



## Strategická analýza aktuálního vývoje stavební výroby a hospodářsko-politická doporučení k jeho nápravě

### Petr Zahradník

Ekonomické a strategické analýzy, Česká spořitelna  
Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV), Brusel

### Jiří Polanský

Ekonomické a strategické analýzy, Česká spořitelna

## 1. Úvod

**Vývoj stavební výroby v roce 2016 – po velmi dynamickém a nadměrně stimulovaném růstu v roce 2015 – dospěl k výsledku, který spíše připomíná negativní období tuzemského stavebnictví v letech 2010-2014.**

**Stavební výroba** představuje sektor, který by, na rozdíl od drtivé většiny ostatních, zřejmě na rok **2016** nejraději zapomněl. Během něj vykázala **pokles ve výši 6 % meziročně** a ani prosincový meziroční růst o 2 % nemohl na celkovém výsledku příliš změnit. Nakonec již po téměř celý rok 2016 bylo řadou kompetentních míst upozorňováno, že v daných podmínkách bude za relativně úspěšný výsledek možné považovat stav, kdy pokles stavebnictví nebude dvouciferný (což se tedy s rezervou stalo) a že **veškeré další úsilí v oblasti komplexně pojaté hospodářské politiky ve vztahu ke stavebnictví by mělo být urychleně zaměřeno na odstranění povětšinou procesně-administrativních, nikoliv tržních, překážek, které normálnímu rozvoji stavebních aktivit v jejich jednotlivých segmentech brání.**

Rok 2016 současně přinesl bezprecedentní rozevření nůžek mezi vývojem pozemního stavitelství, jež pokleslo o 1,2 % meziročně, a stavebnictví inženýrského, které vykázalo propastný pokles o 15,5 % meziročně. **Je pravděpodobné, že období následující povede k oživení stavební výroby. A to jak v segmentu pozemního stavitelství, v němž se příznivě projeví ekonomické oživení v eurozóně a solidní domácí poptávka, tak i v segmentu inženýrského stavitelství, u něhož lze předpokládat odblokování překážek bránících využívání fondů EU pro účely dopravních staveb v plném rozsahu. Cílem však je vytvoření takového systému, který by byl v čase stabilní a nebyl provázen tak zásadními výkyvy.** V případě pozemního stavitelství můžeme hovořit o podstatně stabilnějším vývoji, u kterého předstihové ukazatele, zvláště ze závěru roku 2016, nasvědčují na viditelné oživení, které se však pravděpodobně nebude týkat plošně celého území České republiky, ale příslušných regionů, kde se silící kupní síla a růst průmyslových zakázek přelijí do zvýšené poptávky po bydlení i podnikatelských projektech.

Počet stavebních zakázek v roce 2016 meziročně vzrostl o 27 %; jejich celková hodnota však klesla o 1,9 % (v pozemním stavitelství vzrostla meziročně o 21 %, v inženýrském poklesla o 15,7 %). Na konci roku 2016 činila zásoba neprovedených a smlouvou ošetřených zakázek 128,3 mld. Kč, což avizuje objem dodatečných stavebních aktivit pro rok 2017. V prosinci 2016 došlo k významnému zvýšení vydaných stavebních povolení (o 13,5 % meziročně) i hodnoty staveb (o 21,1 %). V pozemním stavitelství jednoznačně dominuje výstavba rodinných domů před domy bytovými. V samém závěru roku bylo tempo



růstu v obou kategoriích velmi dynamické (26,3 %, resp. 16,4 %). Právě tyto veličiny slibují pozitivní naději pro vývoj v roce letošním i v roce 2018.

Velmi proměnlivý a nepredikovatelný vývoj stavební výroby má bezprostřední dopad i na faktickou stagnaci projektových, inženýrských a architektonických služeb; jejich vývoj v roce 2016 vykázal významný pokles, což je velmi varující signál zvláště z pohledu příprav staveb, u kterých je předpoklad jejich realizace v delším časovém horizontu. Za celý rok 2016 poklesly tyto aktivity meziročně o 7,3 %, v samotném závěrečném čtvrtletí loňského roku pak o 5,6 %.

**S ohledem na výši propadu stavební výroby a význam stavebnictví na tuzemském ekonomickém výkonu lze konstatovat s jistou mírou zjednodušení, že nebýt tohoto propadu stavební výroby a navazujících inženýrských projektových aktivit, mohl by růst HDP České republiky činit ve třetím čtvrtletí roku 2016 namísto 1,9 % meziročně přibližně 2,5 % v případě, že by stavební výroba „pouze“ stagnovala. A s každým procentem růstu stavební výroby by v roce 2016 mohl růst HDP v důsledku přímého dopadu stavebnictví činit přibližně 0,07 procentního bodu; jinými slovy, pokud by stavebnictví rostlo 7% tempem růstu tak, jako v roce 2015, mohl by se růst HDP ve třetím čtvrtletí roku 2016 blížít 3 % meziročně.**

**Zásadním důvodem poklesu stavební výroby v roce 2016 nebyla primárně nedostatečná poptávka, ani snížená potřeba daná saturací trhu, a nebyl jí ani nedostatek finančních prostředků z veřejných zdrojů pro případ zvláště inženýrského stavitelství (kde je jejich podíl na financování téměř výlučný). Bylo jím komplexní a dlouhodobé selhání veřejného sektoru při vytváření institucionálních, procesních a administrativních podmínek pro rozvoj stavebnictví. Urgentním úkolem hospodářské politiky v současné době je tyto podmínky zásadním způsobem zlepšit a zajistit, aby relativně dostatečné finanční zdroje byly alokovány na nejpotřebnější projekty v souladu s dlouhodobě věrohodnou a pokud možno neměnnou strategií.**

*Výše popsaný neblahý vývoj odvětví, které by mělo být jedním z měřitek průběhu ekonomického cyklu, významně ztratil přímé propojení s cyklickým vývojem a stal se spíše rukojmím neschopnosti využít alespoň sub-optimálně programovacích cyklů střednědobých finančních rámců EU, které na financování projektů dopravní infrastruktury u nás přispívají rozhodujícím způsobem. Společně s nezbytnými a přímo spojenými službami projektového, inženýrského a architektonického typu se stavebnictví stále podílí na tuzemském HDP přibližně 8 %; nynější vývoj – jak výše poukázáno - tak vyvolává výrazně negativní dopad makroekonomického významu. Stavebnictví je tak za posledních sedm let nejméně úspěšným ekonomickým odvětvím v České republice, což je zvláště viditelné počínaje rokem 2014, kdy došlo k výrazně nadprůměrnému ekonomickému oživení v porovnání s průměrnou růstovou trajektorií EU.*

Stavebnictví patří v moderních ekonomikách mezi důležitá odvětví. Kromě přímých dopadů, kdy tvoří významnou část produkce v ekonomice, zaměstnává značné množství pracovníků či vytváří příjmy do státního rozpočtu, má totiž také celou řadu nepřímých dopadů, které výrazně podporují rozvoj ekonomiky i společnosti.

Stavebnictví má **významnou úlohu v rámci nabídkové strany ekonomiky**, kdy vhodně zvolené investice zvyšují potenciální produkt a tím zlepšují budoucí ekonomický růst. To se týká především různých inženýrských staveb, především investic do dopravní a další infrastruktury. Rozvinutá dopravní infrastruktura může mít pak také kladný vliv na příliv zahraničních investic, kdy může být jedním z faktorů, které potenciální investoři zvažují, a také zvyšuje užitek pro společnost (možnost dojíždět za prací, podpora venkova či menších měst apod.). Investice do podnikatelských nemovitostí pak napomáhají rozvíjet a rozšiřovat ekonomický potenciál země a posilovat diverzitu jednotlivých ekonomických aktivit.

Další výhodou stavebnictví je relativně **významný multiplikační efekt**. Vyšší poptávka po stavební produkci se přenáší na různá dodavatelská odvětví, kde také zvyšuje produkci, má kladný vliv na zaměstnanost a promítá se i do vývoje veřejných financí. V této souvislosti je důležitá **relativně nízká dovozní náročnost ve stavebnictví**. Například v porovnání se spotřebou se tak investice více promítá do domácí ekonomiky a jen relativně malá část připadá na dovozy. Vzhledem k tomu, že valná část investic v oblasti inženýrského



stavitelství je kryta **nenávratnými externími zdroji** (fondy EU), je tato konstelace zcela zásadní a unikátní mezi všemi ostatními odvětvími; bohužel však její naplňování s ohledem na výkonnost a výsledek je velmi hluboko za možnostmi.

Stavebnictví může hrát také **významnou roli v rámci veřejné politiky během nepříznivého ekonomického vývoje**. Inženýrské stavitelství se stalo v mezičase typickým anticyklickým, resp. na cyklu nezávislým odvětvím; z důvodů posílené opatrnosti a s ohledem na další behaviorální charakteristiky může v menším rozsahu tutéž funkci naplňovat též pozemní stavitelství v případě bytové výstavby. Například během recesí může vláda prostřednictvím zvýšení stavebních zakázek, či posílené motivaci je uskutečňovat, zmírnit negativní ekonomický vývoj. Tento efekt je navíc zesílen i efektem rekordně nízkých úrokových sazeb, za kterých lze daleko snadněji dosáhnout předpokládaný přínos v podobě přímé či zprostředkované socio-ekonomické návratnosti příslušné investice.

Naopak nepříznivý vývoj stavební produkce či nedostatečně rozvinutá dopravní infrastruktura může být výraznou brzdou ekonomického růstu země a spouštěčem jejího dlouhodobého zaostávání. To má navíc za následek také negativní dopady na (budoucí) růst HDP či příjmy státního rozpočtu. Konkrétně v případě české ekonomiky je míra pokrytí výstupy inženýrského stavitelství v podobě především dopravní infrastruktury relativně nižší oproti průměru EU a její zvýšení je jednou z podmínek pro zařazení se mezi vyspělé země Evropy a přesvědčivější konvergenční hráče, zvláště v situaci, kdy podle výsledků Evropského semestru pro léta 2016 a 2017 představujeme strukturálně, makroekonomicky i fiskálně nejméně postiženou ekonomiku EU.

#### Kapitola 1: Shrnutí, závěry, doporučení

- Stavebnictví ztratilo vysokou míru propojení s vývojem hospodářského cyklu a stává se stále viditelněji rukojmím neschopnosti využívat velkorysé možnosti finančních rámců EU i vlastních rozvojových pravidel strategických (územní plánování) i procesních (obsah stavebního zákona a jeho praktické uplatňování).
- Včetně přímo propojených služeb projektového, inženýrského a architektonického typu činí aktuální podíl stavebnictví na HDP přibližně 8 %; obdobným podílem přispívá stavebnictví i celkové zaměstnanosti. Tyto hodnoty vykazují střednědobě klesající trend z úrovní okolo 10 %, aniž by k tomu existoval racionální důvod (potřeba nových staveb i přirozená poptávka po nich zůstává stále vysoká).
- Stavebnictví sehrává významnou úlohu z pohledu nabídkové strany ekonomiky (zvyšuje potenciální produkt a tím přispívá k budoucímu ekonomickému růstu a prosperitě); zvláště investice do infrastrukturálních projektů zvyšují investiční a podnikatelskou atraktivitu země a současně přispívají k růstu společenského užítku a blahobytu.
- Stavebnictví vykazuje silný multiplikační efekt (přírůstky stavebnictví se pozitivně promítají v dodavatelských odvětvích, s dopadem na zaměstnanost a veřejné finance) v porovnání s jinými sektory.
- Stavebnictví současně vykazuje relativně nízkou dovozní náročnost a investice se silněji promítají v intenzitě dopadů do domácí ekonomiky.
- Ve stavebnictví je využíváno mezi všemi ekonomickými sektory největšího objemu prostředků z nenávratných externích zdrojů (fondy EU); v relativním porovnání s ohledem na ekonomický rozsah je srovnatelné již pouze se zemědělstvím.
- Stavebnictví dále představuje odvětví, které díky charakteru financování není přímo závislé na průběhu hospodářského cyklu a může sehrát aktivní roli v případě nepříznivého ekonomického vývoje.
- Aktuální i střednědobá komparace České republiky a relevantních zemí EU pak zřetelně odhaluje zaostávání z českého pohledu.

## 2. Současný vývoj ve stavebnictví

### 2.1. Vývoj hlavních ukazatelů

Vývoj celkové stavební produkce v české ekonomice a jejích dvou hlavních složek je zachycen v následující tabulce. Z ní je patrný rozdílný vývoj v období před rokem 2008 a po něm. Výjimkou je období let 2014-2015, kdy došlo k výraznému nárůstu stavební produkce.



**Tabulka 1: Vývoj stavební produkce (meziroční růst, v %)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkem	10.0	2.7	9.4	8.8	5.3	6.5	7.0	-0.1	-0.7	-7.5	-3.4	-7.3	-6.6	4.2	6.9	-6.0
Pozemní	10.3	2.4	5.5	7.3	5.0	5.3	10.6	-3.7	-6.8	-7.9	-0.2	-6.1	-5.5	3.3	2.5	-1.2
Inženýrské	9.2	3.6	21.2	12.7	6.1	9.3	-1.6	9.7	14.1	-6.8	-9.5	-10.0	-9.2	6.1	16.9	-15.5

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

#### 2.1.1. Období před rokem 2008

Od roku 2001 až do roku 2008 rostla stavební produkce velmi slušnými tempy, když na tomto vývoji se podílelo jak pozemní, tak i inženýrské stavitelství.<sup>1</sup> To pak následně kladně přispívalo jak k růstu HDP v české ekonomice, tak i k vyšší zaměstnanosti či vyšším příjmům státního rozpočtu. Navíc silný růst stavební produkce se promítal také do zlepšení dopravní infrastruktury a tím přispíval jednak k růstu potenciálnímu produktu a také ke snazší adaptaci české ekonomiky na strukturální změny, kterými procházela.

#### 2.1.2. Roky 2008-2009

Během let 2008 a 2009 celková stavební produkce v České republice poklesla. To mělo spojitost především s ekonomickým vývojem v zahraničí. Růst HDP v mezičtvrtletním vyjádření jak v Německu, tak i v celé eurozóně začal klesat již od druhého čtvrtletí 2008 a tento vývoj se pak s mírným zpožděním přenesl také do české ekonomiky, kde negativně ovlivnil stavební produkci. Nepříznivý vliv zahraničního ekonomického vývoje pak výrazně zesílil po pádu banky Lehman Brothers v září 2008 a nástupem hluboké recese (nejen) v české ekonomice.



**Tabulka 2: Růst HDP v ČR a eurozóně v letech 2008-2009 (mezičtvrtletní růst, v %)**

	2008q1	2008q2	2008q3	2008q4	2009q1	2009q2	2009q3	2009q4
ČR	0.2	0.9	0.2	-1.5	-3.7	-0.7	0.6	0.3
Německo	0.9	-0.3	-0.4	-1.9	-4.5	0.1	0.6	0.9
Eurozóna	0.5	-0.3	-0.5	-1.7	-3.0	-0.2	0.3	0.5

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna, data očištěna o sezónní a kalendářní vlivy

<sup>1</sup> V této analýze se zaměřujeme především na období od roku 2001 a akcentem na roky 2010-2016. Ekonomická data z 90. let (a především z jejich první poloviny charakterizující první fázi období ekonomické transformace) nejsou často dostupná a jsou zatížena vysokou nejistotou.



Vzhledem k nepříznivému ekonomickému vývoji během let 2008-2009 je pokles stavební produkce v české ekonomice přirozený, když především do vývoje pozemního stavitelství se výrazně promítají hospodářské cykly. Navíc vzhledem k silné otevřenosti české ekonomiky je ekonomický vývoj v Německu a celé eurozóně jedním z klíčových faktorů, který vývoj pozemního stavitelství ovlivňuje.

Vývoj inženýrského stavitelství v České republice v letech 2008 a 2009 lze hodnotit díky hojnosti přílivu fondů EU kladně. **I přes ekonomickou recesi rostla produkce inženýrského stavitelství relativně výrazně (viz Tabulka 1), což následně přispělo ke zmírnění dopadů negativního ekonomického vývoje v České republice.** V tomto období tak významné výdaje do projektů inženýrského stavitelství přibrzdily ekonomický pád do ještě hlubší recese.

### 2.1.3. Období po roce 2009

V období let 2010-2011 došlo k oživení ekonomického vývoje a česká ekonomika se vymanila z krize. To se ale netýkalo vývoje stavební produkce, která v roce 2010 propadla o 7,5 % a klesala i v dalších letech. V případě pozemního stavitelství za tímto poklesem stála zčásti vysoká nejistota, když ekonomičtí aktéři (především domácnosti a firmy) chtějí nejprve jistotu, že ekonomické oživení není jen dočasnou záležitostí a trvá jim tak delší čas, než začnou opět zvyšovat poptávku po stavební produkci. V roce 2011 proto produkce pozemního stavitelství zhruba stagnovala. V případě inženýrského stavitelství, kde vztah k ekonomickému cyklu není tak výrazný a kde klíčovou roli hrají veřejné finance a EU fondy, nebyl vývoj během let 2010-2011 příznivý. Produkce inženýrského stavitelství výrazně propadla a snižoval se také vývoj zaměstnanosti v tomto sektoru (viz dále).

V roce 2012 spadla česká ekonomika do recese, ze které se vymanila až v roce 2013. Během tohoto období stavební produkce zvýraznila svůj pokles, když pozemní stavitelství reagovalo na nepříznivý ekonomický vývoj a ani u inženýrského stavitelství nedošlo oproti předchozím dvěma rokům ke zlepšení ke zlepšení.

Od počátku našeho členství v EU dodnes představovala oblast dopravní infrastruktury suverénně nejvýrazněji podporovanou aktivitu z fondů EU. V období nejhojnější podpory (2007-2013) bylo z OP Doprava a jednotlivých 7 ROPů pro účely nejrůznějších dopravních módů alokováno přibližně 200 mld. Kč. Za předpokladu existence přesvědčivé a racionálně zdůvodněné strategie by tato robustní intervence, doplněná národním spolufinancováním, musela být patrná v zajištění celistvosti základního rámce dálniční infrastruktury, včetně přeshraničního propojení, ještě patrnějšího pokroku železniční infrastruktury, včetně doprovodného vybavení, dalšího výrazného posílení multimodality, i revitalizaci komunikací nižších tříd. Z důvodu neexistence této strategie však byla významná část této alokace vynaložena ve prospěch suboptimálních, mnohdy zástupných a náhradních projektů, jejichž konečný efekt a přínos je omezený. V konečném důsledku tak viditelný efekt fondů EU v České republice je na první pohled patrný pouze v koridorech železničních tratí a v rekonstrukci silnic I. a II. třídy, když základní opravou prošlo přibližně 10 % jejich celkové sítě.

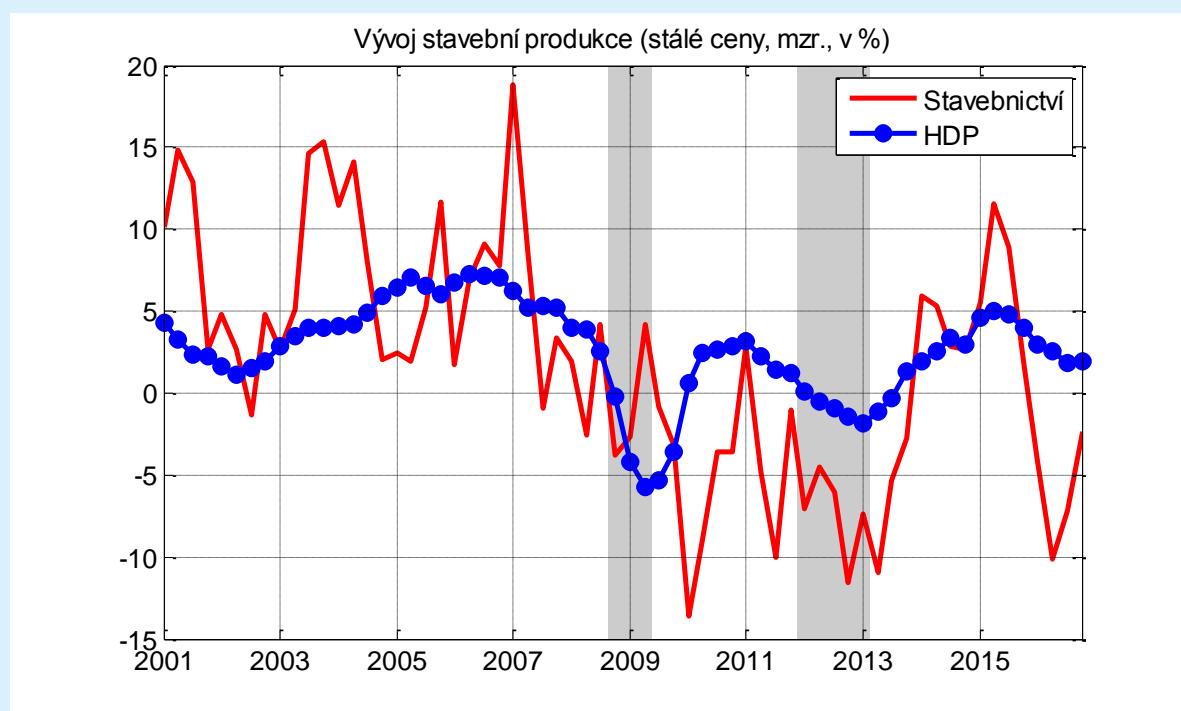
Negativní trend se otočil až v období 2014-2015. Z analytického pohledu není ale toto období jednoznačné, ačkoliv rostla produkce jak v pozemním, tak i v inženýrském stavitelství. Na jednu stranu se sice do vývoje stavebnictví promítlo ekonomické oživení u nás i v některých zemích eurozóny (především v Německu), které kladně ovlivnilo vývoj především v pozemním stavitelství. Na druhou stranu ale lze na toto období pohlížet také v tom smyslu, že především v roce 2015 bylo nutné dokončit projekty spolufinancované z fondů EU z programovacího období 2007-2013, což pak následně způsobilo výrazný kladný výkyv ve stavební produkci a tím i v růstu HDP. Sice je samozřejmě lepší projekty stihnout v roce 2015 než je nestihnout vůbec, ale **z hlediska střednědobého vývoje ekonomiky je lepší pracovat na veřejných projektech postupně a systémově a spíše se vyvarovat výrazných umělých výkyvů.**

Následující obrázek porovnává růst stavební produkce a hrubého domácího produktu v reálném vyjádření. Jak již bylo uvedeno výše, k postupnému zpomalování růstu stavební produkce začalo docházet ještě před rokem 2009. Po roce 2009 přešla stavební produkce dokonce v pokles, který se zastavil až s nutností dokončit projekty veřejných investic spolufinancovaných EU fondy během období 2014-2015. V obrázku je

navíc vidět, že pokles stavební produkce se netýkal jen období recesí české ekonomiky (šedé plochy)<sup>2</sup>, ale nastal také i v období, kdy česká ekonomika rostla.



**Graf 1: Vývoj stavební produkce a HDP v České republice (meziroční růst, v %)**



Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Ani vývoj v roce 2016 nebyl příliš příznivý a po jednorázovém vzednutí z roku 2015 se opět vrátil do hlubokého propadu i přesto, že v eurozóně začalo docházet k oživení ekonomické aktivity a ekonomický vývoj v České republice byl stále výrazně kladný. Vzhledem k mimořádnému roku 2015 není pokles stavební produkce překvapivý. To ale již neplatí o hloubce poklesu, která je výrazná a naznačuje, že **vývoj stavební produkce není v současné době v ideální kondici, což následně vyvolává přímé i nepřímé náklady a podkopává budoucí ekonomickou prosperitu.**

## 2.2. Vývoj ve stavebnictví v rámci národních účtů

V této části popisujeme vývoj hlavních složek stavebnictví v České republice a zaměříme se na jejich střednědobý trend po roce 2009. V systému klasifikace ekonomických činností v ČR (CZ-NACE) jsou jako stavební považovány činnosti zařazené do skupin 41 „Výstavba budov“, 42 „Inženýrské stavitelství“ a 43 „Specializované stavební činnosti“.

<sup>2</sup> Šedé svislé plochy v obrázku označují recese české ekonomiky. Jde o období, kdy došlo k mezičtvrtletnímu poklesu reálného HDP v nejméně dvou po sobě jdoucích čtvrtletích. Jedním z těchto období bylo čtvrté čtvrtletí 2008 až druhé čtvrtletí 2009 (viz Tabulka 2).


**Tabulka 3: Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE)**

Sekce F - stavebnictví	
<b>41</b>	<b>Výstavba budov</b>
41.1	Developerská činnost
41.2	Výstavba bytových a nebytových budov
<b>42</b>	<b>Inženýrské stavitelství</b>
42.1	Výstavba silnic a železnic
42.2	Výstavba inženýrských sítí
42.9	Výstavba ostatních staveb
<b>43</b>	<b>Specializované stavební činnosti</b>
43.1	Demolice a příprava stavenišť
43.2	Elektroinstalační, instalatérské a ostatní stavebně instalační práce
43.3	Kompletační a dokončovací práce
43.9	Ostatní specializované stavební činnosti

Zdroj: Český statistický úřad

### 2.2.1. Produkce

Následující tabulka obsahuje celkovou produkci<sup>3</sup> v české ekonomice (první řádek), její část, která připadá na stavebnictví jako celek (druhý řádek) a rozdělení na jeho jednotlivé složky. Ačkoliv jsou data v této části v nominálním vyjádření, na celkovém vyznění to ale nic výraznějšího nemění. Z tabulky je vidět, že **produkce ve stavebnictví byla v roce 2015 relativně hluboko pod produkcí roku 2008 a to i přesto, že rok 2015 byl z hlediska tohoto odvětví velmi příznivý**. Naopak celková produkce v české ekonomice byla v roce 2015 již relativně významně nad úrovní z předkrizového období.


**Tabulka 4: Produkce stavebnictví v České republice (běžné ceny, v mld. Kč)**

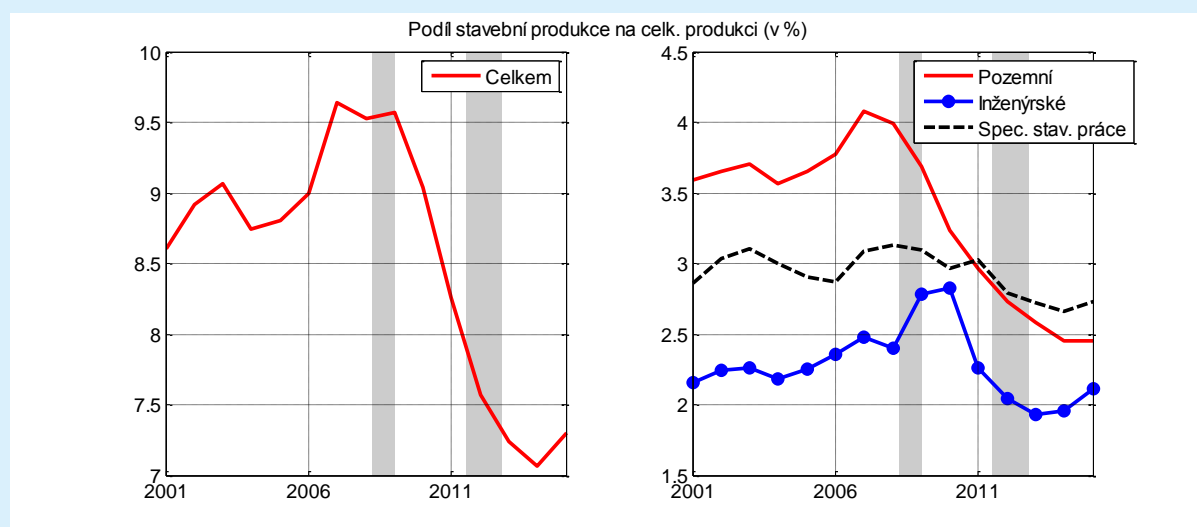
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	5752.8	5944.2	6402.8	7035.2	7474.6	8358.4	9223.3	9603.9	8849.3	9258.2	9685.8	9620.6	9645.9	10178.3	10634.5
Stavebnictví	495.2	530.3	580.6	615.1	658.4	751.7	889.1	914.8	846.5	836.5	799.5	728.0	698.3	719.4	776.4
- pozemní	206.4	217.0	237.2	250.6	273.1	315.5	376.2	383.3	326.0	299.9	287.3	263.0	249.4	249.8	261.2
- inženýrské	124.3	133.1	144.5	153.3	168.3	196.6	228.3	230.7	246.5	262.0	219.1	196.6	186.6	199.1	224.8
- spec. stav. práce	164.5	180.2	198.9	211.3	217.0	239.5	284.6	300.8	274.1	274.7	293.1	268.4	262.3	270.6	290.4

Zdroj: Český statistický úřad

Vedle absolutních čísel je důležitý také podíl produkce ve stavebnictví na celkové produkci. Na následujícím obrázku je vidět pokles tohoto podílu v české ekonomice po roce 2009. V roce 2015 (poslední hodnota v grafu) došlo k mírnému růstu podílu, který byl způsoben z velké části vývojem v sektoru inženýrského stavitelství. **To bylo ale dáno především mimořádným charakterem roku 2015, a proto o otočení nepříznivého trendu zatím nemůže být řeč**. Navíc v roce 2016 došlo k dalšímu poklesu stavební produkce, a proto se podíl v roce 2016 spíše sníží.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Celková produkce se skládá především z mezipotřeby a hrubé přidané hodnoty. Pro ilustraci dosáhla celková produkce v ČR v nominálním vyjádření v roce 2015 zhruba 10167 mld Kč, mezipotřeba 6262 mld Kč a hrubá přidaná hodnota 3905 mld Kč.

<sup>4</sup> V době vydání této analýzy nebyla data národních účtů pro rok 2016 k dispozici.


**Graf 2: Podíl stavební produkce na celkové produkci v ČR (běžné ceny, v %)**


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

### 2.2.2. Hrubá přidaná hodnota

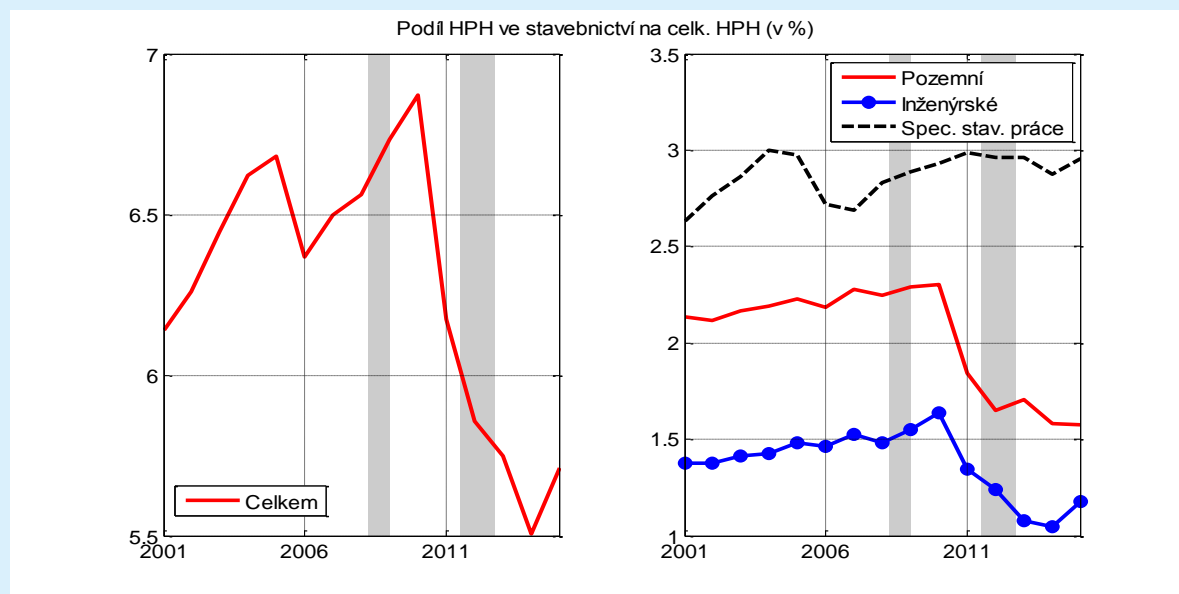
Podobný vývoj jako v případě celkové produkce se týká také hrubé přidané hodnoty, která se na celkové produkci v české ekonomice podílí zhruba 40 %. Ačkoliv jsou zde podíly na celku nižší, **celkový vývoj spočívá v dlouhodobém poklesu podílu stavebnictví na celkové hrubé přidané hodnotě, jež je patrný zvláště po roce 2010**, a také v absolutním vyjádření byla v roce 2015 oproti roku 2008 celková hrubá přidaná hodnota v pozemním i inženýrském stavitelství nižší.


**Tabulka 5: Hrubá přidaná hodnota v České republice (běžné ceny, v mld. Kč)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	2343.9	2451.2	2567.4	2772.9	2949.5	3191.4	3473.5	3647.1	3553.2	3582.9	3640.3	3648.5	3668.3	3898.6	4095.1
Stavebnictví	143.9	153.4	165.5	183.6	197.0	203.3	225.7	239.3	239.2	246.1	224.7	213.6	210.9	214.6	233.8
- pozemní	50.0	51.9	55.6	60.8	65.8	69.6	79.2	82.0	81.3	82.4	67.1	60.3	62.7	61.7	64.5
- inženýrské	32.2	33.8	36.4	39.6	43.6	46.8	53.0	54.0	55.2	58.6	48.9	45.3	39.5	40.9	48.2
- spec. stav. práce	61.7	67.8	73.5	83.2	87.7	86.8	93.5	103.4	102.7	105.1	108.7	108.0	108.7	112.0	121.1

Zdroj: Český statistický úřad




**Graf 3: Podíl HPH ve stavebnictví na celkové HPH (běžné ceny, v %)**


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

### 2.2.3. Náhrady zaměstnancům a sociální příspěvky zaměstnavatelů

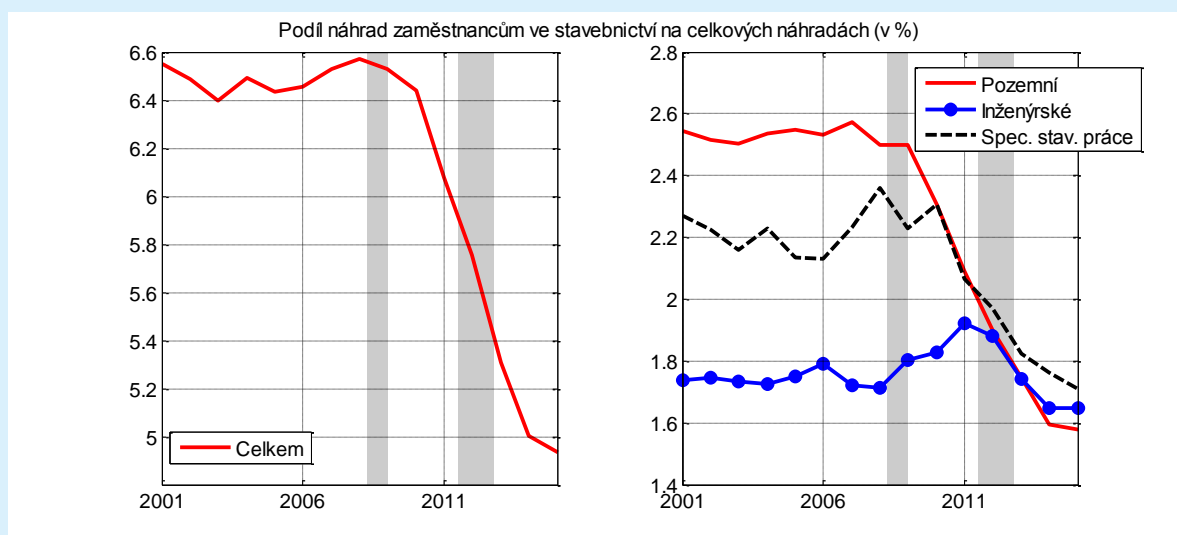
Podíváme-li se na vývoj relativní váhy stavebnictví prostřednictvím důchodové metody v rámci národního účetnictví, docházíme prostřednictvím jiného pohledu na věc k obdobným obecným závěrům – podíl stavebnictví v národním hospodářství se relativně snižuje.

Náhrady zaměstnancům ve stavebnictví klesly ze zhruba 106 mld. Kč v těsně předkrizovém období na zhruba 90 mld. Kč v roce 2015. Ačkoliv za tímto negativním vývojem stálo především pozemní stavitelství, které odráželo negativní cyklický vývoj jak v České republice, tak i eurozóně, od roku 2011 klesl také podíl náhrad zaměstnancům v inženýrském stavitelství na celkovém objemu za celou českou ekonomiku (viz následující graf). To souvisí s relativně výrazným poklesem zaměstnanosti ve stavebnictví, které je popsáno v následující části.


**Tabulka 6: Náhrady zaměstnancům v sektoru stavebnictví a celkem (mld. Kč)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	988.4	1061.0	1118.6	1212.4	1299.2	1394.0	1513.3	1616.8	1568.6	1589.1	1626.4	1664.7	1676.2	1734.7	1815.4
Stavebnictví	64.7	68.8	71.6	78.7	83.6	90.0	98.8	106.3	102.4	102.4	98.9	95.8	89.0	86.8	89.6
- pozemní	25.2	26.7	28.0	30.8	33.1	35.3	39.0	40.4	39.2	36.7	34.0	31.7	29.2	27.7	28.7
- inženýrské	17.2	18.5	19.4	20.9	22.8	25.0	26.1	27.7	28.3	29.0	31.2	31.3	29.2	28.6	29.9
- spec. stav. práce	22.4	23.6	24.2	27.0	27.7	29.7	33.8	38.2	35.0	36.7	33.6	32.8	30.5	30.6	31.0

Zdroj: Český statistický úřad


**Graf 4: Podíl náhrad zaměstnancům ve stavebnictví na celk. náhradách (v %)**


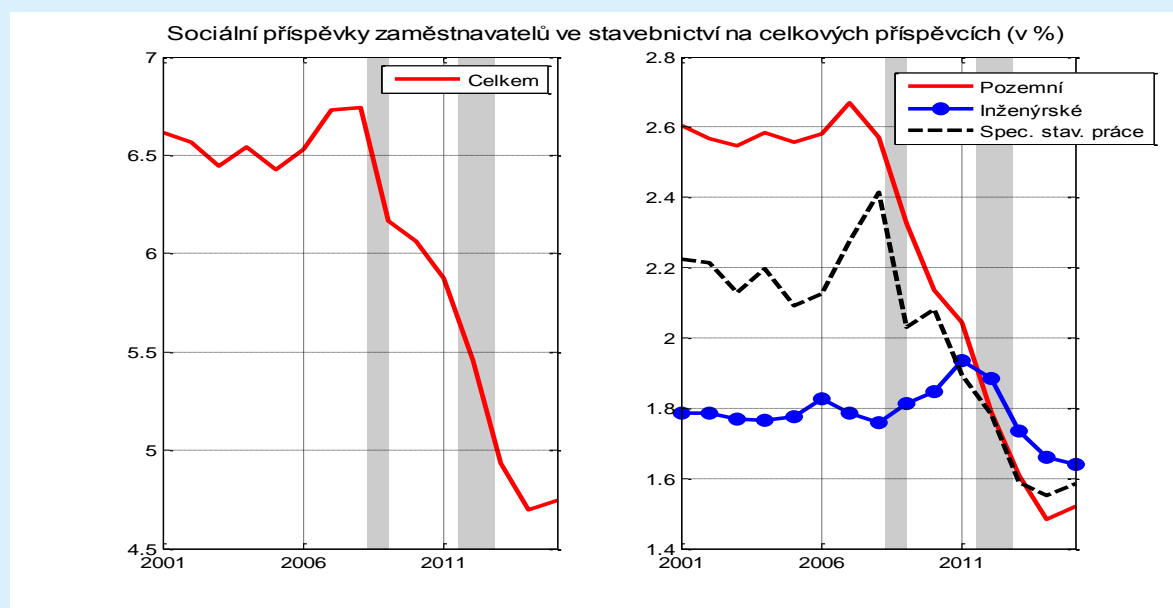
Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

S poklesem podílu stavebnictví v rámci české ekonomiky souvisí také nižší sociální příspěvky zaměstnavatelů. Ty navíc neklesly jen jako podíl na celkových příspěvcích, ale také absolutně. **Tento faktor, související s nižší diverzifikací české ekonomiky a vyšším podílem výrazně procyklických odvětví (automobilový průmysl) pak může mít ve střednědobém horizontu negativní vliv na státní rozpočet a veřejné finance** (viz dále v textu).


**Tabulka 7: Sociální příspěvky zaměstnavatelů (mld. Kč)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	240.3	260.1	276.2	296.5	316.3	340.8	372.9	390.4	366.6	380.1	389.6	396.0	401.6	413.9	436.2
Stavebnictví	15.9	17.1	17.8	19.4	20.3	22.3	25.1	26.3	22.6	23.0	22.9	21.6	19.8	19.4	20.7
- pozemní	6.3	6.7	7.0	7.7	8.1	8.8	10.0	10.0	8.5	8.1	8.0	7.1	6.5	6.1	6.6
- inženýrské	4.3	4.6	4.9	5.2	5.6	6.2	6.7	6.9	6.6	7.0	7.5	7.5	7.0	6.9	7.2
- spec. stav. práce	5.3	5.8	5.9	6.5	6.6	7.2	8.5	9.4	7.4	7.9	7.4	7.1	6.4	6.4	6.9

Zdroj: Český statistický úřad


**Graf 5: Podíl soc. příspěvků zaměstnavatelů ve stavebnictví na celk. přísp. (v %)**


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

### 2.2.4. Zaměstnanost

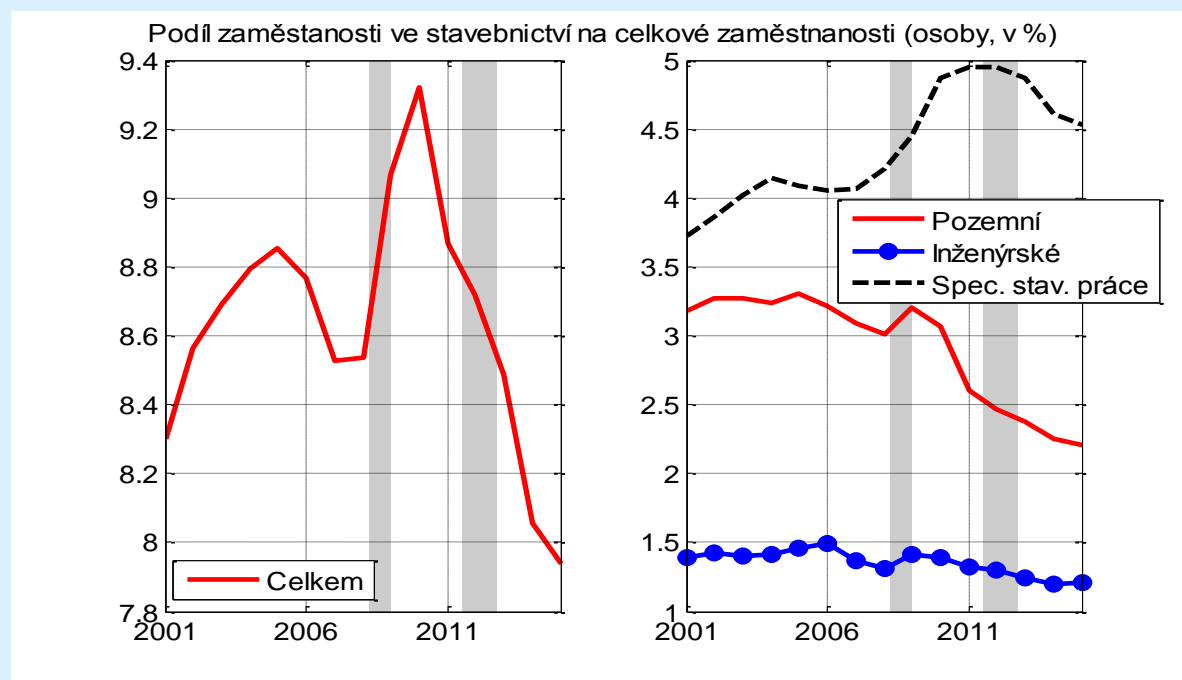
Následující tabulka obsahuje vývoj počtu zaměstnaných osob v tisících. Z ní je vidět, že od roku 2010 poklesl počet osob o 60 tisíc, což je relativně výrazné číslo. A nic na tom nezměnil ani fakt, že v letech 2014 a 2015 zažilo stavebnictví oživení. Jedním z důvodů, proč ani přes relativně slušné dva roky nedošlo ke zvýšení počtu osob, může být skutečnost, že vysoký růst stavební produkce v letech 2014-2015 nebyl systémový. Šlo o relativně jednorázovou záležitost spojenou s nutností dokončit projekty z minulého programovacího období využívání fondů EU. Pro růst zaměstnanosti jsou důležitá očekávání firem, která během těchto dvou let nebyla zcela příznivá. To je například vidět z vývoje sentimentu ve stavebnictví a jeho porovnání s dalšími sektory české ekonomiky (viz část 2.3). Data za rok 2016, kdy stavební produkce poklesla, jsou s tímto pohledem konzistentní.


**Tabulka 8: Zaměstnanost ve stavebnictví a celkem (tis. osob)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	4846.4	4876.8	4838.1	4828.9	4922.6	4989.0	5093.1	5204.1	5110.1	5057.2	5043.4	5064.6	5080.9	5109.0	5179.7
Stavebnictví	402.2	417.7	420.6	424.8	435.8	437.4	434.2	444.2	463.3	471.5	447.3	441.5	431.1	411.5	411.2
- pozemní	154.2	159.6	158.1	156.4	162.7	160.5	157.2	156.4	163.5	154.9	131.0	125.2	120.5	114.9	114.2
- inženýrské	67.5	69.7	67.8	68.5	72.1	74.5	69.8	68.5	72.4	70.4	66.7	65.8	63.4	61.2	62.5
- spec. stav. práce	180.5	188.4	194.7	199.9	201.0	202.4	207.2	219.3	227.5	246.2	249.5	250.5	247.2	235.3	234.5

Zdroj: Český statistický úřad

Částečně na vývoj zaměstnanosti ve stavebnictví může mít vliv také příznivý vývoj české ekonomiky a extrémně nízká míra nezaměstnanosti (přechod pracovníků do jiných sektorů). Zde si ale myslíme, že vliv je relativně menší. V případě rozběhnutí stavebních zakázek a systémovém zlepšení by se zaměstnanost ve stavebnictví zvýšila.


**Graf 6: Podíl zaměstnanosti ve stavebnictví na celkové zaměstnanosti (osoby, v %)**


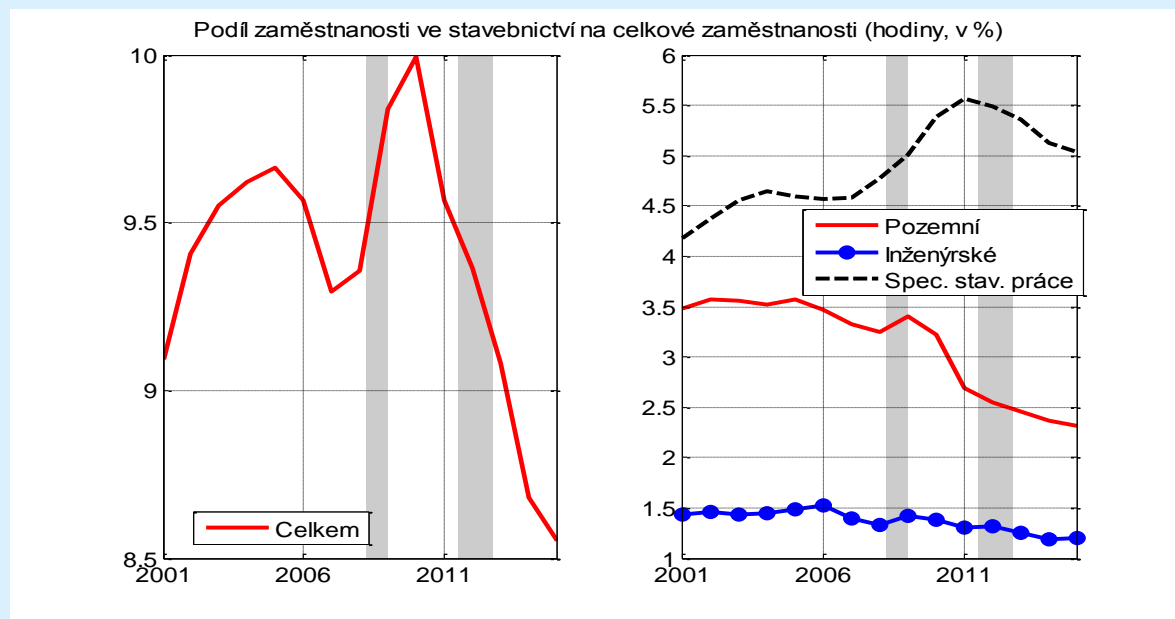
Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Podobný vývoj jako v případě zaměstnaných osob je také u odpracovaných hodin. I zde je patrný pokles absolutního počtu odpracovaných hodin s vrcholem v roce 2010 a také v případě podílů se od této doby snižoval podíl odpracovaných hodin na celkovém počtu za celou českou ekonomiku.


**Tabulka 8: Počet odpracovaných hodin ve stavebnictví a celkem (tis. osob)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem ČR	8811.6	8858.6	8736.6	8773.9	8944.5	8975.1	9087.6	9313.6	9089.6	9101.1	9106.6	8995.4	8957.7	9077.3	9094.6
Stavebnictví	801.0	833.4	834.5	844.0	864.5	858.5	844.7	871.5	894.3	909.6	871.1	842.4	813.4	788.1	777.7
- pozemní	306.4	316.6	311.2	308.4	319.9	311.8	301.9	302.0	309.8	293.0	245.4	229.5	220.7	214.2	209.9
- inženýrské	126.3	129.5	124.8	127.4	133.2	136.4	126.8	124.1	129.7	126.2	118.9	118.6	112.5	108.4	109.5
- spec. stav. práce	368.4	387.3	398.5	408.2	411.4	410.3	416.0	445.3	454.9	490.4	506.9	494.3	480.2	465.5	458.3

Zdroj: Český statistický úřad


**Graf 6: Podíl zaměstnanosti ve stavebnictví na celkové zaměstnanosti (hodiny, v %)**


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

**Jedním z možných výrazných rizik české ekonomiky je její omezená diverzifikace.**

Automobilový průmysl hraje v České republice klíčovou roli v rámci zpracovatelského průmyslu. Vzhledem k silné procykličnosti tohoto odvětví mohou nastat výrazné problémy v okamžiku zhoršení ekonomického vývoje v zahraničí. V recesi totiž domácnosti i firmy omezují nákupy statků dlouhodobé spotřeby a investiční výdaje. A nová auta jsou jedněmi z prvních statků, jejichž nákup je odložen. Čím vyšší bude tedy závislost na automobilovém průmyslu, tím vyšší může být negativní dopad nepříznivého poptávkového šoku (například zhoršení ekonomického vývoje v eurozóně).

Proto jednou z možností, jak snížit vliv zahraničních cyklů na vývoj v České republice, je vyšší diverzifikace produkce. Stavebnictví nikdy nebude hrát dominantní roli v rámci vývoje moderní tržní ekonomiky, ale zvýšením stavební produkce a především zlepšením jejího vývoje v rámci cyklů (stabilní růst namísto výrazných výkyvů) může pomoci zmírnit negativní vliv (budoucích) ekonomických šoků. Navíc investice do infrastruktury mají celou řadu kladných vedlejších vlivů (nabídková strana ekonomiky, užitek obyvatel, příjmy do státního rozpočtu apod.).

### 2.3. Předstihové indikátory

Nepříznivý vývoj ve stavebnictví je vidět také ve vývoji předstihových indikátorů. To je patrné zvláště v posledních letech, kdy se česká ekonomika nachází ve velmi příznivé fázi ekonomického vývoje, a i přesto sentiment v sektoru stavebnictví zůstává hluboko pod hodnotami z období před rokem 2009. Markantní je to také v případě porovnání sentimentu ve stavebnictví s dalšími předstihovými indikátory (průmysl, podnikatelé či domácnosti), které mají zcela jiný vývoj a více reflektují současnou výkonnost české ekonomiky.

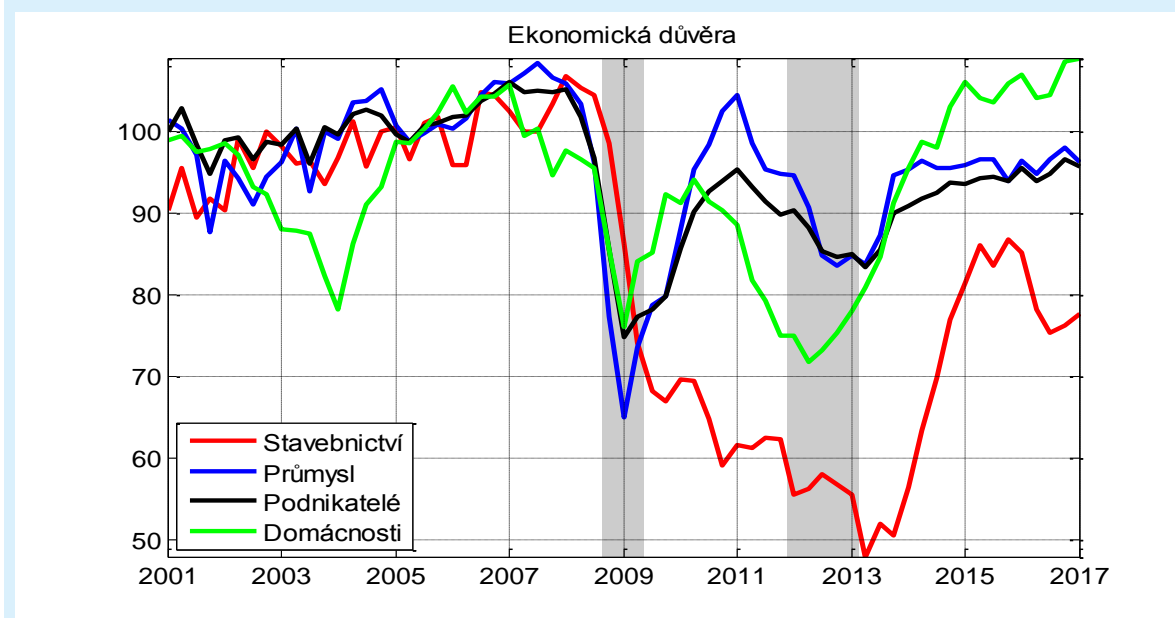

**Tabulka 9: Indikátory ekonomické důvěry** (indexy, roční průměry, 2005=100)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stavebnictví	91.8	96.2	96.1	98.4	100.0	100.3	101.4	103.8	73.9	65.7	62.0	56.7	51.5	66.6	84.4	78.7
Průmysl	96.6	94.0	97.3	102.8	100.0	103.1	107.0	95.7	74.2	96.0	98.3	88.4	87.6	95.7	95.7	96.5
Obchod	101.1	103.9	100.0	98.1	100.0	100.2	104.9	104.0	89.7	91.2	95.1	92.2	88.9	94.6	99.6	99.7
Služby			100.4	101.2	100.0	103.5	103.7	97.6	79.5	87.8	89.6	88.5	87.7	91.3	92.5	95.2

Zdroj: Český statistický úřad

Po mírném zlepšení vývoje ekonomické důvěry ve stavebnictví během let 2014-2015 se v loňském roce sentiment v tomto sektoru opět zhoršil. Na jednu stranu za tím stál stále ještě relativně utlumený vývoj ekonomické aktivity v eurozóně, který negativně ovlivnil vývoj v pozemním stavitelství, na druhé straně ale došlo také k výraznému poklesu produkce inženýrského stavitelství.

V závěru loňského roku sice došlo v eurozóně ke zlepšení ekonomického vývoje, který se následně kladně projevil ve vývoji pozemního stavitelství (mírné zlepšení důvěry ve stavebnictví v prvním čtvrtletí letošního roku), ale z hlediska celkového vývoje ve stavebnictví stále není vidět zřetelné nakročení k otočení nepříznivého trendu. A to i přesto, že se stavební produkce v letošním roce vrátí k růstu.


**Graf 7: Indikátory ekonomické důvěry** (indexy, čtvrtletní průměry)


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Z grafu je zřejmé, že od roku 2009 se ukazatel ekonomické důvěry ve stavebnictví nachází nejen výrazně pod svým vývojem z období před rokem 2009, ale i relativně hluboko pod dalšími významnými ekonomickými sektory v české ekonomice. Celkově tak poměrně autenticky předjímá i reálný výkon (včetně výrazného oživení v roce 2015), kdy k pozitivnímu obrátu sentimentu ohledně stavebnictví dosud nedošlo.

Záležitost vývoje předstihových ukazatelů ve stavebnictví vyhlíží nakonec ještě relativně lichotivě, neboť podle interpretace výše uvedeného grafu již vyjádřený sentiment odráží vědomí velmi komplikovaných procedur, spojených s připraveností dopravních staveb, které v podmínkách České republiky trvají

neodůvodněně dlouho a jež představují v současnosti jednu z nejzjevnějších bariér naší konkurenceschopnosti.

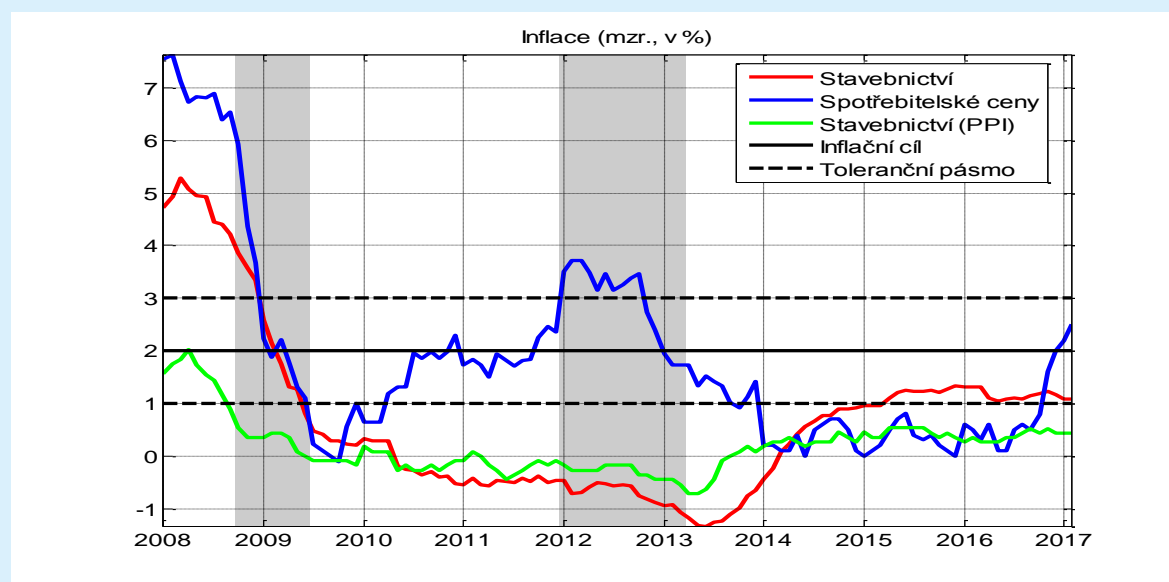
## 2.4. Cenový vývoj

Celková situace v sektoru stavebnictví se promítá také do cenového vývoje. Na následujícím obrázku je porovnání celkové spotřebitelské inflace (CPI) v české ekonomice a cen ve stavebnictví. Ty znázorňuje červená čára, která ukazuje meziroční změny v deflátoru v tomto sektoru. Pro srovnání jsme do grafu přidali také výrobní ceny (PPI) v sektoru stavebnictví.

Z obrázku je patrné, že od roku 2010 došlo nejen k odchýlení cen ve stavebnictví od celkového cenového vývoje v ČR<sup>5</sup>, ale navíc také to, že ceny ve stavebnictví spadly do vleklé deflace. Z makroekonomického pohledu může být déletrvajících deflace relativně nebezpečný jev, při němž, pokud je tažena poptávkovými vlivy, může docházet v daném sektoru k významnému zhoršení celkové situace firem. Firmy musejí bojovat o zakázky nižšími cenami, což se může následně projevit v poklesu zaměstnanosti, zastavení mzdového růstu (a atraktivity práce v tomto sektoru pro zaměstnance), v nižší produkci, problémech se splácením bankovních úvěrů apod. Navíc může mít tento vývoj další negativní dopady i při oživení poptávky, protože (stavební) firmy si musejí hledat a zaškolovat nové zaměstnance, což sebou přináší dodatečné náklady.<sup>6</sup>



**Graf 8: Cenový vývoj ve stavebnictví a v celé ekonomice (meziroční růsty, v %)**



Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

<sup>5</sup> V letech 2012-13 došlo ke zvýšení DPH na potraviny, což pak následně ovlivnilo spotřebitelskou inflaci. Na celkových závěrech to ale nic nemění, když v roce 2012 byla tzv. měnověpolitická inflace (celková spotřebitelská inflace očištěná o primární dopady změn nepřímých daní v průměru 2,1 % a v roce 2013 0,6 %.

<sup>6</sup> Deflace může být pro ekonomiku také příznivá, pokud je tažena nabídkovými vlivy, například technologickým pokrokem. Vývoj od roku 2010 byl ale dle nás poptávkový. Tento pohled je konzistentní s ostatními daty, která jsou popsána v této analýze.

Zajímavý je také vývoj od roku 2014, kdy došlo jednak k oživení v zahraničí s kladným dopadem na produkci pozemního stavitelství a také k vyšší poptávce po stavební produkci v inženýrském stavitelství výrazně ovlivněnou nutností dokončit projekty spolufinancované fondy EU z programového období 2007-2013. Cenový růst ve stavebnictví se sice vrátil po dlouhé době do kladných čísel, ale tento vývoj byl nicméně relativně mírný v porovnání se silou poptávky po stavební produkci v tomto období. Celkově to odpovídá situaci, kdy k oživení v sektoru stavebnictví došlo jen dočasně kvůli mimořádným vlivům a celkový vývoj zůstává i nadále utlumený. To se projevilo i na začátku roku 2017, kdy se díky příznivému ekonomickému vývoji dostala celková inflace nad inflační cíl, ale ceny ve stavebnictví rostly i nadále velmi slabě.

## 2.5. Vývoj z hlediska regionů

V této části krátce popisujeme vývoj inženýrského stavitelství v jednotlivých krajích ČR. K tomu jsou použita data nové výstavby inženýrských staveb v případě stavebních firem s 20 a více zaměstnanci (v mil. Kč).

Následující tabulka zachycuje hodnotu stavebních prací v sektoru civilního inženýrství mezi léty 2010 a 2015. Z ní je vidět, že hodnota nových projektů ani v mimořádném období 2014-2015 nedosáhla v řadě krajů hodnoty za začátku tohoto období.



**Tabulka 10: Stavební práce na nové výstavbě inženýrských staveb (mil. Kč.)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ČR	131030	102578	90452	85569	94981	115694
- Hl. m. Praha	25937	20345	18778	16845	15241	13845
- Středočeský	12221	9166	8120	8193	8718	12211
- Jihočeský	9610	12995	10506	9428	9485	12691
- Plzeňský	6898	5927	4566	4302	6786	6869
- Karlovarský	7140	4025	2050	1853	3513	3168
- Ústecký	10984	9645	5938	6290	5574	6870
- Liberecký	4397	3349	2756	2963	3111	4449
- Královéhradecký	4888	2248	3097	2947	3602	5928
- Pardubický	3828	3493	3043	3048	5399	7013
- Vysočina	3621	3401	3126	3556	5390	6633
- Jihomoravský	15625	8143	9449	8760	11387	15846
- Olomoucký	5149	3832	4542	4040	4297	5394
- Zlínský	4936	2989	3611	3377	3518	3694
- Moravskoslezský	15796	13020	10870	9967	8960	11084

Zdroj: Český statistický úřad

Tato skutečnost se ale samozřejmě nedá zobecnit ve smyslu pozitivní vs. negativní, protože vybavenost dopravní infrastrukturou mezi jednotlivými kraji se liší, podobně jako odlišné jsou potřeby (pořadí) jejího budování v rámci celé české ekonomiky. Nicméně vzhledem ke stále nízké úrovni dopravní infrastruktury v porovnání s některými zeměmi západní Evropy a značnému prostoru pro její novou výstavbu (nové úseky dálnic, obchvaty měst, vysokorychlostní železnice apod.) **je ve všech krajích prostor pro vyšší investice do inženýrského stavitelství, které by se mohly příznivě odrazit ve střednědobém vývoji ekonomiky.**



Následující tabulka porovnává vývoj inženýrského stavitelství v tomto období a míru nezaměstnanosti. V prvních pěti sloupcích jsou zachycena meziroční tempa růstu a v šestém sloupci je jejich průměr. U něj ale stále platí, že je kladně vychýlen mimořádným rokem 2015 (případně i rokem 2014), který byl ze střednědobého pohledu spíše jen dočasnou záležitostí. Poslední tři sloupce obsahují data podílu nezaměstnaných osob. V prvním je průměr za období 2011-2015, ve druhém je rozdíl (v procentních bodech) vůči průměru celé české ekonomiky, a ve třetím jsou hodnoty k březnu 2017.



**Tabulka 11: Stav. práce na nové výstavbě inžen. staveb (mzr. Růst, v %) a PNO (v %)**

	2011	2012	2013	2014	2015	průměr 2011-2015	PNO (průměr 2011-2015)	PNO (vůči průměru ČR)	PNO*
ČR	-21.7	-11.8	-5.4	11.0	21.8	-1.2	7.1		4.8
- Hl. m. Praha	-21.6	-7.7	-10.3	-9.5	-9.2	-11.6	4.4	-2.7	3.2
- Středočeský	-25.0	-11.4	0.9	6.4	40.1	2.2	6.0	-1.1	4.0
- Jihočeský	35.2	-19.2	-10.3	0.6	33.8	8.0	5.9	-1.2	3.9
- Plzeňský	-14.1	-23.0	-5.8	57.7	1.2	3.2	5.6	-1.5	3.1
- Karlovarský	-43.6	-49.1	-9.6	89.6	-9.8	-4.5	8.2	1.1	4.9
- Ústecký	-12.2	-38.4	5.9	-11.4	23.3	-6.6	10.3	3.2	7.4
- Liberecký	-23.8	-17.7	7.5	5.0	43.0	2.8	7.6	0.5	4.9
- Královéhradecký	-54.0	37.8	-4.8	22.2	64.6	13.1	6.0	-1.1	3.5
- Pardubický	-8.8	-12.9	0.2	77.1	29.9	17.1	6.3	-0.8	3.6
- Vysočina	-6.1	-8.1	13.8	51.6	23.1	14.8	6.9	-0.2	4.5
- Jihomoravský	-47.9	16.0	-7.3	30.0	39.2	6.0	7.7	0.6	5.7
- Olomoucký	-25.6	18.5	-11.1	6.4	25.5	2.8	8.3	1.2	5.5
- Zlínský	-39.4	20.8	-6.5	4.2	5.0	-3.2	7.1	0.0	4.5
- Moravskoslezský	-17.6	-16.5	-8.3	-10.1	23.7	-5.8	9.1	2.0	7.0
* podíl nezaměstnaných osob (31.3.2017)									

Zdroj: Český statistický úřad, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Česká spořitelna

Z tabulky je vidět, že k poklesu hodnoty stavebních prací na nové výstavby inženýrských staveb došlo kromě Prahy v Karlovarském, Ústeckém, Zlínském a Moravskoslezském kraji. S výjimkou Zlínského kraje byla v těchto regionech také nadprůměrná míra nezaměstnanosti.

**Situace v těchto krajích může být zlepšena pomocí vyšších veřejných investic. Ty by na jednu stranu mohly mít okamžité důsledky v podobě vyšší zaměstnanosti v regionu, na druhou stranu by také mohly přispět ke zvýšení střednědobé produkce s kladným dopadem na strukturální nezaměstnanost. K tomu je nicméně nutné splnění několika podmínek, kterým se věnujeme v části 4.<sup>7</sup>**

<sup>7</sup> Tento závěr se týká střednědobého pohledu. Aktuálně výrazně nízká míra nezaměstnanosti je ovlivněna cyklickými faktory a dá se očekávat, že se bude v horizontu 1-2 let postupně vracet (zvyšovat) ke své přirozené míře.

## 2.6. Prognóza vývoje stavebnictví pro letošní a příští rok

V této části se zabýváme očekávaným vývojem stavebnictví v české ekonomice pro nejbližší dva roky s ohledem na aktuální stav a očekávaný vývoj ekonomické aktivity v České republice a v eurozóně. Jak je ukázáno dále v textu, především pozemní stavitelství je závislé na vývoji ekonomiky v rámci hospodářských cyklů, a proto růst HDP (či investic) je vedle očekávání ekonomických subjektů jedním z klíčových faktorů, které za pozemním stavitelstvím stojí. Naopak vývoj inženýrského stavitelství je zatížen výraznější nejistotou, když se do něj promítají různé administrativní a procedurální vlivy.<sup>8</sup>

### 2.6.1. Stavební zakázky

Vývoj stavebních zakázek je jedním z klíčových faktorů pro rozvoj nejen sektoru stavitelství, ale i pro vývoj ekonomiky jako celku. Především u pozemního stavitelství odráží vývoj nových zakázek pozici ekonomiky v rámci cyklu a může tak být relativně dobrým indikátorem celkového ekonomického vývoje.

V letech 2014-2015 se v české ekonomice zvýšil celkový počet i hodnota nových zakázek. Na začátku tohoto období za tím stála nutnost dokončit projekty spolufinancované z fondů EU za minulé programovací období (2007-2013), která se týkala především inženýrského stavitelství. V pozemním stavitelství se v roce 2014 stále ještě negativně projevovala nízká ekonomická aktivita v eurozóně a jen pozvolné zlepšení cyklické pozice české ekonomiky.

Postupně od roku 2015 a především pak v roce 2016 se výrazněji (v porovnání s předcházejícími roky) zlepšila ekonomická aktivita v eurozóně, což se nejprve odrazilo ve vyšší poptávce po českých vývozech a postupně se také přeneslo na trh práce. Lepší sentiment domácností i firem se pak následně odrazil ve vyšším počtu nových zakázek v sektoru pozemního stavitelství. Naopak v sektoru inženýrského stavitelství byla hodnota nových zakázek v loňském roce v porovnání s obdobím 2014-2015 nižší. Na jednu stranu byl tento pokles sice očekávaný s ohledem na mimořádný vývoj v roce 2015, na druhou stranu ale také naznačoval možné podcenění role inženýrského stavitelství v rámci české ekonomiky se všemi negativními dopady. **V tomto ohledu může být relevantní porovnání s předkrizovými roky 2006-2008, kdy hodnota stavebních zakázek byla mnohem vyšší.**



**Tabulka 12a: Vývoj nových stavebních zakázek (podniky s 50+ zaměstnanci)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový počet (tis.)	32.6	36.5	36.5	41.6	47.1	45.1	37.7	31.4	33.8	39.8	47.9	40.8	41.7	46.2	48.4	61.4
Celková hodnota (mld.)	154.3	160.9	178.7	222.9	195.0	244.3	205.1	249.6	184.3	197.1	179.1	149.2	149.9	185.9	187.3	185.4
Pozemní stav. (mld.)	80.0	83.1	95.5	94.6	112.6	121.4	118.6	118.3	76.6	83.1	77.0	78.0	67.2	69.1	70.7	86.1
Inženýrské stav. (mld.)	74.3	77.8	83.2	128.3	82.4	122.9	86.5	131.3	107.7	114.0	102.1	71.2	82.6	116.8	116.6	99.3

Zdroj: Český statistický úřad

<sup>8</sup> Prognóza je vytvořena pomocí tzv. dynamického faktorového modelu. Pro její výpočet jsme použili čtvrtletní data vývoje stavební produkce v ČR, hodnoty a počtu nových zakázek, stavebních povolení a také očekávaný budoucí vývoj v eurozóně a v ČR v podobě prognózy růstu HDP. Výpočet je proveden pomocí IRIS toolboxu (Beneš et al., 2017).


**Tabulka 12b: Vývoj nových stavebních zakázek (meziroční růst, v %)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový počet	-1.9	11.9	0.0	14.1	13.1	-4.2	-16.3	-16.7	7.6	17.8	20.3	-14.8	2.1	10.9	4.7	26.7
Celková hodnota	21.0	4.3	11.1	24.7	-12.5	25.3	-16.0	21.7	-26.2	7.0	-9.1	-16.7	0.5	24.0	0.8	-1.0
Pozemní stav.	4.6	3.9	14.9	-1.0	19.0	7.8	-2.3	-0.3	-35.3	8.6	-7.3	1.2	-13.8	2.8	2.4	21.7
Inženýrské stav.	45.4	4.6	7.0	54.2	-35.7	49.0	-29.6	51.8	-18.0	5.8	-10.4	-30.3	16.1	41.3	-0.2	-14.8

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

## 2.6.2. Stavební povolení

Počet vydaných stavebních povolení v posledních letech silně zaostává za předkrizovým vývojem (před rokem 2008). Ačkoliv se po několika letech poklesu počet stavebních povolení začal na přelomu let 2014 a 2015 opět zvyšovat, stále je v absolutních číslech hluboko pod úrovněmi z předkrizových let. Na jednu stranu se dá očekávat, že počet stavebních povolení nebude nyní dosahovat hodnot například z období těsně po roce 2000, protože růst české ekonomiky byl založen na masivní kapitálové expanzi v oblasti bytové výstavby, podnikatelských nemovitostí či infrastruktury, která v této intenzitě již nemusí být ve všech zmiňovaných segmentech v daném rozsahu zapotřebí. **Na druhé straně zde však existuje neoddiskutovatelná přirozená poptávka, související s rozvojem ekonomiky, především v oblasti inženýrského, ale též pozemního stavitelství, jejíž nenaplnění vede k omezování zakázek ve stavebnictví s dopadem na jeho celkový útlum po významnou většinu stávající dekády, a se zásadně negativními důsledky pro celou českou ekonomiku v dlouhodobějším výhledu.**

V roce 2016 se počet vydaných stavebních povolení zvyšoval. To je konzistentní s oživením ekonomické aktivity v eurozóně a příznivým ekonomickým vývojem v České republice. Míra nezaměstnanosti byla rekordně nízká a sentiment domácností včetně jejich očekávání do budoucna výrazně příznivý. Větší zájem o stavební zakázky (nová výstavba či modifikace již dokončených staveb) je tak zcela přirozený. **Na druhou stranu je ale vzhledem k síle ekonomiky a kladným očekáváním ekonomických subjektů (domácností a firem) růst počtu vydaných stavebních povolení výrazně pod tím, co by odpovídalo cyklické pozici ekonomiky. Jedním z vysvětlení mohou být i administrativní překážky a výrazná byrokracie. Dalším důvodem může být jen pomalý rozjezd nových projektů veřejných investic spolufinancovaných z fondů EU pro období 2014-2020 v případě inženýrského stavitelství.** V souhrnu je pak též zajímavým úkazem, že i přes nárůst počtu stavebních povolení dochází stále k poklesu průměrné ceny stavebních zakázek, což může být projevem úsporných tlaků v soukromém sektoru či zvýšení efektivity výběrových řízení v případě veřejných zakázek.


**Tabulka 13a: Vývoj počtu vydaných stavebních povolení (vtis.)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový počet (tis.)	149.2	140.8	149.3	153.6	142.9	135.4	117.4	122.2	112.7	105.7	107.2	97.8	84.9	79.4	80.5	83.3
- nová výstavba (tis.)	68.9	63.3	70.4	75.8	74.5	71.3	66.0	70.5	63.2	59.1	59.2	54.4	47.6	44.4	46.0	48.0
- změny dokončených staveb (tis.)	80.3	77.6	78.9	77.8	68.4	64.1	51.4	51.7	49.5	46.6	48.0	43.3	37.3	34.9	34.5	35.3

Zdroj: Český statistický úřad


**Tabulka 13b: Vývoj počtu vydaných stavebních povolení (meziroční růst, v %)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový počet	-12.0	-5.6	6.0	2.9	-7.0	-5.3	-13.3	4.1	-7.8	-6.2	1.4	-8.8	-13.2	-6.5	1.4	3.6
- nová výstavba	-12.7	-8.2	11.3	7.7	-1.7	-4.3	-7.4	6.8	-10.5	-6.4	0.2	-8.1	-12.6	-6.6	3.5	4.4
- změny dokončených staveb	-11.4	-3.4	1.8	-1.4	-12.0	-6.4	-19.8	0.7	-4.2	-5.8	2.9	-9.7	-13.9	-6.4	-1.2	2.5

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

### 2.6.3. Prognóza stavební produkce pro 2017-2019

V letošním roce se stavební produkce vrátí k růstu. Ten by měl „napravit“ útlum loňského roku a pohybovat se mírně nad úrovní 2,5 %; v následujícím roce by mohl reálně atakovat hodnoty zhruba kolem 3,5 %.

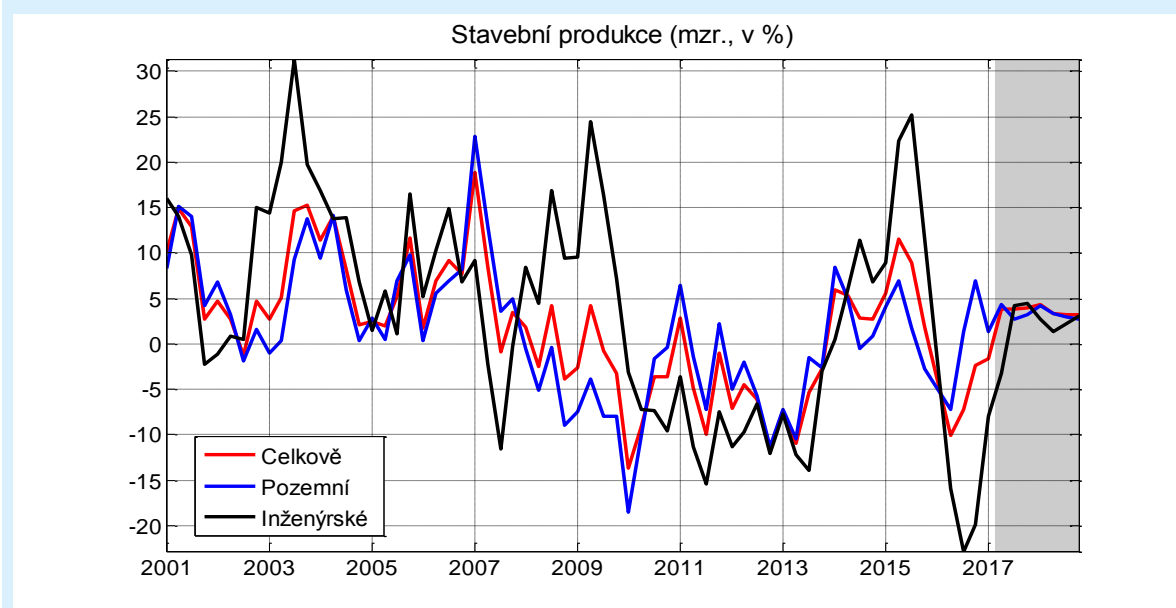
Za slušným výsledkem roku 2017 ale bude stále stát převážně vývoj v pozemním stavitelství, v němž se kladně projeví oživení v eurozóně a pokračování příznivého vývoje domácí poptávky v české ekonomice. Naopak inženýrské stavitelství se vrátí k růstu nejdříve až vzávěru roku 2017. V roce 2018 se dále zlepší ekonomická aktivita v eurozóně, což se následně odrazí ve zrychlení růstu pozemního stavitelství; v případě inženýrského stavitelství předpokládáme vlivem silnější investiční aktivity, podpořené obnovením čerpání fondů EU, dosažení přesvědčivější výkonnosti. Podobný vývoj očekáváme i pro rok 2019.

Letošní a příští dva roky tak budou ve znamení stabilizace po hektických uplynulých dvou letech (v prvním případě s kladným, ve druhém případě se záporným znaménkem), reflektujících velmi těžký vývoj v segmentu veřejných investic inženýrského stavitelství. **Příčiny této těžkosti vyvěrají především z celé škály procedurálních selhání, at' jimi jsou nezvládnutí přechodu mezi dvěma programovacími obdobími čerpání fondů EU, nezlepšování praxe územních plánování, stavebních povolení a schopnosti prakticky naplňovat schválené strategické plány.** Výkonnost je též ovlivněna stále spíše slabší a stále křehkou ekonomickou, a zvláště investiční aktivitou v EU, jež doprovází nepřesvědčivý výkon pozemního stavitelství.

V delším časovém výhledu (do konce této dekády) by otěže stavební výroby mělo opětovně převzít inženýrské stavitelství, což bude přímým důsledkem naší schopnosti využít možností plynoucích z nabídky fondů EU pro aktivity spojené se stavebnictvím (nejen v případě projektů dopravní infrastruktury stavitelství inženýrského, ale například v případě energeticky a zdrojově úsporných aktivit u stavitelství pozemního). Pozemní stavitelství, daleko bezprostředněji determinované tržními faktory, by mělo s tímto vývojem držet krok v závislosti na zrychlení růstu HDP v eurozóně, potažmo celé EU.



**Graf 9: Vývoj stavební výroby a její střednědobá predikce (meziroční růsty, v %)**



Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna



## Kapitola 2: Shrnutí, závěry, doporučení

- Stavebnictví v uplynulých deseti letech vykázalo viditelný trend poklesu, který nesouvisí pouze s obdobími recese v letech 2009 a 2012-2013.
- Vzhledem k tomu, že zásadními faktory vedle cyklických vlivů byly i záležitosti institucionální a procedurální, mělo by veškeré úsilí k nápravě stávající situace být zaměřeno na neprovizorní vyřešení procesně-administrativních překážek a posílení schopnosti projektového řízení.
- Pokles podílu stavebnictví na ekonomických aktivitách přesvědčivě dokazují přehledy vývoje produkce, hrubé přidané hodnoty, zaměstnanosti, mezd a příjmů.
- Taktéž vývoj předstihových ukazatelů potvrzuje celkově negativní sentiment, kterým toto odvětví prochází. Indikátory důvěry za poslední léta jsou pro stavebnictví zdaleka nejhoršími mezi všemi relevantními odvětvími české ekonomiky.
- Slabá výkonnost stavebnictví je též provázána takovým vývojem cen ve stavebnictví, které jsou delší dobu stlačeny v deflačním pásmu hluboko pod úroveň vývoje celkové cenové hladiny.
- S obnovením reálného procesu využívání fondů EU v rámci programovacího období 2014 – 2020 (spíše nejdříve počínaje druhou polovinou roku 2017) lze očekávat kýžený obrat ve výkonu inženýrského stavitelství; s ohledem na nová pravidla, týkající se období 2014 – 2020 je zapotřebí jim striktně vyhovět, jinak se zpoždění ve využívání této možnosti dále zvýší. Za klíčové lze v tomto ohledu považovat splnění veškerých relevantních kondicionalit, jejichž plnění bude vyhodnocováno na konci roku 2017.
- Rovněž na regionální úrovni je identifikován prostor pro rozvoj aktivit inženýrského stavitelství; pro některé regiony může být oživení stavebních aktivit jednou z nemnoha cest k řešení problému nadprůměrné míry regionální nezaměstnanosti (v podmínkách jinak extrémně nízké míry nezaměstnanosti v České republice).
- Náповědou ohledně budoucího vývoje stavebnictví může být aktuální vývoj nově uzavřených stavebních zakázek a stavebních povolení; ten vzbuzuje naději ohledně dřívější mírné akcelerace pozemního stavitelství, s větším odstupem pak stavitelství inženýrského; v případě nových zakázek se zdá být očividné snižování hodnoty kontraktu, což odráží snahu o úspornější řešení, případně též efekt dosažený transparentnějším procesem veřejných zakázek.
- Méně pozitivní vyhlídky pak vzbuzuje aktuální výkon projektových, inženýrských a architektonických služeb, vypovídajících o rozsahu připravovaných stavebních aktivit v dlouhodobém výhledu.
- V krátkodobém horizontu dvou následujících let očekáváme spíše mírný průběh oživení, pro rok 2017 zřejmě nepřesahující hodnotu 3 %, v roce nadcházejícím pak přibližně do 4 %.

### 3. Mezinárodní srovnání

V této části porovnáme vývoj stavební produkce v České republice s vývojem v některých dalších zemích EU. Toto srovnání může být důležité v tom smyslu, zdali vývoj (především) inženýrského stavitelství nezaostává za dalšími zeměmi regionu. **To by se totiž mohlo negativně projevit ve střednědobém horizontu v podobě nižší atraktivnosti České republiky pro zahraniční investory či obecněji v nižším růstu HDP (stavitelství může zvýšit potenciální produkt země)** a dalších makroekonomických veličin jako mezd, soukromých investic či horším vývoji veřejných financí. Vedle toho může být také zajímavé srovnání s vývojem ve vyspělých zemích (zejména v Německu a Rakousku) a to jak z pohledu střednědobé výkonnosti (průměrného růstu stavební produkce), tak i z pohledu stability (rozkolísanosti dat).

#### 3.1. Celková stavební produkce

Porovnání růstu celkové stavební produkce v České republice a v některých vybraných zemích EU je v následující tabulce. Poslední sloupec tabulky pak udává průměrný růst stavební produkce mezi léty 2010 a 2016. Z tabulky je vidět, že vývoj stavební produkce v České republice v tomto období zaostával jak za vývojem v Německu a Rakousku, tak i Polsku. V případě Maďarska a Slovenska byl průměrný růst (přesněji pokles) zhruba stejný, což bylo ale dáno loňským rokem, kdy v obou těchto zemích byl pokles stavební produkce dvojciferný. Zajímavé je také srovnání s EU či eurozónou jako celky, kde Česká republika dopadla v obou případech hůře. A to i přesto, že ekonomický vývoj v jižních zemích eurozóny byl v nedávných letech silně utlumený z důvodu dopadů dluhové krize. To svědčí o celkovém útlumu sektoru stavebnictví v české ekonomice.

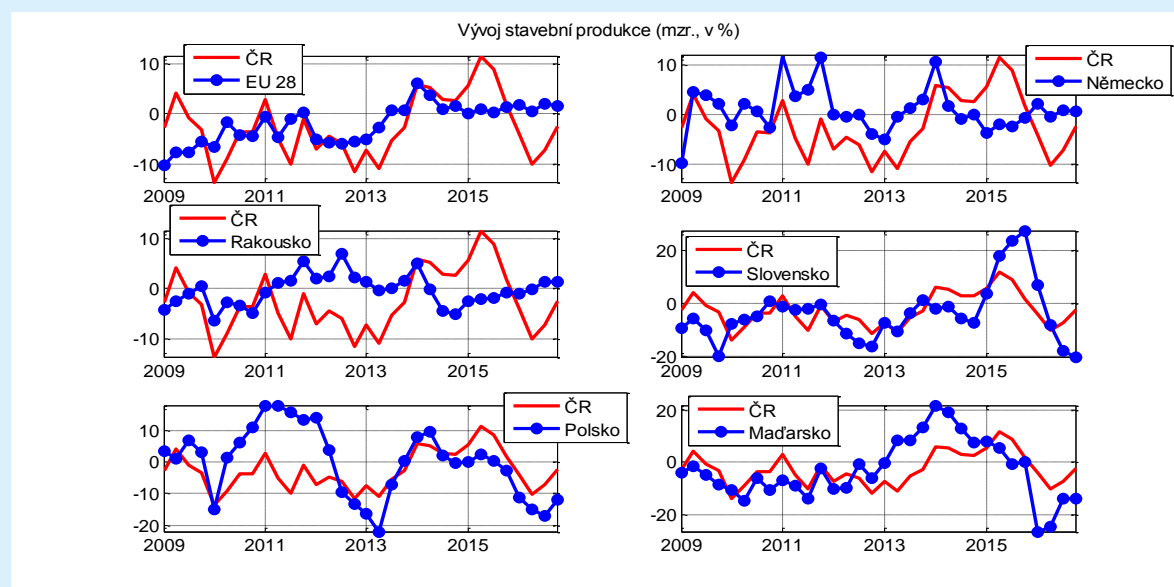


**Tabulka 14: Růst celkové stavební produkce (meziroční růst, v %)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	průměr 2010-2016
ČR	6.5	7.0	-0.1	-0.7	-7.5	-3.4	-7.3	-6.6	4.2	6.9	-6.0	-2.8
Německo	6.1	2.8	-0.3	-0.1	-0.5	7.8	-1.1	-0.3	2.7	-2.2	0.8	1.0
Rakousko	6.2	4.5	-0.5	-1.9	-4.3	1.8	3.4	0.6	-1.3	-1.8	0.3	-0.2
Slovensko	15.1	5.9	11.6	-11.3	-4.7	-1.6	-12.3	-5.3	-4.1	17.8	-10.4	-2.9
Polsko	13.9	20.2	11.0	3.7	0.7	16.3	-1.7	-11.8	4.9	0.1	-13.8	-0.8
Maďarsko	0.2	-12.3	-6.8	-4.7	-10.6	-8.1	-6.8	7.5	15.0	3.2	-19.7	-2.8
EU-28	3.9	3.0	-2.9	-7.9	-4.3	-1.5	-5.6	-1.6	3.0	0.6	1.5	-1.1
EMU-19	3.7	2.2	-4.2	-7.2	-6.8	-3.3	-5.3	-1.9	1.7	-1.0	1.6	-2.1

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

Vývoj stavební produkce v jednotlivých zemích je zachycen také na následujícím obrázku. Z něho je patrné, že s výjimkou let 2014-2015 rostlo české stavebnictví od roku 2010 pomaleji (respektive klesalo výrazněji) než v EU jako celku. Podobný obrázek je vidět také pro Německo a Rakousko. **A to ani přesto, že vzhledem ke stále nedostatečně rozvinuté dopravní infrastruktuře v porovnání s vyspělými zeměmi EU jsou v České republice tyto investice relativně více žádoucí a potřebnější.**


**Graf 10: Vývoj celkové stavební produkce (meziroční růsty, v %)**


Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

### 3.2. Produkce inženýrského stavitelství

Ani srovnání vývoje inženýrského stavitelství v ČR se sousedními zeměmi či EU (případně EMU) jako celky mezi léty 2010 a 2016 opět nedopadá příznivě. Zatímco v Německu, Rakousku či na Slovensku v průměru produkce inženýrského stavitelství rostla, v ČR došlo v tomto období k relativně výraznému poklesu, jenž byl navíc hlubší, než činil průměr za celou EU i eurozónu. A to i přes silné roky 2014 a 2015. Navíc, jak již bylo zmíněno výše, je dopravní infrastruktura v ČR v porovnání se západní Evropou méně rozvinutá a investice do ní jsou potřebnější. Celkově se nepříznivý vývoj v sektoru inženýrského stavitelství v České republice může v budoucnu nepříznivě odrazit ve vývoji HDP, získávání investic (především zahraničních) apod.


**Tabulka 15: Růst produkce inženýrského stavitelství (meziroční růst, v %)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	průměr 2010-2016
ČR	9.3	-1.6	9.8	14.1	-6.8	-9.5	-10.0	-9.2	6.1	16.9	-15.5	-4.0
Německo	4.7	2.6	1.1	0.2	-2.0	12.8	-3.3	2.1	5.7	-0.4	0.6	2.2
Rakousko	7.8	6.7	1.1	-6.2	-9.5	-0.3	6.3	-0.1	8.0	-2.3	-0.8	0.2
Slovensko	12.0	-0.2	3.4	-1.8	-0.8	-1.7	-24.6	0.3	-0.5	51.7	-22.6	0.3
Polsko	13.1	19.7	7.8	24.2	3.8	19.2	-9.4	-18.2	9.7	-0.4	-18.7	-2.0
Maďarsko	-2.0	-18.6	-3.6	6.3	-13.7	-6.6	-3.7	8.0	23.6	1.4	-34.2	-3.6
EU-28	0.6	3.5	-0.7	0.8	-5.2	0.4	-8.2	-2.9	0.5	5.3	-1.9	-1.7
EMU-19	0.1	2.5	-3.4	-1.2	-9.6	-2.5	-7.8	-2.1	0.5	-0.4	2.5	-2.8

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

Česká ekonomika je stále ve fázi ekonomické konvergence, kdy vyspělé země západní Evropy dohání. Z hlediska dopravní infrastruktury (či projektů inženýrského stavitelství) to znamená, že ve vyspělých

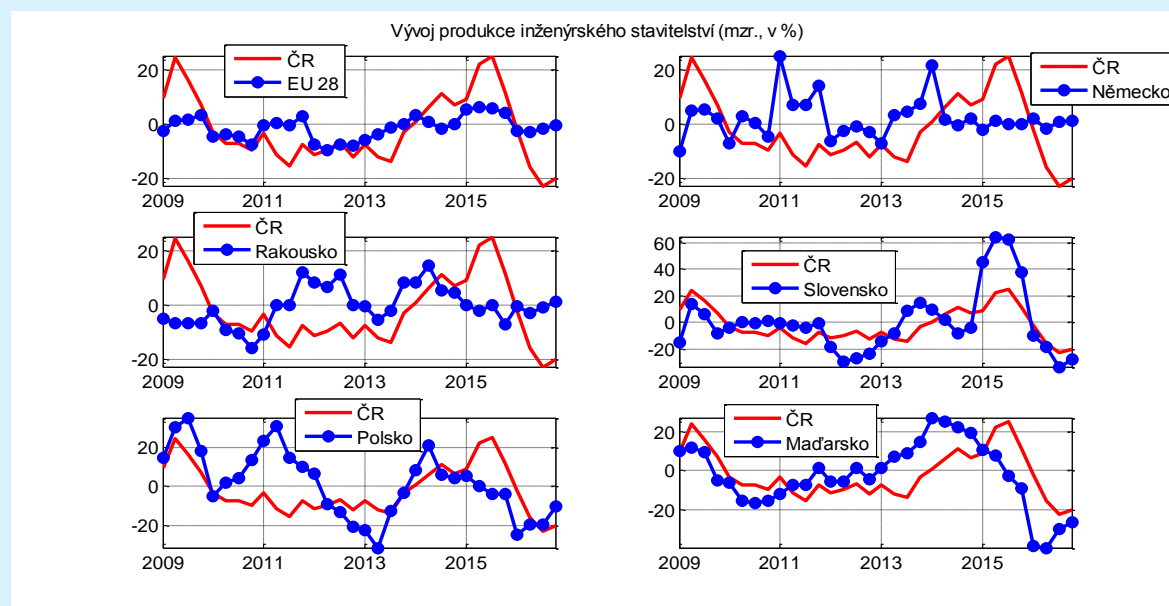
zemích (například v Německu) není potřeba tolik investic do dopravní infrastruktury, jako je žádoucí a potřebné v České republice. I proto porovnání například s Německem, Rakouskem či celou eurozónou nedopadá dobře. **Nedostatečné investice do dopravní infrastruktury jak z absolutního hlediska, tak i z relativního v porovnání se západní Evropou, se tak mohou stát jednou z brzd ekonomické konvergence.**

Také v porovnání se Slovenskem, Polskem či Maďarskem je na tom česká ekonomika hůře.<sup>9</sup> To může mít za následek větší atraktivitu okolních zemí pro potenciální investory, kladné vlivy na nabídkovou stranu ekonomiky (viz další kapitola) apod. **Nehledě na to, že vyšší dynamika růstu inženýrského stavitelství v těchto zemích svědčí o nepodcenění strategicky významných koridorů, propojujících tyto země s ostatními evropskými teritorii například dálničními či páteřními železničními koridory. Nezachycení tohoto rozvojového trendu může v České republice naplnit riziko mobilní periferie prakticky ve středu Evropy (pokud se nám tyto koridory vyhnou a budou nás obcházet).**

Vývoj v některých zemích současně nasvědčuje tomu, že investice do inženýrského stavitelství v nich jsou v čase podstatně stabilnější. **To může napovídat, že v těchto zemích je vytvořen stabilní systém jejich financování, umožňující provádění stavebních aktivit bez zbytečných výkyvů.** Tím může daná země jak naplňovat poptávku po těchto investicích, tak současně v případě cyklického propadu mobilizovat potřebné zdroje a možný ekonomický pokles tímto způsobem tlumit.



**Graf 10: Vývoj produkce inženýrského stavitelství (meziroční růsty, v %)**



Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

<sup>9</sup> Oproti Maďarsku je rozdíl relativně malý, což je ale dáno výrazným poklesem produkce inženýrského stavitelství v Maďarsku v roce 2016.





### 3.3. Dálniční a železniční síť

#### 3.3.1. Dálniční síť

Délka dálniční sítě v České republice stále není dostatečná ani z hlediska absolutní délky, ani z pohledu zajištění odpovídajícího páteřního spojení s okolními zeměmi. Navíc i rychlost výstavby dálnic je v porovnání se sousedními zeměmi výrazně pomalejší.

Následující tabulka ukazuje přehled hustoty dálniční sítě mezi zeměmi EU v kilometrech na 1000km<sup>2</sup>. Ačkoliv se potřebnost rozvoje dálniční sítě mezi jednotlivými zeměmi liší s ohledem na charakter krajiny, hustotu osídlení, polohu země v rámci Evropy apod., v případě České republiky je délka dálniční sítě nízká. Tomu odpovídá i srovnání aktuálního stavu dálnic v provozu a výhledového stavu, který je v Příloze 2. Z něj je vidět, že ČR nemá zdaleka dobudovanou dálniční síť, což se týká také spojení s okolními zeměmi.



**Tabulka 16: Hustota dálniční sítě země zeměmi EU (km na 1000km<sup>2</sup>)**

	km		km		km
Nizozemsko	79	Itálie	23	Slovensko	12
Lucembursko	59	Chorvatsko	22	Švédsko	5
Belgie	58	Rakousko	21	Litva	5
Slovinsko	38	Francie	17	Polsko	4
Dánsko	36	Česká republika	16	Bulharsko	4
Německo	35	Velká Británie	15	Finsko	3
Španělsko	29	Maďarsko	14	Estonsko	2
Kypr	28	Irsko	13	Lotyšsko, Rumunsko	2

Zdroj: Eurostat

Navíc potřeba rozvoje, rekonstrukcí i údržby se netýká jen dálnic, ale také silnic nižších tříd, jejichž stav je v některých případech neodpovídající potřebám moderní ekonomiky. To se týká také výstavby obchvatů měst a obcí, jenž mají nejen vliv na nabídkovou stranu ekonomiky (rychlost a kvalita dojíždění do zaměstnání, zkrácení rychlosti dopravy zboží, nižší hustota provozu ve městech apod.), ale také na kvalitu života.

Také rychlost výstavby dálniční sítě v ČR neodpovídá její potřebě, a navíc i silně zaostává za okolními zeměmi. V následujících tabulkách je zachycen vývoj počtu kilometrů dálnic v Německu, Rakousku a zemích Visegrádské čtyřky. U každé země vždy první řádek zachycuje délku dálniční sítě v kilometrech a druhý řádek obsahuje změnu mezi roky.


**Tabulka 17a: Délka dálnic v některých zemích EU v období 1990-2000 (km)**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	průměr
Česká republika	357	362	366	390	392	414	423	486	499.4	499.4	499.4	
		5	4	24	2	22	9	63	13.4	0	0	14.2
Německo	10854	10955	11013	11080	11143	11190	11246	11309	11427	11515	11712	
		101	58	67	63	47	56	63	118	88	197	85.8
Rakousko	1445	1450	1554	1557	1559	1596	1607	1613	1613	1634	1633	
		5	104	3	2	37	11	6	0	21	-1	18.8
Slovensko	192	198	198	198	198	198	215	218.9	292	295	295.7	
		6	0	0	0	0	17	3.9	73.1	3	0.7	10.4
Polsko	257	239	257	231	245	246	258	264	268	317	358	
		-18	18	-26	14	1	12	6	4	49	41	10.1
Maďarsko	267	269	269	269	293	335	365	382	448	448	448	
		2	0	0	24	42	30	17	66	0	0	18.1

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

Z první části tabulky je vidět, že výstavba dálniční sítě v ČR v 90. letech zaostávala jak za Německem a Rakouskem, tak i za Maďarskem, které postupovalo v průměru rychlostí zhruba 18 km ročně. Naopak výstavba na Slovensku a Polsku mírně za ČR zaostávala.


**Tabulka 17b: Délka dálnic v některých zemích EU od roku 2000 (km)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	průměr
Česká republika	499.4	517.6	517.7	518	546	564	633	657	691	729	734	745	751	776	776		
		18.2	0.1	0.3	28	18	69	24	34	38	5	11	6	25	0	0	18.4
Německo	11712	11786	12037	12044	12174	12363	12531	12594	12645	12813	12819	12845	12879	12917	12949	12993	
		74	251	7	130	189	168	63	51	168	6	26	34	38	32	44	85.4
Rakousko	1633	1645	1645	1670	1677	1677	1678	1696	1696	1696	1719	1719	1719	1719	1719	-	
		12	0	25	7	0	1	18	0	0	23	0	0	0	0		6.1
Slovensko	295.7	296.4	301.6	312.8	316.2	327.5	327.5	364.5	384	391	415.7	419.2	419.2	419.8	419.7	463.1	
		0.7	5.2	11.2	3.4	11.3	0	37	19.5	7	24.7	3.5	0	0.6	-0.1	43.4	11.2
Polsko	358	398	405	405	552	552	663	663	765	849	857	1070	1365	1482	1556	1559	
		40	7	0	147	0	111	0	102	84	8	213	295	117	74	3	80.1
Maďarsko	448	448	533	542	569	636	785	858	1273.7	1273	1477	1515.5	1515.1	1766.9	1781.8	1883.9	
		0	85	9	27	67	149	73	415.7	-0.7	204	38.5	-0.4	251.8	14.9	102.1	95.7

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

V druhé části tabulky, která obsahuje i období 2010-2015, na které se v této analýze zaměřujeme, je vidět, že nás ve stavbě dálniční sítě výrazně předčilo nejen Německo, ale také Polsko a Maďarsko.<sup>10</sup> Naopak za námi výrazně zaostalo Rakousko, ale tuto skutečnost vnímáme spíše jako důsledek již vybudované páteřní sítě dálnic, kdy již není taková poptávka (či potřeba) stavby nových úseků. Z tabulky je také vidět, že od roku 2010 se u nás výrazně snížila rychlost výstavby nových úseků dálnic. Podle výročních zpráv Ředitelství silnic a dálnic byla k 1.1. 2014 celková délka dálnic 775,8km, k 1.1. 2015 to bylo také 775,8km a k 1.1. 2016 776,1km.

<sup>10</sup> Porovnání rychlosti stavby dopravní infrastruktury nemusí mít vždy jednoznačné závěry. Rychlejší výstavba může být způsobena rázem krajiny, kdy například méně homotná země má v tomto ohledu výhodu jak z hlediska rychlosti stavby, tak i její ceny. Navíc v některých letech mohou být v různých zemích v datech metodické změny podobné té, která změnila délku dálniční sítě od roku 2016 v ČR (viz dále). Tyto aspekty ale nemění závěry této práce ani její doporučení.

V roce 2016 došlo v ČR k metodické změně v datech, kdy se dálniční síť rozrostla o více než 400 km přeřazením rychlostních silnic do kategorie dálnic. V současné době je tak délka dálniční sítě v ČR 1225 km.

### 3.3.2. Železniční síť

Rozvoj železniční sítě má kladný vliv jak na reálnou produkci, tak i na nabídkovou stranu ekonomiky. V počáteční fázi rozvoje ekonomiky přispívají investice směřující do budování železniční sítě k růstu národního i mezinárodního obchodu, k poklesu nákladů obchodu, snížení rozdílů v cenách, zvýšení reálného produktu a příjmů obyvatelstva apod. (viz například Donaldson, 2010). V případě moderní ekonomiky, v níž je již základní železniční síť vybudovaná, mohou mít podobné dopady investice do výrazné modernizace stávajících tratí či stavby vysokorychlostních koridorů.

Česká republika spadá jednoznačně do druhé kategorie, kdy hustota stávající železniční sítě je velmi vysoká (viz následující tabulka) a není potřeba jí zvyšovat. Problémem v případě ČR je ale její kvalita, která neodpovídá moderním trendům a může působit spíše jako brzda pro další rozvoj ekonomiky.



**Tabulka 18: Hustota železniční sítě země zeměmi EU (km na 1000km<sup>2</sup>)**

	km		km		km
Česká republika	124	Velká Británie	66	Bulharsko	37
Belgie	118	Polsko	65	Španělsko	32
Německo	106	Slovinsko	60	Portugalsko	31
Lucembursko	106	Itálie	56	Irsko	28
Nizozemsko	89	Francie	49	Švédsko	27
Maďarsko	83	Dánsko	49	Finsko	20
Slovensko	74	Chorvatsko	48		
Rakousko	71	Rumunsko	47		

Zdroj: Eurostat

Nedostatečný rozvoj železniční sítě je vidět také na vývoji výstavby vysokorychlostních železničních koridorů. **Tento segment se v českých podmínkách zatím stále podceňuje, když se místo výstavby vysokorychlostních železnic modernizují staré tratě na rychlost, která by odpovídala spíše situaci pro období před několika desítkami let.** Následující tabulka obsahuje délku stávajících vysokorychlostních železničních tratí v Evropě včetně těch, které jsou ve výstavbě.



**Tabulka 19: Délka vysokorychlostních železničních tratí v Evropě (km, V > 250km/h)**

	v provozu	ve výstavbě		v provozu	ve výstavbě
Španělsko	2871	1262	Švýcarsko	144	15
Francie	2142	634	Holandsko	120	-
Německo	1475	368	Spojené království	113	-
Itálie	981	67	Rakousko	48	218
Polsko	224	-	Dánsko	-	56
Belgie	209	-	Evropa celkem	8327	2620

Zdroj: UIC (Union Internationale des Chemins de Fer)

**Kapitola 3: Shrnutí, závěry, doporučení**

- Mezinárodní srovnání taktéž nevyhlíží pro české stavebnictví (a především inženýrské stavitelství) lichotivě; další zaostávání se může projevit ve střednědobém období v nižší atraktivnosti země pro investory, nižším růstu HDP a slabším vývoji dalších relevantních veličin.
- Výrazně slabší výkonnost inženýrského stavitelství je patrná též vůči Německu či Rakousku, kde daleko rozvinutější dopravní infrastruktura již nevyžaduje takovou intenzitu investic a nepředstavuje tak urgentní potřebu.
- Navíc se ukazuje, že zvláště ve vyspělých zemích je průběh aktivit inženýrského stavitelství podstatně stabilnější a daleko méně podléhající propastným výkyvům; to je výsledek stabilního systému jejich financování.
- Útlum těchto aktivit v naší geografické poloze znamená nevyužití potenciálu pro strategicky významné koridory a omezení mezinárodního propojení, které též může být zásadně limitujícím faktorem budoucího růstu.

## 4. Nabídková strana ekonomiky

Investice do infrastruktury, včetně dopravní, jsou jedním z klíčových faktorů, které mohou zvýšit ekonomický růst země a přispět ke zkvalitnění života jejích obyvatel. Dopravní infrastruktura a investice do ní působí na ekonomiku několika směry (viz např. Eddington, 2006):

- Zaprvé jde o **vliv na HDP**. Rozvoj dopravní infrastruktury umožňuje obyvatelům dojíždět za prací, což je přínosné také z pohledu firem, protože se jim při zlepšení dopravní infrastruktury zvyšuje potenciální okruh možných zaměstnanců. Dopravní infrastruktura také podporuje národní i mezinárodní obchod a může mít kladný dopad na produktivitu. To pak může vézt k vyšší atraktivitě a rozvoji regionů.
- Rozvinutá dopravní infrastruktura může přispět k **lepší adaptaci ekonomiky na strukturální změny** či tlumit jejich případné negativní následky. Příkladem může být zajištění dojíždění do nového zaměstnání při přechodu pracovníků z utlumujících do rychle se rozvíjejících sektorů či vyšší atraktivita pro potenciální investory v rámci vyhodnocování efektivity jejich investic.
- Dopravní infrastruktura také zvyšuje **kvalitu života**. Příklady mohou být vyšší možnosti cestování v rámci volnočasových aktivit, větší bezpečnost cestování apod. Navíc snížení doby strávené na cestě do/ze zaměstnání může lépe sladit výběr místa bydliště s preferencemi domácností (pokud domácnosti preferují bydlení na venkově, rozhodnou se pro něj až když je, kromě splnění jiných podmínek, zajištěna pro ně akceptovatelná doba strávená na cestě do zaměstnávání). To může mít pak také následně kladný vliv na rozvoj venkova.

Podcenění investic do dopravní infrastruktury a jejího rozvoje se může stát **významnou brzdou, která může negativně ovlivnit hospodářský růst země ve střednědobém horizontu a tím i ekonomickou situaci jejích obyvatel**. Investice do dopravní infrastruktury mají navíc silný přesah, kdy kromě ekonomických dopadů mají sociologické, politické či ekologické aspekty.

Investice do dopravní infrastruktury jsou v tomto ohledu pro ekonomický růst nutnou, nikoliv však postačující podmínkou.<sup>11</sup> Vedle toho musí být splněny ještě tři další typy podmínek pro to, aby tyto investice kladně ovlivnily nabídkovou stranu ekonomiky (viz Banister a Berechman, 2000 nebo O'Fallon, 2004):

- **Ekonomické podmínky**; příklady mohou být kvalifikovaná pracovní síla, fungující pracovní trh, neefektivita ve stávajícím uspořádání vytvářející prostor pro zlepšení, atraktivita země či regionu z hlediska jeho možného přínosu pro potenciální investory apod.
- **Podmínky související s investicemi**; příkladem může být dostupnost prostředků pro investice, efektivita při realizaci investice atd.
- **Politické a institucionální podmínky**; příkladem je politická stabilita, proces přípravy stavby a získání stavebního povolení, byrokratická zátěž včetně časového aspektu apod.

---

<sup>11</sup> Země mohou z krátkodobého hlediska vykazovat růst i bez investic do infrastruktury, ale je otázka, za jak dlouho začnou narážet na bariéru vyžadující dodatečné investice. Dle nás již ze střednědobého hlediska může podcenění důležitosti infrastruktury včetně té dopravní mít negativní vliv na potenciální růst ekonomiky.



V případě české ekonomiky, která má výhodnou geografickou polohu, kvalifikovanou a v porovnání se západními zeměmi i levnou pracovní sílu a relativně stabilní politický systém tak je většina těchto podmínek splněna. **Jinými slovy má česká ekonomika relativně velmi slušný prostor pro ekonomický růst a konvergenci k západním zemím. Bez odpovídajících investic do dopravní infrastruktury a snížení byrokratické zátěže v rámci stavebních projektů a stavebních povolení ale nebude potenciál naší země využit.**

**Pokud mají být investice do dopravní infrastruktury faktorem zvyšujícím ekonomický růst a potenciál země, musí odpovídat poptávce a měnícím se ekonomickým a technologickým trendům.** To platí zvláště v současné době, kdy díky silné ekonomické otevřenosti jednotlivých zemí se tyto země snaží zvýšit svou atraktivitu pro investory. Pokud se například zvýší investice do projektu, který není z pohledu země potřebný ani v současné době ani v budoucnosti, dojde sice ke zvýšení současného HDP, ale investice nepřinese do budoucna výraznější pozitiva. Navíc taková investice může zatížit budoucí fiskální systém, pokud byla financována přes vyšší zadlužení (země bude v budoucnu muset dluh splatit, ale investice nebude vytvářet přínosy v podobě vyššího produktu či zaměstnanosti, které by následně kladně ovlivnily veřejné rozpočty).

Ke vztahu investic do dopravní infrastruktury (či objemu veřejného kapitálu) a růstu HDP se váže ještě důležitá poznámka ohledně kauzality. Jde kauzalita od vyšších investic do dopravní infrastruktury k vyššímu růstu HDP, či vyšší růst HDP implikuje (například díky vyššímu daňovému příjmu) následné vyšší investice do stavby silnic či železnic? Ve skutečnosti je pravda někde mezi, kdy oba tyto kanály platí. To ale nemění nic na potřebě tohoto typu investic a na jejich důležité roli v rámci moderní ekonomiky, stejně jako se nemění celkové závěry této analýzy.

#### 4.1. Vztah investic do dopravní infrastruktury a růstu HDP

Investice do dopravní infrastruktury jsou přímou součástí HDP, a proto jejich růst zvyšuje celkový produkt ekonomiky. Dopady na trh práce jsou obvykle také pozitivní, když vyšší investice ve velké většině případů znamenají vyšší zaměstnanost (či nižší nezaměstnanost) a větší objem vyplacených mezd za celou ekonomiku. Zde nicméně výsledný dopad ovlivňují další proměnné jako pozice ekonomiky v rámci cyklu, využití kapacit apod.

Z hlediska vlivu dopravní infrastruktury na vývoj HDP ve střednědobém období a především na jeho nabídkovou stranu (potenciální produkt) je proto lepší uvažovat spíše celkovou zásobu kapitálu než investice.<sup>12</sup> Ačkoliv se odhady vlivu objemu veřejného kapitálu na HDP mezi jednotlivými autory (viz dále) liší, obvykle se výsledná hodnota elasticity produkce na změnu objemu veřejného kapitálu pohybuje zhruba kolem hodnoty 0,2, což znamená, že **1% růst objemu veřejného kapitálu může zvýšit HDP o 0,2 %**.<sup>13</sup>

Většina empirických studií se týká ekonomiky Spojených států z důvodu relativně vysoké dostupnosti i kvality dat. To ale neznamená, že by tyto výsledky neměly být platné také pro další ekonomiky, včetně české. Naopak. Ačkoliv každá země má svá specifika, při splnění některých podmínek popsanych v úvodu této kapitoly by se růst objemu veřejného kapitálu měl projevit podobným způsobem. **V rámci**

<sup>12</sup> Pro vztah mezi investicemi a kapitálem se obvykle používá rovnice  $K_{t+1} = (1 - \delta)K_t + I_t$ , kde budoucí objem kapitálu je dán velikostí dnešních investic a současným objemem kapitálu po depreciazi.

<sup>13</sup> Viz například Aschauer (1989), Kamps (2004) a další. Kladný vztah mezi infrastrukturou byl nalezen také například v pracích Koehlerakota a Yi (1997) či Nijkamp a Poot (2003). Cílem této práce ale není obsáhnout celou literaturu, která je velmi početná.



české ekonomiky, kde kvalita dopravní infrastruktury stále ještě zdaleka neodpovídá západním standardům, je navíc prostor pro růst HDP a produktivity vyšší.

## 4.2. Vztah mezi veřejnými a soukromými investicemi

Z hlediska dopadů na střednědobý růst HDP (či produktivitu) je důležitý vztah mezi investicemi do dopravní infrastruktury, které jsou z drtivé většiny placeny z veřejných peněz, a soukromými investicemi. V tomto ohledu je jednou z klíčových otázek to, zdali veřejné investice do dopravní infrastruktury vytěsňují soukromé investice. Jinými slovy, zdali je objem soukromých investic negativně ovlivněn vyšším objemem veřejných investic do stavby silnic, železnic apod.

**Pokud jsou veřejné investice do dopravní infrastruktury vynaloženy efektivně, systémově a odpovídají měnícím se potřebám ekonomiky, tak k vytěsňování s velkou pravděpodobností nedochází** (viz například Banister a Berechman, 2000). Tento závěr je zcela intuitivní. Soukromý kapitál potřebuje ke svému rozvoji odpovídající infrastrukturu, kterou si ale kvůli vysokým nákladům nemůže financovat sám. **Rozvoj infrastruktury pomocí veřejných investic je tak velmi důležitým faktorem také k rozvoji soukromého sektoru, kterému se díky tomu zvyšuje produktivita**, což bude pak následováno dalším rozvojem a zvýšením soukromých investic, růstem zaměstnanosti v regionu apod.<sup>14</sup>

## 4.3. Měnící se potřeby ekonomiky

Jak již bylo naznačeno výše, investice do dopravní infrastruktury by měly zohledňovat měnící se strukturu ekonomiky a potřeby ekonomiky a jejích obyvatel, stejně jako by měly být v souladu s moderními trendy (minimálně v evropském měřítku). V takovém případě budou kladně ovlivňovat potenciální produkt, usnadní adaptaci ekonomiky na strukturální změny, ke kterým dochází, a zvýší kvalitu života obyvatel. V opačném případě, tedy při nedostatečných investicích či při jejich špatné alokaci se mohou stát významnou brzdou rozvoje ekonomiky.

S růstem vyspělosti ekonomiky, která se v ČR projevuje například v konvergenci naší ekonomické úrovně směrem k eurozóně, se vzemi zvyšuje počet automobilů, roste objem silniční i železniční přepravy, zvyšuje se mobilita obyvatel v podobě dojíždění za prací, domácnosti požadují vyšší komfort cestování apod. Spolu s vyšší propojeností ekonomik (zvláště na evropské úrovni) hledají firmy pro své investice optimální lokality, kde vybavenost kvalitní dopravní infrastrukturou může být jednou z důležitých podmínek.

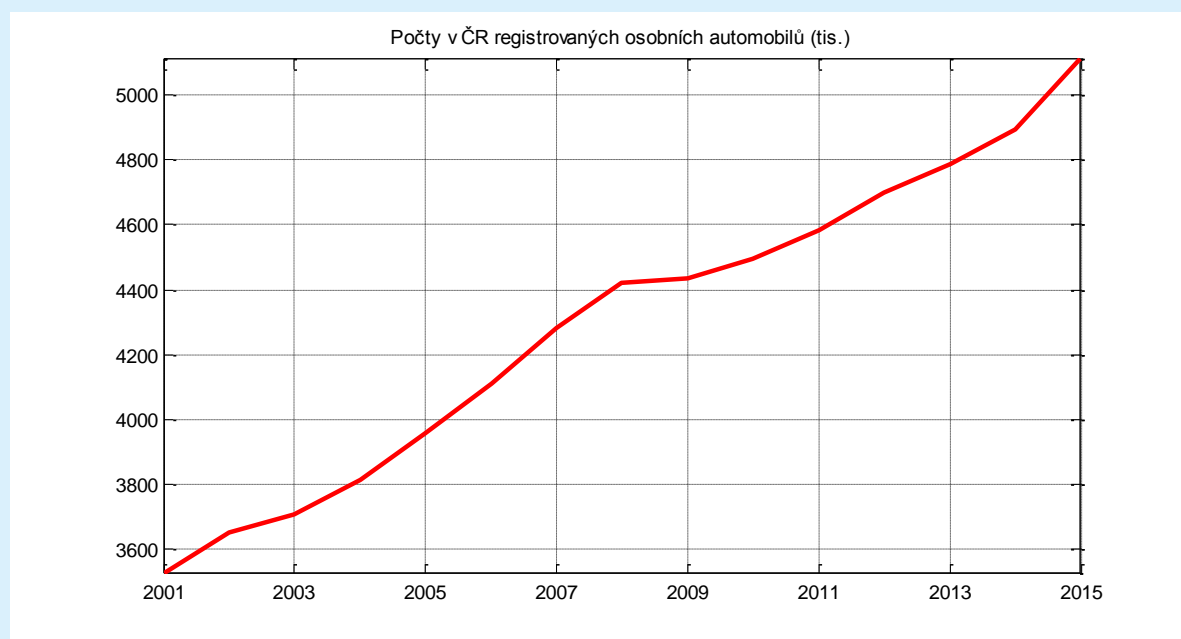
### 4.3.1. Růst počtu osobních automobilů

S rozvojem ekonomiky a růstem mezd a platů se postupně zvyšuje poptávka domácností po cestování auty. A to jak z pohledu dojíždění do zaměstnání, tak i cestování v rámci volného času. To pak následně klade vyšší nároky na silniční a dálniční síť a vyžaduje investice do silniční infrastruktury. Jednak z hlediska nutnosti oprav poškozených komunikací častějším provozem, jednak také tento rozvoj vyžaduje nutnost stavby nových úseků dálnic, obchvatů kolem měst či rozšíření silnic a dálnic v blízkosti velkých měst.

Na následujícím grafu je zachycen počet registrovaných automobilů v ČR. I když se dá očekávat, že tempo růstu počtu osobních automobilů v naší ekonomice bude pozvolna zpomalovat spolu s tím, jak

<sup>14</sup> Tento pohled je konzistentní s celou řadou empirických studií. Například Aschauer (1989) poukazuje na možnou vazbu mezi poklesem investic do infrastruktury a zpomalením růstu produktivity v USA ve druhé polovině 70. a v první polovině 80. let.

budeme ekonomicky konvergovat k západním zemím, současný počet automobilů v ČR a jejich výrazný nárůst během posledních 15 let implikuje možnost negativních dopadů, pokud by úroveň silnic a dálnic nebyla tomuto vývoji přizpůsobena.


**Graf 11: Počet registrovaných osobních automobilů (vtisících)**


Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

#### 4.3.2. Dojíždění za prací

S rozvojem a bohatnutím ekonomiky se zvyšuje počet osob dojíždějících za prací. To souvisí jednak s lepší finanční situací domácností, které si mohou dovolit používat k dopravě do zaměstnání auta, a také s rozvojem silniční a železniční dopravy. Opět je ale nutné z hlediska celkového ekonomického pohledu tomuto trendu přizpůsobit stav silnic a železnic jak z hlediska rychlosti (u silnic snížit rizika dopravní zácpy, u železnic zrychlit cestování), tak i z hlediska kvality.

Takovéto investice jsou pro ekonomiku přínosné, protože se tím kromě vyšší kvality života stává trh práce flexibilnějším, což se v dobách recese může projevit v nižší míře nezaměstnanosti a tím nižších státních výdajích. Z hlediska domácností se kromě menší doby strávené cestováním do a ze zaměstnání také zvyšuje potenciální oblast, která je z pohledu domácnosti akceptovatelná. Podobně z hlediska firem se zvyšuje okruh potenciálních kandidátů na pracovní pozice.

Vedlejším vlivem může být rozvoj regionů, kdy by například lepší propojení chudších regionů s velkými sídly mohlo mít za následek nižší nezaměstnanost v těchto regionech, nižší míru jejich vysídlování apod.

Vývoj počtu za prací dojíždějících osob je zachycen v následujících tabulkách. Z nich je patrné, že vývoj počtu těchto osob se v čase zvyšuje. Při rozvoji silniční a železniční sítě by se tento počet pravděpodobně ještě zvýšil, což, jak bylo uvedeno výše, by přispělo k nižší míře nezaměstnanosti především v dobách recese. Týká se to samozřejmě i spojení s Německem a Rakouskem, kde by se mohl počet dojíždějících osob z pohraničních regionů zvýšit, což by pak opět mělo pro českou ekonomiku kladné důsledky.



**Tabulka 20a: Počet osob dojíždějících za prací do zahraniční (tis. osob)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Česká republika	21.8	25.1	25.3	22.2	24.6	26.7	30.7	29.4	33.2	39.8	47.2
- Praha	3.7	2.9	2.6	1.6	4.2	3	5	3.8	3	2.8	2
- Střední Čechy	0.7	1.3	0.6	1	1.2	1.2	0.7	0.7	0.6	0.7	1.9
- Jihozápad	5.1	5.8	6.3	6.6	4.4	5.3	6.1	8.5	8.6	11.1	13
- Severozápad	2.5	3.7	2.5	1.8	4	4.3	4.3	6.2	5.5	6.7	11.2
- Severovýchod	1	2.1	2.8	2.1	1.8	1.8	2.8	1.6	2.4	3.1	4.3
- Jihovýchod	4.2	4.4	4.6	3.7	4	4.7	4.4	5.8	7.4	9	9.4
- Střední Morava	2.4	2.6	2.9	2.5	1.7	3.1	4.2	1.2	3.4	2.9	2
- Moravskoslezsko	2.4	2.3	3	2.9	3.1	3.2	3.2	1.7	2.3	3.5	3.4

Zdroj: Eurostat

**Tabulka 20b: Počet osob dojíždějících za prací do jiného regionu (tis. osob)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Česká republika	215.3	230.7	219.6	217.9	222.9	234.8	250.7	257.6	262.2	262.4	275.1
- Praha	18.5	19.9	23.1	21.9	17.8	21.6	26.4	22.4	25.3	25.9	29.7
- Střední Čechy	97.3	100.9	95.2	104.8	103.8	107.1	123.1	127.6	131.7	132.3	137.4
- Jihozápad	13.6	15.4	15.3	14.6	17.1	16.5	14.9	14.2	12.4	14.3	14.5
- Severozápad	14.5	17.8	15	9.2	15	20.3	15.4	15.7	16.8	15.1	19.1
- Severovýchod	18.4	22.8	21.4	21.2	23	19.7	22	26.6	28.8	28.4	27.6
- Jihovýchod	22.6	22.7	22	19.5	20.2	22.9	19.8	18.4	20.9	21.7	21.1
- Střední Morava	18.5	19.4	15.7	16.2	15.3	15.3	17.7	21.8	17	15.8	16.5
- Moravskoslezsko	11.9	11.8	11.9	10.6	10.7	11.3	11.3	10.9	9.3	8.9	9.1

Zdroj: Eurostat

#### 4.4. Růst objemu silniční a železniční dopravy

S předchozími částmi souvisí i vývoj silniční a železniční dopravy z hlediska objemu přepraveného nákladu a počtu pasažérů, kdy s rozvojem ekonomiky se tyto statistiky zvyšují. Na druhou stranu se v nich ale projevují ekonomické cykly, kdy například recese v eurozóně znamená méně kamionové přepravy, recese v české ekonomice vyšší nezaměstnanost a tím nižší počet pasažérů ve vlacích apod.

**Tabulka 21: Silniční a železniční přeprava v ČR (osoby v mil., náklad v mil. tun)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Silniční přeprava (mil. tun)	438.7	474.7	448.0	466.0	461.2	444.6	453.5	431.9	370.1	355.9	349.3	339.3	351.5	386.2	437.1
Železniční doprava (mil. osob)				180.3	180.3	183.0	184.2	177.3	164.8	164.6	167.8	172.6	174.2	175.7	176.1
Železniční doprava (mil. tun)				88.8	85.6	97.5	99.8	95.1	76.7	82.9	87.1	83.0	84.0	91.6	97.3

Zdroj: Eurostat

V posledních letech se spolu s ekonomickým oživením jak v České republice, tak i v Evropě silniční i železniční přeprava v ČR zvyšuje. Stejně jako v předchozích částech i zde platí, že je pro využití potenciálu české ekonomiky důležité těmto trendům stav a úroveň dopravní infrastruktury přizpůsobit. Navíc se dá očekávat, že spolu se zlepšením situace na jihu eurozóny, které kladně ovlivní českou

ekonomiku jak z pohledu našich exportů, tak i českého trhu práce, se bude objem silniční a železniční přepravy nadále zvyšovat.

**Tabulka 22: Silniční a železniční přeprava v ČR (meziroční růst, v %)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Silniční přeprava (mil. tun)	11.4	8.2	-5.6	4.0	-1.0	-3.6	2.0	-4.8	-14.3	-3.8	-1.9	-2.9	3.6	9.9	13.2
Železniční doprava (mil. osob)					0.0	1.5	0.6	-3.8	-7.0	-0.1	1.9	2.9	0.9	0.9	0.3
Železniční doprava (mil. tun)					-3.6	13.9	2.3	-4.7	-19.3	8.1	5.1	-4.7	1.2	9.1	6.2

Zdroj: Eurostat

## 4.5. Pokles nákladů firem na dopravu

Jedním ze současných trendů je vyšší důraz firem na logistiku a zvýšení vlivu „just-in-time“ dopravy zboží a služeb.<sup>15</sup> Již nejde pouze o rychle se kazící zboží jako jsou například potraviny, ale o obecnější trend cílící na zefektivnění výroby, snížení stavu zásob ve firmách apod. Z tohoto důvodu se stává spolehlivost dopravy jedním z důležitých faktorů v rámci firemního plánování a s tím související vyšší hustota dopravy a dopravní zácpy jako relativně nákladný faktor snižující efektivitu a ovlivňující ochotu firem investovat.

Vyšší investice do dopravní infrastruktury snižují přímé firemní náklady na dopravu. Z hlediska firem ale tvoří celkové dopravní náklady jen relativně malou část, což může být často používáno jako argument proti vyšším veřejným investicím. Na tuto problematiku je ale třeba se dívat vždy ze širšího pohledu, který byl popsán v této kapitole:

- Například stavba vysokorychlostní železnice zvyšuje mobilitu obyvatel, kterým umožní dojíždět za prací na delší vzdálenost a to včetně zahraničí (Německo či Rakousko), pro firmy znamená vyšší okruh potenciálních zaměstnanců, ze kterých si může vybírat, může dojít k rozvoji regionů jak z pohledu zaměstnanosti (při stavbě trati), tak i ze střednědobého pohledu (menší vysídlování), z hlediska domácností i firem dochází k časové úspoře, která může být využita efektivnějším způsobem, výhodou je také snížení hustoty provozu na silnicích, což ovlivní logistiku firem a jejich ochotu v daném regionu (při splnění dalších podmínek) investovat a to včetně relativního srovnání s okolními zeměmi apod.

### Kapitola 4: Shrnutí, závěry, doporučení

- Investice do infrastruktury představují v moderní ekonomice zcela zásadní faktor a složku nabídkové strany ekonomiky; vykazují sadu přímých a nepřímých dopadů na růst HDP, přispívají k lepší adaptaci ekonomiky na strukturální změny a pozitivně ovlivňují kvalitu života. V případě otevřené české ekonomiky a její konvergenční strategie platí tyto závěry tím více.
- Naopak podcenění či neschopnost tyto investice do infrastruktury realizovat může představovat zásadní a obtížně odstranitelnou brzdu rozvoje.
- Kvalitativní aspekty se týkají vytvoření podmínek pro odpovídající – soukromou i veřejnou – dopravní obslužnost pro účely práce i volného času, snížení firemních nákladů na dopravu či schopnosti reagovat na poptávku v oblasti výkonů zvláště silniční a železniční dopravy.

<sup>15</sup> Viz například Eddington (2006).



## 5. Inženýrské stavitelství: kvalitativní analýza

*V posledním období navíc došlo k výraznému rozevření nůžek mezi inženýrským a pozemním stavitelstvím; inženýrské stavitelství se stalo prakticky nezávislé na přirozeném vývoji nabídky a poptávky po příslušné stavební aktivitě a stalo se téměř dominantně závislé na uvolnění potřebných finančních prostředků a naplnění formálních a věcných podmínek veřejného sektoru – zdrojem jeho financování se staly téměř výlučně prostředky EU, doplněné národním spolufinancováním. Jejich proces zajišťování a čerpání vykazuje navíc specifický režim a cyklus (zvláště z důvodu snahy vyčerpat tyto prostředky alokované pro programovací období 2007 – 2013 se inženýrské stavitelství v roce 2015 těšilo mimořádné podpoře – jež by za normálních okolností byla rovnoměrněji rozložena do několika let – a která přinesla mimořádné výsledky). Z důvodu formální a procesní nepřipravenosti a vzniklého zpoždění pro čerpání prostředků pro období 2014 - 2020 byl výsledek pro rok 2016 tristní.*

Význam dopravy pro průmyslovou zemi uprostřed kontinentu vyplývá i z faktu, že tento sektor v současné době sám generuje výkony, které v oblasti dopravních, logistických a skladovacích služeb představuje v průměru v EU přibližně 4,9 % HDP (v České republice přibližně 3,5 %) a asi 5 % celkové zaměstnanosti (v České republice téměř 6 %). A bez odpovídající základny v podobě relevantní infrastruktury se tento podíl snížil a přesune se do k tomu lépe vybaveného teritoria. Oproti EU tak u nás existuje jak reálně a racionálně naplnitelný prostor pro zvýšení podílu dopravy na HDP, tak především pro zvýšení její produktivity (který může například spočívat jak v posílení kapacity silniční dopravní infrastruktury především v oblasti dálnic, ve významných investicích do doprovodné dálniční infrastruktury typu komplexního servisu na odstavných parkovištích a odpočívkách, ve zvýšení kvality a komfortu silniční a železniční dopravy a zvýšení četnosti a efektivnosti fungování multimodálních dopravních uzlů.

Dopravní infrastruktura tak představuje nezbytný základ pro poskytování efektivních a udržitelných dopravních a souvisejících služeb a tím se stává základní podmínkou pro využití a naplnění ekonomické síly země i jejích regionů. V kontextu EU je tato ekonomická síla nahlížena jak lokálním prizmatem (optimalizace disponibilní zdrojů regionu), tak unijním úhlem pohledu (příspěvek příslušného regionu a celé národní ekonomiky pro funkčnost Jednotného vnitřního trhu; zajištění hladké mobility napříč EU přes příslušný region).

Nadto v regionech s objektivním nedostatkem (rozsahu či kvality) dopravní infrastruktury mohou investice do dopravní infrastruktury představovat též významný poptávkový stimul a příležitost pro využití projektových, inženýrských a stavebních kapacit (kupříkladu dopravní investice financované ze Státního fondu dopravní infrastruktury představují roční poptávkový stimul ve výši mezi 2 % a 3 % HDP).

Pokud jsou investice do dopravní infrastruktury v příslušném území vhodně integrovány do navazujícího rozvojového úsilí v podobě komplementárních investic do průmyslových zón, technologických a inovačních parků, turistických resortů či rezidenčních oblastí, může tento stimul působit jako parametr posílení nabídkové strany ekonomiky dlouhodoběji a vykazovat rozvojový a stabilizační efekt z pohledu dotčeného území.

**Aktuální výzvy pro rozvoj dopravní infrastruktury v České republice v souladu s prioritami EU zahrnují:**

- **Zvýšení výkonnosti dopravy v podmínkách efektivního využívání zdrojů;** důraz na zlepšení kvalitativní stránky infrastruktury a efektivní využití a přilákání soukromých investic (výkonnost



sektoru dopravy závisí na třech klíčových dimenzích: přístupu k trhům, kvalitě a udržitelnosti infrastruktury a efektivní využívání dopravní infrastruktury). Smyslem podpory jejího rozvoje je pak zlepšení dostupnosti, mobility, bezpečnosti a zajištění takového jejího stavu, aby odpovídal poptávce. V podmínkách obezřetného nakládání s veřejnými zdroji je dáována přednost financování prostřednictvím finančních nástrojů všude tam, kde je to odůvodněné.

- **Potřeba zřetelné prioritizace v podobě konzistence s národními dopravními plány a v souladu s TEN-T** (Transevropskou dopravní sítí v oblasti dopravy); jednotlivé investice by neměly být izolované, ale měly by být integrální součástí schémat, která maximalizují síťový efekt dopravních investic ve smyslu interoperabilní integrace mezi jednotlivými dopravními módy a silným zaměřením na TEN-T do roku 2020 a stále silněji i na následující období. **Respektování a naplňování těchto plánů jeví se být základním a kritickým místem pro nápravu stávající praxe.**
- **Důraz na dopravní udržitelnost;** v celoevropském kontextu předpokládající zvýšení podílu železnic, vnitrozemských vodních cest a integrace dopravních módů; součástí dopravní udržitelnosti je též adekvátnost a predikovatelnost cen dopravních služeb (jež jsou též spojeny s klimaticko-energetickou prioritou možného rozšíření působnosti systému emisních povolenek EU ETS též na sektor dopravy).
- **Umožnění regionální diverzity a zajištění odpovídající údržby sítě;** zde se projevují stále výrazně odlišné potřeby napříč členskými státy – některé potřebují vystavět či zásadně renovovat existující infrastrukturu, jiné naopak potřebují lépe integrovat dostatečně pokrytou a kvalitně saturovanou síť; předmětem podpory již není běžná provozní údržba, v minimálním rozsahu jím však může být příspěvek na vytváření dlouhodobých operačních systémů pro zajištění údržby dopravní infrastruktury
- **Silný akcent na aplikaci inteligentních řešení;** to se zejména týká řešení problému stávající neprůjezdnosti (intenzivnější aplikace systémů ERTMS – železnice; RIS – říční doprava; ITS – silniční doprava apod.).

## 5.1. Zdroje a možnosti EU pro rozvoj inženýrského stavitelství

Obecně, hlavními zdroji financování rozvoje dopravní infrastruktury ze zdrojů EU z pohledu České republiky jsou nástroje kohezní politiky – Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) a Kohezní fond (CF). I proto v textu věnujeme tolik pozornosti potřebě souladu s hlavními principy těchto zdrojů z důvodu potřeby jejich maximální využitelnosti.

Přes výrazné regionální rozdíly mezi členskými státy EU i uvnitř nich se téma dopravní infrastruktury v současnosti značně europeizuje; to však neznamená, že by vnitřní a regionální problémy s dopravní infrastrukturou byly vyřešeny či se staly méně důležitými. „Pouze“ si jejich řešení a odstranění již musí v drtivé většině financovat členský stát „ze svého“. To vyžaduje věnovat pozornost jak mobilizaci veřejných zdrojů pro tento účel, tak vytváření cest po využití soukromých finančních zdrojů.

**ERDF** pokrývá v tomto kontextu investice do infrastruktury, která zajišťuje základní službu pro občany v oblasti dopravy (článek 3(1)(c) nařízení o ERDF; článek 3(2) dále rozšiřuje možnosti na zajištění veškeré přeshraniční infrastruktury ve všech regionech. Umožňuje financovat projekty multimodální oblasti jednotné evropské dopravy v rámci TEN-T; posilovat regionální mobilitu prostřednictvím propojení komunikací nižších tříd na systém TEN-T, včetně multimodálních uzlů; rozvoj a zlepšení dopravních systémů vstřícných k životnímu prostředí (nízkoemisních, nízkohlukových); rozvoj a rekonstrukce vysoce kvalitních a interoperabilních železnic, včetně nízkohlukových opatření; zlepšení energetické efektivity.



**CEF** (Connecting Europe Facility) zajišťuje investice do sítě TEN-T v souladu s nařízením č. 1315/2013 a umožňuje tak financovat projekty v multimodální oblasti jednotné evropské dopravy v rámci TEN-T; rozvoj a zlepšení dopravních systémů vstřícných k životnímu prostředí (nízkoemisních, nízkouhlíkových); rozvoj a rekonstrukce vysoce kvalitních a interoperabilních železnic, včetně nízkouhlíkových opatření.

V programovacím období 2014-2020 nařízení o ERDF a CF vylučují z oblasti podpory investice do letištní infrastruktury, pokud nejsou spojeny s ochranou životního prostředí nebo doprovázeny investicemi k omezení negativního dopadu na životní prostředí. Přesto lze konstatovat, že **obecný rámec, daný pravidly EU pro tuto relevantní oblast, je obsahově zcela v souladu s potřebami v České republice; a že by se měl stát inspirací pro strategický projektový postup, ale tuzemská realita za tímto rámcem těžce a klopotně zaostává.**

Vedle rozhodující části podpory rozvoje dopravní infrastruktury ze zdrojů EU přináší Víceletý finanční rámec 2014-2020 novou možnost, reagující na akcelerující potřebu přeshraniční mobility; je jí Nástroj pro propojení Evropy (CEF). CEF do roku 2016 navíc umožňoval využívat tzv. národní obálky (podobně jako v kohezní politice) a pro Českou republiku vyčlenil částku 1,1 mld. EUR (90 % na železnice, 10 % na vodní dopravu); od roku 2017 pak otevírá prostor pro celounijní projektovou soutěž. **CEF je v omezené míře průkopníkem nalézání nových řešení pro podporu v podobě využívání finančních nástrojů, především projektových dluhopisů.**

V rámci aktivit spojených s řešením environmentálních dopadů existuje možnost využívání zdrojů i v rámci vůbec největšího podpůrného programu na světě, primárně zaměřeného na podporu výzkumu, vývoje a inovací – **Horizon 2020**. A konečně tu jsou i možnosti nejnovějšího z nástrojů, flexibilního Evropského fondu pro strategické investice (**EFIS**), které v našem předmětu zájmu sahají do oblastí podpory dopravních investic v průmyslových centrech.

Tato vodítka však v České republice narážejí na **omezenou implementační schopnost**, projevující se ve vytváření „specifických tuzemských řešení“, v praxi podivného goldplatingu, v nabalování dalších a dalších požadavků až do stavu, kdy daná oblast podpory přestává být prioritou, a poté v neschopnosti i tyto projekty v praxi dodržet a realizovat. Již před zahájením programovacího období 2014-2020 bylo zřejmé, že z pohledu podpory z fondů EU se určité do té doby podporované oblasti oprávněně uzavřou, resp. nebudou označeny za prioritní a tudíž podpořeny spíše okrajově, nikoliv cíleně, systematicky a robustně. Těmi jsou zejména investice do místních silnic (jejichž evropská přidaná hodnota je velmi nízká, ba v některých případech nulová). Jejich podpora je možná pouze tehdy, pokud přispívají fyzické, hospodářské a sociální obnově znevýhodněných městských společenství a oblastí, nebo pokud poskytují potřebné propojení se sítí dálnic a rychlostních komunikací (se zaměřením zejména na nové silnice nebo výrazné zkvalitnění těch stávajících), či tam, kde doplňují chybějící příhraniční spojení.

Přesto však zůstává rejstřík podpory stále velmi velkorysý jak svojí obsahovou šíří, tak objemem zdrojů, jak si ukážeme na následujících řádcích.

Již jsme zmínili obecný rámec, plynoucí z nařízení pro jednotlivé fondy. Další platformu představuje **Dohoda o partnerství** a příslušné relevantní Operační programy, tedy OP Doprava (**OPD**) a Integrovaný regionální operační program (**IROP**). K nim je zapotřebí přidat ještě obsahové priority **Bílé knihy o dopravě 2050**, v níž je hovořeno spíše o mobilitě, než explicitně o dopravě. I to je velmi inspirativní dokument z dílny Evropské komise, zvláště z pohledu vnímání toho, co si představuje EU jako hodné podpory ze svých zdrojů oproti našim představám tuzemským. Za hlavní obsahové priority Bílé knihy jsou uváděny:

- optimalizace výkonů multi-modálních logistických řetězců, včetně širšího využívání energeticky efektivnějších módů dopravy;



- zvýšení efektivity dopravy a infrastruktury a jejího využívání s informačními systémy a tržně konformními pobídkami;
- rozvoj a využití nových a udržitelných paliv a pohonných systémů.

Je tak patrné, že evropské vnímání dopravních priorit se viditelně vzdaluje či odchyluje našim představám a determinuje přitom budoucí vývoj. Z tohoto pohledu je legitimní položit si zásadní otázku, zda naše představy jsou s tímto budoucím vývojem v souladu a zda se nepřipravujeme na minulou bitvu.

**Dohoda o partnerství** však vzbuzuje dojem vysoké míry souladu mezi evropskými a tuzemskými prioritami, když hovoří o využití polohové renty České republiky (neboli, aby moderní mezinárodní osobní i nákladní doprava neobjížděla naše území a my se nestali dopravní periferií ve středu Evropy); o přispění k souladu mezi kvantitativní naddimenzovaností a nedostatečnými kvalitativními parametry (vysoká hustota sítí se nachází stále v bídném stavu; současně též: je tato vysoká hustota v nynější podobě stále potřebná?); o optimalizaci systému dopravy a jeho propojenosti, multimodalitě; o optimalizaci využívání zdrojů a snížení energetické náročnosti; o rozvoji obslužnosti dopravy a kvalitativních parametrů vozového parku.

I zde se zdá být vše v pořádku. Tyto priority věrně zachycují naše aktuální a střednědobé dopravní potřeby, které jsou naplňovány prostřednictvím dvou Operačních programů – OP Doprava (OPD) a Integrovaného regionálního OP (IROP). Lépe řečeno by měly být, leč nejsou.

OPD zůstává největším Operačním programem v České republice i v tomto programovacím období s alokací téměř 22 % všech zdrojů kohezní politiky, které máme pro období 2014 – 2020 k dispozici. V podstatě rovnoměrně se dělí na rozvoj železniční a silniční dopravy, s marginálním přesahem směrem k vnitrozemské vodní dopravě. V obou případech klade důraz na multimodalitu, na propojení s jinými druhy infrastruktury, na zdrojovou efektivnost. Všímá si výstavby dobíjecích a napájecích stanic pro elektromobilitu. Novým pravidlům se přizpůsobil i IROP a zaměřuje se na regionální dimenzi dopravy v oblastech, kam má „umožněn přístup“. Po věcné stránce tak nelze jejich obsahovému vymezení příliš mnoho vytknout. Pouze po procesní stránce lze vznést výhradu, že ani jeden nepočítá s využitím finančních nástrojů. **Přesto tok prostředků na prioritně vybrané projekty vážne a praktická funkčnost programů je paralyzována. Programy především nezajišťují předvídatelný, stabilní a dostatečně objemný finanční zdroj, pružně a kontinuálně využitelný po celý průběh programovacího období buď v závislosti na konkrétní poptávce, anebo pokud možno rovnoměrně.**

Velkorysost podpory dopravy z EU v České republice v porovnání s ostatními aktivitami ilustruje i následující přehled (% z celkové alokace):



**Tabulka 19: Porovnání cílů a vah finanční alokace mezi dvěma program. obdobími**

Tematický cíl	2007 - 2013	2014 - 2020
Výzkum, technologický rozvoj, inovace	7,8	11,5
ICT	3,0	4,2
Konkurenceschopnost malých a středních podniků	13,8	6,0
Nízkouhlíkové hospodářství	4,5	6,7
Změna klimatu	2,3	1,2
Životní prostředí, účinné využívání zdrojů	18,5	18,0
<b>Udržitelná doprava</b>	<b>28,9</b>	<b>27,3</b>
Zaměstnanost, mobilita pracovních sil	5,0	6,4
Sociální začleňování, boj s chudobou	2,4	6,0
Vzdělávání	6,7	9,2
Instituce veřejné správy	3,9	0,8

Zdroj: Dohoda o partnerství

Zvláště v současném období nelze efektivnost této investice měřit pouze synergickým dopadem na rozvoj investičních a podnikatelských příležitostí v trase příslušné dopravní investice, ale je žádoucí identifikovat i další možnosti:

- stimulace utlumených stavebních a inženýrsko-projekčních aktivit;
- komplementarity s ostatními dopravními módy;
- dosažené přepravní a energetické úspory;
- propojenost a kvalitativní aspekty mobility;
- rozvoj strategických či regionálních dopravních uzlů (jež se v řadě evropských zemí stávají též podnikatelskými a vývojovými uzly).

V souhrnu překonání této hluboké mezery podrozvinutosti a kvalitativní zaostalosti dopravní infrastruktury v České republice nabízí rozšíření růstového potenciálu HDP České republiky a především dotčených regionů a lokalit (jak je číselně dokázáno v relevantních kapitolách tohoto textu); rozšíření růstového potenciálu po započtení synergických efektů v dalších odvětvích; zvýšení váhy dotčených regionů v jejich konvergenční strategii vůči národnímu průměru i EU; připravenost na obnovu dynamiky růstu investic do fixního kapitálu (v roce 2016 vykázaly investice negativní růstový příspěvek); posílení spotřebitelské poptávky a zvýšení životních standardů; posílení exportní schopnosti české



ekonomiky, zvláště v případě propojení přeshraničních tras jak v rámci TEN-T, tak regionálního významu; zásadní strukturální změny jak ve vnitrozemí, tak pohraničí (kde se zatím ne zcela naplňuje efekt sousedství s bohatými sousedy na západě a jihu).

S ohledem na přímo vynaložené náklady je návratnost vynaložených prostředků v oblasti regionální ekonomiky možné odhadovat v řádu nízkých desítek let; při zapojení finančních nástrojů a soukromého kapitálu, jež projektu zajistí tržní test, je pravděpodobné výrazné urychlení této návratnosti.

A vedle zatím nepříliš úspěšné snahy efektivně rozhybat průběh čerpání z fondů EU se v mezičase začíná rýsovat diskuse o tom, podle jakých pravidel a principů se fondy EU budou přerozdělovat a využívat v období následujícím. Společným jmenovatelem těchto diskusí je **méně národně zaručených „obálek“, větší posílení konkurence mezi projekty napříč EU a větší důraz na návratnost.**

Náznak toho, kam by se mohla ubírat **budoucnost financování ze zdrojů EU** přinesou následující řádky.

Není pochyb o tom, že z řady dobrých důvodů se financování EU blíží křížovatce, která má mnoho vrstev a úrovní a po jejímž projetí bude nejen Kohezní politika EU, ale celý Rozpočet EU vyhlížet zcela jinak, než na co jsme byli několik dekad zvyklí. Silnější i zatím spíše zakryvané a tlumené signály o tom, že se tato křížovatka blíží, představují dobré důvody pro odhad parametrů, které mohou být pro kohezní politiku budoucnosti pravděpodobné. S plným vědomím toho, že jsme na samotném počátku jejího formování, které může být ovlivněno celou řadou endogenních i exogenních faktorů. V druhém sledu je pak současně též vhodné se pokusit vůči dosaženým závěrům formulovat realistické priority, které by Česká republika v rámci budoucí kohezní politiky měla sledovat, včetně konkretizace těchto priorit až na úroveň jednotlivých regionů.

**Jednou z největších mentálních inovací v současné době je zesílený důraz na reálné výsledky a výkonnost, které Rozpočet EU přináší; ten bude patrný i v budoucí kohezní politice a bude se vyznačovat bezprostřední snahou konfrontovat tento výsledek z pohledu jeho příspěvku nějakému všeobecně respektovanému ukazateli (HDP; HDP na obyvatele; míra nezaměstnanosti, některý z ukazatelů vnější nerovnováhy apod.).**

Proč k této změně dochází? Je to nepochybně reakce na nynější a ještě spíše budoucí potřebu a současně projev překonání stereotypní zastaralosti při nakládání se společnými finančními zdroji EU. Pouhé sledování formálních kritérií bez toho, že stejně nebudou sledovány výsledky a dopady výdajové politiky Rozpočtu EU, je zcela nedostatečné pro komplexní posouzení efektivnosti a účelnosti takto vynaložených prostředků. Nadto jsou zcela nedostatečně vyhodnocována pravidla sama, jejich správnost a oprávněnost, přestože jsou určující pro interpretaci zvolených formálních kritérií; je tedy obecně vnímáno, že tato pravidla jsou vždy správná a dokonalá, což jistě není pravda; **sledování formálních kritérií by získalo podstatně větší legitimitu v případě, že by systém prošel testem ocenění dopadu regulace, například RIA.**

Změněný přístup v naznačeném smyslu reformy financování EU je ovlivněn i tím, že dochází k vyhodnocování prvních výstupů intervencí, uskutečněných v rámci finanční perspektivy 2014 – 2020, která přinesla řadu nových prvků, zaměřených právě na posílení výsledků, dopadů a výkonnosti (tematická koncentrace, integrovaný a místně orientovaný přístup a synergie, kondicionality a výkonnostní rezerva, zjednodušení, lépe kvantifikované výsledky a finanční nástroje a jejich větší využívání v celém spektru výdajů Rozpočtu EU). Máme-li hovořit o skutečné reformě financování EU, je nezbytně nutné všechny tyto prvky naplňovat a dále prohlubovat.

Od roku 2015 je Evropskou komisí (DG BUDG) velmi intenzivně šířena kampaň ve prospěch Rozpočtu zaměřeného na výsledky (BFOR; Budget focused on results), jež je považována za počátek nového vnímání úlohy financování EU. Základem tohoto přístupu je snaha dostat z Rozpočtu EU výsledky;





klíčovým principem je zdravotnost finančních toků a skutečných programů a projektů, které tyto financují, a ocenění optimálnosti využití zdrojů EU ve všech svých aspektech. Rozpočet zaměřený na výkonnost znamená adekvátní zaměření výdajů Rozpočtu EU na skutečné priority EU v příslušném období. S ohledem na měnící se povahu programů a podpořených projektů v podobě silného důrazu na výkonnost a vyššího podílu finančních nástrojů, je zapotřebí tomuto přizpůsobit i risk management; též se otevírá potřeba nového vnímání redukce tržního selhání.

Stávající průběh diskuse činí pravděpodobným, že vedle výše řečeného, následující prvky či principy budou více či méně vtěleny do systému využívání prostředků Rozpočtu EU v příštím období:

- **EU Added Value:** přínos na úrovni členského státu by měl mít zřetelný dopad i pro EU jako celek; rozšíření a doplnění přístupu osvojeného v případě kondicionalit (pokračování úsilí zabránění financování „černých děr“ v jednotlivých členských státech; předpokládá, že společné prostředky EU jsou alokovány v systémově a institucionálně zdravém prostředí členských států a dodává, že i typologie projektů nebude spojena výlučně s domácími záležitostmi členských států, ale že projekty vykáží alespoň dílčí přeshraniční charakter a dopad; příspěvek k přístupu s cílovou vizí, kdy by všechno, co má být financováno z Rozpočtu EU, mělo primárně přispívat k výstupům s celoevropským rozměrem (toto bude nadto nový argument v rukou čistých plátců);
- **flexibilita:** její potřeba je zdůrazňována v souvislosti s tím, jak se v průběhu střednědobého finančního rámce odchylují na počátku přijaté priority od momentálních potřeb; využití rozpočtové rezervy je jednou možností, posílení příjmové složky (vlastní zdroje EU) představuje druhou možnost; úvahy jsou vedeny též na téma možnosti emise dluhopisů EU; zvláště nedávná zkušenost ukázala, že Rozpočet EU není schopen v nynější podobě adekvátně pružně reagovat na impulsy, které nebyly na začátku rozpočtového období zvažovány, resp. jejichž potřebnost se nezdála být tak intenzivní (například potřeba rychle a robustně řešit migrační problém a schopnost reagovat na zhoršující se bezpečnostní situaci ve světě); proto má být Rozpočet EU vybaven nástroji, které mu umožní posílit jeho akceschopnost. Tou první má být snazší možnost přesouvání finančních částek mezi jeho jednotlivými kapitoly; druhá je spojena s vytvořením dostatečně velké rezervy, resp. schopnosti tuto rezervu rychle mobilizovat. V souvislosti s flexibilitou se hovoří též o posílení příjmové strany Rozpočtu EU, například zavedením vlastního zdroje EU, jímž by měla být například daň, vybíraná výlučně pro potřeby Rozpočtu EU (tedy nikoliv přerozdělovaná z národních daní). Hovoří se například o dani z finančních transakcí, některém typu sektorové daně či dani související s naplňováním klimaticko-energetických standardů. Součástí této diskuse je též pasáž, hovořící o daňové neutralitě (jež je pro určitou skupinu zájmů zcela zásadní, pro jinou ale nehraje významnější roli). A konečně je též zvažována možnost, aby Rozpočet EU mohl vydávat dluhopisy EU a touto cestou posilovat svoji zdrojovou bázi. Otázky posílení flexibility jsou považovány za zcela zásadní; lze však předpokládat, že z nyní zamýšlených variant se podaří pro období po roce 2020 reálně prosadit jen malou část z nich; na straně druhé však další vývoj rozpočtové politiky EU v delším horizontu bude těmito prvky silně ovlivněn. Opatření spojená s flexibilitou mohou vést ke zvýšení podílu Rozpočtu EU na HDP EU;
- **další posílení důrazu na návratnost:** další důraz by měl být prohlouben o krok dále, než umožňují nyní uplatňované finanční nástroje; týká se v zásadě převzetí principů (či inspirace jimi) Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) na jednotlivé relevantní kapitoly Rozpočtu EU; je velmi pravděpodobné, že budoucí vývoj povede k dalšímu zesílení důrazu na využívání návratných finančních nástrojů, jejichž rozsah bude v celé šíři posílen. Nelze vyloučit,



že pro určitý typ podpory již jiné možnosti než finanční nástroje k dispozici nebudou. V současné době finanční nástroje fungují vesměs tak, že jejich základní kapitál je tvořen prostředky z Rozpočtu EU, které se v případě úspěšnosti projektu po určité době vrátí a mohou být investovány do jiných projektů. EFSI však jde v tomto ohledu dále; zdroje EU nejsou reálně vynakládány, ale slouží jen jako rezerva v případě ohrožení návratnosti, resp. jako nástroj, který umožňuje pokrýt existující riziko. Veškeré zdroje jsou tak výlučně buď soukromé anebo veřejné národní a Rozpočet EU zde sehrává významnou roli garančního zdroje a nástroje umožňujícího zmírňovat riziko;

- **přehodnocení vah jednotlivých kapitol:** souvisí s odpovědí na otázku, zda váhy jednotlivých kapitol odpovídají nynějším a budoucím potřebám EU; jsou velmi často zaměřeny též na explicitní dotaz o smyslu nynější podoby Společné zemědělské politiky; současná diskuse se týká též toho, zda váhy jednotlivých nosných kapitol Rozpočtu EU jsou adekvátně uspořádány a odpovídají budoucím potřebám EU. Soustřeďuje se zvláště na stále masivní přítomnost výdajů na Společnou zemědělskou politiku, resp. její smysl v současné době a budoucím období. I tato diskuse zřejmě přesahuje časový limit, rozhodný pro začátek příští víceleté finanční perspektivy. Ukazuje se též potřebnost výrazně navýšit prostředky na Společnou bezpečnostní politiku EU. Součástí této diskuse je též snaha o odstranění určitých duplicit, která dosud mezi jednotlivými kapitolami Rozpočtu EU existují. Jedna a ta samá potřeba může být podporována dokonce z několika „kapes“ Rozpočtu EU, s rozdílnou výší podpory a podle rozdílných pravidel. Tento stav vede přirozeně k arbitráži, jež upřednostňuje nejlépe dostupný finanční zdroj (i z tohoto důvodu je u nás zcela upřednostňována kohezní politika před ostatními formami podpory, například přímými granty Evropské komise či finančními nástroji).
- **posílení výkonnostně-motivačních nástrojů:** snaha o maximalizaci value for money; v této oblasti by se měla projevit zvýšená snaha nejen o to, aby podpořené projekty dosahovaly nějaký vyčíslitelný efekt, ale též o úspornost vynakládání prostředků, která má stále značný potenciál ke zlepšování; zajišťování value for money lze napomoci i prostřednictvím vhodné koordinace projektů a zajištěním integrovaného přístupu v rámci daného území;
- **fiskální kapacita eurozóny:** možnost (z našeho pohledu riziko) vyčlenění autonomního rozpočtu eurozóny; zvláště z pohledu nečlenské země euro-zóny představuje tato vážně míněná diskuse o vytvoření samostatného rozpočtu pouze pro země eurozóny velmi důležitý parametr. A nadto pro kohezní nečlenskou zemi eurozóny to může znamenat i obrovské riziko. Není vůbec jasné, jakým způsobem by byly financovány potřeby v kohezních zemích, které nejsou v eurozóně zastoupeny, a které jsou stále obrovské (vedle České republiky též v Polsku, Maďarsku, Chorvatsku, Rumunsku a Bulharsku). Případné vyčlenění rozpočtu eurozóny bez stanovení jasných vazeb vůči Rozpočtu EU by pro nás fakticky znamenalo okamžité ukončení kohezní politiky. Po odchodu Británie by z vyspělých zemí v tomto uskupení zůstalo již jen Švédsko a Dánsko a při početní převaze výše zmíněných zemí, které jsou méně vyspělé než Česká republika, bychom se automaticky stali čistými plátcí;
- **parametr brexit:** dopad brexitu není nutno v tomto ohledu přeceňovat, otázka přímých rozpočtových dopadů není tak zásadní (oproti přibližně 12,5 % příspěvku Británie do Rozpočtu EU stojí poměrně významná participace na výdajové straně, takže výsledný dopad na rozpočet je relativně nízký); za důležitější lze vnímat „efekt statistického zbohatnutí“ a z něho vyplývající



dopad na kategorizaci regionů (jež je v tomto období pro nás důležitá bez ohledu na brexit); řada regionů již nyní spadá do kategorie přechodových regionů (75 % - 90 % průměru EU), u některých nelze s ohledem na poměrně úzké pásmo této kategorie vyloučit ani dosažení 90 % hodnoty. I z tohoto důvodu je zásadní věnovat se tématice phasing; phasing-in pro případ regionů, jež překonaly hranici 75 %, resp. 90 %; phasing-out pro účely „umělého statistického zbohatnutí“ v důsledku brexitu; za rovněž důležitý dopad brexitu na budoucí víceletý finanční rámec spočívá v nyní vedených úvahách o časování zahájení příštího finančního rámce, kdy některé návrhy směřují k tomu, aby nový víceletý finanční rámec z praktických důvodů započal den poté, co Velká Británie z EU vystoupí.

- **pozitivní fiskální postoj:** využití EFSI jako nástroje pro podporu investic s tolerancí vůči kritériím Paktu stability a růstu; stanovení pozitivního fiskálního postoje souvisí s potřebou překonání negativní investiční mezery v EU, jež je označována za největší příčinu nynější stále slabé ekonomické výkonnosti. Souvisí též s aktivnější rolí EFSI; více než samotného Rozpočtu EU se týká rozpočtů jednotlivých členských států. Je však nedílnou součástí nynější diskuse o reformě financování EU.

Výše řečené můžeme shrnout do následujícího přehledu:

1. Každý členský stát a region v EU se bude muset připravit na podmínky a rámec daleko silnějšího dosahování výsledků, které má finanční podpora dosáhnout.
2. Projevem posíleného důrazu na výsledky a výkonnost se stane potřeba vyhodnocování správnosti a oprávněnosti regulačních pravidel, upravujících vynakládání zdrojů Rozpočtu EU (RIA).
3. S ohledem na zesílený důraz na výsledky a důsledné dodržování nových kohezních prvků pro období 2014 - 2020 se zřejmě ztíží dostupnost zdrojů; naopak pro kvalitativně dobře připravené projekty by mělo být dostatečné množství prostředků.
4. Významným krokem k dosahování odpovídajících výsledků má být silnější propojení příspěvků Rozpočtu EU s hlavní ekonomickou strategií EU (pokračovatelem nynější Strategie Evropa 2020) a procesem Evropského semestru a Specifickými doporučeními Rady.
5. Měl by být současně vytvořen tlak na zjednodušení celého procesu, který se mezitím stal mimořádně složitým a komplikovaným.
6. Snaha o podporu projektů, které vykazují přínos pro EU jako celek (EU Added Value); projev zesílené tematické koncentrace a kondicionalit; může vést k omezení či zamezení možností podporovat určité konkrétní oblasti (zvláště čistě lokálně zaměřené projekty především bohulibého charakteru).
7. Vyhodnocení zapojení zcela nových prvků, které jsou do reformy financování EU v současnosti navrhovány a uvažovány.
8. Velmi zásadní bude podoba jednotlivých kapitol budoucího rozpočtového rámce a to, zda se podaří dále redukovat výdaje na zemědělství a naopak posílit kapitolu zaměřenou na bezpečnost.
9. Zcela zásadní jsou též úvahy spojené s flexibilitou, které mohou zcela změnit celý rozpočtový proces, na kterém dosud Rozpočet EU stojí – na výdajové, ale zejména na příjmové straně.
10. Fiskální kapacita eurozóny, resp. snaha o vytvoření rozpočtu eurozóny, by bez zajištění dodatečných vazeb s Rozpočtem EU znamenala faktický konec kohezní politiky u nás.



## 5.2. Regionální dopady

Veškerá tato situace nastává za stavu, kdy v případě dálniční sítě je míra jejího pokrytí výrazně zaostávající za průměrem EU, neřku-li za zeměmi Beneluxu, představující bez výjimky v tomto ohledu naprostou evropskou špičku, a kdy současně hustota železniční sítě u nás je naopak nejhustší v EU, leč míra jejího kvalitativního zaostávání představuje silný důvod a potřebu pro její robustní rekonstrukci a vybudování železniční infrastruktury budoucnosti, zaměřené na provoz vysokorychlostních vlaků a zásadní zvýšení kvality standardní dopravní obslužnosti. Tento **stav dopravní infrastruktury u nás**, nadto se stále velmi neoptimální propojeností jednotlivých druhů dopravy přes multimodální centra a uzly (v případě dálniční sítě dokonce nepropojeností v rámci jediného módu), existuje v zemi a ekonomice mající **jeden z největších podílů zpracovatelského průmyslu na HDP. To samo o sobě generuje přirozenou poptávku po dokončení a završení výstavby této infrastruktury tak, aby tato nebyla brzdou budoucího rozvoje a konkurenceschopnosti.**

Ekonomická struktura a výkonnost zemí a regionů v EU se výrazně navzájem odlišují; tyto rozdíly zásadně determinují národní i regionální ekonomické i podnikatelské potřeby ohledně zajištění a vybavenosti dopravní infrastrukturou. Tato potřebnost je odlišná z pohledu formy i intenzity v případě zemí a regionů, jež generují 40 % či 50 % svého ekonomického výkonu ve zpracovatelském průmyslu, případně i primárním sektoru (těžebním průmyslu či zemědělství), a které vykazují potenciál udržitelného růstu například až 5 % meziročně (jak je tomu v případě některých tuzemských regionů), v porovnání s těmi, jež stavějí svoji výkonnost na službách a „intangibile“ výstupu a jejichž růstový potenciál je z různých důvodů podstatně menší.

Česká republika, patrně s výjimkou Prahy, prakticky celá patří do první z uvedených skupin, byť nadcházející období i v tomto ohledu možná přináší strukturální změnu (v podobě možného odklonu Jihomoravského, případně Středočeského kraje směrem k regionům vědomostním a inovativním, s jinou potřebou a nároky kladenými na mobilitu a dopravní obslužnost), která by měla být vzata v úvahu při koncepci velmi dlouhých výhledů sítí dopravní infrastruktury.

S výjimkou Prahy a Středočeského kraje (jejichž míra pokrytí je sice v rámci České republiky výrazně nadprůměrná, avšak s přetrvávající absencí zásadních a celostátně významných páteřních projektů typu dobudování vnějšího i vnitřního dálničního obchvatu Prahy; rychlé kolejové spojení letiště a centra Prahy, započítání výstavby vysokorychlostní železnice s epicentrem v Praze, prohloubení multimodální integrace a výstavba doprovodné infrastruktury s možností expanze v podnikatelské huby) však všechny ostatní regiony v České republice vykazují též potřebu přeshraničního a mezinárodního dopravního propojení (s vědomím, že Kraj Vysočina není bezprostředně regionem hraničním); a právě **mezinárodní dopravní interkonektivita** představuje v současnosti jeden zcela zásadní parametr evropského vnímání potřeb v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a mobility. Možnosti fondů EU vůči České republice (a ostatním zemím našeho typu) umožňují následovat již přibližně 40 let starou zkušenost budování husté a kvalitní dálniční sítě a zásadní rekonstrukce sítě železniční, učiněnou ve vyspělých západních zemích. Toto téma je přitom **zcela v souladu s potřebami České republiky, jejíž prostor pro optimalizaci její polohové renty země zůstává ohromný.**

### Kapitola 5: Shrnutí, závěry, doporučení

- Rozvoj dopravní infrastruktury má vytvořeny veškeré programové i finanční podmínky pro realizaci významných investic; řízení a implementace programů jsou však zcela nedostatečné.
- S ohledem na zvolený charakter financování, zásadně se opírající o využívání fondů EU, je žádoucí vytvoření podmínek k optimálnímu čerpání těchto zdrojů jak s ohledem na nyní probíhající, tak rovněž budoucí programovací období



- Je nezbytné přistoupit k odstranění překážek procesně-administrativního charakteru, které ukončí dosud neudržitelné využívání těchto nástrojů (jak z pohledu obrovského časového zpoždění, tak z pohledu jejich zaměření na projekty, které ne vždy jsou prioritami, ale spíše náhradními variantami).
- Vytvoření stabilního finančního zdroje a rámce, který by umožňoval pružně pokrývat výkyvy.
- Vytvoření systému, který by byl schopen doplnit veřejné zdroje o zapojení prostředků bank, finančních institucí a dalších soukromých investorů.
- Respektovat potřebu stabilního a přitom flexibilního a disponibilního finančního zdroje při řešení reformy Národní rozvojové/ investiční banky z nynější ČMZRB; zajištění koordinace mezi finančními a věcnými aspekty projektových řešení.
- Věnovat adekvátní pozornost tématu územního plánování, stavebního řízení, veřejných zakázek a plnění pravidel obecných kondicionalit (z důvodu rizika pozastavení čerpání v roce 2018); (k témuž dále v kapitole 6).

## 6. Pozemní stavebnictví: kvalitativní analýza

Vývoj pozemního stavitelství daleko více respektuje přirozený vývoj trhu po bydlení, případně obchodních a podnikatelských nemovitostech. I z toho důvodu nejsou výkyvy tohoto stavebního segmentu tak zásadní. Přesto ani podmínky rekordně nízkých úrokových sazeb nevedou k dosahování výrazně pozitivních výsledků. Ty jsou částečně dány tím, že po prvotním boomu na přelomu milénia došlo k zásadnímu uspokojení potřeb bydlení pro značnou část domácností a další potřeba růstu je nyní již zjevně limitovaná. A je to též dáno podstatně nižším tempem investic na „zelené louce“, zvláště pak do velkých průmyslových provozů, v porovnání s obdobím před 10 a více lety. Přesto však lze předpokládat, že další investiční rozmach (byť ve zřejmě změněné podobě a formě) nastane a současně při stabilnějším průběhu i nadále poroste poptávka po výstavbě i rekonstrukci rezidenčních nemovitostí. **Cestou k nápravě může být zjednodušení a omezení překážek v oblasti územního plánování, územního a stavebního řízení, které mohou rozšířit tržní potenciál v oblasti pozemního stavitelství.** Doporučit je možné též cílenou podporu (včetně poptávkového stimulu) rozvoje **sociálního bydlení a rekonstrukce obydlí splňující energeticko-ekologické standardy nadcházejících dekád**, s využitím zdrojů bank, stavebních spořitel a dalších finančních institucí v kombinaci se zdroji veřejné podpory.

V textu několikrát konstatujeme a v následující kapitole číselně dokládáme, že výkon a vývoj pozemního stavitelství je na rozdíl od stavitelství inženýrského stále zásadně determinován přirozenými tržními podmínkami a faktory. Přesto je třeba významně dodat, že intenzita netržních impulsů, které na pozemní stavitelství v posledním období dopadají a zásadně ovlivňují jak jeho nabídkovou, tak poptávkovou stranu s fatálním dopadem na cenovou úroveň a tím i dostupnost především nového bydlení, povážlivě narůstá.

Kdyby tržní síly fungovaly přirozeně a nebyly tlumeny dalšími vlivy, v podmínkách velmi slušného hospodářského růstu, při přibližně 4% nárůstu reálné mzdy, rekordně nízké míře nezaměstnanosti a mimořádně nízkých úrokových sazbách, to vše za podmínek očividného zájmu o pořízení nových či rekonstruovaných rezidenčních nemovitostí, vyhlížel by výsledek pozemního stavitelství v uplynulých dvou letech zcela jinak (i při respektování zpoždění v tomto segmentu v trvání jednoho až dvou čtvrtletí za vývojem HDP, jak poukazujeme a dokládáme v následující kapitole).

Pozornost při identifikaci příčin jeho záporného růstu v roce 2016 a jen skromně kladného o rok dříve tak musíme upřít především do oblasti procesně-administrativní, jež částečně sdílí společný jmenovatel i s příčinami raketového poklesu stavitelství inženýrského v roce 2016. Za zásadní považujeme především:

- **Paralýzu procesu územního plánování;** tento faktor může zásadním způsobem podvázat výkonnost pozemního (ale též inženýrského) stavitelství na velmi dlouhou dobu; v řadě významných měst, regionů a teritorií vyprší platnost nyní platných územních plánů v nejbližším období a mnohá ze sídel mají závažný problém zpracovat a schválit nové. Tento stav může vyvolat riziko zastavení veškeré významné stavební aktivity a tím i úplné podvázání regionálního rozvoje; zásadní je přijetí územních plánů ve velkých městských aglomeracích, především v hlavním městě Praze, jež udávají neformální linii pro podobu územních plánů i v menších sídlech. Smyslem je identifikace území pro příští dlouhé období, včetně brownfields, proluk, zanedbaných ploch a stanovení charakteru staveb na nich pořizovaných; klíčový je systém a vzájemná propojenost. Po schválení územních plánů nastává neméně důležitá fáze schopnosti objektivně identifikovat rozvojové možnosti území a přijatý plán dodržovat, resp. citlivě přizpůsobovat probíhajícímu vývoji;
- **Stavební zákon;** z procesu stavebního povolení je žádoucí učinit proceduru, jež má po splnění všech náležitostí jasný konec, který neumožňuje účastníkům po splnění všech předchozích



podmínek se neustále vracet do procesu a nekonečně se odvolávat; je nutné stanovit nepřekročitelnou konečnou čáru a do procesu též implementovat elektronické postupy. Proces stavebního povolení v České republice vykazuje jednu z nejhorších časových lhůt v celosvětovém porovnání, řadí nás hluboko pod úroveň zemí, které jsou řádově méně vyspělé než Česká republika. Délka stavebního řízení představuje jeden z nejpodstatnějších faktorů brzdících u nás rozvojové projekty a v důsledku hospodářský růst;

- **Ostatní faktory doing business;** institucionální kvalita podnikatelského prostředí (délka registrace pro podnikání, doba strávená pro zpracování daňových procedur, archaické metody výkonu státní správy, téměř nulová elektronizace agend z pohledu povinností občana/podnikatele vůči státu) se nepřímo promítá do limitovanějšího tempa pořizování nových investic ze strany tuzemských i zahraničních investorů, což podryvá potenciál v oblasti pozemního stavitelství, zvláště pak podnikatelských nemovitostí;
- **Podoba veřejných zakázek (a zadávacích podmínek);** téma společné s inženýrským stavitelstvím, spojené především s potřebou překonání nesmyslného kritéria nejnižší ceny jako jediného faktoru rozhodného pro udělení zakázky.

Výčet těchto opatření v souhrnu se zásadním způsobem podepsal pod zcela nedostatečný vývoj nabídky nemovitostí.

Vedle těchto dlouhodobých slabých stránek institucionálního prostředí je možné identifikovat souběh dalších opatření, dokladujících nekoordinovanost postupů při jejich uplatňování. Ty se promítají naopak na poptávkovou stranu a přirozené a příznivé podmínky v sektoru domácností tak zbytečně zhoršují. Týká se nového zákona o spotřebitelském úvěru, přijetí legislativní úpravy, kdy daň z nabytí nemovitosti platí kupující. Poptávková strana je lokálně na druhé straně posilována probíhající mobilitou, mající obvykle směr z malých sídel do měst. Trh není schopen pružně reagovat ani na demografický vývoj a potřebu změnit charakter bydlení v období stáří.

V oblasti rezidenčních nemovitostí taktéž není vyvážená struktura bydlení z pohledu vlastnictví; zcela dominantní vlastnické bydlení není adekvátně vyváжено možnostmi municipálního nájemního bydlení, přičemž souběžně dochází ke zcela neefektivnímu způsobu podpory sociálního bydlení. Tento pohled bude dále akcentovat úměrně neřešení problému na nabídkové straně, kdy převis poptávky tlačí ceny nemovitostí prudce vzhůru a ty se stávají pro určité společenské vrstvy nedostupné, přičemž jim není nabídnuta přijatelná nájemní varianta.

Jestliže v případě inženýrského stavitelství byl výpadek zdrojů z fondů EU zcela zásadní, v případě pozemního stavitelství je tento prvek spíše marginální, nicméně existující. Týká se zejména projektů spojených se zajišťováním klimaticko-energetických standardů a zdrojové efektivity a prostřednictvím OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, OP Životní prostředí a již v předchozí kapitole zmíněného IROP se týkají všech oblastí pozemního stavitelství, tedy podnikatelských nemovitostí, veřejných budov i rezidenčních nemovitostí.

#### **Kapitola 6: Shrnutí, závěry, doporučení**

- Přestože je pozemní stavitelství daleko úžeji spjato s trhem, tržní prostředí v něm začíná být též velmi silně narušováno, což velmi přispívá nedostatečné nabídce, jež není schopna zajistit zvyšující se poptávku.
- Zásadní překážky na nabídkové straně souvisejí s procesem nefunkčního územního plánování, velmi komplikovaného stavebního řízení a rovněž s podobou pravidel upravujících veřejné zakázky.



- Současně dochází k přijetí nekoordinovaných rozhodnutí, jež tlumí poptávku.
- V dané situaci není schopna nabídková strana adekvátně reagovat na rostoucí poptávku, vyplývající nejen ze zlepšující se ekonomické a finanční situace, ale v některých regionech též z posilující mobility či měnících se požadavků v závislosti na životním cyklu.



## 7. Strategická analýza dopadů

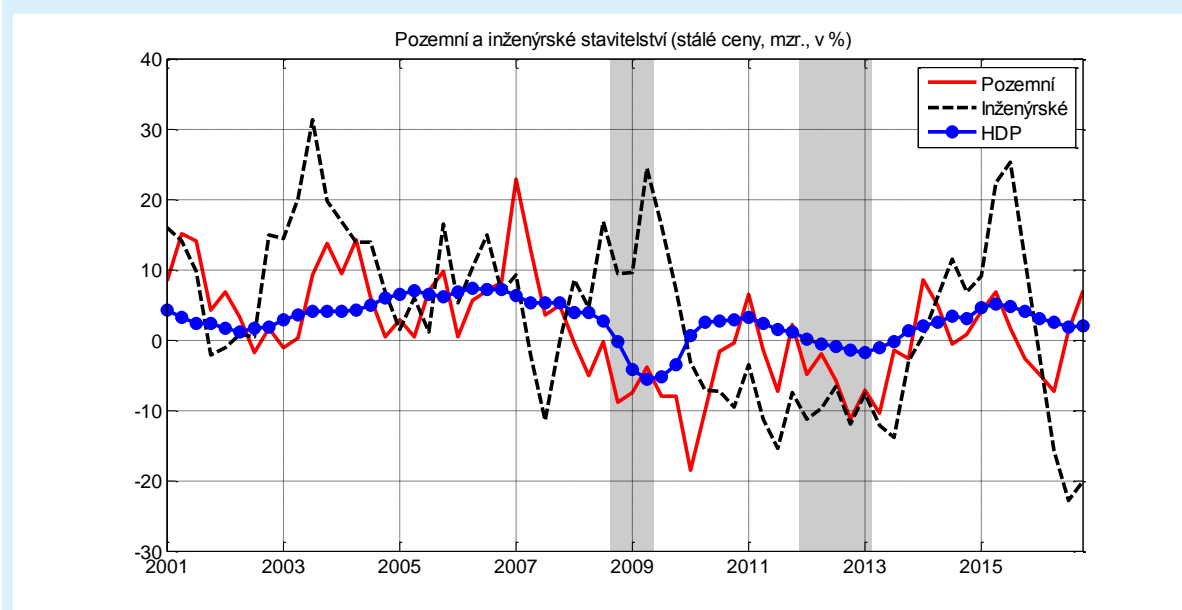
**Strategická analýza nabízí variantní propočty formálního kolapsu podmínek pro vývoj stavební výroby v několika scénářích s ohledem na dopad na HDP, ekonomickou strukturu, zaměstnanost a fiskální systém, včetně výnosů daní z příjmů, DPH a příspěvků na zdravotní a sociální zabezpečení. Vedle identifikace základních vazeb na klíčové makroekonomické ukazatele bude předmětem i sekundární dopadová analýza na ostatní doprovodné ekonomické aktivity, dokládající multiplikační efekt, který sektor stavebnictví vykazuje.**

### 7.1. Vývoj hlavních složek stavební produkce během cyklu

Vývoj pozemního a inženýrského stavitelství je během ekonomických cyklů zcela odlišný. Zatímco pozemní stavitelství má silnou vazbu na ekonomický cyklus, a tím je v českých podmínkách jeho vývoj významně závislý na situaci v eurozóně, u inženýrského stavitelství tato vazba platí jen částečně.



**Graf 12: Vývoj obou hlavních složek stavební produkce a HDP (meziroční růst, v %)**



Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

#### 7.1.1. Pozemní stavitelství

Pozemní stavitelství výrazně odráží ekonomický vývoj a to nejen u nás, ale i v zahraničí. To je dáno silnou vazbou české ekonomiky směrem k eurozóně (především k Německu), kdy oživení v zemích EMU se pak následně projeví v růstu českého vývozu, který se přenese se zpožděním na český trh práce, následně se přenese do sentimentu domácností a firem, včetně jejich ekonomických očekávání, a tím následně ovlivní velikost domácí poptávky včetně poptávky po výstavbě budov. Podobně je tomu i u firem, které výrazněji zvyšují své investice až v okamžiku pevnějšího růstu HDP v eurozóně, který jim zajistí poptávku po jejich vývozech.

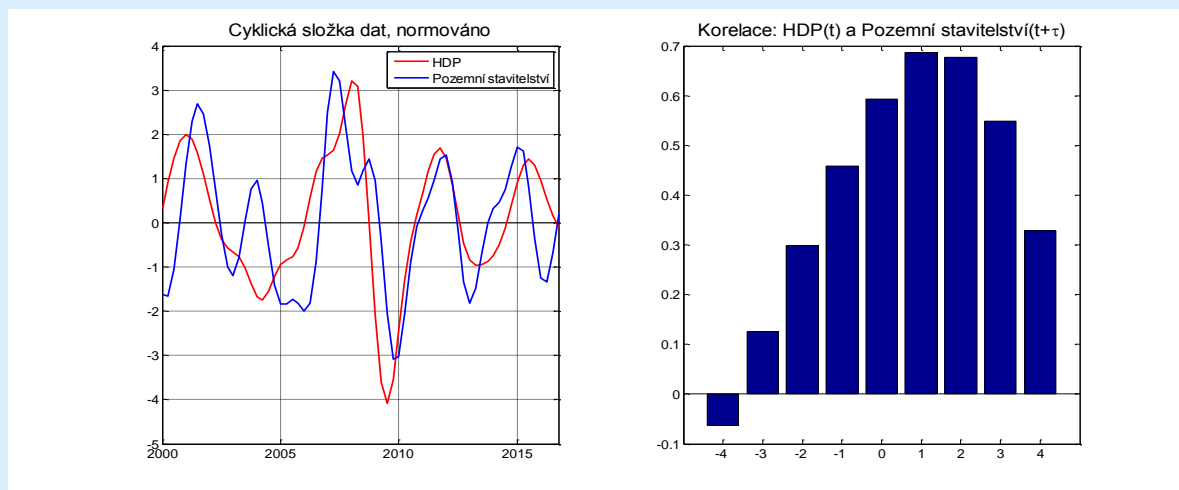
Vztah pozemního stavitelství a HDP je vidět na následujícím obrázku, který zachycuje výsledky korelační analýzy.<sup>16</sup> Jednou z vlastností ekonomických dat je jejich výrazná rozkolísanost, která se týká především mezičtvrtletního vývoje, který se k výpočtu koeficientu korelace používá. Z tohoto důvodu jsme k výpočtu korelačního koeficientu očistili data tak, aby tato analýza byla provedena pouze na cyklické části dat.<sup>17</sup>

Na levém panelu následujícího grafu je porovnání vývoje cyklických částí obou veličin.<sup>18</sup> Z obrázku je patrné, že vývoj cyklické složky pozemního stavitelství je velmi podobný vývoji HDP. Na jednu stranu tato sladěnost sama o sobě neříká nic o směru kauzality (zdali HDP ovlivňuje stavitelství či naopak). Na druhou stranu je ale české HDP silně ovlivněno vývojem v eurozóně. Což pak následně implikuje podobný obrázek mezi vývojem německého HDP a českého pozemního stavitelství. Zde je již kauzalita jasnější, protože se nedá předpokládat, že by vývoj pozemního stavitelství v ČR ovlivnil německé HDP.

Na pravém panelu grafu jsou korelace mezi oběma ekonomickými veličinami. Z něj jsou vidět dvě důležité skutečnosti. Zaprvé je to relativně silný vztah, kdy nejvyšší hodnota koeficientu korelace se blíží hodnotě 0,7. To znamená, že pozemní stavitelství je výrazně procyklickou veličinou a jeho vývoj v rámci ekonomických cyklů bude podobný (během oživení bude růst a během recesí klesat). Z hlediska zpoždění je nejvyšší hodnota koeficientu korelace v čase +1 až +2. To znamená, že růst produkce v pozemním stavitelství se za HDP mírně zpožďuje a to o jedno až dvě čtvrtletí. To je zcela intuitivní, když ekonomičtí aktéři nepoptávají budovy hned s prvním náznakem oživení, ale až poté, kdy uvěří, že oživení je pevnějšího rázu.



**Graf 13: Vztah českého HDP a pozemního stavitelství**

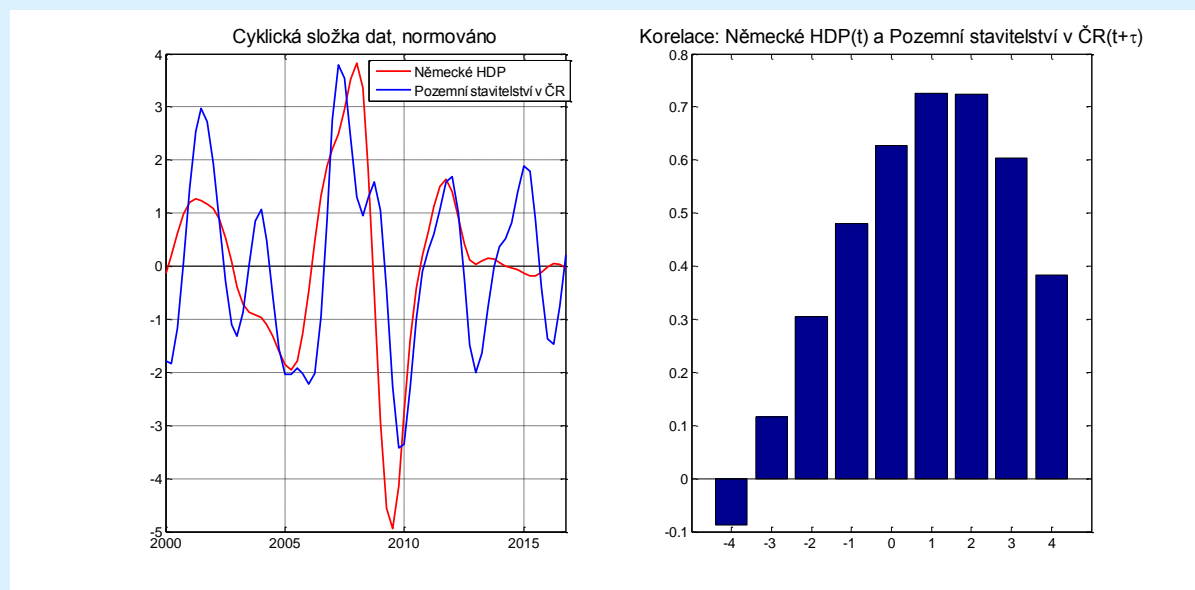


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

<sup>16</sup> Koeficient korelace je jedním z vhodných ukazatelů sladěnosti vývoje ekonomických veličin. Může nabývat hodnot od -1 do 1. Vyšší kladné hodnoty v našem případě by značily silný kladný vztah (například během ekonomických oživení je příznivý vývoj jak HDP, tak i stavebnictví). Naopak záporné hodnoty koeficientu korelace by značily silný opačný vliv (například během ekonomického oživení, kdy roste HDP, by stavební produkce naopak klesala). Hodnoty blízké nule naznačují, že mezi veličinami nemusí být pevný vztah.

<sup>17</sup> V této souvislosti se ekonomická data dají rozložit na trend, cyklickou složku, nepravidelnou složku (šum) a sezónnost. K extrakci cyklické složky jsme použili tzv. Band-pass filtr (Christiano-Fitzgerald, 2003).

<sup>18</sup> Data pozemního stavitelství oproti HDP dosahují často vyšších (ať kladných či záporných) temp růstu v porovnání s HDP. Proto jsme je pro lepší grafické vyjádření v levém panelu normovali tak, aby dosahovali stejné volatility (stejně vysoké z hlediska osy y). Konkrétně jsme data vynásobili podílem jejich směrodatných odchylek.

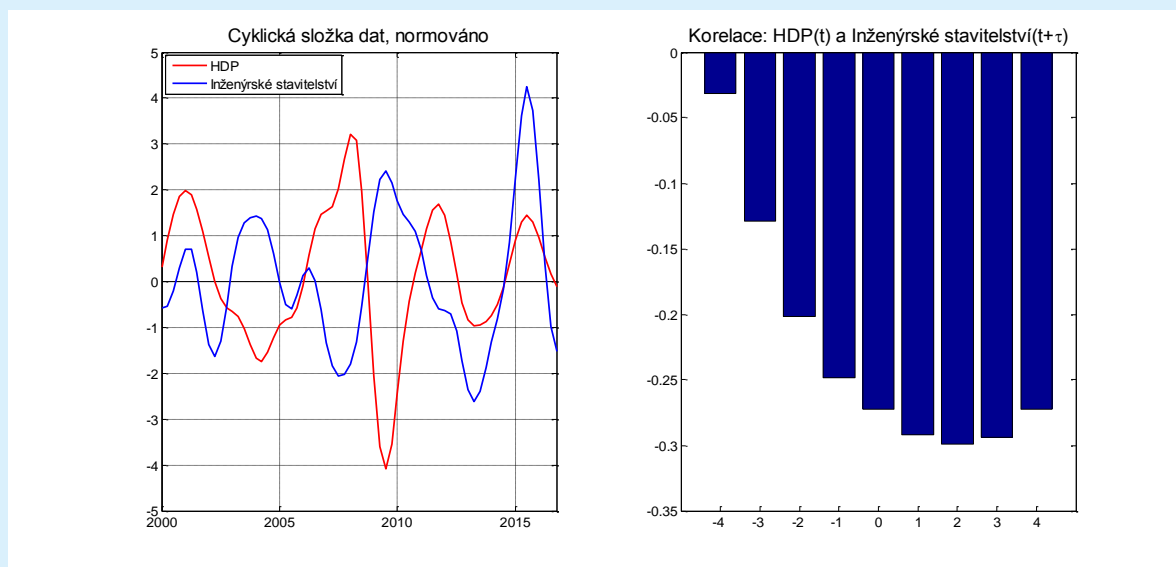

**Graf 14: Vztah německého HDP a pozemního stavitelství**


Zdroj: Eurostat, Český statistický úřad, Česká spořitelna

### 7.1.2. Inženýrské stavitelství

Naopak inženýrské stavitelství je v porovnání s pozemním stavitelstvím daleko více nezávislé z hlediska hospodářských cyklů. Neplatí to zcela, protože kladný cyklický vývoj české ekonomiky znamená vyšší příjmy do státního rozpočtu a tím větší možnost investovat do stavebních projektů. Na druhou stranu ale může vláda využít projekty inženýrského stavitelství v rámci veřejných investic jako jednu z možností, jakým způsobem stabilizovat (zmírnit) negativní vliv cyklů.

Na následujícím grafu je zachycen vztah mezi HDP a produkcí inženýrského stavitelství. V případě inženýrského stavitelství není vazba na HDP či obecněji ekonomický cyklus tak jednoznačná. Koeficient korelace vychází zhruba -0,3, což značí mírně negativní vztah. Zjednodušeně řečeno když roste HDP, tak produkce inženýrského stavitelství klesá (respektive jejich cyklický vývoj). Tento vliv může být určen dvěma faktory. Zaprvé to může být stabilizační role inženýrského stavitelství, když v negativních fázích cyklu se produkce inženýrských staveb zvyšuje. K tomuto vývoji došlo během recese v roce 2009 (viz levý panel grafu). Zde je nicméně otázkou, zdali šlo opravdu o stabilizační roli veřejných investic, či jen pokračovala práce na projektech, které byly začaty před rokem 2008 (v období silného ekonomického růstu). Druhým vysvětlením negativního vztahu mezi růstem HDP a inženýrským stavitelstvím je jeho pokles po roce 2009, který pokračoval i během ekonomického oživení 2010-2011; příčinou tohoto poklesu jsou pak spíše procesně-administrativní důvody, související s připraveností realizovat projekty inženýrského stavitelství.


**Graf 14: Vztah českého HDP a inženýrského stavitelství**


Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Jednou z implikací vývoje pozemního stavitelství v rámci cyklů je to, že během negativního ekonomického vývoje bude produkce v pozemním stavitelství klesat, protože domácnosti i firmy si raději počkají na ekonomické oživení, než se pustí do stavebních projektů. Proto právě během negativních fází cyklů je důležitá role inženýrského stavitelství, jehož potenciální růst může negativní ekonomický vývoj brzdit. Cenou je samozřejmě vyšší zadlužení země, které je ale během recesí relativně přirozené či dokonce žádoucí v tom smyslu, že pomocí něj může vláda zmírnit dopady recese na ekonomiku i sociální postavení občanů země. Předpokládá se však, že případná vyšší angažovanost veřejných zdrojů ve prospěch inženýrského stavitelství v období recese bude vyvážena jak následným pozitivním dopadem těchto investic na budoucí ekonomický výkon, tak současně vědomím dlouhodobé fiskální udržitelnosti, jež se projeví jistou zdrženlivostí v období konjunktury. V tomto ohledu je ale klíčové být na možný negativní vývoj ekonomiky připraven s ohledem na projekty, výkup pozemků apod. a v případě pádu ekonomiky do recese začít zvyšovat stavební produkci.

## 7.2. Propojenost stavebnictví na další odvětví

Jednou z výrazných výhod investic do stavebnictví jsou jejich **silné multiplikační efekty** směrem k dalším odvětvím. Investice do stavebnictví mají totiž za následek poptávku po vstupech od dalších odvětví v rámci ekonomiky (mezispotřebě), což pak následně ovlivňuje produkci v těchto sektorech. Významnou výhodou v tomto ohledu je velmi nízká dovozní náročnost investic do stavebnictví, což znamená, že jen relativně malá část investic (v porovnání s ostatními investicemi) odeče do zahraničí ve formě dovozu.

### 7.2.1. Dovozní náročnost české ekonomiky

Česká ekonomika je velmi silně otevřená směrem k EU, když z ekonomického úhlu pohledu hraje klíčovou roli Německo. To se projevuje nejen například v silném podílu vývozu do EU na celkových

vývozech, podobném vývoji hospodářských cyklů (ať již jde o reálnou ekonomickou aktivitu či cenový vývoj), ale také o relativně **silnou dovozní náročnost české ekonomiky**.<sup>19</sup>

Dovozní náročnost ukazuje, jaký je v jednotlivých složkách HDP (spotřeba, investice a vývozy) podíl dovozů. Dovozní náročnost se dělí na přímou a nepřímou. V případě přímé dovozní náročnosti jde o tu část dovozů, která je spotřebiteli či investory nakoupena v zahraničí již jako hotový výrobek. Například když si spotřebitel koupí mobilní telefon, který byl zcela vyroben v zahraničí a do České republiky byl dovezen již jako finální výrobek. V případě nepřímé dovozní náročnosti jde o výrobky, které jsou sice vyrobeny v České republice, ale část součástí či komponentů pro výrobu byla předtím dovezena. Nepřímá dovozní náročnost je vzhledem k propojenosti jednotlivých zemí v rámci volného trhu EU zcela přirozená.

Dovozní náročnost jednotlivých výdajových složek HDP je zachycena v následující tabulce.<sup>20</sup> Údaje jsou v procentech. Z tabulky je vidět, že v případě spotřeby domácností je celková dovozní náročnost v české ekonomice zhruba 40 %, když polovinu tvoří přímé dovozy a polovinu nepřímé dovozy (dovozy, které vstupují jako mezipotřeba do výroby spotřebního zboží). U fixních investic a vývozů je dovozní náročnost téměř 50 %. Jinými slovy například z hodnoty vývozů 100 Kč je předtím ve formě mezipotřeby (součástí či různých komponent pro produkci) dovezeno zboží v hodnotě 50 Kč. To svědčí o velmi vysoké dovozní náročnosti v české ekonomice.



**Tabulka 21: Dovozní náročnost české ekonomiky**

	1990			1995			2000			2005			2010			2013		
	celk.	př.	nepř.	celk.	př.	nepř.	celk.	př.	nepř.	celk.	př.	nepř.	celk.	př.	nepř.	celk.	př.	nepř.
Spotřeba dom.	30.4%	15.5%	14.9%	33.4%	15.5%	17.9%	33.1%	14.2%	18.9%	33.6%	15.4%	18.2%	35.8%	16.6%	19.2%	39.8%	19.7%	20.1%
Spotřeba vlády	15.4%	2.2%	13.2%	14.9%	2.1%	12.8%	15.1%	2.9%	12.2%	15.2%	4.1%	11.1%	15.8%	3.3%	12.5%	17.0%	3.4%	13.6%
Fixní investice	40.2%	21.6%	18.6%	41.9%	22.1%	19.8%	48.4%	29.4%	19.0%	45.2%	26.9%	18.3%	42.9%	23.4%	19.5%	47.0%	27.3%	19.7%
Vývoz	25.9%	25.9%	-	29.4%	29.4%	-	35.4%	35.4%	-	43.5%	43.5%	-	46.1%	46.1%	-	47.5%	47.5%	-

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Vysoká dovozní náročnost v české ekonomice pak ale znamená, že jak v případě domácí poptávky (spotřeba a investice), tak i zahraniční poptávky po českých exportech není vliv na českou ekonomiku tak výrazný, protože část jak finálních výrobků, tak i mezipotřeby je dovezena. V následující části ukážeme, že podobná čísla neplatí pro sektor stavebnictví, který má dovozní náročnost v porovnání s celkovými investicemi výrazně nižší.

Z předchozí tabulky také plyne, že nízkou dovozní náročnost má také spotřeba vlády. Zde je ale nutné rozlišit současnou a budoucí spotřebu. V případě veřejných investic do stavebnictví se totiž zlepšuje nabídková strana ekonomiky (viz výše především Kapitola 4), čímž se zvyšuje potenciální produkce dané ekonomiky a tím budoucí spotřeba. Podobné dopady má také podpora vědy a výzkumu a školství.

### 7.2.2. Dovozní náročnost stavebnictví

Jak už bylo zmíněno výše, **v případě stavebnictví je dovozní náročnost nižší**. Ačkoliv je celková dovozní náročnost v případě fixních investic zhruba 50 %, u fixních investic do inženýrských staveb jde o zhruba 30 %. V případě investic do budov či specializovaných stavebních prací je dovozní náročnost

<sup>19</sup> K výpočtu dovozní náročnosti jsme použili metodu publikovanou v práci Hummels et al. (2001).

<sup>20</sup> Dovozní náročnost je vypočítána z tzv. input-output tabulek, které zhruba v pětiletém rozmezí zveřejňuje ČSÚ. V tabulce jsou zveřejněny výsledky z tabulek „produkt vs. produkt“. Alternativně lze k výpočtu použít tabulky „odvětví vs. odvětví“. Výsledky jsou téměř shodné.

ještě menší, když dosahuje zhruba 25 %. Navíc přímá dovozní náročnost v případě stavebních investic je velmi blízká nule. To znamená, že dovozy pro investiční účely se týkají dovozu mezispotřeby, kdy jednotlivá subdodavatelská odvětví používají pro produkci mezispotřeby část komponent z dovozu.


**Tabulka 21: Dovozní náročnost investic v jednotlivých sektorech stavebnictví**

	1990		1995		2000		2005		2010		2013	
	celk.	př.	celk.	př.	celk.	př.	celk.	př.	celk.	př.	celk.	př.
Budovy	26.8%	0.0%	26.0%	0.0%	27.1%	0.0%	23.9%	0.0%	21.2%	0.0%	25.7%	0.0%
Inžen. stavby	14.3%	0.0%	25.5%	0.0%	27.8%	0.0%	25.6%	0.0%	26.6%	0.0%	32.8%	0.0%
Spec. stav. práce	16.3%	0.0%	22.8%	0.0%	28.0%	0.0%	24.4%	0.0%	24.6%	0.0%	25.8%	0.0%

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

**Výhodou oproti jiným odvětvím je tak to, že veřejné finance směřují daleko více do české ekonomiky a jen relativně malá část „končí“ v dovozech.** To se pak kladně odráží jak na vývoji reálné ekonomické aktivity a na trhu práce, tak i na příjmech státního rozpočtu. Následující tabulka porovnává dovozní náročnost fixních investic z hlediska jednotlivých sektorů. Data jsou za rok 2013. Z tabulky je patrný výrazný rozdíl mezi jednotlivými sektory v české ekonomice, kdy v případě stavebnictví a investic do výzkumu a vývoje jde značná část do domácí ekonomiky a jen relativně malý podíl je použit na dovozy.


**Tabulka 21: Dovozní náročnost investic ve vybraných sektorech<sup>21</sup>**

	2013		
	celk.	př.	nepř.
Budovy	25.7%	0.0%	25.7%
Inžen. stavby	32.8%	0.0%	32.8%
Spec. stav. práce	25.8%	0.0%	25.8%
Kovodělné výrobky	57.8%	26.7%	31.1%
Počítače, elektron. a optic. přístroje	94.9%	84.0%	10.9%
Elektrická zařízení	87.2%	72.4%	14.8%
Stroje	85.0%	73.9%	11.1%
Motorová vozidla	91.4%	79.0%	12.4%
Výzkum a vývoj	10.6%	5.8%	4.8%

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Jednou z výhod investic do stavebnictví je relativně nízká dovozní náročnost, když značná část dodavatelů pochází také z České republiky. To je jeden z důležitých faktorů pro multiplikační efekty. Markantně je to vidět v porovnání například se soukromými investicemi či exporty. Dovozní náročnost exportů v České republice je zhruba 50 %. Jinými slovy to znamená, že pro výrobu vývozu v hodnotě 100 euro se předtím ve formě mezispotřeby (různých součástí či komponent pro výrobu) zvýší dovoz v hodnotě 50 euro. A tím je vliv na HDP relativně malý. Dovozní náročnost soukromých investic je zhruba také 50 %.

<sup>21</sup> Čísla v tabulce se u jednotlivých sektorů týkají fixních investic a nejsou tak shodné s ostatními výdajovými složkami HDP. Například v případě výroby počítačů je u spotřeby domácností přímá dovozní náročnost téměř 87 %.

U českého stavebnictví je primární podíl domácí mezispotřeby zhruba 82 %, 4 % pochází z Německa, necelá 2 % ze Slovenska apod. Z výše uvedených 82 % je ale nutné ještě odečíst další dovozy, protože i v rámci ostatních (dodavatelských) sektorů je část produkce dovezená (stavební firma si koupí v České republice výrobek nutný k naplnění zakázky, ale subdodavatelská firma pro výrobu tohoto výrobku koupí část komponentů či strojů v zahraničí). Kvalifikovaný odhad celkového domácího podílu tak činí přibližně 65-75 %.

U veřejných investic do stavebnictví, kde mezispotřeba se nakupuje především v České republice, tak „zůstává“ vládní investice z velké části v České republice a jen relativně menší část jde na dovoz. Navíc v případě různých strategických staveb a páteřních investic do infrastruktury se zlepšuje nabídková strana ekonomiky (potenciální produkt), zvyšuje se zajímavost pro různé investory a tím se kladně ovlivňuje budoucí růst HDP.

### 7.2.3. Multiplikační vliv na další sektory

V předchozí části jsme se zabývali podílem dovozů v rámci fixních investic do stavebnictví. Nyní tuto analýzu rozšíříme o vliv na jednotlivá odvětví české ekonomiky z hlediska dodavatelských vazeb. K tomu může sloužit analýza tzv. zpětných vazeb, která zachycuje, jakým způsobem a jak silně se vyšší poptávka po produkci určitého odvětví promítne do vyšší produkce v dalších sektorech ekonomiky.

Tyto poptávkové vazby jsou zachyceny v tabulce 19 pomocí tzv. komplexních koeficientů. Ty v sobě zachycují multiplikační efekt na ostatní sektory. Z dat za rok 2013 (novější data nebyla v době vydání této analýzy k dispozici) je patrné, že **stavebnictví má jeden z nejvýraznějších dopadů v rámci jednotlivých sektorů v české ekonomice**. V případě budov i inženýrských staveb jde o hodnotu 2,32, což znamená, že **vyšší poptávka po produkci stavby budov či inženýrských staveb v hodnotě 1 mld. Kč má za následek zvýšení produkce v české ekonomice o 2,32 mld. Kč.**<sup>22</sup>

Ze všech odvětví, která jsou zachycena v input-output tabulkách (je jich 82) je hodnota 2,32 druhá nejvyšší. Větší hodnotu mají reklamní služby (2,43), kde ale je objem produkce výrazně nižší a navíc v případě služeb jde spíše o spotřebu, která zvyšuje současné HDP, než o investici, která zlepšuje nabídkovou stranu ekonomiky a tím výrazně přispívá (pokud je investice alokována správně) k vyššímu růstu budoucí spotřeby. V případě vývoje a výzkumu je multiplikační efekt relativně nízký, což plyne z povahy tohoto odvětví.



Tabulka 22: Multiplikační vliv některých sektorů

	mult. efekt
Budovy	2.32
Inžen. stavby	2.32
Spec. stav. práce	1.76
Kovodělné výrobky	1.63
Počítače, elektron. a optic. přístroje	1.38
Elektrická zařízení	1.46
Stroje	1.68
Motorová vozidla	1.67
Výzkum a vývoj	1.16

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

<sup>22</sup> Růst tuzemské produkce v sobě zahrnuje růst přidané hodnoty (či HDP) v daném sektoru a zvýšení produkce mezispotřeby v dalších sektorech. K podobnému výsledku došli Vavřila a Rojíček (2005), kterým vyšla tato zpětná vazba pro celkové stavebnictví 2,54.

Další výhodou stavebnictví je také to, že vyšší poptávka po stavební produkci se pak následně promítá do celé škály dalších sektorů napříč ekonomikou. Jinými slovy se subdodavatelské vztahy netýkají jen jednoho či dvou hlavních odvětví, ale namísto toho zvyšují poptávku po produkci celé řady sektorů v rámci celé ekonomiky. To má pak příznivý vliv na zaměstnanost a to i včetně regionální. Navíc, jak bylo napsáno výše, stavební produkce se týká především tuzemské ekonomiky (a to i včetně subdodavatelů), a proto jen menší část jde na dovoz.

Vliv na produkci ve vybraných sektorech je zachycen v následující tabulce, kde opět předpokládáme zvýšení poptávky po stavební produkci o 1 mld. Kč. První sloupec ukazuje investice do budov a druhý sloupec investice do inženýrského stavitelství. Data jsou pro vyšší přehlednost v miliónech Kč.


**Tabulka 22: Vliv vyšší poptávky po stavebnictví na další odvětví (mil. Kč)**

	budovy	inžen. stavby
Budovy	1146	24
Inženýrské stavby	108	1362
Spec. stavební práce	228	162
Ostatní těžba	12	21
Koks a rafin. ropné produkty	14	22
Ostatní nekov. minerální výrobky	69	63
Kovodělné výrobky	17	24
Elektrická zařízení	9	14
Motorová vozidla	7	10
Elektřina, plyn, pára	39	30
Velkoobchod a maloobchod (bez aut)	57	72
Pozemní doprava	25	28
Finanční služby	32	26
Služby v oblasti nemovitostí	61	36
Arch. a inženýrské služby	250	184

Zdroj: Český statistický úřad, Česká spořitelna

Růst poptávky po stavební produkci o 1 mld. se dle očekávání nejvíce projeví právě ve stavebnictví. V případě vyšší poptávky po produkci inženýrského stavitelství o 1 mld. se celková produkce v tomto odvětví zvýší o 1,36 mld. a k tomu se o 24 mil. zvýší produkce budov a o 162 mil. také produkce, která se týká specializovaných stavebních prací. **Celkově tak dodatečná poptávka ve výši 1 mld se odrazí ve vyšší stavební produkci o 1,55 mld.** Zbytek jde do dalších sektorů napříč českou ekonomikou. Z tabulky je vidět, že vyšší produkce je mezi další vybrané sektory rozložena relativně rovnoměrně, což se dá brát jako jedna z dalších výhod v případě inženýrských staveb. **V případě negativního vývoje české ekonomiky (negativní fáze ekonomického cyklu) tak dojde k tomu, že veřejné investice podpoří vývoj z hlediska produktu i zaměstnanosti i v dalších odvětvích a mohou tak relativně významně přispět ke ztlumení negativních dopadů cyklů.**

#### 7.2.4. Propad roku 2016

**Pokud by byly v loňském roce vyšší veřejné investice o 10 mld Kč, došlo by ke zvýšení růstu HDP o 0,2 - 0,3 procentního bodu.** Jednak přímo přes vyšší investice, jednak nepřímo přes multiplikační efekty (vliv na trh práce a tím na spotřebu domácností či dodatečné investice



subdodavatelů, pokud by tito dodavatelé očekávali investice také v dalších letech apod). Tyto vlivy by navíc nepůsobily jen v loňském roce, ale přenesly by se také do letošního roku.

- V případě míry nezaměstnanosti by již k velké změně směrem dolů nedošlo. To ale vyplývá ze specifčnosti současného cyklu, kdy míra nezaměstnanosti už nemá příliš kam klesat. Proto by jí případné zvýšení veřejných investic v loňském roce snížilo zhruba o 0,1pb. Nicméně v případě, že by míra nezaměstnanosti byla vyšší, měly by veřejné investice daleko výraznější dopad.
- Ke zlepšení na trhu práce by došlo především přes mzdový růst, který by se dle našich propočtů mohl zvýšit o 0,3pb (v případě, že by firmy nenabraly cizince). Vyšší poptávka po zaměstnancích ve stavebnictví by totiž ovlivnila i další sektory, v nichž by také musely firmy začít více zvyšovat mzdy.
- Zlepšení na trhu práce by pak následně ovlivnilo spotřebu domácností, jejíž růst by se zvýšil 0,3-0,4pb. Zde je jen nutné si uvědomit, že dovozní náročnost spotřeby domácností (podíl dovezené spotřeby na celkové spotřebě) je zhruba 40 %, a proto skutečný dopad na růst HDP by byl nižší. I tak jde ale o nezanedbatelnou část. Navíc spotřeba domácností je v čase perzistentní (podobně jako růst mezd). Jinými slovy domácnosti nerady mění skokově svou spotřebu, kterou raději vyhlazují, a proto růst spotřeby v loňském roce by kladně ovlivnil i letošní a příští rok.
- To by mělo samozřejmě vliv na daňové příjmy státu (jak přes vyšší mzdy, tak i přes DPH apod.).

### 7.3. Fiskální dopady

Veřejné finance v České republice se i nadále potýkají s celou řadou problémů, které jsou většinou strukturální povahy. Ty se týkají jak příjmové, tak i výdajové strany. Velmi dobře to ilustruje i současný vývoj, kdy ani výrazně příznivý růst ekonomiky a rekordně nízká míra nezaměstnanosti nezajišťují dostatečné příjmy, které by bezpečně zaručily (zhruba) vyrovnaný státní rozpočet. Toho sice bylo v loňském roce dosaženo, ale za cenu nižších kapitálových výdajů, a navíc k přebytku veřejných financí výraznou měrou přispěly finance z EU, které se týkaly mimořádných veřejných investic z roku 2015. Navíc se dá očekávat, že vzhledem ke stárnutí populace se budou nároky na výdajovou stranu rozpočtu zvyšovat.

Jednou z možností, jak zvýšit příjmy státního rozpočtu do budoucna, je **podpora odvětví, která mohou zvýšit potenciální produkt ekonomiky a tím zvýšit budoucí daňové inkaso jak v rámci středně- až dlouhodobého vývoje ekonomiky**, tak i v rámci ekonomických cyklů.<sup>23</sup> V tomto ohledu mohou být vhodnými kandidáty školství, věda a vývoj a také investice do stavebnictví. Tyto politiky by měly být promyšlené a kontinuálně být podporovány během delšího časového období.

#### 7.3.1. Struktura státního rozpočtu

V loňském roce dosáhly příjmy státního rozpočtu 1281,6 mld. Kč. Z této částky tvořily daňové příjmy bez pojistného zhruba 50,1 % (642 mld. Kč), pojistné na sociální a zdravotní zabezpečení tvořilo zhruba 33,4 % (428,4 mld. Kč.) a nedaňové a kapitálové příjmy tvořily 16,5 % (211,2 mld. Kč.). V rámci této poslední skupiny byly nejvýznamnější příjmy z EU, které dosáhly 157,7 mld. Kč. (12,3 mld. Kč.).

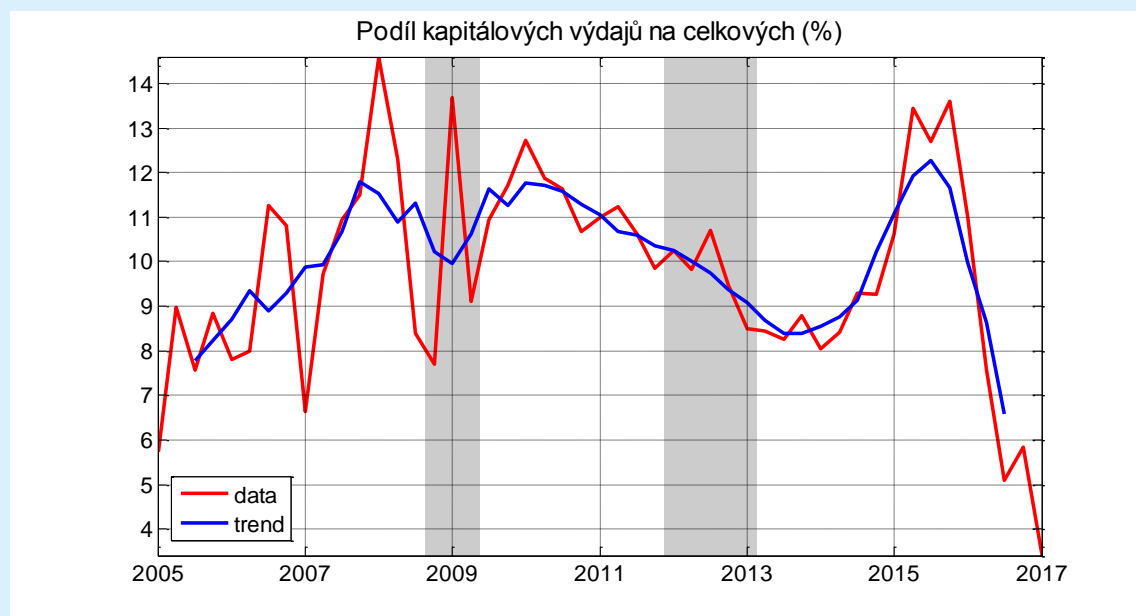
---

<sup>23</sup> Jak již bylo napsáno výše, relativně nízká diverzifikace průmyslu v české ekonomice, který je navíc zaměřen na výrazně procyklické automobilové odvětví znamená, že česká ekonomika je výrazně náchylná k tomu, aby si dovezla negativní cyklický vývoj z eurozóny. To se pak odrazí ve výrazném růstu míry nezaměstnanosti a silném zatížení veřejných financí.

Za rok 2016 dosáhly celkové výdaje státního rozpočtu 1219,8 mld. Kč. Na tomto objemu se nejvyšší položkou podílely běžné výdaje, které tvořily 93,1 % (1135,1 mld. Kč) a týkaly se především platů (cca 110 mld. Kč), neinvestičních nákupů (99,7 mld. Kč), neinvestičních transferů veřejným rozpočtům územní úrovně (123 mld. Kč) a sociálních dávek včetně důchodů (516 mld. Kč). **Na kapitálové výdaje šlo jen 6,9 % (84,7 mld. Kč) z celkových výdajů.**

Z dat výdajů státního rozpočtu je jasná naprostá dominance běžných výdajů nad těmi kapitálovými. **Z hlediska investiční výstavby to implikuje jen relativně omezený manévrovací prostor pro vládu**, protože výrazná většina výdajů státního rozpočtu je mandatorní povahy, navíc při zhoršující se demografické struktuře obyvatelstva. Na druhou stranu to ale neplatí zcela. **Pokud investiční výdaj zvyšuje budoucí produkt, má smysl se zadlužit.** Je něco jiného půjčit si na spotřebu jako například Řecko a půjčit si na strategické investice, které v budoucnu zlepší ekonomickou situaci v zemi. Navíc v době extrémně nízkých úroků by dávalo ekonomický smysl se klidně zadlužit, pokud by investice směřovaly do sektorů, které zlepší nabídkovou stranu ekonomiky. A stále, a to je možná nejdůležitější, **značnou část investic nám spolufinancuje či může spolufinancovat EU.**

Zajímavější než absolutní čísla může být vývoj v čase. Následující obrázek ukazuje **podíl kapitálových výdajů k celkovým výdajům od roku 2005 do současnosti**. Vzhledem k silné rozkolísanosti dat je podíl očištěn o sezónnost. Pro lepší ilustraci doplňujeme graf ještě o „trend“ v datech, který je získán jako průměr současné, dvou předchozích a dvou budoucích hodnot<sup>24</sup>, který lépe vystihuje střednědobý vývoj. Z grafu je patrný **klesající trend podílu zhruba od roku 2010, který byl přerušen jen vysokými kapitálovými výdaji v letech 2014-2015**, které ale ze střednědobého hlediska nebyly systémového charakteru. Vývoj v roce 2016 a na začátku roku 2017 naznačuje pokračování nepříznivého vývoje.

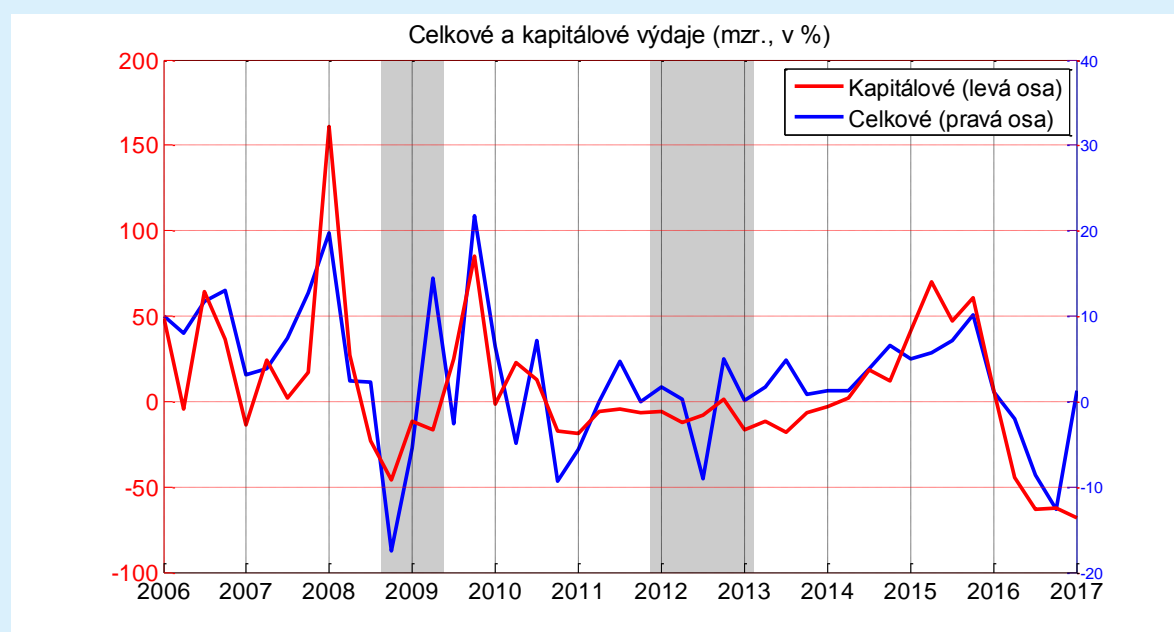

**Graf 15: Podíl kapitálových výdajů na celkových (v %)**


Zdroj: Ministerstvo financí, Česká spořitelna

<sup>24</sup> V čase  $t$  jde o průměr  $t-2$ ,  $t-1$ ,  $t$ ,  $t+1$  a  $t+2$ .

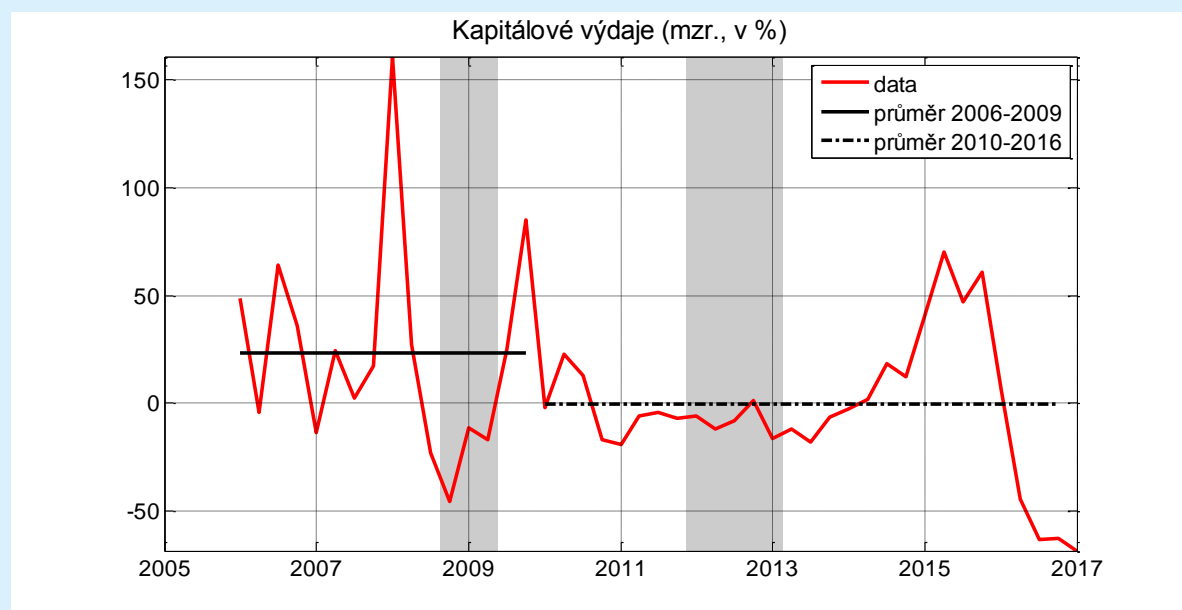
Klesající trend podílu kapitálových výdajů na celkových výdajích může naznačovat větší důraz na současnou spotřebu oproti té budoucí. Na jednu stranu sice česká ekonomika prošla recesí a navíc se v ní zhoršuje demografický vývoj, z obrázku je ale vidět, že pokles podílu se netýkal jen krizových let a jde o déle trvající období. Vzhledem k tomu, že (správně alokované) kapitálové výdaje mohou zlepšit ekonomický vývoj v budoucnu, se aktuální vývoj může negativně projevit na ekonomické úrovni české ekonomiky v následujících letech a může ovlivnit dokonce i dekády, pokud se tento trend nezlepší.

Vedle vývoje podílu na celku se můžeme také podívat na vývoj celkových a kapitálových výdajů v čase. Toto srovnání ukazuje následující graf, kde je patrné, že docházelo od roku 2010 nejen **k poklesu podílu kapitálových výdajů na celkových výdajích, ale že navíc kapitálové výdaje dokonce klesaly**. Navíc se to netýkalo jen období ekonomických recesí, ale šlo opět o střednědobý vývoj. To se, **vzhledem k synergickým a multiplikačním efektům, které některé kapitálové výdaje mají, může negativně projevit na vývoji české ekonomiky v následujících letech.**


**Graf 16: Celkové a kapitálové výdaje (meziroční růst, v %)**


Zdroj: Ministerstvo financí, Česká spořitelna

Následující graf ukazuje meziroční růst kapitálových výdajů a jeho průměry za období 2006 až 2009 a od roku 2010. V prvním období rostly kapitálové výdaje v průměru o více než 20 %. Ve druhém ale naopak klesaly v průměru o 0,4 %. A to ještě jejich vývoj ovlivnil silný rok 2015 (průměr pro období 2010-2014 je -3,4 %).


**Graf 16: Kapitálové výdaje (meziroční růst, v %)**


Zdroj: Ministerstvo financí, Česká spořitelna

### Kapitola 7: Shrnutí, závěry, doporučení

- Vývoj pozemního a inženýrského stavitelství se v průběhu hospodářského cyklu výrazně liší; pozemní stavitelství stále významně odráží přirozený ekonomický vývoj, což neplatí pro stavitelství inženýrské.
- Váda může využít inženýrského stavitelství jak k naplnění svých cílů v případě posílení nabídkové strany ekonomiky, tak současně může cílenou podporou vyladovat ekonomický výkon v jednotlivých fázích cyklu.
- Pozemní stavitelství silně koreluje s hospodářským cyklem a současně jeho vývoj se za vývojem HDP přibližně jedno až dvě čtvrtletí zpožďuje (poptávka po stavbě budov nastává až ve fázi, kdy jsou si investoři jisti výraznějším oživením). Za pozornost v tomto ohledu stojí silná provázanost tuzemského pozemního stavitelství s vývojem německého HDP.
- Inženýrské stavitelství vykazuje vůči HDP opačný vztah; částečně to lze vysvětlit stabilizační rolí, kterou veřejný sektor naplňuje, povětšinou však příčinou budou provozně-administrativní důvody v podobě nepřipravenosti významných stavebních projektů.
- Malé strukturální poruchy v české ekonomice umožňují v současné době mimořádně levné financování dlouhodobých projektů za nejvýhodnějších podmínek za velmi dlouhé období.
- Jak již analyzováno v úvodních pasážích textu a nyní kvantifikováno v kapitole 7, stavebnictví vykazuje velmi silné multiplikační efekty (vyšší poptávka o 1 mld. Kč se projeví zvýšeným ekonomickým výkonem až o 2,32 mld. Kč); současně má oproti většině jiných odvětví relativně nízkou dovozní náročnost (v případě inženýrských staveb se pohybuje okolo 30 %, v případě investic do budov či specializovaných stavebních prací pak přibližně 25 %, když přímá dovozní náročnost je ve skutečnosti ještě nižší).



- Pokud by v roce 2016 byly veřejné investice vyšší o 10 mld. Kč, mohl by se zvýšit růst HDP o 0,2 až 0,3 procentního bodu.

- Fiskální dopady v tomto kontextu spočívají především ve vytvoření odpovídající veřejné podpory odvětví a aktivit, které mají reálnou schopnost zvýšit potenciální produkt a tím dosáhnout zvýšení budoucího daňového inkasa ve středně a dlouhodobém období.

- V čase dochází k velmi negativnímu trendu poklesu váhy kapitálových výdajů a v určitém období dokonce i k jejich absolutnímu poklesu; to vyvolává silnou podkapitalizaci ekonomiky v oblastech saturovaných veřejným sektorem s rizikem podvázání budoucího růstu.

- Hospodářsko-politický rámec není schopen prakticky využít unikátní symbiózu vysokých multiplikačních efektů, relativně vysoké uzavřenosti stavebního sektoru na straně dovozu i vývozu, i faktu velkorysé finanční podpory ze zdrojů EU k naplnění potenciálu strategických rozvojových projektů; stávající praxe spíše odráží permanentní dlouhotrvající selhání v této oblasti.

## 8. Hospodářsko-politická doporučení

*Na daný vývoj by měla s ohledem na prodlužování rizika podvazování hospodářského růstu adekvátně a bezodkladně reagovat hospodářská politika. Dosažené výsledky kvantitativní i kvalitativní analýzy budou formulovány v podobě sady prioritních hospodářsko-politických opatření, s časovými sekvencemi jejich realizace i navrženou zodpovědností na straně veřejného sektoru. Dosavadní práce na přípravě strategické analýzy ukazují, že v oblasti **inženýrského stavitelství** budou doporučení zaměřena na následující směry:*

- Urychlené uvedení OP Doprava v programovacím období 2014 – 2020 do fáze, kdy dochází k reálnému čerpání prostředků z fondů EU a kdy příjemci mohou realizovat předložené a následně schválené projekty; s ohledem na fakt, že OP Doprava i v tomto období zůstává největším operačním programem, jakékoliv nesrovnalosti v projektech by oddálily čerpání a OP Doprava by zbytečně zatěžoval národní fiskální systém; v rámci OP Doprava současně realizovat takové projekty, které jsou z hlediska racionálně zdůvodněného rozvoje dopravní infrastruktury u nás nejpotřebnější (jak z pohledu vnitřní, tak přeshraniční propojenosti), tzn. vyhnout se neblahé praxi, kdy jsou ze zdrojů EU podporovány nikoliv nejpotřebnější projekty, nýbrž ty, které jsou v daném období a spíše náhodně formálně připraveny pro realizaci;
- Odpovídající využití Nástroje pro propojení Evropy (CEF; Connecting Europe Facility) pro realizaci klíčových páteřních komunikací Transevropské dopravní sítě (TEN-T) na území České republiky a tím přispět k podstatně lepšímu využití její polohové renty; souběžně s rozvojem projektů TEN-T se nabízí v našich podmínkách synergie s projekty Transevropských sítí v oblasti energetiky a informačních a komunikačních technologií;
- Dosažení konsenzu ohledně stanovení realizačních fází výstavby především dálniční a železniční sítě v České republice a zásadního pokroku v oblasti multimodality, včetně zahrnutí dopravy letecké a vodní prostřednictvím závazné a pokud možno neměnné strategie, umožňující učinit racionální rozhodnutí;
- Vytvoření takového systému financování rozvoje dopravní infrastruktury, který umožní kontinuální a pružné čerpání finančních prostředků v závislosti na věcných potřebách, včetně zapojení prostředků soukromého kapitálu při využití tržních nástrojů financování; tento pohled získává na významu v období velmi příznivého fiskálního vývoje v České republice, doprovázeného nejmenší mírou strukturálních a makroekonomických poruch v EU, která se projevuje v mimořádně příznivých podmínkách nákladů financování; realizace projektů prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) a v rámci reformy rozvojových státních veřejných institucí vytvořit veřejnou korporaci otevřenou zdrojům soukromého kapitálu k finančnímu zajištění investic i údržby a správy dopravní infrastruktury;
- Vytvoření systému komplexní administrativní připravenosti pro realizaci významných dopravních staveb, garantující, že všechny nezbytné náležitosti pro realizaci dopravní investice jsou v potřebný čas naplněny a nemohou být následně zvráceny ani pozměněny; vedle toho v rámci procesu RIA (Regulatory Impact Assessment) posoudit, zda některé stávající relevantní předpisy z definice nepředstavují bariéru pro rozvoj dopravní infrastruktury.



- Za zásadní lze v současné době považovat též zodpovědnou věcnou přípravu pro pokračování využívání fondů EU v příštím programovacím období po roce 2020, zvláště s ohledem na předpokládané významné změny, které financování EU ovlivní.

V případě **pozemního stavitelství** by pozornost hospodářské politiky měla být zaměřena zvláště na následující oblasti:

- Dosažení souladu s vládní politikou podpory investičních aktivit a budování průmyslových zón;
- Vytvoření komplexního systému podpory sociálního bydlení s ohledem na probíhající a předpokládaný demografický vývoj a potřebu zásadní změny nynější zcela nevyhovující praxe podpory sociálního bydlení;
- Naplnění stále obrovského potenciálu v případě přizpůsobení veřejných budov a obydlí požadavkům budoucích energeticko-klimatických standardů a cílené zapojení finančních institucí do tohoto procesu za účelem optimálního propojení prostředků veřejné podpory se zdroji finančních institucí a dalších soukromých kapitálových zdrojů;
- Vytvoření klastrového modelu při řešení komplexního programu na bázi Smart Cities k dosažení efektivnímu využívání zdrojů v nejširším slova smyslu na lokální a regionální úrovni.

Vedle těchto oblastí je zcela zásadní sledování dlouhodobých vývojových trendů v oblasti dopravní infrastruktury v EU (jimiž již zcela jistě nejsou opravy lokálních silnic, ani postavení nejelementárnější kostry kvalitativně odpovídající sítě dálnic a železničních koridorů, ale záležitost vzájemného a optimálního propojení jednotlivých dopravních módů, vytváření inteligentních dopravních systémů, jimž může země vyspělá v oblasti strojírenství, elektroniky a informačních a komunikačních technologií jako Česká republika výrazně zvýšit svůj produkční potenciál v aktivitách s velmi dlouhodobou perspektivou, rozvoj sdílené, zdrojově efektivní či bezodpadové ekonomiky, přinášející nové návyky a vzorce chování na trhu, včetně potřebného přizpůsobení charakteru stavebních prací jim). **Význam sledování těchto trendů spočívá především v tom, že pokud jsme si již před lety zvolili model, v němž zdroje EU hrají při rozvoji dopravní infrastruktury zásadní a stále nezastupitelnou roli, tyto zdroje budou v průběhu času vynakládány na účely, které jsou v souladu s prioritami evropskými (stále silnější důraz na dosahování European Added-value), a nikoliv izolovanými a specifickými prioritami národními, bez jakékoliv souvislosti s těmi výše uvedenými.**

- Součástí naší velmi omezené schopnosti optimálně využívat naší geografické polohy k ekonomickému přínosu je aktuální velmi zárodečný stav příprav konceptu vysokorychlostní železnice, podle něhož by případný začátek její výstavby mohl započít až někdy kolem roku 2030; toto je výhled naprosto nepřijatelný v době, kdy významná část zemí EU má již několik dekád tento systém fungující a dále se rozvíjí a jiná část je ve více či méně pokročilé fázi jeho realizace.
- Druhou nepříznivě se vyvíjející oblastí s velmi malým využitím naší geografické pozice je ztráta významu letecké dopravy v České republice, kdy Praha v uplynulých letech pozbyla příležitosti stát se regionálním centrem letecké dopravy, které velmi umně využila Vídeň,



k níž se velmi dynamicky přibližují například Varšava či Mnichov. S ohledem na stavebnictví se tato situace dotkla jak odložení výstavby paralelní přistávací dráhy na letišti v Praze, tak faktu, že vůbec není využíván potenciál ostatních tuzemských letišť s mezinárodním statutem, jejichž přizpůsobení by též mohlo mít příznivý dopad na stavební výrobu (viz například dynamický rozvoj regionálních letišť v Polsku či Německu).

- A konečně obrovskou slabinou zůstává koordinace výstavby i správy jednotlivých dopravních módů a neschopnost vytvořit z nich citlivě sestavený a přirozeně fungující celek (tato neschopnost se na vrcholné úrovni projevuje například u pražského letiště, z něhož se nelze dostat jinak než po silnici; fatální absence kolejového napojení do hlavního města v podobě vlaku a/ nebo metra a dále pak do ostatních částí země či relevantního zahraničí, jež je naprosto samozřejmá v drtivé většině libovolně vybraných významných evropských měst je odstrašujícím příkladem, který má v podobě desítek méně významných a méně viditelných případů své následovníky po celé zemi (například v podobě neschopnosti zkoordinovat rekonstrukci železničního nádraží s terminálem přípojné dopravy, parkovacími kapacitami a dalšími prostředky dopravy).

Za nápravu stávajícího znepokojujícího stavu nepovažují autoři strategické analýzy pouhý návrat do procedury opětovného čerpání fondů EU pro účely výstavby a rekonstrukce dopravní infrastruktury (ze zdrojů OP Doprava a Integrovaného regionálního OP); za nápravu považují vytvoření stabilního, transparentního a udržitelného systému komplexního managementu mobility, při respektování priorit i synergií mezi jednotlivými módy tak, aby veškeré přípravné, inženýrské a realizační práce mohly být prováděny systematicky a optimálně, nikoliv nahodile, izolovaně a chaoticky, jak bylo typické pro uplynulé období, kdy z důvodu projektové, pozemkové či procesní nepřipravenosti nebylo možné sledovat a zajišťovat nejpotřebnější úseky a aktivity, ale ty, které byly připraveny, aniž by naplňovaly požadavek největšího přínosu. Alternativou je pak též reorientace tuzemských stavebních kapacit na zakázky v zahraničí ke zmírnění a překonání dopadu uměle utlumené domácí poptávky, avšak s vědomím, že stavebnictví si ještě nějakou dobu udrží charakter non-tradable sektoru, jehož otevřenost je přirozeně omezená, a který se zaměřuje především na využití lokálních a regionálních kapacit v místě realizace stavebních zakázek.





## Použitá literatura

- Aschauer, D. A. (1989): Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 23:177-200.
- Banister, D. a Berechman, J. (2000): *Transport Investment and Economic Development*. UCL Press, 1st edition.
- Beneš, J., Johnston, M. K. a Plotnikov, S. (2017): IRIS Toolbox for Matlab (macroeconomic modelling toolbox).
- Christiano, L. J. a T. J. Fitzgerald (2003): The Band Pass Filter. *International Economic Review*, 44(2):435-465.
- Donaldson, D. (2010): *Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure*. National Bureau of Economic Research, Working Paper 16487.
- Eddington, R. (2006): *The Eddington Transport Study*.
- Hummels, D. Ishii, J. and Yi, K. (2001): The nature of growth of vertical specialization in world trade, *Journal of International Economics*, 54(1), pages 75-96.
- Kamps, C. (2004): *New Estimates of Government Net Capital Stocks for 22 OECD Countries 1960-2001*. IMF Working Paper 04/67.
- O'Fallon, C. (2004): *Linkages between Transport Infrastructure and Economic Growth*.
- Kocherlakota, N. R. a Yi, K. (1997): Is There Endogenous Long-Run Growth? Evidence from the United States and the United Kingdom. *Journal of Money, Credit and Banking*, Vol. 29, No. 2, pp. 235-262.
- Nijkamp, P. and Poot, J. (2003): *Meta-analysis of the Impact of Fiscal Policies on Long-Run Growth*. Tinbergen Institute Discussion Paper, TI 2002-028/3.
- Ředitelství silnic a dálnic. *Výroční zprávy 2013-2015*.
- Vavřa, L. a Rojíček, M. (2005): *Sestavování symetrických input-output tabulek a jejich aplikace*. [http://hp482.wz.cz/Input\\_output\\_model.pdf](http://hp482.wz.cz/Input_output_model.pdf)



## Příloha 1: Růst stavební produkce v zemích EU

Tato příloha obsahuje meziroční růsty stavební produkce v jednotlivých zemích EU. Data pochází z databáze Eurostatu. Pro Holandsko, Itálii a Lucembursko nebyla k dispozici data pro pozemní a inženýrské stavitelství.



Tabulka A1: Růst celkové stavební produkce (meziroční růst, v %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EU-28	1.1	0.5	1.6	1.0	2.6	3.9	3.0	-2.9	-7.9	-4.3	-1.5	-5.6	-1.6	3.0	0.6	1.5
EMU-19	1.0	-0.1	0.9	0.2	2.9	3.7	2.2	-4.2	-7.2	-6.8	-3.3	-5.3	-1.9	1.7	-1.0	1.6
Belgie	0.6	-1.3	0.4	1.3	0.9	4.3	2.4	0.3	-3.7	-2.1	5.8	-0.5	-1.9	-0.5	-2.8	0.2
Bulharsko	15.2	3.1	4.6	33.0	32.4	24.3	27.9	12.0	-14.7	-14.9	-12.4	-0.4	-3.8	6.9	10.5	-16.5
Česká republika	10.0	2.7	9.3	8.8	5.3	6.5	7.0	-0.1	-0.7	-7.5	-3.4	-7.3	-6.6	4.2	6.9	-6.0
Dánsko	5.1	-2.1	-1.6	5.1	5.2	5.9	2.6	-0.2	-11.5	-6.3	3.3	0.9	-0.6	4.2	4.4	5.5
Finsko	0.8	1.0	4.0	4.6	4.2	7.6	11.6	3.9	-12.9	10.5	8.9	-0.6	-3.5	0.6	5.5	6.0
Francie	3.7	-0.4	-0.5	1.0	3.2	2.5	4.3	-2.0	-5.8	-2.4	-1.5	-5.1	0.5	-2.3	-4.7	-0.2
Holandsko	0.7	-2.2	-4.3	-1.3	3.9	3.9	6.3	3.8	-4.6	-11.0	0.7	-8.0	-5.0	4.6	8.2	7.4
Itálie	5.9	5.3	2.5	2.0	1.2	3.9	6.3	-0.9	-11.7	-3.5	-4.1	-13.4	-10.1	-6.7	-1.9	-0.1
Lucembursko	4.2	1.9	0.8	-1.1	-1.0	2.4	2.8	-1.2	0.0	0.2	1.4	-3.8	-4.2	3.7	-1.6	3.8
Maďarsko	9.1	18.5	1.3	5.2	14.9	0.2	-12.3	-6.8	-4.7	-10.6	-8.1	-6.8	7.5	15.0	3.2	-19.7
Německo	-7.6	-4.2	-4.3	-5.2	-5.3	6.1	2.8	-0.3	-0.1	-0.5	7.8	-1.1	-0.3	2.7	-2.2	0.8
Polsko	-11.3	-10.9	-9.4	-2.2	8.8	13.9	20.2	11.0	3.7	0.7	16.3	-1.7	-11.8	4.9	0.1	-13.8
Portugalsko	4.6	-1.0	-8.3	-4.4	-5.2	-6.2	-4.0	-4.2	-9.9	-10.8	-12.7	-16.2	-15.9	-8.9	-2.3	-3.3
Rakousko	-0.4	0.5	12.7	4.5	4.4	6.2	4.5	-0.5	-1.9	-4.3	1.8	3.4	0.6	-1.3	-1.8	0.3
Rumunsko	9.1	3.2	3.8	2.8	5.2	15.7	31.9	28.1	-12.8	-14.8	1.4	3.0	-1.5	-8.1	10.4	-0.6
Slovensko	0.7	3.7	5.8	5.9	14.8	15.1	5.9	11.6	-11.3	-4.7	-1.6	-12.3	-5.3	-4.1	17.8	-10.4
Slovinsko	-10.1	6.1	10.6	0.9	1.8	13.4	20.8	17.3	-20.9	-17.0	-24.9	-17.0	-5.2	21.7	-7.5	-18.9
Španělsko	3.1	1.1	6.5	2.0	9.9	3.3	-4.0	-15.7	-11.7	-20.6	-21.4	-3.7	3.5	15.7	1.9	4.7
Švédsko	6.1	0.9	3.9	2.8	0.4	12.0	11.5	-1.3	-12.4	7.9	2.5	-6.0	-3.2	1.3	11.4	10.9
Velká Británie	1.0	4.7	5.6	3.5	-0.5	1.4	2.3	-1.3	-11.6	7.3	2.3	-8.2	2.2	8.7	3.4	2.6

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna



Tabulka A1: Růst stavební produkce v pozemním stavitelství (meziroční růst, v %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EU-28	0.6	0.5	1.9	1.2	2.1	4.7	3.0	-3.4	-9.8	-3.9	-1.9	-4.8	-1.2	3.7	-0.1	2.2
EMU-19	0.4	0.0	1.1	0.4	2.3	4.8	2.1	-4.6	-8.8	-6.1	-3.5	-4.7	-1.7	2.0	-1.0	1.4
Belgie	1.2	-1.5	-0.5	1.1	0.3	4.1	2.3	0.2	-4.7	-3.1	4.8	-1.3	-1.7	-0.3	-2.5	0.1
Bulharsko	6.0	3.4	20.2	33.8	31.1	22.8	28.6	16.0	-19.5	-27.9	-6.7	-5.0	-1.6	0.0	7.9	-16.7
Česká republika	10.3	2.4	5.5	7.2	5.0	5.3	10.6	-3.8	-6.8	-7.9	-0.2	-6.1	-5.5	3.3	2.5	-1.2
Dánsko	5.8	-2.6	-2.5	4.9	4.8	5.6	2.9	0.3	-12.3	-6.4	2.7	0.4	-0.9	4.0	4.4	5.6
Finsko	1.3	1.1	5.2	5.0	4.0	8.0	11.6	4.2	-14.1	14.6	10.3	-1.4	-3.7	0.5	4.8	5.9
Francie	3.6	-0.2	-0.6	0.7	3.2	2.1	3.6	-1.4	-4.9	-2.3	-1.6	-4.8	0.5	-2.5	-4.5	-1.4
Holandsko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itálie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lucembursko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maďarsko	20.6	14.2	4.4	-5.0	11.7	4.2	-7.8	-9.3	-12.9	-6.5	-10.8	-8.7	8.1	5.1	4.7	-4.2
Německo	-10.0	-4.8	-4.0	-5.0	-6.5	6.9	3.0	-1.1	-0.3	0.8	6.7	-0.6	-0.8	2.0	-2.7	0.9
Polsko	-13.7	-21.6	-16.0	0.2	11.2	14.0	21.5	13.8	-17.1	-2.5	14.6	10.2	-3.8	-0.9	1.3	-9.2
Portugalsko	3.2	-1.7	-7.3	-5.5	-4.5	-5.2	-4.0	-6.7	-13.5	-11.6	-12.9	-15.7	-16.1	-7.9	-1.5	-1.6
Rakousko	0.5	-0.5	12.3	5.0	5.1	5.6	4.1	-1.2	-1.0	-3.4	2.2	2.7	0.7	-3.2	-1.7	0.6
Rumunsko	8.2	17.5	2.6	-22.9	10.5	5.2	52.0	39.6	-14.8	-26.7	1.8	-2.6	-3.6	19.6	2.0	3.8
Slovensko	3.2	2.9	3.1	9.4	8.5	18.2	10.7	13.3	-14.1	-6.2	-3.5	-8.4	-8.5	-5.0	4.6	-1.5
Slovinsko	6.5	-2.3	0.2	10.0	9.0	15.7	15.3	13.4	-22.4	-13.4	-39.7	-17.5	-22.3	4.2	-4.0	1.5
Španělsko	3.2	1.7	6.6	2.7	8.1	6.8	-4.2	-15.9	-17.2	-17.9	-21.1	-1.3	5.7	17.2	0.7	2.9
Švédsko	6.9	1.2	3.8	2.7	-0.3	12.7	11.0	1.0	-11.1	8.1	3.7	-4.4	-3.8	1.7	11.3	11.1
Velká Británie	0.5	4.4	6.9	5.0	0.0	2.0	2.2	-2.3	-13.0	6.4	1.5	-7.7	2.3	10.8	0.0	4.1

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna



Tabulka A1: Růst stavební produkce v inženýrském stavitelství (meziroční růst, v %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EU-28	1.8	0.8	-0.8	-1.0	3.3	0.6	3.5	-0.7	0.8	-5.2	0.4	-8.2	-2.9	0.5	5.3	-1.9
EMU-19	1.5	-0.7	0.0	-0.3	4.2	0.1	2.5	-3.4	-1.2	-9.6	-2.5	-7.8	-2.1	0.5	-0.4	2.5
Belgie	-2.6	-0.7	2.8	2.2	2.0	4.6	2.2	0.2	-1.1	1.7	8.2	1.6	-3.3	-1.4	-3.4	1.0
Bulharsko	31.5	2.7	-17.8	31.0	35.3	27.5	26.5	3.9	-3.8	9.8	-19.4	6.2	-6.7	16.2	13.6	-16.4
Česká republika	9.2	3.6	21.2	12.8	6.2	9.3	-1.6	9.8	14.1	-6.8	-9.5	-10.0	-9.2	6.1	16.9	-15.5
Dánsko	-3.8	6.6	9.8	7.0	10.5	9.4	-0.8	-5.1	-3.2	-5.5	9.8	6.1	2.2	5.9	3.8	4.7
Finsko	-2.8	0.3	-1.3	3.4	5.0	6.8	11.4	1.5	-5.1	-12.4	-1.5	6.4	-2.1	1.6	10.3	5.9
Francie	4.0	-1.2	0.2	2.2	2.9	4.1	7.2	-4.3	-9.7	-2.8	-1.4	-6.2	0.8	-1.5	-5.6	5.2
Holandsko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itálie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lucembursko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maďarsko	-5.6	23.5	-2.5	20.9	18.6	-2.0	-18.6	-3.6	6.3	-13.7	-6.6	-3.7	8.0	23.6	1.4	-34.2
Německo	-3.2	-3.2	-4.8	-5.5	-3.2	4.7	2.6	1.1	0.2	-2.0	12.8	-3.3	2.1	5.7	-0.4	0.6
Polsko	-7.6	3.7	-2.9	-4.7	6.4	13.1	19.7	7.8	24.2	3.8	19.2	-9.4	-18.2	9.7	-0.4	-18.7
Portugalsko	6.4	-0.3	-9.5	-3.1	-6.2	-7.7	-4.0	0.1	-4.4	-9.7	-12.5	-17.0	-15.7	-10.2	-3.4	-5.8
Rakousko	-2.2	3.5	13.5	1.7	5.2	7.8	6.7	1.1	-6.2	-9.5	-0.3	6.3	-0.1	8.0	-2.3	-0.8
Rumunsko	9.9	-11.3	5.3	35.4	3.2	21.6	18.4	16.4	-9.7	-2.0	2.1	4.6	-2.6	-19.7	11.7	-1.8
Slovensko	1.4	5.5	2.1	-1.2	30.3	12.0	-0.2	3.4	-1.8	-0.8	-1.7	-24.6	0.3	-0.5	51.7	-22.6
Slovinsko	-18.8	11.5	17.6	-4.4	-3.2	11.0	26.4	20.1	-19.7	-20.0	-14.5	-17.0	4.1	30.0	-8.7	-26.4
Španělsko	2.0	-1.1	5.4	0.5	15.7	-11.3	-2.5	-16.2	19.2	-32.2	-22.0	-14.5	-5.2	4.0	10.9	13.6
Švédsko	1.3	-1.3	4.1	4.9	4.5	6.2	15.3	-18.8	-25.1	4.6	-10.5	-27.9	6.7	-4.7	14.3	9.5
Velká Británie	6.1	7.8	-8.3	-12.9	-7.8	-7.0	4.1	15.7	6.3	16.8	8.6	-11.5	1.4	-4.2	32.8	-7.3

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna



## Příloha 2: Dálniční síť v ČR



### Graf A1: Současná dálniční síť v ČR a její výhled



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR



## 1. Kontakty

### Odbor Ekonomické a strategické analýzy

Hlavní ekonom	Dav id Nav rátil	+420/956 765 439	dnavratil@csas.cz
Makroekonomický tým: ČR, makroekonomická prognóza Fixed income ČR a bankovní sektor	Jiří Polanský Vít Macháček Michal Skořepa	+420/956 765 192 +420/956 765 456 +420/956 765 172	jpolansky@csas.cz vmachacek@csas.cz mskorepa@csas.cz
Akciový tým: Head, Utilities, F&B, O2 CR, Pegas Zahraniční trhy Technická analýza, CZ akciový trh	Petr Bártek Jan Sumbera Šimon Janů	+420/956 765 227 +420/956 765 218 +420/956 765 434	pbartek@csas.cz jsumbera@csas.cz sjanu@csas.cz
EU Office a sektorové analýzy:	Tomáš Kozelský Tereza Hrtúsová Radek Novák	+420/956 718 013 +420/956 718 012 +420/956 718 015	tkozelsky@csas.cz thrtusova@csas.cz radeknovak@csas.cz
Poradenství a strukturální analýzy	Petr Zahradník	+420/956 765 213	pzahradnik@csas.cz

### Financial Markets - Wholesale & Trading and Financial Institutions

Director Group Positioning Markets Strategist	Libor Vošický Robert Novotný Miroslav Plojhar	+420/956 765 800 +420/956 765 817 +420/956 765 520	lvosicky@csas.cz rnovotny@csas.cz mplojhar@csas.cz
Corporate Treasury Sales & Structuring	Tomáš Píček	+420/956 765 511	tpicek@csas.cz
Institutional Fixed Income Sales Institutional Equity Sales Institutional Asset Management Trading Financial Institutions Correspondent Banking Debt Capital Markets	Ondřej Čech Michal Rízek Petr Holeček Robert Novotný Stanislav Snajdr Jana Gabrielová Tomáš Černý	+420/956 765 577 +420/956 765 537 +420/956 765 453 +420/956 765 817 +420/956 765 105 +420/956 765 346 +420/956 765 205	ocech@csas.cz mrizek@csas.cz pholecek@csas.cz rnovotny@csas.cz ssnajdr@csas.cz jgabrielova@csas.cz tcerny@csas.cz

### Financování a poradenství

Reditel	Jan Seger	+420/956 714 130	jseger@csas.cz
Syndikované a klubové financování	Zbyněk Pěla	+420/956 765 963	zpela@csas.cz
Akviziční financování Corporate finance Projektové a exportní financování	Martin Viliš Antonín Piskáček Lenka Tomanová	+420/956 713 970 +420/956 765 810 +420/956 714 020	mvilis@csas.cz apiskacek@csas.cz ltomanova@csas.cz

### Erste Group Research

Head of Group Research	Friedrich Mostböck	+43 501 00 119 02	friedrich.mostboeck@erstegroup.com
Head of CEE Equities	Henning Esskuchen	+43 501 00 196 34	henning.esskuchen@erstegroup.com
akcie – sektor průmysl akcie – realitní sektor akcie – sektor telekomunikace akcie – sektor farmacie akcie – sektor IT akcie – sektor pojišťovnictví a bankovníctví Head of Major Markets & Credit Head of CEE Macro / Fixed Income Research	Christoph Schultes Martina Valenta Maria Veronika Sutedja Vladimíra Urbánková Daniel Lion Thomas Unger Gudrun Egger Juraj Kotian	+43 501 00 115 23 +43 501 00 11 913 +43 501 00 17 905 +43 501 00 17 343 +43 501 00 174 20 +43 501 00 173 44 +43 501 00 119 09 +43 501 00 173 57	christoph.schultes@erstegroup.com martina.valenta@erstegroup.com mariaveronika.sutedja@erstegroup.com vladimira.urbankova@erstegroup.com daniel.lion@erstegroup.com thomas.unger@erstegroup.com gudrun.egger@erstegroup.com juraj.kotian@erstegroup.com



Důležitá upozornění (tzv. „disclaimer“), včetně případného konfliktu zájmů, dle Vyhlášky o poctivé prezentaci investičních doporučení (114/2006 Sb.) jsou k dispozici na webových stránkách tvůrce tohoto dokumentu – odboru Ekonomických a strategických analýz České spořitelny. Přímý odkaz na dokument s důležitými upozorněními naleznete na: <http://www.investicnicentrum.cz/analyzypozomeni>. Historie vydaných investičních doporučení je k dispozici v Měsíčních strategiích, které jsou dostupné na webové adrese: [www.investicnicentrum.cz](http://www.investicnicentrum.cz).