

Komentář Petra Zahradníka

Česko se snadno může stát dopravně logistickou periferií Evropy

Související

[Petr Zahradník: Jediný vyrovnaný rozpočet v EU](#)

[Bohatá Praha politice a radnici navzdory](#)

[Zlomené srdce slávistovo](#)

Na konci letošního března zveřejnila Evropská komise svoji Bílou knihu k dopravě, doplněnou strategií Doprava 2050, v níž naznačuje předpokládané směry, jimiž by se odvětví dopravy mělo do naznačeného časového období ubírat.

Mezi klíčovými slovy tohoto dokumentu nalezneme: vysokorychlostní transevropská železniční síť, multimodální terminály a logistická centra, efektivní propojenost klíčových přístavů, digitalizace řízení dopravních systémů, zavádění nových systémů bezpečnosti, nové technologie motorů a pohonných hmot, propojenost center, chytrá mobilita apod.

Česká republika je svojí geografickou polohou téměř předurčena k tomu, aby v modernosti dopravních systémů a technologií či v mobilitě (jak o ní hovoří Strategie Evropa 2020, která slovo doprava téměř nepoužívá) udávala tón. A to ku prospěchu sebe sama, neboť je hříchem nevyužívat přirozený předpoklad předurčený právě pro tuto ekonomickou činnost. Zvláště za stavu, kdy jinými podobnými předpoklady naše země přílišně neoplývá.

Pokud trendy v oblasti rozvoje dopravy nyní promrháme, ostatní okolo se o jejich realizaci rádi postarají, o čemž může svědčit například nynější snaha o vymanění tras vysokorychlostních transevropských železnic z mapy České republiky a navzdory přirozené logice trasování přemístění do jiných vlivových sfér. A vypadá to tak, že "pouze" z toho důvodu, že pro naše zodpovědné orgány nebyla tato priorita "dost dobrá", a nevyvíjely tudíž v její prospěch dostatečnou, či dokonce vůbec nějakou aktivitu.

Kultivace dopravy v evropském pojetí již dávno neznamená naplňování poněkud zastydle stereotypních cílů typu modernizace silnic druhé a třetí třídy, oprava nádraží (i ta je v našem podání značně průšvihová) či výstavba cyklostezek. Nemá tím být řečeno, že vše toto není nutné. Má tím však být řečeno, že to samo o sobě určitě nestačí.

A být propojen, být mobilní, znamená v nynější Evropě mít klíčovou konkurenční výhodu pro značnou část podnikatelského sektoru, jehož výstupy ve většině směřují odběratelům mimo naše území. Chytrě vymyšlený systém mezinárodního dopravního tranzitu je vhodným nástrojem k využití naší polohové renty, kterou v Evropě disponuje málokdo, aniž by se z naší země učinilo nákladové nádraží.

Moderní dopravní systém či systém mobility se též vyznačuje tím, že jeho realizace nenastane mávnutím proutku ze dne na den, ale naopak je značně zdlouhavá. Nejde zdaleka pouze o pořízení dané stavby. Jde o celkovou projektovou přípravu a značně náročné administrativní náležitosti, s nimiž se musí počítat již dnes s ohledem na dokončenou realitu, které se můžeme nyní optikou dočkat někdy v roce 2030.

Tedy: Buď budeme schopni právě nyní pružně reagovat a přizpůsobit se - a někdy za dvacet let budou moci i naši cestující využívat železnic, jejichž komfort, ale i rychlost přepravy je srovnatelná s letadly (bereme-li v úvahu podstatně delší nutnou čekací dobu na letištích). Naši podnikatelé pak budou moci využívat systému logistiky, jež jim výrazně usnadní masivní přesun zboží zahraničnímu i tuzemskému zákazníkovi. Anebo toto vše využijí naši sousedé a my v centru Evropy svojí netečností vytvoříme dopravně logistickou periferii.

Zatím k tomu máme slušně nakročeno. Základní finanční zdroj pro dopravní infrastrukturu se pro letošek zkrátil o třetinu; financování dopravních projektů z fondů EU bude v příštím období méně velkorysé a mezi našimi prioritami nenacházíme přílišný průnik s těmi z Bílé knihy Evropské komise.

I prostý cestující vlakem či letadlem velmi rychle shledává, že se mu akční rádius destinací, jichž může snadno a bez komplikací řady přestupů dosáhnout z tuzemských východišť, povážlivě scvrkává. Riziko izolace naší mobility je značné a otálení nad jejím posílením nás k němu nebezpečně přibližuje.

Petr Zahradník
ekonom České spořitelny

Petr Zahradník

Ekonom, vystudoval Columbia University v New Yorku, Lovaňskou univerzitu v Belgii i pražskou VŠE. Celý profesní život se věnuje evropské integraci, pracuje v EU Office České spořitelny. Přednáší na New York University v Praze a je členem NERVu.

I prostý cestující vlakem či letadlem shledává, že se mu akční rádius destinací, jichž může snadno a bez řady přestupů dosáhnout z tuzemských východišť, povážlivě scvrkává.

Luděk Niedermayer: Urputné krocení čísel nestačí

Nečasova vláda by v rozpočtu neměla jen škrtat, ale také plánovat na víc než jeden rok dopředu.

Při sestavování rozpočtu na příští rok má vláda zjednodušený úkol. Náš stát nečelí rozpočtové krizi. To ovšem neznamená, že ministry nečekají nad rozpočtem hodně horké chvílky, jak koneckonců naznačují události minulých dní. Ani příznivé srovnání s krizí (a mizernou předkrizovou fiskální politikou) zasaženými rozpočty řady zemí totiž není dokladem toho, že "věci jsou v pořádku". Navíc přichází čím dál víc zpráv naznačujících rozpočtové trable.

Jak se ukazuje, letošní rozpočet má velké problémy s příjmy, a to naznačuje, že ani sestavení plánu státních financí pro rok 2012 nebude snadné, o roce 2013, kdy na rozpočet dopadnou výsledky dnešních rozhodnutí (sjednocení sazby DPH z rozpočtu odvede miliardy korun a začít by měla důchodové reforma), ani nemluvě.

Také diskuse o zakotvení pevných pravidel limitujících rozpočtová dobrodružství vlád (fiskální rada a pevná rozpočtová pravidla) uvázla tak trochu na mělčině - mimo jiné s ní zásadně nesouhlasí ministerstvo financí. Kromě těchto "velkých témat" je tu ale řada na první pohled nenápadných návrhů, které mohou naši fiskální politiku ovlivnit.

Občané druhé kategorie

Volební úspěch TOP 09 podporované starosty značil téměř jistotu, že se finanční vztah státu a měst a obcí výrazně změní. I na evropské poměry velký rozdíl v "hodnotě občana", tedy v tom, kolik obce dostávají do rozpočtu v poměru ke své velikosti, byl menšími sídly kritizován již dlouho (a také v minulých letech pozměněn). Důsledky stavu jsou vidět na první pohled. Třeba Praha má nejen na projekty typu přípravy olympiády či Opencard, ale také na krásná dětská hřiště, udržovanou zeleň či, jak nemoudře inzerují radní, "nejlevnější měsíční jízdenky v Evropě". Naproti tomu malé obce bojují často s tím, jak zajistit veřejné osvětlení a stavbu chodníků. To obvykle podmiňuje přidělení účelové dotace - rozpočty malých obcí v řádu jednotek milionů tyto výdaje nezvládnou.

Požadavek starostů "přisypat" malým obcím přes 10 miliard ročně zní rozumně - velká města dnes dostávají až 4,5× více na občana než menší obce, a to je na evropské poměry příliš. Proto snížení někde ke trojnásobku (což je stále více než v řadě okolních zemí) dává smysl.

Podle návrhu ministerstva financí by se část peněz na změnu našla v rozpočtech velkých měst (v případě Prahy hovoříme o snížení o několik procent v průběhu 4 let). Logický je ovšem i odpor premiéra - souhlas by ho mohl stát nemalý kus politické podpory. ODS má totiž právě ve velkých městech silné pozice. Nečasovo špidlovské vyjádření, že "zdroje se najdou jinde" (i dnes, kdy rozpočet potřebuje každou korunu), znamená pro ministerstvo financí jasný úkol. Chce-li toto politické zadání zvládnout, bude se snažit ještě více než v dnešním návrhu nalézt

peníze na přilepšení malým obcím v rušení dotací, které jinak města a obce nenárokově dostávají. Zřejmě to půjde, i když dosavadní návrh již tyto dotace o miliardy snižuje.

Nejde jen o peníze

Až detaily nových pravidel rozhodnou, zda změny budou "skutečné", či jen "papírové", spočívající v přejmenování peněz bez změny částky, kterou dostane příjemce. I tak by to byl krok správným směrem. Z peněz, na které získá obec nárok jen tehdy, pokud přesvědčí příslušného úředníka, který má danou dotaci pod palcem (ono přesvědčení jistě může mít mnoho podob), by se staly peníze "nárokové".

Z hlediska stability a možnosti plánování rozvoje obcí by to byla dobrá zpráva. Měla by ale být doprovázena podstatně vyšší transparentí při správě těchto peněz. Ta je u malých obcí dnes v porovnání s většími městy či centrální vládou špatná a to, že noviny zaplavují častěji skandály z velkých měst, je dáno jen tím, že i pro média tepat do milionových rozpočtů Horní-Dolní postrádá sex-appeal.

Je tu ovšem i další problém, který snahu posílení rozpočtů obcí mírně zpochybňuje. Podle porovnání OECD patří naše země spolu s Francií k zemím, které mají nejvyšší počet rozpočtově nezávislých malých obcí. Z tohoto stavu lze celkem logicky vyvodit, že ačkoliv je pro občany možná příjemné mít radnici "za rohem", finanční efektivita a kvalita tohoto uspořádání kulhají. Proto má ekonomický tlak na slučování, třeba prostřednictvím "hladovění" miniobcí, také své racion. Ovšem otevření tohoto tématu, které by mohlo postupně vést k vyšší efektivitě vynakládání peněz a ke zvýšení kvality života na venkově, je dokonce ještě větší politikum než pokus obrát pražský rozpočet o jednu či dvě z jeho padesáti miliard ročně.

Jiný rozpočet?

Přijetí hypotézy, že posílení nárokových příjmů na úkor ad hoc dotací je dobrá věc a vyplatí se zejména tam, kde je třeba plánovat investice a rozvoj na mnoho let dopředu, má pro strategii státního rozpočtu podstatné důsledky. Zatímco dnes se ministerstvo financí snaží zrušit například mimorozpočtové fondy (zejména SFDI, který ročně investuje do dopravní infrastruktury desítky miliard), logika dlouhodobějších plánů by měla vést spíše k jejich zachování, a případně i posílení.

Financování fondu by se totiž mělo změnit tak, že by roční dotace z rozpočtu (v posledních letech kolísající v řádu 10 až 20 miliard ročně) byly nahrazeny příjmy stabilními - vyšším podílem na vybrané spotřební dani za benzín a naftu (dnes jde fondu méně než desetina z výnosu daně, tedy kolem 80 miliard ročně).

Naivní představa, že správcům státní kasy "by to mělo být jedno", neboť i oni, stejně tak jako každý laik, vědí, že rozestavěné silnice se stavět budou i nadále a díry v nich je třeba zalepit včas, je mylná. Tím, že správce rozpočtu každý rok rozhoduje o výši dotace fondu, získává nejen nezanedbatelnou "moc", ale zejména položku v řádu desítek miliard, kterou lze v případě potřeby seříznout.

Důsledek tohoto systému je jasný: obtížně plánovatelné investice (u dopravní infrastruktury navíc v oblasti přímo ovlivňující konkurenční schopnost země) a vyšší náklady na jejich

realizaci (plynoucí z potřeby zahrnout do smluv nejistotu, kterou nestabilní financování vytváří).

Nejen lepit díry

Leccos naznačuje, že dokonce ani nepřilíš ambiciózní, pozvolný plán cesty k nízkým schodkům státních rozpočtů v naší zemi nebude snadný. Do jaké míry za tím stojí příliš optimistické předpoklady nebo malý dosavadní úspěch v redukci "provozních" a "zbytečných" výdajů státu, není snadné říci. Pokud k tomu připojíme i oprávněné, a navíc dnes silně politicky podpořené zájmy třeba v případě pravidel pro financování měst a obcí či stability státních výdajů do oblastí, jako je výstavba infrastruktury či vzdělání, je zřejmé, že změny rozpočtu by se neměly omezit jen na urputnou snahu zkrátit čísla v aktuálním návrhu na další rok.

Tím největším motivem změn by ale měla být transparentnost veřejných financí a neustálé testování efektivity výdajů i nastavení rozpočtů. V nich hraje značnou roli předvídatelnost vztahu státu k jeho složkám a potažmo i soukromým investorům. Proto by popsané změny zřejmě kvalitě rozpočtu České republiky prospěly.

Luděk Niedermayer

Autor, bývalý viceguvernér ČNB, pracuje ve společnosti Deloitte ČR.