

[Diskuse]

Dobrý den, Ondřej Štaud, KaP. Měl bych dotaz na pana Klašku, respektive dva dotazy. První z nich je ohledně investic: Hovořil jste o investičním přístavu – existuje v současné době nějaká jiná kvalitní investice, než do nemovitostí? Druhý dotaz směřuje k zvyšování mezd: Někdy kolem roku 1990-1992 říkal Václav Klaus, že do 10-20 let doženeme Německo nebo Rakousko. Ptám se, jestli to je pro naši republiku vůbec reálné a co pro to máme udělat, aby ty mzdy byly skutečně na úrovni Západu? Děkuji.

Klaška

Děkuji za oba dotazy. Teď mým největším problémem bude, aby moje odpověď byla stručná a výstižná. Tak k prvnímu dotazu: Já jsem mluvil o bezpečném přístavu či bezpečných přístavech pro řekněme soukromé investory, kteří si nějakým způsobem vydělali nějaké peníze a teď se je snaží ochránit právě před tou dramaticky nabíhající inflací, tedy znehodnocením těch peněz. Snaží se tedy své peníze ukrýt do takzvaných bezpečných přístavů, což jsou obecně nějaká aktiva, která neztrácí hodnotu. To, čemu asi nejlépe rozumí, jsou nemovitosti, které obecně svoji hodnotu dlouhodobě neztrácí, ale spíš naopak získávají. Jsou to zejména pozemky, kterých je vždy omezený počet, protože zeměkoule je prostě jen taková, jakou ji máme, s nějakým podílem moří, lesů, hor a tak dále, takže počet, velikost pozemků, vhodných k zastavění či vůbec existujících pozemků, je vždy omezená, to znamená, že vždy bude mít tendenci neztratit hodnotu. To investoři ví a proto je takový tlak na koupi dnes už téměř jakýchkoliv nemovitostí, protože ty svou hodnotu dlouhodobě neztratí. Nemovitost samozřejmě nejsou jediným bezpečným přístavem. Obecně můžeme říci, že to jsou drahé kovy; typicky zlato, jehož cena vždy stoupá v období nejistot a klesá v době nějaké fiskální nebo hospodářské expanze, protože to je komodita jako každá jiná. Pak to jsou třeba různé další cyklické záležitosti, typicky akcie, které je ale potřeba sledovat, které vykazují značnou volatilitu [volatilita=míra kolísání hodnoty; větší volatilita představuje vyšší riziko, pozn. red.], potom to mohou být různé dluhopisy, třeba státní dluhopisy, kterou mohou vykazovat nějakou stabilitu. V nedávné minulosti docházelo k paradoxním jevům, že v Německu prodával stát své dluhopisy za takzvaný záporný úrok, protože ti investoři měli jistotu, že své peníze získají zpět, v požadované výši, byť i malinko nižší, než kterou investovali. Tolik obecně k těm přístavům. Jinak bych možná malinko rozšířil tu otázku investice a stát. Samozřejmě stát musí investovat a starat se o svou infrastrukturu, a to zejména tu dopravní nebo také technickou. Úlohou státu je dělat takové investice, které nedělá soukromý sektor a naopak neplést se příliš do investic, které zvládá soukromý sektor. To je typicky ta dopravní, eventuálně technická infrastruktura. Tady je to samozřejmě velmi rozkolísané, bohužel to vlády ve vedení zemí (nemyslím tím žádnou konkrétní) reagují pozdě. Typický příklad je vidět na dálnici D1, která měla být už dlouho doprovozená severní dálnicí D 35 Praha – Hradec Králové – Mohelnice. Kdyby byla ta ve funkci, tak by se D1 výrazně ulevilo a ulevilo by se i nám zde okolo Brna, kde poslední týdny denně zaznamenáváme velké kolony a velká dopravní zdržení, která samozřejmě mají velký vliv na ekonomiku. Matně si vzpomínám, že někdo, snad Autoklub, spočítal, že v ČR celková dopravní zdržení stojí až 100 miliard korun. Takže to lze i nějakým způsobem vyjádřit finančně a není to úplně příznivé. Tolik ke státním investicím. Teď bychom mohli přejít k té druhé otázce, jak jste hovořil o Václavu Klausovi a dohánění Německa. I stát brzdí obrovská existující byrokracie. Naťukl jsem to, když jsem v souvislosti s byrokracií zmínil stavební zákon. Všichni dobře víme, že se v rychlosti povolování staveb pohybujeme na úrovni zemí, jako je Burundi a Svahilsko, tedy asi na 150. místě mezi všemi zeměmi a to nás samozřejmě brzdí a všechny ty stavby až nesmyslně prodražuje. Jedna z velkých úloh veřejného sektoru tak je odbyrokratizování těchto procesů. To odbyrokratizování musí být chytré, čili zbavení se zbytečné byrokracie, jako je například duplicita různých agend. Když se vrátíme k tomu stavebnímu zákonu, vidíme, že se každá stavba řeší vlastně natřikrát. Nejprve ta stavba musí projít procesem EJA, čili posouzením vlivu stavby na životní prostředí, když to úspěšně doběhne, projde každá stavba územním řízením a když projde i to, tak následuje nějaký typ stavebního řízení. Je zde tedy tendence, aby se tohle celé zjednodušilo, abychom dosáhli stavu jedna stavba = jedno stavební povolení, jedny námítky, případně jedno odvolání a soudní řízení a pak se staví nebo nestaví, důležité to je hlavně výrazně zrychlit. Co se týká dohánění Německa, tak to na jedné straně souvisí s odbyrokratizováním země a na druhé straně se stíháním novodobých trendů – mám tu na mysli 4. průmyslovou revoluci neboli digitalizaci hospodářství a ekonomiky. Děkuji za pozornost.

Vraný

Já pana Klašku s dovolením doplním. Zmínil zde význam dopravní infrastruktury, speciálně tedy dálniční síť. Já bych k tomu přidal něco o síti železniční, neboť jednak je součástí Národního plánu obnovy, jednak se o převodu kamionové dopravy na železnici se hovoří dlouhodobě. Možná není příliš známo, že máme do Německa, což je náš největší obchodní partner, jedno jediné dvojkolejné elektrifikované spojení, a to je u Děčína. Ve chvíli, kdy tam došlo k zatopení trati a poškození nějakého mostku, jezdilo se po dva týdny velmi složitými objížďkami a vedlo to k velkým dalším nákladům dopravců. Ta další dvě spojení, která máme do Německa, to znamená přes Cheb a Domažlice, jsou elektrifikována pouze na české straně a jsou jednokolejná (Cheb) či ta elektrifikace končí v Česku v Plzni a v Německu také nějakých 40 km před hranicemi a je to také jednokolejná trať, stavěná na nějakých 80 km/h. Ta železniční síť má ve všech směrech vyčerpanou kapacitu a je velice potřebné do ní investovat. Za všechny příklady Brno: je po železnici

ve stavu složité dopravní dostupnosti, protože se předělává koridor směrem na Českou Třebovou, spojení Brna s Ostravou coby druhého a třetího největšího města vede do Přerova po jednokolejné trati a z toho důvodu vlaky EuroCity na cestě z Varšavy do Vídně, Brno objíždějí, protože nikdo na takovou trať nepustí EC, které by zde nabíralo zpoždění. Těch věcí je mnoho, ale rád bych obrátil pozornost k té železniční dopravě a myslím si, že Sdružení nákladních dopravců k tomu má dost informací na svém webu. Děkuji.

Mlčoch

Já nemám dotaz, jen bych rád poukázal na jistý paradox těch dvou příspěvků na úvod konference a úvodu inženýra Konečného. Jako stařec a účastník všech dvaadvaceti seminářů oceňuji odbornou úroveň obou příspěvků, která mi kontrastuje s tím, že byly předneseny mladými účastníky a současně se ohlašuje zánik té organizace. To mi nejde dohromady. Nejde mi do hlavy, že tu vysokou odbornou úroveň na místě sleduje hrstka účastníků, dohromady s těmi online v řádu několika desítek. Nepřiměřenost té úrovně, která je přednášena, vůči tomu malému množství posluchačů či účastníků. Takže poslední připomínka je ta, že to je bolest KaPu po celou tu dobu – nedostatečný marketing. Byly časy, kdy vedoucí představitelé politických stran, dokonce na protivranných pólech politického spektra, byli křesťany. Ale o tom, že se zde konají hodnotné semináře, které oceňují spíš zahraniční účastníci, jako kdyby se nevědělo. Takže pokud se mladí rozhodnout v té práci pokračovat, doporučuji oslovit všechny křesťany ve vrcholných politických funkcích. Děkuji za pozornost.

Klaška

Jestli k tomu mohu jen malou doušku: Velmi děkuji za laskavé zhodnocení našich příspěvků, jen chci upozornit s ohledem na mé šediny, že stím mým mládím to zase není až tak přesné. Mám už pět vnoučat. Rádi se ale nějak do té práce KaPu s panem Konečným zapojíme – už jsme si k tomu něco řekli a ještě si řekneme. Tak, jak já to vidím, mezi křesťany, v těch našich bublinách, kde se pohybují, je to, že ti ochotní lidé, křesťané, kteří chápou řekněme volání, aby křesťané byli také účastni společenského života, nejsou všichni a ti, kteří jsou ochotni, toho sami už mají moc. Ti jsou zapojeni do mnoha a mnoha ať už charitativních, společenských, politických a různých jiných aktivit, tak musí občas velmi vážit, aby jim něco zbylo na rodinný život – děti, rodiče, vnoučata, ale samozřejmě se budeme snažit tuto organizaci udržet.