

# Nová ekonomika a management dopravy<sup>#</sup>

Jan Eisler<sup>\*</sup>

## 1. Úvod

**Fungování přepravního trhu** je ovlivňováno mnohem více než v jiných oblastech státní hospodářskou a sociální politikou. V tomto smyslu se chápá doprava (dopravní podniky) nejen jako součást ekonomiky, ale též jako součást infrastruktury. Proporce tržních principů a státních zásahů jsou jednou ze zvláštností, které charakterizují přepravní trh. To se projevuje dotacemi k cenám ve veřejné dopravě, dotacemi na provozování nerentabilních tratí, financováním výstavby dopravních cest (výstavba dálnic, železničních tratí či jejich rekonstrukce) ze státního rozpočtu.

**Potřeba přemístění** vzniká (je důsledkem rozporu) mezi místem dosavadní existence statků nebo osob a místem, kde zboží či člověk musí či chce být. V případě zboží a jiných užitečných hodnot jde o překonání rozporu mezi místem těžby, výroby, skladování a místem jejich další nebo konečné spotřeby. Přemístění lidí řeší problém mezi místem pobytu člověka v důsledku uspokojení jeho potřeby.

Pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách je **doprava**. Podle toho, zda jsou dopravní prostředky (někdy i dopravní cesty) určeny pro dopravu zboží nebo osob, hovoříme o dopravě nákladní nebo osobní.

Podle pohonu dopravního prostředku se doprava dělí na motorovou a ostatní (chůze, jízda na kole, použití člunů na řekách, plachetnice, bezmotorová letadla, povozy apod.). Značná část přemísťovacích potřeb je zajišťována chůzí, a to jak při přemísťování osob, ale i statků, a to především v tzv. vnitropodnikové dopravě.

Z hlediska prostoru se doprava uskutečňuje buď uvnitř podniků (vnitropodniková či vnitrozávodová doprava) či jiných organizací, nebo vně těchto institucí (v tzv. intravilánu nebo extravilánu).

Doprava je proces, který probíhá v čase a prostoru. Jde tedy o **dopravní proces**. Výsledkem dopravního procesu je přemístění zboží nebo osob (přeprava).

**Přeprava**, kterou rovněž dělíme na přepravu zboží a osob, je pojem, který vyjadřuje kolik zboží nebo osob bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních či obchodních podmínek.

Přepravní proces je souhrn činností, které počínají objednáním přemístění (přepravy) a končí vydáním zboží příjemci včetně event. doplňkových služeb. Obdobně lze popsat přepravní proces v osobní dopravě.

Požadavky a přání zákazníků (přepravců, cestujících), dopravních podniků (dopravců), státu a obyvatel vůbec jsou velmi protichůdné. Požadavky přepravců a cestujících spočívají v přání platit za přemístění co nejméně, přičemž zájem dopravců je opačný. Stát se naopak snaží minimalizovat svoje výdaje na dopravu, stanovit je optimálním způsobem, obyvatelé obecně dávají přednost zdravému životnímu prostředí, které doprava negativně ovlivňuje.

<sup>#</sup> Článek je zpracován jako jeden z výstupů výzkumného záměru „Nová teorie ekonomiky a managementu organizací a jejich adaptační procesy“ registrovaného u MSM pod evidenčním číslem MSM6138439905.

<sup>\*</sup> Doc. Ing. Jan Eisler, CSc.; Katedra podnikové ekonomiky, Fakulta podnikohospodářská, Vysoká škola ekonomická v Praze.

Jedním z významných faktorů, které mají vliv na chování dopravních podniků, je odlišná charakteristika oproti jiným podnikatelským aktivitám do předmětu podnikání, která spočívá v rozdílné možnosti konkurence a vzájemné zastupitelnosti jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční, letecké, vodní, příp. nekonvenční), a to bez možnosti ovlivnit (zvětšit) poptávku po přemístění.

**Zákazník** veřejné dopravy při volbě způsobu přemístění bere v úvahu různé okolnosti. Např. v přepravě nákladů jde nejen o cenu za přepravu a další náklady, které s přemístěním souvisejí. Jde o náklady na:

- balení zboží,
- nakládku, vykládku či překládku zboží, tzv. ložné operace,
- ztráty a poškození během přepravy.

Kromě toho jde i o požadavky na rychlost, spolehlivost dodání zásilky v požadovaném (dohodnutém) čase, tj. o kvalitu.

Od původního chápání postavení a funkcí dopravy (izolovaného chápání postavení a funkce dopravy) v sociálně ekonomickém systému společnosti se v současnosti prosazuje integrace dopravy do výrobních a oběhových procesů v nákladní dopravě a do chování člověka v dopravě osobní.

## 2. Funkce dopravy při uspokojování potřeb

Nezávisle na modelu řízení národního hospodářství uspokojuje jedinec potřeby zejména:

- a) vlastní činnosti** (drobná údržba vlastního majetku, produkce k osobní spotřebě, zájmová činnost apod.),
- b) dotací** z celospolečenských zdrojů (školství, zdravotnictví, bezpečnost a další),
- c) směnou** (koupí na trhu),
- d) kombinací předcházejících způsobů.**

Způsob uspokojování potřeby vlastní činností je doplňkový, který s ohledem na změnu v životním stylu bude mít klesající úroveň a pokud jde o dotace z celospolečenských zdrojů sílí tendence k uplatnění tržních cen a participací spotřebitele na úhradě nákladů. Z perspektivního hlediska bude dominantní produkce podniků jak tuzemských, tak zahraničních. Z naznačených tendencí plynou důsledky pro způsob uspokojování ad d), při kterém se prosazují politické a sociální vlivy.

Doprava plní při uspokojování potřeb několik funkcí. Kromě své **dominantní funkce**, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce:

- **stimulační** (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky),
- **sociálně stabilizační** (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti),
- **substituční** (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustřeďování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Dopravy se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu,
- **komplementární**, která je převážně její dominantní funkcí.

Pouze malý rozsah potřeb může jedinec uspokojit bezprostředně v místě své i dočasné existence. Předpokladem uspokojení většiny potřeb je změna místa. Označíme-li

- A** místo i dočasné existence jedince,
- B** zdroj uspokojení potřeby, který není shodný s A,

mohou nastat tyto varianty:

- A B** k uspokojení potřeby není třeba změna místa spotřebitele. Může jít např. o dodávku síťových odvětví (elektřina, plyn, voda apod.) nebo o bydlení, provozování živností v místě bydliště,
- A....B** k uspokojení potřeby musí jedinec změnit místo; např. opatření jídla, zapojení do výrobního nebo vzdělávacího procesu, uskutečnění rekreace, návštěva kulturních a sportovních podniků. Některé z uvedených potřeb mohou být uspokojeny beze změny místa; např. jídlo je na místo dodáno jinou osobou, návštěva divadla či jiného kulturního zařízení je substituována televizí, rozhlasem, tiskem.

Z uvedených variant, které jsou vyčerpávající vyplývá, že prvá je pro spotřebitele optimální. Nedochází při ní k neproduktivní ztrátě času spotřebovaného na přemístění, ani k výdajům za dopravu. Jde však o určité zjednodušení, neboť výrobní činitele musí být do místa spotřeby dodány předem nebo v okamžiku spotřeby.

Ve druhé variantě dochází ke spotřebě času, který je veličinou danou, nelze jej zvětšovat a jeho spotřeba v procesu přemístění nemůže být produktivně využita; výsledkem je pouze změna místa cestujícího nebo zboží. Cílem je nejen optimální uspokojení spotřeby, ale současně s minimální ztrátou času. Proto se uplatňují opatření minimalizující potřebu přemísťování, při kterém se hodnotí možnosti přiblížení A ku B a naopak. Jako příklad lze uvést umístění výroby u zdrojů surovin, nebo naopak v místě spotřeby nebo výstavbu bytů v místech většího počtu pracovních míst apod.

Jde o optimalizaci značného počtu vztahů, z nichž část lze spolehlivě ekonomicky ocenit. Problematické je zhodnocení nepřímých ekonomických důsledků a zejména účinků mimoekonomických.

V souvislosti s funkcí dopravy při uspokojování potřeb je třeba hodnotit význam dopravy nejenom z hlediska vlastní přepravy, ale jako činitele či podmínku uskutečnění spotřeby, tj. jako výrobního činitele. Dopravu je třeba chápat jako komplex resp. systém, tvořený dopravními prostředky a dopravní infrastrukturou. Zatímco ve výrobě i společenských procesech dochází k časové a prostorové nerovnoměrnosti v nárocích na přepravu, doprava musí disponovat odpovídající kapacitou a rezervami, které nejsou trvale využity

**Význam dopravy pro fungování reprodukčního procesu** se projeví při poruchách v dopravě. Ztráty jsou důsledkem nepravidelností nejen v dopravě, ale i u všech uživatelů dopravy. Zatímco výpadek produkce určitého výrobce lze obvykle nahradit jinou produkcí téhož druhu nebo substitucí, v dopravě je tato možnost u některých přeprav omezená. Např. přepravu hromadných druhů zboží do míst hromadné spotřeby může v našich podmínkách hospodárně zabezpečit především doprava železniční. U ostatních přeprav jsou poruch železniční příp. vodní dopravy alternovány dopravou silniční, která sice zajistí přepravu v požadovaný čas, ale s vyššími náklady a externalitami.

Důležitost dopravy dokumentujeme extrémem, ve kterém existují zdroje i spotřeba, ale např. pro nepříznivé přírodní podmínky nebo stávkou nelze dopravu realizovat. V některých zemích existují zdroje surovin, které pro neexistující dopravu není možní exploatovat. Příklady byly uvedeny pro objektivizaci ocenění významu dopravy v reprodukčním procesu, který má přímý důsledek na hodnocení efektivnosti investic v dopravě.

Manažerské chápání nákladů (oportunitní náklady) spojených s přemísťováním a skladováním zboží souvisí s logistickým přístupem k celému procesu oběhu. Jeho důsledkem i výsledkem je minimalizace zásob a tedy vázanosti kapitálových zdrojů při výrobě.

I v osobní dopravě se uplatňuje princip oportunitních nákladů, což znamená ohodnocení efektu mezi náklady na přemístění a celkovým časem potřebným k přemístění.

### 3. Přepavní trh

Velikost (objem) přepravy je důsledkem potřeby přemístit zboží nebo sebe samého. Rozsah a podmínky dopravní obsluhy naznačují okolnosti, za nichž se potřeba přemístění uskutečňuje.

Výkony jednotlivých druhů doprav nejsou celkovým vyjádřením přepravních požadavků, neboť z hlediska dopravní obsluhy daného území státu jde o **rozdělení přepravních výkonů na tři části**:

- přeprava realizovaná pro cizí potřeby (podnikatelé v dopravě),
- přeprava pro vlastní potřebu (závodová doprava osobní i nákladní),
- individuální motorismus.

Do první skupiny patří (s přijatelnou přesností odhadu) výkony dopravních podniků (bez ohledu na jejich právní formu podnikání). Druhou skupinu tvoří ti, jejichž předmětem podnikání není z hlediska právní formy „podnikání v dopravě“. Individuální motorismus (automobilismus) se vyskytuje v osobní, ale i nákladní dopravě a představuje konečnou spotřebu.

Nebudeme se zabývat vnitropodnikovou dopravou, která patří do technologických procesů podniků a je předmětem logistických přístupů k řešení problému uvnitř podniku, ale závodovou dopravou vně podniku (dopravou pro vlastní potřebu).

Z formálního hlediska není rozdíl mezi spotřebou výrobků (hmotných statků) a služeb (přemístěním, přepravou). V obou případech závisí nabídka na potřebách okolí, na koupěschopné poptávce. Při hlubší analýze však lze zjistit určité rozdíly.

Na rozdíl od výroby hmotných statků (např. ve strojírenském aj. průmyslu), kde lze pokles odbytu některého výrobku nahradit inovací, popř. nabídkou jiného výrobku a tak dosáhnout opět využití kapacity podniku, v dopravním podnikání není obvykle inovační cyklus takto pružný a relativně krátký. Určitou inovací je přeprava spěšných zásilek, ale obecně nelze v delším časovém cyklu nabídnout mnoho nového (jedná se spíše o doplňkové služby k hlavnímu výkonu). To je také dáno tím, že přemístění se neopotrebovává, ale přímo vždy spotřebovává. Na rozdíl od přemístění je možno nakupovat každý rok oděv podle právě platné módy.

Podniky vyrábějící hmotné statky mají možnost prakticky průběžně inovovat svůj výrobní program a podněcovat poptávku, tak mohou zajišťovat růst prodeje, tržeb a zisku. Subjekty, které na trhu nabízejí služby, mají poněkud jinou situaci, neboť podněcování poptávky po službách má odlišný charakter než je tomu u hmotných statků. Mnohem více záleží na životní úrovni a životním stylu obyvatelstva. Jako příklad může posloužit chemické čištění oděvů. Jen obtížně lze nabídnout výrazně nové formy, lze jen zvyšovat kvalitu (expresní čištění) této služby, popř. snižovat či zvyšovat cenu, ale také (v závislosti na životním stylu) chodit více či méně špinavý, resp. čistý. Dá se říci, že zvláštnosti podniků služeb jsou v zásadě společné, ale přece jen se podle charakteru služby liší. Vyčištěný oděv lze skladovat, jako lze skladovat přepravené zboží, ale samo čištění nelze skladovat stejně jako přemístění.

**Možnosti inovací nabídky přemístění** jsou tedy mnohem omezenější, než u podniků produkujících hmotné statky. Marketing samozřejmě lze v dopravě uplatnit v jeho obecné podobě, ale s právě uvedenou výhradou, že totiž přemístění nelze zákazníkovi vnutit navíc, což u spotřebního zboží možné je. Příklad: Lze si koupit místo jednoho auta dvě nebo tři (např. pro manželku, třetí synovi či dceři za maturitu), ale sotva bude někdo cestovat veřejnou dopravou dvakrát, pro cestování samo. Nebo ještě lépe: lze mít dvě košile, tři a třeba také několik desítek, ale u přemístění takovou možnost chování zákazníka nelze předpokládat. Inovační aktivita v dopravě musí být spojena s jinou službou či lidskou potřebou jako komplementární k ní.

Ve vyspělé tržní ekonomice je dynamika ekonomického rozvoje závislá převážně na zbytné než nezbytné spotřebě, která má setrvalou úroveň. Nezbytná spotřeba nemá tendenci se příliš měnit.

Podniky, působící v tržním prostředí vynakládají nemalé prostředky na to, aby u spotřebitele vyvolaly potřebu „něčeho“, co vlastně nepotřebuje. Zvláštní situaci mají tedy podniky poskytující služby.

Jaká je tato příležitost v dopravních podnicích? To bylo naznačeno výše v souvislosti inovačními možnostmi v dopravě, které jsou komplementární.

V současnosti existuje v ČR z hlediska nabízejícího (v našem případě dopravce) **přebytek nabídky nad poptávkou** po přemístění zboží i osob. Kapacita dopravních prostředků i cesty (vyjma dopravní cesty v silniční dopravě ve velkých městech a jejich okolí) je v současné době dostatečná, převyšuje poptávku.

Strukturu nabídky a poptávky v osobní dopravě lze chápat ve dvojím smyslu, a to ve smyslu obligatorním a fakultativním.

**Obligatorní poptávku** tvoří tzv. nezbytné přepravy (do zaměstnání, do školy, k lékaři, na úřad apod.). V tomto případě se dopravce může „spolehnout“, že taková poptávka existuje. Pokud je taková činnost pro něj ztrátová, bude ji provozovat jen tehdy, pokud dostane na takovou činnost dotaci. U obligatorních přeprav je významná možnost na straně nabídky v pochopení faktu, že pokud potřeba přemístění neexistovala, potom nebyla. To není princip fakultativních přeprav. V dané době nebyly tyto přepravy zapotřebí. Např. jednotřídní školy dříve nevyžadovaly dopravní obsluhu pro dojíždění žáků, zatímco jejich rušení dnes má za následek značné množství obligatorních přeprav, které jsou dotovány.

**Fakultativní poptávku** tvoří přepravy za jiným cílem, než je „nezbytně nutné“ (za zábavou). Jedná se o přepravy, které vlastně umožňují vyvolat dodatečnou poptávku po jiných statcích, po uspokojení jiných potřeb. Vyvolání této poptávky není jednoduché, nezáleží jen na dopravci samém, ale i na státu z jeho pohledu na dopravní soustavu, na celkovém vývoji podstatného okolí (na trhu, na životní úrovni atd.). Postupem změn v životní úrovni a stylu života obyvatel se některé (dříve fakultativní) potřeby mění v obligatorní, ale i naopak.

Jednotlivý dopravce může být schopen (např. díky kvalitě svých služeb) získat poptávku ve svůj prospěch. To ale není problém dopravního systému státu a efektivní činnosti dopravního systému a společensky efektivního vynakládání prostředků státního rozpočtu. Nadměrná nabídka přepravních služeb vede k selhávání (poruchám) regulace nabídky a poptávky pomocí prostého fungování trhu.

Na druhé straně záleží na státu, jak účelně reguluje podniky, které působí v podmínkách přirozeného monopolu, aby nezneužily svoje postavení.

Lze konstatovat, že v nákladní dopravě platí: Co není vyrobeno, to nemůže být přepraveno.



Z toho vyplývá, že **konkurence a rovnováha na přepravním trhu v nákladní dopravě** je odvozena od konkurence na trhu hmotných statků.

V osobní dopravě platí: Záleží na člověku (zákazníkovi), zda nabízenou službu může potřebovat. Pokud cestující (zákazník ve veřejné dopravě) neprojeví potřebu cestovat, potom jsou snahy dopravního podniku, který se zabývá veřejnou osobní dopravou, marné. Je vidět, že záleží na životní úrovni a životním stylu obyvatelstva daného regionu. V neposlední řadě ovšem také působí image a public relations daného dopravního podniku.

Příkladem může být existence autobusových spojů v málo osídlených oblastech. Nabídka a poptávka po přemístění existuje potud, pokud jsou v jízdním řádu veřejné dopravy zavedeny. Pokud není takový spoj (autobusový, železniční) zaveden, potom i obligatorní potřeby cestování je nutno řešit „jinak“. Ale pokud takový spoj existuje, potom ho lze využít i k uspokojení fakultativních potřeb obyvatelstva, vzniká poptávka díky této příležitosti. Z obyvatel se tak mohou stát cestující (zákazníci), kteří tak uspokojí i své zbytné potřeby a doplní nevyužitou kapacitu dopravního prostředku.

Dopravní podniky jsou samozřejmě také motivovány dosáhnout zisk. Nevyužitá nabízená kapacita podniku zisk nepřináší, vede k nevyužití fixních nákladů (neuhrazuje podíl fixních nákladů) a často vede ke ztrátě. Není-li ztráta z provozu takových spojů dotována, potom v souladu s principy tržní ekonomiky musí dojít k omezení nabídky, tj. k rušení dopravních příležitostí.

Vývoj poptávky a nabídky na trhu je v podnicích vyrábějících hmotné statky v současnosti závislý na ovlivňování zákazníků (propagace, reklama atd.). Rovnováha je často ovlivňována sezónností poptávky.

**Existence nerovnoměrnosti poptávky** během roku má jiné důsledky na ekonomiku a hospodárnost činnosti podniků poskytujících služby než na podniky vyrábějící hmotné statky. Podniky služeb se nemohou předzásobit (vyrábět na sklad v kladném slova smyslu), ale musí disponovat dostatečnou kapacitní rezervou nebo prodloužit dodací lhůty. V dopravě je to zvláště zřejmé. Podniky vyrábějící skladovatelné produkty, mohou na sezónní výkyvy reagovat výrobou na sklad (v dobrém slova smyslu), například se připravit na vánoční špičku a využít tak kapacitu, která by jinak mimo sezónu byla nevyužita. To v dopravě není možné a sezónní výkyvy (poptávku po přemístění ve špičce) může doprava pokrýt jen tím, že má kapacitní rezervu v dopravních prostředcích a v dopravních cestách. Kromě toho jsou dopravní prostředky a dopravní cesty jednoúčelové investice a nelze je využít k jinému podnikání, což např. u strojního zařízení nebo budov např. v průmyslu často možné je.

Z toho plyne, že k plynulému chodu procesu oběhu a k uspokojení potřeb přepravce odpovídající kvalitou svých služeb musí dopravce **disponovat kapacitní rezervou**. To do značné míry ovlivňuje doporučené hodnoty výsledků finanční analýzy.

Výrobce zboží a služeb (přepravce), které vyžadují přemístění, je závislý na kvalitě marketingového výzkumu své části trhu, který je předmětem jeho nabídky, a na konkurenci ostatních podniků v daném oboru či odvětví.

Dopravce potřebuje znát přepravní požadavky v delším časovém horizontu. Na základě těchto poznatků by měl dopravce plánovat přepravní a dopravní výkony a potřebnou kapacitu (dopravních prostředků ale i dopravní cesty) a kapitálu, který je k tomu nutný. Získání údajů o přepravě je (jak z příkladu vyplývá) obtížné. Inovační cykly, ochota přepravců poskytnout údaje a časový horizont se značně liší. Dopravce by potřeboval „jistotu odhadu“ v co nejdelším časovém horizontu vzhledem k rizikům, která vyplývají z nedostatečnosti či přebytku kapacity. Z této skutečnosti vyplývá riziko podnikání v dopravě (jako jedno z mnoha).

Aproximace vstupních údajů pro plánování dalšího rozvoje podniku je tak vlastně dvojnásobná (odhad jednotlivých přepraveců a následný odhad dopravce). Riziko, které z takové aproximace vyplývá, je synergicky vyšší.

#### 4. Dopravní politika

Zdrojem prostředků na financování potřeb dopravy ze státního rozpočtu jsou zejména daňové příjmy pro něž platí, že jejich objem neumožňuje současně plně uhradit veškeré potřeby financování ze státního rozpočtu. Stát musí provést selekci, při níž se snaží s **omezenými zdroji dosahovat maximálních efektů**. V dopravě je rozhodování komplikováno zejména těmito činiteli:

- uživatelé dopravních sítí nejsou omezováni při volbě dopravního prostředku. Preferují individuální kritéria, což se promítá ve zvyšování počtu osobních automobilů a růstu výkonů individuální dopravy, ačkoli existuje dostatečná kapacita veřejné dopravy, která je schopná zajistit přepravu se srovnatelnou kvalitou;
- zvyšování výkonů individuálního motorismu na straně jedné negativně ovlivňuje životní prostředí a zdraví obyvatel, na straně druhé příznivě ovlivňuje makroekonomické ukazatele a příjmy státního rozpočtu;
- podmínky na přepravním trhu nejsou harmonizovány a realizace by při zachování současných daňových principů měla nežádoucí důsledky pro sociálně slabší část populace i dělbu přepravní práce;
- investice o dopravní infrastruktury vyžadují vysoké finanční vklady, mají dlouhou dobu výstavby, trvalé použití. Nemohou být využity k jiné činnosti, než k pohybu dopravních prostředků. Důsledkem změn v dělbě přepravní práce dochází k nevyužívání kapacit a k umrtní vložených prostředků. Investování v dopravě je proto spojeno se značným rizikem a u mnohých v současné době vynakládaných investic je třeba počítat s tím, že sice zlepší kvalitu opravy a přepravy, ale k návratnosti vynaložených prostředků nedojde;
- zajištění potřeb silniční dopravy je spojeno s vysokými nároky na finanční a materiálové zdroje, se zábořem půdy a devastací životního prostředí, ale zkušenosti prokazují, že kvalitní pozemní komunikace alokuje dopravu z ostatních silnic. Pokud by se vývoj opravy ponechal bez regulace, mohlo by dojít k nevratným důsledkům. Bez přijetí ekonomických a administrativních opatření není reálné dosáhnout souladu individuálních a společenských zájmů;
- ve výčtu funkcí dopravy v reprodukčním procesu nelze opomenout její funkci revitalizační, kdy stát využívá dopravu k udržení, příp. zvýšení ekonomického růstu a zaměstnanosti. Výstavbou dopravních sítí je podporována stavební výroba, obdobně modernizací vozidlového parku dochází k podpoře výroby dopravní techniky. Tyto aktivity jsou sice z velké části financovány ze státního rozpočtu, zlepšují kvalitu dopravy, ale důsledky na provozní nese dopravní podnik;
- pro veřejnou osobní hromadnou dopravu je typické, že prakticky od počátku provozování železniční a linkové a autobusové dopravy bylo aspirováno sociální jízdné dotované z celospolečenských zdrojů nebo ze zisku nákladní dopravy, jako příspěvek k úsilí o zachování sociálního smíru. Zatímco v počátcích rozvoje veřejné hromadné osobní dopravy měl tento tarifní systém oprávnění, v současné době je překážkou racionálních proporcí v dopravním systému státu;
- změnou ekonomického modelu po r. 1989 dochází k poklesu nároků na přepravu, na který se rychleji adaptuje silniční doprava (změnou nabídky dopravních služeb), zatímco železniční doprava setrvává na provozování dopravy na celkové délce sítě, aniž

by přistoupila k postupnému dosažení souladu u kapacit s nároky na přepravu. To umožňuje platný systém financování železniční dopravy a absence tržního jízdného.

Dopravní problémy ve vyspělých státech jsou obdobné; je proto přirozené, že EU zpracovala evropskou dopravní politiku pro období do r. 2010, s jejímiž cíli a způsoby jejich dosažení se v další části seznámíme.

Uvádí se, že nejde o úkol jednouchý ani krátkodobý, ale nebudou-li přijata mnohdy nepopulární opatření, mohla by se doprava stát brzdou dosažení cílů ekonomického i společenského vývoje. Cílem je uspořádat dopravní systém tak, aby byl limitou dosažení udržitelného rozvoje. Tím, že dopravní politika stanoví společensky žádoucí tendence pro druhy dopravy, vymezuje perspektivní hranice, ve kterých by se ta či ona doprava měla rozvíjet.

Komise Evropského společenství konstatuje, že doprava je jedním z klíčových faktorů v moderních ekonomikách, existuje však trvalý protiklad mezi společnostmi, která požaduje stále větší mobilitu a veřejným míněním, které je stále méně tolerantní vůči chronickým zpožděním a nízké kvalitě některých dopravních služeb.

Zatímco požadavek zvyšování kvality dopravy koresponduje s celkovou životní úrovní průmyslově vyspělých států EU, významné je konstatování, že při růstu poptávky po dopravě nemůže se Společenství omezit pouze na budování nové infrastruktury a otvírání trhů, ale je třeba optimalizovat dopravní systém tak, aby splňoval požadavky rozšíření a udržitelného rozvoje. **Moderní dopravní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního, jakož i ekologického hlediska.** Udržitelný rozvoj dopravního systému je cílovým řešením, jehož dosažení by měl respektovat i dopravní podnik. To však nelze chápat tak, že v dopravních podnicích nejsou, případně nebudou uplatňovány principy tržní ekonomiky nebo že v dopravě bude docházet k širokému používání administrativních metod řízení. Naopak v konkurenci a otevření dopravního trhu i v železniční opravě se vidí řešení vzniklých problémů dopravního systému při neomezené volbě druhu dopravy jak cestujícím, tak přepravcem při plné úhradě provozních nákladů a externalit uživateli dopravní infrastruktury.

V dopravní politice EU se konstatuje, že zatímco v podnicích neželezničních doprav uplatnění tržních principů přineslo kladné výsledky, mj. i ve snížení tarifů, podnikové řízení v železničních společnostech nadále zachovává administrativní rysy se silnou závislostí na dotacích ze státního rozpočtu. Závěry, ke kterým komise dospěla, platí i v našich podmínkách.

Kromě kladných aspektů se v dopravní politice EU kritizuje **narušování hospodářské soutěže**, k němuž dochází v důsledku nedostatečné harmonizace ve fiskální a sociální oblasti, která je příčinou:

- nerovnoměrného růstu různých druhů dopravy. Přestože tato nerovnoměrnost odráží skutečnost, že některé druhy dopravy se lépe přizpůsobily potřebám moderní ekonomiky, je rovněž příznakem toho, že ne všechny externí náklady byly zahrnuty do ceny dopravy a že určitá společenská a bezpečnostní regulační opatření nebyla respektována, zejména v silniční dopravě. Dominantní podíl silniční dopravy je ještě zřetelnější v oblasti osobní dopravy, kde silnice osahuje 79 % trhu, zatímco letecká doprava se svými 5 % pomalu předstihuje železniční dopravu, která dosáhla nanejvýše 6 % (*týká se původních států EU*)
- kongescí na hlavních silničních a železničních tratích a tazích, ve městě a na letištích
- škodlivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a samozřejmě velký počet obětí silničních dopravních nehod.

**Vliv kongescí** se považuje za natolik vážný, že pokračování povede k narušení hospodářské konkurenceschopnosti. Částečným důvodem této situace je, že uživatelé



dopravy nezajišťují vždy krytí nákladů, které vyvolávají. Cenová struktura nereflakuje všechny náklady na infrastrukturu, kongesce, poškozování životního prostředí a dopravní nehody. To je rovněž výsledkem špatné organizace evropského dopravního systému a toho, že nedochází k optimálnímu využití dopravních prostředků a nových technologií.

Za nový prvek v dopravní politice je třeba považovat požadavek na **překonání nedostatku veřejného a soukromého kapitálu** novými politikami v oblasti zpoplatnění financování infrastruktury. Veřejné financování musí být selektivnější a musí se zaměřovat na hlavní projekty nezbytné pro zlepšení teritoriální koheze Unie a též na soustředění se na ty investice, které optimalizují kapacitu infrastruktury a pomáhají odstranit dopravně přetížená místa.

Pokud jde o **projekci budoucích nároků na přepravu**, v dopravní politice EU se předpokládá, že pro osobní dopravu bude rozhodujícím faktorem nárůst v použití osobních automobilů, který bude pokračovat až do roku 2010. Co se týče nákladní dopravy, k růstu dochází v důsledku velkého rozsahu změn evropské ekonomiky a jejího výrobního systému. Za posledních 20 let přešla západoevropská ekonomika od skladové na „plynulou“. Zrušení hranic uvnitř Společenství vyústilo v zavedení výrobního systému „just in time“ nebo obměňujících se zásob. Dochází ke změně v rozdělení mezi jednotlivými druhy dopravy ve prospěch silnic. Současně se však v dopravní politice konstatuje, že podniknutí nějaké drastické akce zaměřené na změnu proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy by mohlo vést ke značné destabilizaci celého dopravního systému a mít negativní dopady na ekonomiky kandidátských zemí.

Má-li být zajištěn udržitelný rozvoj, řešením je nutnost změny proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Podle nejnovějších odhadů je možno očekávat, že pokud nebude nic podniknuto k odvrácení trendu nárůstu dopravy, emise CO<sub>2</sub> pocházející z dopravního provozu vzrostou o téměř 50 % a v roce 2010 tak dosáhnou 1,113 mld. tun ve srovnání s hodnotou 739 mil. tun zaznamenanou v roce 1990.

Hlavním viníkem této situace je silniční doprava, neboť ona sama představuje 84 % emisí CO<sub>2</sub>, které je možno přisoudit dopravě. Snížení závislosti na ropě ze současných 98 % za použití alternativních paliv a zlepšení energetické účinnosti jednotlivých druhů dopravy je jak ekologickou nutností, tak technologickou výzvou.

Řešení dělby přepravní práce je v dopravní politice EU založeno na řadě opatření, která sahají do stanovení cen před revitalizací alternativních druhů dopravy vzhledem k dopravě silniční až po cílené investice do transevropské sítě.

Předpokládá se, že na národní příp. místní úrovni budou přijata konzistentní opatření, která budou přihlížet k rostoucí poptávce po dopravních službách, zejména s faktory souvisejícími s výrobním modelem typu „just in time“ a obracením zásob, politikou územního plánování a rozvoj měst se změní na eliminaci zbytečných nárůstů mobility, které byly způsobovány nevyrovnaným plánováním vzdáleností mezi bydlištěm a zaměstnáním; bude vyvinuto úsilí k nastolení rovnováhy mezi modernizací veřejných dopravních služeb a racionálním využitím osobního automobilu. Důležitým podnětem by měly být změny v rozpočtové a fiskální politice orientované na dosažení plné internalizace externích a zejména environmentálních nákladů a dokončení transevropské sítě.

**Stručný přehled cílů dopravní politiky EU** uzavřeme přehledem navrhovaných opatření:

- **revitalizace železnic** Železniční oprava je doslova strategickým sektorem, na kterém bude záviset úspěch snah o změnu proporcí v rozdělení mezi jednotlivými druhy dopravy, zvláště v případech nákladní dopravy. Prioritou je otevření trhů nejen pro meziná-

- rodní dopravu, ale též pro kabotážní způsob dopravy na národních trzích (aby se zabránilo tomu, že se vlaky budou vracet prázdné) a pro mezinárodní dopravu.
- **zlepšení kvality v sektoru silniční dopravy** Nejsilnější stránkou silniční opravy je její schopnost převážet zboží po celé Evropě s bezkonkurenční flexibilitou a za nízkou cenu. Obchodní rozpětí jsou v sektoru silniční dopravy velmi nízká a to vede některé podniky silniční nákladní dopravy k tomu, že se uchylují k cenovému dumpingu a k obcházení sociální a bezpečnostní legislativy za účelem kompenzace těchto kroků. Bude navržena harmonizace určitých klausulí ve smlouvách za účelem ochrany přepravců před dopravci a bude jim umožňovat revidování tarifů v případě výrazných nárůstů cen pohonných hmot.
  - **podpora námořní dopravy a vnitrozemské vodní dopravy** Má význam pro některé západoevropské země v tom, že by tyto dopravy napomohly k odstranění kongescí v silniční dopravě např. vytvořením námořních koridorů; určité lodní spoje, zejména ty, které by poskytovaly objíždnou trasu pro současná dopravně přetížená místa, jakým jsou Alpy, Pyreneje a země Beneluxu a zítřka hranice mezi Německem a Polskem, by se staly součástí transevropské sítě právě tak, jako silnice nebo železnice.
  - **dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a ochranou životního prostředí** Bude zrealizována řada návrhů vytvářející legislativu Společenství zaměřenou na leteckou dopravu a zavádějící efektivní spolupráci a snižování hluku a znečišťování, jež způsobuje letecká doprava.
  - **přenesení intermodality do praxe** Intermodalita má základní význam pro vývoj konkurenceschopných alternativ k silniční dopravě. Cílem je integrovat jednotlivé druhy dopravy a současně nabízet značnou potenciální dopravní kapacitu jako spoje v efektivně řízeném dopravním řetězci propojujícím všechny jednotlivé dopravní služby. Prioritami musejí být technické harmonizace a interoperabilita mezi systémy, zejména pro kontejnery.
  - **budování transevropské dopravní sítě** Vzhledem k přetížení určitých hlavních dopravních tepen a následnému znečištění životního prostředí je důležité, aby EU dokončila projekty transevropských sítí, o kterých již bylo rozhodnuto.
  - **zlepšení bezpečnosti silniční dopravy** Neúměrně velký počet lidí usmrcených na silnicích by měl vést k tomu, aby si EU vytýčila cíl spočívající ve snížení počtu obětí o polovinu do roku 2010. Zajištění bezpečnosti na silnicích, ve městech je např. nutnou podmínkou pro rozvoj cyklistiky jako dopravního prostředku.
  - **přijetí politiky zaměřené na efektivní výběr poplatků za dopravu** Ne všude platí jednotlivé druhy dopravy za ty náklady, které vytvářejí. To narušuje financování vnitřního trhu a poškozuje hospodářskou soutěž v rámci dopravního systému. V důsledku toho neexistují žádné reálné pobídky pro používání nejčistších druhů dopravy nebo dopravních sítí s nejmenší úrovní kongescí. Budou se rozvíjet tyto zásady:
  - **harmonizace zdanění paliva pro komerční uživatele**, zejména v oblasti silniční dopravy;
  - **sladění zásad pro výběr poplatků za používání infrastruktury** Integrace externích nákladů musí podpořit používání těch druhů dopravy, které mají nižší dopad na životní prostředí a za použití výnosů získaných v tomto procesu umožnit investice o nové infrastruktury. Cena za používání infrastruktury by se měla měnit v souladu s kategorií používané infrastruktury, denní dobou, vzdáleností, velikostí a hmotností vozidla a podle dalších faktorů, které mají vliv na kongesci a poškozování infrastruktury nebo životního prostředí.
  - **respektování práv a povinností uživatelů** Bude nutno posílit právo evropských občanů mít přístup k dopravním službám o vysoké kvalitě prostřednictvím poskytování integrovaných dopravních služeb za přijatelné ceny. Zejména by bylo možné rozšířit na jiné

druhy dopravy práva cestujících v letecké dopravě na informace, kompenzaci za odepření nástupu do letadla z důvodu nadměrného počtu rezervací a kompenzaci v případě nehody.

- **rozvoj vysoce kvalitní městské dopravy** Požaduje se výměna zkušeností.

## 5. Identifikace nového pojetí dopravního podnikání

Trh přemístění zboží a osob z místa, kde nemůže zákazník uspokojit své potřeby, na místo jejich uspokojení má tedy poněkud jiné charakteristiky.

Důsledkem konkurence na přepravním trhu je dělba přepravní práce. Ta se v ČR (podobně jako ve státech s vyspělou tržní ekonomikou) vyvíjí nežádoucím směrem (z pohledu státu na dopravní soustavu jako celek).

V železniční dopravě zůstávají existující kapacity nevyužity, zatímco na mnoha základních silničních tazích dochází ke kongescím, které si vynucují budování dalších dopravních cest. Izolované řešení tohoto problému nemá (nemůže mít) žádoucí výsledek. Proto je nutné (na rozdíl od tržního působení v průmyslu aj. výrobních odvětvích) postupovat jinak, a to z pohledu na celý dopravní systém. Samotný trh totiž v dopravě vede pouze k přerozdělování nabídky a poptávky, která se v současné době orientuje především na kvalitu přemístění (co do operability), a směřuje k upřednostňování silniční veřejné i neveřejné dopravy (pro vlastní potřebu).

Problémem je **harmonizace podmínek podnikání uvnitř dopravního systému**. Jde o to, že podmínkou provozování veřejné dopravy není jen dopravní prostředek, ale také dopravní cesta. Existence a nutnost rozvoje dopravních cest vedla k tomu, že doprava je infrastrukturním odvětvím ekonomiky. Železniční síť (železniční infrastruktura), silniční, vodní a letecká infrastruktura je přímo ve státní správě. Náklady na údržbu, opravy a investiční rozvoj hradí stát přímo ze státního rozpočtu. Jde o neharmonizované podmínky financování, které jednak ztěžují objektivní hodnocení efektivnosti jednotlivých doprav, jednak negativně ovlivňují výchozí podmínky na přepravním trhu. Důsledkem je nežádoucí a v podstatě neefektivní dělba práce v dopravním systému.

Při **vytváření harmonizovaných podmínek podnikání** v dopravním systému je třeba posuzovat efektivnost nejen izolovaně podle jednotlivých druhů doprav, ale z pohledu dopravního systému jako celku. Existují nevyužité kapacity (např. v železniční dopravě), na druhé straně se kapacit nedostává. To je pole pro státní zásahy.

V případě harmonizovaných podmínek může být přepravní trh rozhodujícím činitelem při volbě způsobu přemístění zboží nebo osob. V tomto případě podá obraz o proporcích při rovnováze výchozích podmínek v dopravním systému státu. Potom může dojít k souladu efektivnosti dopravních podniků a dopravního systému.

Zásahy do velikosti a struktury nabídky přepravních služeb považuje přepravce i cestující za újmu. Přitom si nechce uvědomit, že ztrátový provoz je třeba dotovat, na čemž se podílí ve svých daních. Tak se na dotování železnice podílí i daňový poplatník, který ji nevyužívá. Z tohoto pohledu je nutno posuzovat omezování rozsahu dopravy, která je provozována ve veřejném zájmu. Bez harmonizace podmínek podnikání v jednotlivých druzích doprav nemůže dojít k efektivnímu řešení v rámci dopravní soustavy.

I po dosažení harmonizovaných podmínek je funkce státu nezastupitelná. Tržní ekonomika se vyvíjí v cyklech. Ke zmírnění intenzity poklesu výkonnosti ekonomiky a zkrácení periody stagnace jsou nezbytné zásahy státu, které mají různý efekt.

Specifika přepravního trhu jsou dostatečným důvodem k řešení rovnováhy mezi konstrukcí všeobecně platných ukazatelů hodnocení podniků a jejich interpretací v dopravě, v dopravním systému státu a v dopravních podnicích jednotlivých druhů doprav. Je třeba rozeznávat tyto úrovně hodnocení dopravních podniků:

- odděleně za nákladní a osobní dopravu, resp. za podniky těchto doprav,
- za dopravní podniky celkem,
- mezipodnikové srovnání nákladní a osobní dopravy celkem a uvnitř daného druhu dopravy,
- obdobné srovnání za podniky různých druhů dopravy,
- hodnocení činnosti veřejné a soukromé nákladní (závodové i individuální) dopravy,
- porovnání výsledků podniků veřejné hromadné osobní dopravy a individuálního motorismu.

Z uvedeného členění vyplývá, že lze hodnotit jednak podnikovou úroveň veřejné dopravy, jednak dopravní systém státu (národního hospodářství), regionů a ostatních územních celků, tj. těch, kteří se mohou podílet na financování dopravní infrastruktury a dopravní obsluhy území. Jak již bylo výše uvedeno, zájmy těchto participantů na přepravním trhu bývají odlišné až protichůdné. Plné uspokojení všech je tak vyloučeno.

Člověk dává přednost subjektivním potřebám před celospolečenskými zájmy. Ani plné ocenění provozních nákladů včetně externalit nemusí vést ke zlepšení proporcí na přepravním trhu směrem k celospolečensky žádoucímu rozložení. S růstem nákladů na dopravu však rostou (samozřejmě nezávisle na tom) i příjmy obyvatel. Ti, kteří mají základní životní potřeby uspokojeny a vlastní osobní automobil, stěží změní rozhodování o způsobu přemístění.

Použije-li přepravce či cestující vlastní dopravní prostředek, nepoužije veřejnou dopravu. S růstem počtu automobilů (osobních i nákladních) bude klesat výkon veřejné dopravy (v naturálním vyjádření). Nemá-li tedy cena za přemístění svým růstem rozšiřovat prostor po motorismus, potom díky inflaci a poklesu přepravy bude docházet ke zvyšování nákladů a ukazatele konstruované na bázi peněžních ukazatelů budou dokumentovat zhoršování efektivnosti dopravních podniků. Veřejná (především osobní) doprava bude plnit spíše sociálně politické cíle v dopravní obsluhy území.

Výčet specifík hodnocení dopravy a dopravních podniků lze uzavřít konstatováním, že existuje rozpor mezi vymezením a měřením efektivnosti na úrovni dopravního podniku a efektivností dopravního systému.

## **6. Principy financování dopravní obsluhy**

Zdrojem dotací ze státního rozpočtu do dopravy jsou především daně. Daň je definována jako povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Dále je to platba neúčelová a neekvivalentní.

**Neúčelovostí daně** se rozumí skutečnost, že konkrétní daň v určité výši nemá financovat určitý vládní projekt, nýbrž se stane součástí celkových příjmů veřejného rozpočtu, z něhož se budou financovat různé veřejné potřeby.

**Neekvivalentnost daně** pro poplatníka znamená, že nemá nárok na protihodnotu ve výši odpovídající jeho platbě.

Nejen současný stav nerovnováhy zdrojů a výdajů státního rozpočtu, ale i vývoj společnosti, jedince a zkušenosti prokazují nutnost zvyšovat přímý podíl občana na úhradě potřeb hrazených ze státního rozpočtu. Opačná tendence vede k neúčelným výdajům státního rozpočtu, jejich nízké efektivnosti a prohlubování rozporu mezi zdroji a potřebami.

Určitý rozsah potřeb bude nutno vždy financovat ze státního rozpočtu. Zásadně by mělo jít o výši společensky nutnou s prokázanou efektivností. Důsledkem uplatnění této zásady by byla změna principů daňového systému směřující k minimalizaci daňové zátěže, uplatnění účelovosti daní a vytvoření podmínek pro prokázání ekvivalence efektů za peníze daňových poplatníků. Perspektivně je třeba také uvažovat o uplatnění dobrovolných účelových daní za činnosti, které jsou požadovány pouze částí občanů. Jde o dotace na náboženskou činnost, sport, armádu, ale dokonce i na státní a místní administrativu apod.

Změna daňového systému je perspektivní záležitostí. Bude, nehledě na prokázanou účelnost, vyžadovat politický konsensus, při kterém budou rozhodovat individuální a skupinové zájmy. Aktuálně však lze posoudit účelnost dotací do dopravy a efektivnost současného financování dopravní obsluhy.

Současný daňový systém tedy chápe daně jako transfery peněžních prostředků od soukromého do veřejného sektoru. Z pohledu daňového poplatníka se jedná o neúčelovou a neekvivalentní platbu. Konkrétní daň v určité výši neslouží jako zdroj financování konkrétního vládního projektu, nýbrž je součástí příjmů veřejného rozpočtu, z něhož jsou financovány různé veřejné činnosti. Neekvivalentnost znamená pro daňového poplatníka, že za svou daň neobdrží protihodnotu.

Jestliže přepravní trh má působit jako jakýkoli jiný trh, potom jsou dvě **možnosti úhrady přemístění**:

- zákazník hradí ekonomickou cenu, která kryje úplné vlastní náklady a zahrnuje přiměřenou míru rentability. Na trhu se vytváří racionální proporce v nabídce a poptávce.
- cena, za kterou zákazník kupuje službu přemístění, je dotována, přičemž dotace může být poskytnuta dopravci nebo spotřebiteli. Výše dotací závisí na státní hospodářské a sociální politice. V tomto případě se na úhradě nákladů a ceny podílí daňový poplatník.

Dotace jsou oprávněné, a to v případě, že jsou vynakládány efektivně. **Za efektivní lze považovat dotace:**

- dotace přinese vyšší efekty než je její velikost,
- neposkytnutí dotace znamená větší škody, než je její hodnota.

Daňový poplatník obvykle požaduje co nejnížší daň, což znamená co nejnížší výdaje z veřejných rozpočtů. Objektivně to daňový poplatník nemůže posoudit, protože chybí metodika hodnocení efektivnosti dotací ze státního či jiných veřejných rozpočtů.

Současný systém financování dopravní obsluhy umožňuje optimalizaci dopravní obsluhy území a regionů, ale nabízený rozsah obsluhy závisí na disponibilních prostředcích v rozpočtech (státu, regionů, obcí). V současné době, kdy se omezují všechny výdaje, se může stát, že nebudou provozovány spoje, které by byl cestující ochoten zaplatit i při použití ekonomického jízdného.

Výsledkem takového způsobu řešení problému dopravy, a jejího postavení, funkce a efektivnosti v tomto století umožní rozhodnout o změně dosavadního způsobu financování dopravy, při němž daňový poplatník hradí její fungování, aniž by měl možnost se k jejímu množství a kvalitě (co do výše i užití) vyjádřit. Je třeba najít takové řešení, v kterém by rozhodoval uživatel dopravních sítí. Lze tvrdit, že základní nutnou podmínkou je uplatnění cen (tarifů), které by plně hradily náklady. To nevylučuje využít prostor podporující sociálně slabší obyvatele na základě daňových úlev. Dotování dopravců totiž sociálně slabším nepřispívá.

Zachování přiměřené úrovně dopravní obsluhy území je předpokladem jeho rozvoje a též jedním z cílů evropské a i české dopravní politiky. Většina potřeb je uspokojována



v tržní ekonomice za tržní ceny nebo ceny k této úrovni směřující. Z toho plyne, že **cena, která je záměrně deformována, nemůže poskytovat informaci směřující k dosažení rovnováhy nabídky a poptávky.**

V železniční osobní a v autobusové dopravě je v současné době uplatněna rozdílná úroveň dotací. To ovlivňuje konkurenční schopnost a dělbu práce mezi dopravními podniky těchto doprav. Různá úroveň jízdného vede k určitému rozdělení trhu se službou přemístění osob. Kdyby došlo k jeho harmonizaci, mohly by se změnit tržní podíly železniční a autobusové dopravy a tím i k jiné potřebě účasti státního rozpočtu na financování veřejné osobní dopravy.

Porovnáme-li podíly přepravených osob podle účelu cesty, zjistíme, že veřejnou osobní dopravu (mimo MHD) používá ze všech zaměstnanců pouze 3,35 % zaměstnanců, kteří jezdí do práce vlakem a 9,66 % autobusem. Tzn., že pouze 13 % z 4 608 171 zaměstnanců v ČR používá k cestě do zaměstnání veřejnou osobní dopravu (mimo MHD). Vlakem je do školy 3,03 % všech žáků a studentů, autobusem 14,03 % žáků a studentů z celkového počtu 1 919 132 žáků a studentů, tj. 17 %.

Je proto adekvátní se zamyslet na důvodech **plošného financování dopravní obslužnosti**. Jedná se pravděpodobně o tyto důvody:

- spoje slouží i pro cesty na úřady, k soudům a do zdravotnických zařízení atd.,
- jsou nástrojem zajištění dopravní obsluhy odlehlých oblastí a malých vesnic,
- je v něm zabudována automatická podpora slabších sociálních skupin a z toho plynoucí sociální soudržnost (smír) ve společnosti.

**Proti uplatňování plošného financování** hovoří tyto skutečnosti:

- peněžní prostředky nejdou jen k těm, kteří to potřebují,
- lidé si sami nevolí druh dopravy (přemístění) vzhledem k jejich příjmům,
- dopravci nejsou skuteční podnikatelé, kteří by bojovali o zákazníka a pružně reagovali na změny v potřebách zákazníků,
- daňoví poplatníci by nedotovali ostatní cesty, které nejsou nutné (např. cesty za zábavou či za nákupy).

Přímé subvence jsou opakem předcházejících konstatování. Plošné dotování podporuje i ty, kteří to nepotřebují. Budeme-li porovnávat podíly přepravy osob podle účelu cesty, zjistíme, že veřejnou osobní dopravu (mimo MHD) používá asi polovina lidí jako dopravu do zaměstnání nebo do škol. O účelu cesty zbývající části přepravných osob se můžeme dohadovat. Většina z nich užívá spoju a linek zajišťujících dopravní obslužnost pro soukromé účely. Tomu se nelze divit. Je však zřejmé, že tržním řešením je **přímá subvence daňového poplatníka**.

## Závěr

Varianty řešení dopravní obsluhy a jejího financování jsou různé z hlediska státu, zákazníků a dopravců. Důležité je upřesnění sociálních aspektů na osobní dopravu v regionech. Souvislosti tržních principů a jejich aplikace na dopravní služby a jejich integraci v dopravním systému vyžadují participaci státu na dopravní obsluze území.

Skloubení zájmů je úkolem dopravní politiky, jejíž cílů lze dosáhnout sjednocením (harmonizací) podmínek v dopravním podnikání a uplatněním nejen ekonomických, ale i přiměřených administrativních opatření. Důsledně je třeba uplatnit principy tržní ekonomiky tak, aby s nimi korespondovaly tržní ceny (tarify) a ekonomická samostatnost dopravních podniků.

Výsledkem navrhovaného způsobu řešení problému dopravy, a jejího postavení, funkce a efektivnosti v tomto století umožní rozhodnout o změně dosavadního způsobu financování dopravy, při němž daňový poplatník hradí její fungování, aniž by měl možnost se na jejím množství, kvalitě (co do výše i užití) podílet. Je třeba najít takové řešení, v kterém by rozhodoval uživatel dopravních sítí. Lze tvrdit, že základní nutnou podmínkou je uplatnění cen (tarifů), které by plně hradily náklady. To nevylučuje využít prostor podporující sociálně slabší obyvatele na základě daňových úlev. Dotování dopravců totiž sociálně slabším nepřispívá.

## Literatura

- [1] EISLER, J. 1998. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha : Codex Bohemia, 1998. 282 s. ISBN 80-85963-54-X
- [2] EISLER, J. 2004. *Podniky a podnikání v dopravě*. 2. vydání. Praha : Oeconomia, 2004. 172 s. ISBN 80-245-0772-2
- [3] SYNEK, M. aj. 2006. *Podniková ekonomika*. 4. přepracované a doplněné vydání. Praha : C. H. Beck, 2006. 476 s. ISBN 80-7179-892-4

## Nová ekonomika a management dopravy

*Jan Eisler*

### Abstract

Krátká charakteristika ekonomiky dopravy a dopravního systému. Předpoklady vývoje poptávky a nabídky po přepravě. Přepravní služby jako faktor rozvoje společnosti a podniků. Specifikace nezbytné úrovně přepravních služeb ve společnosti. Cílem příspěvku je naznačit metodologii a perspektivy dopravy založené na harmonizovaných podmínkách dopravních podniků a vytvoření racionálních proporcí přepravních služeb.

**Klíčová slova:** Doprava, dopravní systém, financování, trh

## New Economy and Transport Management

### Abstract

The short characteristics of the transport economics and transport system. The assumed development of the demands and supplies of the transport. The transport services like the factor of the development of society and companies. The specification of the necessary level of the transport services in society. The objective of this article is to create the decision methodology and perspectives of the transport utility based on the harmonising conditions in the firms to make possible rational transport services.

**Key words:** transport, transport systém, financing, market.

**JEL classification:** G30