

**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 (NERV)*

březen 2011

STRUKTURA

1. STAV A VÝCHODISKA

- vývoj stavební výroby v období krize, pozice stavebního sektoru v rámci ekonomiky České republiky, indikátory důvěry, relevantní pasáže Programového prohlášení vlády

2. PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI

- makroekonomický rámec a veřejné finance, Státní fond dopravní infrastruktury, předpokládaný vývoj stavební výroby a především výstavby dopravní infrastruktury v krátké a delší budoucnosti

3. DOPAD NA HOSPODÁŘSKÝ VÝVOJ ČESKÉ REPUBLIKY

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

4. ZÁVĚRY A SHRNUÍ

STAV A VÝCHODISKA (1)

- ✓ **Vývoj stavební výroby v období krize:**
 - v celkově nejkritičtějším roce 2009 poklesla stavební výroba pouze mírně, především díky pozemnímu stavitelství;
 - na cyklu nezávislé inženýrské stavitelství (financované ve značné míře z fondů EU) vykázalo růst přes 14%;
 - 2010: česká ekonomika ožívuje a stavebnictví padá do hlubokého propadu; přitom v oblasti inženýrského stavitelství je to pouze výchozí bod pro následnou redukci poptávky
- ✓ **Pozice stavebního sektoru v rámci ekonomiky České republiky:**
 - Podíl stavebnictví byl vždy výrazněji na 10% národního HDP; v roce 2010 se zřejmě tento podíl dostal pod 10%;
 - Významný je i jeho podíl na celkové zaměstnanosti – redukce výkonů ve stavebnictví bude akcelarovat nezaměstnanost

STAV A VÝCHODISKA (2)

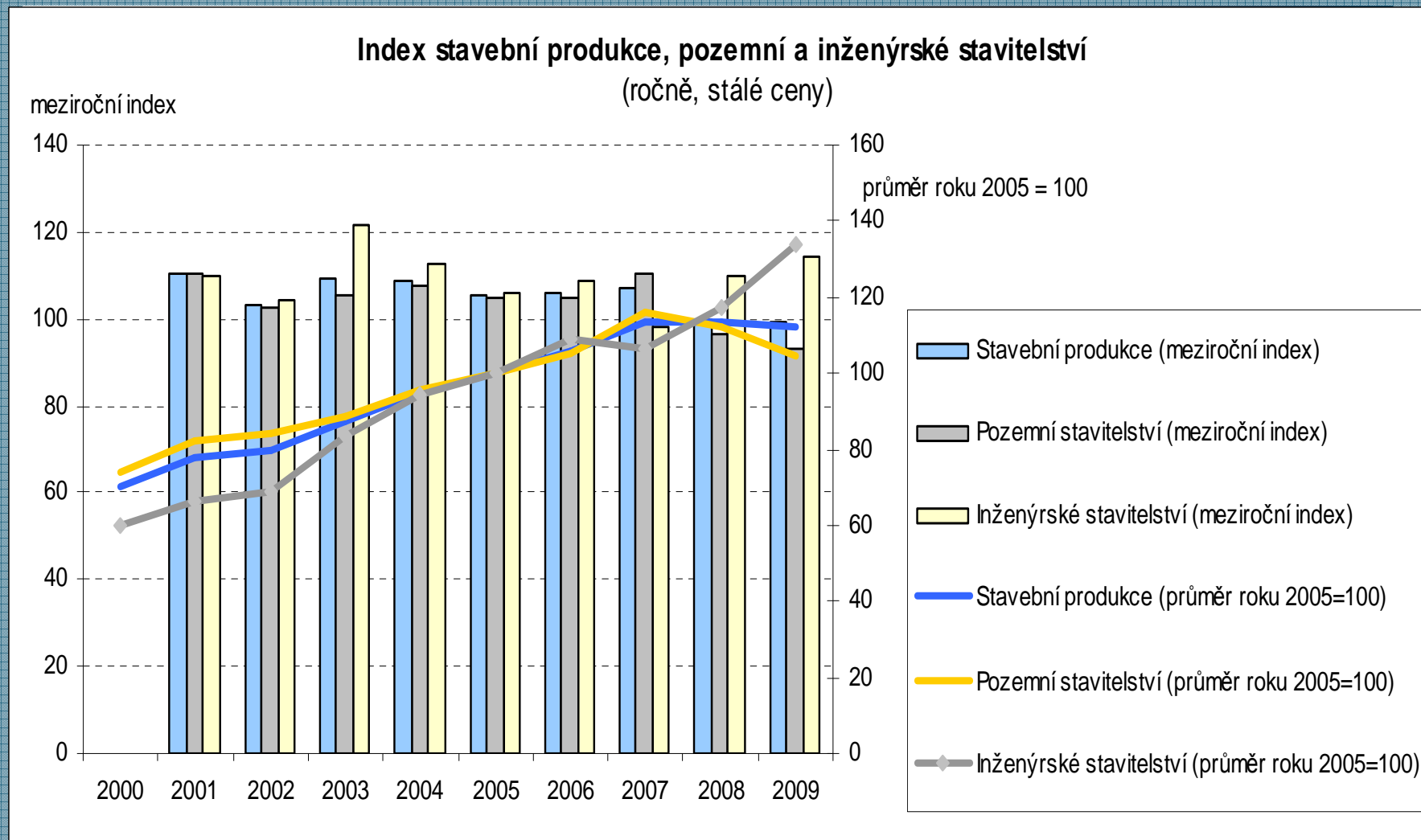
✓ Indikátory důvěry:

- Přes prudké zvýšení indikátoru podnikatelské důvěry na konci roku 2010 je důvěra v budoucí vývoj stavebnictví přesně opačná – nízká a klesající

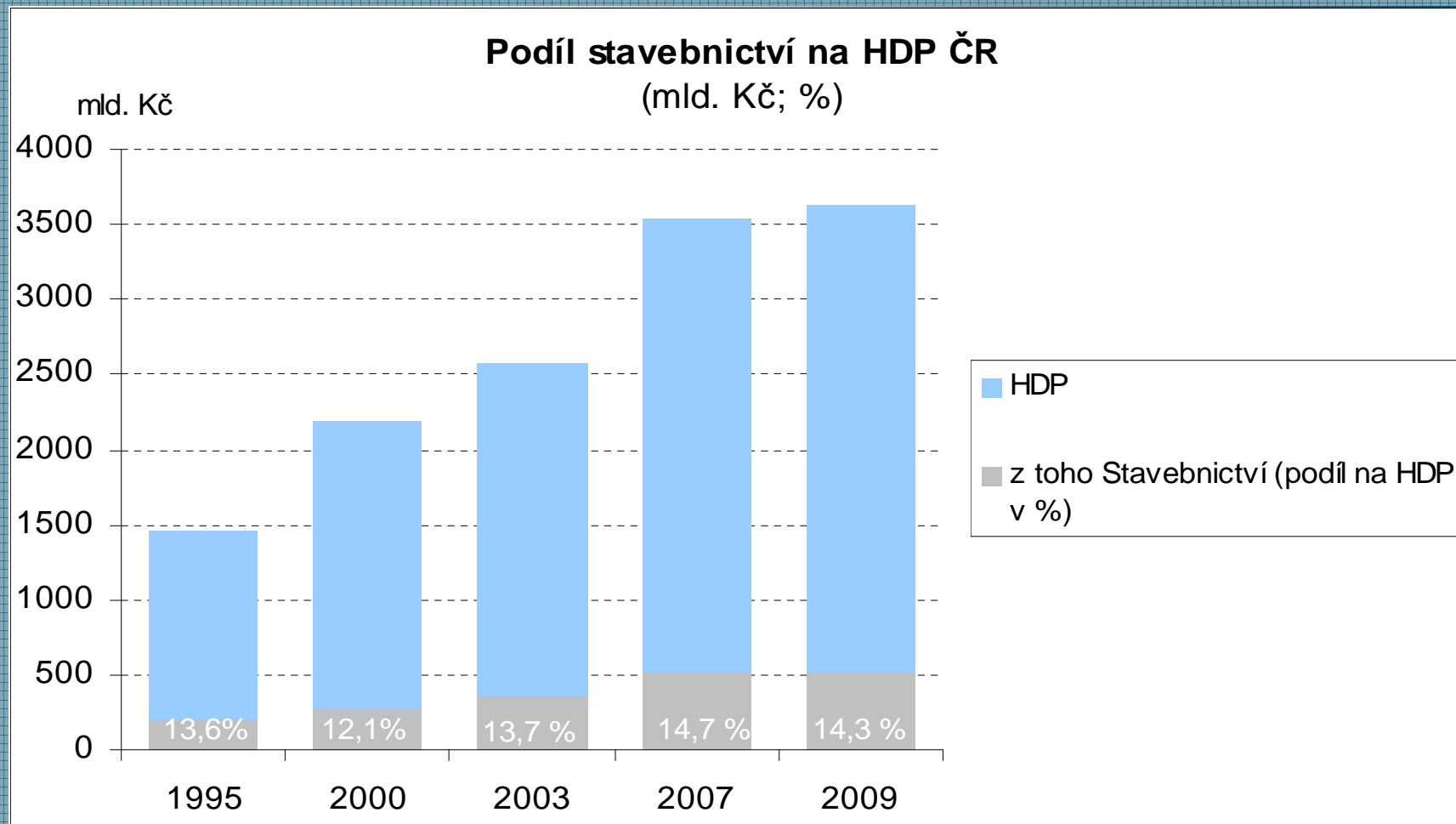
✓ Relevantní pasáže programového prohlášení vlády:

- „zachování výše investic do dopravní infrastruktury“, „zapojení soukromých zdrojů – PPP“, „zefektivnění činnosti SFDI a investorských organizací Ministerstva dopravy“

STAV A VÝCHODISKA (3)

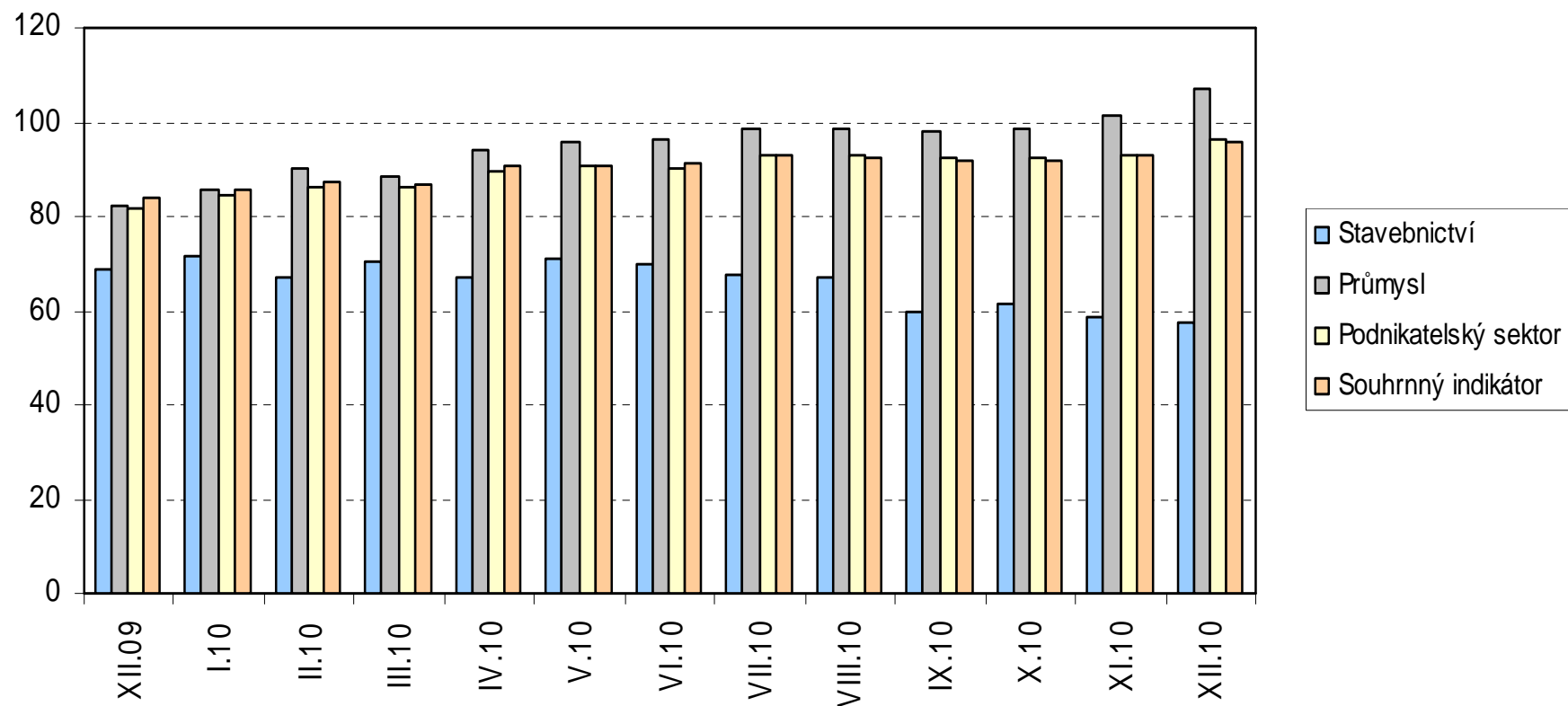


STAV A VÝCHODISKA (4)



STAV A VÝCHODISKA (5)

Indikátory důvěry - bazické indexy
(hodnoty v jednotlivých měsících)

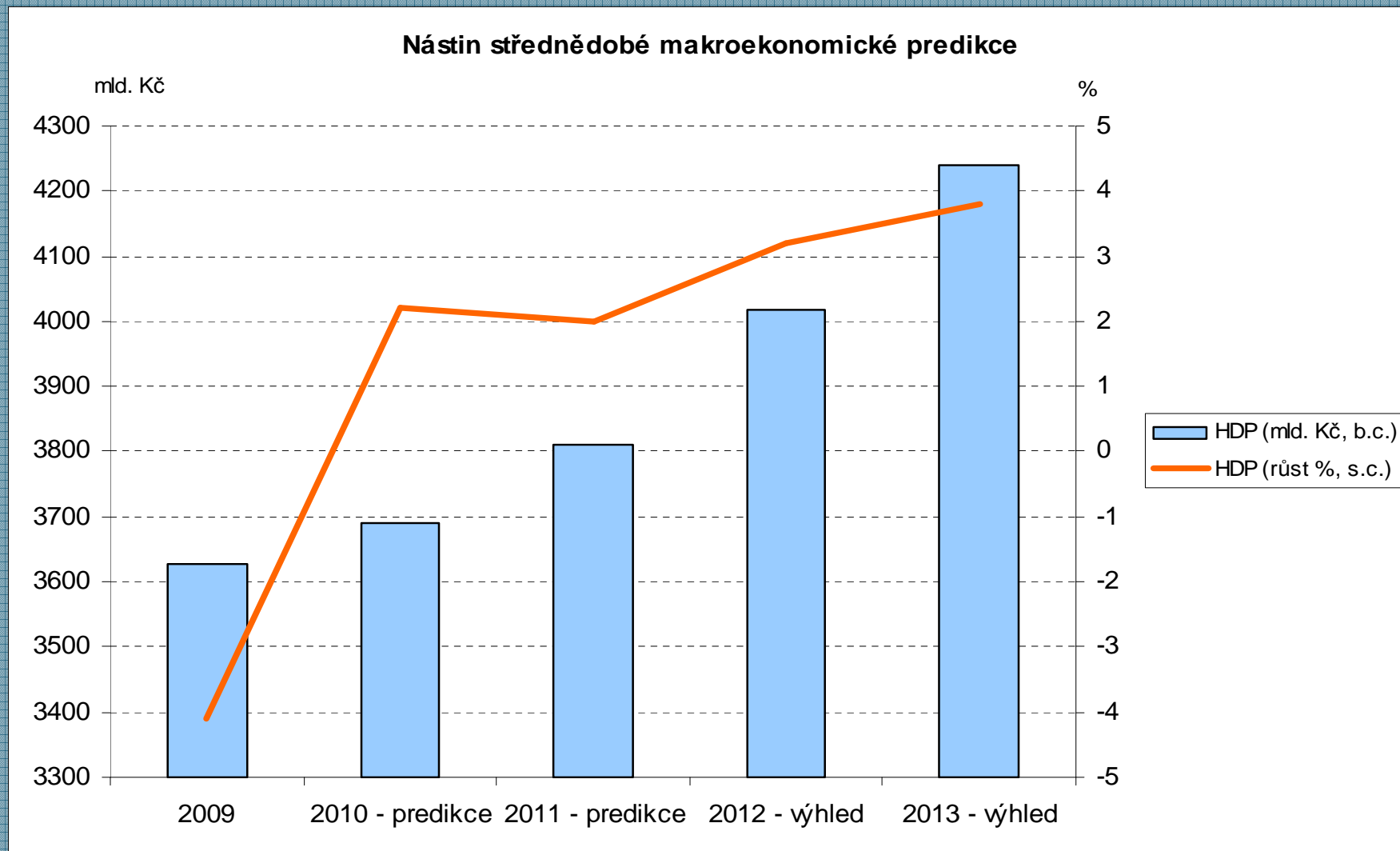


PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (1)

✓ Makroekonomický rámec a veřejné finance:

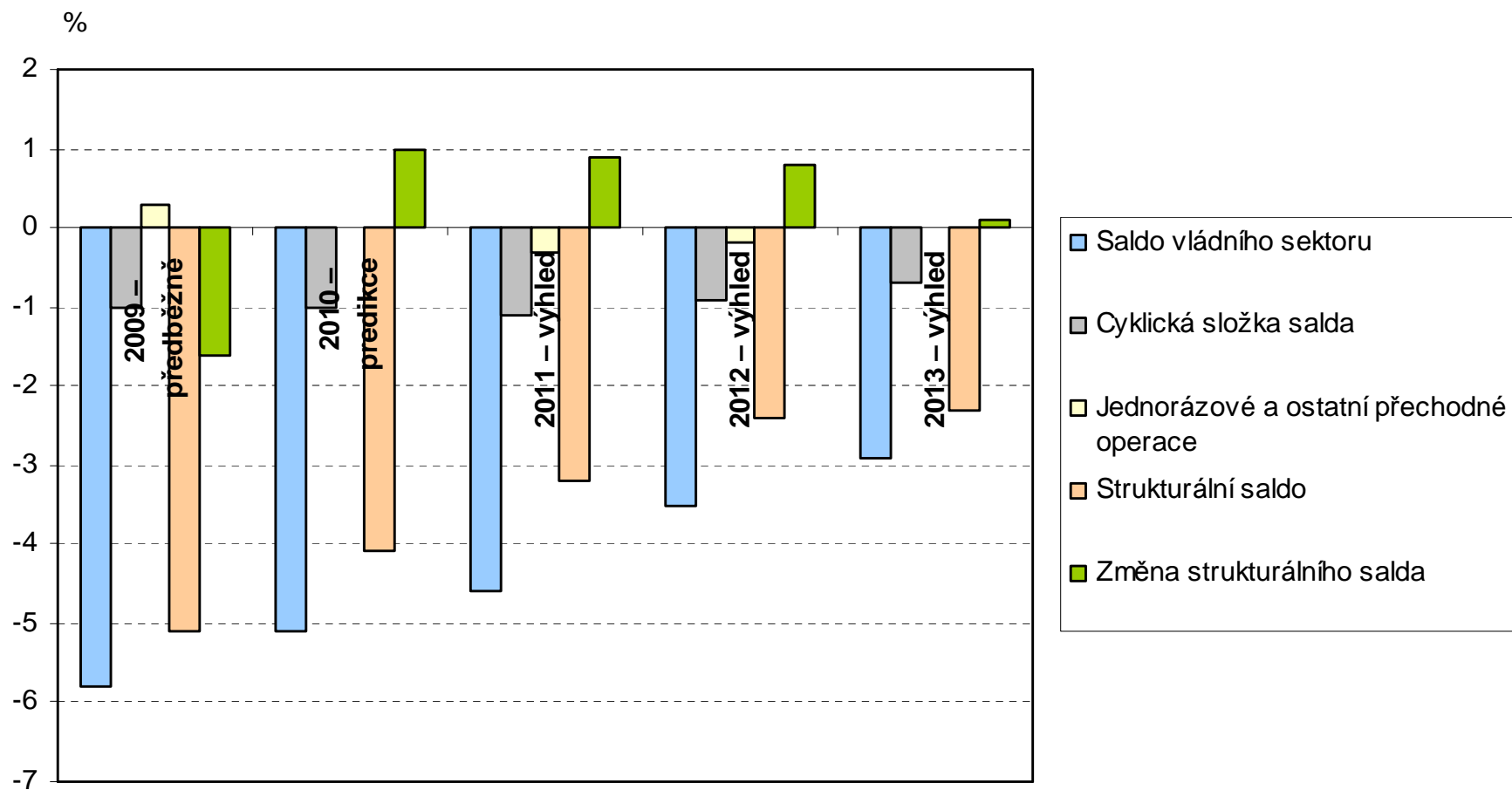
- veřejné finance se potýkají s dlouhodobě těžko udržitelnými strukturálními problémy – rigidní strukturou příjmové i výdajové strany, jež se se zhoršujícím demografickým vývojem mohou bez reforem dále prohlubovat;
- nadcházející období = období fiskální konsolidace a obnovení fiskální disciplíny;
- potřeba restrukturalizace především výdajové strany státního rozpočtu;
- na příjmové straně rozpočtu dojde k mírnému nárůstu daňové zátěže a pokračování restrukturalizace daňových příjmů;
- výdajová strana bude ovlivněna uskutečňováním úspor;
- oživení bude stále viditelnější, avšak zůstane „dvourychlostní“ – sektory tažené exportem vykáží silnou výkonnost, avšak odvětví závislá na tuzemské poptávce – spotřební i investiční – porostou viditelně pomaleji; především v oblasti investic lze počítat s pokračujícím útlumem;
- inflace bude vzlínat, ale makroekonomicky nebude představovat problém;
- míra nezaměstnanosti se bude snižovat jen velmi pozvolně (dokud nedojde k oživení služeb a vzestupu investic)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (2)



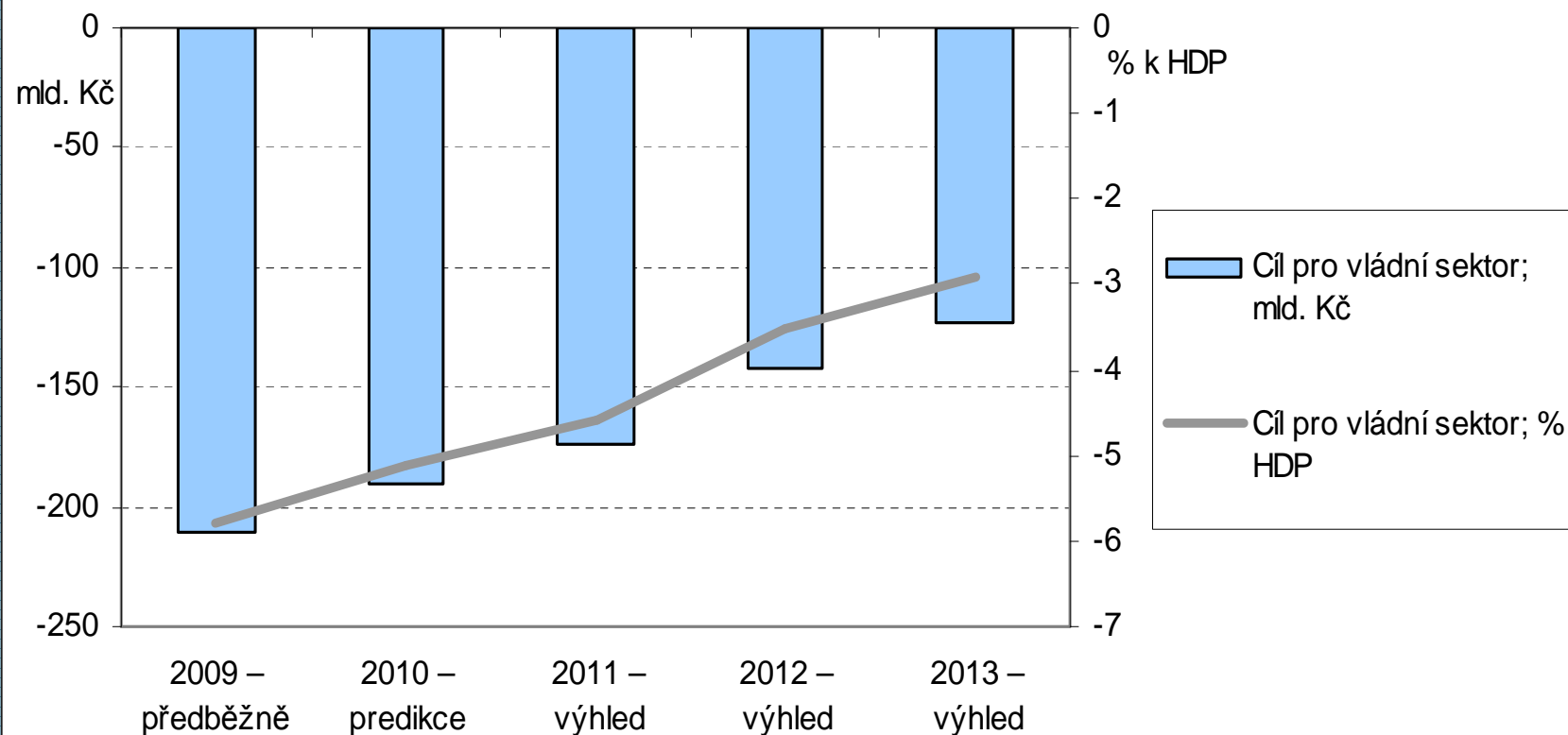
PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (3)

Střednědobé nastavení fiskální politiky
(% HDP)



PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (4)

Aktualizovaný střednědobý výhled veřejných rozpočtů - fiskální cílení



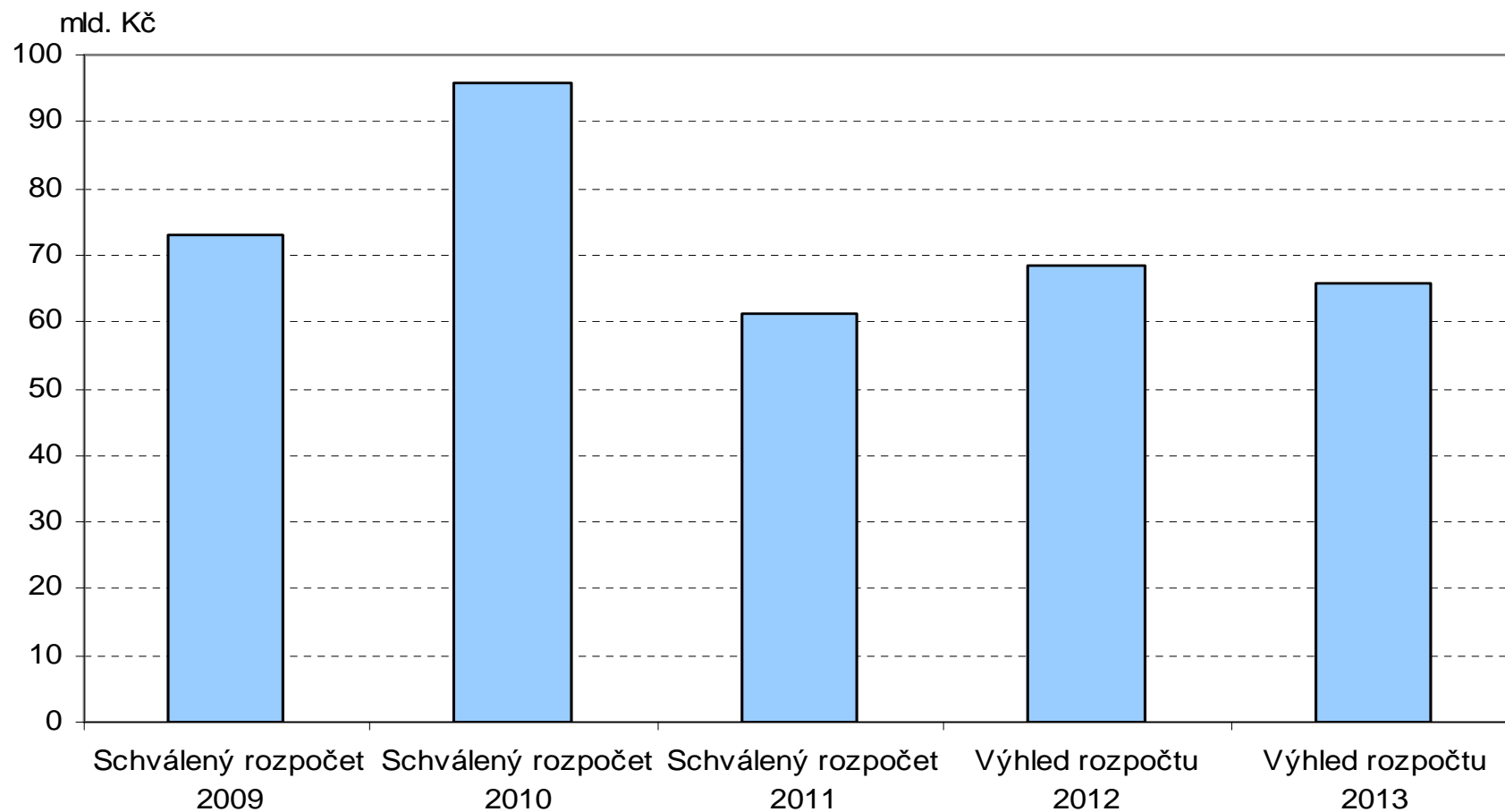
PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (5)

✓ Státní fond dopravní infrastruktury:

- objem jeho disponibilních prostředků vykazuje na období 2011 – 2013 oproti vývoji do roku 2010 významnou redukci;
- respektování strategických záměrů Ministerstva dopravy v oblasti investic do dopravní infrastruktury: preference urychlení výstavby komunikací, které vymísťují dopravu z hustě obydlených aglomerací, především obchvatů; preference akcí, posilujících kapacitu současných komunikací a bezpečnost, momentálně nikoliv finančně vysoce náročné investice; došlo k posunutí několika významných železničních staveb, od jiných bylo zcela upuštěno; dávána přednost realizaci PPP projektů

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (6)

Rozpočet SFDI a jeho střednědobý výhled do roku 2013

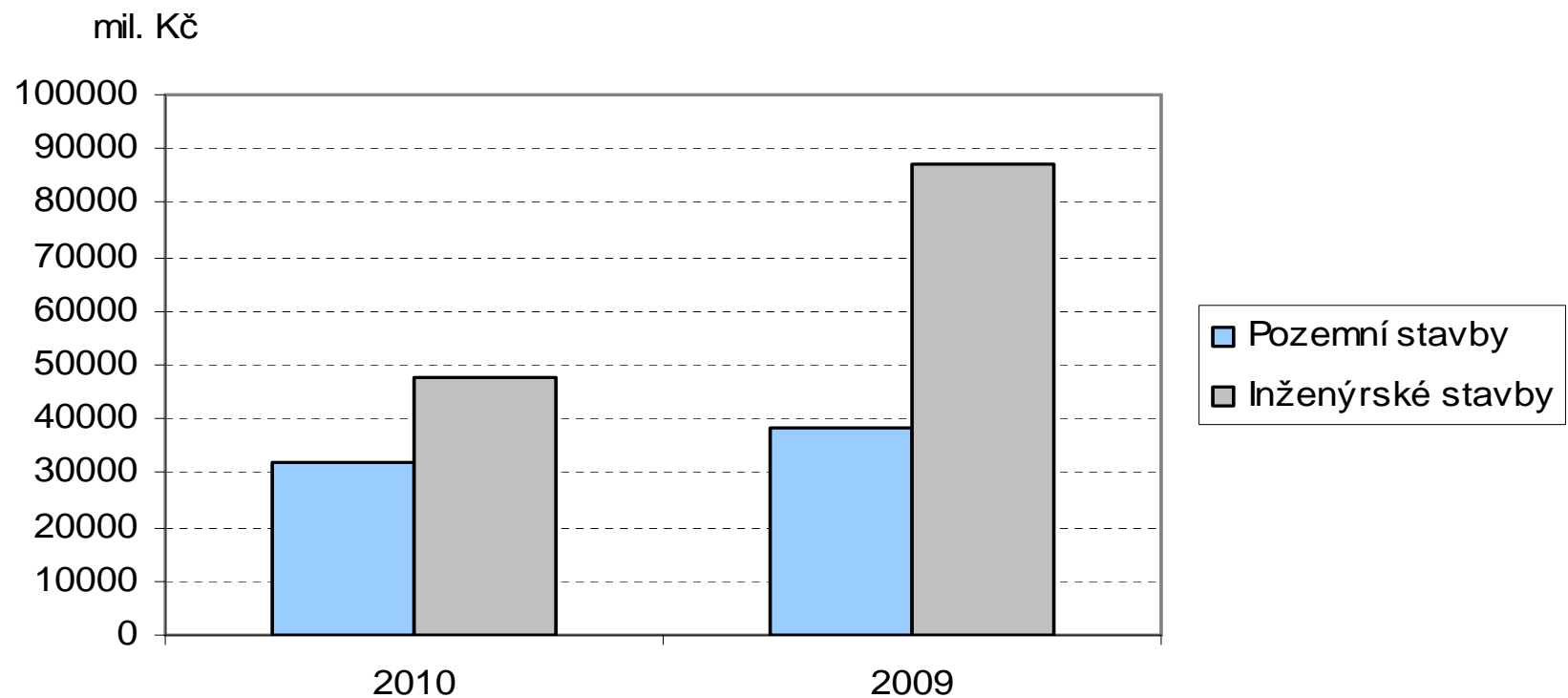


PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (7)

- ✓ **Předpokládaný vývoj stavební výroby a především výstavby dopravní infrastruktury v krátké a delší budoucnosti:**
 - rok 2010 pro stavební firmy – v zásadě první krizový rok, s radikálním poklesem jejich výkonů;
 - výhled zásadně podmíněn redukcí poptávky ze strany veřejného sektoru;
 - hrozba nevyužití produkčních kapacit a nenaplněnosti výrobního programu;
 - zpoždění přípravných projektových fází, jež může vyvolat další redukcí zaměstnanosti nejen přímo pracovníků ve stavebnictví, ale i v souvisejících projekčních a expertních aktivitách

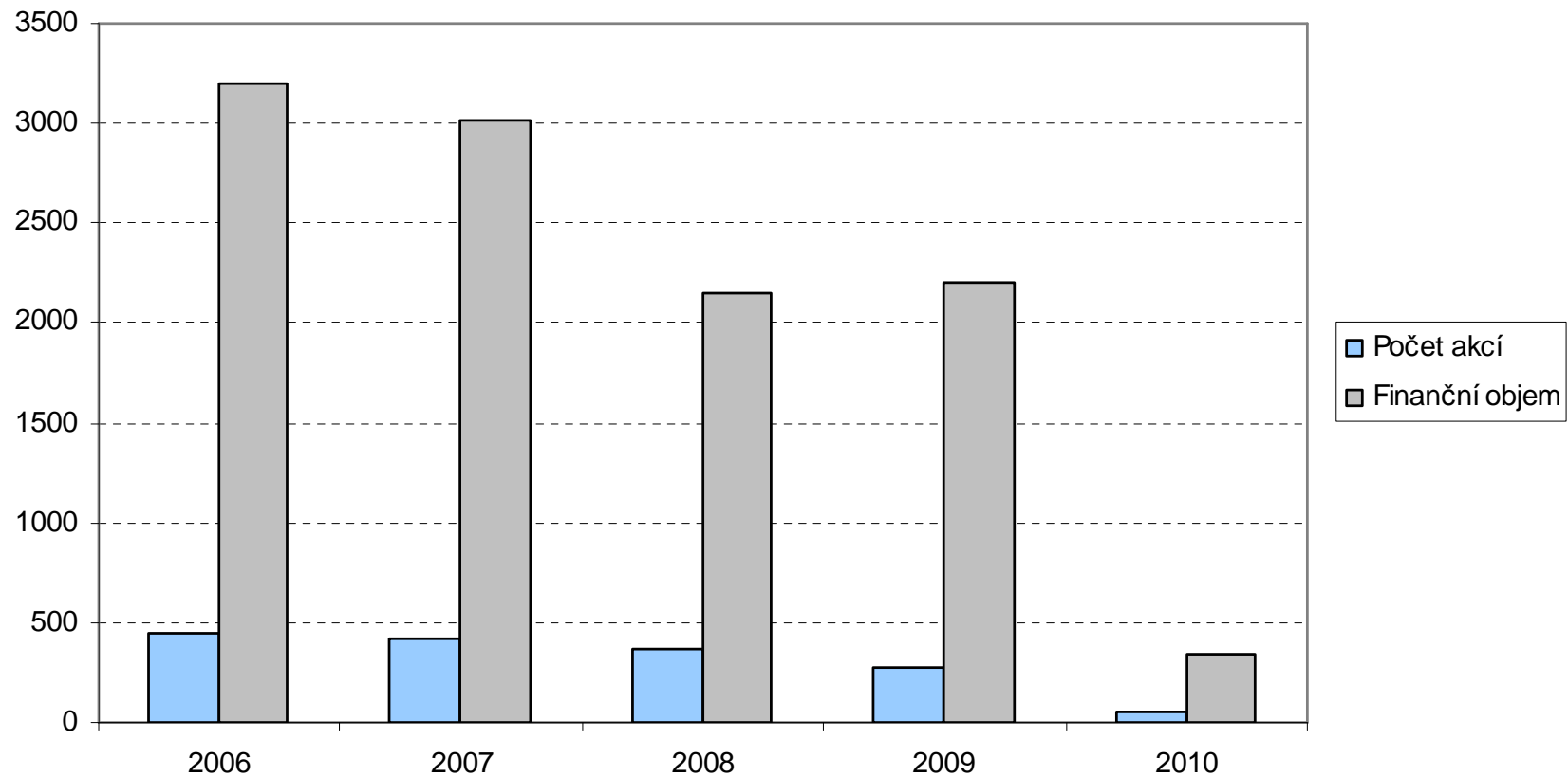
PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (8)

Vývoj veřejných zakázek v ČR za I-X/2010
porovnání se stejným obdobím předchozího roku
(mil. Kč, bez DPH; %)



PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V KRÁTKÉ A DELŠÍ BUDOUCNOSTI (9)

Příprava silničních a dálničních staveb
(mil. Kč)



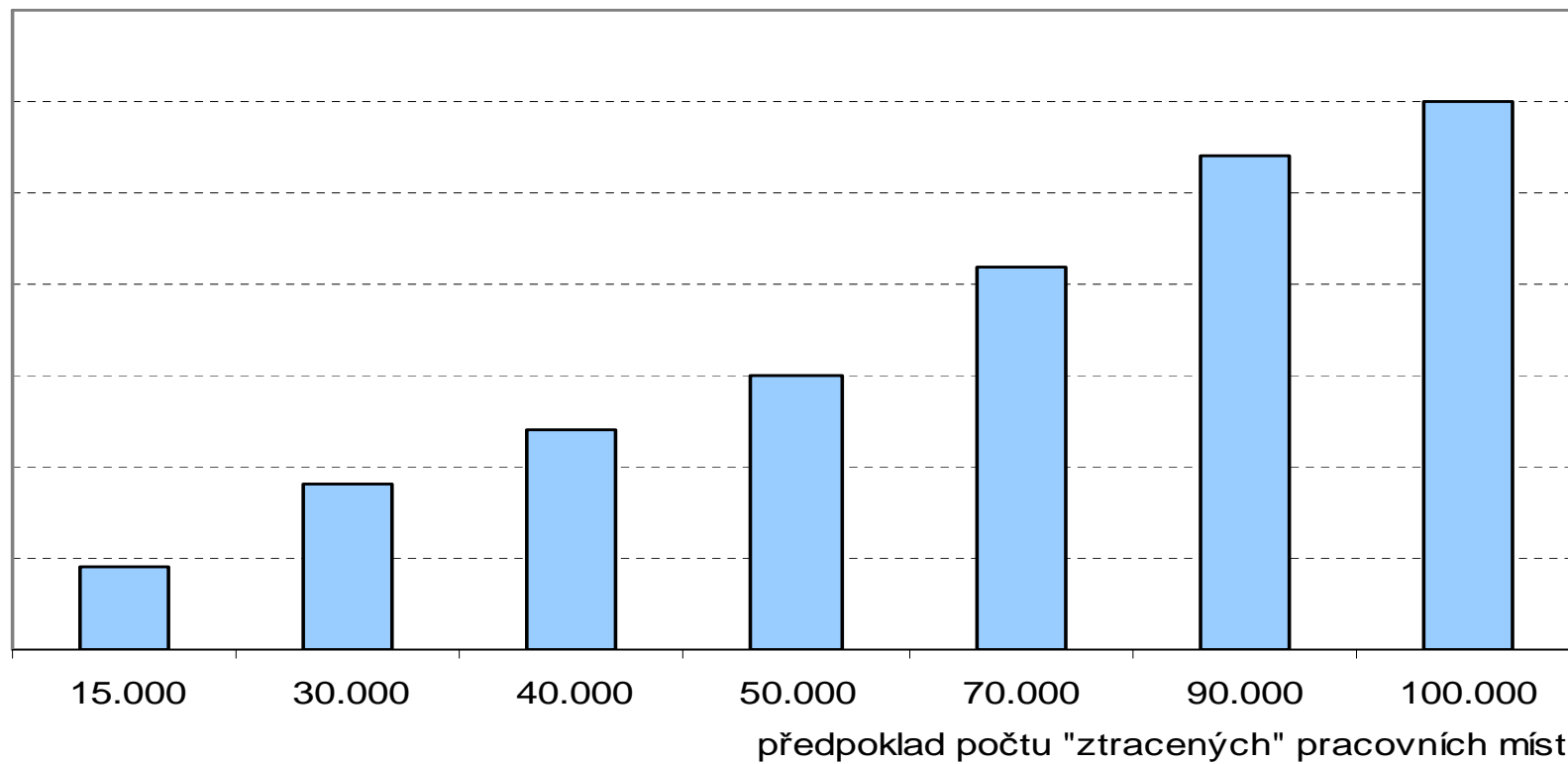
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (1)

✓ Identifikace důsledků a dopadů:

- prohloubení nestability;
- uzavírání a utlumování provozů;
- uzavírání a utlumování doprovodných specializovaných provozoven, podstatných pro dlouhodobý rozvoj oboru stavebnictví;
- přesun od modernějších technologických postupů k levnějším;
- riziko výrazné redukce zaměstnanosti;
- fiskální dopady přímého i nepřímého charakteru;
- redukce kupní síly a spotřeby

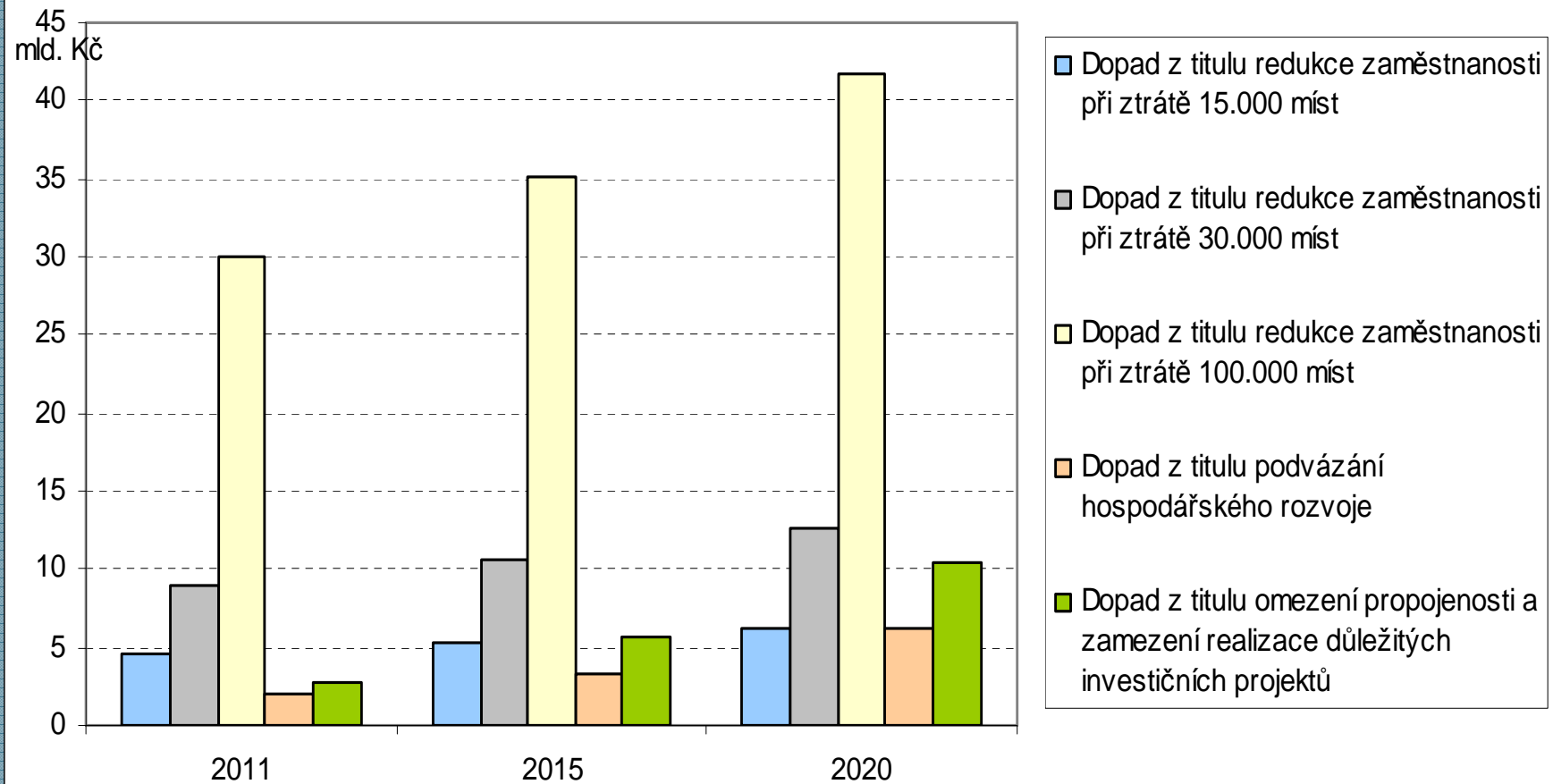
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (2)

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



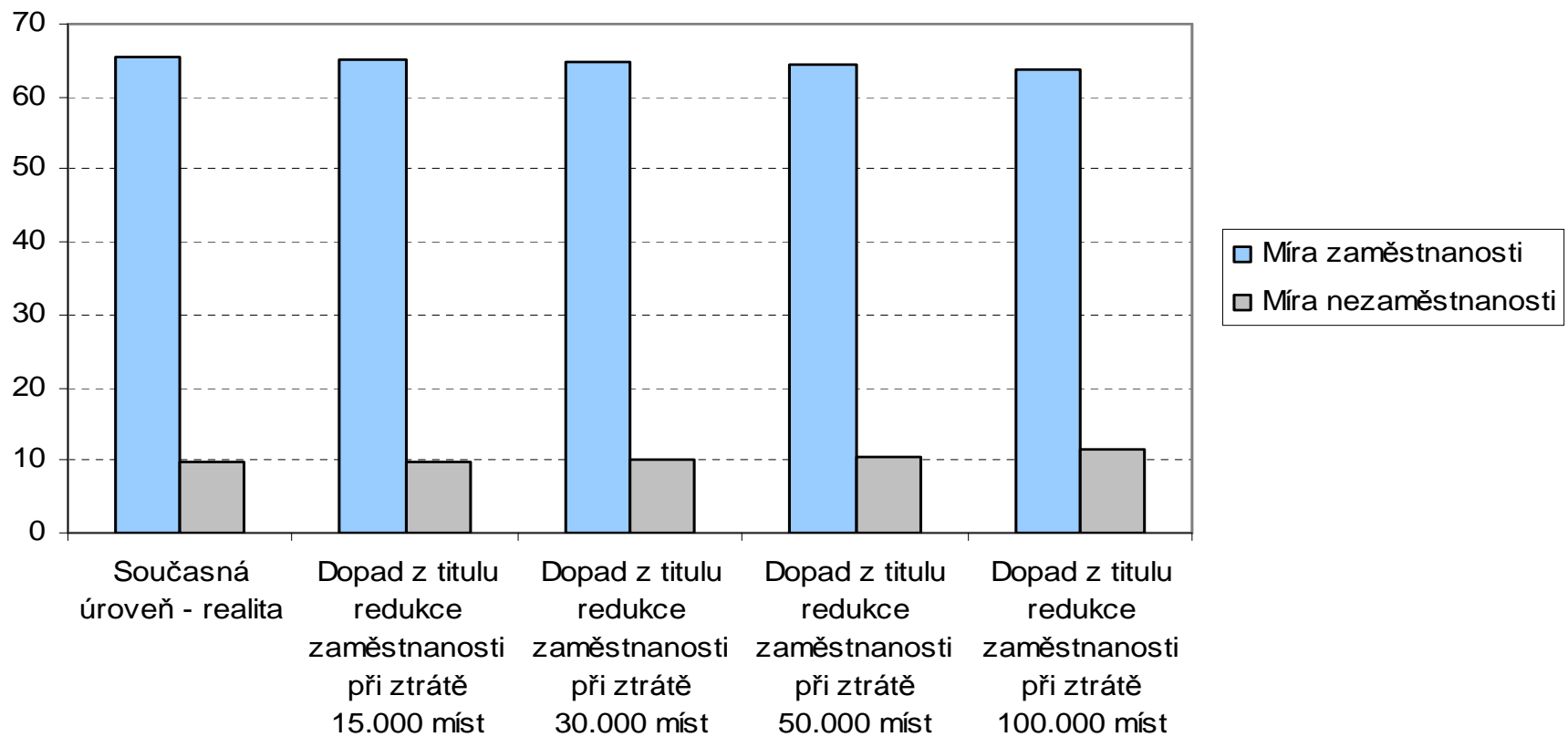
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (3)

Souhrn dopadů fiskálního charakteru (mld.Kč)



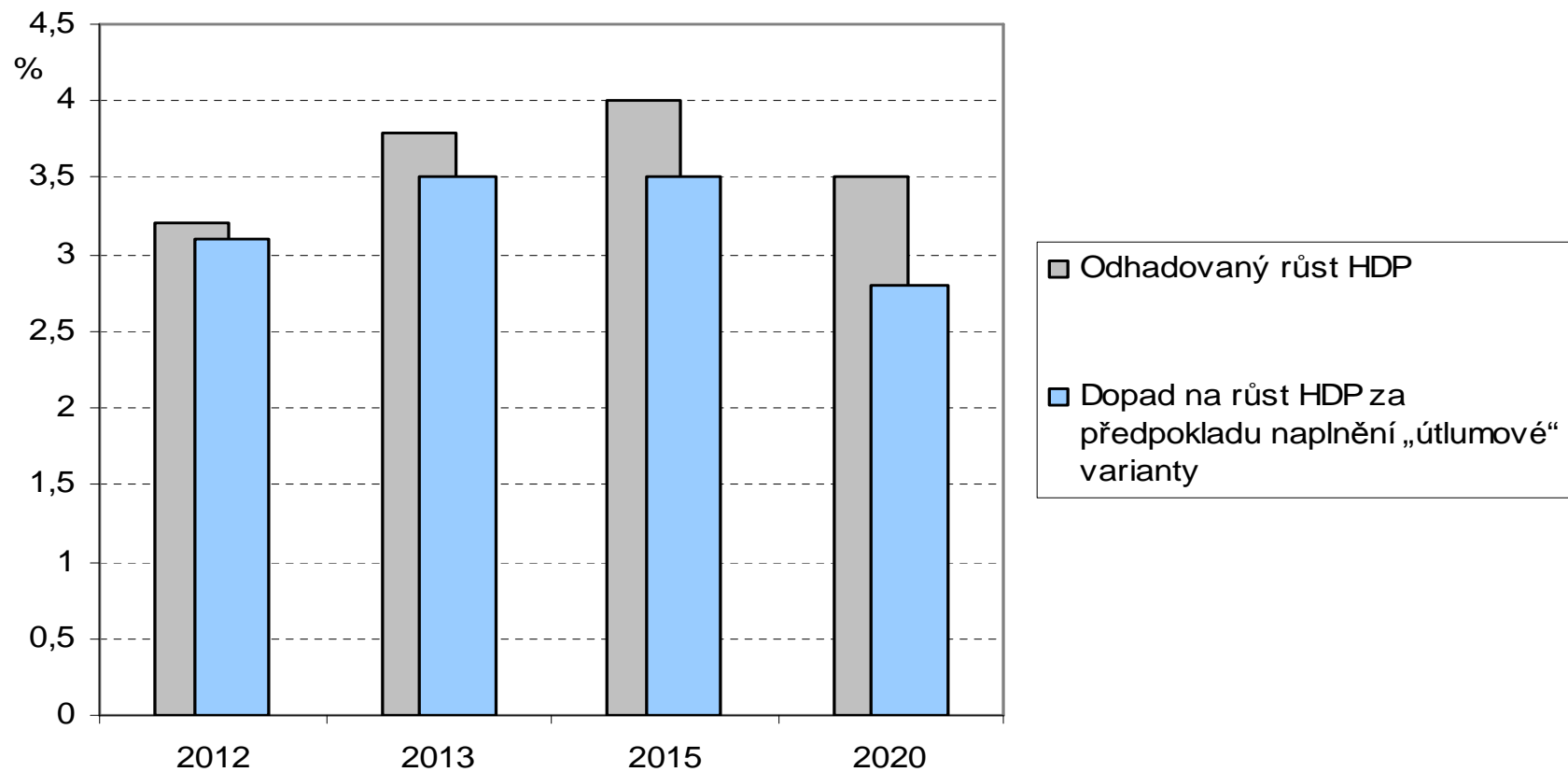
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (4)

Souhrn dopadu na zaměstnanost ve scénářích (rok 2011)



IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (5)

Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky



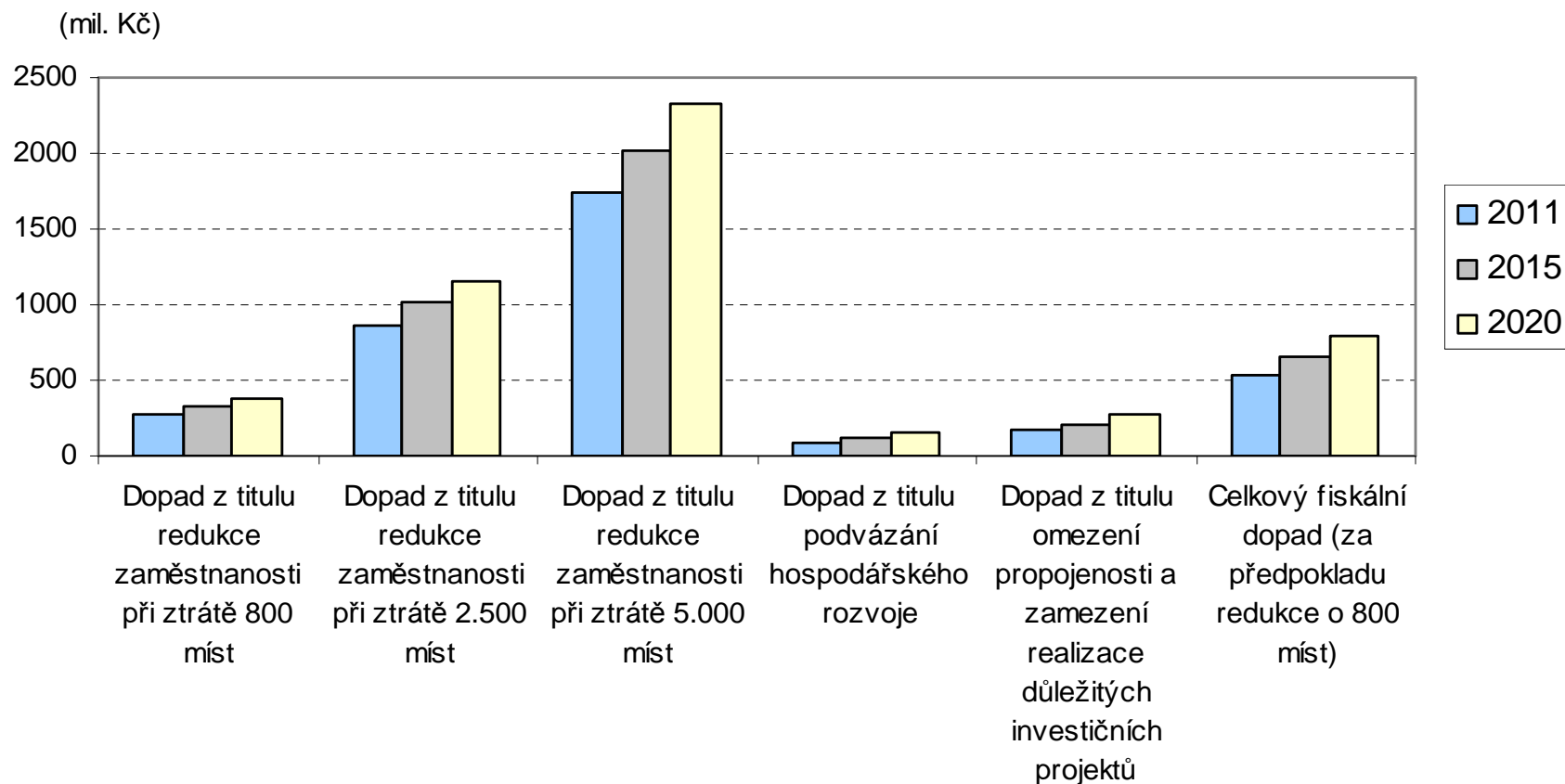
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (6)

✓ Návrhy:

- oprávněný prostor pro pořizování investic orientovaných do budoucna;
- přijímání opatření na základě skutečných úspor;
- vstřícnější postoj ze strany stavebních firem;
- ve veřejných zakázkách preference transparentnosti, objektivnosti, reálnosti a neměnnosti podmínek;
- větší míra přizpůsobivosti sektoru stavebnictví;
- preference dlouhodobě koncipovaného projektového a investičního procesu;
- rozšíření PPP projektů;
- důraz na cenovou transparentnost;
- odstranění prostředí měkkého rozpočtového omezení ze strany investora;
- eliminace prosazování neúčelně nákladných řešení;

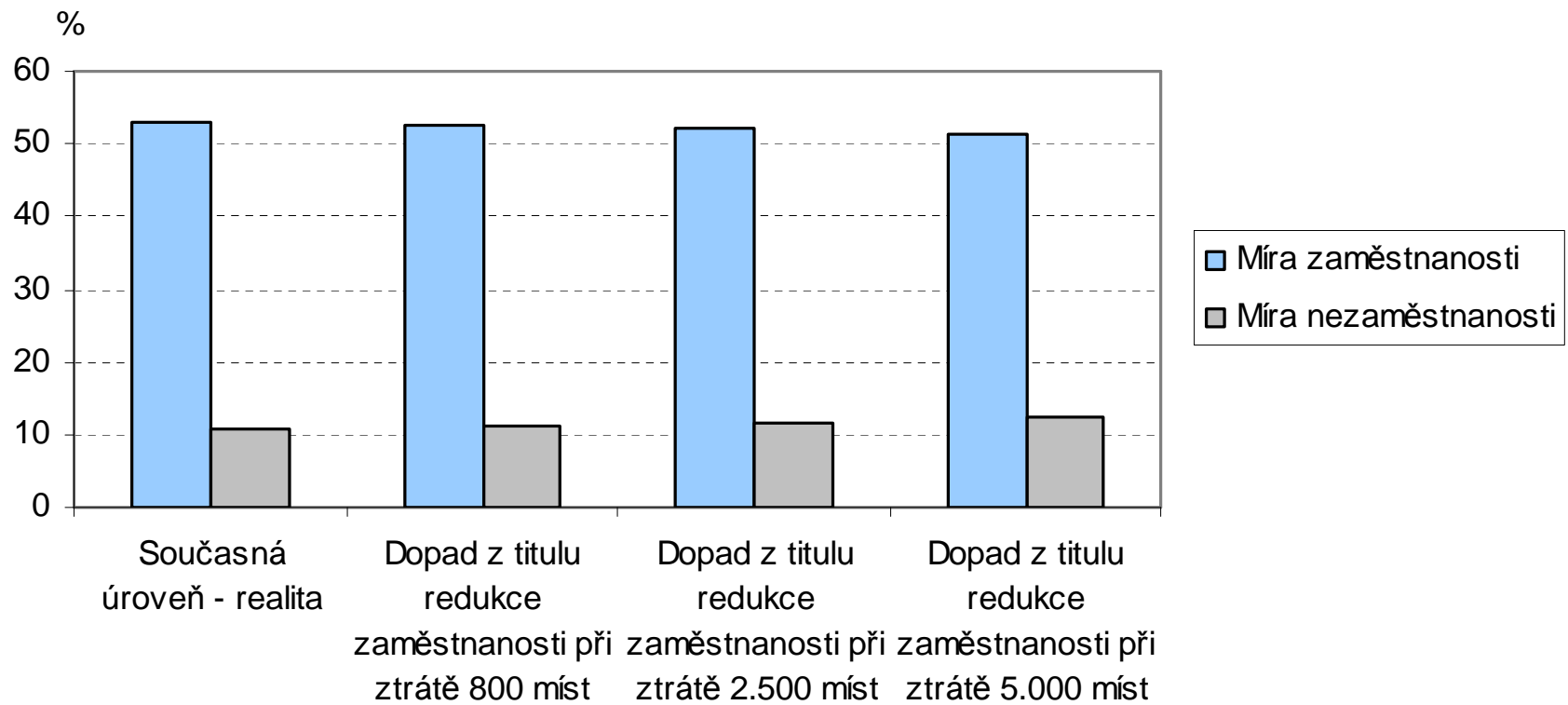
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (7)

Souhrn dopadů fiskálního charakteru - Zlínský kraj



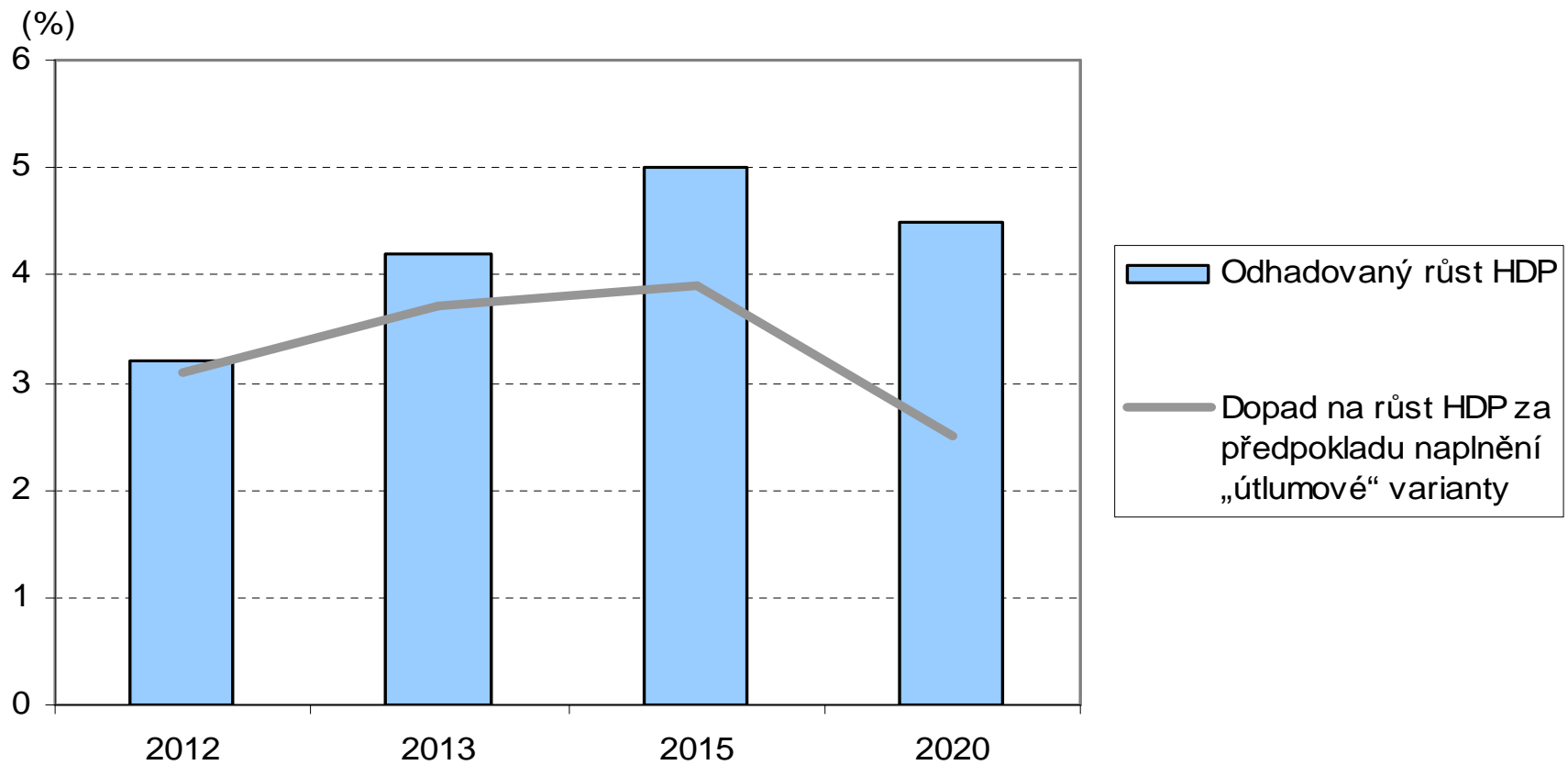
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (8)

Souhrn dopadu na zaměstnanost ve scénářích - Zlínský kraj
(rok 2011)



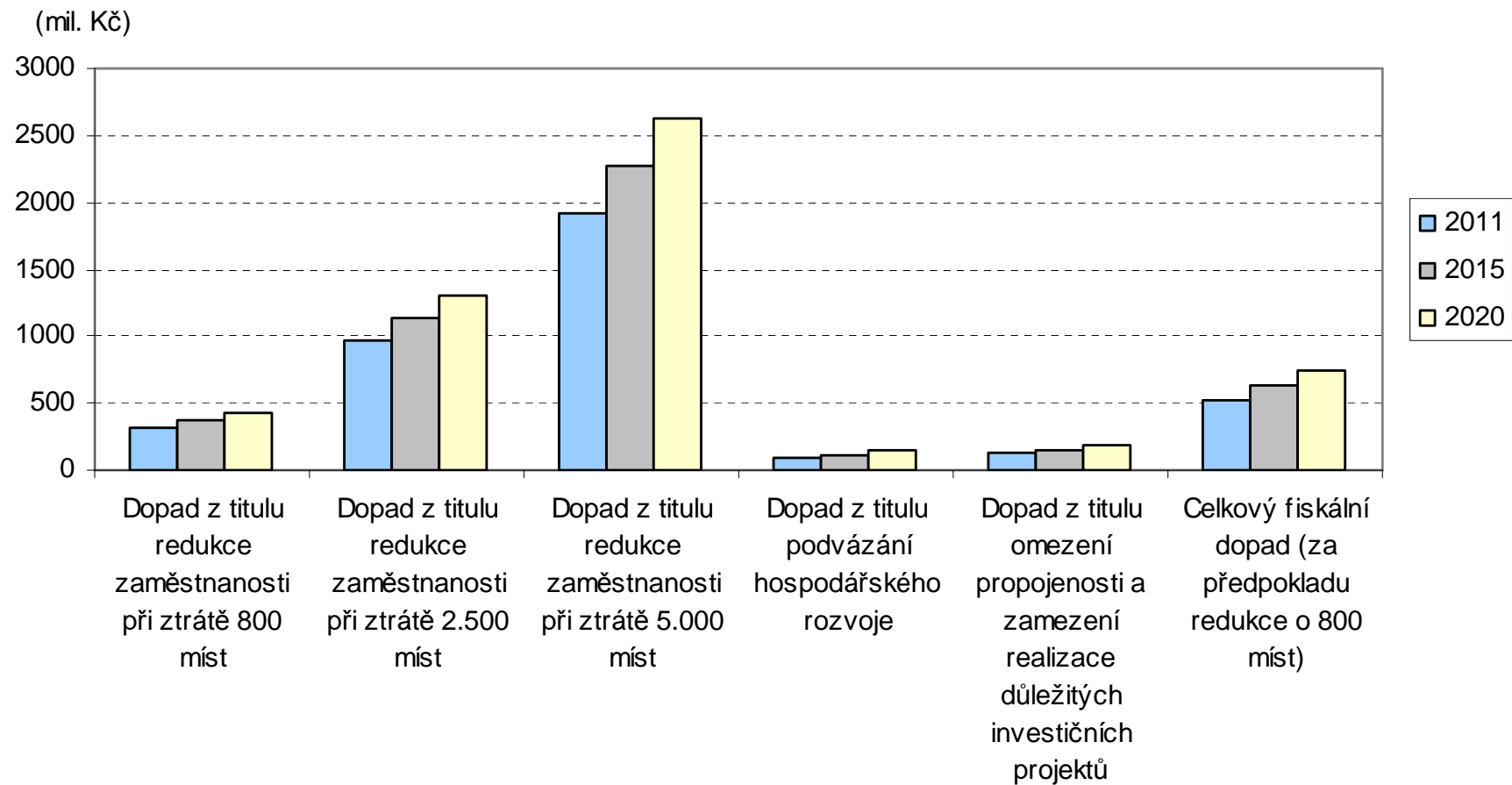
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (9)

Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky - Zlínský kraj



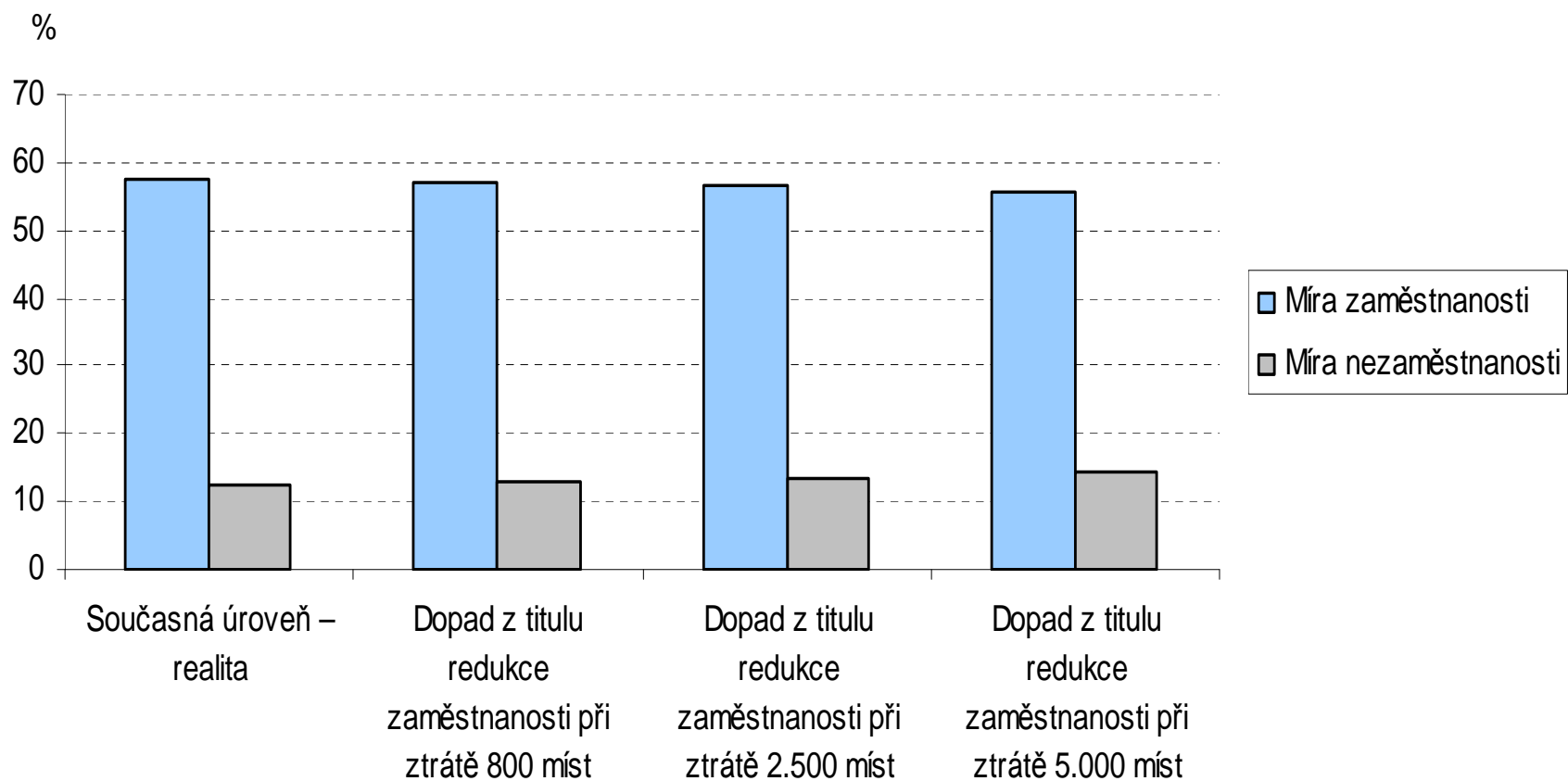
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (10)

Souhrn dopadů fiskálního charakteru - Olomoucký kraj



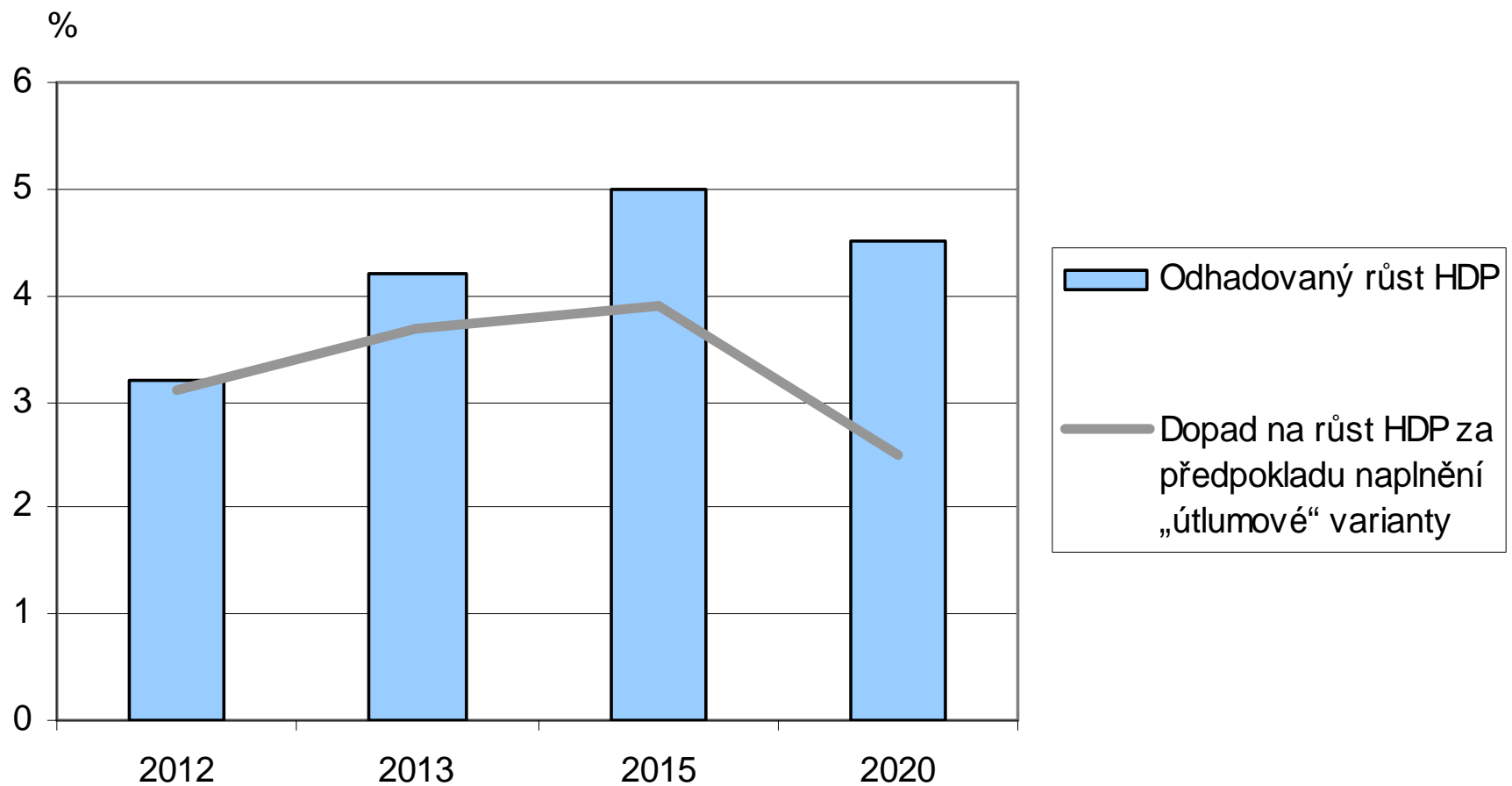
IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (11)

Souhrn dopadů na zaměstnanost ve scénářích - Olomoucký kraj
(rok 2011)



IDENTIFIKACE DŮSLEDKŮ A DOPADŮ (12)

Souhrn dopadů na vývoj reálné ekonomiky - Olomoucký kraj



ZÁVĚRY A SHRNU TÍ (1)

- ✓ **Vývoj stavebnictví v současnosti nekoresponduje zcela 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;**
- ✓ **Vývoj roku 2010 představoval zásadní zvrát ve vývoji stavební výroby oproti roku 2009; stavební firmy ztrácejí zásobu práce v důsledku odložení či zrušení realizace nových zakázek; tento stav je teprve výchozím bodem následné redukce poptávky na stavebním trhu v řádu desítek miliard korun;**
- ✓ **Meziroční pokles veřejných zakázek (přes 50% objemu stavební výroby) činil téměř 45%, u inženýrského stavitelství více než 50%**

ZÁVĚRY A SHRNU TÍ (2)

- ✓ **Objem zakázek veřejného charakteru na projekty dopravní infrastruktury pokles o téměř 75%;**
- ✓ **Podíl stavebnictví na HDP České republiky byl dlouhodobě vždy nad hodnotou 10% (v období 1995 – 2009 mezi 12% - 15%); na počátku roku 2010 tento klesl pod 10%, v průběhu roku se této hranici opět přiblížil;**
- ✓ **Stavebnictví vykazuje velmi silnou propojenost s ostatními sektory; stavební investice v oblasti dopravní infrastruktury a průmyslových zón vykazují silný akcelerační efekt na budoucí vývoj ekonomiky;**
- ✓ **Stavebnictví vykazuje silný dopad na zaměstnanost v přímých a odvozených aktivitách;**
- ✓ **Stavebnictví má současně i silný fiskální dopad; je však nutné dosáhnout souladu s aktuální potřebou konsolidace veřejných financí**

ZÁVĚRY A SHRNU TÍ (3)

- ✓ **Základním parametrem vývoje finanční základny SFDI je redukce jeho rozpočtu přibližně o 35 mld. Kč v roce 2011 a následně pouze jeho velmi mírné navyšování v letech nadcházejících;**
- ✓ **Právě v období těsně post-krizovém existuje silná potřeba pořizování významných investic (vedle dopravní infrastruktury též energetických či ekologických);**
- ✓ **Dochází ke zpoždění v realizaci přípravných aktivit s dalekosáhlými důsledky s horizontem celé dekády;**
- ✓ **Důsledky předpokládaného stavu jsou: nevyužívání stavebních kapacit, prohlubování nestability prostředí, uzavírání a utlumování provozů i v doprovodných aktivitách, redukce zaměstnanosti s negativním dopadem na veřejné finance, redukce růstového potenciálu**

ZÁVĚRY A SHRNU TÍ (4)

- ✓ **Navrhováno je přijetí průhledných, transparentních opatření a férovějšího systému veřejných zakázek, zajištění dlouhodobosti projektového a investičního procesu s jasně, reálně a pevně stanoveným harmonogramem, založeném na transparentnosti a vymezení a dodržování priorit; mělo by dojít k využívání projektů PPP, jejichž plnokrevné fungování by bylo kompatibilní s nynější potřebou ozdravení veřejných financí; základem nového přístupu k problému je současně i absolutní cenová transparentnost**



Děkuji za pozornost

Petr Zahradník

pzahradnik@email.cz

