

Jaký vliv má stav dopravní infrastruktury na konkurenceschopnost ČR?

Dopravní infrastruktura byla opět tématem odborného semináře Institutu pro veřejnou diskusi, konaného 28.6.2011 pod patronací hlavního partnera Sdružení pro výstavbu silnic Praha. Tentokrát byla řečníkům a diskutujícím položena základní otázka „Jaký vliv má stav dopravní infrastruktury na konkurenceschopnost ČR?“.

Již tradičně byl na semináři zastoupen profesně i odborně velmi pestrý a reprezentativní vzorek účastníků. Mezi panelisty byli zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva průmyslu a obchodu, Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR a také Sdružení pro výstavbu silnic Praha. Tradiční odbornou autoritou byl prof. Lehovec ze Stavební fakulty ČVUT v Praze. Mezi diskutující se registrovalo téměř 120 účastníků, byli mezi nimi zástupci stavebních a projektantských firem, státní správy, krajů, měst a obcí, různých svazů a sdružení a také akademické obce. Byly tak dány jednoznačné předpoklady pro profesionální a odbornou diskusi.

Přínosem setkání byla osobní účast ministra dopravy Radka Šmerdy, který otevřeně a věcně odpovídal na otázky diskutujících. Mimo jiné hovořil o tzv. Superstrategii dopravy, kterou připravil jeho předchůdce Vít Bárta a kterou z hlediska plánovacího horizontu roku 2025 považuje za nesmyslnou. Uvedl, že z pohledu stabilizace systému financování je potřeba zaměřit se primárně na horizont následujících dvou let. V této souvislosti zmínil nutnost navýšit v roce 2012 a 2013 zdroje Státního fondu dopravní infrastruktury o 10 mld. Kč. Při diskusi bylo konstatováno, že s ministrem Šmerdou se do resortu dopravy vrátila serióznost jednání, snaha o dialog a konstruktivnost namísto arogance při řešení otázek financování dopravní infrastruktury. Pro úplnost uvedme, že tři dny po diskusním setkání byl ministr Šmerda nucen v reakci na politické dohody podat demisi ...

Co se týká hlavního tématu a základní položené otázky, byla odpověď jednoznačná. Podle analýzy konkurenceschopnosti ČR zpracované Ministerstvem průmyslu a obchodu jsou brzdou rozvoje české ekonomiky zejména neefektivní státní úřady, pomalé soudy a špatná infrastruktura. Platí tedy základní premisa, že doprava a dopravní infrastruktura jsou rozhodujícím faktorem dynamiky rozvoje ekonomiky a významnou determinantou konkurenceschopnosti státu. Efekt se projevuje na úrovni celého národního hospodářství, zjednodušeně řečeno – jako součet z růstu produkční funkce jednotlivých regionů.

Stav naší dopravní infrastruktury však není vůbec uspokojivý, spíše naopak. Podle žebříčku mezinárodního srovnání Světového obchodního fóra (WEF) patří infrastruktura v ČR mezi evropský podprůměr. Zaostáváme v nabídce kapacitních páteřních dopravních cest a především pak v technickém stavu provozované infrastruktury. To vše souvisí s nedostatkem finančních zdrojů, ale také s nedostatečným tlakem na jejich hospodárné využívání. Právě tyto potřeby byly diskutujícími nejvíce akcentovány – nutnost neprodlené stabilizace zdrojů pro financování dopravní infrastruktury a zvýšení kontroly efektivity výdajů.

Česká republika má téměř neopakovatelnou příležitost prostřednictvím zdrojů z fondů Evropské unie vylepšit stav dopravní infrastruktury. K dispozici je v letech 2007 až 2013 pro sektor dopravy 5,77 mld. EUR (tedy cca 140 mld. Kč). Bohužel však minulá vedení Ministerstva dopravy tuto šanci uchopila za špatný konec. Namísto přilepšení byly a stále jsou evropské zdroje používány jako náhrada těch národních. Logicky se pak nedostává na projekty, které nesplňují podmínky financování z EU, postupné dočerpávání evropských financí pak znamená celkový pokles disponibilních zdrojů. Jednoduše řečeno, jednou redukované a jinde utracené národní zdroje už nejsou znovu navyšovány.

Bohužel ani vlastní příprava a realizace evropských projektů není bezchybná. Na setkání zazněla informace, že podle Ministerstva dopravy našel Účetní dvůr EU ve zkoumaných

projektech Ředitelství vodních cest ČR chybovost blížící se stu procent. Zakázky byly buď předražené, nebo chybně zadané. V případě dostavby dálnice D8 se zase ministerstvo obává, že nebude možné vyčerpat z fondů EU osm miliard korun, protože se stavbu zřejmě nestihne dokončit v termínu. Zkrátka čerpání evropských peněz je ohroženo a mnoho času na nápravu nezbyvá.

A aby problémů nebylo málo, objevilo Ministerstvo dopravy kostlivce ve skříni v podobě 29 mld. Kč. Jde o nakumulované zakázky na výstavbu dopravní infrastruktury nasmlouvané dlouhodobě Ředitelstvím silnic a dálnic se stavebními firmami. V danou chvíli na ně v rozpočtu resortu není ani koruna.

Potřeba okamžité stabilizace systému financování je tak zcela zásadní. Bez ní je ohroženo jednak plynulé spolufinancování z evropských zdrojů a také celková udržitelnost rozvoje dopravní infrastruktury.

Diskusní setkání bylo tradičně zastřešeno formulací závěrů, které jsou formou tzv. Opinion poolu všemi členy odhlasovány. V době uzávěrky tohoto článku byla známa první verze závěrů. Ty byly formulovány takto:

1. **Připravovaná aktualizace Dopravní politiky ČR pro léta 2005-2013 definuje správná opatření ve vztahu k dopravní infrastruktuře** – posílit finanční prostředky na údržbu, optimalizovat proces zadávání staveb, provádět bezpečnostní audit a technickou expertizu projektů, stabilizovat příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), zvýšit podíl SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů, zajistit zdroje pro SFDI na úrovni 2,5% HDP. **Vymezená opatření je však nutné bez odkladu začít naplňovat.**
2. V podmínkách ČR **postrádáme nástroje pro komplexní hodnocení užítku výstavby a modernizace dopravní infrastruktury** – jejich systémové uplatnění je předpokladem pro efektivní plánování, přípravu a realizaci veřejných investic.
3. **Testování jednotlivých projektů** výstavby a modernizace dopravní infrastruktury by mělo probíhat **podle multikriteriální analýzy**, základem musí být prokázání ekonomické efektivity a také společenské relevance jednotlivých staveb. **Nutná je prioritizace projektů a dlouhodobé plánování jejich realizace.**
4. **Konkurenceschopnost země roste s kvalitou dopravní infrastruktury** – doprava funguje jako páteř hospodářství a umožňuje rozvoj podnikatelských aktivit. Zároveň je nástrojem, který pomáhá vyrovnávat meziregionální disparity.
5. **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR** zpracovaná Ministerstvem průmyslu a obchodu si klade za **cíl posunout ČR v horizontu 10-ti let mezi 20 nejkonkurenceschopnějších zemí světa** – podmínkou pro to je, že se **nebude zhoršovat kvalita infrastruktury** a že **infrastruktura bude dobudována** ve stanoveném časovém horizontu v rozsahu odpovídajícím standardu rozvinutých ekonomik.
6. Podle žebříčku mezinárodního srovnání Světového obchodního fóra (WEF) patří **infrastruktura v ČR mezi evropský podprůměr** – u všech projektů rozvoje je nutné nastavit **udržitelný rámec financování a systém pro výběr priorit**. Nezbytné jsou **úpravy legislativy** za účelem zefektivnění procesu přípravy a realizace staveb.
7. **Nedostatečné financování projektové a majetkové přípravy staveb je významným rizikem pro plynulý rozvoj dopravní infrastruktury.** Přímou ohrožuje reálné čerpání disponibilních finančních zdrojů, v případě zdrojů z Evropské unie se může stát zásadní překážkou v jejich úspěšné alokaci.

Setkání pořádané Institutem pro veřejnou diskusi nebylo určitě poslední. Po prázdninách bude příležitost se k tématům týkajícím se dopravní infrastruktury opět vrátit. I vy se můžete stát diskutujícími a vyjádřit tak svůj názor. Aktuality můžete sledovat na www.ivd.cz.