

Makroekonomický pohled na ekonomiku a dopravní infrastrukturu

Prof. Michal Mejstřík,
ředitel EEIP,a,s, www.eeip.cz
profesor ekonomie IES FSV Univerzita Karlova,

**IX. ročník konference „Střední Morava –křižovatka
dopravních a ekonomických zájmů“
konaná dne 26.9.2019 v Luhačovicích**

ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ : CÍL

Cílem je využívat specifika Česka a volit vždy takové inovace, které odpovídají dlouhodobě koupěschopným trhům existujícím či anticipovaným (tzv. appropriate efficient technology) a místní regulaci (not all regulation is global).

Strategie „FAST SECOND“ naznačuje schopnost prosadit se i rychlou aplikací „druhé“ nejlepší inovace.

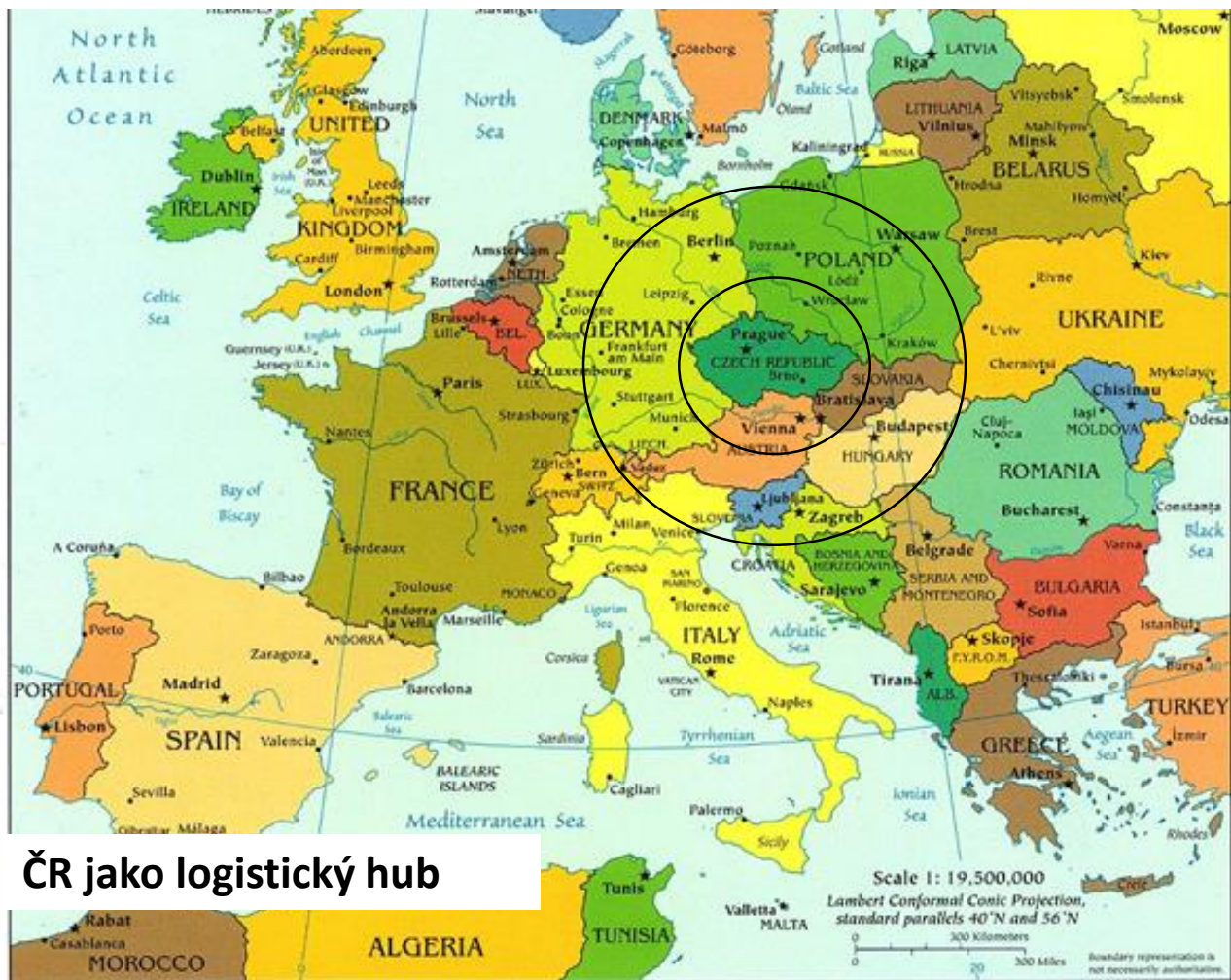
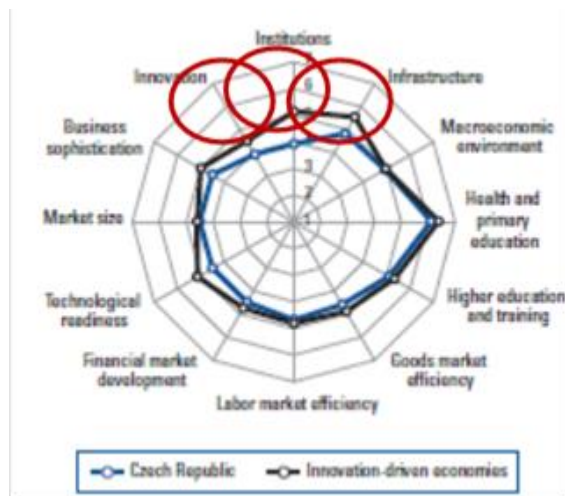
Česká republika se nesmí stát vnitřní periferií Evropy. Je proto nezbytné zajistit kvalitní a efektivní dopravní napojení všech regionů ČR v rámci transevropských dopravních sítí na všechny sousední státy, aby doprava nebyla limitujícím faktorem dovozu a vývozu zboží a služeb, ani mobility občanů, e-Commerce či Smart cities a nebránila tak ekonomickému rozvoji všech regionů České republiky. Je ale vhodné činit kroky, které ohledem na vysoké externality spojené s provozem tranzitní silniční nákladní dopravy budou limitovat ekologické dopady a rychle připravovat digitalizaci příp. i autonomní řízení. V oblasti železniční dopravy je vhodné roli železniční infrastruktury z hlediska tranzitu posilovat, a to jak modernizací nákladních železničních koridorů, tak výstavbou vysokorychlostních železnic.

Všechny kraje ČR vykazují velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury, což limituje hospodářský potenciál regionů a v důsledku i schopnost snižovat regionální nerovnosti. Jde o slabinu také s ohledem na očekávaný nárůst požadavků obyvatel na mobilitu. Je proto důležité snižovat rozdíly v kvalitě dopravní infrastruktury napříč regiony. Je také nezbytné snížit administrativní zátěž při povolování staveb a technologií, a širěji využít BIM.

LOGISTICKÁ INFRASTRUKTURA

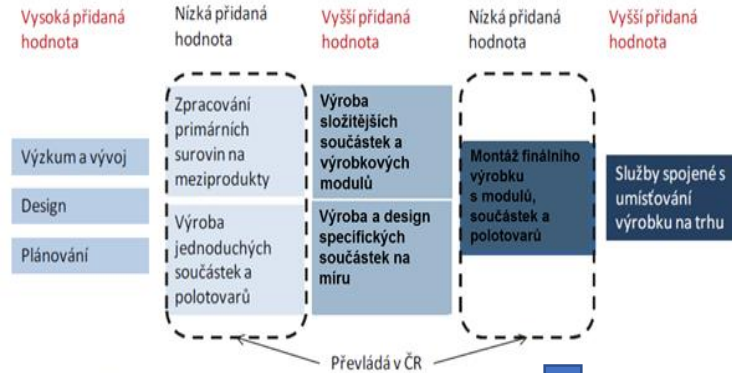
Logistická infrastruktura:

- Vybavenost multimodální dopravní infrastrukturou (Letiště Praha, regionální letiště, silniční a železniční sítě) a její napojení na zahraniční dopravní sítě, dopravní telematika
- Celnice a efektivní nastavení procesů odbavování zboží včetně e-cla
- Adekvátní energetická infrastruktura
- Moderní telekomunikační infrastruktura s napojením na satelitní služby
- Digitalizace informačních služeb

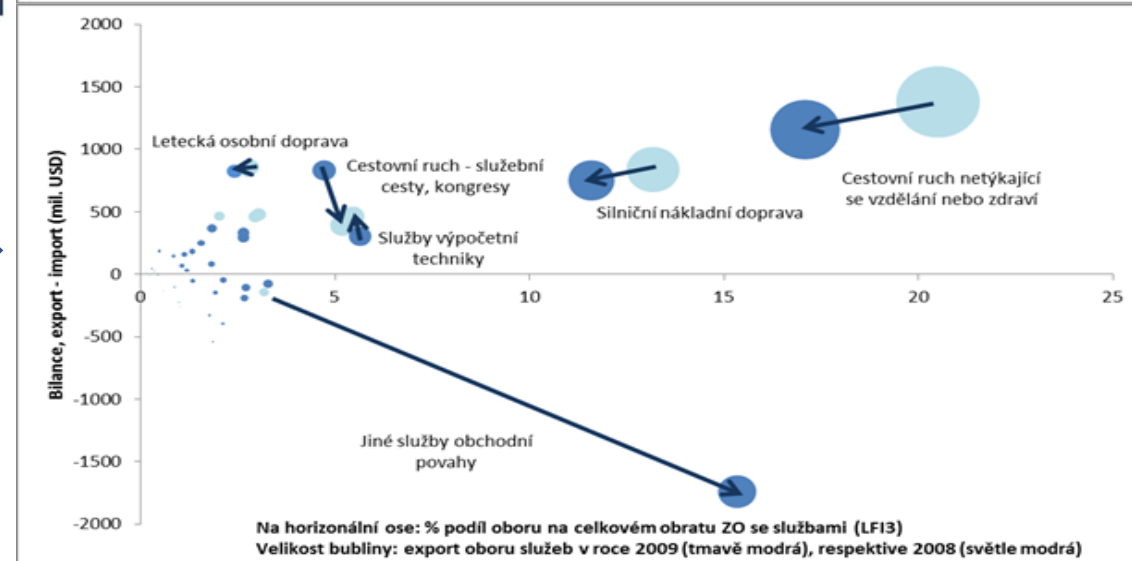
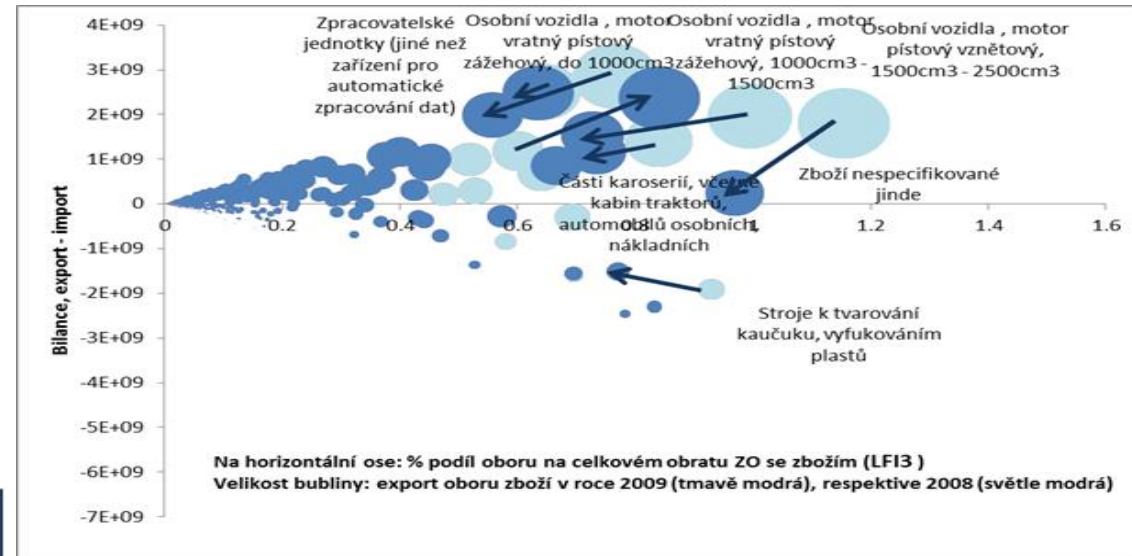


ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A DOPRAVA

Zatímco Německo ale i severské státy na svém území s průmyslem propojují vědecká a designová centra, v ČR toto propojení, ale i tato implementačně orientovaná střediska chybí.



Zdroj: EEIP, 2009



ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVA

Kvalita silniční infrastruktury v **ČR je silně podprůměrná**. Podle žebříčku Světového obchodního fóra a RB se ČR umístila celkem na 68. místě ve světě a je v rámci EU šestá nejhorší. Co se týče srovnání s ostatními sektory dopravy, je umístění v silniční infrastruktuře zdaleka nejhorší a snižuje celkové hodnocení kvality infrastruktury ČR. Z tohoto důvodu je nutné vnímat dobudování silniční infrastruktury prioritní. **Cílem je kvalitní a trvale udržitelná fungující silniční doprava s minimálními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.**

Identifikované problémy:

- **nedostatečná kvalita silniční sítě, vedoucí v nevyhovujících trasách** - průtahy zastavěnými územími. Závazek v rámci TEN-T: dokončení hlavních dálničních tahů na okolí země doroku 2030 (Pozn. Kvalita silniční sítě je hodnocena pomocí pasportizace komunikací. Vyhodnocuje se soulad s kvalitou předepsanou v technických podmínkách. Kvalita je evidována v Silniční databance Ostrava – detašované pracoviště ŘSD. Tuto databanku je třeba dále modernizovat, aktualizovat a k tomu je nutno mj. prosadit projekt informačního systému pro management kvality vozovek.)
- **fragmentace základního skeletu rychlostních komunikací** je zdrojem kongescí a kolizních situací
- **vysoká míra vzniku dopravních kolon**, zejména na příměstských a městských silničních komunikacích jako důsledek přivedení silniční dopravy do aglomerací, kterým chybějí obchvaty či okruhy
- Telematika – **Information Transport Systems ITS** stále nedostatečně implementována ačkoliv je investičně méně náročná. Jde o předpoklad postupující digitalizace
- V návaznosti na rozvoj sítě je nutné přihlédnout k realizaci propojení s ostatními módy dopravy (např. podpora veřejných logistických center, multimodální huby).

Důvody řešení: **Efektivní přeprava zboží po ČR a Evropě je základním předpokladem pro konkurenceschopnost českých podniků.** Podle hodnocení Světového ekonomického fóra je kvalita silnic nejlepší ve Francii, Německu, Rakousku, Portugalsku a Dánsku. V těchto zemích hraje soukromý sektor významnou roli ve financování a provozování infrastruktury.

ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Přestože hustota železniční sítě patří mezi největší v Evropě, kvalita železniční infrastruktury je pouze **průměrná**. Podle žebříčku Světového obchodního fóra se ČR v rámci EU umístila na 12. místě. **Cílem je kvalitní, kapacitní a trvale udržitelná fungující železniční doprava s minimálními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví a zvýšení modálního podílu železniční nákladní dopravy a implementace vysokorychlostní technologie jako předpoklad získání konkurenceschopnosti železniční dopravy jako celku.**

Identifikované problémy:

- neuspokojivý stav kvality a kapacity železniční infrastruktury
- neexistence hierarchicky nejvyššího železničního systému – vysokorychlostních tratí (VRT)
- neuspokojivý modální podíl železniční nákladní dopravy způsobující problémy v oblasti životního prostředí i potíže při podnikání v železniční dopravě
- nedostačující kapacity systémů intermodální dopravy a přepravy. V návaznosti na rozvoj sítě je nutné přihlédnout k realizaci propojení s ostatními módy dopravy (např. podpora veřejných logistických center, multimodální huby).

Důvody řešení: **Efektivní přeprava zboží po ČR a Evropě je základním předpokladem pro konkurenceschopnost českých podniků.** Podmínkou je mj. ekonomické hodnocení výstavby VRT a projekt návaznosti na evropskou síť. Příkladem dobré praxe je Švýcarsko, kde se daří dobře kombinovat silniční a železniční dopravu. Současně je věnována velká pozornost budování úseků rychlých tratí, které doplní konvenční železniční síť a výrazně zkvalitní mezinárodní dostupnost Švýcarska..

ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A DOPRAVA FINANČNÍ ZDROJE

Pro efektivní správu silniční sítě je nutné především stabilizovat zdrojovou stránku pro dopravní infrastrukturu a zajištění efektivnějšího využití finančních zdrojů

Pro SFDI – zabránění vysoké meziroční volatility rozpočtů – nižší závislost na každoročně přidělené dotaci ze státního rozpočtu K zabezpečení stabilnějšího financování železniční infrastruktury je žádoucí prosazení VRT do sítě TEN-T.

Např. Pro dosažení cílů stabilizace obnovy a rozvoje silniční infrastruktury (zatím investice v poměru k HDP (2010-17) Rumunsko:1,98%, Průměr: 0,87 %, ČR:0,59% =druhé nejnižší)by bylo třeba, aby ročně bylo k dispozici na nové investice a opravy silniční infrastruktury o 47% více, orientačně cca 70 mld. Kč na silnice ve vlastnictví státu a cca 25 mld. Kč na řešení problematiky (převážně opravy, částečně přeložky) silnic ve vlastnictví krajů a měst.

Stávající princip přímého financování rozvoje dopravní infrastruktury ze státního rozpočtu není z hlediska dlouhodobého vývoje státního rozpočtu dostačující, v této souvislosti se hledání alternativních zdrojů jeví jako nezbytné. Funkce infrastruktury coby veřejného statku však i nadále zůstane zachována. S jiným způsobem vnímání se ani v rámci EU neuvažuje. Veřejné financování s cílem zajištění veřejné služby za vybírané daně bude vždy rozhodující.

Jedna část řešení **Transformace ŘSD na ŘSD a.s.** Projekt připraven za účasti EEIP již od roku 2012 . Umožnilo by kombinovat státní (rozšíření výkonového zpoplatnění na síť silnic I. tř. ale i např. s navýšením podílu spotřební daně) a soukromé externí zdroje a tím podstatně rozšířit a stabilizovat zdroje.

Ambicióznost těchto cílů je podmíněna také **provedením klíčových legislativních změn** v oblasti investorské přípravy staveb (správní proces a výkupy resp. vyvlastnění pozemků). V současné době se aktivně připravuje rekodifikace stavebního práva a vyvlastnění za účasti EEIP.

ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A DOPRAVA

FINANČNÍ ZDROJE

Pro efektivní správu silniční sítě je nutné především stabilizovat zdrojovou stránku pro dopravní infrastrukturu a zajištění efektivnějšího využití finančních zdrojů mj. i využitím BIM

Pro SFDI – zabránění vysoké meziroční volatility rozpočtů – nižší závislost na každoročně přidělené dotaci ze státního rozpočtu K zabezpečení stabilnějšího financování železniční infrastruktury je žádoucí prosazení VRT do sítě TEN-T. Např. Pro dosažení cílů stabilizace obnovy a rozvoje silniční infrastruktury by bylo třeba, aby ročně bylo k dispozici na nové investice a opravy silniční infrastruktury cca 70 mld. Kč na silnice ve vlastnictví státu a cca 25 mld. Kč na řešení problematiky (převážně opravy, částečně přeložky) silnic ve vlastnictví krajů a měst.

Stávající princip přímého financování rozvoje dopravní infrastruktury ze státního rozpočtu není z hlediska dlouhodobého vývoje státního rozpočtu dostačující, v této souvislosti se hledání alternativních zdrojů jeví jako nezbytné. Funkce infrastruktury coby veřejného statku však i nadále zůstane zachována. S jiným způsobem vnímání se ani v rámci EU neuvažuje. Veřejné financování s cílem zajištění veřejné služby za vybírané daně bude vždy rozhodující.

Jedna část řešení **Transformace ŘSD na ŘSD a.s.** Projekt připraven za účasti EEIP již od roku 2012 . Umožnilo by kombinovat státní (rozšíření výkonového zpoplatnění na síť silnic I. tř. ale i např. s navýšením podílu spotřební daně) a soukromé externí zdroje a tím podstatně rozšířit a stabilizovat zdroje.

Ambicióznost těchto cílů je podmíněna také **provedením klíčových legislativních změn** v oblasti investorské přípravy staveb (správní proces a výkupy resp. vyvlastnění pozemků). V současné době se aktivně připravuje rekodifikace stavebního práva a vyvlastnění za účasti EEIP.

ZKVALITŇOVÁNÍ CHARAKTERISTIK PODNIKÁNÍ A DOPRAVA

EKONOMICKÉ DOPADY

Lze odkázat na práce:

Prof. Ing. Petr Moos, CSc a kol . Přínosy dopravní infrastruktury – Produkční funkce a faktory růstu , ČVUT

Uvažujeme-li, že by teoretický roční nepřímý přínos ekonomiky zvažovaného dopravního úseku měl činit 1,96 mld. Kč a přímý přínos 0,68 mld. Kč, pak Celkový odhad přínosů: 2,64 mld. Kč a Náklady na výstavbu: 9,85 mld Kč, návratnost ¼ ročně

Raiffeisenbank Research 2019, Může kvalita silnic ovlivnit ekonomický růst? Po české dálnici D1 v úseku mezi Prahou a Brnem projede denně v průměru asi 46 200 automobilů (ŘSD 2016). Podle serveru dopravninfo.cz, spravovaného ŘSD, by cesta autem mezi Prahou a Brnem měla za normálních okolností trvat 1 hodinu a 45 minut. Během momentálně probíhající modernizace D1 je podle dopravní služby Google Maps tato doba v běžném provozu spíše blízká 2 hodinám a 15 minutám. Při tomto 30minutovém zpoždění, ať už je způsobeno právě opravami, nízkou kapacitou, či zhoršenou kvalitou, řidiči na D1 stráví za jeden den za volantem dohromady o 23 100 hodin déle a za jeden rok tedy „prosedí v autě“ asi 8,5 milionu dodatečných hodin, z nichž zhruba třetina, tedy 2,8 milionu, připadá na pracovní dobu a z toho asi 68 % se děje v pracovní dny. Celkem tedy půlhodinové zdržení na D1 za celý rok promarní zhruba 2 miliony pracovních hodin a při průměrné české produktivitě práce 550 Kč/hodinu (ČSÚ)1 tak česká pracovní síla za rok propálí asi 1,1 mld. Kč svého potenciálu sezením v autě na D1. Místo toho, aby lidé efektivně využívali svůj pracovní čas, stojí v kolonách a celému národnímu hospodářství tak navíc vzniká škoda v podobě nevyrobené produkce (ztráty produkce), která se při dané produktivitě práce rovná oné zmíněné 1,1 miliardě korun. Pokud navíc v průměrném vozidle spolu s řidičem trpí i další cestující, nevyrobená hodnota úměrně narůstá. Česká silniční a dálniční síť kromě necelých 200 km dálnice mezi Prahou a Brnem měří přes 56 000 km a stejně jako na D1 i všude jinde platí, že čas promarněný v dopravních zácpách má svou cenu. Celkové náklady zanedbané silniční infrastruktury tak mohou být daleko vyšší...

Sousední Polsko, které mezi lety 2010-2017 oproti ČR v indexu kvality silnic poskočilo o 1,1 bodu, toho dosáhlo tím, že do nich za pět let nainvestovalo zhruba o 2,91 % HDP více. Jeden bod nárůstu v indexu tak Poláci vyšel odhadem na 2,65 % HDP, což v českých poměrech představuje asi 132 mld. Kč. Při průměrné ceně 152 mil. Kč za kilometr dálnice (MD ČR) by jich za tuto částku bylo možno postavit přes 850 km a tím kompletně dokončit plánovanou českou dálniční síť, které chybí přibližně 800 km. Pokud by ČR v příštích pěti letech tedy ročně přidala do investic 26 mld. Kč, na indexu by se vzhledem k dálničnímu napojení na všechny sousední státy přiblížila západoevropskému standardu a v hodnocení kvality silniční sítě by pravděpodobně poskočila o více než jeden bod. Takový posun by nejen významně zlepšil kvalitu života obyvatel, ale podle našich odhadů by vedl k nárůstu HDP na obyvatele v dolarových cenách roku 2010 o přibližně 6 %, čímž by se ČR dostala nad úroveň Řecka a Portugalska a vynaložené investice by se jí tak vrátily ve zvýšení ekonomické úrovně. Za předpokladu neměnných cenových hladin by ekonomická úroveň ČR (měřeno HDP na hlavu v PPP) překonala Španělsko.