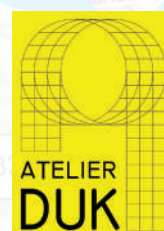


Vize nové dopravní infrastruktury v České republice 2050

EKONOMICKÁ ANALÝZA

2017

PASSERINVEST
GROUP



VICE NOVÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČR 2050

Úvod

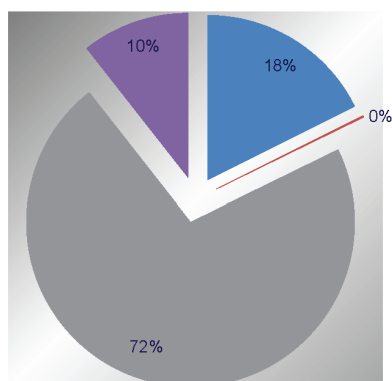
Může existovat nějaká studie, která vznikla před 80 lety a přitom je stále aktuální? Pro knihu Jana Antonína Bati „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“ to z velké části platí. Kniha se zabývá tím, jak dosáhnout v mnoha oblastech vyšší úrovně.

Baťa plánoval dopravně propojit celou zemi především silniční autostrádou. Ta měla být základem dopravní sítě a měla urychlit vnitrostátní dopravu západovýchodním směrem. Baťa také plánoval vybudovat železniční magistralu z Chebu do Trebúšan a sblížit jednotlivé tarify v železniční dopravě. Ministerstvo železnic chtěl přeměnit na ministerstvo dopravy, protože podporoval všechny druhy dopravy, byť s preferencí autodopravy.

A jsou to myšlenky, které platí i dnes.

V následujícím textu lehce zabrousíme do historie. Ukážeme, že investice do dopravní infrastruktury umožnily, aby se západoevropské ekonomiky po druhé světové válce zotavovaly mnohem rychleji než po válce první. Následně identifikujeme, jakou dopravní infrastrukturu je potřeba v České republice dobudovat tak, aby česká ekonomika mohla rychleji růst. V další části vyčíslíme celkové náklady. Následně pomocí modelu vypočítáme pozitivní přínosy, které by přinesly zvýšené investice do dopravní infrastruktury. A na závěr se zamyslíme nad možnostmi financování.

ČR: Přeprava věcí na území ČR z pohledu jejich hmotnosti



- Přeprava věcí po železnici na území ČR
- Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách na území ČR
- Přeprava věcí po silnici na území ČR
- Přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v EU (mimo vozidel registrovaných v ČR)

Zdroj: Eurostat

Proč právě doprava?

Silniční doprava je jedním z klíčových odvětví pro fungování české ekonomiky. A to i přesto, že by se to na první pohled nemuselo zdát. Z pohledu tvorby hrubé přidané hodnoty (HPH) se oddíl pozemní a potrubní doprava podílí na celkové hrubé přidané hodnotě z pouhých 3,0 %. Bez fungování dopravy by však nemohlo docházet k plynulé výměně zboží mezi domácími a zahraničními subjekty. Zahraniční obchod je totiž tím, co dlouhodobě táhne růst české ekonomiky. Navíc bez dopravy si nelze v současné době představit hladké fungování žádného odvětví hospodářství. Doprava je páteří ekonomiky podobně jako bankovníctví.

U dopravy nezáleží jen na kvalitě, ale i na kvantitě. Na co by byl zcela nový úsek supermoderní dálnice, když bude mít jen necelých 50 kilometrů a nebude na něj navazovat další síť rychlostních silnic?

➡ Je tedy nutné, aby síť dálnic, rychlostních silnic, metra a popřípadě železnice fungovala jako hustá a pevná pavučina, která nebude obsahovat trhliny.

Výstavba dopravní infrastruktury je mimořádně nákladná a zdoluhavá. Musí se proto dlouhodobě plánovat. Role státu je zde nezastupitelná. I kdyby nešlo o investora, alespoň musí stát vystupovat jako koordinátor.

➡ Vracíme se k tomu, že zkvalitnění dopravy spočívá v dobudování celé sítě silnic, dálnic, metra a železnic a k tomu je potřeba plán na mnoho desítek let.

Před 80 lety platilo stejně jako to platí dnes, že by se silniční dopravě měla věnovat mimořádná pozornost. Stačí se podívat na statistiku Přepravy věcí na území České republiky. Z pohledu přepravovaných tun po našem území se na prvním místě s více než 70% podílem umístila přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v ČR. Po započtení přepravy věcí po silnici vozidly registrovanými v EU (mimo vozidel registrovaných v ČR) se podíl automobilové dopravy na přepravě zboží na našem území zvýší už na více než 80 %.

➡ Proto velkou část pozornosti musíme věnovat především silniční infrastruktuře.

➡ Nesmíme ale zapomínat ani na dobudování sítě metra nebo železnic. Ty by měly celý model dopravy zahustit.

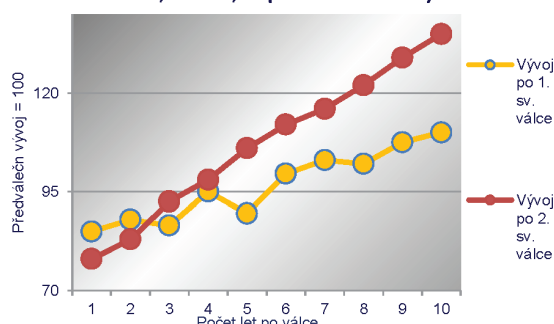
Historické paralely

Při pohledu do minulosti dostaneme jasné důkazy o tom, že investice do dopravní infrastruktury stimulují růst. Tím nejviditelnějším příkladem je Marshallův plán. Abychom jeho smysl pochopili, musíme připomenout, že na konci druhé světové války byla velká část Evropy zpustošena. Trvalé letecké bombardování během války velmi těžce zasáhlo a poškodilo mnoho velkých měst. Průmyslové oblasti byly obzvláště tvrdě zasaženy. Zničenou Evropou obcházela hlad. A to mělo i politické důsledky. V roce 1947 výrazně rostl v Evropě již tak silný vliv komunistických stran (například v Itálii a Francii). Hrozba nástupu komunismu byla více než reálná.

To by mohlo vyústit až v novou válku. Tomu se však Spojené státy americké rozhodly čelit hospodářskou pomocí. Dnes se obecně předpokládá, že bez finanční injekce by se západní Evropa z problémů dostávala mnohem déle. Plán americké ekonomické pomoci starému kontinentu, představený 5. června 1947 Georgem Marshalllem, byl řešením, které v dalších letech nastartovalo západoevropské státy. Ale Spojené státy také zahrály svým způsobem „malou domů“. Evropa díky svému zotavení mohla s USA aktivněji obchodovat.

➡ 5. června 1947 v projevu na Harvardově univerzitě představil ministr zahraničí USA George C. Marshall plán, podle něhož měly Spojené státy v letech 1948–1952 poskytnout západní Evropě pomoc ve výši přibližně 13 miliard dolarů (zhruba 190 miliard USD v cenách roku 2016).

Růst HDP na hlavu (Průměr zemí Velká Británie, Francie, Západní Německo)



Zdroj: Phases of Capitalist Development

Bylo to prozíravé řešení. Marshallův plán nejen přispěl k hospodářské rekonstrukci západní Evropy, pomohl obnovit průmysl i zemědělství, ale také oživit mezinárodní obchod. Musíme si uvědomit, že jediné velké vyspělé státy, jejichž infrastruktura nebyla významně poškozena ve druhé světové válce, byly Spojené státy a Kanada. Prosperovaly mnohem více než před válkou, ale vývoz byl v jejich ekonomických plánech jen malým faktorem. A to se mělo změnit. Značná část pomoci Marshallova plánu měla být použita Evropany na nákup zboží a surovin vyrobených ve Spojených státech a Kanadě.

V prvních letech po druhé světové válce se povedlo opravit boji zpustošenou dopravní infrastrukturu. Právě opravené silnice a železnice byly základem toho, aby mohly evropské ekonomiky i s přispěním Marshallova plánu ožít. To potvrzují i závěry studie *The Marshall Plan: History's Most Successful Structural Adjustment Program* (1991)¹. Podle ní každý dolar z Marshallova plánu přispěl 65 centy k nárůstu produkce a 35 centy vylepšil investice. To vedlo k vysoké návratnosti nových investic. Ze závěrů studie vyplývá, že 1 investovaný dolar vylepšoval národní produkt o 50 centů v následujícím roce.

➡ Ekonomický přínos Marshallova plánu je tedy všeobecně akceptován. To dokazuje i následující pasáž.

Evropské země, které přijaly peníze z Marshalova plánu, se po druhé světové válce zotavovaly mnohem rychleji než po první světové válce. Pomoc totiž dokázala v Evropě z velké části kromě jiného obnovit tu dopravní infrastrukturu, kterou zničila několik let těžkých bojů. A kvalitní dopravní

¹ *The Marshall Plan: History's Most Successful Structural Adjustment Program* [online]. 1991 [cit. 2017-08-29]. Dostupné z: http://www.j-bradford-delong.net/pdf_files/Marshall_Large.pdf

spojení je základem k tomu, aby mohl plynule fungovat obchod a aby ekonomiky mohly růst. To dokazují i následující čísla.

- ➔ Rok po konci druhé světové války (v roce 1946) byl v průměru HDP na hlavu (Velké Británie, Francie, Německo) o 25 % nižší proti předválečnému roku 1938.
- ➔ Když se přesuneme do roku 1951, vidíme, jak moc Marshallův plán urychlil zotavování z válečných škod. HDP těchto zemí se rázem vyhouplnul o 10 % proti roku 1938.
- ➔ Z grafu je zřejmé, že po první světové válce se Evropa bez Marshallova plánu zotavovala mnohem pomaleji.
- ➔ Investice do infrastruktury tak jednoznačně stimulují růst, v případě nové infrastruktury to platí dvojnásobně. A to i v dnešní době, což ještě dále ukážeme.

ODHAD NÁKLADŮ, ANEB KOLIK BY TO CELÉ STÁLO

S tím, jak se ekonomika globalizuje, přicházejí noví nadnárodní investoři. Ti se rozhodují, kde budou podnikat a vyrábět. Hledí na mnoho věcí. Často slyšíme, že tím největším lákadlem pro zahraniční investory je naše poloha v srdci Evropy. Hodnota naší přítomnosti ve střední Evropě by však byla umocněná, kdybychom měli hustou, kvalitní a moderní dopravní síť. Tu ale nemáme. Státy, které byly daleko za námi, nás rychle dohánějí. Nejednou zjišťujeme, že ve střední Evropě nejsme jediní a že investor má z čeho vybírat.

Současný stav je, že v České republice nalezneme 1 303 km dálnic.

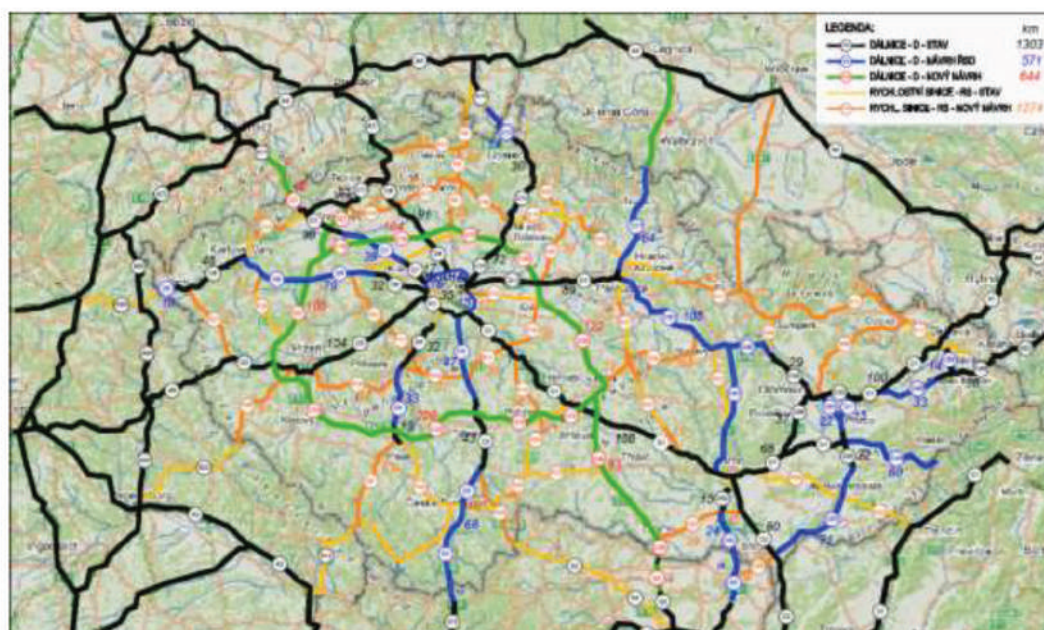
Počet km dálnic na tisíc obyvatel

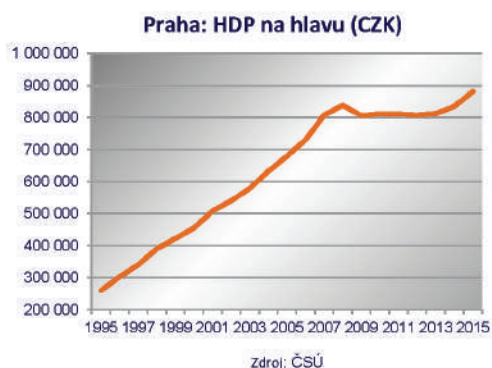
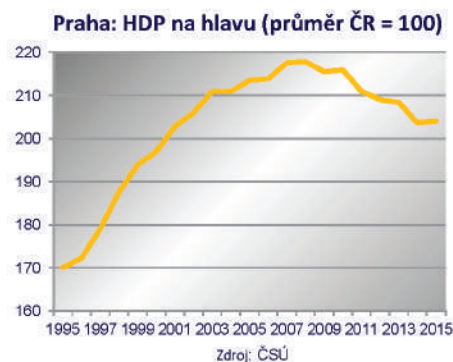
| | |
|-----------|-------|
| Polsko | 0,041 |
| ČR | 0,073 |
| Slovensko | 0,085 |
| Německo | 0,156 |
| Maďarsko | 0,192 |
| Rakousko | 0,195 |

Mezinárodní srovnání

Při porovnání s nejbližšími sousedy zjistíme, že z pohledu budování infrastruktury na tom nejsme vůbec dobře. Pro srovnání jsme využili data podle metodiky Eurostatu. Nejvíce kilometrů dálnic v přepočtu na tisíc obyvatel nalezneme v Rakousku – konkrétně 0,195 km. V první trojici se drží i Maďarsko a Německo. Česká republika se ve středoevropském regionu krčí až na předposledním místě. **S 0,073 km dálnic na tisíc obyvatel předčíme ve srovnání středoevropských zemí pouze Polsko s 0,041 km dálnic na tisíc obyvatel.** Před námi je i Slovensko s 0,085 km na tisíc obyvatel.

- ➔ Při porovnání se sousedním Rakouskem je u nás ukazatel počtu kilometrů dálnic na tisíc obyvatel 2,7x nižší.





Plán Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) říká, že by v České republice mělo přibýt v příštích letech dalších 571 km dálnic. Pokud vycházíme z kalkulace 360 mil. korun za jeden kilometr dálnice (což je spíš konzervativní odhad – lze nejspíš postavit i levněji), tak to znamená investici ve výši 206 mld. korun.

Podle „Vize dopravní infrastruktury“ (dále jen „Nová vize“) by však u nás mohlo do roku 2050 vzniknout dalších 644 km dálnic. To by si vyžádalo investici dalších 232 mld. korun.

Ta samá „Nová vize“ však také počítá s tím, že pokud má silniční síť fungovat jako hustá pavučina, je potřeba prodloužit síť rychlostních silnic. „Nová vize“ tak počítá s vybudováním dalších 1 274 km rychlostních silnic. Při ceně 240 mil. korun za kilometr rychlostní silnice se dostáváme k částce 306 mld. korun.

- ➔ Suma sumárum tak současný plán ŘSD počítá s investicí v celkové výši 206 mld. korun na výstavbu 571 km nových dálnic.
- ➔ „Nová vize“ přichází s plánem, aby se do dopravní infrastruktury napumpovaly investice za 744 mld. korun.
- ➔ Za ty by bylo možné postavit 1 215 km nových dálnic + 1 274 km rychlostních silnic.

Praha si zaslouží mimořádnou pozornost

Když se podíváme na strukturu české ekonomiky, zjistíme, že v ní má výsadní postavení Praha. Praha není jen hlavním městem České republiky na papíře, ale také ekonomickým motorem země. Jednak je hospodářským centrem státu, jednak se zde střetávají zájmy domácích a zahraničních investorů. **Praha konkrétně vytváří více než pětinu českého hrubého domácího produktu (HDP).** HDP Prahy po zastavení růstu během poslední krize už znovu roste. O ekonomické síle Prahy svědčí i pohled na vývoj HDP přepočtený na 1 obyvatele. Zatímco ještě v roce 1995 tvořil HDP jednoho Pražana 1,70násobek bohatství průměrného Čecha, v roce 2015 už to bylo 2,04násobek bohatství průměrného Čecha. Je ale také třeba podotknout, že v předkrizovém roce 2008 tvořil HDP na hlavu jednoho Pražana 2,18 průměru ČR.

Pokud chceme, aby se Praha jako ekonomický motor země dál točil, musí k tomu přispět i lepší dopravní infrastruktura. Je jasné, že Praze nebude stačit pouze dobudování Pražského okruhu. Je potřeba také dobudovat síť metra.

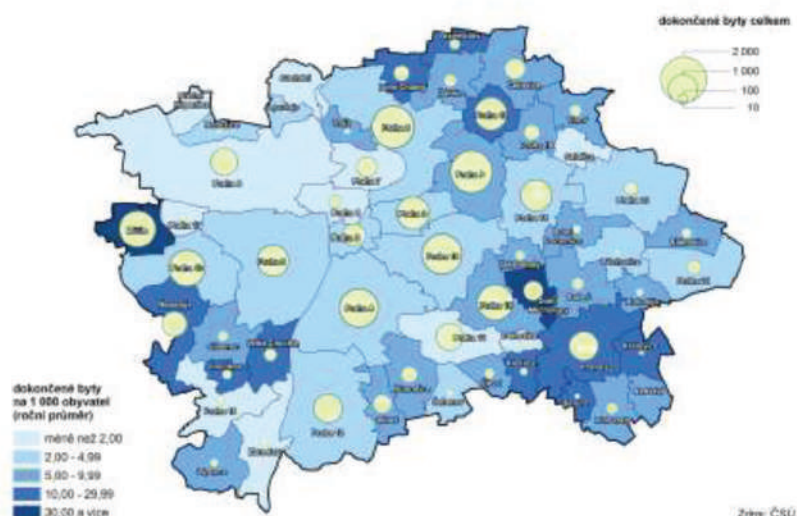
Prodloužit a přidat další linky metra bude nutné z toho důvodu, že se prozatím Praha příliš nezahušťuje ve svém centru. V Praze žije v průměru na hektar 25 osob, ve Varšavě to je 33 osob, ve Vídni 41 osob a například v Miláně 73 osob. Důvodem je to, že Praha organicky roste směrem od svého středu.

Celkový přírůstek/úbytek obyvatel v městských částech hlavního města Prahy v letech 2010 až 2015



Z grafu je zřejmé, že počet obyvatel Prahy narůstá směrem do polí a luk za městem. Mezi lety 2010 a 2015 zažily centrální části Praha 1 a 4 úbytek obyvatel. Naopak největší růst počtu nových obyvatel pak zažily okrajové části města jako Zličín, Březiněves a další. To přesně kopíruje, kde probíhá intenzivně nová bytová výstavba.

Bytová výstavba v městských částech hlavního města Prahy v letech 2010 až 2015



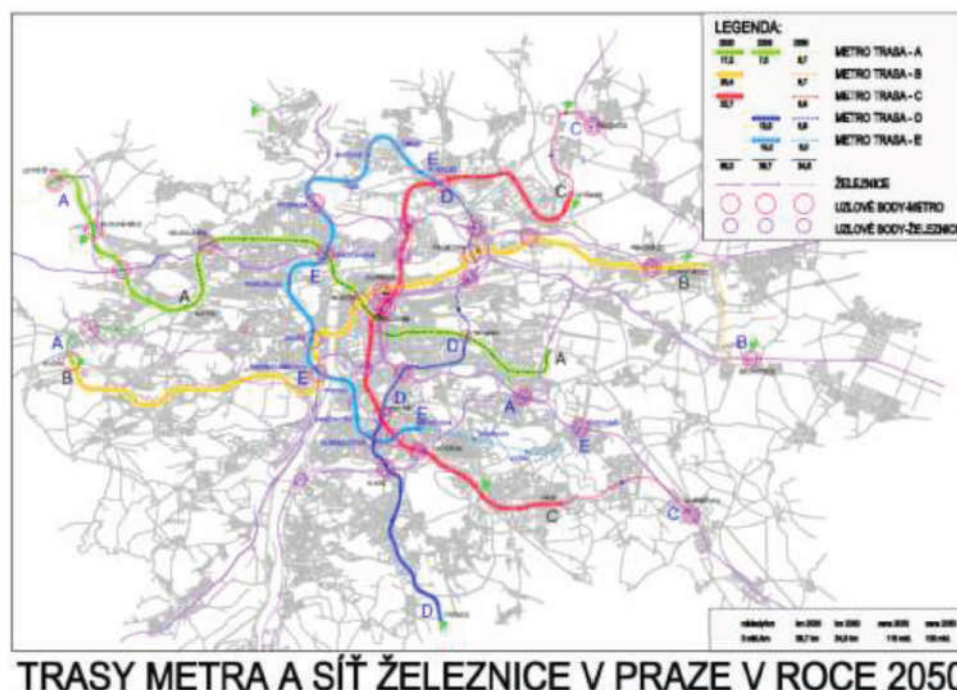
A důvod není složité najít. Rozvoj Prahy směrem od jejího středu souvisí s tím, že v centru je extrémně složité cokoliv postavit. Při přepočtu na počet obyvatel bylo mezi lety 2010 a 2015 v centrální Praze proti její periferii dokončeno minimum bytů. Zatímco v Praze 1 to byly při přepočtu na roční průměr méně než 2 byty na 1000 obyvatel, na periferním Zličíně to bylo přes 30 a více bytů na 1000 obyvatel. To jen dokresluje, jak složité je pro developery stavět v centrální Praze. Proto se Praha roztahuje směrem od svého středu a hustota zalidnění neroste.

➔ Aby rozrůstající se Praha mohla fungovat jako jeden kompaktní celek, je nutné okrajové oblasti Prahy lépe propojit s centrem. Přímo se proto nabízí prodloužení linek metra a jejich napojení na železnici podle následujícího schématu.

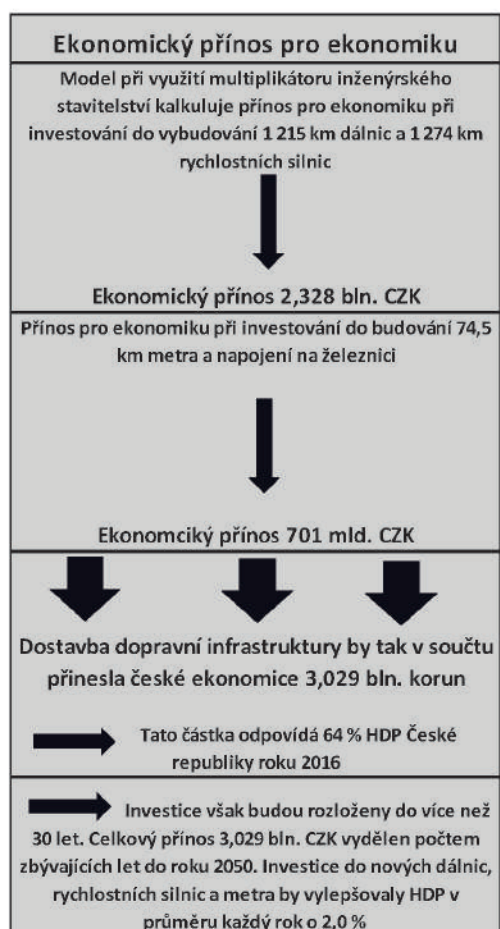
Dnešní trasy A, B a C je podle „Nové vize“ nutné prodloužit směrem na periferii města. Navíc kromě plánované trasy D vybudovat také trasu E. To je zřejmé z příloženého schématu. Vše je pak nutné zkoordinovat s napojením na železnici.

➔ V řeči čísel to znamená do roku 2035 v Praze dobudovat 39,7 km metra a do roku 2050 k tomu přidat dalších 34,8 km.

➔ Pokud budeme uvažovat cenu 3 mld. korun za 1 km metra, dostáváme s k celkové nutné investici do pražského metra ve výši 119 mld. CZK +105 mld. CZK, tedy 224 mld. korun.



EKONOMICKÉ DOPADY A VÝZNAM INVESTIC DO INFRASTRUKTURY



V krátkém časovém období

Že zvýšené investice do dopravní infrastruktury zrychlí nebo vylepší růst HDP, je zřejmé už při ohlédnutí za historickými paralelami. Jasně to demonstroval příklad ekonomického oživení v těch evropských zemích, které po druhé světové válce přijaly peníze z Marshallova plánu. **Technicky vzato se nárůst investic do infrastruktury okamžitě projeví v růstu tempa investic do fixního kapitálu.** Do této rovnice není složité dosadit neznámé. Hustší síť dálnic totiž přiláká investory z odvětví zpracovatelského průmyslu s relativně krátkým investičním cyklem a vysokou přidanou hodnotou. Přitom právě zpracovatelský průmysl je motorem české ekonomiky. V roce 2016 se na hrubé přidané hodnotě podíl z 27 %.

→ **Během prvních let po zahájení zvýšených investic do stavby dálnic a rychlostních silnic bude docházet k růstu investic do fixního kapitálu.**

Delší časové období

Z makroekonomického pohledu nás musí zajímat především dlouhé období. Dálnice budujeme proto, aby nám sloužily desítky let. V delším časovém období budeme sledovat kontinuální nárůst objemu investic skrze budování hustší sítě dálnic a rychlostních silnic. Uvidíme ale také synergický efekt úvodní vlny investic. Díky referencím tu bude následná poptávka po dalších aktivitách. Ta bude souviset například s vytvářením dodavatelských sítí a oblastí služeb. V delším časovém období by také měly zvýšené investice do dopravní infrastruktury vylepšit úroveň poptávky v české ekonomice a mít pozitivní příspěvek čistého vývozu. To detailněji rozebereme v dalších částech práce.

Multiplikátor a výpočet přínosu pro ekonomiku

V ekonomickém světě vyvolává každá akce reakci. Peníze se neinvestují proto, aby jejich hodnota zůstala obdobná jako před investicí. **Peníze se investují proto, aby jejich hodnota v budoucnu rostla.** A investice je tím prospěšnější, čím víckrát se investované peníze v ekonomice otočí. Multiplikátor nám v jednoduchosti říká, kolikrát se jedna koruna investovaná

v daném odvětví v ekonomice otočí. Samozřejmě čím vyšší číslo, tím pro ekonomiku lépe. A stavebnictví je odvětvím s jednou z nejvyšších hodnot multiplikátoru v české ekonomice.

Pro stavebnictví činí multiplikátor 2,83 – přesněji u pozemního stavitelství 2,962, u inženýrského stavitelství 3,129². To znamená, že jedna koruna investovaná do výstavby silnic a dálnic se v dalších částech ekonomiky znovu otočí dohromady více než 3x. Z hustší sítě silnic a dálnic nebudou mít prospěch jen obyvatelé, ale bude to obrovským lákadlem pro firmy, a především ty zahraniční.

Navíc nesmíme zapomenout ani na jednotlivé firmy a jejich dodavatele, kteří při stavbě asistují. To je také důvod, proč je multiplikátor ve stavebnictví zejména pozemním stavitelství tak vysoký. Za využití multiplikátoru pro inženýrské stavitelství jsou přínosy pro ekonomiku následující:

- ➔ Podle modelu při využití dílčích nákladů a multiplikátoru inženýrského stavitelství by přínos pro ekonomiku při investování do vybudování 1 215 km dálnic a 1 274 km rychlostních silnic činil 2,328 bln. CZK.
- ➔ Přínos pro ekonomiku při investování do budování 74,5 km metra a napojení na železnici by při využití dílčích nákladů a multiplikátoru činil 701 mld. CZK
- ➔ Tyto dostavby by tak v součtu přinesly české ekonomice 3,029 bln. korun
- ➔ Tato částka odpovídá 64 % HDP České republiky roku 2016
- ➔ Investice však budou rozloženy do více než 30 let – vylepšovaly by HDP v průměru každý rok o 2,0 %

DOPAD INVESTIC DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA DÍLČÍ UKAZATELE ČESKÉ EKONOMIKY

Dopad investic do dopravní infrastruktury na konkurenceschopnost

Zkoumání konkurenceschopnosti jednotlivých českých regionů by mělo identifikovat, v čem by se česká ekonomika měla zlepšit. Evropská Komise zveřejňuje index regionální konkurenceschopnosti pro 263 regionů EU a také indexy pro jednotlivé země. Index má za cíl poskytnout regionům užitečný přehled, který může zlepšit jejich hospodářskou výkonnost. Hlavní index konkurenceschopnosti se pohybuje v intervalu 0 – 100, přičemž 100 je nejlepší, 0 nejhorší. Navíc jsou vykazovány také dílčí indexy konkurenceschopnosti pro jednotlivá odvětví. Právě z nich je následně vypočítáván hlavní index konkurenceschopnosti.

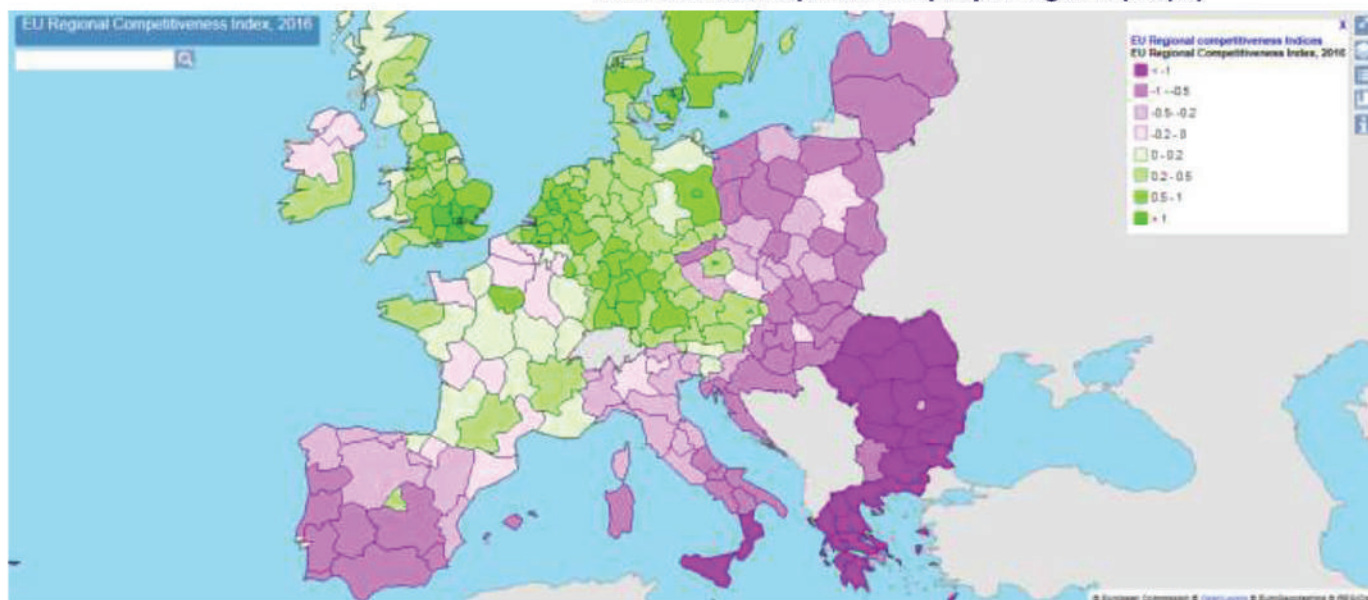
Začneme u Prahy, které připadla v žebříčku hodnocení konkurenceschopnosti až 102. příčka z 263 srovnávaných regionů. Tady se nastavuje Praze nepříjemné zrcadlo. Navíc je na tom Praha mnohem lépe než většina dalších českých regionů. Ty z pohledu konkurenceschopnosti nenáležejí k vyspělé západní Evropě, ale naopak k méně konkurenceschopným východním regionům. Přitom například vysoce konkurenceschopné bavorské regiony leží jen několik desítek kilometrů od českých hranic.

Při pohledu do mapy s názvem „Konkurenceschopnost evropských regionů“ je zřejmé, že pás nejvíce konkurenceschopných regionů se táhne od Skandinávských zemí a Velké Británie směrem na jihovýchod. Velký počet vysoce konkurenceschopných regionů nalezneme v Německu, Rakousku či

² STRATEGICKÝ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY; EKONOMICKÁ UDRŽITELNOST MĚSTA; ANALÝZA EKONOMICKÝCH DOPADŮ [online]. [cit. 2017-07-20]. Dostupné z: http://www.ippraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/ekonomicka_udrzelnost_brozura_www.pdf

v oblasti Beneluxu. Česká republika se z pohledu své geografické polohy nachází na pomezí regionů s nižší konkurenceschopností (typicky např. Polsko) a vyšší konkurenceschopností (Německo).

Konkurenceschopnost evropských regionů (mapa)

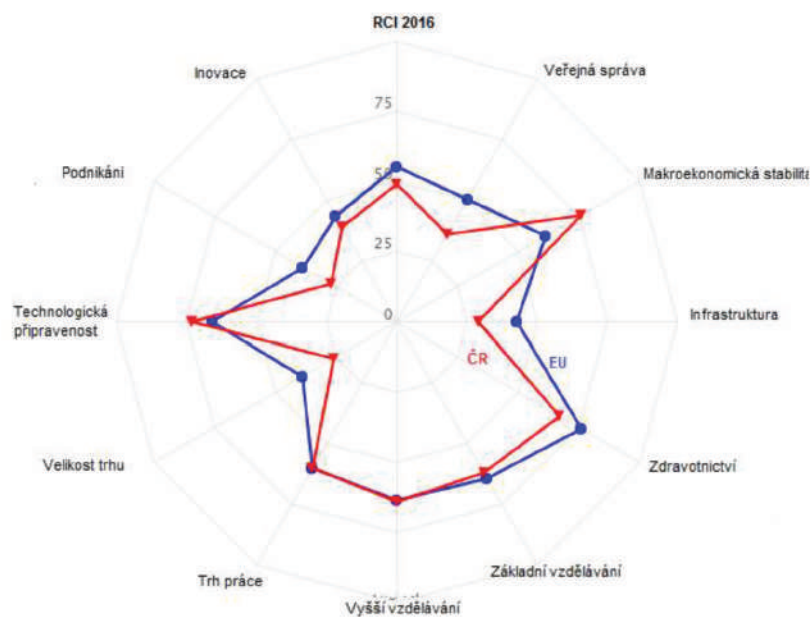


Zdroj: Evropská komise

Přednosti a slabiny české ekonomiky z pohledu konkurenceschopnosti

Pokud hodláme zlepšit naši konkurenceschopnost, musíme na číslech ukázat, jaké jsou přednosti a naopak nedostatky české ekonomiky v porovnání s průměrem Evropské unie. Na to nám odpoví paprskový graf. Díky němu můžeme českou ekonomiku (červená pavučina) srovnávat s průměrem EU (modrá pavučina). Čím více je pavučina rozvětvená směrem od středu, tím větší je konkurenceschopnost dané země v konkrétní oblasti.

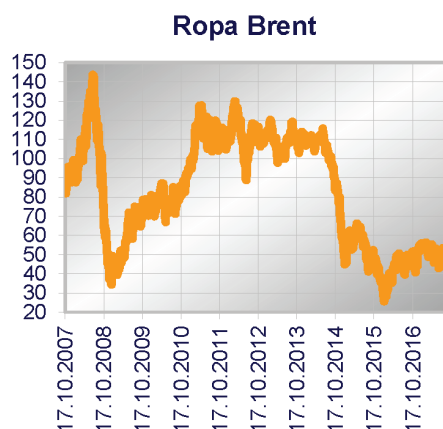
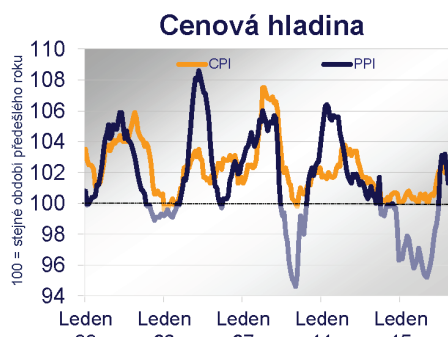
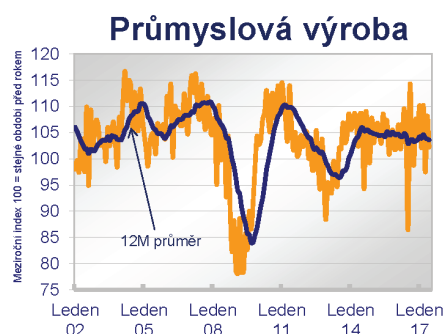
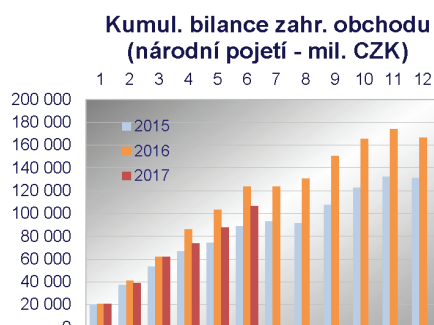
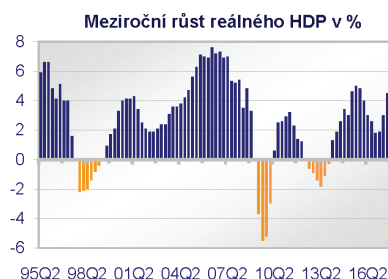
Konkurenceschopnost české ekonomiky x EU



Zdroj: Evropská komise



Podle průzkumu Evropské komise česká ekonomika z pohledu konkurenceschopnosti nejvíc zaostává v infrastruktuře. Dosáhla výsledku přibližně 30 bodů ze 100



možných. To znamená, že v konkurenceschopnosti je česká ekonomika na méně než třetině svého maximálního potenciálu. Zatímco nahoru ji táhly ukazatele makroekonomické stability či technologické připravenosti, dolů ji stahovalo především hodnocení infrastruktury. To bereme jako potvrzení, že by Česká republika neměla stavět dobudování moderní dopravní infrastruktury na druhou kolej.



Pokud bude Česká republika v budoucnu chtít efektivně dotahovat konkurenceschopností průměr EU, měla by začít s investicemi do dopravní infrastruktury.

Zahraniční obchod letos nedosáhne rekordu přebytku obchodní bilance

Česká ekonomika potřebuje jako sůl něco, co ji bude táhnout dlouhodobě. A to v posledních letech byla a ještě nějakou dobu bude především poptávka ze zahraničí. Loňský rok byl pro zahraniční obchod rekordní. V roce 2017 se určitě nedočkáme tak výrazného zlepšení. **V první polovině roku 2017 dosáhl přebytku obchodní bilance v národním pojetí 106,5 mld. Kč, což představovalo meziroční pokles o 17,0 mld. Kč.**

Slábnutí exportů by se mělo výrazněji projevit v druhé polovině roku. Musíme si totiž uvědomit, že kvůli postupně sílící koruně bude za hranicemi pozvolna klesat atraktivita českého zboží. Navíc vývozcům uškodí také zhoršení náklady na evropských trzích. Už nebude kam růst. **Přebytek obchodní bilance by měl za rok 2017 skončit pod úrovní 160 mld. korun.** Neboli také zahraniční obchod bude do budoucna potřebovat další impuls k růstu.

Růst průmyslu nevydrží věčně

Pro českou ekonomiku je průmysl zásadní obor. Není ničím novým, že dlouhodobě patříme k nejprůmyslovějším zemím EU. Podíl průmyslu na hrubé přidané hodnotě se dlouhodobě drží kolem 1/3. Tím horší pro nás je, že průmysl výrazně trpí výkyvy ekonomického cyklu. V krizovém roce 2009 průmysl propadl o 13,2 %.

V případě průmyslu bychom se měli dopředu připravit na to, že jsme na startu nové průmyslové revoluce: Průmysl 4.0. Výrobu ovládnou roboti. To povede k tomu, že nebude tolik potřeba přesouvat práci tam, kde je levná pracovní síla. Práce robota bude stát stejně. V Německu, v České republice nebo v Indii. My proto nutně potřebujeme investice, abychom technologicky nezaostávali. **Zlepšení dopravní infrastruktury bude jedním z klíčů k tomu, aby průmysl mohl dál táhnout českou ekonomiku.**

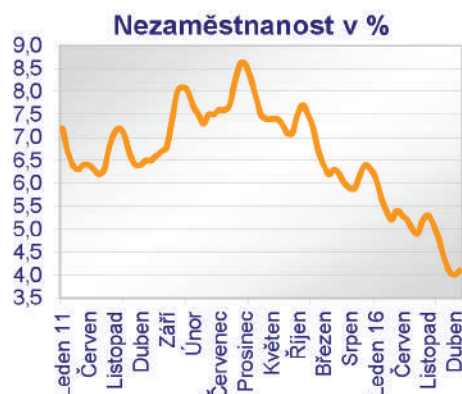
➔ Dnes tvoří průmysl kolem třetiny české ekonomiky. Jenže průmysl ovládnou roboti. Pokud nepřijdou investice, budeme technologicky zaostávat. Růst české ekonomiky by za této situace stál na čím dál vratších nohou.

Inflace konečně v cíli. Jak dlouho tam vydrží?

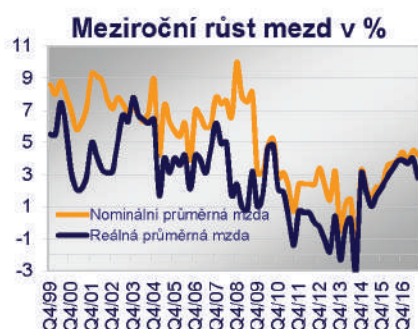
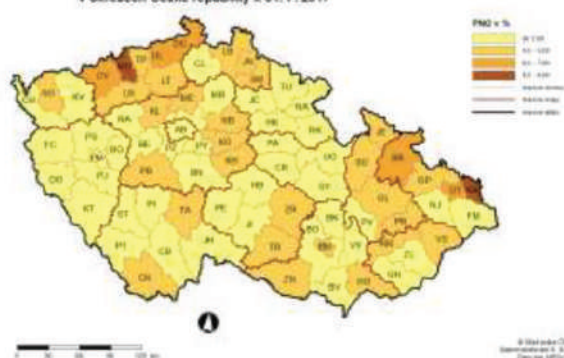
V České národní bance mohli v letošním roce bouchnout šampaňské. Spotřebitelská inflace se totiž po téměř 4 letech pachtění u nuly dostala zpět k 2% cíli. Nakonec i proto byly během dubna ukončeny devizové intervence.

Spotřebitelské ceny byly v červenci meziročně vyšší o 2,5 % než před rokem. Zatímco letos počítá náš model s průměrnou inflací kolem 2,2 %, příští rok to bude 2,5 %.

Ale pozor, období nízké inflace nemusí být definitivně pryč. V posledních letech se projevilo, že tempo inflace výrazně ovlivňují vrtkavé složky. Právě kvůli nízkým cenám energií (konkrétně ropy) se inflace dlouho držela pod 2% cílem České národní banky. A já bych rozhodně nedal ruku do ohně za to, že se burzovní cena ropy udrží nad hladinou 50 USD za barel. Naopak. Kvůli nekončícímu přebytku nabídky ropy nad poptávkou počítáme v budoucnu s postupným poklesem cen ropy a částečně i pohonných hmot. Připomeňme, že ještě před 3 lety se cena ropy Brent držela nad hladinou 100 USD za barel. A pokud je vývoj cen paliv nejistý, znovu hrozí pád tempa inflace pod 2% cíl centrální banky. Za dva roky nám proto teoreticky kvůli slabé inflaci znovu hrozí návrat intervencí.



PODÍL NEZAMĚSTNANÝCH OSOB (PNO) NA POČTU OBYVATEL
v okresech České republiky k 31. 7. 2017



Zdroj: ČSÚ

- ➔ Výrazné investice do dopravní infrastruktury by přinesly drobnou oporu pro inflaci.
- ➔ Silniční osobní doprava se na výpočtu indexu spotřebitelských cen podílí z pouhých 7,02 promile.
- ➔ To znamená, že navýšení investic do dopravní infrastruktury by mělo na vývoj spotřebitelské inflace zanedbatelný vliv.

Trh práce blízko bájného stavu plné zaměstnanosti

Trh práce jede na plné obrátky. Jednotlivé ukazatele jsou nejlepší za několik let. Zatímco během června dosahovala míra nezaměstnanosti 4,0 %, v červenci lehounce narostla na 4,1 %. Na trhu práce je nyní takový hlad po pracovní síle, že většina absolventů najde zaměstnání během několika týdnů. Dál také vidíme rekordní počet volných pracovních míst. Těch bylo na konci července 188 066, což bylo o 52 308 víc než před rokem. Na jedno volné pracovní místo připadalo v průměru 1,6 uchazečů, před pěti lety to bylo skoro 12 uchazečů.

Vše nasvědčuje tomu, že míra nezaměstnanosti začne pomaloučku polehoučku stoupat. Česká ekonomika je v roce 2017 na vrcholu. Vidíme první náznaky toho, že brzy můžeme jet z kopce. Suma sumárum, letošek bude na trhu práce excelentní, příští rok bude o něco horší. **Průměrnou nezaměstnanost v letošním roce odhaduje náš model na 4,3 %. V příštím roce se vrátíme na 5,4 %.**

Jenomže ani v roce 2017 není vše tak růžové, jak by se mohlo na první pohled zdát. Poměrně zásadní kaňkou na kráse pracovního trhu jsou stále nepřehlédnutelné regionální rozdíly v míře nezaměstnanosti. V některých okresech s velkými průmyslovými podniky je nezaměstnanost téměř neznámé slovo. Nejnížší podíl nezaměstnaných byl zaznamenán v okresech Rychnov nad Kněžnou (1,4 %), Praha-východ (1,6 %) a Jindřichův Hradec (1,7 %). Naopak bývalé hornické okresy na tom jsou o poznání hůř. Nejvyšší nezaměstnanost vidíme v okresech Karviná (9,6 %), Most (8,9 %), Ostrava-město (7,8 %), Ústí nad Labem (7,5 %), Chomutov a Bruntál (oba 6,7 %). Ačkoliv v České republice připadá nyní na jedno volné pracovní místo v průměru 1,6 uchazeče, v okrese Karviná se o pracovní pozici musí poprat v průměru přes 9,4 uchazečů. V Ústí nad Labem přes 7 uchazečů.

Přitom právě tady se skrývá tolik potřebná pracovní síla pro průmyslová centra, která marně hledají nové zaměstnance. **Ochota trvale se stěhovat za prací je v České republice nízká. To ale neznamená, že by nezaměstnaní nebyli ochotní za prací v rozumném čase dojíždět.** Bývalé hornické regiony s vysokou mírou nezaměstnanosti mají jedno společné. Jsou odlehle, ve většině případů leží až u hranic. Kvůli nedostatečné dopravní infrastruktuře trvá hodiny cesta do míst, kde jsou zaměstnanci naopak potřeba. Právě to by nové dálnice a rychlostní silnice měly částečně změnit.

- ➔ Nové dálnice by tak jako bonus přinesly mnohem větší dostupnost pracovní síly pro podniky v celé republice. Navíc by to řešilo problém dlouhodobě nezaměstnaných.
- ➔ Lepší dopravní spojení napříč celou republikou by tak přineslo úspory na dávkách v nezaměstnanosti v řádu jednotek miliard korun ročně.
- ➔ „Nová vize“ dopravní infrastruktury počítá v příštích více než 30 letech s investicí do nových dálnic, rychlostních silnic a nových stanic metra za 968 mld. korun – to znamená za rok více než 30 mld. korun.
- ➔ S touto částkou by bylo možné v České republice vytvořit přes 90 tisíc nových pracovních míst s průměrnou mzdou.
- ➔ V našem modelu však počítáme s tím, že pouze 50 % zamýšlené investice do dopravní infrastruktury by plynulo na platy. I tak by v České republice mohlo vzniknout více než 45 000 nových pracovních míst.

K trhu práce musíme přidat ještě jednu poznámku. Současná nízká míra nezaměstnanosti neříká nic o tom, jak jsou zaměstnanci celkově spokojeni. Je to také o odměně za práci. V 1. čtvrtletí 2017 vzrostla průměrná hrubá měsíční nominální mzda proti stejnému období předchozího roku o 5,3

% na 27 889 korun, reálně se zvýšila o 2,8 %. Jednoduše na trhu je takový nedostatek kvalifikované i nekvalifikované pracovní síly, že firmy nemají na výběr, musí přitlačit na pilu a zvyšovat mzdy, když hledají nové lidi. V mnoha oborech a lokalitách lidé nebudou. **Mzdy proto nominálně porostou v roce 2017 v průměru o 5 %.** Jenže na druhé straně už se nám začala probouzet inflace. **Reálně tak mzdy letos porostou jen o necelá 3 %.**



A to znamená, že vyrovnávání českých platů směrem k těm západoevropským bude zase o něco pomalejší. Při srovnání s Německem byla česká průměrná mzda podle dat OECD v roce 2015 nižší více než třikrát. Při započtení kupní síly je na tom průměrný Němec téměř dvakrát lépe než průměrný Čech.

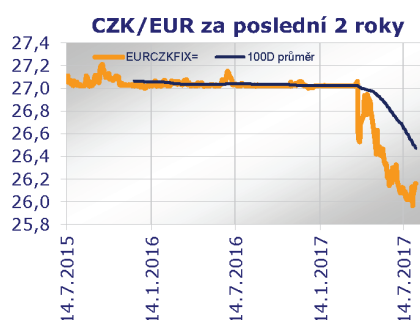
Nízké mzdy tak jsou poměrně zásadní brzdou českého rozvoje. **Nízké mzdy totiž z Čech odvádí odborníky. Ti pak firmám chybějí k tomu, aby bylo dosahováno vyšší produkce. Točíme se v začarovaném kruhu.**

Kdo také nese vinu za nízké platy?

Růst mezd v České republice svým způsobem přidusila také politika České národní banky. Ta totiž tři a půl roku uměle oslabovala korunu a její kurz držela u 27 korunové hladiny. To odůvodňovala snahou o nakopnutí rychlejšího růstu cen. Jenže k rychlejšímu růstu cen došlo až ve chvíli, kdy začala ropa v roce 2017 zdražovat na mezinárodních trzích. **Na tom měla Česká národní banka, při vší účtě k ní, minimální vliv.**



Mezitím ale tento umělý stav slabé koruny zachovával a dokonce stále více zvýrazňoval v české ekonomice levnou montovnu s nízkými mzdami.



Zdroj: Reuters

Místo abychom se snažili v zahraničí konkurovat kvalitou jako právě zmíněné Německo, levná koruna uměle tlačila dolů výrobní náklady. Díky tomu byla hlavní devizou českého zboží nízká cena. A kde je nízká cena, tam nemohou být vysoké platy. Tady jsme si jasně ukázali, jak mohou umělé bariéry brzdit náš rozvoj. A to se projeví ve chvíli, kdy do Evropy naplno přijde čtvrtá průmyslová revoluce. Ta se bude vyznačovat větším zapojením robotů. My jako země s dlouhodobě největším podílem průmyslu na HDP v Evropě bychom měli být první, kdo se bude na tuto změnu připravovat. Jenže nejdříve je potřeba, aby na to byly podniky dobře kapitálově vybaveny. A položíme si otázku: Půjde to bez kvalitní dopravní infrastruktury? Rozhodně ne...



Dobudování nové dopravní infrastruktury je zásadní proto, aby česká ekonomika technicky a následně ekonomicky nezaostávala.

Zdanění práce v členských zemích OECD (v % u svobodného a bezdětného zaměstnance za rok 2015)

| 1. | Belgie 55,3 |
|-----|-------------------|
| 2. | Rakousko 49,5 |
| 3. | Německo 49,4 |
| 4. | Maďarsko 49,0 |
| 5. | Francie 48,5 |
| 6. | Itálie 47,9 |
| 7. | Finsko 43,9 |
| 8. | Česko 42,8 |
| 9. | Švédsko 42,7 |
| 10. | Slovinsko 42,6 |

Zdroj: OECD

Před započítáním velkých investic je potřeba stabilizovat daňové prostředí

V rychlejšího rozvoji nás brzdí také vysoké zdanění práce v České republice. **Celkové zdanění práce v České republice totiž patří mezi nejvyšší v zemích OECD.** Konkrétně nám patří v této společnosti 8. místo. Do zdanění práce je totiž nutné započítat i povinné pojistné placené zaměstnavateli za zaměstnance. Podle údajů Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) celkové zdanění práce průměrného bezdětného českého zaměstnance dosahuje 42,8 %. To znamená, že z toho, kolik zaměstnanci skutečně stojí svoji firmu, 42,7 % neuvidí. **Také vysoké zdanění práce je brzdou růstu českých mezd.**

Dalším problémem je také nestabilita daňového systému. Daňové zákony se v České republice mění tak často, že se z toho daňovým poradcům točí hlava. To vede k tomu, že Česko je z hlediska časové náročnosti plnění daňových povinností v nelichotivé spodní části žebříčku evropských zemí – až na 26. místě. Každé firmě v ČR zaberou daně ročně v průměru celkem 234 hodin času, což je nejen více než na Slovensku, ale i v zemích jako Rumunsko, Řecko či Chorvatsko. A to komplikuje podnikání a svým způsobem brzdí i růst platů.

➡ Ještě před započítáním velkých investic do dopravní infrastruktury stabilizujeme podmínky v ekonomice.

➡ Snažme se proto vytvářet na trhu práce co nejméně bariér. Díky tomu trh práce splní dva své cíle a ne jen jeden: Kromě vytváření nových pracovních míst učiní také české domácnosti bohatší v mezinárodním srovnání.

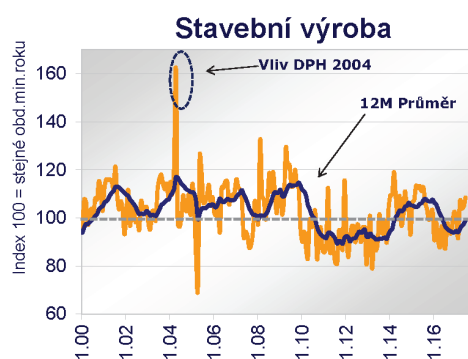
➡ Začneme tím, že se nebude pravidelně hýbat s daňovými sazbami, ani před volbami strašit jejich zvyšováním.

Jak by zvýšené investice do dopravní infrastruktury ovlivnily samotné stavebnictví?

Stavebnictví (stejně jako průmysl) trpí výraznými výkyvy ekonomického cyklu. To jasně demonstruje fakt, že v roce 2016 inženýrské stavitelství zaznamenalo propad o celých 15 %. Na vině byl výpadek evropských peněz. Právě na nich a na velkých projektech je tento sektor přesplíši závislý.

O tom svědčí i vývoj za poslední období. Stavební produkce ve 2. čtvrtletí roku 2017 meziročně po očištění o vliv počtu pracovních dnů vzrostla o 8,1 %. Produkce pozemního stavitelství meziročně vzrostla o 10,7 %. Jenže inženýrské stavitelství zaznamenalo meziroční pokles stavební produkce o 4,5 %.

Nové investice do dopravní infrastruktury by stavebnictví nakoply a do budoucna stabilizovaly. Stavebnictví by přestalo stoupat a padat podle toho, kdy se daří nebo nedaří finalizovat velké developerské projekty, nebo kdy přitékají peníze z evropských fondů. Do inženýrského stavitelství by na výstavbu nových dálnic a rychlostních silnic podle „Nové vize“ v příštích 30 letech připlul téměř bilion korun.



➡ Rozložení investic při realizaci „Nové vize“ (na výstavbu 1 215 km nových dálnic + 1 274 km rychlostních silnic a prodloužení linek pražského metra) do příštích více než 30 let by pak přineslo stavebnictví výraznou oporu.

➡ Z předchozích výpočtů víme, že investice podle „Nové vize“ by do stavebnictví do roku 2050 napumpovaly téměř bilion korun.

➡ To znamená roční příspěvek přes 30 mld. korun.

➡ Konkrétně inženýrské stavitelství by si díky této 30miliardové roční injekci v průměru každý rok polepšilo vzhledem k posledním známým údajům z roku 2015 o 19,9 %, stavebnictví celkově 6,6 %.

Náklady času na stání v koloně

Klíčové je také položit si otázku, kolik peněz nás stojí současný stav silnic. Kolik času ztratíme stáním v koloně kvůli nedostatečně dimenzovaným silnicím, jejich opravám a dalším komplikacím?

Vyjdeme přitom z výpočtů Ústředního autoklubu a dopravní fakulty Českého vysokého učení technického. Ty v roce 2015 spočítaly, že každý český řidič v průměru prostojí 12 hodin za rok v koloně. Toto číslo se může zdát na první pohled nízké. Do tohoto průměru se totiž započítávají také sváteční řidiči. Každopádně zmíněných 12 hodin v průměru je doba, během které tento člověk není ekonomicky aktivní. Studie následně konstatuje, že celková ztráta pro ekonomiku za to, že daný řidič zůstal v koloně, a tedy nebyl ekonomicky aktivní, dosahuje po započtení všech proměnných v průměru 18 tisíc korun za rok. Do těchto škod je započtená nejen ušlá mzda či ušlý zisk, ale také vyšší náklady na palivo a větší opotřebení aut, škody způsobené zpožděním, jako třeba náklady firem, když zboží dorazí pozdě nebo když někomu ujede či uletí následný spoj. Jsou v tom započítány také zdravotní obtíže, psychická újma.

➡ Ze studie dále vyplývá, že celková suma, kterou řidiči v roce 2015 prostáli na silnicích a dálnicích, v součtu dosáhla 112 miliard korun.

➡ Když ztrátu 112 mld. korun srovnáme s HDP příslušného roku, zjistíme, že celková ztráta z čekání na silnicích v roce 2015 dosáhla 2,5 % HDP.

Ale pozor. Podobně jako rostou ceny a zvyšují se platy, zvyšují se i ztráty ze stání v kolonách. Obdobný průzkum se uskutečnil v roce 2010. Tehdy celková ztráta pro ekonomiku z čekání v kolonách dosáhla 88 mld. korun. To odpovídalo 2,4 % tehdejšího HDP.

➡ V roce 2010 dosahovaly ztráty z čekání v koloně 88 mld. korun. Do roku 2015 narostly na 112 mld. korun. Náklady času na stání v koloně = ekonomické ztráty během 5 let v absolutní částce narostly o více než 27 %.

➡ Potíž je v tom, že ztráty nerostou jen v absolutní hodnotě, ale mírně se nafukuje také poměr těchto ekonomických ztrát k HDP. V roce 2010 to bylo 2,4 % HDP, v roce 2015 už 2,5 % HDP.

➡ To znamená do budoucna dvě velké hrozby:

1. Čím víc poroste průměrná mzda v české ekonomice, tím více se budou prohlubovat ztráty z čekání na silnicích.

2. S narůstajícím počtem automobilů bezprostředně hrozí přetížení českých silnic.

To dokazuje i další srovnání. Pokud vyjdeme z dat Eurostatu, tak délka českých dálnic mezi lety 2011 a 2015 narostla o 4,2 %. Jenže ve stejné době narostl (dle statistiky Svazu dovozců automobilů) počet automobilů registrovaných v České republice o 12,2 %. To by mělo sloužit jako varování. Při zachování současné pomalé rychlosti budování dálnic další nárůst počtu automobilů povede k většímu a většímu přetížení českých silnic a dálnic.

↓ ↓
Realizace „Nové vize“ dopravní infrastruktury se nesmí odsunout na 2 kolej.

↓
Trend je zřejmý, zatímco v roce 2010 činily ekonomické ztráty ze stání na silnicích 2,4 % HDP, v roce 2015 to bylo 2,5 % HDP. Nedostatečně dimenzovaná a často zastaralá dopravní infrastruktura tak jednoznačně brání rychlejšímu růstu.

Položme si otázku, zda má z ekonomického hlediska smysl opravovat staré dálnice, nebo by se víc vyplatilo budovat nové. To budeme demonstrovat na příkladu nestarší české dálnice D1. Celkové náklady na její modernizaci by měly přesáhnout 20 mld. korun. To ale nejsou všechny náklady, které zatěžují ekonomiku.

Dálnice D1 tvoří svou délkou přibližně 5 % z délky všech českých dálnic a silnic první třídy. V našem modelu budeme nyní uvažovat, že se dopravní zácpy tvoří jen na dálnicích a silnicích první třídy. Díky tomu jsme schopni modelově vypočítat, jaká ekonomická ztráta vzniká české ekonomice při čekání v kolonách kvůli opravám dálnice D1.

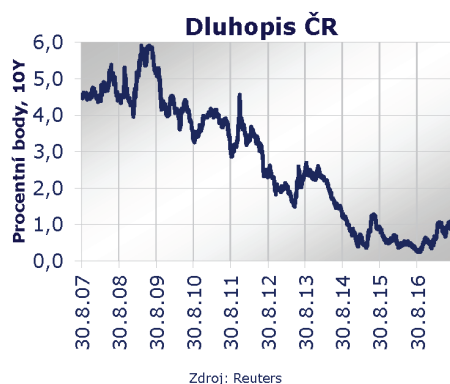
➡ Když vynásobíme podíl délky dálnice D1 k délce všech českých dálnic a silnic 1. třídy (5,1 %) a ekonomickou ztrátu pro ekonomiku ze stání v kolonách (112 mld. korun), dostáváme s k částce 5,7 mld. korun. To je dodatečná ztráta pro českou ekonomiku, která vznikne za jediný rok kvůli rozkopané dálnici D1. Tuto ztrátu je navíc nutné připočítat k celkovým nákladům na opravu dálnice.

Mnohem efektivnější řešení než donekonečna opravovat staré dálnice a rychlostní silnice je výstavba zcela nové moderní a kvalitní dopravní infrastruktury. Dobře dimenzované nové dálnice pak uleví dopravě na drtivé většině komunikací v České republice.



Dokud se tak nestane, ekonomické ztráty z čekání v kolonách na všech českých silnicích a dálnicích budou podobně jako v letech 2010 a 2015 dosahovat každý rok 2 – 3 % HDP.

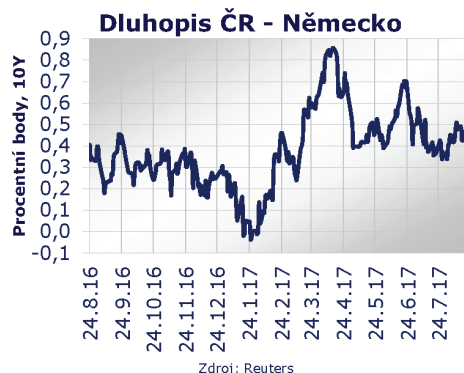
MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ



Už známe kalkulaci toho, na kolik vyjdou investice do dopravní infrastruktury. Současný plán ŘSD počítá s investicí v celkové výši **206 mld. korun** na výstavbu 571 km nových dálnic. „Nová vize“ přichází s plánem, aby se do dopravní infrastruktury napumpovaly investice za **744 mld. korun**. V případě pražského metra se dostáváme k celkové nutné investici **ve výši 119 mld. CZK + 105 mld. CZK, což dohromady činí 224 mld. korun**.



Podle „Nové vize“ dopravní infrastruktury je nutno do výstavby dálnic, rychlostních silnic a metra v příštích více než 30 letech nainvestovat 968 mld. korun.



V součtu to činí přínos pro českou ekonomiku ve výši 3,029 bln. korun.

Znovu zopakujeme, že tato částka odpovídá 64 % HDP České republiky roku 2016. A to by byla výrazná jednorázová vzpruha. **Investice však budou rozloženy do více než 30 let – vylepšovaly by HDP každý rok v průměru o 2,0 %. Při placení ze státní kasy by státní dluh každý rok bobtnal o 1,7 % (0,6 % HDP).**

A. Možnost vydání státních dluhopisů

Hned na začátek je potřeba se vrátit na zem. Současná velikost výnosů českých státních dluhopisů neodráží dlouhodobou realitu. Výnos 10letých českých státních dluhopisů činí zhruba 1 % a odstup od výnosů německých státních dluhopisů se shodnou splatností dosahuje pouze půl procentního bodu. **Extrémně rozvolněná politika centrálních bank smazává rozdíly mezi dluhopisy, které jsou bezpečné více a které méně.** Mnoho centrální bank v Evropě včetně České národní banky dlouho drželo své úrokové sazby u nuly nebo jen těšně nad nulou. To vede právě k tomu, že jsou výnosy většiny státních dluhopisů evropských zemí tlačeny směrem dolů.

Při pohledu do minulosti je jasné, že výnosy státních dluhopisů by se měly pohybovat jednoznačně výš. **Peníze po většinu této doby budou určitě dražší než nyní – to znamená, že výnosy dluhopisů porostou.** V delším období 5 – 10 let by se měly v případě českých 10letých státních dluhopisů dostat přibližně ke 3 %. Až tedy přestanou být centrální banky tak vlídné a nebudou ochotně nabízet peníze za mizivý úrok, jednotlivé státy se budou muset chovat mnohem obezřetněji. **A to znamená, že kdo si pokazí u**

| Rating vybraných zemí | | | |
|-----------------------|------|---------|-------|
| | S&P | Moody's | Fitch |
| Německo | AAA | Aaa | AAA |
| Česká republika | AA- | A1 | A+ |
| Francie | AA | Aa2 | AAA |
| Itálie | BBB- | Baa2 | BBB+ |
| Velká Británie | AA | Aa1 | AA |

Zdroj: cnb.cz

ČR: Vládní dluh x schodek rozpočtu



investorů dluhové vysvědčení, tomu to dají finanční trhy najevo. V ekonomické řeči to znamená, že dluhový rating jednotlivých zemí je extrémně důležitý, pokud si podobně jako Řecko nechceme na 10 let půjčovat s ročním úrokem přes 5 %, když na trzích vládne prostředí takřka nulových úrokových sazeb.

Pokud bychom „Novou vizi“ dopravní infrastruktury chtěli financovat ze státních dluhopisů, znamenalo by to navýšení každoročních schodků rozpočtu o 0,6 % HDP. Investice do dopravní infrastruktury za téměř bilion korun by totiž byly rozloženy do více než 30 let – roční náklady by těsně přesáhly 30 mld. korun. Při placení ze státní kasy by státní dluh každý rok bobtnal o 1,7 %, což je 0,6 % HDP.

Tím by byl ohrožen náš současný rating. Řecku se tato cesta rozhodně nevyplatila.

Řecko: Vládní dluh x schodek rozpočtu



Řecký vládní dluh činil ještě v roce 2007 103 % HDP. V té době řečtí politici podleli bláhovému dojmu, že ekonomický růst vydrží navždy. Jenže nevydržel. S příchodem ekonomické krize se ukázalo, že velké projekty financované přímo z dluhových peněz jsou cestou do pekel. Řecký vládní dluh za pouhé 4 roky do roku 2011 narostl na více než 170 % HDP. I přes několik záchranných balíčků se jeho velikost dnes drží těsně pod hladinou 180 % HDP.

Je třeba výstavbu lépe plánovat než v Řecku a vymyslet dlouhodobě udržitelné způsoby financování výstavby dopravní infrastruktury.

Shrnutí pro variantu A. Možnost vydání státních dluhopisů

| Plusy | Mínusy |
|---|------------------------------------|
| Stát by se nemusel zbavovat majetku. | Zvýšení státního dluhu. |
| Nemusel by škrtat v rozpočtech jednotlivých ministerstev a úřadů. | Zhoršení ratingu. |
| Nemusel by do financování zapojovat soukromý sektor. | Zvýšení výnosů státních dluhopisů. |

B. Možnost financovat přes PPP

Je smutnou pravdou, že v České republice se dlouhodobě nedaří připravovat a realizovat veřejně infrastrukturní projekty formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru (dále jen „PPP“). Přitom u našich východních sousedů na Slovensku byly letos uzavřeny smlouvy o financování projektu D4/R7. Jednalo se o 60 km dálniční/rychlostní komunikace, kde investiční výdaje dosáhly cca 1 mld EUR.

Nejvíce zkušeností s PPP projekty má Velká Británie. Vhodnější však bude inspirovat se v zemi, která je svým počtem obyvatel blíží České republice a kde patří PPP projekty k jedné z priorit tamní vlády. Je to Nizozemsko. V Nizozemsku je stabilní a objemově dostatečný zásobník PPP projektů. Nejúspěšnější projekty jsou v oblasti infrastruktury. Konkrétně nejdůležitějším projektem byla dodávka na údržbu tratě mezi Amsterdamem a Belgií.

Je ale také potřeba říci, že konsorcia, která se v Nizozemsku ucházejí o zakázky, jsou složena z významných mezinárodních, ale i lokálních společností, které zpravidla mají společné dlouholeté zkušenosti s realizací PPP projektů v Nizozemsku a v zahraničí. To je důležitým příslibem k tomu, aby byly PPP projekty úspěšné. **Jenže v České republice tyto zkušenosti chybí nebo jsou nedostatečné.**

Ze zkušeností s PPP projekty ze zahraničí vyplývá, že je zcela klíčové

Index vnímání korupce CPI 2014

| Pořadí | Země | Skóre (CPI 2016) |
|--------|-------------|------------------------|
| 1 | Dánsko | 90 |
| 1 | Nový Zéland | 90 |
| 3 | Finsko | 89 |
| 4 | Švédsko | 88 |
| 5 | Švýcarsko | 86 |
| 6 | Norsko | 85 |
| 7 | Singapur | 84 |
| 8 | Nizozemsko | 83 |
| 9 | Kanada | 82 |
| 10 | Německo | 81 |
| 17 | Rakousko | 75 |
| 29 | Polsko | 62 |
| 47 | ČR | 55 |
| 54 | Slovensko | 51 |
| 57 | Maďarsko | 48 |
| 176 | Somálsko | 10 |

Zdroj: transparency.org

dobře nastavit parametry. V Holandsku je pro použití PPP rozhodující dosažená přidaná hodnota pro daňové poplatníky, která je posuzovaná u každého projektu individuálně. V průměru dosahuje 10 – 15 %. Objemově se jedná o projekty s minimálními hodnotami 30 mil. EUR (bytová výstavba) a 60 mil. EUR (infrastrukturní projekty). Tuto podmínku by „Nová vize“ rozhodně splňovala. Limity jsou důležité proto, aby bylo možné dosáhnout efektivních výnosů, které jsou vyšší než transakční náklady.

Navíc pro realizaci PPP projektů je také důležité, jaká je v zemi míra korupce. Pokud bude vysoká, těžko může fungovat plynulá spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem. Ta je přitom zásadní pro to, aby se náklady na výstavbu nových dálnic prostřednictvím PPP projektů nenafukovaly. Česká republika se podle indexu vnímání korupce (CPI) s 55 body v roce 2016 umístila až na 47. místě. Z regionálních konkurentů jsme daleko za Německem (10.), Rakouskem (17.) i Polskem (29.). Z pohledu vnímání korupce jsme se umístili jen o fous před Slovenskem (54.) a Maďarskem (57.). Z pohledu posledních 4 let si Česká republika mírně vylepšila skóre. Zatímco v roce 2012 CPI ještě činil 49 bodů, v roce 2016 to bylo 55 bodů (čím vyšší skóre, tím nižší vnímání korupce). Na druhou stranu trend není pouze vzestupný, v roce 2015 už CPI pro Českou republiku dosahoval 56 bodů. To je potvrzením, že se nedaří míru korupce pouze stabilně snižovat.

Zásadní je z pohledu míry korupce srovnání České republiky s Nizozemskem, které má dobrou zkušenost s PPP projekty. **Z pohledu indexu vnímání korupce (CPI) bylo Nizozemí o velký kus před námi.** S 83 body se umístilo v první desítce srovnávaných zemí.



To naznačuje, že míra korupce v České republice prozatím neklesla na tak nízké úrovni, aby PPP projekty mohly plynule fungovat.

Shrnutí pro variantu B. Možnost financovat přes PPP

| Plusy | Mínusy |
|------------------------------|--|
| Zapojení soukromého sektoru. | Malá zkušenost všech stran s fungováním PPP projektů v ČR. |
| Omezené náklady pro stát. | Složitě nastavování vstupních parametrů. |

C. Možnost razantního zdražení mýtného

Je tu také možnost zvýšené investice do dopravní infrastruktury zafinancovat z toho, co se přímo vybere za její používání. Stát za posledních 10 let na mýtném vybral 77,5 miliardy korun. Pokud se podíváme do roku 2016, výnos z mýtného dosáhl téměř 9,9 mld. korun. Pokud bychom chtěli investice do dálnic a rychlostních silnic zafinancovat pouze z navýšení mýtného, museli bychom mýtné podle našeho modelu zdražit zhruba o 200 %. Tím by se výnos z mýtného přiblížil k úrovni 30 mld. korun, což jsou průměrné roční náklady na financování infrastruktury podle „Nové vize“. V tomto případě to ale není jen o číslech. Celý tento koncept stojí na vodě.



Historie totiž ukázala, že řidiči reagují na skokové zdražení mýtného objížděním placených úseků po silnicích nižších tříd. Stačí si připomenout rok 2011, kdy došlo ke skokovému zdražení mýtného pro kamiony o čtvrtinu. To se projevilo přetížeností silnic nižších tříd v okolí dálnic.



A to není cesta k tomu, aby zvýšené investice do dopravní infrastruktury zefektivnily fungování české ekonomiky.

Shrnutí pro variantu C. Možnost razantního zdražení mýtného

| Plusy | Mínusy |
|--|---|
| Nerostl by státní dluh. | Drastické zvýšení nákladů v dopravě v České republice. |
| Zdroj financování přímo v oblasti, kam investice poplynou. | Trpělo by mnoho dalších oborů využívající dopravu. |
| | Vedlo by k objíždění placených úseků = opravy silnic, zhoršení životního prostředí. |



Ocenění významných společností v rukou státu

| Název | Odhadovaná hodnota |
|--------------------|---------------------|
| ČEZ (69,78 %) | 160 mld. CZK |
| Letiště Praha | 26 mld. CZK |
| Čepro, Mero | 40 mld. CZK |
| Budějovický Budvar | 30 mld. CZK |
| Suma | 256 mld. CZK |

D. Možnost zprivatizování a prodeje státního majetku

Nabízí se i možnost, aby český stát pokryl zvýšené investice do dopravní infrastruktury, aniž by si musel půjčovat nebo zvyšovat mýtné. Nabízí se varianta rozprodeje části státního majetku.

Zcela konkrétně – Český stát drží téměř 70% podíl v energetické společnosti ČEZ. Tržní ocenění tohoto podílu činí přibližně 160 mld. korun. Jenže prodávat akcie ČEZu by bylo pro českou státní pokladnu nepříjemné už kvůli tomu, že díky dividendám si každý rok přijde na zajímavý příjem. Po poklesu dividendy ČEZu na 33 korun to letos bylo 12,4 miliardy korun. V předchozích 4 letech si ČEZ každý rok při 40korunové dividendě přišel na téměř 15 mld. korun.

Samozřejmě český stát drží také další strategické podniky. Mezi ně patří Lesy České republiky, Letiště Praha, Čepro, Mero. Jenže prodej strategických podniků není pouze otázkou peněz. Už nyní se objevují nářky na to, že vodovody již byly zprivatizovány. Je namístě se zbavovat také energetiky?

Přesto to má řešení. **Nabízí se prodej společností v rukou státu, které nemají strategický význam.** Ačkoliv by někteří pivaři možná nesouhlasili, mezi ně rozhodně patří Budějovický Budvar. Problém je ten, že jeho prodej by generoval výnos v řádu maximálně desítek miliard korun. Kdyby se k prodeji přidaly i strategické podniky částečně nebo zcela v rukou státu – ČEZ, Letiště Praha, Čepro, Mero – stejně by konečný výnos z tohoto obchodu nepřesáhnul 300 mld. korun. A to by nestačilo na pokrytí nákladů na dobudování dopravní infrastruktury podle „Nové vize“.

Shrnutí pro variantu D. Možnost zprivatizování a následný prodej st. majetku

| Plusy | Minusy |
|--|---|
| Výnos by byl okamžitý a použitelný už při zahájení investic. | Pokud by se stát nezbavoval strategických podniků, výnos by nestačil. |

E. Možnost škrtnutí některých úřadů

Nabízí se však ještě další možnost, z čeho zafinancovat investice do dopravní infrastruktury, aniž by bylo potřeba se dlouhodobě zadlužit nebo rozprodávat státní majetek. V České republice existuje řada úřadů, mimorozpočtových fondů a subjektů, bez kterých bychom se obešli a které by ve státním rozpočtu vytvořily zdroje na investice do dopravní infrastruktury.

Jedná se například o:

- Státní zemědělský intervenční fond (úspora přes 38 mld. CZK)
- Státní fond životního prostředí (cca 10 mld. CZK)
- Česká televize (cca 7 mld. CZK – více než 90 % tvoří příjem z televizních poplatků)
- Správa státních hmotných rezerv (přes 2 mld. CZK)
- Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových (téměř 1,5 mld. CZK)
- Státní fond kinematografie – téměř 1 mld. korun
- + další úřady a instituce

➡ Ačkoliv se to zdá neuvěřitelné, jejich zrušení by přineslo roční úspory přesahující 50 mld. korun.

Navíc za poslední 4 roky – do začátku letošního roku 1017 – vzrostl počet státních zaměstnanců o 31 tisíc lidí. Výdaje na platy státních zaměstnanců narostly o 28 miliard korun. Když se veřejné instituce obešly v roce 2013 bez těchto zaměstnanců, nebylo potřeba je přijímat.

Úspory by se daly najít také v podpoře sportu. V roce 2017 navíc došlo ke zvýšení výdajů na podporu sportovních činností na celkem 6 mld. Kč.

➡ Pokud činí investiční horizont v případě „Nové vize“ do

roku 2050 více než 30 let, za tu dobu by bylo možné ušetřit jen výše zmíněnými opatřeními přibližně 80 mld. korun ročně. Pokud bychom realizovali tyto úspory až do roku 2050, kdy dojde k dokončení „Nové vize dopravní infrastruktury“, tato částka se za více než 30 let vyhoupne na více než 2,5 bln. korun.

➡ To by hravě pokrylo náklady na dobudování „Nové vize“ dopravní infrastruktury s náklady 968 mld. korun.

Shrnutí pro variantu E. Možnost škrtnutí některých úřadů

| Plusy | Mínusy |
|--|--|
| Nerostl by státní dluh. | Úspory by byly generovány v delším období. Během prvním let bychom se nevyhnuli financování z jiných zdrojů. |
| Není potřeba rozprodávat státní majetek. | Kompetence zrušených úřadů by musely přivít jiné úřady - dočasně přetížení úředníci. |

NÁVRATNOST INVESTICE + ZÁVĚR

V úvodu jsme ukázali, že investice do dopravní infrastruktury jsou jednoznačnou nutností, pokud nechceme, aby nám ujel vlak.

➡ Podle průzkumu Evropské komise česká ekonomika z pohledu konkurenceschopnosti nejvíce zaostává nedostatečnou rozvinutostí infrastruktury.

Plán + ekonomický přínos

Současný plán ŘSD počítá s investicí v celkové výši **206 mld. korun** na výstavbu 571 km nových dálnic. „Nová vize“ přichází s plánem, aby se do dopravní infrastruktury napumpovaly investice za **744 mld. korun**. V případě metra se dostáváme k celkové nutné investici do pražského metra ve výši **119 mld. CZK + 105 mld. CZK** podle „Nové vize“, což dohromady činí **224 mld. korun**.

➡ Investice do dopravní infrastruktury přitom není jen potřebná, ale dává také dodatečný širší ekonomický smysl.

➡ Z pohledu multiplikátoru se jedná o jednu z nejlepších investičních možností pro rozvoj české ekonomiky. Multiplikátor činí 3,129. To znamená, že se investované prostředky v ekonomice otočí celkem více než třikrát.

➡ V součtu to činí přínos pro českou ekonomiku ve výši 3,029 bln. korun (64 % HDP České republiky roku 2016)

➡ Investice však budou rozloženy do více než 30 let – vylepšovaly by HDP v průměru každý rok o 2,0 %.

➡ Navíc s vybudováním nové a dostatečně dimenzované dopravní infrastruktury dramaticky klesnou ztráty z času stráveného čekáním v kolonách. Jen ty by totiž podle odhadů založených na datech z posledních ch let ořezávaly z růstu HDP 2 – 3 %.

Shrnutí možností financování

Představili jsme 5 různých způsobů, jak financovat zvýšené investic do „Nové vize“ dopravní infrastruktury. Za ideální způsob považujeme zrušení některých úřadů, úspory na straně podpory kultury, sportu a také v oblasti nově vzniklých úřednických míst.

➡ Tato opatření by přineslo roční úspory přesahující 80 mld. korun za jediný rok.

➡ Pokud činí investiční horizont v případě „Nové vize“ do roku 2050 více než 30 let, za tu dobu by bylo možné ušetřit přes 2,5 bln. korun. A to je směr, kterým bychom se měli do

budoucná vydat. A to nejen proto, že by pokryl náklady na „Novou vizi“ dopravní infrastruktury, které dosahuje 968 mld. korun.

Modelový odhad návratnosti

Budeme modelově uvažovat, že investice do dopravní infrastruktury by byla jednorázová. Pokud pak celkovou vstupní investicí do „Nové vize“ dopravní infrastruktury (968 mld. korun) vydělíme ročním ekonomickým přínosem nové dopravní infrastruktury (3,029 bln. CZK/32 let = 94,650 mld. CZK) zjistíme, že

➡ celková návratnost investice dosahuje 10,2 roku.

Jenže si musíme uvědomit, že díky investicím se téměř zdvojnásobí dálniční síť a více než zdvojnásobí délka pražského metra s napojením na železnici. To jsou další miliardy, které by díky nové dopravní infrastruktuře přitekly do české ekonomiky. Konkrétně z mýtného na prodloužených dálnicích by to bylo podle posledních dostupných dat 9,2 mld. korun a z pražského metra 4,0 mld. korun. Do jmenovatele na stranu přínosů je tedy proto nutné připočítat tyto vyšší výnosy z mýtného a z jízdného PID. Pokud to uděláme,

➡ celková návratnost investice by se (při modelovém jednorázovém investování) snížila na 9,0 roku.

Tyto analýzy ve zkratce odpověděla na tři důležité otázky:

- 1. Investice do dopravní infrastruktury dává jednoznačný ekonomický smysl - z pohledu multiplikátoru (3,129) se jedná o jednu z nejlepších investičních možností pro rozvoj české ekonomiky. Vylepšovala by český růst do roku 2050 v průměru o 2 % ročně.**
- 2. Jedná se o nutnost – v rozvinutosti infrastruktury v mezinárodním srovnání nejvíce zaostáváme – tím trpí naše konkurenceschopnost.**
- 3. Díky nové a dostatečně dimenzované dopravní infrastruktuře se jako bonus vyhneme ztrátám z čekání v kolonách. Ty potichu z růstu českého HDP ořezávají 2 – 3 %.**

Seznam zdrojů využívaných dat:

1. Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/>
2. Eurostat - European Commission [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat>
3. Světová banka [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.worldbank.org/>
4. Český statistický úřad [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
5. Mezinárodní měnový fond [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.imf.org/external/index.htm>
6. STRATEGICKÝ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY; EKONOMICKÁ UDRŽITELNOST MĚSTA; ANALÝZA EKONOMICKÝCH DOPADŮ [online]. [cit. 2017-07-20]. Dostupné z: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/ekonomicka_udrzitelnost_brozura_ww.pdf