inovace	-0,6
- Zvýšení platů pedagogických pracovníků	-2,1
Celkem	58,5

Zdroj: Ministerstvo financí České republiky

2.1.8 Fiskální situace v České republice do roku 2016. Ve výhledu do roku 2016, jehož míra predikovatelnosti je z dnešního pohledu již podstatně obtížnější, by mělo dojít ke dvěma zásadním, vzájemně podmíněným charakteristikám. Měl by se projevit již stabilní, krizí nekomplikovaný hospodářský rozvoj v řádech 3,5% - 4,0% meziročně, jež by měl přispět k procesu snižování salda v řádu alespoň 30 mld. Kč ročně. Na druhé straně zde však je i závazek do roku 2016 dosáhnout vyrovnanosti hospodaření vládního sektoru. Z tohoto pohledu by tedy 30 mld. každoroční pokles deficitu nepostačoval a byla by zapotřebí ještě přísnější strategie.

Za tohoto předpokladu můžeme hovořit o pokračování minimálně omezitelné, spíše však stále restriktivní a úsporné fiskální politiky. Pro tento účel je žádoucí prosadit politický cíl, aby v období zahajování nové finanční perspektivy a nového období pro Kohezní politiku, byla část veřejných zdrojů určených na spolufinancování prioritně rozpočtována k zajištění hladkého průběhu projektového cyklu.

Dané období tak bude teprve reálnou přípravou na více neutrální výkon fiskální politiky v ozdraveném a očištěném systému veřejných financí. Pro toto období by mělo být charakteristické snižování míry deficitu prakticky v rozsahu 1 procentního bodu ročně a

dodržování střednědobých výdajových rámců tak, aby míra fiskální redistribuce nepřekračovala 40% HDP.

2.1.9 Fiskální situace v České republice do roku 2020. Za předpokladu ozdravení systému veřejných financí teprve v tomto období přijde na řadu možnost mírného polevení fiskálních restrikcí. Za předpokladu, že v té době bude ekonomický výkon zajišťovat odpovídající a očekávatelné charakteristiky, cyklický příspěvek jak příjmové straně, tak nezatežování reformované výdajové strany, by mělo zajistit udržitelnost dosažené fiskální disciplíny, měřené vyrovnaným ukazatelem salda. Důležité bude v tomto období popasování se s dluhovým břemenem: tedy – budou případné rozpočtové přebytky vynakládány na úmor veřejného dluhu, nebo budou prováděny aktivity fiskální expanze (po uplynutí restriktivního období), jež by se mohly projevit i v podobě vysoké míry komplementarity v podobě podpory nástrojů Kohezní politiky.

Nicméně, aby obraz vývoje do roku 2020 nebyl tak optimistický, stojí za to zmínit rovněž některé parametry velmi dlouhodobé fiskální udržitelnosti (rok 2060). Ty jsou měřitelné indikátory S1 a S2. Indikátor permanentní fiskální konsolidace S1 vyjadřuje, o kolik % HDP je nutno trvale zvýšit daně nebo snížit výdaje, aby vládní dluh na konci sledovaného období činil 60% HDP. Indikátor S2 vyjadřuje míru nutného fiskálního úsilí k dosažení rovnosti diskontovaných příjmů a výdajů v nekonečném horizontu. V obou indikátorech hraje klíčový význam indikátor demografického vývoje. Pro Českou republiku je hodnota indikátoru S1 5,3% HDP (lepší než průměr EU), u indikátoru S2 pak 7,4% HDP, tedy téměř jeden procentní bod nad průměrem EU.

2.1.10 Kraje. Lze říci, že z pohledu střednědobého a dlouhodobého rozpočtového vývoje se chování krajů může opřít o velmi disciplinovaný základ nynějšího stavu, kdy situace veřejných rozpočtů na úrovni regionů České republiky je relativně velmi příkladná, zvláště pak v porovnání se situací, kterou pozorujeme napříč celou EU na úrovni národních států. Je na druhou stranu pravdou, že dopad krize významně ohrozí tuto fiskální disciplínu v současném a nejbližším období. Většina krajů po deseti letech své existence je schopna hospodařit v přibližné vyrovnanosti, a to i přes významný výpadek na příjmové straně, který za rok 2010 pro všechny kraje lze odhadovat v řádu přibližně 10 mld. Kč oproti stavu v předkrizovém období.

2.2 Státní fond dopravní infrastruktury

Základní finanční zdroj pro realizaci projektů dopravní infrastruktury představuje Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Objem jeho disponibilních prostředků oproti roku 2010 vykáže v souladu se schváleným rozpočtem na rok 2011 i výhledem na léta 2012 – 2013 významnou redukci. Souběžně s touto redukcí výdajů je SFDI žádán o prověření rozpočtu jednotlivých akcí a zapracování aktuálních hodnot celkových nákladů akcí a termínů

realizace. Současně bude SFDI v průběhu roku 2011, pokud získá prostředky nad rámec schváleného rozpočtu, tyto směřovat prioritně na posílení položek spojených s přípravou staveb. Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury z 16.9. 2009 by měl představovat onu zmíněnou prioritu pro přípravu a realizaci zde uvedených dálnic a rychlostních komunikací.

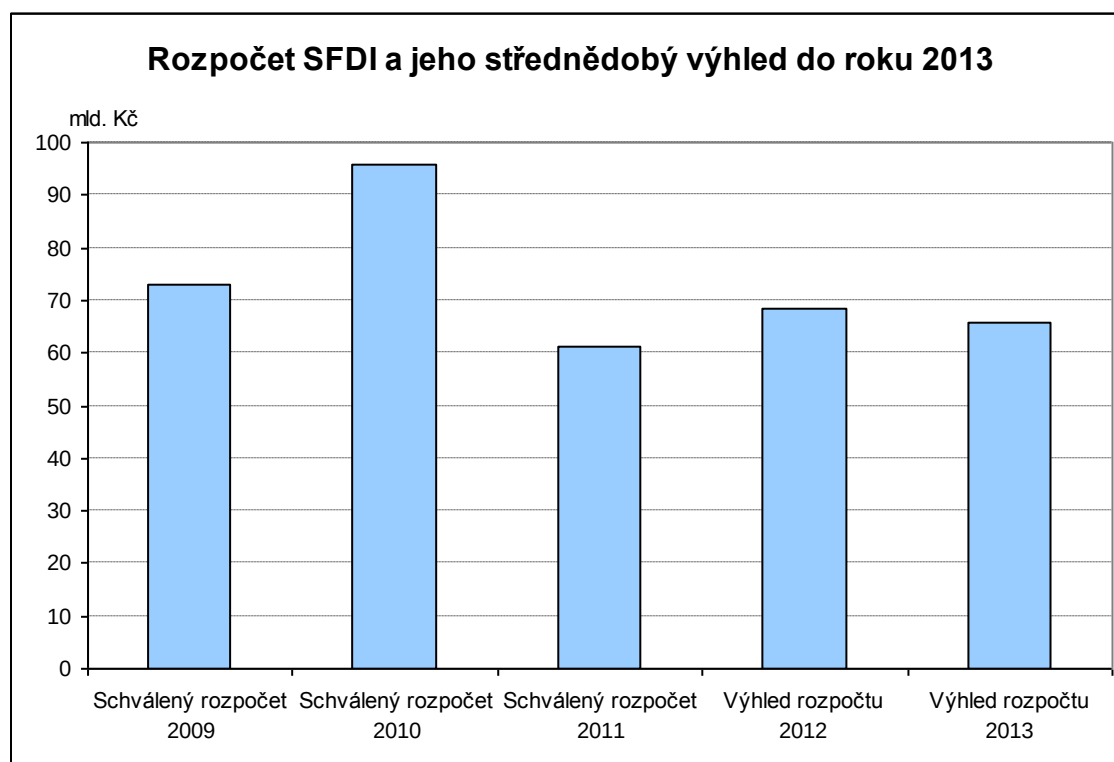
Rozpočet SFDI a jeho střednědobý výhled respektuje předpoklad finančních rámců pro rok 2011 a navrhuje finanční rámce pro období 2012 – 2013. Rozpočet současně reaguje na závazky státu, plynoucí z probíhajících programů výstavby dopravní infrastruktury, jež vycházely z původně plánovaných rozpočtových rámců. Z důvodů snížení výdajových rámců v posledním období oproti původně stanoveným hodnotám – pro období roku 2011 o 3,1 mld. Kč - a snižování objemu rozpočtu SFDI z důvodu redukce zdrojů z EU dojde k významnému krátkodobému propadu v plánu výstavby dopravní infrastruktury. Všechna podstatná faktografie je znázorněna v následující tabulce a grafu:

Tabulka: Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury a jeho střednědobý výhled do roku 2013 (mld. Kč)

	Schválený rozpočet 2009	Schválený rozpočet 2010	Schválený rozpočet 2011	Výhled rozpočtu 2012	Výhled rozpočtu 2013
Příjmy celkem	73,1	96,0	61,3	68,4	65,8
- daňové příjmy a příjmy z poplatků	17,0	16,2	16,1	16,1	16,2
- nedaňové a kapitálové příjmy	4,4	7,3	6,0	10,1	10,2
- přijaté dotace:	51,7	72,5	39,2	42,2	39,4
- převody výnosů z privatizovaného majetku a dividend ze společností se státní účástí	4,4	5,1	0,8	0	0
- ze státního rozpočtu na krytí deficitu	10,9	7,5	10,1	20,8	20,6
- ze státního rozpočtu na projekty EU	26,5	36,1	18,1	16,2	13,5
- ze státního rozpočtu na úvěr EIB	10,0	12,2	10,2	5,2	5,3
- emise státních dluhopisů	0	11,7	0	0	0
- úvěry, dluhopisy	0	0	0	0	0

Výdaje celkem	73,1	96,0	61,3	68,4	65,8
- výdaje z národních zdrojů	36,7	36,1	33,0	47,0	47,0
- výdaje z emisí státních dluhopisů	0	11,7	0	0	0
- výdaje na projekty EU – OP Doprava	26,4	35,9	18,0	16,1	13,5
- spolufinancování úvěru EIB	10,0	12,2	10,2	5,2	5,3
- výdaje na projekty EU – OP Lidské zdroje a zaměstnanost a Komunitární programy	0	0,2	0,1	0,1	2,2

Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury



Hlavním podkladem pro sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI jsou strategické záměry Ministerstva dopravy v oblasti investic do dopravní infrastruktury v letech 2011 – 2014+. Ministerstvo přehodnotilo původní plány výstavby dopravní infrastruktury a dospělo k následujícím závěrům:

- preference urychlení výstavby komunikací, které vymísťují dopravu z hustě obydlených aglomerací, především obchvatů;

- dávat přednost akcím, které posilují kapacitu současných komunikací a posilují bezpečnost na stávající síti, před finančně vysoce náročnými investicemi;
- byla posunuta realizace několika významných železničních staveb (4. tranzitní železniční koridor, Brno); od některých akcí bylo zcela upuštěno;
- je dáována přednost realizaci PPP projektů při rekonstrukci podstatné části dálnice D1 a výstavby klíčových úseků dálnice D3, rychlostní komunikace R35 a Pražského okruhu (R1).

V souladu s touto strategií dojde k přesunutí prostředků v rámci OP Doprava z prioritní osy zaměřené na rozvoj železniční sítě na osu určenou k výstavbě transevropské silniční sítě, za předpokladu potvrzení Evropskou komisí.

Zásadním parametrem vývoje finanční základny SFDI je redukce jeho rozpočtu přibližně o 35 mld. Kč v roce 2011 a následně jeho pouze velmi mírné navýšování v letech nadcházejících. Právě tento parametr představuje nejpodstatnější výchozí charakteristiku pro další průběh textu. Navíc je v rozporu s příslušným ustanovením Programového prohlášení vlády (viz pasáž 1.4). Za prvé v něm má být upozorněno, jaké důsledky může tato redukce způsobit v oblasti reálné ekonomiky, zaměstnanosti i veřejných financí samotných na národní i regionální úrovni. Druhým podstatným parametrem strategie rozvoje dopravní infrastruktury je po letech přešlapování konečně i v České republice zahájit a rozvinout praxi využívání PPP projektů.

2.3 Předpokládaný vývoj stavební výroby a především výstavby dopravní infrastruktury v krátké a delší budoucnosti

Pro stavební firmy znamenal rok 2010 v zásadě první krizový rok, kdy zásadním způsobem poklesly jejich výkony. S ohledem na silnou míru závislosti stavební výroby na veřejných zakázkách a s ohledem na přijetí restriktivních fiskálních opatření v oblasti veřejných zakázek, především ve výstavbě dopravní infrastruktury, není pravděpodobné, že vzestup odvětví stavební výroby se dostaví v roce 2011. Pokles zakázek v oblasti výstavby dopravní infrastruktury (kdy se nové stavby prakticky nezahajují, pouze ty stávající jsou dokončovány, i s ohledem na délku přípravných fází před započítáním prací) se tak promítne – za jinak stejných podmínek – ve vývoji tohoto segmentu stavebnictví, kdy léta 2012 a 2013 budou představovat spíše stagnaci již výrazně redukováného objemu aktivit a s oživením hospodářství, konsolidací veřejných financí i legislativní přípravou, umožňující využití alternativních finančních zdrojů soukromého původu, bude možné podle nyní vyhodnocených okolností hovořit o oživení v segmentu výstavby dopravní infrastruktury.

Potenciál v oblasti inženýrského stavitelství je tak ve střednědobém výhledu vytvářen ve významné míře díky realizaci vodohospodářských staveb, silně podporovaných z fondů EU, jež v průběhu stávajícího programovacího období je nutné vyčerpat do roku 2013, resp. 2015.

Bez ohledu na stávající destruktivní dopad hospodářské krize a fiskální konsolidace na výkony stavební výroby, stavebnictví v dlouhodobém výhledu zůstane podstatným sektorem ekonomiky České republiky. Dlouhodobý horizont a výhled by měl potvrdit opodstatněnost tohoto sektoru při předpokládané změně struktury na poptávkové straně po stavebních aktivitách. Energetický sektor s velkou pravděpodobností bude významným determinantem poptávky v podobě realizace staveb spojených s novými energetickými zdroji (jaderné elektrárny, lokální alternativní zdroje, zásobníky plynu, plynovody). Rovněž stavební aktivity spojené se změnami klimatu zásadně předurčí charakter poptávky po stavebních pracích (energeticky efektivní stavby, ochrana přírodního dědictví). O své si stále ještě řekne i posilování faktoru mobility (nejen dostavba základní silniční infrastruktury v případě rozvíjejících se zemí, ale i výstavba sítě vysokorychlostních železnic v případě především zemí vyspělých).

Perspektiva stavebnictví spočívá rovněž v možnostech využívání nových progresivních materiálů a stavebních prvků, jejichž použitelnost je dána a podmíněna technologickým rozvojem. Potřeba úspory nákladů se projeví v zeštíhlování stavebnictví, v koncentraci a segmentaci jeho aktivit, ve významném využívání informačních technologií i v respektování principů nízkoenergetického stavění.

Tyto nové naznačené trendy vykáží vyšší nároky i na lidské zdroje v celé vertikální i horizontální struktuře stavební výroby. Potřeba permanentního celoživotního vzdělávání ovlivní podobu všech stavebních profesí.

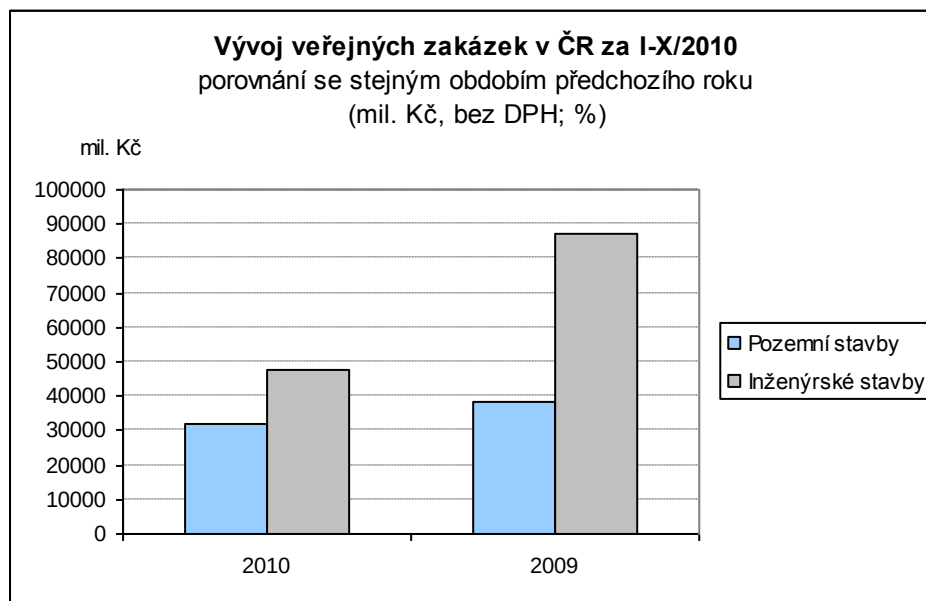
Stávající situace jisté netransparentnosti na trhu, daná jak silnou rolí dominantních hráčů s výrazným vlivem, přesahujícím rámec odvětví, na straně jedné, a nepřehledným množstvím firem malé a nejmenší velikosti, jež zákazníkovi neumožňuje adekvátní orientaci v nabídce na straně druhé, dozná s velkou pravděpodobností svého zprůhlednění a vyčištění.

Navíc, vliv ekonomické otevřenosti a globalizace se silněji projeví i v dosud značně uzavřeném sektoru stavebnictví v České republice, kde na jedné straně tuzemské kapacity jsou téměř výlučně orientovány na tuzemskou poptávku; na straně druhé, kde tato poptávka je rovněž téměř výlučně zaměřena na domácí poskytovatele a těmito zajišťována. Průlom ve stávající podobě otevřenosti, resp. spíše uzavřenosti sektoru stavebnictví lze po vzoru ostatních odvětví v zesílené míře očekávat též.

2.3.1 Krátkodobý výhled. Krátkodobý výhled je především silně ovlivněn výraznou redukcí poptávky ze strany veřejného sektoru v roce 2011. Tomuto tématu je věnována předchozí speciální pasáž (2.2) vývoje Státního fondu dopravní infrastruktury na nadcházející nejbližší období.

Momentální období pro stavební výrobu je charakterizováno následujícími trendy:

- Již v současné době se začíná projevovat **výrazný propad veřejných zakázek** v sektoru stavebnictví, který by se měl v roce 2011 dále prohloubit; deskripci tohoto předpokládaného vývoje lépe ilustruje následující graf a tabulka:



Tabulka: Vývoj veřejných zakázek v České republice v období leden – říjen 2010; porovnání se stejným obdobím předchozího roku (mil. Kč, bez DPH; %)

<i>Stav zakázky</i>			
Typ stavební aktivity	2010	2009	Index
Pozemní stavby	32.041	38.390	80,9
Inženýrské stavby	47.663	87.176	53,6
- v tom: Dopravní infrastruktura	16.981	57.925	29,3
Celkem	79.704	125.566	63,5
<i>Zadavatelé zakázek</i>			
Sektor zadavatele	2010	2009	Index
Vládní sektor	23.148	62.466	37,1
Municipální sektor	47.133	57.635	81,8
Ostatní sektor	9.423	5.465	172,4
Celkem	79.704	125.566	63,5

Zdroj: Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice

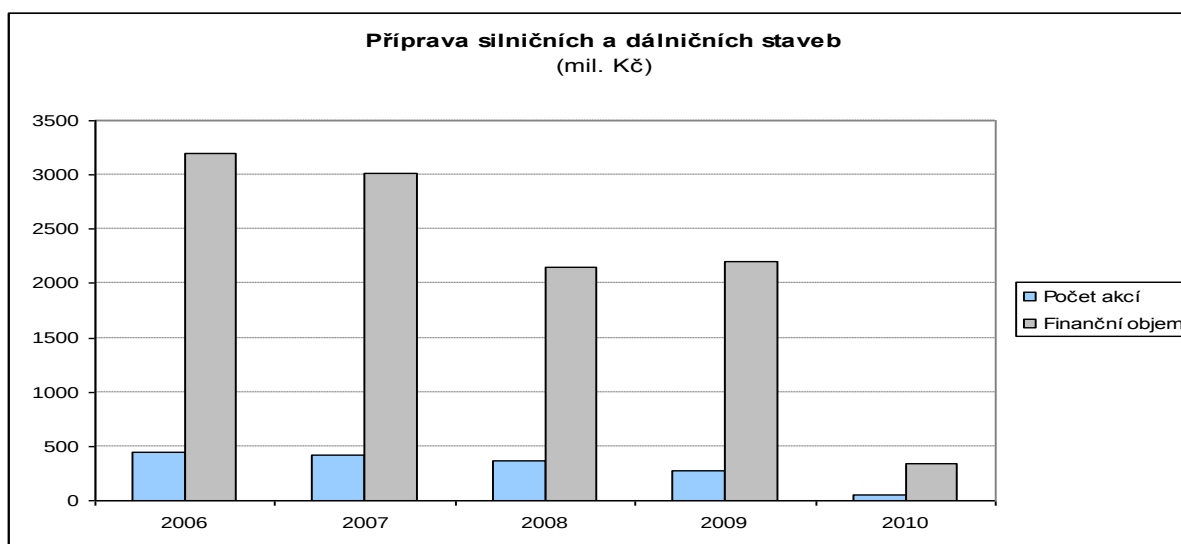
- V souladu s vývojem indikátorů důvěry ve vývoj stavební výroby je v celém spektru stavebních firem očekáváno **nevyužití jejich produkčních kapacit, nenaplňnost**

výrobního programu a pokles výkonů; ze 120 respondentů mezi malými, středními a velkými firmami v pozemním i inženýrském stavitelství:

- 58% předpokládá nenaplněnost výrobního programu; 46% z celkového počtu dokonce vyšší než 5%;
- 20% firem očekává meziroční stagnaci;
- 22% firem předpokládá mírný nárůst výrobního programu.

Průzkum provedený v polovině listopadu 2010 předpokládá i tomu odpovídající vývoj – tj. redukci v případě zaměstnanosti (jež se doposud mezi stálými pracovníky neprojevila). Přestože dosud až 60% stavebních firem redukovalo své stavy zaměstnanosti, téměř výlučně se jednalo o agenturní pracovníky.

- **Redukce objemu veřejných zakázek** se začíná nejvíce projevovat v segmentu **přípravy silničních a dálničních staveb**, jak ilustruje následující graf a tabulka:



Tabulka: Příprava silničních a dálničních staveb (mil. Kč)

	Počet akcí	Finanční objem
2006	449	3.197
2007	423	3.021
2008	362	2.150
2009	276	2.206
2010	53	341

Zdroj: Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice

Tento útlum je patrný již od poloviny roku 2009, kdy dochází k výraznému snížení počtu nových zakázek na aktivity projektové a inženýrské přípravy; projekční firmy ve skutečnosti pouze završují dříve nasmlouvané zakázky; objem výdajů na přípravu staveb do roku 2013 se rapidně blíží k zanedbatelným hodnotám; očekávané využití kapacit projekčních firem v roce 2011 se pohybuje okolo 30%.

Box: Zpoždění přípravných projektových fází

Útlum přípravných fází pro realizaci dalších významných a potřebných projektů v oblasti dopravní infrastruktury předurčuje i míru zpoždění konečného dovršení těchto staveb, s negativním dopadem na rozvojové možnosti především dotčených regionů, jež mohou mít v některých případech i národohospodářský rozměr. Ukazuje se navíc, že právě délka přípravné fáze je z pohledu celkového časového horizontu nejpodstatnější, pohybující se v rozsahu 80% - 85% celkové doby realizace projektu. Některé z vybraných charakteristik znázorňuje následující tabulka:

Tabulka: Doba přípravy stavby, délka výběrového řízení, doba realizace (týdny)

	obvyklá	Maximální
Územní řízení – územní rozhodnutí (zapotřebí 41 vyjádření a stanovisek)	239	427
Stavební řízení – stavební povolení (zapotřebí 39 vyjádření, stanovisek a souhlasů)	129	208
Celkem příprava	368	635
Délka výběrového řízení	28	90
Doba realizace stavby	100	130
Celkem	496 (nebo-li 9,5 roku)	855 (nebo-li 16,5 roku)
Z toho doba realizace	19%	15%

Zdroj: Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice

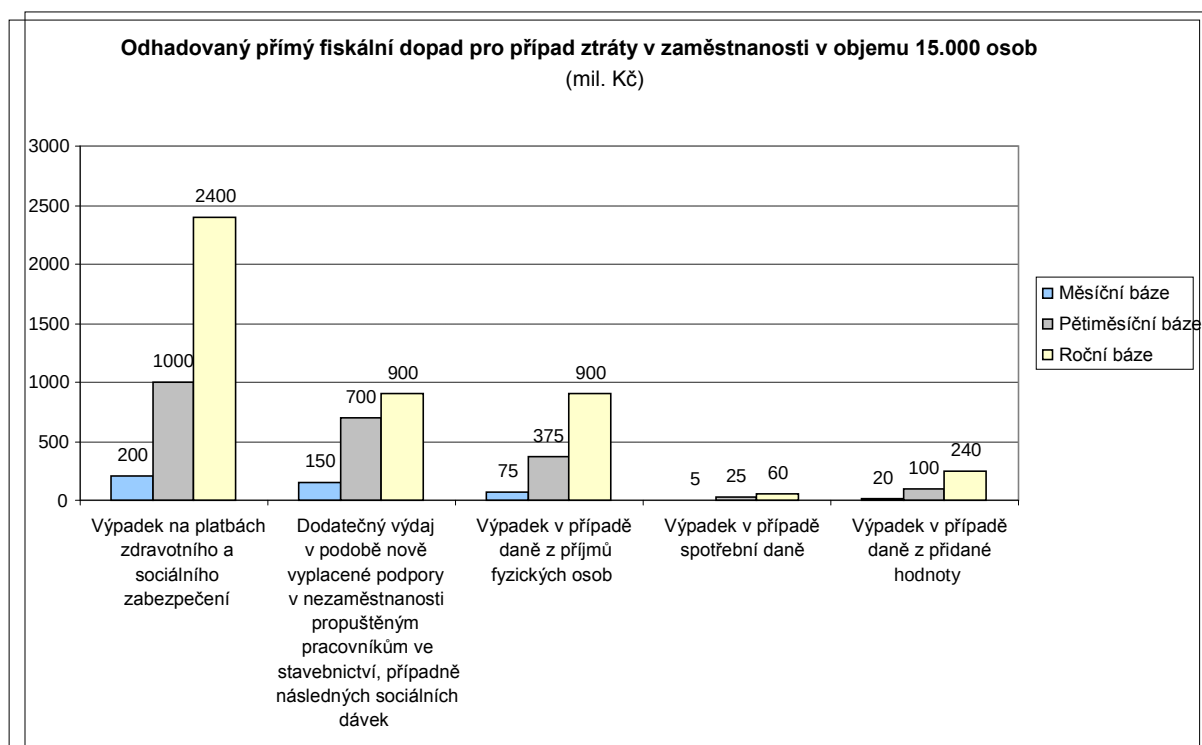
Zpoždění v realizaci přípravných aktivit má dalekosáhlé důsledky s horizontem v průběhu celé této právě započaté dekády, v řadě případů i s možností významného přesahu do dekády příští. Nejenže je tímto přístupem **ohrožena realizace stavebních aktivit zamýšlených na nejbližší období let 2011 – 2013** (nejistota má navíc svoji institucionálně-procedurální stránku – hrozí nenaplnění životnosti již vydaných územních rozhodnutí a stavebních povolení, takže existuje vysoké riziko znovuoobnovení celého schvalovacího procesu pro jejich získání, což vyvolává dodatečné a zbytné náklady); rovněž nejrůznější expertní stanoviska a vyjádření, stejně jako rozhodnutí kompetentních institucí, mají svoji časovou lhůtu, jež hrozí propadnutím; reakcí s velmi negativním důsledkem pro realizaci akcí by byla žádost o navrácení pozemků.

Toto zpoždění si může vyžádat významnou redukci v zaměstnanosti nejen v případě přímé zaměstnanosti pracovníků ve stavebnictví, ale i v souvisejících projekčních a expertních aktivitách.

2.3.2 Identifikace důsledků a dopadů

- Kapacita dopravních stavebních firem je v současnosti vybavena v oblasti silničních a dálničních staveb na objem výkonů okolo 100 mld. Kč, jež odpovídá reálné potřebě zvýšení a zkapacitnění mobility a dopravní obslužnosti v České republice; výkony pod tento vyčíslený objem představují nevyužití stavebních kapacit;
- Prohloubení nestability prostředí, v němž se stavební firmy pohybují (absence spolehlivé koncepce znemožňuje vytváření rozvojových firemních strategií);
- Uzavírání a ultumování provozů a výrobních základen;
- Uzavírání a utlumování doprovodných specializovaných provozoven, podstatných pro dlouhodobý rozvoj oboru stavebnictví;
- Přesun od modernějších technologických postupů k levnějším;
- Riziko výrazné redukce zaměstnanosti – v případě firem zaměřených na oblast silničních a dálničních staveb je reálné riziko redukce v roce 2011 mezi 25 a 40 tisíci pracovníky; další jednotky tisíc pracovních míst jsou ohroženy v případě nutných navazujících aktivit; je zřejmé, že z tohoto počtu by přibližně polovina těchto pracovníků našla pracovní příležitost buď v jiných oblastech stavebnictví, případně v jiných sektorech;
- Redukce výkonů stavebních činností a zaměstnanosti se projeví přímo i dlouhodobě nepřímě ve vztahu vůči veřejným financím; redukce kupní síly a spotřeby;
- za předpokladu „pouze“ ztráty 15.000 pracovních míst, kde by osoby byly odkázány na asistenci pracovních úřadů, by fiskální dopad dosáhl přibližně 200 mil. Kč měsíčně v podobě výpadku na platbách zdravotního a sociálního zabezpečení, což představuje

přibližně 1 mld. Kč po uplynutí pětíměsíčního období; plus dodatečný výdaj v podobě podpory v nezaměstnanosti v odhadované výši přibližně 150 mil. Kč, tedy přibližně 700 mil. Kč během pětíměsíčního období; vedle toho je nutné předpokládat výpadek v případě daně z příjmů fyzických osob přibližně ve výši 75 mil. Kč měsíčně; riziko ztráty zaměstnání se může následně projevit i v případě redukce kupní síly, projevující se v negativním dopadu na výši maloobchodního obrátu a poptávce po službách a tím i v celkovém výnosu daně z přidané hodnoty a spotřební daně; z reálných úvah však rozhodně nemůžeme vypustit ani radikálnější úvahu o dvojnásobné ztrátě pracovních míst – tedy 30.000 osob, jež pochopitelně vykáže dvojnásobný fiskální dopad. Tato radikálnější varianta je podmíněna tím, že uvolnění pracovníci stavební výroby nenaleznou alternativní práci v jiných oblastech stavební výroby či v jiných odvětvích.

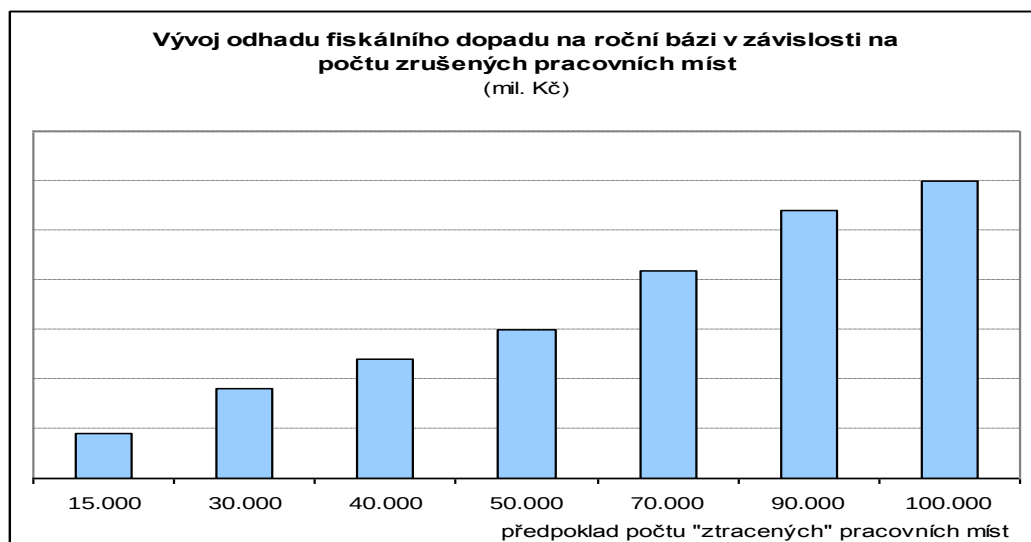


Tabulka: Odhadovaný přímý fiskální dopad pro případ ztráty v zaměstnanosti v objemu 15.000 osob (mil. Kč)

	Měsíční báze	Pětíměsíční báze	Roční báze
Výpadek na platbách zdravotního a sociálního zabezpečení	200	1.000	2.400
Dodatečný výdaj v podobě nově vyplacené podpory v nezaměstnanosti propuštěným pracovníkům ve stavebnictví, případně následných sociálních dávek	150	700	900
Výpadek v případě daně z příjmů fyzických osob	75	375	900
Výpadek v případě spotřební daně	5	25	60
Výpadek v případě daně z přidané hodnoty	20	100	240

Zdroj: vlastní výpočty

Celkový fiskální dopad v případě redukce zaměstnanosti za daných předpokladů tak lze odhadnout při ztrátě 15.000 pracovních na přibližně 4,5 mld. Kč ročně, za předpokladu úbytku 30.000 pracovních míst je pak odhadovaný fiskální dopad dvojnásobný – 9 mld. Kč ročně. Za předpokladu, že by ztráta pracovních míst byla zásadnější, úměrně tomu by odpovídal i dodatečný fiskální náklad, jak dokládá následující graf a tabulka.



Tabulka: Vývoj odhadu fiskálního dopadu na roční bázi v závislosti na počtu zrušených pracovních míst (mil. Kč)

Předpoklad počtu „ztracených“ pracovních míst	Výše fiskálního dopadu z tohoto titulu
15.000	4.500
30.000	9.000
40.000	12.000
50.000	15.000
70.000	21.000
90.000	27.000
100.000	30.000

Zdroj: vlastní výpočty

- Podvázání hospodářského rozvoje především na regionální úrovni; v segmentu stavebnictví dochází i ke generování významného podílu na celkovém výnosu daně z příjmů právnických osob; na roční bázi je tak odhadována redukce výnosu daně z příjmů právnických osob přibližně ve výši 1,5 mld. Kč; navíc v případě stavebnictví je řada smluvních vztahů uzavírána s podnikateli – fyzickými osobami – z tohoto titulu je objem výpadku daně z příjmů fyzických osob odhadován přibližně na 400 mil. Kč ročně; absence klíčových komunikací pak může zásadním způsobem podvázat hospodářský rozvoj celých regionů, především pak těch, kde intenzita sítě dálničních a rychlostních komunikací je řídká (Jihočeský kraj, Karlovarský kraj, Pardubický kraj,

Zlínský kraj). V těchto krajích lze odhadovat podíl absence těchto komunikací na celkovém odhadovaném rozvoji v prvním období na 0,5 až 1 procentní bod růstu HDP ročně; s postupně se prodlužující dobou neexistence těchto typů komunikací pak až na 2 až 3 procentní body ročně v závěru dekády. Jako příměr můžeme například uvést vysoká tempa růstu v Moravskoslezském kraji díky významnému přílivu investic, primárně motivovaných rozhodnutími zásadním způsobem tamtéž posílit páteří síť komunikací dálničního a rychlostního typu (D47, nyní D1; resp. R48);

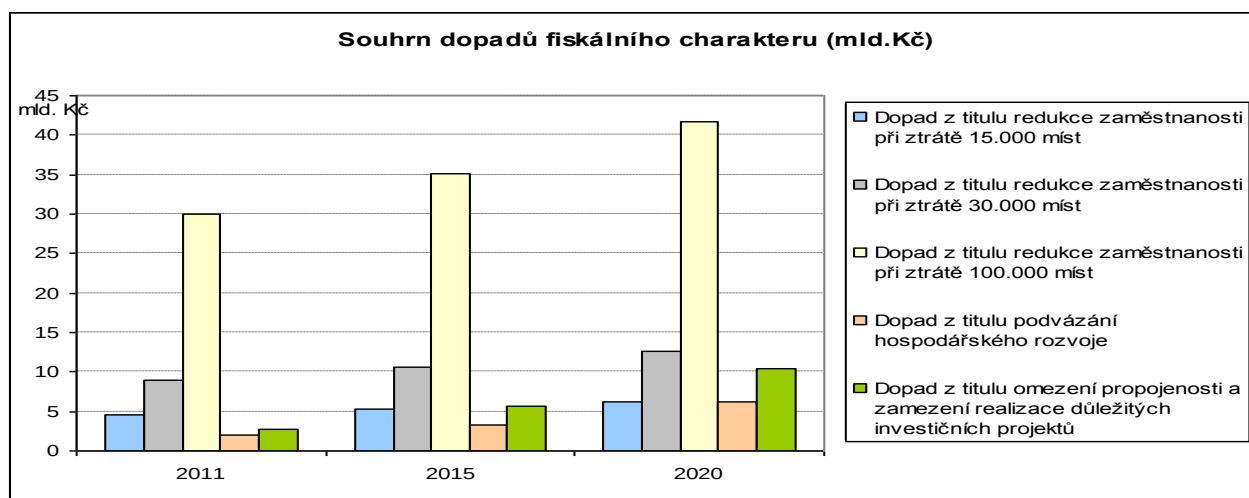
- Omezení propojenosti silniční a dálniční sítě v rámci České republiky i vůči zahraničí; v podmínkách mimořádně vysoké míry otevřenosti ekonomiky České republiky má smysl zabývat se i předpokládanými dopady existence odpovídající dálniční sítě a sítě rychlostních komunikací jak na rozhodnutí zahraničních a tuzemských investorů alokovat kapitál do vybraných regionů, tak současně i rozhodnutí investovat do exportně orientovaných provozů; v tomto případě by bylo spekulativní pokoušet se vypočítávat nějaký exaktní fiskální, reálně ekonomický dopad či dopad na zaměstnanost – v dlouhém časovém horizontu však můžeme hovořit o makroekonomicky významných údajích a charakteristikách;
- Dopad na bezpečnost silničního provozu a zdraví obyvatel;
- Dopad na životní prostředí;
- Navíc, radikální výdajové škrty bez opory v harmonogramu priorit mohou sice přinést okamžité úspory ve výdajích, v následujícím období však mohou vyvolat významné výdaje dodatečné – především v případě konzervace již rozestavěných staveb jsou tyto dodatečné výdaje nikoliv bezvýznamné a zahrnují náklady na konzervaci staveb (jež v případě velmi pokročilé rozestavěnosti mohou být srovnatelné s náklady na její dokončení), na uzavření nebo odstranění základů zařízení staveniště, odstavení betonárek a obaloven, odvoz materiálu a mechanizace, zajištění rozestavěné stavby z pohledu bezpečnosti a před vlivem krádeží a vandalismu, zajištění před působením klimatických vlivů, revitalizaci stavby po jejím opětovném zahájení apod.; k dodatečným výdajům pak patří rovněž očekávané zvýšené ceny především za pohonné hmoty a materiály; rovněž náklady projektových a dalších obslužných společností mají tendenci v čase růst.

Pokusíme-li se o vyčíslení celkového fiskálního dopadu, při nejpříznivější variantě ztráty 15.000 pracovníků převyšuje odhadovaný fiskální dopad – za jinak stejných podmínek – 9,2 mld. Kč v roce 2011; předpokládáme-li redukcí zaměstnanosti o 30.000 osob, fiskální dopad se zvyšuje na téměř 14 mld. Kč; za katastrofického předpokladu ztráty 100.000 pracovních míst by fiskální dopad dosáhl až téměř 35 mld. Kč.

Samozřejmě, že výše fiskálního dopadu se v čase zvyšuje, především tak, jak zůstává nenaplněn rozvojový potenciál příslušných regionů. Pro rok 2020 by za nezměněných předpokladů činil fiskální dopad za předpokladu „méně drastické varianty“ již více než 23

mld. Kč a v případě katastrofické varianty stotisícové redukce počtu pracovních míst by se dopad blížil až k 60 mld. Kč.

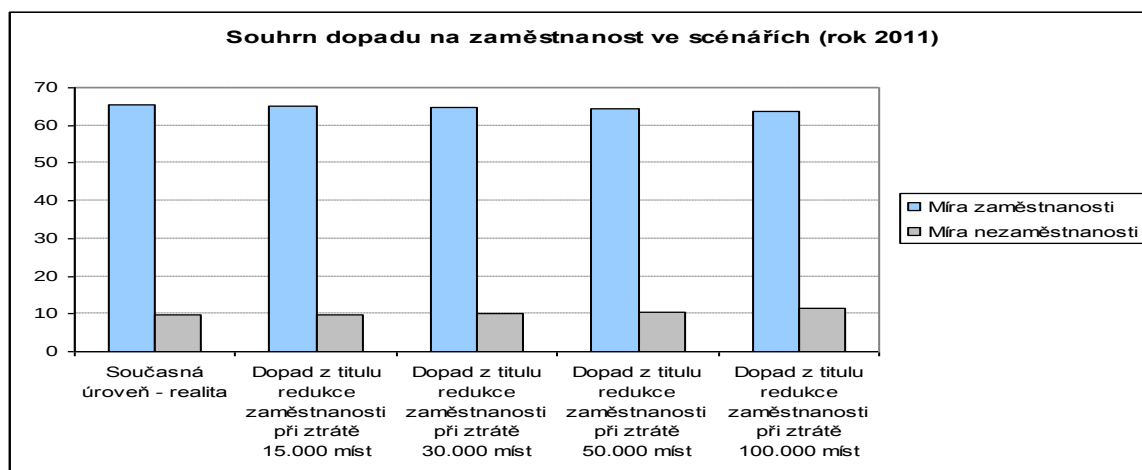
K takto vyčísleným dopadům čistě fiskálního charakteru je korektní zmínit přímo těžko kvantifikovatelný dopad dodatečných nákladů z titulu konzervace rozestavěných staveb, dopad vzniklý z titulu propadnutí smluv o koupi a vyvlastnění pozemků, či z titulu opakované koupě nebo vyjednávání o prodloužení platnosti smluv, kde lze předpokládat zvýšené nároky majitelů pozemků. Sumu těchto nákladů lze spíše „spekulativně“ odhadnout na jednotky miliard korun ročně.



Tabulka: Souhrn dopadů fiskálního charakteru (mld. Kč)

	2011	2015	2020
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 15.000 míst	4,5	5,3	6,3
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 30.000 míst	9,0	10,6	12,6
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 100.000 míst	30,0	35,1	41,7
Dopad z titulu podvázání hospodářského rozvoje	2,0	3,3	6,3
Dopad z titulu omezení propojenosti a zamezení realizace důležitých investičních projektů	2,7	5,6	10,5
Celkový fiskální dopad (za předpokladu redukce o 15.000 míst/ 30.00 míst/ 100.000 míst)	9,2/13,7/ 34,7	14,2/ 19,5/ 44,0	23,1/ 29,4/ 58,5
Předpokládaná růstová trajektorie vychází z představy popsané výše: bezrizikový odhad růstu do roku 2015 lze předpokládat přibližně v řádu 4,0%, do roku 2020 pak 3,5%			

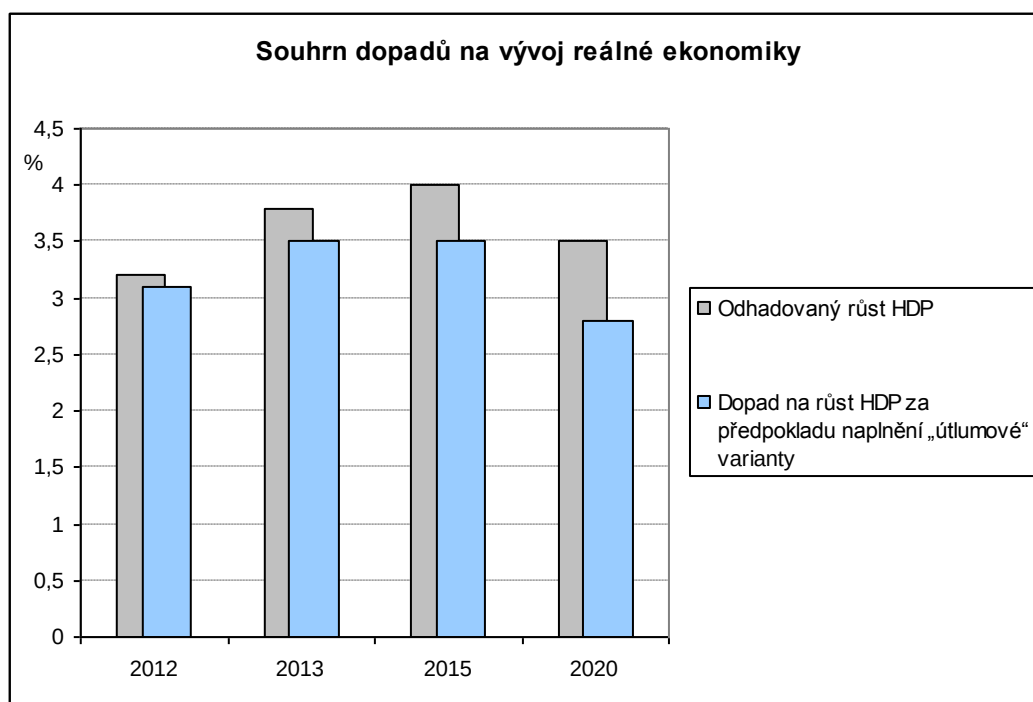
Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy



Tabulka: Souhrn dopadu na zaměstnanost ve scénářích (rok 2011; %)

	Míra zaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti
<i>Současná úroveň - realita</i>	65,4	9,6
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 15.000 míst	65,1	9,9
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 30.000 míst	64,8	10,2
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 50.000 míst	64,5	10,5
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 100.000 míst	63,6	11,4

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy



Tabulka: Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky (%)

	2012	2013	2015	2020
Odhadovaný růst HDP	3,2	3,8	4,0	3,5
Dopad na růst HDP za předpokladu naplnění „útlumové“ varianty	3,1	3,5	3,5	2,8
Dopad na růst ukazatele stavební výroby (procentní body; o kolik bude tempo růstu stavební výroby nižší v porovnání s variantou „žádný útlum“)	3 p.b.	2 p.b.	3 p.b.	4 p.b.

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsání analýzy

2.3.3 Výčet možných návrhů

- Pokles výkonů doléhá na stavebnictví s výrazným zpožděním oproti jiným sektorům; jestliže krize, resp. pokles ekonomické výkonnosti, je zřejmě u konce, stavebnictví, závisající téměř výlučně na tuzemské poptávce, zřejmě do fáze významného útlumu aktivit teprve vstupuje;
- V současné době přitom existuje oprávněný prostor pro pořizování investic orientovaných do budoucna, se zaměřením jak na posílení konkurenceschopnosti, tak i s ohledem na nutný sociální rozměr veřejné služby; ty se stanou komplementární jak s procesem oživení v jiných sektorech (vedle silniční a železniční dopravy i energetika) či tak zvýšeným nárokem na sociální funkci veřejných institucí například s ohledem na demografický vývoj (zázemí pro stárnoucí populaci);

- Úsporná opatření vlády se na činnosti stavebních firem promítají zásadně (dopravní výdaje z veřejných zdrojů mají klesnout do roku 2013 až o 50%, omezení v oblasti podpory bydlení, které se však s ohledem na strukturu bytového trhu, jeho faktickou saturaci, zdá daleko oprávněnější, než v případě dopravní infrastruktury);
- Je doporučeníhodné přijmout opatření na základě skutečných úspor, nikoliv pouze na základě jednorázového vyčíslení výdajových úspor v systému veřejných financí (včetně nákladů na konzervaci již rozpracovaných staveb, zbrzdění regionálního rozvoje, případně i reputační rizika v případě nedodržení již uzavřených smluv);
- Objektivně je však nutné vyžadovat i vstřícnější postoj ze strany stavebních firem samých:
 - jejich vstřícnější postoj v oblasti veřejných stavebních zakázek musí být doprovázen transparentností, objektivností, reálností a neměnností podmínek jednotlivých stavebních zakázek,
 - větší míru ekonomické přizpůsobivosti sektoru stavebnictví jako takového (ceny stavebních prací se dlouhou dobu nepřizpůsobovaly poklesu poptávky a zůstávaly vysoké či dokonce rostly; průměrná mzda ve stavebnictví asi o 5.000,- Kč převyšuje celostátní průměr a na rozdíl od zpracovatelského průmyslu stále rostla; míra zaměstnanosti ve stavebnictví se prakticky vůbec nesnížila) – to není logická reakce sektoru na vývoj poptávky v čase krize, za těchto parametrů nelze předpokládat, že jeho konkurenceschopnost je v čase udržitelná.

Dílčí závěr: Za předpokladu, že sektor stavebnictví vykáže pravidla transparentnějších a férovějších veřejných zakázek a provede „vnitřní ekonomickou očistu“ (viz předchozí odstavec), bude žádoucí přehodnotit míru a objem úspor veřejných zdrojů směřujících k perspektivním a dlouhodobě prospěšným dopravním projektům.

V nastalé situaci je vhodné nalézt účelný a prospěšný kompromis s cílem zajistit výrazné posílení fiskální disciplíny v podobě redukce deficitu veřejných financí na straně jedné, ale současně i umožnění realizace významných dopravních projektů, které přispějí zásadním způsobem k naplnění rozvojového potenciálu především v regionech, kde vybavenost dálnicemi a rychlostními komunikacemi je slabá.

- **Cestou k dosažení tohoto kompromisu může být například aktualizovaný harmonogram rozvoje dopravní infrastruktury, jež vyhoví oběma výše vymezeným požadavkům.**

Tento harmonogram by neměl především podvazovat průběh výstavby u komunikací, které vykazují vysokou úroveň rozestavěnosti nebo připravenosti a které současně představují strategické spojení v rámci České republiky i jejího zahraničního napojení. Podle názoru autora – i v souladu s nyní akcentovanou

prioritou výstavby obchvatů velkých sídel – by mezi tyto komunikace měly patřit: dokončení souvislého propojení dálnice D1 na Přerovsku, včetně obchvatu statutárního města Přerov a jeho propojení s Olomoucí prostřednictvím R55; a současně dokončení propojení D1 v oblasti Bohumína s napojením na polskou dálniční síť (včetně obchvatu města Bohumín); dokončení dálnice D8 v úseku Českého Středohoří (s pozitivním dopadem na dopravní situaci ve velkých statutárních městech Ústí nad Labem a Teplicích); provedení významného posunu ve výstavbě klíčových úseků dálnice D3 (i s pomocí PPP projektů, s dopadem na dopravní situaci na Tábořsku); završení dálnice D11 v okolí Hradce Králové, včetně vyřešení obchvatu města; mezi komunikacemi se statutem rychlostní je pak významná především R35 mezi Opatovicemi nad Labem a Mohelnicí (jež v současné sadě dopravních priorit zaujímá jedno z prvořadých míst); R48 mezi Bělotínem a Frýdkem-Místkem (včetně potřebného obchvatu Frýdku-Místku); R49 propojující Hulín napříč Zlínským krajem (o dopadech viz blíže v rámci kapitoly 3) se Slovenskem; z pohledu potřeby obchvatů velkých městských aglomerací Uherskohradištsko – Napajedla – Otrokovice má velký význam příprava R55. Přitom komunikacemi značné důležitosti jsou i zbývající buď rozestavěné nebo projektované úseky R6, R7 (z pohledu napojení na německou silniční síť, které je pro rozvoj příslušných regionů Ústeckého a Karlovarského kraje velmi zásadní), R43 a R52. Mezi rychlostními komunikacemi mají rovněž zásadní strategický význam oba rozestavěné okruhy kolem Prahy. Předmětem zájmu by mělo být i propojení Olomouce se severem Olomouckého kraje – Jeseník, Javorník a dále propojení s polskou silniční sítí prostřednictvím silnice I/44 (Jeseník se pozvolna stává lokalitou s nejhoršími charakteristikami na trhu práce v celé zemi)

- Výstavba komunikací strategické důležitosti musí mít s ohledem na dlouhodobost projektového a investičního procesu jasně, reálně a pevně stanovený harmonogram, založený na transparentnosti a především na vymezení a dodržování priorit (prioritou by v dané chvíli mělo být co nejrychlejší naplnění generelu rozvoje dálnic a rychlostních komunikací a překonání jejich stále podrozvinuté intenzity v porovnání se srovnatelně velkými vyspělejšími zeměmi (Nizozemsko, Belgie, Rakousko) – horizontem tohoto harmonogramu by měl být minimálně rok 2020.
- S ohledem na potřebu především v nadcházejícím nejbližším období (do roku 2013) významně přispět k redukci deficitu veřejných financí, měla by být zesílena diskuse o rozvoji PPP projektů. Lze objektivně říci, že v dlouhém období PPP projekty nemusejí z pohledu veřejných financí představovat až tak zásadní úsporu; v krátkém období však – pokud výdajová strana veřejných financí je zatížena stále množstvím zbytných položek a příjmová není schopna generovat odpovídající množství zdrojů – by PPP projekty významným způsobem přispěly k minimalizaci negativních dopadů, které v tomto textu zmiňujeme (fiskální,

reálně ekonomické i oblasti zaměstnanosti); současně rozvoj PPP projektů by představoval mimořádně silný impuls rozvoje pro činnost stavebních firem, jež nyní prochází výše popsaným významným útlumem v čase, kdy ostatní sektory české ekonomiky registrují jisté, někdy již dosti významné známky oživení. Úzkým místem rozvoje PPP projektů však zůstává stále legislativní stránka věci. I z důvodu legislativní nejistoty u nás stále nemáme významný projekt, realizovaný touto metodou, který by jako úspěšný pilot posloužil v roli spolehlivé reference.

- Na straně další však stavební firmy právě v tomto období musejí prokázat naprostou cenovou transparentnost; pokud stavební firmy tvrdí, že ceny jejich výkonů nejsou předražené, případně, že „údajné“ předražení nemá souvislost s projevy chování politické a úřednické korupce, musejí být především ony samy iniciátory takového zprůhlednění ! Právě stavební firmy, jež jsou významně závislé na veřejných zakázkách a patrně tak závislé ještě dlouhodobě zůstanou, by měly být v zájmu pročištění trhu zainteresovány na:
 - eliminaci korupce při usilování o veřejné zakázky a odolání „svodům“ potřebným k jejímu získání (pokud stavební firmy budou ignorovat nejružnější „nabídky“ ze strany politiků a úředníků a přistupovat na reálné ocenění zakázky bez „korupční prémie“, přispějí k omezení a vymýcení korupčního potenciálu zásadním způsobem);
 - vyšší intenzitě soutěžního prostředí mezi stavebními firmami, jež by mělo přinést realistickou úroveň ceny z pohledu investora;
 - odstranění prostředí měkkého rozpočtového omezení z pohledu investora;
 - tom, aby neovlivňovaly investora ve smyslu prosazení neúčelně nákladných řešení;
 - tom, aby se neúčastnily či nepodporovaly nátlak účastníků stavebního řízení na prosazení jejich zájmů (například napojení dálnice na místní silniční síť).
- Je současně zřejmé, že identická potřeba očisty existuje i na straně zadavatelů, veřejných institucí – ministerstva dopravy a jeho organizací, i institucí na dalších úrovních veřejné hierarchie; zde existuje silná potřeba provedení technických opatření při projektování a výstavbě, úprava norem a dosažení jejich souladu s obsahem norem v jiných státech (normy v České republice jsou mnohdy výrazně „tvrdší“) – budeme-li zcela konkrétní, jedná se o přehodnocení projekčních charakteristik (trasování, výběr nivelity, některé přehnané ekologické a protihlukové požadavky, nadstandardní obsluha území apod.). Je zřejmé, že pokud tyto a další požadavky jsou naddimenzovány, mají bezprostřední dopad na růst ceny stavebních i projekčních prací a celkovou délku připravovaných staveb. Zmiňované instituce musejí podstatně zkultivovat

systémové prostředí pro možnost předkládání racionálních variantních návrhů dodavatelů, vedoucích ke zlevnění stavby v rámci veřejných soutěží.

Je zcela zřejmé, že jakékoliv cenové porovnání je vždy ošidné a že porovnávání opravdu srovnatelných typů staveb se nalézá obtížně. Přesto však průkazné zodpovězení všech zmíněných parametrů ze strany stavebních firem je možné považovat za nutný předpoklad pro obnovení důvěry v systém veřejných zakázek na stavební práce.

3. Dopad na hospodářský vývoj České republiky i Zlínského a Olomouckého kraje

3.1 Budoucí rozvojové potřeby České republiky jako celku z pohledu realizace projektů dopravní infrastruktury: efekty přímé a indukované

Diskutovaná opatření vykáží i silný dopad na vývoj regionálních ekonomik ve všech výše sledovaných kontextech – primárně v oblasti zaměstnanosti; následně však i v podvázání růstových možností, v omezení přirozeně se vyvíjejícího konvergenčního procesu (vůči průměru EU), který – zdá se – nebyl významně narušen ani v období krize, i ve vytváření nepříznivých předpokladů pro rozhodování investorů ohledně alokace kapitálu právě do regionů, které nejsou dostatečně vybaveny odpovídajícími kvantitativními i kvalitativními parametry dopravní infrastruktury. Podívejme se v první řadě na to, jaké jsou předpokládané rozvojové aktivity regionů v České republice obecně, poté zaměříme pozornost na dva vybrané regiony Zlínského a Olomouckého kraje (jež spolu pro účely Kohezní politiky EU vytvářejí společný region soudržnosti NUTS 2 Střední Morava) a na příkladu těchto regionů si promítneme dopady, jež jsme výše identifikovali na úrovni celé ekonomiky České republiky.

Makroekonomický rámec pro regionální rozvoj. Pro hospodářskou výkonnost druhé dekády 21. století v podmínkách České republiky zřejmě nelze předpokládat pouhou extrapolaci vývoje z období před vypuknutím hospodářské krize. Je pravděpodobné, že průměrná hodnota růstu do roku 2020 – viděno dnešními očima – bude mírně pomalejší a méně dynamická (s ohledem na brzdicí dopad stavu veřejných financí a stále velmi utlumenou investiční aktivitu bude proces ožívování ekonomiky spíše pozvolný) a je odhadována na přibližně 3,5% - 3,8% průměrného reálného růstu ročně.

Je dosti zřejmé, že řada extenzivních rozvojových faktorů, na nichž byl hospodářský vývoj postaven – přes souběžně významné kvalitativní změny – spěje ke svému vyčerpání a následná růstová strategie musí být silněji založena na kvalitativně náročnějších faktorech růstu:

1. Zde je stále značnou překážkou kvalita a míra (ne)kultivace podnikatelského prostředí (eliminace administrativních bariér, výkon efektivního veřejného sektoru vůči podnikatelům, větší míra aplikace výzkumných a vývojových poznatků, proces kvalitního a perspektivního vzdělávání, posílení inovačních schopností).

2. Zesílená integrace ekonomických subjektů v rámci mezinárodního produkčního procesu (daná vysokou mírou otevřenosti české ekonomiky; konkrétně to pak znamená zaměření se na: nové technologie, licence, patenty, postupy, které by bylo možné prodávat či implementovat na mezinárodním trhu, diverzifikace struktury vývozu a posilování kapitálové síly domácích firem a společností).
3. Potřeba řešení nahromaděných problémů strukturální povahy, především na trhu práce (překonání problému se zaměstnatelností určitých sociálních skupin, překonání rozdílů v kvalifikační a vzdělávací struktuře pracovníků, řešení institucionálních a administrativních překážek na trhu práce, zavedení permanentní vzdělávací a doškolovací činnosti coby nezbytného parametru profesní kvalifikace apod.).
4. Přizpůsobení výstupů vzdělávacího systému potřebám praxe (přes viditelně se lepšící vzdělanostní strukturu obyvatelstva a pracovní síly stále existují disparity mezi schopnostmi a možnostmi čerstvých absolventů a potřebami jejich potenciálních zaměstnavatelů).
5. Zlepšení kvality a propojenosti infrastruktury v nejširším slova smyslu (s akcentem na mobilitu a poskytovanou kvalitu standardu služby/ výstupu v oblasti dopravní, komunikační, sociální a kulturní, vzdělávací, energetické, životního prostředí či cestovního ruchu).

Na základě takto vymezeného makroekonomického rámce lze definovat následující priority s ohledem na výše vymezená hlediska rozvojová (R – aktivita bezprostředně spojená s mobilizací budoucích rozvojových činností v regionu, které povedou k vysoké míře ekonomického růstu), konvergenční (K – aktivita zaměřená na odstranění zaostávání příslušného regionu a jejíž výkon bude odstraňovat v minulosti vzniklé handicap, jež brání regionu lépe se rozvíjet), welfarová (W – aktivita, která přímo nevytváří novou přidanou hodnotu, ale zlepšuje životní podmínky, úroveň, standardy rezidentů i návštěvníků příslušného regionu) a post-krizová (P – aktivita, jež přímo reaguje na podněty vzniklé čerstvými krizovými zkušenostmi) v potřebách České republiky a jejích regionů. V následujícím tabulkovém přehledu zkoumáme i vhodnost příslušné prioritní oblasti. Následující tabulkový přehled identifikuje věcné prioritní potřeby z pohledu celé České republiky jako celku, jež můžeme dát do souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury; v další aproximaci se je pokusíme konkrétněji akcentovat s ohledem na specifika jednotlivých regionů.

Tabulka: Identifikace regionálních rozvojových priorit a identifikace jejich souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury

Prioritní oblast	Opatření a příklad podpory	Souvislost s rozvojem dopravní infrastruktury	
<i>Ekonomická konkurenceschopnost</i> (podpora podnikatelského prostředí, podpora inovací, podpora rozvoje a aplikace výzkumu a vývoje)	Zlepšení podnikatelského prostředí:		
	- <u>Odstranění zbytných administrativních bariér</u>	ANO	R
	- <u>Posílení efektivnosti veřejného sektoru</u>	ANO	R
	Posílení aplikace výzkumu a vývoje a inovačních projektů:	ANO	R
	- <u>Rozvoj podpůrné infrastruktury pro podporu inovací a podnikání</u>	ANO	R
	- <u>Vytvoření stimulačních nástrojů a pobídek k podpoře inovačních aktivit podnikatelů</u>	ANO	R
	- <u>Vytvoření podmínek pro účinnější fungování klastrů a sítí</u>	ANO	R
	Posílení významu sektoru služeb v regionální ekonomice:	ANO	R
	- <u>Koncentrace poskytovatelů strategických služeb</u>	ANO	R
	- <u>Podpora a stimulace prodeje služeb a know-how mimo příslušný region a do zahraničí</u>	ANO	R
	Posílení role malých a středních podniků:	ANO	R
	- <u>Zlepšení nefinančních podmínek pro podnikání malých a středních podniků</u>	ANO	R
	Konkurenceschopnost dominantních průmyslových sektorů:	ANO	R
	- <u>Efektivní naplnění stávajících, případně uvažovaných průmyslových zón</u>	ANO	R
	- <u>Podpora zvýšení exportní výkonnosti regionálních průmyslových firem</u>	ANO	R
	- <u>Podpora zvýšení kapitálové expanze firem v regionu mimo území kraje</u>	ANO	R

	- <u>Vytváření podmínek pro integraci zahraničních pracovníků do regionálních společností</u>	ANO	R
Úspěšná společnost (podpora trhu práce, vzdělávacího procesu a zajištění odpovídajících podmínek sociálního charakteru – zejména zdravotnictví a sociálních služeb)	Zefektivnění sítě sociálních a zdravotních služeb na základě skutečné poptávky:	ANO	W
	- <u>Optimalizace sítě poskytovatelů sociálních a zdravotních služeb (podpora stávajících a rozvoj chybějících služeb; integrace zdravotní péče; příprava sociálních a zdravotních služeb na stárnutí obyvatelstva)</u>	ANO	W
	- <u>Podpora dostupnosti sociálních služeb</u>	ANO	W
	- <u>Vybudování dostatečných kapacit sociálního systému</u>	ANO	W
	- <u>Vytváření pracovních příležitostí pro osoby ohrožené sociálním vyloučením</u>	ANO	W, R
	Kvalitativní změny na trhu práce s ohledem na zaměstnanost:		
	- <u>Zvýšení zaměstnatelnosti osob v předdůchodovém věku</u>	ANO	R
	- <u>citelnější zavádění prvků aktivní politiky zaměstnanosti; flexicurity</u>	ANO	R
	Zvýšení konkurenceschopnosti pracovní síly v prostředí ekonomiky založené na znalostech:		
	- <u>Dosažení vyššího podílu vysokoškolsky vzdělané populace v odpovídající struktuře</u>	ANO	R, K
	- <u>Zvýšení podílu populace zapojené do systému celoživotního vzdělávání</u>	ANO	R, K
Efektivní infrastruktura (podpora infrastrukturních aktivit v nejširším slova smyslu: dopravních, komunikačních, informačních, energetických,	Zlepšení parametrů životního prostředí:	ANO	primárně K, silné prvky R, W, P
	- <u>Zkvalitnění nakládání s odpady</u>	ANO	K, R, W, P
	- <u>Eliminace starých ekologických zátěží</u>	ANO	K

životního prostředí, občanské vybavenosti, sociálních, kulturních, cestovního ruchu, územního rozvoje, brownfields	- <u>Udržitelné využívání energie a rozvoj „zelených“ průmyslových a podnikatelských provozů</u>	ANO	R
	- <u>Rozvoj přátelštějšího přístupu k životnímu prostředí</u>	ANO	K; W, P
	Zatraktivnění městského a venkovského života; podpora diverzifikace aktivit na venkově	ANO	K; W, R
	- <u>Dobudování odpovídající technické infrastruktury (vodovod, síť plynu, komfortní způsoby vytápění, kanalizace, ostatní infrastruktura)</u>	ANO	K; W, R
	- <u>Dobudování odpovídající občanské vybavenosti (chodníky, místní komunikace, osvětlení, renovace veřejných prostor, informační systém, komunikační infrastruktura, další typy sociální vybavenosti)</u>	ANO	K
	- <u>Podpora alternativních ekonomických aktivit na venkově (vůči zemědělství; drobné řemeslné a průmyslové aktivity, služby a cestovní ruch)</u>	ANO	K, W
	Dopravní infrastruktura a mobilita:	ANO	K; aspekty R a W
	- <u>Kvalitní a efektivní napojení regionální silniční sítě na dálniční systém (dobudování komunikací dálničního typu)</u>	ANO	K; R, W
	- <u>Zvýšení plynulosti a bezpečnosti nedálniční silniční dopravy (obchvaty měst a obcí, rekonstrukce silnic II. a III. třídy a místních a účelových komunikací)</u>	ANO	K; R, W
	- <u>Modernizace a rozvoj železniční infrastruktury, včetně budování vysokorychlostních tratí</u>	ANO	R

	- <u>Rozvoj veřejných mezinárodních letišť pro meziměstské spojení v evropském kontextu i nákladní dopravu</u>	ANO	R
	- <u>Podpora kombinované dopravy</u>	ANO	R
	Rozvoj systému veřejné dopravy a podpora ekologické dopravy:	ANO	K, R
	- <u>Další rozvoj integrovaného dopravního systému</u>	ANO	K, R
	- <u>Realizace příměstské dopravy ve velkých regionálních celcích</u>	ANO	K, R
	- <u>Zavádění moderních technologií v dopravě – moderní a efektivní informační systémy, platební systémy, inteligentní řídicí systémy veřejné dopravy</u>	ANO	R
	- <u>Podpora ekologicky šetrné dopravy – dobudování sítě cyklostezek, omezení negativních vlivů dopravy, využívání ekologicky příznivých vozidel ve veřejné dopravě, intenzivnější využívání vodní dopravy</u>	ANO	R, W
	- <u>Výstavba kapacitních a šetrných parkovacích ploch a prostor</u>	ANO	K, W
Atraktivní region (podpora prostředí a aktivit v oblasti cestovního ruchu, kultury a péče o památky)	Zvýšení ukazatelů návštěvnosti a využitelnosti kapacit cestovního ruchu:	ANO	K, R, W
	- <u>Rozvoj oblastí s koncentrovaným potenciálem cestovního ruchu</u>	ANO	K, R, W
	- <u>Rozvoj ostatních oblastí s potenciálem cestovního ruchu</u>	ANO	K, R, W
	- <u>Podpora bezmotorové dopravy s potenciálem v cestovním ruchu</u>	ANO	R, W
	Zlepšení destinačního managementu v cestovním ruchu:	ANO	R

	- <u>Rozvoj služeb navázaných na cestovní ruch (sportovní služby, venkovská turistika apod.)</u>	ANO	R
	Rozvoj kulturních institucí:	ANO	W, R
	- <u>Zlepšení dostupnosti kultury</u>	ANO	W

Zdroj: vlastní klasifikace

Tabulka: Regionální rozvojové priority - Olomoucký kraj

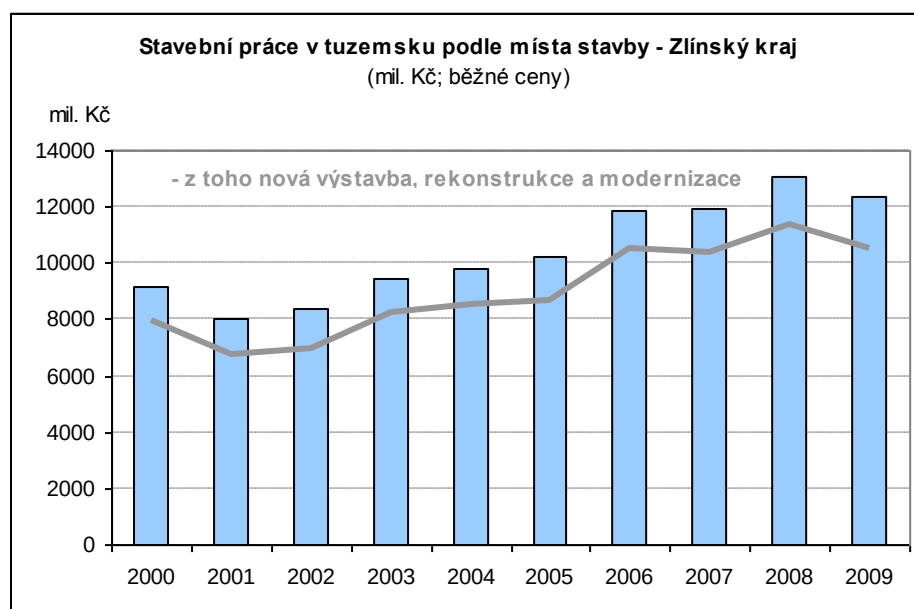
Prioritní oblast	Opatření a příklad podpory	Typ priority
<i>Ekonomická konkurenceschopnost</i>	Podnikání, výzkum a inovace: podpora podnikatelské základny s vysokou produktivitou práce, cílená podpora vstupu nových investorů, cílená intervence ve prospěch high-tech výroby; optimalizace nabídky vhodných podnikatelských zón; rozšíření možností pro výzkum; zlepšování podmínek pro spolupráci soukromého a výzkumného sektoru; propagace regionu a jeho strategické polohy na mezinárodní úrovni; posílení role měst coby generátorů rozvoje	R
<i>Úspěšná společnost</i>	Informování žáků o vhodných oborech a lokálním trhu práce; zvýšení atraktivity poptávaných oborů (zlepšení kvality vybavení, forem finanční podpory), podpora variantních forem zaměstnanosti, včetně zkrácených pracovních úvazků; zhodnocení a optimalizace péče o seniory, včetně volného času; podpora zachování kvality a dostupnosti zdravotní péče v periferních lokalitách regionu	R, W
<i>Infrastruktura</i>	Podpora využívání obnovitelných zdrojů energie, energeticky úsporných technologií a zpracování odpadu	R
<i>Atraktivní region</i>	Rozvoj rekreace, především venkovské	R, W

Zdroj: vlastní klasifikace na základě rozvojové regionální strategie

Tabulka: Regionální rozvojové priority - Zlínský kraj

Prioritní oblast	Opatření a příklad podpory	Typ priority
<i>Ekonomická konkurenceschopnost</i>	Posílení aplikace výzkumu a vývoje a inovačních projektů; posílení významu sektoru služeb v regionální ekonomice; posílení role malých a středních podniků; udržení konkurenceschopnosti u dominantních průmyslových sektorů regionu	R
<i>Úspěšná společnost</i>	Vzdělávání, zdravotnictví a sociální záležitosti: zvýšení konkurenceschopnosti pracovní síly v ekonomice založené na znalostech (celoživotní vzdělávání, jazyky), snížení míry nezaměstnanosti směrem k její přirozené míře; zefektivnění sociálních a zdravotnických služeb	R, W
<i>Infrastruktura</i>	Zlepšení parametrů životního prostředí; zatraktivnění života a	K
<i>Atraktivní region</i>	Zlepšení návštěvnosti a využití kapacit cestovního ruchu; posílení povědomí a respektu regiony coby destinace cestovního ruchu; péče o originální kulturní dědictví regionu	W, R

Zdroj: vlastní klasifikace na základě rozvojové regionální strategie



Tabulka: Vybrané údaje za Zlínský kraj – stavebnictví (v mil. Kč; běžné ceny)

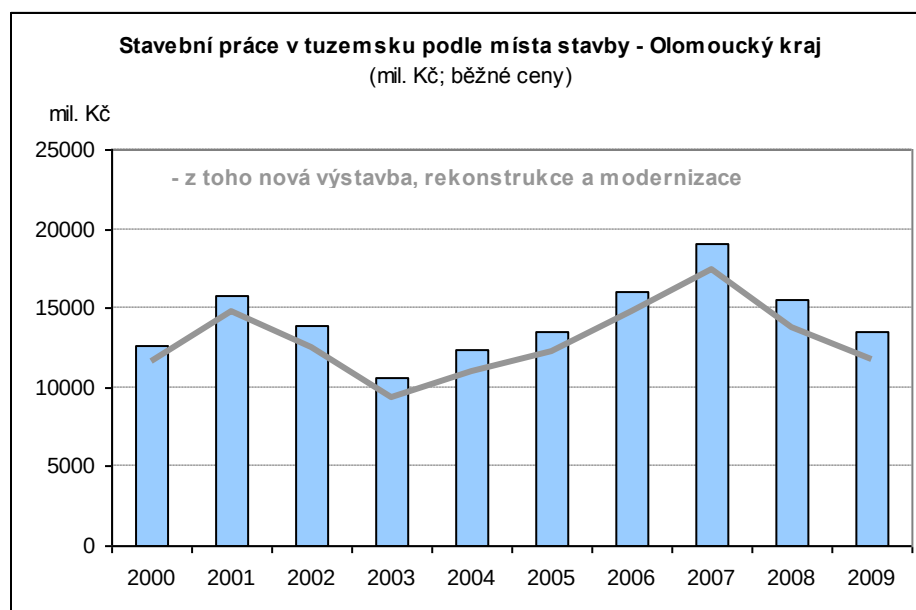
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stavební práce v tuzemsku podle místa stavby (mil. Kč b. c.) ¹⁾	9 186	8 003	8 356	9 455	9 800	10 238	11 853	11 904	13 054	12 333
z toho nová výstavba, rekonstrukce a modernizace	7 930	6 763	6 941	8 263	8 497	8 698	10 498	10 387	11 405	10 503
z toho bytové budovy	963	959	1 020	1 166	1 272	1 273	1 637	2 090	1 890	1 688
nebytové budovy	3 145	3 013	3 211	3 794	4 368	4 060	5 085	4 864	4 852	3 373
inženýrské stavby	3 617	2 380	2 256	2 692	2 448	2 764	3 598	3 255	4 423	5 124
Základní stavební výroba (mil. Kč b. c.) ²⁾	10 619	11 286	11 060	11 168	11 786	12 095	13 182	14 656	8 339	7 902
z toho pozemní stavitelství	.	.	.	.	.	.	.	.	4 490	3 918
inženýrské stavitelství	.	.	.	.	.	.	.	.	2 848	3 722
Průměrný počet podniků ²⁾	142	136	136	135	144	163	166	160	55	57
Průměrný evidenční počet zaměstnanců - fyzické osoby ²⁾	9 318	8 879	9 253	8 520	8 604	9 136	9 483	8 834	5 669	5 673
Průměrná hrubá měsíční mzda – fyzické osoby (Kč) ²⁾	12 264	13 310	14 440	15 689	16 429	16 720	17 245	18 782	22 178	24 835
Vydaná stavební povolení ³⁾	8 563	6 555	6 410	6 595	7 021	6 737	6 550	6 217	6 666	5 568
z toho na bytové budovy	2 079	1 801	2 044	2 110	2 360	2 229	2 174	2 156	2 075	1 845
na nebytové budovy	1 610	1 378	1 418	1 413	1 402	1 101	1 508	1 156	1 270	1 335
Předpokládaná hodnota staveb (mil. Kč)	10 939	8 621	10 195	9 644	12 562	12 241	11 295	13 290	15 081	15 549

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

1) podniky s 20 a více zaměstnanci

2) změna metodiky – do roku 2008 podniky s 20 a více zaměstnanci, od roku 2009 podniky s 50 a více zaměstnanci se sídlem v kraji, údaje roku 2008 jsou přepočteny na novou metodiku

3) od roku 2007 změna názvu - stavební ohlášení a povolení



Tabulka: Vybrané údaje za Olomoucký kraj – stavebnictví (v mil. Kč; běžné ceny)

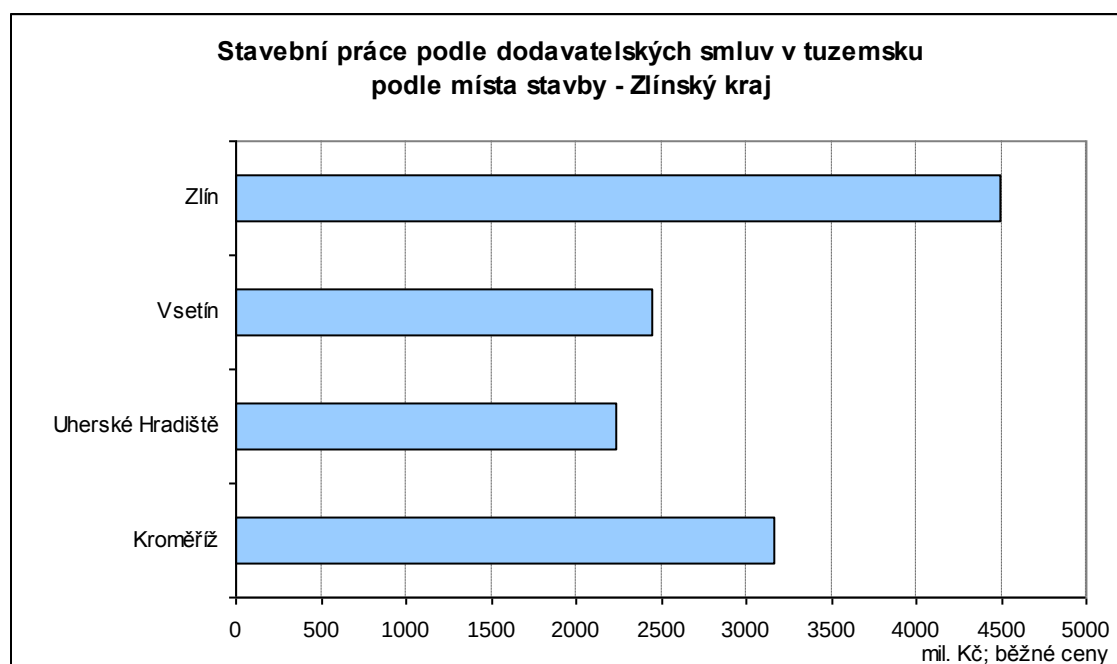
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stavební práce v tuzemsku podle místa stavby (mil. Kč b. c.) ¹⁾	12 676	15 842	13 856	10 564	12 394	13 520	16 078	19 120	15 564	13 557
z toho nová výstavba, rekonstrukce a modernizace	11 620	14 764	12 499	9 286	10 953	12 285	14 735	17 365	13 804	11 735
z toho bytové budovy	1 137	1 240	1 190	1 445	1 488	1 614	1 721	2 976	2 554	2 275
nebytové budovy	3 970	6 645	4 234	3 327	4 033	3 993	5 114	5 871	4 581	4 608
inženýrské stavby	5 900	6 375	6 575	3 759	5 007	6 232	7 243	8 011	6 325	4 552
Základní stavební výroba (mil. Kč b. c.) ²⁾	8 672	9 079	11 579	13 683	14 597	17 310	10 951	12 482	5 427	5 356
z toho pozemní stavitelství	.	.	.	.	.	.	.	.	3 425	3 486
inženýrské stavitelství	.	.	.	.	.	.	.	.	1 933	1 848
Průměrný počet podniků ²⁾	123	118	115	114	122	133	134	141	37	35
Průměrný evidenční počet zaměstnanců - fyzické osoby ²⁾	9 281	8 736	8 800	8 505	8 894	8 957	6 613	6 726	3 723	3 522
Průměrná hrubá měsíční mzda – fyzické osoby (Kč) ²⁾	12 519	13 492	15 454	16 575	18 192	19 392	16 930	18 560	24 645	29 963
Vydaná stavební povolení ³⁾	11 970	10 015	8 788	9 710	8 488	8 492	8 003	6 494	5 722	5 533
z toho na bytové budovy	2 247	2 186	2 116	2 808	2 277	2 270	2 450	2 360	2 444	2 088
na nebytové budovy	1 774	1 633	1 606	1 610	1 630	1 638	1 464	1 150	1 227	1 212
Předpokládaná hodnota staveb (mil. Kč)	11 055	11 495	10 060	11 912	13 124	14 853	13 652	14 144	19 204	18 411

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

1) podniky s 20 a více zaměstnanci

2) změna metodiky – do roku 2008 podniky s 20 a více zaměstnanci, od roku 2009 podniky s 50 a více zaměstnanci se sídlem v kraji, údaje roku 2008 jsou přepočteny na novou metodiku

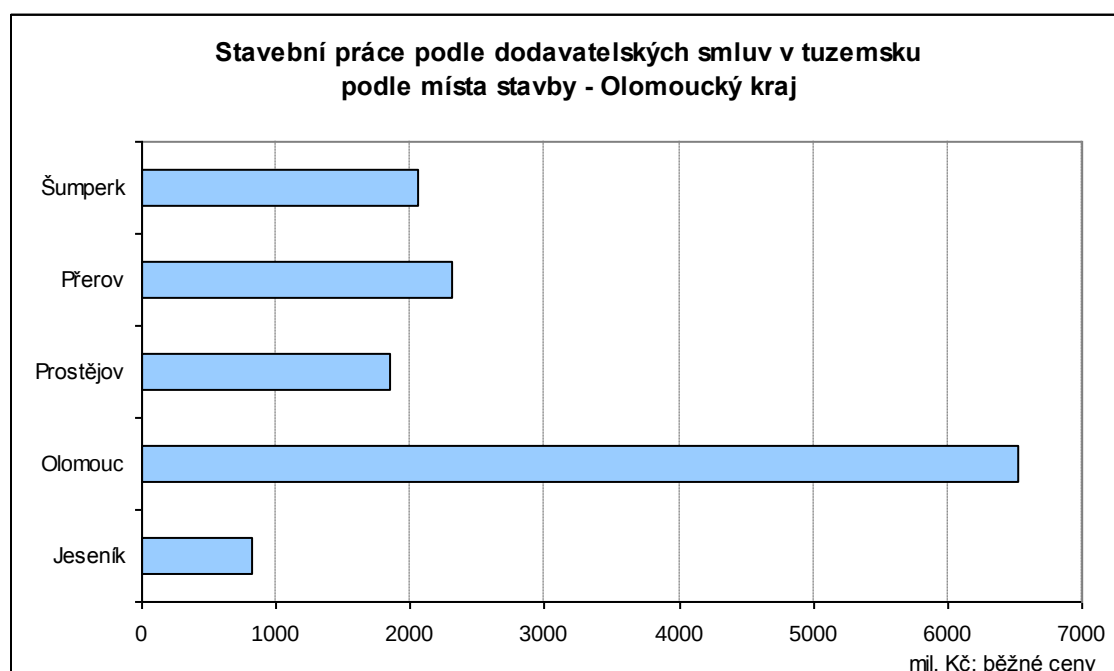
3) od roku 2007 změna názvu - stavební ohlášení a povolení



Tabulka: Stavební práce podle místa stavby ve Zlínském kraji podle okresů v roce 2009
(v mil. Kč; běžné ceny)

Kraj, okresy	Stavební práce podle dodavatelských smluv v tuzemsku podle místa stavby	v tom		
		nová výstavba, modernizace a rekonstrukce	opravy a údržba	ostatní práce
Zlínský kraj	12 333	10 503	1 720	110
Kroměříž	3164	3011	100	53
Uherské Hradiště	2236	1869	339	29
Vsetín	2443	1826	613	3
Zlín	4490	3796	668	26

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky



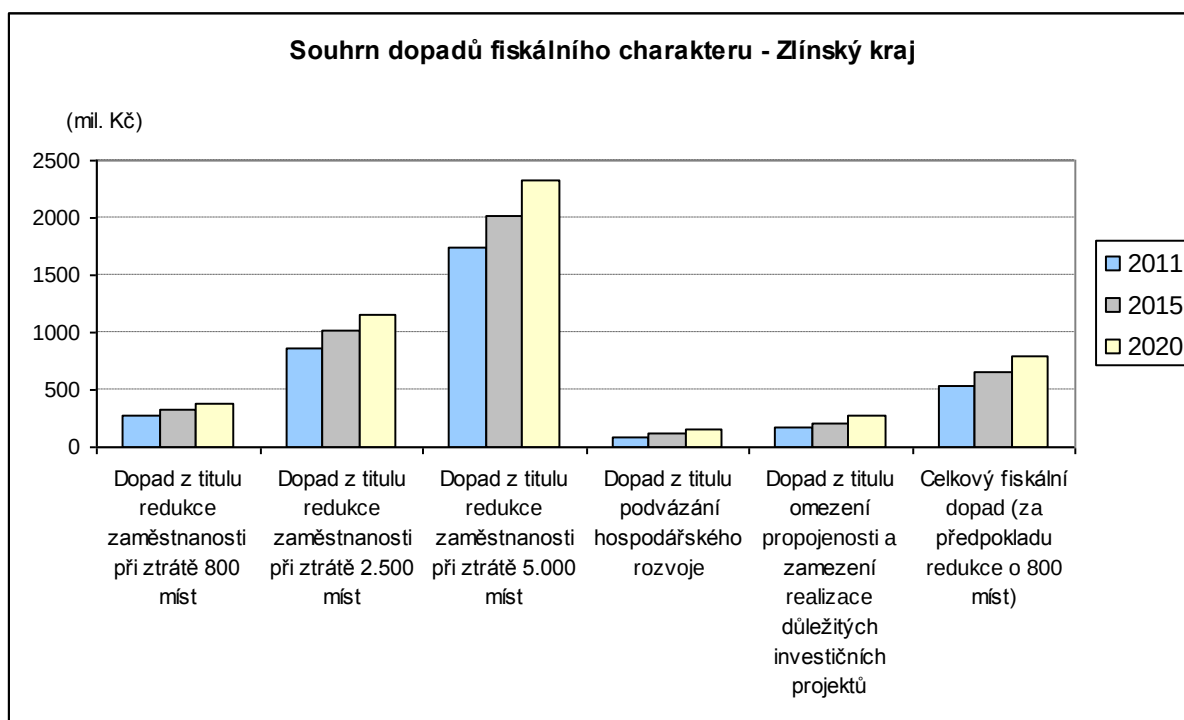
Tabulka: Stavební práce podle místa stavby v Olomouckém kraji podle okresů v roce 2009
(v mil. Kč; běžné ceny)

Kraj, okresy	Stavební práce podle dodavatelských smluv v tuzemsku podle místa stavby	v tom		
		nová výstavba, modernizace a rekonstrukce	opravy a údržba	ostatní práce
Olomoucký kraj	13 557	11 735	1 684	138
Jeseník	818	443	365	10
Olomouc	6 518	5 873	602	42
Prostějov	1 845	1 613	211	21
Přerov	2 313	2 006	262	45
Šumperk	2 062	1 800	243	19

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

3.2 Vyčíslení dopadů v podmínkách Zlínského a Olomouckého kraje

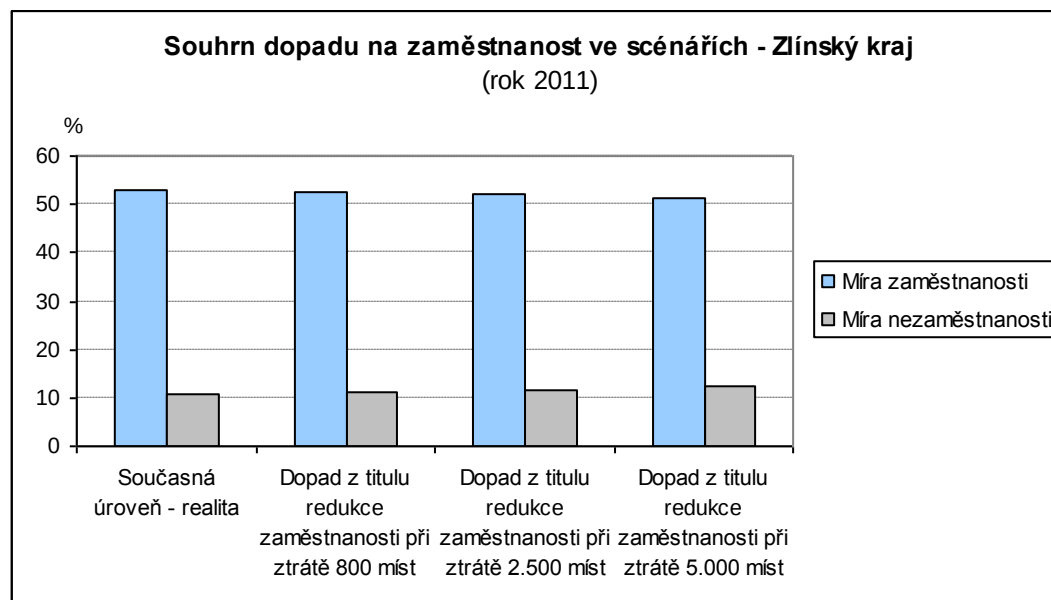
V případě Zlínského a Olomouckého kraje odhadujeme dopad v oblasti zaměstnanosti, který by měl nastat v důsledku redukce investic do dopravní infrastruktury ve variantách 800 pracovních míst ve variantě realistické, 2.500 ve variantě pesimistické a 5.000 míst ve variantě katastrofické. Do tohoto počtu jsou zahrnuty nejen osoby zaměstnané, či pracující ve stavebních společnostech na teritoriích Zlínského, resp. Olomouckého kraje, ale rovněž pracovníky jiných stavebních společností, které díky redukci „přišly“ o realizaci zakázek na území obou krajů. S ohledem na to, že potřeba rozvoje především dálničních a rychlostních komunikací v rámci obou krajů je podstatně silnější v kraji Zlínském, dopady jsou ve větší míře pocíťovány v porovnání obou krajů právě tam – především pak s ohledem na odhad dopadů na reálnou ekonomiku. Stejně tak v případě redukce zaměstnanosti je pro Zlínský kraj daleko pravděpodobnější naplnění jednotlivých scénářů poklesu počtu pracovních míst.



Tabulka: Souhrn dopadů fiskálního charakteru – Zlínský kraj (mil. Kč)

	2011	2015	2020
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 800 míst	280	323	371
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 2.500 míst	868	1.010	1.159
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 5.000 míst	1.736	2.020	2.319
Dopad z titulu podvázání hospodářského rozvoje	94	114	153
Dopad z titulu omezení propojenosti a zamezení realizace důležitých investičních projektů	169	213	272
Celkový fiskální dopad (za předpokladu redukce o 800, 2.500 nebo 5.000 míst)	543/1.131/1.999	650/1.337/2.347	796/1.584/2.744
Předpokládaná růstová trajektorie vychází z představy popsané výše: bezrizikový odhad růstu do roku 2015 lze předpokládat přibližně v řádu 5,0%, do roku 2020 pak 4,5%			

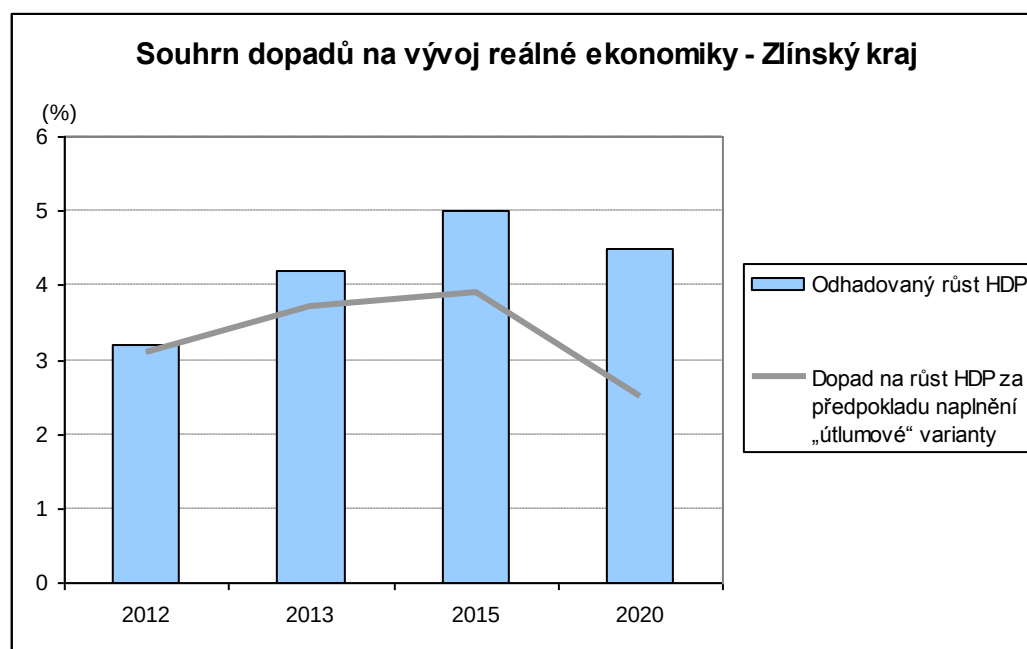
Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy



Tabulka: Souhrn dopadu na zaměstnanost ve scénářích – Zlínský kraj (rok 2011; %)

	Míra zaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti
<i>Současná úroveň - realita</i>	53,0	10,7
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 800 míst	52,7	11,0
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 2.500 míst	52,1	11,6
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 5.000 míst	51,2	12,5

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy

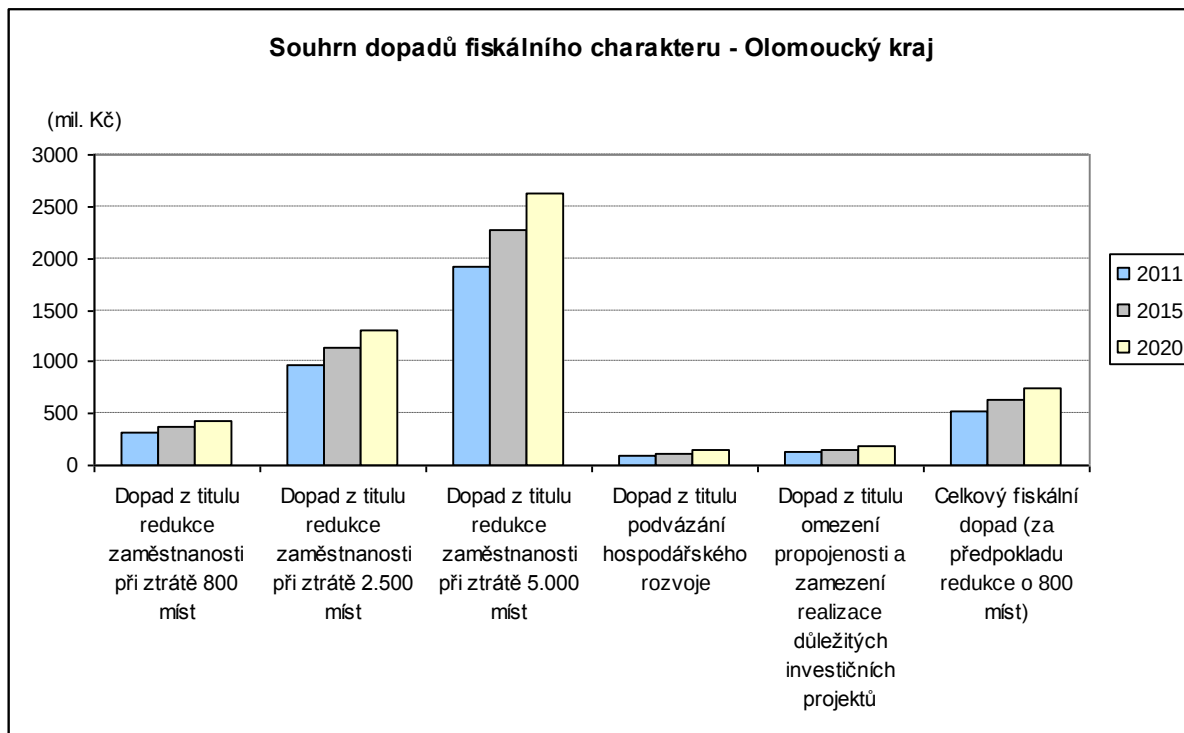


Tabulka: Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky – Zlínský kraj (%)

	2012	2013	2015	2020
Odhadovaný růst HDP	3,2	4,2	5,0	4,5
Dopad na růst HDP za předpokladu naplnění „útlumové“ varianty	3,1	3,7	3,9	2,5
Dopad na růst ukazatele stavební výroby (procentní body; o kolik bude tempo růstu stavební výroby nižší v porovnání s variantou „žádný útlum“)	3 p.b.	3 p.b.	5 p.b.	4 p.b.

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy

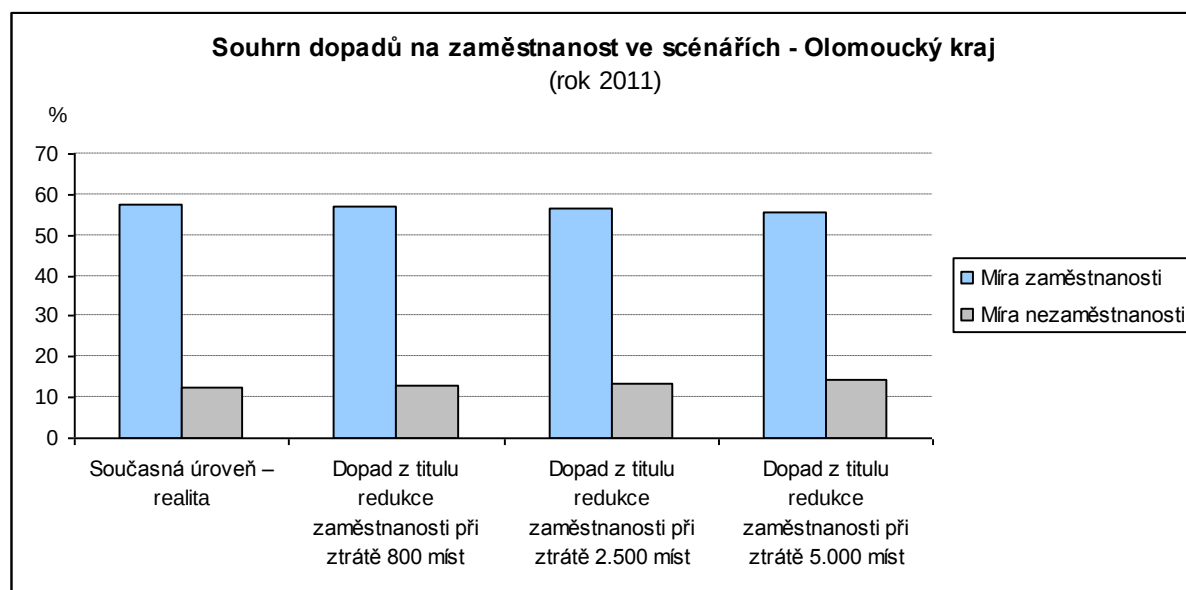
Pokud bychom si tato relativní čísla ilustrovali v absolutním vyjádření v penězích, 3 procentní body v období boomu stavební výroby v letech 2008 až 2009 by představovaly přibližně 140 mil. Kč.



Tabulka: Souhrn dopadů fiskálního charakteru – Olomoucký kraj (mil. Kč)

	2011	2015	2020
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 800 míst	310	365	423
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 2.500 míst	961	1.132	1.311
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 5.000 míst	1.922	2.264	2.623
Dopad z titulu podvázání hospodářského rozvoje	93	113	144
Dopad z titulu omezení propojenosti a zamezení realizace důležitých investičních projektů	127	150	181
Celkový fiskální dopad (za předpokladu redukce o 800, 2.500 nebo 5.000 míst)	530/1.181/2.142	628/1.395/2.527	748/1.636/2.948
Předpokládaná růstová trajektorie vychází z představy popsané výše: bezrizikový odhad růstu do roku 2015 lze předpokládat přibližně v řádu 4,5%, do roku 2020 pak 4,0%			

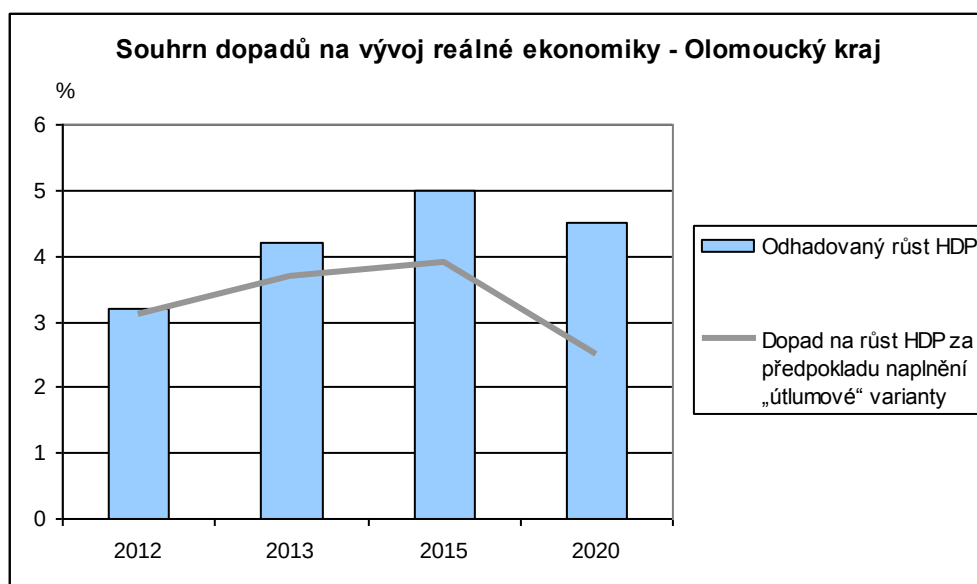
Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy



Tabulka: Souhrn dopadu na zaměstnanost ve scénářích – Olomoucký kraj (rok 2011; %)

	Míra zaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti
<i>Současná úroveň – realita</i>	57,4	12,5
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 800 míst	57,1	12,8
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 2.500 míst	56,4	13,5
Dopad z titulu redukce zaměstnanosti při ztrátě 5.000 míst	55,4	14,5

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy



Tabulka: Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky – Olomoucký kraj (%)

	2012	2013	2015	2020
Odhadovaný růst HDP	3,0	3,9	4,5	4,0
Dopad na růst HDP za předpokladu naplnění „útlumové“ varianty	2,9	3,7	4,0	3,5
Dopad na růst ukazatele stavební výroby (procentní body; o kolik bude tempo růstu stavební výroby nižší v porovnání s variantou „žádný útlum“)	2 p.b.	2 p.b.	4 p.b.	3 p.b.

Zdroj: vlastní výpočty na základě provedené a výše popsané analýzy

Jak je patrné, zejména z pohledu dopadu na reálnou ekonomiku je redukce ve výstavbě dopravní infrastruktury zásadnějším problémem pro Zlínský kraj, jehož stávající intenzita vybavenosti komunikacemi dálničního a rychlostního typu (přes výrazný pokrok v posledním období) stále zaostává. Absence výstavby a existence těchto komunikací pro Zlínský kraj (především v současné době s napojením na Slovensko, ale i stále chybějící severojižní propojení v trase zamýšlené R55) tak má i pro rozhodování investorů podstatně silnější dopad; v Olomouckém kraji může být absence dálničních a rychlostních komunikací pocítována především v oblasti Přerova, ale rovněž koridor rychlostní komunikace R35 s napojením na Pardubický kraj.

3.3 Případová studie: Rychlostní komunikace R49 a region obce s rozšířenou působností (ORP) Valašské Klobouky a Holešov

Koridor rychlostní komunikace R49 protíná lokalitu ORP Valašské Klobouky, která v loňském dokumentu Zlínského kraje „Program rozvoje územního obvodu do roku 2012“ v analytickém vyhodnocení dopadla jako jeden z nejvíce zaostávajících sub-regionů Zlínského kraje právě s ohledem na chybějící odpovídající dopravní infrastrukturu a s tím významně zhoršené podmínky pro výkon podnikatelských aktivit. Právě nedostatečná dopravní infrastruktura tak představuje nejvýznamnější rozvojový handicap pro ORP Valašské Klobouky, přestože její potenciál z pohledu atraktivnosti je značný.

Tabulka: Pozice sub-regionu Valašské Klobouky v rámci Zlínského kraje z pohledu rozvojových potřeb (v souhrnu, % pod regionálním průměrem)

Celkem	11.
Demografie	12.
Konkurenceschopná ekonomika	11.
Úspěšná společnost	8.
Efektivní infrastruktura (především doprava) a rozvoj venkova	13.
Atraktivní region	3.

Zdroj: PRÚOZK

Naproti tomu ORP Holešov rámci regionu Zlínského kraje (rozděleného do 13 sub-regionů) obstál výborně: při provedené objektivní analýze zaujal celkově druhé místo a jeho souhrnná pozice byla téměř 10% nad regionálním průměrem. Síla holešovského sub-regionu spočívá především ve výborné dopravní infrastruktuře, v napojení na systém veřejné dopravy, díky parametrům konkurenceschopné ekonomiky (jak podnikatelským prostředím, tak relativně velmi příznivou situací na trhu práce) i demografickým podmínkám.

Tabulka: Pozice sub-regionu Holešov v rámci Zlínského kraje z pohledu rozvojových potřeb (v souhrnu 9,8% nad regionálním průměrem)

Celkem	2.
Demografie	4.
Konkurenceschopná ekonomika	3.
Úspěšná společnost	6.
Efektivní infrastruktura (především doprava) a rozvoj venkova	2.
Atraktivní region	10.

Zdroj: PRÚOZK

4. Závěry a shrnutí

- Vývoj stavebnictví v České republice v současném období zcela nekoresponduje s vývojem hospodářského cyklu; stavební vývoj je oproti celkovému vývoji české ekonomiky poněkud opožděn. Je to dáno především tím, že zdroje financování stavební výroby nebyly a nejsou z podstatné části na průběhu cyklu bezprostředně závislé a jsou do značné míry determinovány politickým rozhodnutím. V období nástupu krize byl útlum ve stavebnictví podstatně mělčí, než vykazovaly celkové údaje o vývoji ekonomiky České republiky, v roce 2010 se situace dramaticky otáčí a míra poklesu stavební výroby je doprovázena trendem pozvolného oživování české ekonomiky. Navíc, velmi pesimisticky vyhlížející ukazatele důvěry v budoucí vývoj stavebnictví naznačují, že útlum v odvětví bude pokračovat i v nadcházejícím období.
- Vývoj roku 2010 představuje zásadní zvrát ve vývoji stavební výroby oproti roku 2009. Stavební firmy ztrácejí zásobu práce v důsledku odložení či zrušení realizace nových zakázek. Za problematický může být považován propad poptávky v inženýrském stavitelství – především pak s ohledem do budoucna – a zejména v souvislosti s aktivitami na výstavbu dopravní infrastruktury, kterému dominují veřejné zakázky (jež se ocitnou pod značným tlakem výdajových škrtů) a kde vstup soukromého kapitálu v podobě public private partnership (PPP) je stále v přípravné zárodečné podobě. Na základě vyhodnocení informací plynoucích z nedávno schváleného státního rozpočtu na rok 2011 i rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 i jeho výhledu na delší období však situace roku 2010 je teprve výchozím bodem následné redukce poptávky na stavebním trhu v řádu desítek miliard korun. Rok 2010 i období bezprostředně následující je současně dobou velmi utlumené poptávky soukromého sektoru (domácností i podnikatelské sféry) po výstupech pozemního stavitelství. Tato neblahá současnost i blízká budoucnost mohou vykazat sekundární negativní dopad stavební výroby na zhoršení platební disciplíny v odvětví a na nárůst nedůvěry obezřetněji se chovajícího bankovního sektoru ve vztahu ke stavebnictví.
- Pokles zadaných veřejných zakázek, jež se více než 50% podílejí na poptávce po stavební výrobě, pokračoval ve střemhlavém propadu v průběhu loňského 1. pololetí. Meziročně během této doby poklesla celková hodnota veřejných zakázek o 43,6%, z čehož v případě pozemního stavitelství pokles činil 20,9% a inženýrského až 51,7%. Objem zakázek veřejného charakteru na projekty dopravní infrastruktury v rámci inženýrského stavitelství klesl až o prohibitivních (z pohledu stavební výroby) 74,7%.

- Podíl stavebnictví na HDP České republiky byl dlouhodobě vždy výrazně nad hodnotou 10% (v období let 1995 – 2009 vždy osciloval v intervalu mezi 12% až téměř 15%); na počátku roku 2010 poklesl tento podíl hluboce pod 10%, aby se v průběhu roku vrátil částečně zpět přibližně na onu desetiprocentní hranici;
- Stavebnictví, jeho vývoj a podpora, má velmi silný dopad a propojení s ostatními součástmi domácí ekonomiky. Především stavební investice v oblasti dopravní infrastruktury a průmyslových zón vykazují silný akcelerační efekt na budoucí vývoj ekonomiky. Veřejné zakázky i soukromé investice ve stavebnictví mají velmi silný dopad na zaměstnanost. Podle empirických studií vyvolá 1 mil. Kč investovaný do stavebnictví v průměru potřebu přibližně 3 pracovníků nejen přímo ve stavebnictví, ale i v návazných aktivitách v průmyslu, službách a dalších souvisejících činnostech.
- Dalším důležitým aspektem je i fiskální návratnost stavebních investic. Investice v řádu 100 mil. Kč vykazuje přínos veřejným rozpočtům ve výši více než 55 mil. Kč. Nemluvě již o výrazně synergických efektech, jež existence spolehlivé a kapacitní dopravní infrastruktury vykazuje vůči rozvojovým možnostem dotčených teritorií.
- Stav veřejných financí v České republice z důvodu obnovy jejich dlouhodobé udržitelnosti vyžaduje provedení úsporných i systémových reforem na výdajové i příjmové straně. Pro všechny fáze konsolidace veřejných financí do roku 2016 by mělo platit, že přestože tomuto období bude patrně dominovat politika fiskální restrikce, mezi klíčové priority vládní, regionální i obecní fiskální politiky by mělo být zahrnuto pravidlo, že prostředky věnované k naplnění obsahu Kohezní politiky EU díky svým synergickým a multiplikačním efektům, by neměly podléhat neuváženému krácení.
- Základní finanční zdroj pro realizaci projektů dopravní infrastruktury představuje SFDI. Objem jeho disponibilních prostředků oproti roku 2010 vykáže v souladu se schváleným rozpočtem na rok 2011 i výhledem na léta 2012 – 2013 významnou redukci. Souběžně s touto redukcí výdajů je SFDI žádán o prověření rozpočtu jednotlivých akcí a zapracování aktuálních hodnot celkových nákladů akcí a termínů realizace. Současně bude SFDI v průběhu roku 2011, pokud získá prostředky nad rámec schváleného rozpočtu, tyto směřovat prioritně na posílení položek spojených s přípravou staveb. Hlavním podkladem pro sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI jsou strategické záměry

Ministerstva dopravy v oblasti investic do dopravní infrastruktury v letech 2011 – 2014+. Ministerstvo přehodnotilo původní plány výstavby dopravní infrastruktury a dospělo k následujícím závěrům: preference urychlení výstavby komunikací, které vymísťují dopravu z hustě obydlených aglomerací, především obchvatů; dávat přednost akcím, které posilují kapacitu současných komunikací a posilují bezpečnost na stávající síti, před finančně vysoce náročnými investicemi; byla posunuta realizace několika významných železničních staveb (4. tranzitní železniční koridor, Brno); od některých akcí bylo zcela upuštěno; je dávána přednost realizaci PPP projektů při rekonstrukci podstatné části dálnice D1 a výstavby klíčových úseků dálnice D3, rychlostní komunikace R35 a Pražského okruhu (R1). Zásadním parametrem vývoje finanční základny SFDI je redukce jeho rozpočtu přibližně o 35 mld. Kč v roce 2011 a následně jeho pouze velmi mírné navvšování v letech nadcházejících. Právě tento parametr představuje nejpodstatnější charakteristiku determinující obsah tohoto textu. Je v rozporu s příslušným ustanovením Programového prohlášení vlády.

- V souvislosti s redukcí objemu finančních prostředků SFDI byla v textu především zmiňována záležitost výstavby nových komunikací; spolu s tím však existuje potřeba údržby a úpravy komunikací stávajících, jejíž objem lze přibližně odhadnout sumou 4 – 6 mld. Kč ročně; s ohledem na zpřísnění rozpočtových omezení je žádoucí zajistit, aby právě o tuto sumu nebyly dále kráceny prostředky určené na výstavbu nových komunikací.
- Pro stavební firmy znamenal rok 2010 v zásadě první krizový rok, kdy zásadním způsobem poklesly jejich výkony. S ohledem na silnou míru závislosti stavební výroby na veřejných zakázkách a s ohledem na přijetí restriktivních fiskálních opatření v oblasti veřejných zakázek, především ve výstavbě dopravní infrastruktury, není pravděpodobné, že vzestup odvětví stavební výroby se dostaví v roce 2011. Bez ohledu na stávající destruktivní dopad hospodářské krize a fiskální konsolidace na výkony stavební výroby, stavebnictví v dlouhodobém výhledu zůstane podstatným sektorem ekonomiky České republiky. Dlouhodobý horizont a výhled by měl potvrdit opodstatněnost tohoto sektoru při předpokládané změně struktury na poptávkové straně po stavebních aktivitách. Poptávka bude determinována energetickým sektorem (jaderné elektrárny, lokální alternativní zdroje, zásobníky plynu, plynovody), záležitostmi změn klimatu (energeticky efektivní stavby, ochrana přírodního dědictví), mobilitou (nejen základní silniční infrastruktura, ale i vysokorychlostní železnice). Nabídková strana se zefektivní prostřednictvím nových progresivních materiálů a stavebních prvků, využitím technologického rozvoje, zeštíhlením stavebnictví a koncentrací a segmentací jeho aktivit, širokým využitím informačních technologií, respektováním principů nízkoenergetického stavění,

posílením mezinárodní otevřenosti sektoru stavebnictví a jeho vyšší transparentností.

- Dochází ke zpoždění v realizaci přípravných aktivit s dalekosáhlými důsledky s horizontem v průběhu celé této právě započaté dekády, v řadě případů i s možností významného přesahu do dekády příští. Nejenže je tímto přístupem ohrožena realizace stavebních aktivit zamýšlených na nejbližší období let 2011 – 2013. Toto zpoždění si může vyžádat významnou redukci v zaměstnanosti nejen v případě přímé zaměstnanosti pracovníků ve stavebnictví, ale i v souvisejících projekčních a expertních aktivitách.
- Důsledky předpokládaného a analyzovaného stavu jsou: nevyužití stavebních kapacit; prohloubení nestability prostředí; uzavírání a ultumování provozů; uzavírání a utlumování doprovodných specializovaných provozoven, podstatných pro dlouhodobý rozvoj oboru stavebnictví; riziko výrazné redukce zaměstnanosti; nepříznivý dopad na veřejné finance díky poklesu zaměstnanosti (celkový negativní fiskální dopad v případě redukce zaměstnanosti odhadujeme až na 4,5 mld. Kč ročně v případě relativně optimistického scénáře ztráty 15.000 pracovních míst v odvětví; za stále realistického předpokladu dvojnásobného zvýšení nezaměstnanosti by pak fiskální dopad činil až 9 mld. Kč), oslabení rozvojových možností příslušných teritorií a omezení podnikatelských aktivit stavebních společností (z tohoto titulu odhadujeme fiskální výpadek v řádu dalších přibližně 4,2 mld. Kč, jež by se v horizontu této dekády téměř zečtyřnásobil); tempo růstu HDP by na konci dekády bylo o přibližně 0,7 procentního bodu nižší v porovnání s očekávaným vývojem růstu HDP (což můžeme pro rok 2020 odhadnout na více než 40 mld. Kč); samotný růst stavební výroby tak bude v roce 2020 až o celé 4 procentní body nižší v porovnání s očekávaným vývojem (až téměř 30 mld. Kč).
- Navrhovaný postup: Za předpokladu, že sektor stavebnictví i zadavatelé ze strany veřejného sektoru vykáží pravidla transparentnějších a férovějších veřejných zakázek a provedou „vnitřní ekonomickou očistu“, bude žádoucí přehodnotit míru a objem úspor veřejných zdrojů směřujících k perspektivním a dlouhodobě prospěšným dopravním projektům. Projevem této „očisty“ může být například provedení technických opatření při projektování a výstavbě, úprava norem a dosažení jejich souladu s obsahem norem v jiných státech, či přehodnocení projekčních charakteristik. Je zřejmé, že pokud tyto a další požadavky jsou naddimenzovány, mají bezprostřední dopad na růst ceny stavebních i projekčních prací a celkovou délku připravovaných staveb. Zmiňované instituce musejí podstatně zkultivovat systémové prostředí pro

možnost předkládání racionálních variantních návrhů dodavatelů, vedoucích ke zlevnění stavby v rámci veřejných soutěží. V nastalé situaci je vhodné nalézt účelný a prospěšný kompromis s cílem zajistit výrazné posílení fiskální disciplíny v podobě redukce deficitu veřejných financí na straně jedné, ale současně i umožnění realizace významných dopravních projektů, které přispějí zásadním způsobem k naplnění rozvojového potenciálu především v regionech, kde vybavenost dálnicemi a rychlostními komunikacemi je slabá. Cestou k dosažení tohoto kompromisu může být například aktualizovaný harmonogram rozvoje dopravní infrastruktury, jež vyhoví oběma výše vymezeným požadavkům. Tento harmonogram by neměl především podvazovat průběh výstavby u komunikací, které vykazují vysokou úroveň rozestavěnosti nebo připravenosti a které současně představují strategické spojení v rámci České republiky i jejího zahraničního napojení. Výstavba komunikací strategické důležitosti musí mít s ohledem na dlouhodobost projektového a investičního procesu jasně, reálně a pevně stanovený harmonogram, založený na transparentnosti a především na vymezení a dodržování priorit (prioritou by v dané chvíli mělo být co nejrychlejší naplnění generelu rozvoje dálnic a rychlostních komunikací a překonání jejich stále podrozvinuté intenzity v porovnání se srovnatelně velkými vyspělejšími zeměmi – horizontem tohoto harmonogramu by měl být minimálně rok 2020. S ohledem na potřebu především v nadcházejícím nejbližším období (do roku 2013) významně přispět k redukci deficitu veřejných financí, měla by být zesílena diskuse o rozvoji PPP projektů. Lze objektivně říci, že v dlouhém období PPP projekty nemusejí z pohledu veřejných financí představovat až tak zásadní úsporu; v krátkém období však – pokud výdajová strana veřejných financí je zatížena stále množstvím zbytných položek a příjmová není schopna generovat odpovídající množství zdrojů – by PPP projekty významným způsobem přispěly k minimalizaci negativních dopadů, které v tomto textu zmiňujeme (fiskální, reálně ekonomické i oblasti zaměstnanosti); současně rozvoj PPP projektů by představoval mimořádně silný impuls rozvoje pro činnost stavebních firem, jež nyní prochází výše popsaným významným útlumem v čase, kdy ostatní sektory české ekonomiky registrují jisté, někdy již dosti významné známky oživení. Úzkým místem rozvoje PPP projektů však zůstává stále legislativní stránka věci. I z důvodu legislativní nejistoty u nás stále nemáme významný projekt, realizovaný touto metodou, který by jako úspěšný pilot posloužil v roli spolehlivé reference. Na straně další však stavební firmy právě v tomto období musejí prokázat naprostou cenovou transparentnost; pokud stavební firmy tvrdí, že ceny jejich výkonů nejsou předražené, případně, že „údajné“ předražení nemá souvislost s projevy chování politické a úřednické korupce, musejí být především ony samy iniciátory takového zprůhlednění ! Právě stavební firmy, jež jsou významně závislé na veřejných zakázkách a patrně tak závislé ještě dlouhodobě zůstanou, by měly být zainteresovány na pročištění trhu s veřejnými zakázkami.

- Stejně jako v případě celé ekonomiky České republiky, byly testovány i dopady redukce dopravních stavebních investic ve Zlínském a Olomouckém kraji; fiskální dopad těchto opatření v rámci optimistických scénářů dosáhl v případě obou krajů více než půl miliardy korun v roce 2011 a okolo tři čtvrti miliardy korun na konci této dekády; v případě vyšší než optimisticky předpokládané nezaměstnanosti by pak zmíněné fiskální dopady byly několikanásobné; současně předpokládáme, že při předpokládané restrikci se růstová výkonnost Zlínského kraje sníží až o dva procentní body (reflektujíc nižší intenzitu dálnic v kraji v porovnání s krajem Olomouckým, kde je dopad na růst HDP odhadován ve výši přibližně půl procentního bodu. V absolutních částkách to znamená více než 5 mld. Kč v případě Zlínského kraje a téměř 1,3 mld. Kč v případě kraje Olomouckého.

Literatura:

- Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 a střednědobý výhled na roky 2012 a 2013 (schválený Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky; aktualizované znění – prosinec 2010)
- Ministerstvo dopravy České republiky: Strategické záměry v oblasti investic do dopravní infrastruktury v letech 2011 – 2014+
- Programové prohlášení Vlády České republiky (4.8. 2010)
- Vývoj stavebnictví do roku 2012, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice, 2010
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2010 – 2012
- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020
- Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje
- Podpora rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2010 – 2012
- Závěrečná zpráva Národní ekonomické rady vlády – září 2009
- Český statistický úřad
- Eurostat



**Studie byla zpracována pro potřebu
Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury
na Moravě.**



Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě
nám. T. G. Masaryka 555/16, 750 02 Přerov