

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Teze diplomové práce**

**Analýza dopravní infrastruktury v rámci  
Pardubického kraje a v podmínkách čerpání  
finančních prostředků z Evropských strukturálních  
fondů**

**Kateřina Šantrůčková**

© 2015 ČZU v Praze

**Souhrn:** Problematika strukturálních fondů je v současné době jednou z nejdiskutovanějších oblastí, a to díky její funkci při vyrovnávání strukturálních a hospodářských rozdílů mezi jednotlivými regiony v mezinárodním i regionálním kontextu a při zvyšování konkurenceschopnosti zaostávajících členských zemí EU. Tato práce je zaměřena na rozbor stavu čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a na současnou situaci dopravy v rámci vybraného regionu. Práce poukazuje zejména na Regionální operační program NUTS II Severovýchod a Operační program Doprava, kde dochází k porovnání čerpaných finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Analýza současného stavu dopravy je aplikována na podmínky Pardubického kraje.

**Klíčová slova:** Evropská unie, strukturální politika, fondy EU, operační program, doprava, Pardubický kraj, analýza časových řad, analýza kvalitativních znaků.

Cílem diplomové práce je vyhodnotit vývoj čerpání finančních prostředků do dopravní infrastruktury na mezinárodní, meziregionální a regionální úrovni. Vymežit významné zdroje financování a nastítnit situaci v Pardubickém kraji. Na základě zhodnocení analýzy čerpání finančních prostředků na dopravu budou vyvozeny závěry na základě komparace vývoje socioekonomických ukazatelů. Součástí diplomové práce je také dotazníkového šetření, které plní funkci doplňujícího charakteru. Má za úkol vystihnout sociální dopady na obyvatele Pardubického kraje. Účelem dotazníku je získat subjektivní názory respondentů na dopravní situaci v okrese, ve kterém žije. Ty mohou odkrýt případné nedostatky, jejichž odstraněním by mohlo dojít ke zlepšení podmínek života v těchto lokalitách. Na základě analýzy časových řad a vyhodnocení dotazníku budou vyvozeny závěry a doporučení pro rozvoj dopravní situace v ČR a Pardubickém kraji.

Prostřednictvím analýzy časových řad je zachycen stav a pohyb finančních prostředků na dopravní infrastrukturu. Data jsou získána převážně z veřejné databáze a elektronických publikací, které jsou zveřejněny na webových stránkách Eurostatu, ČSÚ, Výročních zpráv OPD, ROP, SFDÍ a MD. To vše za sledované programovací období 2007–2013. Následně jsou zpracovávána data získaná dle vlastního výzkumu, který má formu dotazníkového šetření. To proběhlo formou elektronického dotazování. Vyhodnocení dotazníků je prováděno prostřednictvím analýzy kvalitativních znaků.

Strukturální fondy společně s fondem soudržnosti poskytují možnost realizovat takové projekty, které by stát či konkrétní region nebyl schopný financovat z vlastního rozpočtu v plné výši. Příkladem je odvětví dopravy, ve kterém dosahují náklady na investiční akce vysokých finančních objemů. Funkčnost fondů (ERDF, CF) je řízena základními principy, jejichž dodržení by mělo vést ke správné alokaci prostředků dle potřeby každého státu. Jedním ze základních principů těchto fondů je finanční spoluúčast členské země. Finanční prostředky z EU by měly členskými státy pomoci profinancovat vybrané oblasti ekonomiky, neměly by ovšem nahrazovat alokaci finančních prostředků z rozpočtů jednotlivých členských států.

Sektor doprava představuje jednu z nejšířších sfér ekonomiky a hraje významnou roli v národním hospodářství. To dokazuje fakt, že nejvyšší podíl finančních prostředků ze státního rozpočtu je alokovan na dopravní infrastrukturu. Dopravní systém jednotlivých zemí je úzce spjat s územní organizací hospodářství. Nejvyužívanějším druhem dopravy, který propojuje regionální konkurenceschopnost, lze označit dopravu silniční. Základní silniční síť České republiky je v EU považována za nadprůměrnou, což je způsobeno geografickým umístěním země v Evropě.

Diplomová práce se zabývá již ukončeným programovacím obdobím 2007-2013. Dopravní infrastruktura je podporována evropskými prostředky z důvodu náročnosti předfinancování realizace projektů, týkajících se dálnic a silnic I. třídy. Z Operačního programu Doprava a Regionálních operačních programů je možné v ČR čerpat evropské prostředky na financování dopravní infrastruktury. Tyto dva programy jsou odlišné, jelikož se každý zaměřuje na jiné aktivity, ale navzájem se doplňují. Primárně jsou podporovány komunikace v návaznosti na silniční síť TEN-T. Národním zdrojem ČR, který je významný pro financování dopravní infrastruktury je Státní fond dopravní infrastruktury.

Pokud je nahlíženo na problematiku čerpání evropských prostředků ČR z mezinárodního hlediska, je patrné, že situace ČR není ideální. Míra čerpání evropských zdrojů ČR dosahovala v období 2007-2013 pouze 64 %. Za předpokladu většího důrazu na vyčerpání poskytnutých prostředků a při vyšší odbornosti účastníků by se ČR mohla stát více konkurenceschopnou než doposud.

V rámci analýzy poskytovaných finančních prostředků na dopravu jsou zkoumány tři významné zdroje financování – SFDI, OPD a ROP SV. Státní fond dopravní infrastruktury jako nástroj MD je nedílnou součástí kofinancování projektů

na dopravní infrastrukturu (OPD). Ale zmíněná problematika klesajících výdajů SFDI by mohla vést k nemožnosti povinného spolufinancování projektů hrazených z EU a tím nevyčerpání zdrojů OPD. Z rozpočtu SFDI se totiž neplatí pouze nová výstavba a modernizace silnic, dálnic, železnic nebo vnitrozemských vodních cest, ale také oprava a údržba infrastruktury stávající. Na základě porovnání objemu dotací ze SFDI, se Pardubický kraj umístil na 10. místě ze 14. krajů. Celková alokace zdrojů do Pardubického kraje ze SFDI za sledované období představuje 4krát nižší objem prostředků v porovnání s největším příjemcem (krajem).

Každým rokem se rozdíl příslibených a proplacených finančních prostředků EU prohlubuje, což značí klesající tendenci financování z fondů EU v rámci OPD. Obecně by se dalo podotknout, že čím méně budou plynout prostředky z EU, bude více zatížen státní rozpočet. Na druhou stranu je počítáno s návratností prostředků schváleného rozpočtu na projekty v rámci OPD. Avšak v současné době s čerpáním zdrojů EU vyplouvají na povrch problémy s realizací některých staveb, hrazených ze SFDI. To má za následek paralyzaci národních zdrojů vzhledem neproplacení návratných investic ze strany EU. Důsledkem je nemožnost kofinancování nových projektů EU, financování údržby a oprav stávající infrastruktury a jiné. V objemu proplacených příslibených a poskytnutých dotací v rámci OPD se Pardubický kraj opět pohybuje mezi posledními čtyřmi kraji. Naopak vyniká v míře úspěšnosti proplacených prostředků.

ROP SV se, na základě výše uvedených zjištění, jeví jako konkurenceschopný. V porovnání s kraji, které spadají do ROP SV se ale Pardubický kraj řadí na poslední místo v objemu proplacených prostředků a tím se stává méně konkurenceschopným.

Pro efektivní fungování hospodářství kraje je nezbytné, aby dopravní infrastruktura byla kvalitní a výkonná. Investice do dopravy totiž mají kumulativní charakter, mají přispívat ke stabilitě zaměstnanosti a pozitivně působit na tvorbu HDP. S rostoucími výdaji do DI se předpokládá rostoucí produktivita kraje. Dopravní infrastruktura je považována za podstatnou složku konkurenceschopnosti kraje. Proto byla provedena analýza, na základě které bylo zjištěno, že ekonomická situace v PAK není příznivá. Toto zjištění se odráží hlavně na nepříznivém vývoji nezaměstnanosti a HDP v kraji. Klesající charakter vykazují také absolutní přírůstky v jednotlivých letech v rámci vybraných zdrojů financování.

Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno, že výrazná většina denně cestuje za prací, a to osobním automobilem. Výrazná část respondentů má k dispozici

motorové vozidlo, což může poukazovat na jejich zvyšující se počet, vysokou mobilitu obyvatelstva a využívání zejména silniční dopravy v kraji. Po zhodnocení kvality silnic a dopravní dostupnosti v obci respondenta je patrné, že více než polovina jich je nespokojena se současným stavem. Většina respondentů vnímá vyšší efektivitu dopravní infrastruktury od začátku spolufinancování EU, avšak nepocítuje změnu na vlastní kůži. U názorů, týkajících se zaostalosti kraje, bylo zaznamenáno vysoké procento nespokojenosti s kvalitou silnic II. a III. třídy. Naopak vysoký počet respondentů zvolil, že nejvíce rozvinutá oblast daného území je kvalita silnic I. třídy a poskytování veřejné dopravy. Na základě analýzy kvalitativních znaků bylo zjištěno, že neexistuje závislost hodnocení na místě bydliště respondenta ani na jejich věku ve všech třech případech. Z toho důvodu lze konstatovat, že lidé zejména z Pardubic a Chrudimi vnímají kraj z hlediska dopravní infrastruktury podobně, aniž by byli ovlivňováni věkem nebo místem (okresem), ve kterém žijí.

Současná dopravní infrastruktura je provozně i investičně náročná. Nejedná se totiž pouze o náklady na výstavbu, ale také se musí brát v úvahu cena celého životního cyklu stavby. Ta zahrnuje veškeré opravy, údržbu, revize, náklady na provoz zařízení souvisejících s provozem infrastruktury. Problémy, které jsou spatřovány například v rámci silniční dopravy jsou nedostatečná kvalita silniční sítě, fragmentace základního skeletu komunikací a vznik dopravních kolon v příměstských i městských komunikacích. Překážkou financování dopravy se můžou jevit investice do infrastruktury, které jsou významné oproti očekávané a pomalé návratnosti (mimo fondy EU). Neefektivita může být spatřována v odlišnostech projektů, jelikož každý je v jiném stavu přípravy.

Doporučení pro zlepšení financování dopravní infrastruktury je vytvořit transparentní systém financování a lépe kontrolovatelný systém úkonů managementu. Vzhledem k nadcházejícímu programovému období je příslušné nastítnit změny, které mají nastat. Zúžení implementační struktury (Z 24 na 15 OP) by mohlo vést ke zjednodušení a vyšší efektivitě a průhlednosti. Další problémy mohou být spatřovány v nefunkčnosti kontrolních mechanismů. Ty se většinou projeví až na pozastavených platbách ze strany EU. V tomto případě je třeba zajistit takové nástroje, které zajistí hospodárnost a účelnost výdajů. Pro zvýšení efektivity ČR a kraje je nezbytné vyčerpání zdrojů z fondů EU. To jsou schopni zajistit jen ti, kteří oplývají odborností, poctivostí a pracovitostí. Tyto návrhy a doporučení platí jak pro celou ČR, tak pro Pardubický kraj.

**Použitá literatura:**

BUDÍK, Josef. Evropské strukturální fondy a jejich využívání. 1. vydání. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2009. 79 stran. ISBN 978-80-7408-014-2.

HENDL, Jan. Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat. 3. vydání. Praha: Portál, 2004, 583 stran. ISBN 807178-820-1.

HINDLS, Richard. Statistika pro ekonomy. 8. vydání Praha: Professional Publishing, 2007. 415 stran. ISBN 978-80-86946-43-6.

HUČKA, Miroslav. Strukturální politika a její regionalizace: v kontextu vstupu ČR do Evropské unie. Ostrava: Repronis, 2001, 114 stran. ISBN 808-6122-90-5.

CHVOJKOVÁ, Anna., KVĚTOŇ, Viktor a kolektiv. Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007–2013. 1. vydání. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku 2007. 179 stran. ISBN 978-80-86684-43-7.

PETRÁM, Antonín. Evropská integrace a Česká republika. 1. vydání. Praha: Grada, Publishing a.s. 2009. 143 s. ISBN 978-80-247-2849-0.

LACINA, Lubor. Minimum o regionální a strukturální politice EU. 1. vydání Praha: Úřad vlády ČR, 2004. 263 stran. ISBN 80-86734-23-4.

WOKOUN, René, LUKÁŠ, Zdeněk a KOUŘILOVÁ, Jana. Výkladový slovník regionální a strukturální politiky Evropské unie. 1. vydání. Praha: IFEC, 2002. 165 stran. Justis. Zelená řada. ISBN 80-86412-18-0.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Programové období 2007-2013. [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. Rozpočet Ministerstva dopravy. [online]. [cit. 2014-10-31]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/rozpocet.htm>.