

Dopravní infrastruktura se stává limitujícím faktorem růstu HDP České republiky

Vláda svým usnesením č. 881 ze 13. 7. loňského roku schválila tzv. NOVOU DOPRAVNÍ POLITIKU naší země s cílem stanovit hlavní parametry pro jednotlivé obory s maximální snahou harmonizace podmínek podnikání spolu s razantním růstem výstavby a oprav současných a budoucích dopravních sítí především v oblasti silnic a železnic s neopomenutím výstavby vodních cest.

Tento materiál, na kterém se velmi intenzivně podíleli i experti z jednotlivých oborů dopravy i našeho Svazu dopravy ČR je dle našeho názoru důležitým strategickým dokumentem, který by se po dopracování sektorových strategií měl stát určitou „biblí“ vývoje dopravních oborů a dopravní infrastruktury naší země.

Je tu jedna zásadní podmínka, že vládou schválené usnesení má, doufám výrazně apolitický aspekt a že po volbách, ať dopadnou jakýmkoliv výsledkem, zůstane tento materiál platný, neboť jsem zásadně přesvědčen, že právě dopravní infrastruktura a doprava jako taková je výrazně nepolitickým tématem či raději strategií země ve prospěch občanů – voličů všech těch stran, co se proboují do poslanecké sněmovny.

Všechna významná prezidia podnikatelských skupení od Svazu průmyslu a dopravy, přes Svaz dopravy či Svaz stavebnictví, ale i řady dalších si uvědomují mimořádný význam současného špatného stavu naší národní dopravní infrastruktury od nedokončených dálnic a železničních koridorů, přes katastrofální stav silnic 2. a 3. tříd až po stále odmitání budování jezů na Labi. Všichni jsme se shodli, že právě tento katastrofální stav dopravní infrastruktury se stává stále rychleji jednoznačnou brzdou růstu české ekonomiky, či rozvoje jednotlivých regionů až po riziko dobré kondice ekonomického růstu přes 5-6 % hranici růstu HDP – kdy to bude právě tento moment, který zpomalí růst HDP.

Než se dostanu k nejzávažnějším problémům dopravní infrastruktury je zde potřeba z pozice podnikatelské reprezentace jednoznačně vzkázat před volbami, že především růst vzdělanosti národa, rychle rostoucí aplikovaná věda a výzkum a především radikální zkvalitnění dopravní infrastruktury jako celku budou těmi hlavními body budoucí prosperity země, samozřejmě orientované na produkci s co největší přidanou hodnotou.

A nyní k nejzávažnějším problémům současné dopravní infrastruktury dle strategického významu pro naši zemi v návaznosti na potřeby růstové ekonomiky:

- Zásadním problémem je dostavba dálniční sítě tak, aby všechny současné dálnice D5, D8, D3 byly co nejrychleji nepřerušovaně napojeny na síť dálnic EU – zatím není žádná, přitom v počtu kilometrů dálnic na rozlohu země jsme hluboko pod průměrem EU

- Velmi rychle a racionálně musí být dořešen komplexní výstavbou pražský okruh pro napojení na dálniční síť a odlehčení hlavního města od těžké dopravy
- Zásadní prioritou se rovněž musí stát dostavba D11 a R 35 jako životně nutné alternativy kapacitně přetížené D1 s racionálním a postupným rozšířením této hlavní národní tepny na šest pruhů
- V návaznosti na podporu investice HYUNDAI bude nutné urychlit budování sítě kolem D47, která se stejně v budoucnu stane vlastně dokončenou D1
- Urychleně vybudovat spojení kvalitní veřejnou dopravou evropských parametrů spojení mezi stále rostoucím letištěm Ruzyně a centrem hlavního města, připravovaný projekt METRA je z daleké budoucnosti a je nesmírně drahý – rychlovlak následně napojený až na Kladno může být mnohem levnější a především v krátké době 2-3 let.
- Nejzávažnějším problémem země je stav silnic 2. a 3. třídy, které stát předal krajům a o nichž se v GEPARDI /dostanu se k němu dále/ vlastně vůbec nehovoří a kraje musí mimořádnými půjčkami všech typů či druhů tuto katastrofální situaci řešit
- Stejně vážná situace je v budování železničních koridorů především 3. a 4. koridoru, na které prý zase chybí peníze a dokončení je někde kolem roku 2016
- Obdobně jako u silnic 2. a 3. třídy je stejná zanedbanost v rekonstrukcích regionálních tratí
- Trvalým problémem jsou dnes už nechtuté spory o budování jezů na Labi

Jak se z této složité a pro budoucnost nedobré situace rychle a racionálně dostat? Prvním velmi dobrým signálem je slíbená a minulý týden i na náš požadavek do podvýboru pro dopravu hospodářského výboru předložená sektorová strategie GEPARDI – generální plán rozvoje dopravní infrastruktury. Tato nová verze je v podstatě výrazně zjednodušená varianta starého materiálu. Materiál není nutno kritizovat či dle odstavců rozebírat /k prostudování je na www.gepardi.cz/, ale je nutno se vyjádřit k tomu zásadnímu a to jsou finanční alternativy od roku 2006 do roku 2013.

Za podnikatelskou sféru důrazně říkám, že nás nezajímá a ani není pro nás přijatelná v minimální nebo restriktivní variantě – my jsme připraveni se odborně bavit a podporovat jen a jen variantu rozvoje či progresivní.



Ing. Jaroslav Hanák

Ve finančním vyjádření to bude znamenat v letech 2006 – 2010 ročně kolem 100 – 120 v miliard a od roku 2011 do roku 2013 v rozsahu 150 – 170 miliard. Na první pohled to jsou obrovské částky, ale když si uvědomím ty desítky miliard co se podlézavě rozdaly před volbami a budeme je zbytečně do budoucna splácet, tak jsme již u těchto čísel u strategicky uvažujících politiků mohli v pohodě být.

Jsem přesvědčen, že se k těmto číslům můžeme dostat i když už snad mimo ČEZu peníze z privatizace vyschly. Co je nutné z pozice vlády, která po volbách nastoupí a pochopí prioritu výstavby a rekonstrukce dopravní infrastruktury minimálně udělat:

- Zásadně zvýšit příděl ze spotřebních daní ze současných 9,1 % někde na hranici 40 – 50 % do SFDI, neboť podnikatelé v silniční dopravě a občané odvádějí ročně určitě přes 100 miliard Kč
- Změnit rozhodnutí o mýtném v tom, že je nutno ihned vybírat již od vozidel nad 3,5 tuny a další rok od zavedení vybírat i z osobních vozidel. Argumenty jsou jasné vozidel nad 12 tun je jen malá část a u osobních vozidel je to otázka nesolidnosti k našemu občanovi, který při cestě na dovolenou přispívá na super dálniční síť v Itálii, Francii či Španělsku a nám nikdo skoro nic nedá
- Peníze z EU přitečou po roce 2007 z EU au-

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IS BECOMING A LIMITING FACTOR OF GDP IN THE CZECH REPUBLIC

tomaticky v rozsahu 23 – 25 miliard ročně, zde bude třeba dát pozor, aby se z našich úředníků na ministerstvech, kde budou peníze probíhat nestali mnohem většími byrokraty než jejich kolegové v Bruselu

- Větší odvaha vlády bude muset být při půjčkách z Evropské investiční banky, neboť finanční experti při konzultacích s námi tvrdí, že peníze investované do dopravní infrastruktury mají mimořádný multiplikační efekt a navíc při růstu HDP přes 5 %, které dopravní infrastruktura mimořádně přispěje není problém tyto půjčky s úroky splácet – odhad může být mezi 10 – 20 miliardami ročně, kdyby náhodou došlo k problémům s mastrichtskými pravidly či konvergenčním programem snad budeme mít schopného premiéra a ministry, kteří tuto jedinou výjimku ve prospěch dopravní infrastruktury v Bruselu úspěšně vyjednají
- Pro dopravní infrastrukturu se v co nejkratší době musí stát razantně podpořit v rozsahu 25 – 35 % potřebných prostředků účast privátních zdrojů /tzv, PPP projekty/. Kde jinde strategicky alokovat privátní prostředky tohoto typu, než právě do dopravní infrastruktury, kdy výběr je jasný a nastavení pravidel v rozsahu investic od nějakých 20 miliard výše bez politických tahanic je expertně jednoduše možné.
- Další mimořádně významný prvek je nutno vidět v jednoduché legislativě od stavebního zákona přes upřednostnění pravidel staveb ve veřejném zájmu až po racionální reakci všech zelených či ekologických aktivit s důrazem na to, že i člověk je součástí přírody a udržitelný rozvoj člověka také vnímá. Nebude-li fungovat tento racionální a rozumný přístup bude muset poslanecká sněmovna – a asi by to nebyla dobrá, ale bohužel nutná cesta – jít cestou schvalování mimořádných zákonů jako v případě D5 či letiště Ruzyně.

Co zcela na závěr – je i na nás vrcholových představitelích podnikatelské sféry, abychom denně politiky na prvním místě, ale i všechny naše občany přesvědčovali, že v období let 2006 – 2013 musí být výstavba a rekonstrukce dopravní infrastruktury v zájmu růstu jejich životní úrovně jednou z prvořadých záležitostí řízení a financování této země. ■

Ing. Jaroslav Hanák

By its Resolution no. 881 dated 13 July 2007, the government approved the NEW TRANSPORT POLICY of our country with the aim to set basic parameters for individual sectors with the maximal effort to harmonise conditions of enterprise and the dramatic growth of construction and repairs of the existing and future transport networks mainly in the field of roads and railways, not forgetting construction of inland waterways.

The above mentioned document, in preparation of which a very intensive share was taken by experts from individual transport sectors and the Transport Union of the Czech Republic, is in our opinion an important strategic document that should become a "bible" of development of transport sectors and transport infrastructure of our country after sector strategies are completed.

There is a fundamental precondition that the resolution approved by the government is hopefully of a strongly apolitical character and the document remains valid even after elections (regardless their results). I strongly believe that transport infrastructure and transport itself is a very apolitical issue and it should be a country's strategy for the benefit of its citizens, voters of all parties that win their way to the parliament.

Let me mention the hottest problems of the today's transport infrastructure now, listed by their strategic importance to our country in connection with the needs of a growth economy:

- The basic problem is completion of the highway network with the aim to get all the existing highways D5, D8, D3 uninterruptedly connected to the EU highway network as soon as possible; at the moment none of them is connected and in terms of the number of highway kilometres in proportion to the size of the country we lag deeply behind the EU average numbers
- An important priority should also be completion of roads D11 and R 35 as a vital alternative to the overloaded highway D1 including an effective and gradual extension of this national traffic arterial to six lanes
- The most important problem of the country is the condition of the second- and third-class roads that have been transferred by the state to regi-

ons, and that are not mentioned in GEPARDI at all /I will talk about it below/, regions are forced to deal with the catastrophic situation by means of extraordinary loans of all types

- Similarly difficult situation is in the field of construction of railway corridors, particularly the 3rd and the 4th corridor; there is reputedly a lack of money again and completion is planned to about 2016

In the financial terms it will mean about 100 – 120 billion annually between 2006 and 2010, and 150 – 170 billion from 2011 till 2013. At first sight the amounts may appear huge, but when you think of dozens of billions that were given away obsequiously before elections, which we will have to pay back in the future unnecessarily, if we had strategically thinking politicians we could have the money already now.

- Essentially increase the allocation to the State Transport Infrastructure Fund from excise taxes from the current 9.1 % to about 40 – 50 %, as road transport enterprises and citizens certainly pay more than 100 billion crowns every year.
- Money from EU will come after 2007 automatically in the amount of 23 – 25 billion per year; in this case we will have to be careful to prevent our white collars at ministries from becoming much bigger bureaucrats than their colleagues in Brussels when processing the funds
- The state has to strongly support transport infrastructure as soon as possible by obtaining 25 – 35 % of necessary funds from private resources /PPP projects/. Where else should we strategically allocate private funds of this kind than to transport infrastructure, where selection is clear and where rules of investments of for example more than 20 billion can be set simply without any political disputes.

What to say in conclusion: it's up to us, top representatives of the business sector, to convince mainly politicians, but also all our citizens, every day that – in the interest of their growing living standard - between 2006 and 2013 construction and renovation of transport infrastructure must be one of the top issues of management and financing of this country. ■



LOGISTIKA



www.bohemiacargo.cz