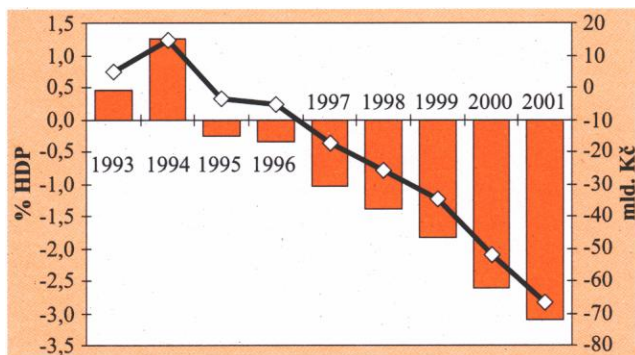


Graf 4.9
Deficit státního rozpočtu, ČR, 1993–2001



Zdroj: ČSÚ

Po snížení hrubého veřejného dluhu (konsolidovaného)⁸⁰ z 18 % HDP v roce 1993 na 13,5 % v roce 1997 se vývoj obrátil, až dosáhl podílu 19,2 % HDP v roce 2001. V absolutním vyjádření se hrubý veřejný dluh zvýšil z cca 200 miliard korun v letech 1993–1996 až na 414 miliard korun v roce 2001. Na tomto růstu se podílel zejména dluh státního rozpočtu, který se od počátku devadesátých více než zdvojnásobil (z úrovně kolem 160 mld. Kč v období 1993–1996 vzrostl až na úroveň 345 mld. Kč v roce 2001). Dluh územních rozpočtů se od roku 1995 do roku 2001 zvýšil z 20 mld. Kč na téměř 50 mld.

Dluh centrální vlády se sice během let 1993–1996 podařilo snížit z 16 % na 10 % HDP a tento podíl udržet až do roku 1998, od roku 1999 dluh však opět rostl, až v roce 2001 dosáhl 16 %. Na konci roku 2002 tento dluh dosáhl téměř 18 % HDP.

Negativní saldo veřejného sektoru (konsolidované) včetně čistých půjček se zvyšovalo z 1 % HDP (1996–1999) na 3 % HDP v letech 2000–2002. Saldo veřejného sektoru (konsolidované) bez čistých půjček se přitom zvýšilo až na -5,1 % HDP v roce 2001. V roce 2002 to bylo ještě více - 9,7 % HDP, tj. přes 220 mld. Kč.

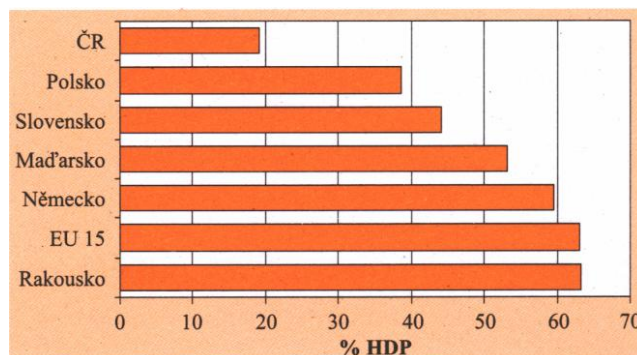
V letech 1993–1994 dosáhl deficit státního rozpočtu přebytků kolem 1 % HDP, v letech 1995–1997 se deficit pohyboval do 1 % HDP, v roce 2000 však deficit státního rozpočtu dosáhl 2,6 % a v roce 2001 3,1 % HDP. Rozpočtový deficit (rozdíl mezi výdaji a příjmy vlády) ČR dosáhl v roce 2002 devíti procent hrubého domácího produktu při vyloučení příjmů z privatizace.

V mezinárodním srovnání dosahuje dluh státního rozpočtu České republiky lepších hodnot než ve většině zemí Evropy (graf 4.10).

Negativní je však přetrvávající trend prohlubování deficitu veřejných rozpočtů a růstu veřejného dluhu (zvýšení podílu dluhu státního rozpočtu z 10,5 % HDP v 1998 na 17,8 % HDP v 2002).

Každá země, která chce přejít na společnou evropskou měnu a vstoupit do měnové a ekonomické unie, musí splnit kritéria Maastrichtské dohody. Ta mimo jiné žádá, aby rozpočtový deficit nepřekročil 3 % HDP

Graf 4.10
Vládní dluh jako podíl HDP, mezinárodní srovnání, 2001



Zdroj: OECD

a vnitřní zadlužení nepřesahovalo 60 procent HDP. Po přechodu na euro musejí země respektovat podmínky dohody o stabilitě a růstu, která ukládá vyrovnaný rozpočet.

Pokud příjmy ze zdanění nedostačují k pokrytí veřejných výdajů (tj. výdajů státních i územních rozpočtů), dochází k rozpočtovému deficitu – vláda si vypůjčuje peněžní prostředky na pokrytí těchto rozpočtů. Veřejný dluh zahrnuje celkovou hodnotu půjček vlády a samospráv na konci účetního roku.

Veřejný dluh tvoří salda státního rozpočtu a státních finančních aktiv a pasiv, mimorozpočtových fondů, územních rozpočtů a zdravotních pojišťoven. Z dlouhodobého hlediska nesmí výdaje veřejného sektoru výrazně převýšit odvody daní – není-li tomu tak, je to známkou neudržitelnosti veřejné finanční politiky. Z krátkodobého hlediska, zejména v období recese, však toto pravidlo nemusí být vždy splněno.

Zvyšování veřejného dluhu vyžaduje splácení dluhu a úroku z příjmu veřejných rozpočtů, což vede k omezení disponibilních prostředků na další výdajové programy jako například zdravotnictví, vzdělávání nebo programy ochrany životního prostředí. Tvorba veřejného dluhu představuje žití na úkor příštích generací, na které přesouváme břemeno splácení výdajů za naši spotřebu.

WASHINGTON 20. listopadu 2002 (ČTK) – Česká republika bude možná jednou z mála kandidátských zemí EU, ne-li jedinou, která nebude moci po vstupu do Evropské unie přejít na eura. Toto varování uvádí ve své předběžné zprávě z nedávné mise v Praze Mezinárodní měnový fond (MMF). „Hrozí vážné riziko, že Česká republika bude jednou z mála, ne-li jedinou zemí, která kvůli příliš malé snaze snížit svůj deficit nebude mezi zvolenými,“ uvádějí experti MMF ve zprávě.

Deficit státního rozpočtu převýšil toto kritérium již v roce 2001, deficit celého veřejného sektoru překročil

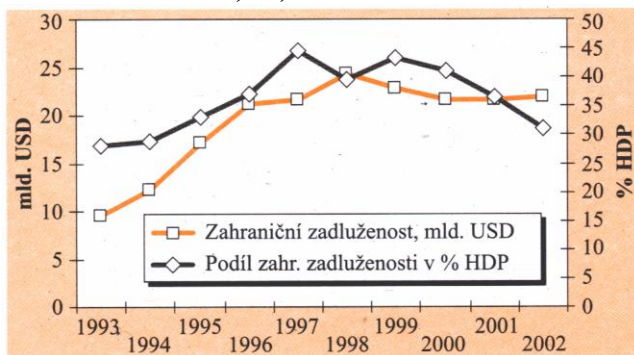
⁸⁰ Příjmové a výdajové položky všech veřejných rozpočtů jsou konsolidované podle rozpočtových pravidel. Konsolidace veřejných rozpočtů znamená operace, které zamezují dvojímu započtení výdajů a příjmů jednotlivých rozpočtů veřejného sektoru.

úroveň 3 % HDP v roce 2000 (3,1 %), za rok 2002 byl podle předběžných údajů deficit ve výši až kolem 3,4 % HDP (bez výdajů vyvolaných záplavami 2002). Vláda se ve svém programovém prohlášení zavázala zahájit širokou diskusi o reformě veřejných financí tak, aby saldo veřejných rozpočtů v roce 2006 nepřekročilo hodnotu v rozmezí 4,9–5,4 % hrubého domácího produktu a mělo tendenci k poklesu v dalších letech.

Zahraniční zadluženost

Po počátečním vzrůstu zahraniční zadluženosti⁸¹ v období 1993–1996 se od roku 1996 pohybuje zadluženost na poměrně stálé úrovni 20 mld. USD. Od roku 1999 dochází ke snížení jejího podílu ze 43 % na 36 % HDP v roce 2001 (graf 4.11).

Graf 4.11
Zahraniční zadluženost, ČR, 1993–2001



Zdroj: MF

Devizové rezervy ČNB byly udržovány v období 1995–2001 na konstantní úrovni 13 mld. USD. V roce 2002 je to 21 mld. USD. Tuto skutečnost je možné hodnotit pozitivně. Zahraniční zadluženost na obyvatele je srovnatelná se zeměmi Visegrádské čtyřky.

4.4 DOPRAVA



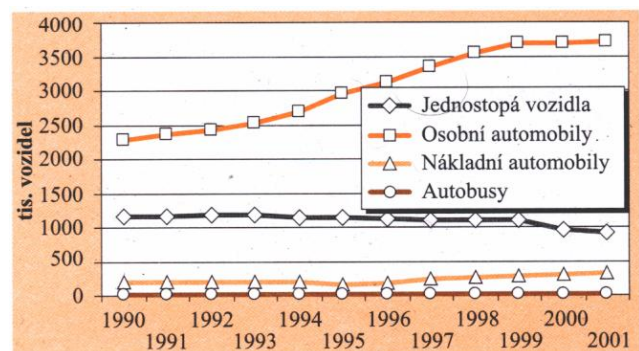
Zatímco negativní vlivy na životní prostředí u některých jiných odvětví v České republice klesají, u dopravy (zejména silniční) je technologický pokrok v kvalitě vozidel (nižší hlučnost, spotřeba i emise) převážen narůstajícím počtem motorových vozidel a vzrůstající intenzitou dopravy. (Výsledky celostátního dopravního sčítání v roce 2000 potvrdily růst intenzity dopravy, a to o více než 20 % intenzit z doby předchozího sčítání, v roce 1995.) Celkový trend negativních vlivů na životní prostředí je tak stále nepříznivý i přes to, že se převážná většina ukazatelů měrné zátěže životního prostředí z dopravy vyvíjí příznivě.

Největší podíl v tomto směru přináší doprava silniční, jejíž negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, vyšší hladině hluku i v záboru půdy při výstavbě nebo rekonstrukcích silniční a dálniční sítě. Silniční doprava je také spojena s dopravními nehodami přinášejícími velké lidské a hmotné ztráty. Všechny tyto škody (tzv. externí náklady) se odhadují přibližně na 5 % HDP a jen v ČR ročně dochází ke zhruba 220 000 dopravních nehod, při nichž zahyne více než 1000 osob.

Nepříznivý vývoj má i dělba dopravní práce. V období let 1990–2001 se u železniční nákladní dopravy snížil celkový přepravní výkon o cca 60 %, zatímco přepravní výkon silniční nákladní dopravy vzrostl o 240 %.

Doprava se stává jedním z nejdůležitějších činitelů zátěže prostředí (po energetice). S růstem přepravních výkonů rovněž narůstá počet osobních i nákladních vozidel (graf 4.12). Stupeň motorizace (počet automobilů do 3,5 t na 1000 obyvatel) vzrostl v porovnání s rokem 1990 v roce 2001 o více než 60 %. Je třeba poznamenat, že nenadálý pokles počtu nákladních vozidel v roce 1995 byl způsoben přísnějšími podmínkami pro jejich provoz.

Graf 4.12
Počty motorových vozidel v ČR, 1990–2001



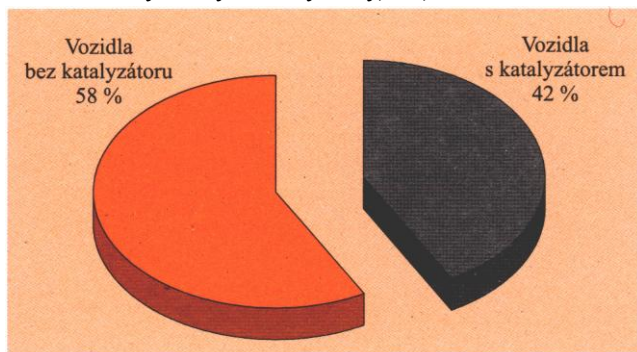
Zdroj: CDV

Při hodnocení struktury vozového parku podle druhu pohonu lze zaznamenat úbytek vozidel na plyn. Možné důvody lze hledat v ekonomické náročnosti přebudování vozidla na tento pohon a v modernizaci vozového parku

⁸¹ Zahraniční zadluženost je soumou devizových a korunových pasiv bankovní soustavy (vč. ČNB), podnikové sféry a vlády vůči nerezidentům. Splácení zahraničního dluhu omezuje výdaje státu na jiné účely (zdravotnictví, sociální účely, ekonomický rozvoj, ochranu životního prostředí), a tím přímo negativně ovlivňuje podmínky udržitelného rozvoje dané země.

především vozidly s nízkou spotřebou klasických pohonných hmot (benzín, nafta). Roste počet vozidel vybavených katalyzátory (graf 4.13).

Graf 4.13
Podíl vozidel vybavených katalyzátory, ČR, 2001



Zdroj: CDV

Ve struktuře vozidel podle druhu dopravního prostředku znatelně převládá počet osobních a dodávkových automobilů; tvoří 76 % z počtu všech evidovaných vozidel. Do skupiny vozidel s méně než deseti procenty patří autobusy a nákladní automobily.

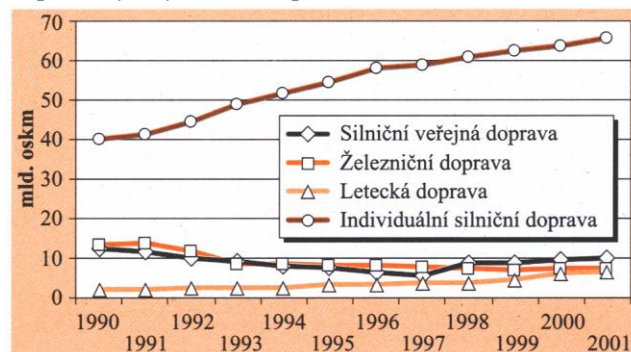
Osobní doprava

Výkony osobní dopravy (počty osob přepravených za určité období na určité vzdálenosti) i její objemy (počet osob přepravených za určité období) se od počátku devadesátých let trvale zvyšují. Doslova boom bylo možné zaznamenat u osobní silniční dopravy, jejíž výkony se od roku 1990 zvýšily o více než 60 %. V posledních třech letech se tempo zpomaluje, nicméně i nadále lze vzhledem ke zlepšování ekonomické situace obyvatel očekávat stále širší využívání osobních automobilů. Mohutní také doprava letecká: přepravní výkony za stejné období stouply téměř na trojnásobek.

U veřejné dopravy je situace opačná, přestože mezi klíčové prvky udržitelnosti patří právě její rozvoj (zejména MHD). Po počáteční stagnaci znatelně poklesly přepravní objemy a výkony v železniční dopravě a podobně ztrácí i doprava autobusová. Jejich přepravní objemy se téměř o polovinu zmenšily. Pokles výkonů na železnici se ale již zastavil, což může být způsobeno zlepšením železniční infrastruktury modernizací železničních koridorů. Přepravní výkony ve veřejné dopravě se od roku 1997, ve kterém se propadly až na 40% úroveň roku 1990, dokonce zvyšují. V r. 2001 dosáhly cca 85 % hodnoty r. 1990 (graf 4.14).

Výkony ve vodní dopravě se v posledních 4 letech stabilizovaly. U všech srovnávaných zemí zaujímá největší podíl v osobní dopravě doprava automobilová. Přepravní výkony automobilové dopravy jsou v ČR sice značně vyšší než v dalších kandidátských zemích (v Maďarsku a Polsku), ale zatím zdaleka nedosahují hodnot sousedního Německa a Rakouska (graf 4.15).

Graf 4.14
Přepravní výkony v osobní dopravě, ČR 1990–2001



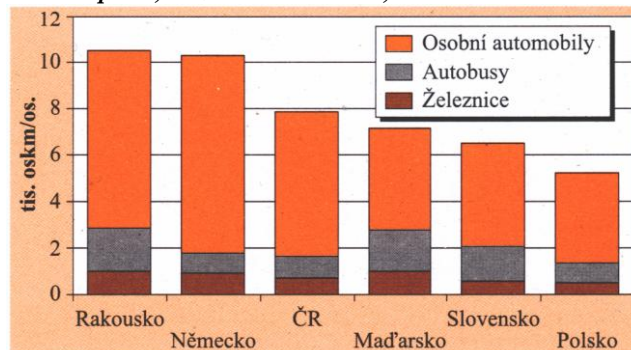
Zdroj: CDV

Doprava umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, surovinám, ke zboží, pracovním příležitostem i ostatním lidem. Je proto v každé společnosti základní službou. Zvyšující se mobilita však nemá pouze pozitivní, ale nese s sebou velké množství negativních vlivů, které narůstají zejména u silniční dopravy.

Především roste podíl dopravy na spotřebě mnoha přírodních zdrojů. V Evropě spotřebuje doprava 30 % ze vši spotřebované energie (primární energetické zdroje), přičemž pohonné hmoty představují nejzávažnější typ energetických surovin. Množství energie spotřebované na dopravu vzrostlo mezi lety 1985–1996 o více než 40 %. Nebylo však bohužel zaznamenáno žádné zlepšení energetické účinnosti vyjádřené jako spotřeba energie na jednotku dopravy (osobokilometr nebo tunokilometr). Motory jsou sice účinnější, avšak vozidla jsou těžší a v průměru méně vytížená.

Podíl znečištění ovzduší způsobené dopravou je už dnes ve vyspělých státech největší ze všech sektorů a neustále roste. Nárůst dopravních výkonů působí nejrušnější problémy v sociální a environmentální oblasti (dopady na zdraví obyvatel, poškozování ekosystémů, změna klimatu, ztráty času a stres atd.). Tuhé odpady (automobily a jejich součásti: akumulátory, pneumatiky) významně přispívají k celkové produkci odpadů. Dopravní infrastruktura znamená nejen zaborť určité plochy povrchem silnic či dálnic a navazujících zařízení, avšak působí rovněž roztržštěním, fragmentaci krajiny a přírodních či přírodě blízkých ploch (např. lesů). Z hlediska ochrany přírody a biodiverzity je tato fragmentace stejně závažná jako vlastní ztráta ploch.

Graf 4.15
Osobní doprava, mezinárodní srovnání, 2000

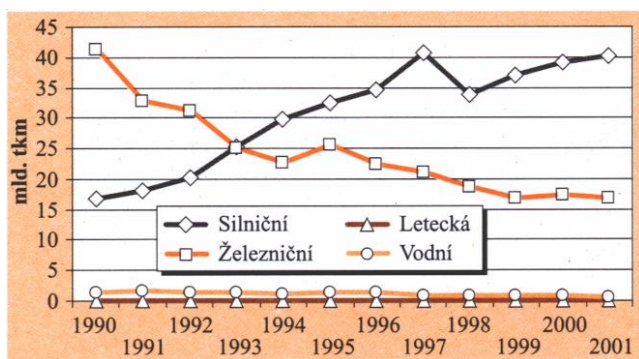


Zdroj: OECD

Nákladní doprava

V silniční nákladní dopravě dochází v období 1990 až 2001 v souvislosti se zvyšováním poptávky k trvalému nárůstu přepravních výkonů přibližně o 20 % ročně, zatímco u železniční dopravy do roku 1999 trvale klesaly v průměru asi o 5 % ročně a nyní stagnují (graf 4.16).

Graf 4.16
Přepravní výkony v nákladní dopravě, ČR, 1990–2001

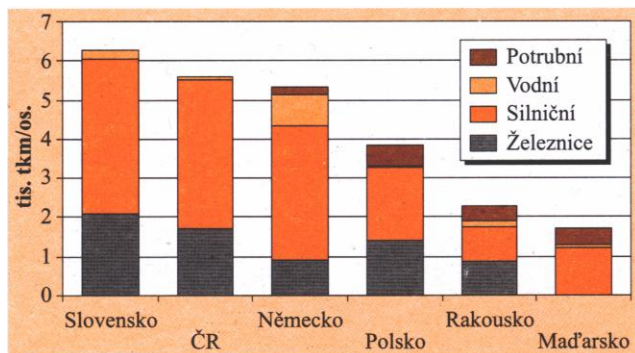


Zdroj: CDV

Je zřejmé, že od roku 1990 se poměry výkonů silniční a železniční nákladní přepravy zcela obrátily, i když ČR patří ke státům s nejhustší železniční sítí v Evropě. Délka silniční sítě v souvislosti s výstavbou dálnic a rychlostních komunikací mírně roste a hustota vozidel vyjádřená jako počet vozidel na jeden kilometr silniční sítě v posledních třech letech již stagnuje. Vodní a letecká nákladní doprava se podílí na výkonech v zanedbatelném množství, její hodnoty přepravních výkonů kolísají pod úrovní stavu v roce 1990.

Z mezinárodního srovnání je jednoznačně patrné, že Česká republika je tranzitní zemí. Ze všech srovnávaných států jsme co do počtu tunokilometrů přepočtených na osobu na druhém místě hned za Slovenskem (graf 4.17).

Graf 4.17
Nákladní doprava, mezinárodní srovnání, 2000



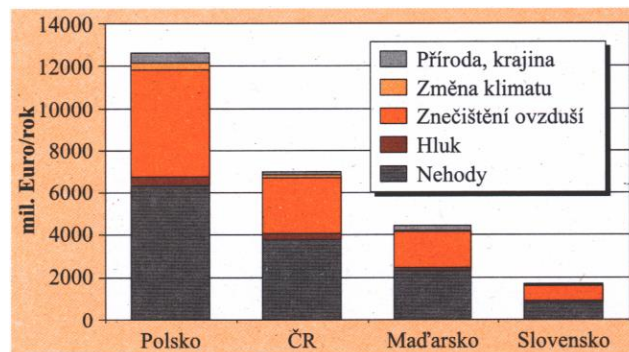
Zdroj: OECD

Externalita v dopravě

Doprava patří mezi odvětví s vysokými „externalitami“. Externalitami rozumíme přenesení nákladů (nebo přínosů) určité aktivity (výroby, spotřeby, dopravy) na jiné subjekty než jsou ty, které jsou jejími hlavními hybateli. Tyto „přenesené“ náklady jsou nedobrovolné a jejich původci za ně navíc většinou neplatí.⁸²

Problém externalit tedy spočívá v tom, že původci externalit nezahrnují do svých kalkulací část nákladů, tzv. společenských škod nebo společenských nákladů (důsledek selhání trhu). Náprava by byla možná, kdyby původce externalit byl dodatečnými náklady své aktivity zatížen podle pravidla „kdo znečišťuje, ten platí“. V České republice dosahují tyto náklady hodnot až 3,2–5,7 % HDP, přičemž největší část tvoří externalita z dopravních nehod. Podobnou strukturu vnějších nákladů je možné nalézt i u srovnávaných zemí (graf 4.18).

Graf 4.18
Externalita v dopravě, mezinárodní srovnání, 1995



Zdroj: INFRAS/HERRY, 2002.
External Costs of Transport in Central and Eastern Europe

4.5 ENERGETIKA

Po devítiletém poklesu spotřeby primárních energetických zdrojů v devadesátých letech došlo v letech 2000–2001 opět k jejímu mírnému zvýšení (graf 4.19). Dlouhodobě však roste výroba i spotřeba elektrické energie (graf 4.20). Velmi významným ukazatelem je úroveň efektivity, s jakou se energie využívá. Ta se většinou vyjadřuje jako množství spotřebované energie na jednotku hrubého domácího produktu. Efektivita využití energie vzrostla za posledních deset let v poměru na jednotku HDP skoro o 20 %, což je jednoznačně pozitivní trend (viz graf). Za tím stojí zejména restrukturalizace českého průmyslu z těžké výroby na lehčí výrobní odvětví. Energetická náročnost národního hospodářství vyjádřená podílem primární spotřeby energetických zdrojů a HDP však stále podstatně převyšuje úroveň

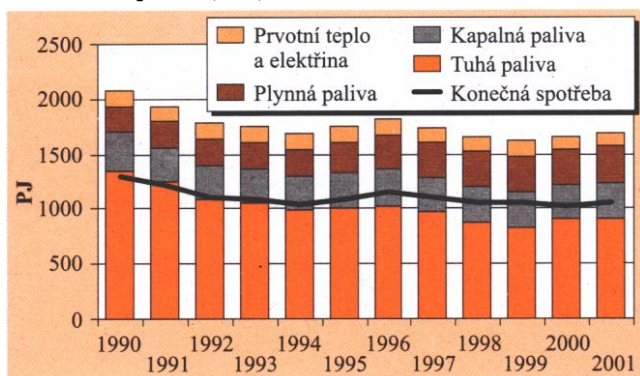
⁸² Požadavky na internalizaci externích nákladů z dopravy lze nalézt jak v nákladním dokumentu Dopravní politika ČR, tak i v dalších základních dokumentech schvalovaných vládou, např. Státní politice životního prostředí.

Významně je požadavek internalizace externalit zdůrazňován v mnoha členských státech EU i na úrovni Evropské komise (Bílá kniha o dosažení skutečných cen v dopravě z roku 2001) a Evropská konference ministrů dopravy (ECMT).

většiny vyspělých zemí, za období 1999/2000 u průměru států EU asi o 65 % (graf 4.21). Celkový vývoj ukazují graf 4.22.

Graf 4.19

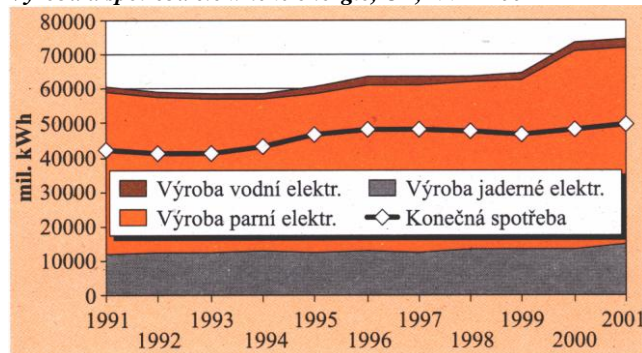
Hrubá spotřeba primárních energetických zdrojů a konečná spotřeba, ČR, 1990–2001



Zdroj: ČSÚ

Graf 4.20

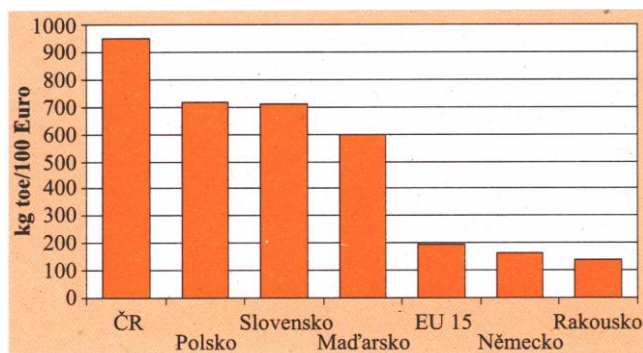
Výroba a spotřeba elektrické energie, ČR, 1991–2001



Zdroj: ČSÚ

Graf 4.21

Hrubá spotřeba energie na jednotku HDP, mezinárodní srovnání, 2000



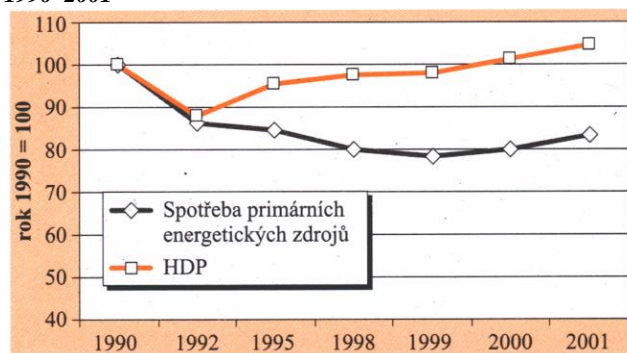
Zdroj: IEA

Velikost celkové spotřeby primárních energetických zdrojů v České republice odpovídá zhruba Rakousku, vyšších hodnot dosahuje Německo. Nižší spotřeby primárních energetických zdrojů dosahuje Maďarsko a Polsko. Ve srovnání s vyspělými zeměmi, ale i např. se Slo-

venskem, je rovněž stále vysoký podíl využití tuhých paliv, zatímco podíl kapalných a plyných paliv zpočátku jen nevýrazně povyrostl a od roku 1997 se výrazně nezměnil. Tuhá paliva, jejichž využití je spojeno s výraznou zátěží životního prostředí (nekvální hnědé uhlí, jehož spalování produkuje oxidy síry a zdraví škodlivý prach), dosud tvoří více než 50 % spotřeby primárních energetických zdrojů (graf 4.23). Rovněž podíl zdrojů označený jako ostatní (jaderná a vodní energie, obnovitelné zdroje apod.) se nemění. Tento poměr je do budoucna nezbytné změnit ve prospěch obnovitelných zdrojů energie.

Graf 4.22

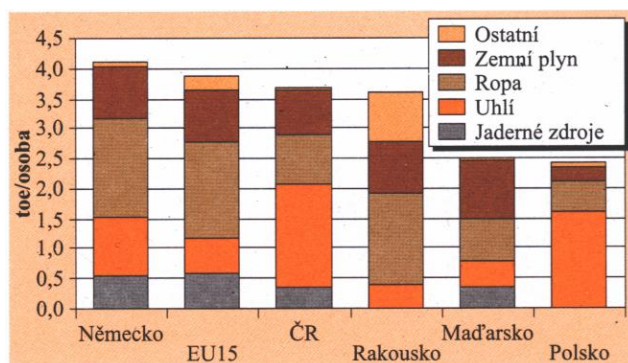
Spotřeba primárních energetických zdrojů a HDP, ČR, 1990–2001



Zdroj: MŽP, MPO

Graf 4.23

Spotřeba primárních energetických zdrojů na osobu, mezinárodní srovnání, 1999



Pozn.: K odpoutání došlo zejména na počátku 90. let, přestože byl v té době zaznamenán prudký pokles HDP. Největšího odpoutání bylo dosaženo u indikátoru celková materiálová spotřeba, nejmenšího u indikátoru přímý materiálový vstup. V obdobích, kdy HDP rostl, většinou docházelo k růstu i u indikátorů materiálových toků.

Zdroj: ČSÚ, MŽP

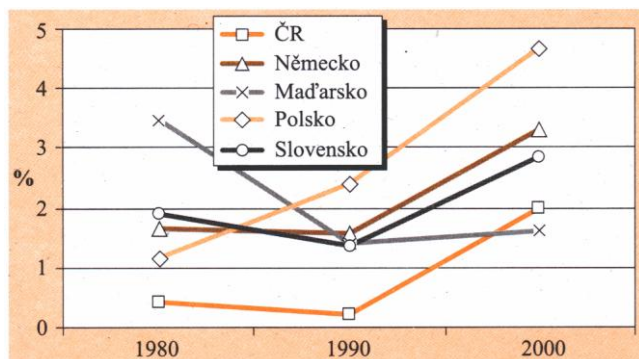
Česká republika má stále rezervy ve využívání obnovitelných zdrojů energie. Celkový podíl používání obnovitelných zdrojů činí kolem 2 %, u výroby elektřiny nad 3 % (průměr EU u této položky činí skoro 15 %). Mezinárodní srovnání ukazují grafy 4.24 a 4.25.

Podle cílů Státní politiky životního prostředí by měl celkový podíl obnovitelných zdrojů vzrůst ze současných dvou procent na 3–6 % do roku 2010 a do roku 2020 na zhruba 4–8 %.

Z pohledu udržitelného rozvoje je důležitá diverzita využívaných energetických zdrojů. V současné době jsou ve vysoké míře využívána zejména tuhá paliva, jejichž spalování představuje největší zdroj emisí skleníkových plynů a dalších látek znečišťujících ovzduší. Z dlouhodobějšího hlediska je proto nutné jejich podíl výrazně snížit ve prospěch plyných paliv a obnovitelných zdrojů energie.

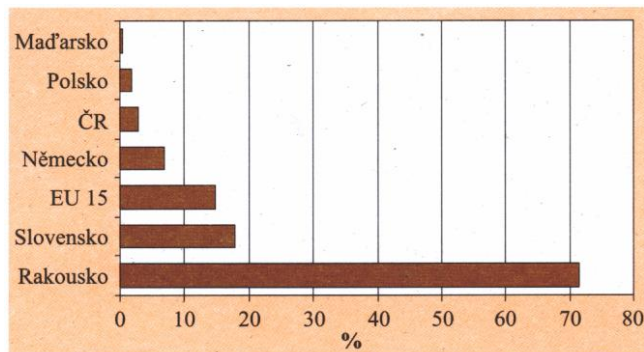
V průběhu roku 2001 byl v souladu se zákonem o hospodaření s energií zpracován návrh Národního programu hospodářského nakládání s energií a využívání jejich obnovitelných a druhotných zdrojů, který je koncipován na čtyřleté období. Nezanedbatelným hlediskem je zde i snižování emisí skleníkových plynů (především CO₂), zahrnující nejen vlastní zvyšování energetické účinnosti nejrůznějších průmyslových procesů, vytápění a podobně, ale i záměrné snižování vysokého podílu uhlí v primární energetické produkci. Zatížení ovzduší z energetiky představuje nejvýznamnější podíl ze všech stacionárních zdrojů.

Graf 4.24
Podíl obnovitelných zdrojů energie na spotřebě primárních energetických zdrojů, mezinárodní srovnání, 1980, 1990, 2000



Zdroj: OECD

Graf 4.25
Podíl obnovitelných zdrojů na výrobě elektrické energie, mezinárodní srovnání, 2000



Zdroj: Eurostat

Současná kapacita vodních elektráren pokryje jen kolem 3 % celkové výroby elektrické energie, bohužel

další navýšení kapacit vodních zdrojů připadá v úvahu pouze lokálně (malé vodní elektrárny), a tudíž v omezené míře, protože přírodní podmínky u nás obnovitelným zdrojům energie příliš nepřejí. Solární a větrná energie mají další omezení v podobě klimatu. Největší potenciál má Česká republika v získávání energie z biomasy, ať již přímým spalováním, nebo pomocí generace plynu z této suroviny.

4.6 INDUSTRIÁLNÍ METABOLISMUS



Aby mohla ekonomická soustava fungovat a poskytovat služby a statky k uspokojování lidských potřeb, chová se obdobně jako živý organismus. Z okolního prostředí odebírá materiály a energii, které částečně využije, a nakonec je všechny přemění na odpadní látky, které putují zpět do prostředí. Na straně vstupů se jedná zejména o vytěžené suroviny, vyprodukovanou biomasu a vodu, na straně výstupů o emise do ovzduší, emise do vody a skládkované odpady. V této souvislosti se hovoří o industriálním metabolismu nebo o metabolismu společnosti.

V několika minulých desetiletích (až do počátku devadesátých let) zaznamenávaly hlavní ekonomiky světa výrazný nárůst toků materiálů (vstupních surovin i výstupních odpadů) – tlak lidské společnosti na životní prostředí neustále stoupal. Na konci 90. let se množství materiálů „protékajících“ ekonomikou Spojených států pohybovalo kolem 80 t na osobu. V Japonsku tato hodnota dosahovala pouze 40 t na osobu, i když ekonomický výkon těchto zemí v přepočtu na osobu je srovnatelný. Česká republika se s téměř 70 t na osobu a rok řadí k zemím s vysokou materiálovou náročností. Je však nutné poznamenat, že v průběhu devadesátých let materiálové požadavky České republiky klesly o více než 30 %. Většina průmyslově vyspělých zemí snížila v posledních patnácti letech své celkové materiálové požadavky o 20–30% (graf 4.26).

Určitý zlom v přístupu průmyslu k otázkám sladění rozvoje a ochrany prostředí učinila konference OSN v Riu v roce 1992 a Podnikatelská rada⁸³ pro udržitelný

⁸³ V roce 1995 vznikla Světová podnikatelská rada sloučením podnikatelské rady (The Business Council for Sustainable Development – BCSD) a Světové průmyslové rady pro životní prostředí (World Industrial Council for the Environment – WICE).