

Makroekonomické dopady výstavby paralelní dráhy na letišti Praha/Ruzyně

Petr Zahradník, Jan Jedlička

6. 8. 2009, prezentace pro starosty

OSNOVA PREZENTACE

1. GLOBALNÍ ASPEKTY LETECKÉ DOPRAVY

- obecná charakteristika, mobilita, ekologie, (samo)financování, přínosy a rizika, dopady finanční krize, trendy do budoucna

2. LETECKÁ DOPRAVA V KONTEXTU POLITIK EU

- jednotný vnitřní trh, výkony letecké dopravy v EU, letiště jako ekonomické akcelerátory, turistika

3. SPECIFIKA LETECKÉ DOPRAVY V ČR

- specifika ČR z pohledu letecké dopravy, specifika Letiště Praha; ekonomický vývoj letecké dopravy v ČR, SWOT analýza

4. MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ VÝSTAVBY DRÁHY

- základní předpoklady modelu, kvantifikace dopadů realizace paralelní dráhy na HDP, zaměstnanost, veřejné finance v ČR, kraji Praha, Středočeském kraji

GLOBALNÍ ASPEKTY LETECKÉ DOPRAVY (1)

Obecná charakteristika:

- ✓ zahrnuje typy činností provádějících a souvisejících s přepravou osob a zboží vzduchem;
- ✓ v širším smyslu i výroba leteckých dopravních prostředků, výroba a údržba letadel a dalších specifických komponent pro výkon leteckého provozu;
- ✓ v užším smyslu letiště, letecké společnosti, poskytovatelé letových navigačních služeb a další činnosti přímo související s přepravou osob a zboží

Mobilita:

- ✓ nejmodernější a nejrychlejší způsob dopravy v období globalizace;
- ✓ kvalitní letištní infrastruktura představuje významný faktor podnikatelského prostředí a konkurenceschopnosti

Ekologie:

- ✓ intenzita letecké dopravy negativně ovlivňuje životní prostředí (hluk, emise), na druhé straně viditelný proces ekologizace; v porovnání s automobily výrazně vstřícnější

(Samo)financování:

- ✓ letecká doprava je samo-financovatelná a neklade fiskální nároky na stát

GLOBALNÍ ASPEKTY LETECKÉ DOPRAVY (2)

Ekonomické dopady letectví (definice na přímé, nepřímé a indukované):

- ✓ přímé dopady = zaměstnanost a ekonomické činnosti v primárních aktivitách letecké dopravy (např. provozovatel letiště, provozovatelé komerční a nekomerční letecké dopravy, státních a vojenských letů apod.)
- ✓ nepřímé dopady = zaměstnanost a ekonomické činnosti dodavatelů v oblasti primárních dopadů (např. dodavatelé leteckého paliva a pohonných hmot, stavební společnosti při výstavbě letišť, výrobci zboží prodávaného v maloobchodní síti letiště apod.)
- ✓ indukované dopady = výdaje osob přímo a nepřímo zaměstnaných v odvětvích letecké dopravy
- ✓ katalytické dopady = šířeji pojímané dopady na rozvoj a konkurenceschopnost

Přínosy a rizika:

- ✓ urychlení mobility a podpora konkurenceschopnosti, versus narušení ekologického systému a citlivost na hospodářský cyklus

Dopady finanční krize a trendy do budoucna:

- ✓ účinky krize přechodné; faktory podporující rozvoj letectví dlouhodobě

LETECKÁ DOPRAVA V KONTEXTU POLITIK EU (1)

Jednotný vnitřní trh:

- ✓ hospodářské a regulační prostředí pro leteckou dopravu se v minulých 20 letech radikálně proměnilo;
- ✓ prostředí jednotného trhu podstatně odstraňuje komerční restrikce pro letecké společnosti v rámci EU;
- ✓ tři fáze liberalizace (flexibilita cenových a přepravních podmínek, svoboda v poskytování služeb, kabotáž)

Výkony letecké dopravy v EU:

- ✓ 130 registrovaných leteckých společností;
- ✓ 450 letišť;
- ✓ zaměstnanost 3 mil. osob;
- ✓ příspěvek unijnímu HDP ve výši přibližně 120 mld. EUR;
- ✓ růstová dynamika cca 5% v roce 2007;
- ✓ 740 mil. cestujících a 12 mil. t nákladu a pošty;
- ✓ dynamika v nových členských zemích ještě podstatně větší než unijní průměr

LETECKÁ DOPRAVA V KONTEXTU POLITIK EU (2)

Letiště jako ekonomické akcelerátory:

- ✓ letiště vytvářejí nezbytnou infrastrukturu pro široký rejstřík ekonomických aktivit, obchodních a podnikatelských parků a zvyšují atraktivnost podnikatelského prostředí;
- ✓ jsou vnímána jako fundamentální ekonomické akcelerátory;
- ✓ multi-modální přepravní uzly;
- ✓ rozvojové póly

Turistika:

- ✓ velmi komplexní aktivita, jejíž některé součásti bezprostředně souvisejí s leteckou dopravou;
- ✓ bohatá škála ekonomických dopadů s vysokým podílem na hospodářských aktivitách (devizové příjmy = 5,5% českého exportu a 3,6% HDP);
- ✓ 5% zahraničních turistů cestuje letecky
- ✓ podíl na HDP primárně 4%, včetně vyvolaných dopadů až 15%;
- ✓ česká turistika není bezvýznamná: podíl na evropském trhu až 7%, na světovém 3%

SPECIFIKA LETECKÉ DOPRAVY V ČR (1)

Specifika České republiky z pohledu letecké dopravy:

- ✓ malá otevřená ekonomika, s velkým rozvojovým potenciálem, lákavou geografickou pozicí; atraktivní turistická destinace;
- ✓ významný vývozce a dovozce, významný příjemce zahraničních investic; vysoký počet zahraničních turistů;
- ✓ nadprůměrný růst poptávky po leteckých službách v posledním sledovaném období

Specifika Letiště Praha:

- ✓ významný hráč v české ekonomice;
- ✓ vedle výborných hospodářských výsledků v oblasti obrátu, přidané hodnoty a zaměstnanosti, držitel prestižních mezinárodních ocenění;
- ✓ největší letiště v nových členských zemích EU

SPECIFIKA LETECKÉ DOPRAVY V ČR (2)

Ekonomický vývoj letecké dopravy v České republice:

- ✓ stabilizovaný a relativně nízký počet firem;
- ✓ viditelně rostoucí zaměstnanost; vysoká mzdová náročnost;
- ✓ dynamicky rostoucí výnosy;
- ✓ růst přidané hodnoty i v přepočtu na pracovníka;
- ✓ vysoká nákladová náročnost; vysoká míra závislosti na vývoji cen pohonných hmot;
- ✓ zvyšující se výkony ve sledovaném období;
- ✓ drtivě mezinárodní charakter letecké dopravy v České republice;
- ✓ snižování průměrné přepravní vzdálenosti;
- ✓ mimořádně příznivé ukazatele bezpečnosti a nehodovosti

SPECIFIKA LETECKÉ DOPRAVY V ČR (3)

SWOT analýza

Silné stránky: rostoucí charakteristiky výkonů v přepravě osob a po většinu sledovaného období i v přepravě nákladu; dominantně mezinárodní charakter letecké dopravy a výkonu letišť; rostoucí zaměstnanost; vysoká míra kvalifikovanosti; vysoká úroveň průměrné mzdy; transparentní podnikatelské prostředí; vysoká míra bezpečnosti a nulová nehodovost; hlavní letiště v centru země i ekonomického regionu = velká spádová oblast; vysoká míra synergických efektů

Slabé stránky: zanedbatelný rozsah vnitrostátních přepravních výkonů; vysoká nákladovost odvětví (mzdy i pohonné hmoty)

Příležitosti: plně rozvinuté nepřímé, vyvolané a katalytické efekty v důsledku výstavby nové dráhy; dosažení výkonových ukazatelů plně srovnatelných se sousedními vyspělými metropolemi; příspěvek letecké dopravy podnikatelskému zájmu i poptávce po turistice; větší využívání vnitrostátních letů

Hrozby: přechodné následky finanční a ekonomické krize; překážky bránící výstavbě nové letištní dráhy; vysoká centralizace letištní infrastruktury pro případ přerušení rozvoje letiště v Praze; pokles objemu výkonů přepravy osob i nákladu

MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (1)

Základní předpoklady makroekonomického modelu

✓ **východisko:** uvedení dráhy do provozu v roce 2014

✓ **časové rozložení investice:**

2012	2013	2014
28 %	32 %	40 %

✓ **sledované období:** 2011 – 2020

✓ **odhad makroekonomických veličin** (v souladu s prognózou MF):

průměr za 2012-2020	ČR
reálný růst HDP	4,0 %
deflátor HDP	2,4 %
míra nezaměstnanosti	5,5 %
saldo veřejných rozpočtů k HDP	-1,4 %

MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (2)

Základní předpoklady makroekonomického modelu

- ✓ rozdělení dopadů u HDP a nezaměstnanosti (dle ACI a ATAG)
- ✓ regionální rozdělení pracovních míst:

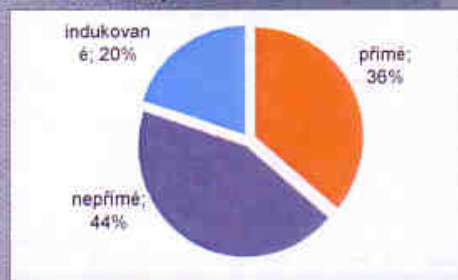
	přímá	nepřímá+indukovaná
Praha	25 %	25 %
Středočeský	52 %	25 %
ostatní ČR	13 %	50 %
mimo ČR	10 %	-

- ✓ nástin metodiky kvantifikace:

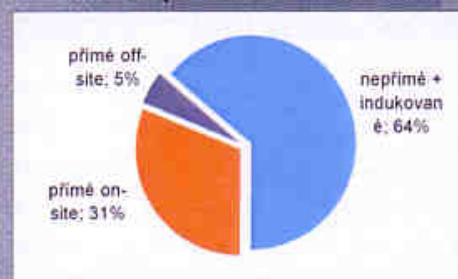
stavba investice - import = HDP → zaměstnanci

provoz počet cestujících → počet zaměstnanců LP → počet všech zaměstnanců → HDP

Rozdělení dopadů u HDP



Rozdělení dopadů u nezaměstnanosti



MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (3)

Dopad na HDP v ČR

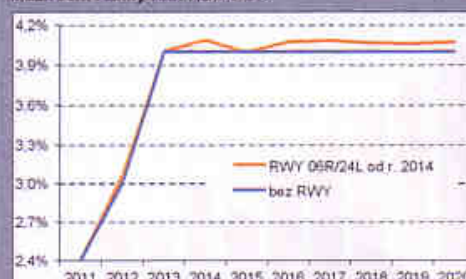
- ✓ první efekty v roce 2012 (výstavba), hlavní efekty od roku 2014 (provoz)
- ✓ celé období 2012-2020 zvýšení HDP o 126,29 mld. Kč s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 HDP vyšší o 0,47 % a růst rychlejší o 0,07 pb

	2011	2020
bez RWY 06R/24L		
HDP běžné ceny v mld. Kč	3922	6829
reálný růst HDP	2,40%	4,00%
RWY 06R/24L v roce 2014		
HDP běžné ceny v mld. Kč	3922	6861
navýšení nom. HDP v mld. Kč	0,00%	0,47%
reálný růst HDP	2,40%	4,07%

Navýšení HDP v ČR



Meziroční reálný růst HDP v ČR



MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (4)

Dopad na HDP v kraji Praha

- ✓ celé období 2012-2020 zvýšení HDP o 71,04 mld. Kč s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 HDP vyšší o 1,09 % a růst rychlejší o 0,16 pb

Navýšení HDP v kraji Praha



Dopad na HDP ve Středočeském kraji

- ✓ celé období 2012-2020 zvýšení HDP o 15,56 mld. Kč s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 HDP vyšší o 0,54 % a růst rychlejší o 0,09 pb

Navýšení HDP ve Středočeském kraji

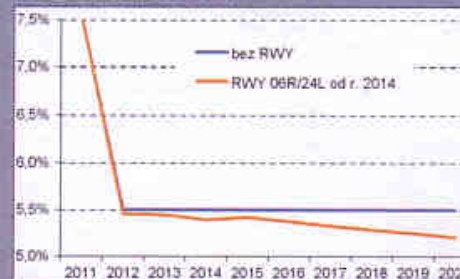


MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (5)

Dopad na zaměstnanost v ČR

- ✓ první efekty v roce 2012 (výstavba), hlavní efekty od roku 2014 (provoz)
- ✓ v cílovém roce 2020 nová pracovní místa 16 923 osob s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 míra nezaměstnanosti nižší o 0,3 pb

Míra nezaměstnanosti v ČR



	2011	2020
bez RWY 06R/24L		
počet nezaměstnaných	421 580	309 159
míra nezaměstnanosti	7,50 %	5,50 %
RWY 06R/24L v roce 2014		
počet nezaměstnaných	421 580	292 236
nová pracovní místa	0	16 923
míra nezaměstnanosti	7,50 %	5,20 %

Nově vytvořená pracovní místa v ČR



MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (6)

Dopad na zaměstnanost v kraji Praha

- ✓ v cílovém roce 2020 nová pracovní místa 4 206 s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 míra nezaměstnanosti nižší o 0,56 pb na 1,12 %

Míra nezaměstnanosti v kraji Praha - RWY od r. 2014



Dopad na zaměstnanost ve Středočeském kraji

- ✓ v cílovém roce 2020 nová pracovní místa 5 863 s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 míra nezaměstnanosti nižší o 0,87 pb na 3,14 %

Míra nezam. ve Středočeském kraji - RWY od r. 2014

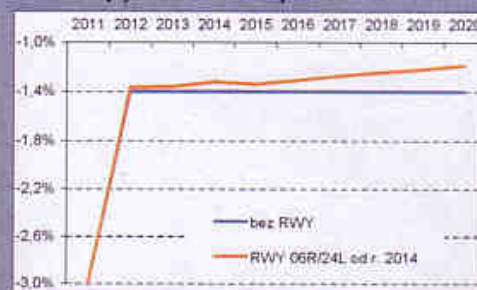


MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (7)

Dopad na veřejné finance v ČR

- ✓ celé období 2012-2020 zlepšení VF o 56,1 mld. Kč s perspektivou ↑
- ✓ v roce 2020 deficit státního rozpočtu nižší o 14,3 mld. Kč (0,2 pb HDP)
- ✓ největší efekt ↑ SaZ poj., ↑ DPH, ↓ dávky v nezam., ↑ daň FO, ↑ daň PO

Deficit veřejných financí v ČR v poměru k HDP



	2011	2020
bez RWY 06R/24L		
deficit SR v mld. Kč	-117,7	-95,6
deficit SR v % HDP	-3,0 %	-1,4 %
RWY 06R/24L v roce 2014		
deficit SR v mld. Kč	-117,7	-81,3
zlepšení SR v mld. Kč	0,0	14,3
deficit SR v % HDP	-3,0 %	-1,2 %

Zlepšení deficitu veřejných financí v ČR



MAKROEKONOMICKÝ MODEL DOPADŮ (8)

Dopad na veřejné finance v kraji Praha

- ✓ celé období 2012-2020 růst výnosu sdílen. daní o 74,3 mil. Kč s persp. ↑
- ✓ v roce 2020 dodatečně sdílené daně ve výši 19,0 mil. Kč
- ✓ sdílené daně: DPH, daň FO, daň PO

Zvýšení výnosů sdílených daní pro kraj Praha



Dopad na veřejné finance ve Středočeském kraji

- ✓ celé období 2012-2020 růst výnosu sdílen. daní o 321,6 mil. Kč s persp. ↑
- ✓ v roce 2020 dodatečně sdílené daně ve výši 82,4 mil. Kč

Zvýšení výnosů sdílených daní pro Středočeský kraj



ZÁVĚR

Děkujeme Vám za pozornost

- ✓ Tomáš Sedláček atomsedlacek@gmail.com
- ✓ Petr Zahradník pzahradnik@email.cz
- ✓ Jan Jedlička janjedli@seznam.cz