

POSLÁNÍ SP ČR, ZODPOVĚDNOST

Britská CBI, německé BDI a BDA nebo francouzský MEDEF. To všechno jsou mocné zaměstnavatelské svazy, které čím dál víc ovlivňují ekonomiku svých zemí. Mají nejen ekonomický, ale do značné míry i politický vliv. Dokážou vlády svých zemí dotlačit k nepopulárním krokům nebo dokonce k reformám (v Německu se jim říká Harz I až Harz IV podle autora, člena představenstva BDI). A naopak. Pokud se těmto zaměstnavatelským svazům něco nelíbí, přes jejich veto nejede vlak.

V České republice tuto sílu reprezentuje Svaz průmyslu a dopravy. Za tímto cílem kráčí už více než 15 let. Dnes zastupuje prakticky všechny velké podniky, ale i řadu středních a malých firem. Vládu opakovaně – často úspěšně – bombarduje svými požadavky.



JAROSLAV MÍL, PREZIDENT SP ČR

Nám nejde o politický vliv, cítíme zodpovědnost za budoucí vývoj této země. Zaměstnavatelé a podnikatelé – na rozdíl od politiků – rozvíjí svůj byznys v širších mantinelech, než je jediné volební období. Proto potřebují prosadit pragmatické kroky, které tuto zemi posunou vpřed.

Česká ekonomika je ve skvělé kondici a ta šance tady je. Bohužel i hrozba, že pokud nedokážeme postavit hráz rostoucímu populismu, promarníme ji. Po krátkém okamžiku slávy pak může přijít dlouhé období permanentní frustrace.

Takže právě my bychom rozhodně neměli přihlížet, jak tato země mívá jednu příležitost za druhou.

Praha je překrásné město. Když ji sledujete, všude vidíte tu proměnu, jak se měnila v běhu dějin. A já si troufám tvrdit, že to nejlepší získala díky odvaze těch, kteří mysleli na budoucnost. Zároveň byli dost aktivní, aby dokázali své vize prosadit.

Právě změna, nebo chcete-li odvaha ke změnám je to, co dává vývoji sílu (je a vždycky byla motorem úspěšného vývoje). Zaměstnavatelé ji mají, denně to dokazují ve svém byznysu. Je pravda, že nebývají filosofové, hledají ekonomická řešení. To ale není na škodu, je-li naším cílem lepší kvalita života pro všechny obyvatele.

Mimočodem, Svaz se vloni se přestěhoval. Z historického sídla do budovy, jež odpovídá potřebám jednadvacátého století. Ta budova ční nad kdysi průmyslovou čtvrtí Holešovice jako maják. Je pevným bodem, ukazuje směr.

Poslání svazu je podobné – měl by být pozitivní silou, aktivním členem společnosti, takovým, který jí pomáhá najít ten správný směr.

REFORMA VEŘEJNÝCH FINANČÍ A REÁLNÉ PROBLÉMY PODNIKATELŮ

Česká republika zahájila reformu veřejných financí. Dlouho očekávaný první návrh vyvolal bouřlivou diskusi – námitky, které přicházely nejen ze strany opozice, ale i z vládní koalice. Zaměstnavatelé od reformy očekávali nejen snížení odvodů, ale i zjednodušení daňové soustavy a možná i lepší podmínky pro podnikání. Vládní návrh, který – po řadě změn a úprav – schválila poslanecká sněmovna poměrem 101 ku 99 hlasům, jim zatím žádné podstatné zlepšení nepřinesl.

Zaměstnavatele tak dál trápí vysoké vedlejší náklady práce, rostoucí problémy na trhu práce, obavy ze ztráty konkurenceschopnosti anebo otázky spojené s kurzem koruny.



MARTIN JAHN, VICEPREZIDENT SP ČR ČLEN PŘEDSTAVENSTVA ŠKODA AUTO A.S.

Svaz průmyslu a dopravy oceňuje zahájení 1. fáze reformy veřejných financí a zejména to, že se podařilo zastavit růst mandatorních výdajů. Samozřejmě dále očekáváme snižování vedlejších nákladů práce, které v Evropě patří mezi ty nejvyšší. Jsme rádi, že došlo k zavedení stropu na sociální a zdravotní pojištění, to ovšem považujeme za první krok v této oblasti. Co se týče složení celkové daňové kvóty, jsme v tomto ohledu realističtí a chápeme, že je třeba rozpočet veřejných financí udržet v určité rovnováze, ale byli bychom velmi neradi, kdyby se rozpočet krátil na úkor růstových faktorů. Takže předpokládáme, že investice do výzkumu a vývoje a investice do vzdělávání dále porostou. Dalším tématem o kterém bych se tady rád zmínil, je cesta k přijetí eura, která samozřejmě vede přes vyrovnané veřejné finance. My se nacházíme na brněnském strojírenském veletrhu, který ukazuje exportní možnosti a schopnosti českého průmyslu. Současné posilování koruny je pro české exportéry velmi nepříjemné a dosahuje takové výše, že pro naše firmy je velmi těžké se s tím vyrovnat. Právě proto bychom byli rádi, aby euro bylo přijato v ČR co nejdříve. Dnes náš exportní průmysl těží z výhod jednotného trhu v Evropě a euro samozřejmě bytostně k výhodám tohoto trhu patří. Já jsem přesvědčen, že kdo zná cíl, najde i cestu a právě proto mě mrzí, že pro přijetí eura nebylo přijato žádné datum. Proto bych se vás chtěl pane premiére zeptat, co si vy osobně myslíte o důležitosti eura pro další vývoj české ekonomiky a kdy si myslíte, že budeme opravdu schopní v ČR euro přijmout.

ROSTOUCÍ CENY ENERGIÍ

Průmysl dnes přispívá ke tvorbě HDP z jedné třetiny. Česká republika se tak znovu – jako v předválečných letech stala – průmyslovou velmocí. Z pohledu některých ekonomů je to dobrý základ – tato země se nemusí obávat budoucnosti. Dokázala se postavit na nohy, její výrobky jsou opět konkurenceschopné. Výrobci však varují. Pokud nám porostou náklady stejně jako dosud, brzy tu konkurenceschopnost ztratíme. Ztratit ji mohou zejména kvůli nekontrolovanému růstu cen energií. Ty za poslední tři roky podražily o 67 procent. A důsledek? Zisky z energeticky náročných výrob klesly o třetinu. S nimi ovšem i výdaje na investice. Logicky tak při tomto vývoji hrozí ztráta konkurenceschopnosti a poté zastavení výrob.



JIŘÍ CIENCILA, ČLEN PŘEDSTAVENSTVA SP ČR, PREZIDENT OS HUTNICTVÍ ŽELEZA, PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA A GENERÁLNÍ ŘEDITEL TŘINECKÝCH ŽELEZÁREN, A.S.:

Ceny elektřiny a plynu patří v ČR mezi nejvyšší v Evropě. A jejich růst je vůbec nejvyšší v Evropě. To pro nás znamená enormně rostoucí náklady. A protože prodáváme na světových trzích, těžko si můžeme v konkurenci asijských nebo amerických výrobců dovolit promítnout tyto nárůsty do cen. Třinecké železářny, aby si udržely krok se světovou konkurencí, investovaly v minulých letech většinu svého zisku. V investicích a modernizaci potřebujeme pokračovat, jinak během několika příštích let ztratíme krok. Co myslíte, že by to znamenalo pro nás, naše zaměstnance, celý ostravský region? Nebo nakonec i pro stát, když mu jen na daních každý rok odvádíme 1,3 mld. korun.

Co ale dělá stát? Jak se stará, aby nám vytvořil dobré podmínky pro naše podnikání? Ve vazbě na růst cen elektřiny se neděje nic převratného. Podpora ze strany státu je pouze v oblasti obnovitelných zdrojů energie, což však dále paradoxně dále zvyšuje cenu elektřiny. Ale ani vítr ani slunce nás nespasí. Podobně paradoxní je na jedné straně podpora využívání druhotných energetických zdrojů – uvedená přímo v zákonech – mám na mysli například využití hutních plynů v teplárnách – a na druhé straně jejich zdanění v rámci ekologické daňové reformy.

Rozporuplné je i to, že ceny elektřiny jsou zvyšovány výrazně rychleji než rostou náklady na výrobu elektřiny. Tím se jen zlepšují podmínky a současně zisky dominantním energetickým společnostem. A na druhé straně se snižuje konkurenceschopnost českého průmyslu.

Pokud se podíváme na programové prohlášení současné vlády v oblasti dalšího rozvoje energetiky, tak je vlastně zachován status quo. Těžební limity se nemění, rovněž rozvoj jaderné energetiky zůstává na mrtvém bodě, bohužel. Proto se ptám, kdy se začne intenzivně jednat a rozpracovávat aktualizace energetické koncepce našeho státu? Dle mého názoru by měl být činěn tlak i na celou Evropskou unii – tak, aby pomáhala vytvářet – v oblasti energetiky – standardní tržní prostředí.

EVROPSKÁ POLITIKA OCHRANY KLIMATU

Málokterá oblast ochrany životního prostředí má tak plošný dopad na hospodářství jako politika ochrany klimatu. Symbolem boje proti globálnímu oteplování planety se dnes stal oxid uhličitý, konkrétně úsilí o snižování jeho emisí. Evropská unie zavedla v roce 2005 systém obchodování s emisními povolenkami. Ten zatím nepřinesl žádné prokazatelné výsledky, přesto se připravuje po roce 2012 jeho rozšíření. Snaha o omezení emisí CO₂ přitom – na rozdíl od znečištění ovzduší škodlivinami, které prokazatelně ovlivňují zdraví člověka a které jsou účinně snižovány – přináší více otázek než odpovědí. A zejména evropský průmysl se dnes ptá: Osvědčil se systém obchodování s povolenkami na emise? Má být zavedena uhlíková daň? Jak vysoká má být? Známe vůbec náklady na snižování skleníkových plynů? A kdo je zaplatí?



PETR PUDIL, ČLEN PŘEDSTAVENSTVA SP ČR, PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA CZECH COAL, A.S.:

Jeden britský novinář navrhl, aby každý občan dostal roční kvótu emisí CO₂, za které je svou životní spotřebou odpovědný. Pokud ji překročí třeba tím, že si naplánuje delší dovolenou nebo si doma přitopí, bude si muset dokupovat povolenky. Zdá se vám to absurdní? Bohužel takový systém už dnes platí pro evropskou energetiku a těžký průmysl.

Po roce 2012 ale Evropská komise uvažuje, že zpoplatní všechny emise CO₂ těchto podniků. Na příkladu britského občana, pokud bych pokračoval formou nadsázky, by to tedy znamenalo, že bude platit i za to, že dýchá, tedy že vůbec existuje. V každém výdechu totiž emituje CO₂.

Nechci polemizovat, nakořlík tento čistý přírodní plyn přispívá ke změně klimatu a nakořlík člověk může efektivně této případné změně čelit. Musím se ale postavit riziku, kdy bruselskou politikou ochrany klimatu bude snížena konkurenceschopnost některých zemí EU na úkor jiných.

Česká republika je nadprůměrně úspěšná v oborech, jakými jsou dopravní nebo energetické strojírenství, hutnictví, výroba elektřiny, zpracování surovin. Nejsou to mrtvé obory, jak mnozí v 90. letech předpovídali, naopak táhnou za sebou řadu dalších sofistikovaných odvětví s vysokou přidanou hodnotou, včetně vědy a výzkumu. Brusel dnes uvažuje, že po roce 2012 rozšíří povinnost povolenek na další obory a odvětví. A některá z navrhovaných opatření – například dražba povolenek nebo zavedení daně CO₂ – by byla největší ranou pro země se strukturou průmyslu jako je Česká republika. Sniží zájem investorů o nové technologie v těchto oborech a celkově naši ekonomiku prodraží více, než u sousedů. Tím sniží její konkurenceschopnost a růstový potenciál. Ten půjde na úkor zemí, které mají jinou komparativní výhodu.

Česká média někdy zaměňují emise CO₂ za špínu. Podle tohoto slovníku by pak ale patřily mezi nešpinavější země Evropy třeba Belgie nebo Lucembursko, které mají podobnou strukturu průmyslu jako Česko. Obě přitom ale patří jak v ekonomickém blahobytu, tak v ochraně životního prostředí mezi světovou špičku. Pro český průmysl je připravované rozhodnutí EU o systému emisních povolenek po roce 2012 klíčové. Jsem proto velmi zvědav, jakou strategii a pozici si pro jednání o novém systému regulace emisí CO₂ připraví česká vláda.

SYSTÉM VZDĚLÁVÁNÍ NEODPOVÍDÁ POTŘEBÁM PRŮMYSLU

Česká republika chce být průmyslově vyspělou zemí. Pokud chce směřovat k ekonomice, která se bude opírat rozvoj techniky a technologií, musí pro ni už teď zajistit to podstatné, kvalitní lidské zdroje. Dnes jich máme nedostatek a když porovnáme počet absolventů technických vysokých škol, zjistíme, že jiné země mají poměrně velký náskok. Předbíhají nás nejen v počtu vysokoškolsky vzdělaných lidí, ale i v podílu, který připadá na přírodovědné a technické obory. Česká republika má dnes – ve statistikách absolventů – méně než sedm absolventů těchto škol na tisíc obyvatel. V rámci EU tak zaujímá hodně podprůměrné – 20. místo. Přitom Evropa na tom není, co do úrovně vzdělávání, vůbec dobře. Podle údajů OECD ji ve všech třech stupních vzdělávání, tedy i vysokoškolském, převyšují jak USA tak i Japonsko.



PAVEL KAFKA, VICEPREZIDENT SP ČR, GENERÁLNÍ ŘEDITEL SIEMENS S.R.O.:

Značný nedostatek pracovníků se projevuje v celém hospodářství, ale v průmyslu má kritické rozměry – a to jak kvantitativně, tak kvalitativně. Skutečnost, že počty absolventů technických škol nereagují na požadavky trhu práce, vytváří značné riziko do budoucnosti.

Nevyhovující struktura nabídky, ať již odborná, či regionální neumožňuje dále zvýšit efektivnost celkového nasazení lidských zdrojů v hospodářství – z tohoto pohledu považují stávající dynamiku růstu HDP, při de facto plném nasazení disponibilních zdrojů za nízkou. Je proto třeba revolučních změn v mnoha oblastech – promyslet a dostat je na papír je jen první krok. Zahájená reforma školství přináší prostor pro první změny na základních školách. Průmysl potřebuje, aby se zvýšila úroveň matematických, přírodovědných a technických znalostí.

Potřebujeme vnést do školství alespoň část toho tlaku a znalostí, se kterými je konfrontován český průmysl v dnešním globálním světě; A to jak do náplně učení, tak i do řízení škol. Voláme po manažerském řízení škol – absolventi by tak nebyli šokováni po přechodu do reálného světa tržního hospodářství.

Tak jako jsou firmy trvale hodnoceny na trhu, musí být i školy, a to již od mateřských, hodnoceny měřítky potřeb reálného světa.

Potřebujeme nutně (a to jak investoři, tak i obyvatelstvo) analýzu vývoje kompetitivních předností českého hospodářství a jejich strategickou podporu – to znamená vědět, jak nejlépe si můžeme „vydělávat na chleba“ za 5 až 15 let.

Proto se ptám – zda a jak bude vláda podporovat studium na školách technického zaměření ?

NEDOSTATEK KVALIFIKOVANÝCH PRACOVNÍKŮ, BUDOU ZELENÉ KARTY ŘEŠENÍM?

České ekonomice se stále daří, růst je kolem šesti procent. České zaměstnavatele nicméně trápí rostoucí nedostatek kvalitních a kvalifikovaných zaměstnanců. Sehnat konstruktéry, IT specialisty nebo programátory je čím dál obtížnější. Nedostává se však ani jiných specialistů – úřady práce evidují přibližně 50 tisíc volných pracovních míst, na které je požadována vysokoškolská, středoškolská nebo odborná kvalifikace.

Česká vláda chce rostoucí nedostatek kvalifikovaných pracovních sil řešit větším otevřením pracovního trhu pro cizince. Připravuje projekt „zelené karty, program, který má do České republiky přilákat zájemce z vybraných zemí a s požadovanou kvalifikací. Model, který připravilo MPO ve spolupráci s MPSV a ministerstvy vnitra a zahraničí, počítá se zjednodušením a zkrácením schvalovací procedury. Návrh v současné době prochází připomínkovým řízením, se zahájením se počítá nejpozději v polovině příštího roku.



ZBYNĚK FROLÍK, ČLEN PŘEDSTAVENSTVA SP ČR, ŘEDITEL LINET S.R.O. :

Skutečně účinnou, aktivní imigrační politiku jsme tady měli mít už dávno. Nedostatek kvalifikovaných pracovních sil je, a i do budoucna bude, jednou z největších překážek úspěšného rozvoje českých podniků.

Ta situace se teď bude ještě několik let zhoršovat. Uvědomme si, že při nynějším demografickém vývoji budou brzy odcházet do důchodu silnější ročníky. A noví pracovníci, kteří by je nahradili, nebudou k dispozici: budou možná mít vzdělání, ale bude jich málo.

Mimochodem, těch volných pracovních míst je mnohem víc, než je možné zjistit z evidence úřadů práce. Podniky některá místa, zejména místa pro vysoce kvalifikované pracovníky, často nehlásí, protože ze zkušeností vědí, že na tyto pozice na úřadu práce kvalitní lidi neseženou. To není kritika, to je prostě fakt.

Jenže my potřebujeme dostatečnou a flexibilní nabídku zejména technicky vzdělaných odborníků už teď. V tomto ohledu můžou být zelené karty částečným řešením. Ale neslibujme si od nich příliš. Je tady jazyková bariéra, a podobné profese, jaké potřebujeme v ČR, jsou úzkoprofilovým zbožím i jinde, například v Německu nebo v Rakousku. Tyto země pro nás budou s otevřenější imigrační politikou velkou konkurencí...

Ta deklarovaná rychlost vyřízení žádosti o zelené karty – jeden až dva měsíce – to by snad mohlo vyhovovat. Otázkou však zůstává, zda to aparát zvládne. Další otázkou je, co zaručí, že tento projekt přiláká právě takové pracovní síly, jaké potřebujeme. Jak se bude jeho efekt hodnotit? A nakonec ještě jedna otázka – pokud potřebujeme kvalifikované odborníky, kteří by se tady natrvalo usadili, uvažuje se také o tom, že by se navrhovaný systém zelených karet rozšířil i na studenty?

CO UDĚLÁME PRO EFEKTIVNĚJŠÍ PODPORU EXPORTU?

Export českých firem roste, je důležitou součástí národního hospodářství, jeho příspěvek ke tvorbě HDP dnes činí 60 procent. Svazu průmyslu a dopravy se v minulých letech dařilo prosazovat podporu exportu, požadavky Svazu byly zapracovány i do vládního dokumentu Exportní strategie ČR pro období 2006-2010. Obchodní a ekonomické zájmy země by podle této strategie měly být v rovnováze s politickými. Realita je jiná. Problémem zůstává řízení a koordinace, rozdílné úhly pohledů MZV a MPO. Kompetenční spory, které dnes brzdí vznik skutečně efektivní ekonomické diplomacie, měla vyřešit Česká rada pro obchod a investice. Rada měla dle navrženého statutu výrazně ovlivňovat také ekonomickou diplomacii. Koordinaci zahraniční a obchodní politiky, účastí při výběru obchodních radů nebo přípravou plánů činnosti a hodnocením obchodně ekonomických úseků jednotlivých ambasad tak mohla výrazně přispívat k efektivnější podpoře exportu. I když byla založena, dosud neproběhlo ani jedno jednání.



STANISLAV KÁZECKÝ, VICEPREZIDENT SP ČR

Česká rada pro obchod a investice vznikla z iniciativy Svazu průmyslu a dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu již koncem roku 2006. Svaz usiloval o její založení, protože má být platformou státní správy a podnikatelů pro řešení strategií, koncepcí i problematických otázek v oblasti podpory ekonomických zájmů České republiky v zahraničí včetně ekonomické diplomacie jako důležitého nástroje její realizace. Státní správa bude zastoupena dvěma pro Radu klíčovými resorty – tedy Ministerstvem průmyslu a obchodu a Ministerstvem zahraničních věcí, a dále také Ministerstvem financí. Podle původního konceptu byli za členy Rady navrženi také zástupci agentur CzechTrade a CzechInvest. Za podnikatelské organizace mají být členy Rady vedoucí představitelé nejvýznamnějších reprezentantů podnikatelů a zaměstnavatelů v České republice. Dalšími členy Rady budou zástupci významných českých společností s výrazným exportním profilem. Pokud vím, všichni zúčastnění jsou připraveni, ale chybí jakákoli odezva z Černínského paláce. Proto dotaz pro Karla Schwarzenberga, ministra zahraničních věcí: Jak se Vaše ministerstvo připravuje na působení v Radě a kdo jej bude v Radě zastupovat? Proč se Rada ještě ani jednou nesešla? Existují nějaké překážky, které Vašemu ministerstvu brání, abyste se do této činnosti aktivně zapojili?

KATASTROFÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Letos se v české republice postaví přes 70 kilometrů dálnic a rychlostních silnic. V příštím roce by to mohlo být víc – státní fond dopravní infrastruktury má mít na dopravní stavby a údržbu dopravní infrastruktury 84,5 miliard korun. To je sice o deset procent víc než pro tento rok, ale pořád málo. Katastrofální stav dopravní infrastruktury přitom začíná být největší brzdou dalšího ekonomického rozvoje této země. Máme jen pár stovek kilometrů dálnic a – kromě dálnice D5 do Německa a D1 (dě jedničky) na Slovensko – nemáme nikde napojení na Evropu. Značný dluh máme i v opravách a údržbě silnic. Velká část silnic první a druhé třídy je v kritickém stavu, rekonstrukci potřebuje většina mostů. Zanedbanost dopravní infrastruktury se odhaduje na více než jeden bilion korun. Potřebu investic zdůrazňuje i vládní dokument, takzvaná Strategie dopravy, v němž byla už v roce xy tato potřeba vyčíslena na minimálních sto miliard korun ročně. Tento požadavek však zatím žádná vláda nenaplnila.



JAROSLAV HANÁK, VICEPREZIDENT SP ČR, PREZIDENT FTL-FIRST TRANSPORT LINES, A.S.

Vážený pane předsedo vlády, vážení páni ministři, dámy a pánové, přeji dobrý den. Zdravím Vás z Říma, zdravím Vás ze země, která má vynikající dopravní infrastrukturu již tradičně a desítky let má tradici, že ji platí, což naši politikové zatím nepochopili. Dopravní infrastruktura je základní věc, která hýbe budoucností naší země kromě vzdělanosti a vědy a výzkumu je to rozhodující věc pro budoucnost, růst HDP v naší zemi. Zatím jsme toho mnoho pro dopravní infrastrukturu neudělali i když první pokus 84 mld. je náznakem. **Jaké jsou priority podnikatelské sféry** Za prvé očekáváme bleskové dokončení okruhu kolem hlavního města Prahy, jako klíčové dopravní infrastruktury v zemi. Věříme, že se rozumně a rychle vyřeší i napojení na dálniční síť na západ D8, na Rakousko a směrem na D3. Co očekáváme je, že se bude inteligentně řešit spojení Ruzyně letiště Praha s centrem, Myslím si, že to není dobrá vizitka ČR A určitě dořešíme koridory Hlavní dotazy na vládu: Kdy dostane odvalu a bude to přes 100 mld. Kdy dostane odvalu řešit PPP projekty, protože kde jinde než v dopravní infrastruktuře by se měli využívat. A poslední dotaz na stranu zelených, případně na pana vicereméra Bursíka. Proč on, jako zástupce zelených, odmítá řešit problémy ve vodní dopravě a především stavět stupně na Labi.