

RECESE, STAGNACE NEBO RŮST DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ?

Ing. Václav Matyáš

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR

PROGRAMOVÉ PROHLÁŠENÍ VLÁDY ČR ze 4. srpna 2010

*„Vláda zachová výši investic do dopravní infrastruktury.
Vedle prostředků státního rozpočtu zapojí do financování
dopravní infrastruktury také PPP projekty“*

- znamená to ročně cca 100 mld. Kč
- představuje 2,5% HDP
- je v souladu s doporučením Evropské komise

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA LEDEN –PROSINEC 2010

Veřejná zakázka představuje dlouhodobě 50% objemu stavební produkce.

| STAV ZAKÁZKY | | | |
|--------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| Směr výstavby | 2010 (mil. Kč) | 2009 (mil. Kč) | Index (%) |
| POZEMNÍ STAVBY | 46.519 | 53.380 | 83,1 |
| INŽENÝRSKÉ STAVBY | 75.654 | 140.631 | 46,2 |
| z toho dopravní infrastruktura | 23.721 | 97.502 | 24,6 !!! |
| CELKEM | 122.173 | 194.041 | 63,0 |

Důvodem tohoto kriticky nízkého stavu poptávky je:

- rapidně snížený rozpočet SFRB
- omezení nebo zastavení staveb
- nezahajování nových staveb v oblasti DI

BUDOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

- **dopravní infrastrukturu je klíčový faktor k modelaci ekonomiky v po krizovém období**
- **enormní dopad prudkého omezení veřejných investic na budoucí rozvoj ekonomiky a na trh práce**
- **zakládá se fatální problém pro budoucnost – nezahajování staveb, zastavení přípravy**
- **protiřečí si se snahou o naši konkurenceschopnost v rámci Evropy**
- **tento fakt je burcující a přitom je to naprosto nezveřejňovaná a nezdůrazňovaná skutečnost**
- **upřednostňují se mediální nepravdy a mystifikace o předražených dálnicích, a špatné kvalitě prací, atd.**
- **budování DI je mylně vnímáno jako nákladová položka zatěžující státní rozpočet**
- **investice do dopravní infrastruktury je nutné vnímat jako veřejný kapitál**
- **vynakládané finance nejsou darem pro stavební lobby, ale slouží všem**

- **pro politickou reprezentaci i pro laickou veřejnost je potřeba definovat její přínosy pro růst HDP a pro rozvoj ekonomiky**
- **potřeba dlouhodobého stabilního plánu rozvoje dopravní infrastruktury**
- **zajištění finančních prostředků, jejich hospodárné využití a stabilizace finančních toků**
- **oddělení od politických rozhodnutí – zákon o rozpočtu (např. Holandsko)**
- **základní otázka – udržitelnost poptávky**
- **škodlivá cykličnost a nestabilita při zabezpečování finančních prostředků, je neúnosné měnit každoročně rozpočtové rámce**
- **politika státu a její preference ve prospěch DI**
- **nesoulad cílů vlády tj. dosáhnout vyrovnaného rozpočtu do roku 2016 a současně jasně nestanovit cílový termín pro dobudování DI**
- **předložit aktualizovanou Dopravní politiku ČR v horizontu do roku 2020 (2025)**
 - **určení priorit**
 - **finanční zajištění**
 - **harmonogram provádění**
 - **alternativní financování**

- **příprava k zajištění konkrétních projektů PPP**
- **bez zapojení privátního kapitálu není možné realizovat potřebný rozsah DI**
- **věnovat pozornost vodní dopravě, podíl financí dlouhodobě nepřevyšuje 0,5%**
- **vodní doprava je neekologičtější a nákladově příznivý způsob dopravy**
- **je zapotřebí se zaměřit na přípravu nového OPD II(2014 – 2020) a OPD III v celkové výši 159,5 mld. Kč**
- **příslibem změny pohledu na dopravní infrastrukturu jsou 2 nové zpracováváné dokumenty**
 - **Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury**
 - **Strategie konkurenceschopnosti ČR – Zpět na vrchol 2012 - 2020**

NEDOSTATEČNÁ VÝŠE FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

- **po rozpočtu pro rok 2010 ve výši 96 mld. Kč ⇒ v roce 2011 pokles o téměř 37% ⇒ s dalším negativním výhledem**
- **docházející prostředky EU nejsou kompenzovány podporou z národních zdrojů**
- **předpokládané výdajové rámce SFDI na roky 2012 – 2014 ve výši 47 mld. Kč ročně jsou nedostatečné**
- **po finančním pokrytí oprav, údržby, spolufinancování OPD a dokončení národních akcí ⇒ na přijaté závazky a nové investice zbývá pouze 11,6 mld. Kč**
- **na období 2012 – 2014 je potřeba na nové investice více než 108 mld. Kč z národních zdrojů**

PROBLÉMY PLYNOUCÍ ZE ŠKRTŮ

- **hrozba nedočerpání současného OPD vlivem vyřazení projektů nebo části nákladů projektů EU (odhad 20 mld. Kč) ⇒ nutno vyřešit existencí náhradních projektů – potřeba začít v roce 2012**
- **příprava na OPD II**
- **nutné navýšení prostředků na opravy a údržbu komunikací ⇒ dlouhodobě podfinancované**
- **nedodržení smluvních závazků na výstavbu komunikací z minulých let (dosud nezahájené, formálně zahájené, ukončené v prvotní fázi) ⇒ cca 30 mld. Kč**
- **ohrožení nezbytné rychlé realizace modernizace D1 ⇒ modernizované úseky by mohly sloužit jako náhradní projekty pro nejproblematictější prioritní osu 2 OPD**
- **co je nutné bezpodmínečně realizovat:**
 - **posílení rozpočtu SFDI ⇒ na náhradní projekty pro OPD, pro opravy a údržbu, vypořádání s podílem dříve zasmluvněných staveb**
 - **navýšení současného úvěru EIB na spolufinancování zdrojů OPD**
 - **urychlené zahájení přípravy projektů PPP**

NUTNÁ LEGISLATIVNÍ OPATŘENÍ

⇒ přispějí významným podílem ke zlevnění a zrychlení staveb

➤ Novela zákona o vyvlastnění

- snížení ceny pozemků
- oddělení procesu vyvlastnění a poskytované náhrady
 - ⇒ snížení nákladů na výkupy až 9%
 - ⇒ je aktuálně v mezirezortním připomínkovém řízení

➤ Novela stavebního zákona

- účast veřejnosti na povolovacích řízeních – vymezení
- integrace hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA) do územního řízení
- zefektivnění fungování stavebních úřadů

➤ Poplatky za vynětí půdy ze ZPF

- vyloučení veřejné infrastruktury z povinnosti hradit poplatky za vynětí ze zemědělského půdního fondu

FINANČNÍ MODEL DO ROKU 2025

Zabezpečení strategických záměrů do roku 2025:

- celkový objem finančních zdrojů 1,4 bil. Kč
- 720 mld. Kč na nové investice
- 712 mld. Kč ze státního rozpočtu
- Část zdrojů může být kryta financováním formou PPP projektů nebo emitováním dluhopisů

| Zdroje (mld. Kč) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Celkem do 2025 |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| Dotace ze SR | 10,90 | 50,79 | 56,15 | 64,24 | 712,43 |
| Daňové příjmy včetně mýta a DK | 22,01 | 26,35 | 28,56 | 28,78 | 448,20 |
| Výdajový rámec národní | 33,00 | 77,14 | 84,71 | 93,02 | 1 160,63 |
| OPD I 2007 – 2013 | 18,07 | 16,16 | 12,33 | 8,16 | 57,72 |
| EIB a nový zdroj | 10,22 | 5,24 | 4,89 | 3,46 | 26,27 |
| OPD II období 2014 - 2020 | - | - | - | 5,80 | 113,65 |
| OPD III období 2021 + | - | - | - | - | 45,85 |
| Celková bilance (národní + EU) | 61,29 | 98,54 | 101,93 | 110,44 | 1 404,12 |

DOPAD OMEZENÍ INVESTIC NA STAVEBNÍ DODAVATELE

- **stavební firmy se podle dokumentu Dopravní politika 2005-2013 schválená vládou vybavily na kapacitu 100 mld. Kč**
- **dopad na vysokou ekonomickou nestabilitu stavebních firem**
- **zatížení nevyužíváním základních prostředků (trvají náklady na odpisy)**
- **uzavírání některých výrobních základen**
- **rušení specializovaných provozoven přispívajících k rozvoji oboru (laboratoře)**
- **omezení prostředků do oprav a údržby základních prostředků**
- **odklon od moderních a ekologických technologií k levnějším technickým postupům**
- **bez znalosti koncepce nemohou plánovat strategii rozvoje nebo udržení firmy**
- **firmy zabývající se budováním dopravní infrastruktury propustí jen v letošním roce 25 – 40 tis. pracovníků, kromě nich přibudou další v navazujících oborech**

DOPAD OMEZENÍ INVESTIC NA VEŘEJNÝ ROZPOČET

Vzrůst nezaměstnanosti nejen ve stavebnictví se projeví v příjmech i výdajích SR

Snížení příjmů

- daně z příjmu společností (právnických i fyzických osob)
- daně z příjmu zaměstnanců
- spotřební daň
- DPH
- pokles kupní síly obyvatelstva, snížení spotřeby

Zvýšení výdajů

- sociální podpory a dávky v nezaměstnanosti

Každý investovaný 1 mil. Kč generuje stabilizaci 3 pracovníků v ekonomice, přínosy a úspory pro státní rozpočet a fondy činí 550 tis. Kč.

Další dopady

- na hospodářský rozvoj regionů
- na zanedbání úrovně dopravní sítě
- na bezpečnost na komunikacích
- na újmu na životním prostředí

ZASTAVENÍ INVESTORSKÉ PŘÍPRAVY = POTENCIONÁLNÍ PAST

Doba přípravy stavby, délka výběrového řízení, doba realizace

| V týdnech | Obvyklá | Maximální |
|---|---------|-----------|
| Územní řízení – územní rozhodnutí (41 vyjádření a stanovisek) | 239 | 427 |
| Stavební řízení – stavební povolení (39 vyjádření, stanovisek a souhlasů) | 129 | 208 |
| Celkem příprava | 368 | 636 |
| Délka výběrového řízení | 28 | 90 |
| Doba realizace stavby | 100 | 130 |
| Celkem | 496 | 855 |
| Z toho doba realizace | 19% | 15% |

NEGATIVNÍ DOPADY NA ROZVOJ DI

- **prudké omezení investic s ohledem na budoucí rozvoj**
- **stát se staví negativně k investicím jako protikrizovému opatření**
- **nedostatek zakázky se projevuje nejen u stavebních dodavatelů, ale také u projektantů a výrobců stavebních materiálů**
- **zastavení investorské přípravy – hluboké důsledky pro budoucnost**
- **šíření mediální nepravdy a mystifikace o cenách staveb**
- **neodsouhlasená Dopravní politika státu včetně určení priorit, harmonogramu financování a harmonogramu realizace**
- **nejistota v zajištění PPP projektů**
- **hrozba nedočerpání OPD**

ZÁVĚREM

RECESE, STAGNACE NEBO RŮST?

RŮST ? ⇒ rozhodně ne, ze všech důvodů vyjmenovaných dříve, především:

- pokračuje propad jak meziročně, tak především významně ve srovnání s rokem 2008, počátkem ekonomické krize 04/2011 ⇒ 17%
- nenastal udržitelný nárůst investic ani růst veřejného kapitálu

STAGNACE ? ⇒ bohužel ani tato varianta signalizující zastavení propadu nefunguje:

- dokončují se rozpracované stavby, nové se koncepčně omezují
- stavebnictví nekopíruje částečné a pozvolné oživení ekonomiky

RECESE ? ⇒ stavebnictví je stále v útlumu

- vláda neprovádí žádná opatření pro podporu investic
- dochází k významným redukcím investic z veřejných rozpočtů
- snížení jejich podílu vede k destabilizaci stavebního trhu
- snižování hodnoty veřejného kapitálu (nedostatečná údržba)
- zastavená investorská příprava staveb

„Skutečný optimismus nespočívá v přesvědčení, že všechno půjde dobře, ale v názoru, že ne všechno půjde špatně.“

(Jean Dutourd)