



K PROBLEMATICE EKONOMICKÉ TRANSFORMACE DOPRAVY V ČR

Ing. Jaromír Kunst¹

Abstrakt:

Příspěvek se zabývá problémy dopravy, které vyplývají z ekonomických a společenských změn v posledním desetiletí. Autor analyzuje příčiny těchto změn a důsledky, které plynou pro dopravní sektor. Jednou ze zásadních změn jsou změny v přepravních podílech, kterými jednotlivé druhy dopravy (především silniční – u osobní dopravy automobilová a autobusová – a železniční) participují na celkové přepravním výkonu.

Příspěvek poukazuje na rozpor mezi zásadami dopravní politiky, která nabádá ke zvýšení přepravního výkonu veřejné dopravy, a realitou, jenž v mnoha směrech napomáhá (např. změny v životním stylu v osobní dopravě, ústup těžkého průmyslu a přechod na pružnější způsoby při zásobování v dopravě nákladní) silniční a individuální dopravě. V závěru se článek zabývá možností deregulace cen v osobní veřejné dopravě v návaznosti na potřebu harmonizovat podmínky v konkurenci mezi silniční a železniční dopravou.

Klíčová slova: Doprava, transformace, dopravní podnik, České dráhy, dopravní politika, globalizace

Text příspěvku:

Nezávisle na zvoleném třídění je doprava vždy řazena mezi skupinu základních resp. nezbytných potřeb, bez jejichž uspokojení by se nemohly uskutečňovat jak společenské, tak ekonomické procesy. Plyne z toho, že jedinec může velkou část svých potřeb uspokojit změnou místa a podmínkou výroby jsou dodávky surovin, materiálů a energie a vyrobená produkce musí být ke spotřebě opět dopravena.

V rozvinuté společnosti doprava nemá alternativu. Zatímco v průmyslu vznikají nové výrobní obory a u jiných dochází k útlumu či zániku, změna místa zůstává podstatou dopravy. Je proto přirozené, že racionální uspořádání dopravního systému je cílem každého státu. Složitost řešení neplyne z nedostatečných informací či znalostí věcné problematiky, ale z toho, že

- a) dopravní procesy uspokojují potřeby cestujících a přepravců, ale současně negativně působí na ostatní populaci a životní prostředí
- b) doprava a její uspořádání ovlivňují požadavky územních orgánů a státu, které jsou v mnoha případech protichůdné zájmům uživatelů dopravy i dopravních podniků
- c) dopravní systém státu tvoří více druhů dopravy a značná část nároků na přepravu může být zajištěna tou či onou dopravou

¹ Ing. Jaromír Kunst, Fakulta dopravní ČVUT, Katedra ekonomiky a managementu v dopravě a telekomunikacích, Horská 3, Praha 2, 128 00, tel. 224 359 165, e-mail: xrihaz@fd.cvut.cz

- d) cestující i přepravce mají svobodnou vůli při volbě dopravy vč. dopravy závodové a individuální. Při volbě dopravy dávají přednost subjektivním potřebám před společenskými
- e) dopravní systém státu se vytvářel po dlouhou dobu a zejména dopravní infrastruktura v mnoha případech již neodpovídá současným potřebám. Změny v technické základně dopravy vyžadují nejen delší doby, ale zejména značných finančních prostředků a účast státního rozpočtu se považuje za samozřejmou.

Uvedené a další faktory jsou východiskem zpracování zásad dopravní politiky, ačkoliv jsou k dispozici dopravně politické projekty zpracované na různých úrovních, můžeme konstatovat, že jde o záměry, jejich splnění by nepochybně vedlo k hospodárnějšímu fungování dopravního systému státu při zabezpečení všech přepravních potřeb a zlepšení životního prostředí, ale realita je cílům značně vzdálená.

Shrňme-li konstatujeme, že

- 1) nelze realizovat dopravní systém, který by současně plně uspokojoval požadavky přímých (cestující, přepravce) a nepřímých (obyvatelé, územní orgány, stát) účastníků přepravních a dopravních procesů. Cílem může být vyvážený, v ideálním případě optimální kompromis mezi požadavky a možnostmi.
- 2) Tak jako minulé vklady do dopravy ovlivňují současnou efektivitu dopravy, současné investice a opatření budou mít důsledek na účinnost dopravního systému v budoucnosti. Proto je třeba v dopravě v mnohem větší míře než v ostatních oborech národního hospodářství brát v úvahu budoucí potřeby společnosti a ekonomiky a to jak v kvantitativních, tak v kvalitativních ukazatelích a charakteristikách.
- 3) Přesto, že budoucnost lze s pravděpodobností předvídat pouze u základních segmentů reprodukčního procesu, vývoj dopravy v podmínkách ČR budou zřejmě ovlivňovat zejména tyto tendence (činitele, faktory)
 - globalizace sociálních (společenských) a ekonomických procesů. Důsledkem bude akceptování životního stylu vyspělých kapitalistických států (individuální motorismus, druhé bydlení, intenzivní využívání volného času, vnitřní i zahraniční turistika a rekreace, využívání služeb k dosažení pohodlného života atd./.

ČR se stane součástí Evropského hospodářského prostoru. Snahou orgánů EU je a zůstane potřeba předcházet sociálnímu napětí. Vytvářením fondů budou získávány prostředky na podporu oblastí, které jsou z různých příčin na nižší ekonomické úrovni, stanovením produkčních kvót a dalšími nástroji bude usilováno o zachování ekonomického rozvoje a zmírňování důsledků deprese. Důsledky se příznivě projeví v nárocích na přepravu zboží i osob.

- rysem globalizace je úzké propojení politiky a ekonomiky. Doprava bude plnit funkci revitalizace národního hospodářství a stimulátora ekonomiky (investice do dopravních sítí, výroba dopravní techniky vč. osobních automobilů, průmysl zajišťující provozní hmoty pro dopravu, její údržbu a opravy, iniciace turistiky atd.), což v úhrnu komplikuje hodnocení ekonomické efektivnosti. Mnohé investice v dopravě budou důsledkem politického rozhodnutí a efekt dopravy bude spočívat v jejím příspěvku k zachování dynamiky reprodukčního procesu.
- ve společenských procesech bude dominantní peněžní faktor. Etické a morální faktory budou ustupovat do pozadí. Prohloubí se sociální nerovnost, příjmy budou v klesající míře odpovídat odvedené práci. Naznačené tendence zpochybňují účelnost harmonizace podmínek na přepravním trhu, neboť ani plná úhrada nákladů provozu vč. externalit i jiná omezení vč. zavádění zvl. poplatků za přístup na silniční síť nemusí vést k přesunu

individuální přepravy na dopravu veřejnou, zejména železniční. Občan s nadprůměrnými příjmy zaplatí jakékoliv poplatky, neboť to nezhorší jeho životní úroveň a sociální slabší veřejnou dopravu již využívá.

- na uživatelích zůstane výběr dopravy, tj. zda bude platit všechny poplatky nebo se rozhodne pro dopravu veřejnou. K tomu se ovšem předpokládá vytvoření přitažlivé nabídky hromadné dopravy.

Přes rozdílný stupeň rozvoje ve státech, které tvoří EU se prosazují obdobné tendence v dopravním systému. Základním rysem je dynamika silniční dopravy, speciálně individuálního motorismu se stagnací dopravy železniční a vodní. Obdobně je tomu i v ČR a ani výstavba železničních koridorů a modernizace vozového parku situaci nemůže změnit. V republice je registrováno přes 3,6 mil. osobních automobilů a na jeden automobil připadá 2,8 obyvatele.

Každá rodina v republice automobil nevlastní a zejména u občanů starších věkových kategorií a příp. zdravotními obtížemi je obtížné předpokládat, že o vlastnictví osobního automobilu usilují. Využití vozidla v rodinách závisí zejména na příjmech, ale významný je vliv dalších faktorů (věk, vlastnictví chaty, rekreace, kultura, turistika atd.). Skutečnost, že někteří občané vlastní automobil nemají neznamená, že jej nemohou využívat (děti – rodiče, příbuzní, přátelé apod.).

Bude zřejmě akceptováno, že koupí-li si občan automobil, chce jej využívat, a současně platí, že pokud cestující použije k cestě osobní automobil, nemůže ve stejnou dobu použít jiný např. veřejný dopravní prostředek. Platí-li uvedené předpoklady a vezmeme-li v úvahu, že počet osobních automobilů se bude v republice i nadále zvyšovat (předpokládaný cílový stav 5 mil. ks), pak za jinak stejných podmínek musí dojít k dalšímu poklesu osobní přepravy na železnici i dopravy autobusové.

Jsou vedeny diskuse, jak zvýšit osobní přepravu ve veřejné dopravě a vina z poklesu je dávana managementu dopravních podniků. Uvážíme-li, že každá osobní přeprava je účelová – po přemístění cestující zajišťuje účel, pro který cestu podnikl, pak ke zvýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě dojde pouze tehdy, nabídne-li dopravce další cíle nad rámec současných.

Přepravy dělíme na obligatorní a fakultativní. Do obligatorních zahrnujeme cesty za prací, vzděláním, do zdravotnických zařízení a na úřady. Přepravy za individuálními potřebami (rekreace, kultura, sport, osobní komunikace, hobby atd.) řadíme do skupiny přeprav fakultativních. Možnosti zvýšení obligatorních přeprav na aktivitě dopravních podniků v podstatě nezávisí. Širší prostor mají u přeprav fakultativních. Volba a druhy dopravy však závisí na cestujícím, který musí disponovat volným časem a finančními prostředky. Pokud cestující nemá osobní automobil a existuje volba mezi železnici a linkovým autobusem (v mnoha případech tato volba není a dopravce má monopolní postavení (to znamená že v přibližně stejný čas je v dané relaci nabízeno alternativní spojení, rozhodují především faktory, které nejsou vyjádřeny v jízdném (dostupnost, rychlost, pohodlí, hygiena, služby příp. další). Jízdné má význam zejména u sociálně slabší populace. Má-li cestující osobní automobil, k jeho použití dochází především u fakultativních přeprav (i když se zvyšuje použití při jízdách do zaměstnání zejména u příjmově vyšší kategorie) o víkendech, v době dovolených apod. Ačkoliv je rozhodování o volbě druhu dopravy individuální a rozhodnutí ovlivňuje značný počet faktorů, statistika osobní veřejné hromadné dopravy vykazuje

značnou setrvalost návyků a není proto reálné očekávat, že dojde k zásadní změně v dosavadním vývoji.

Podniky autobusové dopravy jsou soukromými subjekty a jestliže v linkové dopravě musí zabezpečovat dopravní obslužnost za stanovené jízdné, které nehradí vynaložené náklady, náleží jim náhrada prokazatelné ztráty (shrnutí jednotlivých přepravních ukazatelů železniční a autobusové dopravy je uvedeno v tabulce 1.).

Tak je hrazena i doprava železniční, která byla k 1.1.2003 transformována na akc. společnost. Aniž bychom posuzovali transformaci as.o. ČD, považujeme ji za politické rozhodnutí, které průkaz efektivnosti nepředpokládá.

U dopravních podniků existuje situace, že nákladní doprava v žádném druhu dopravy není dotována a podnikatelům přináší zisk, osobní doprava se bez dotací neobejde. Jízdné, které hradí cestující pokrývá jenom část nákladů dopravních podniků (v železnici cca 25% v autobusové dopravě 65%) a souběžně s tím roste počet automobilů, jejich provoz i reprodukci hradí plně uživatelé. Pokud by ztrátové jízdné vedlo k růstu osobní přepravy a individuální motorismus by tak byl limitován, mohli bychom tento fakt považovat za postačující vysvětlení jednoho z principů dopravní politiky. Jak jsme uvedli, tak tomu není.

Ekonomická teorie uvádí, že pokud je výrobek či služba prodávána za cenu nižší, než je tržní, zvyšuje to spotřebu nad společensky nutnou úroveň. Jak jsme uvedli, aplikace na dopravu v plné míře neplatí. Dochází však k tomu, že cestující volí lacinější dopravu (platí pro železnici) a management dokladuje nutnost zachování provozu. Je smutnou skutečností, že dosavadní management železniční dopravy zabezpečoval provoz železnice, aniž by se snažil dosáhnout souladu kapacit a nároky na přepravu, neboť vždy dostal potřebné dotace, které sice nepovažoval za postačující, ale nikdy nevedly k ohrožení bezpečnosti provozu. Pokud se rýsuje požadavek na snížení rozsahu dopravních výklonů na železnici, pak nejde o iniciaci managementu ČD ale o akci MD, které je k takovému kroku vedeno nikoli ekonomickou kalkulací, ale omezenými zdroji státního rozpočtu. Transformace železnice na akciovou společnost tak k žádné změně směrem k manažerskému řízení nevedla.

Nabízí se otázka, zda-li existuje řešení, byť by jej nebylo možné uplatnit v plném rozsahu okamžitě, ale v určeném časovém rozpětí. Ekonomika dokladuje, že pro tržní hospodářství je kardinální otázkou produkce a prodej takového zboží, jehož ceny uhradí vynaložené náklady a vytvoří vlastní prostředky na reprodukci. Přitom podmínkou není soukromé vlastnictví, které uvedený imperativ pouze zdůrazňuje (existenční závislost, kterou lze uplatnit i u managementu). Bylo by iluzí se domnívat, že administrativa ČD bude usilovat o zjednodušení i když se takové řešení nabízí, neboť náklady na mzdy a sociální pojištění činí přes 52% z celkových nákladů. Pokud nedojde k existenční závislosti u pracovníků železnice na vyprodukovaných zdrojích, bude daňový poplatník, který nemá jinou možnost než daně platit, ale žádné právo posuzovat jím vytvořených zdrojů, neustále slyšet argument o společenské funkci železnice a zajišťování dopravní obsluhy. Že existuje lacinější autobusová doprava, která by nahradila železnici na vedlejších tratích nebo alespoň některé spoje, vedené železnice zafixované na provoz, nechce ani slyšet.

Jsme v situaci, kdy každý v daních platí na železnici, ale pouze někteří ji využívají. I dopravní politika EU doporučuje, aby ten, kdo dopravu užívá, plně hradil její náklady. Je ovšem třeba říci, že prozatím jde i ve státech EU o deklarovaný cíl, který dosud nebyl realizován. Nabízí se možnost, aby uživatel plně hradil náklady dopravy a dopravní podnik se konečně dozvěděl,

Srovnávací tabulka	Doprava	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Přepravené osoby mil. osob	železniční	219,2	202,9	183,8	175	182,6	185,5
	autobusová	504	447	438,5	430	422,2	419,5
Přepravní výkon mil. oskm	železniční	8111	7710	7034	6930	7266	7262
	autobusová	6320	5841	5981	5950	5898	6134
Tržby mil. Kč	železniční	4057	3963	4335	4500	4869	5042
	autobusová	4200	4301	4408	4420	4750	5212
Náklady mil. Kč	železniční	17394	15377	15906	15900	18495	19666
	autobusová	5689	6005	6376	6711	7285	7666
Dotace mil. Kč	železniční	5150	5284	5800	6017	7021	7950
	autobusová	1469	1703	2050	2352	2491	2608
Hospodářský výsledek mil. Kč	železniční	-8187	-6130	-6130	-5383	-6605	-6674
	autobusová	-20	-1	82	61	-44	154
Dotace na Kč tržeb Kč	železniční	1,27	1,33	1,34	1,34	1,44	1,58
	autobusová	0,35	0,4	0,47	0,53	0,52	0,5
Dotace na přepravenou osobu Kč / osobu	železniční	23,5	26,3	31,6	34,4	38,5	42,9
	autobusová	2,9	3,8	4,7	5,5	5,9	6,2
Průměrná přepravní vzdálenost km	železniční	37	38	38,3	39,6	39,8	39,1
	autobusová	12,5	13,2	13,6	13,8	14	16,6
Náklady na přepravenou osobu Kč / osobu	železniční	79,35	75,79	86,5	90,9	101,3	106
	autobusová	11,29	13,43	14,5	15,6	17,2	18,3
Náklady na osobový kilometr hal. / oskm	železniční	214,4	199,4	226,1	229,4	254,5	270,8
	autobusová	90	102,8	106,6	112,8	123,5	124,9
Tržba na oskm hal. / oskm	železniční	50	51,4	61,6	64,9	67	69,4
	autobusová	66,5	73,6	73,7	74,3	80,5	85
Podíl tržeb na nákladech %	železniční	23,3	25,8	27,3	28,3	26,3	25,6
	autobusová	73,8	71,6	69,1	65,9	65,2	68
Dotace na osobový kilometr Kč / osobu	železniční	0,63	0,69	0,82	0,87	0,97	1,58
	autobusová	0,23	0,29	0,34	0,39	0,42	0,43

Tab. 1 - Přehled základních ukazatelů přepravy osob železniční a pravidelnou autobusovou dopravou

jaký je zájem o jeho služby a poplatník nemusel odvádět daně na dopravu do státního rozpočtu. Tuto zásadu by bylo třeba posoudit na základě konkrétních údajů a nelze vyloučit, že v některých případech by bylo třeba využít státní sociální podpory, na kterou by však přispívali ti, co veřejnou dopravu nepoužívají. (Ti by totiž úlevy na daních neměli).

Uplatnění tržního jízdného předpokládá, že bude dosažena harmonizace podmínek na přepravním trhu a důsledky se promítnou nejen v tržních cenách za veřejnou dopravu, ale i v odpovídajícím zdanění individuálního motorismu.

Konstatujeme, že státní i podniková administrativa hledá důvody, proč nepřipustit diskusi k uvedenému námětu a pokud by to bylo nutné, hledat důvody, proč přímý vztah daňového

poplatníka k použití jím vytvořených zdrojů znemožnit. Zatím jsme hovořili pouze o tržním jízdě. Ale proč by daňový poplatník nemohl mít možnost rozhodnout, jak velké daně bude platit na státní administrativu (která roste neuvěřitelným tempem) i na další výdaje hrazené ze státního rozpočtu. Měli bychom u každého ekonomického rozhodnutí uplatňovat zásadu: **„Kdo bude mít z rozhodnutí prospěch, a kdo jej zaplatí“**.

A tomu, kdo bude platit bychom měli říci co platí a zda-li s tím souhlasí a jaký efekt jeho platba přinese.

LITERATURA:

1. **Kunst, J., Říha, Z.: Financování osobní železniční dopravy Českých drah**, sborník konference Doprava v tržních podmínkách, ISBN 80-014-02548-9, Praha 22.5. 2002
2. **Kunst, J., Říha, Z.: Harmonizace přepravních podmínek na dopravním trhu**, sborník konference Doprava v tržních podmínkách, ISBN 80-014-02548-9, Praha 22.5. 2002
3. **Kunst, J., Říha, Z.: Prognóza osobní veřejné dopravy do roku 2030**, Doprava 2/2002