

Dopravní systém a podmínky jeho fungování v nové ekonomice[#]

*Jan Eisler**

Při vymezení problému ekonomiky a managementu dopravní soustavy se vychází z potřeb jednotlivce a z jejich uspokojování. To jsou základní okolnosti, které představují podmínku existence jednotlivce i společnosti. Většina užitečných hodnot a i ostatních činností se totiž obvykle nenachází na místě spotřeby. Uspokojování potřeb je tedy nutnou podmínkou existence jednotlivce, podniku i společnosti. V souladu s požadavkem efektivnosti jde o přemísťování užitečných hodnot do míst spotřeby, u přepravních potřeb obyvatelstva naopak jde o přemístění jedince na místo spotřeby. Pomineme-li možnosti informačních technologií, jde o přemístění za vzděláním, zaměstnáním, sportem, kulturou, rekreací, zájmovou činností a osobními styky apod.

Charakteristiky jednotlivých druhů dopravy

Vývoj dělby práce vedl ke vzniku podniků specializovaných na uskutečnění přemístění osob nebo zboží, tzv. dopravců. **Dopravci** provozují dopravu a zajišťují tak přepravní potřeby občanů, podniků a veřejných domácností. Technický rozvoj způsobil rozšíření lidských potřeb a aktivit a spoluovlivnil nároky na **možnosti přemísťování** osob a užitečných hodnot (nákladů) a celkový rozvoj lidské společnosti. Tak došlo ke vzniku různých **druhů dopravy**, které se vzájemně liší technickými, provozními, ekonomickými a ekologickými charakteristikami (doprava silniční, letecká, vodní, železniční a ostatní, obvykle nekonvenční doprava).

Charakteristiky jednotlivých druhů dopravy vymezují sféru jejího efektivního použití a z hlediska potřeb ovlivňují volbu určitého druhu dopravy. Vymezení není v současné době jednoznačné a často dochází ke **kombinovanému použití** jednotlivých druhů dopravy, popř. k možnosti **volby mezi jednotlivými druhy dopravy**. Obvykle se jedná o volbu mezi dopravou silniční a železniční.

Kromě kladných efektů tkvících v uspokojování požadavků na přemístění, tj. **přepravních potřeb**, je zřejmé, že doprava nežádoucím způsobem ovlivňuje zdraví obyvatel a ostatní přírodu. Tím se **zhoršují životní podmínky** celé populace, a to jak ukazují dosavadní výsledky pozorování, převážně nevratným způsobem a s hrozivými následky byť z dlouhodobého hlediska.

Racionální **uspořádání dopravního systému** státu, ale i v nadnárodním měřítku, lze právem považovat za jeden z nejdůležitějších předpokladů dalšího rozvoje ekonomiky, společnosti jednotlivých států i lidstva. Globalizace ekonomiky, resp. její fáze v současné době, nebere v úvahu význam dopravy, resp. ekonomiky a řízení dopravní soustavy v tom či onom měřítku a pojetí. Je zaujata rozšiřováním trhů, zvyšování zisků a zejména některé

[#] Článek je zpracován jako jeden z výstupů výzkumného projektu *Nová teorie ekonomiky a managementu organizací a jejich adaptační procesy* registrovaného u grantové agentury MŠMT pod evidenčním číslem MSM 6138439905

* doc. Ing. Jan Eisler, CSc., Katedra podnikové ekonomiky FPH VŠE

velmocí, ale i malé státy, zásadním způsobem znevažují negativní účinky dopravního systému na další vývoj lidstva. Nepovažuje se za účelné zabývat se fungováním dopravy jako systému, který má své složky (jednotlivé druhy dopravy) jejich působení při přemísťování osob nebo zboží. Cílem by naopak mělo být poznání dlouhodobé efektivity rozvoje dopravního systému a jeho využití při úvahách o dlouhodobé koncepci rozvoje dopravy s ohledem na respektování budoucích podmínek vývoje **okolí dopravy**. Jde o v podstatě o koncipování dopravní politiky v rámci státu nebo jinak vymezeného regionu.

Racionální uspořádání dopravního systému

Financuje-li stát dopravní infrastrukturu je přirozené, že požaduje nejenom dosažení efektivity a hospodárnosti vložených prostředků, ale zároveň vytváření takového dopravního systému státu, který by dlouhodobě vytvořil podmínky k uspokojení potřeb přímých i nepřímých účastníků dopravních a přepravních procesů (cestujících, přepravníků, dopravců, populace, územních celků, státu, EU). Zájmy jednotlivých prvků jsou diferencované, a mnohdy protichůdné. Výsledkem bývá kompromis koncipovaný především z hlediska finančních možností státu (při respektování přijatých mezinárodních smluv a vnitrostátních zákonů).

Dopravní infrastruktura je předpokladem racionálního uspořádání dopravního systému státu i nadnárodních celků. Je to jeden z významných předpokladů dalšího rozvoje ekonomiky a společnosti. Výchozím bodem je popis současného stavu. Výchozí bod se v čase ovšem stále posouvá vpřed. Ovšem v okamžiku roku 2008 je třeba opět popsat stav, jeho nedostatky a formulovat problém, který na základě zvolených kritérií a variant řešení umožní označit některou z variant za optimální. Kritérii hodnocení by měla být harmonizace ekonomických podmínek podnikání a působení přepravního trhu jako **trhu** se službou, kterou nazýváme **přemísťení**. Harmonizace podmínek podnikání na přepravním trhu zahrnuje i vyjádření **externalit**, tj. nákladů na ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí dále možnosti různých **nástrojů nepřímého řízení**, které jednak budou působit na účelné vynakládání zdrojů na rozvoj dopravní infrastruktury, jednak chránit člověka a jeho životní prostředí.

Ani ve společnosti, v níž se uplatňují tržní principy hospodaření, nelze ponechat **vývoj dopravního systému** pouze na působení trhu. Soukromý sektor se orientuje na činnosti, které přinášejí zisk s obvyklou mírou rentability a přiměřenou, resp. krátkou, dobou návratnosti vložených prostředků. Aby společnost a ekonomika fungovala, musí existovat dopravní síť umožňující spojení všech sídlišť, využití zdrojů surovin, spojení výrobních podniků i organizací služeb a veřejného sektoru. Tuto funkci plní v nové ekonomice pozemní komunikace, které vytvářejí podmínky přepravy a dopravu i do těch míst, která nemají přímé železniční spojení. V tomto kontextu je v nové ekonomice **silniční síť nadřazená dopravní infrastruktura** železnici a logickým zdůvodněním a potvrzeným výsledkem je rozhodující podíl silniční dopravy na celkových výkonech dopravního systému státu. Nutno znovu podotknout, že silnice slouží i k jízdě nemotorových dopravních prostředků – především k jízdě na kole a k chůzi.

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 dopravě se vidí řešení vzniklých problémů

dopravního systému při neomezené volbě druhu dopravy jak cestujícím, tak přepravnem při plné úhradě provozních nákladů a externalit uživateli dopravní infrastruktury.

Přitom je třeba přihlížet k těmto základním **výchozím podmínkám**:

- a) Uživatelé dopravních sítí nebudou omezováni v **rozsahu použití dopravy**, ani ve volbě druhu dopravy včetně dopravy individuální. To je v podstatě promítnutí obecné ekonomické teorie i principů Římské smlouvy do teorie ekonomiky dopravy.
- b) Doprava je odvětvím národního hospodářství, které zajišťuje přepravu osob a věcí, ale také odvětvím, které zajišťuje přímo či zprostředkovaně **zaměstnanost a zdroje příjmů státního rozpočtu**.
- c) V důsledku technického rozvoje v okolí dopravy vznikly výše uvedené druhy dopravy, které tvoří dopravní systém státu. Struktura dopravního systému může v budoucnosti doznat změn, zejména co do podílu jednotlivých druhů dopravy na celkovém objemu přepravy. To je nutno mít na zřeteli při **projekci dopravního systému**, neboť rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury obvykle na dlouhou dobu limitují rozvoj okolí.
- d) Doprava není samoúčelná. Velikost přepravy i **rozsah přepravních výkonů** závisí na potřebách okolí, ale současně existuje zpětný vztah. **Dopravní soustava** svou kapacitou, kvalitou a externalitami příznivě nebo nepříznivě **ovlivňuje svoje okolí**.
- e) Je třeba mít na paměti, že dopravní systém státu se vyvíjel relativně dlouhou dobu a s připustíme-li určitou toleranci, můžeme konstatovat, že **slouží současným potřebám**. Změny, ke kterým dochází v oblasti potřeb (požadavků na přemístění) lidí a podniků, jsou vyvolány změnami životního stylu a změnami v pojetí (chápání) a organizaci oběhových procesů. Tento vývoj bude pokračovat. Proto nemůže postačit projekce nároků na přepravu na úrovni dosavadního vývoje okolí podniku, ale bude záležet i na projekci a znalosti vývoje životního stylu a příštím vývoji oběhových procesů.
- f) Nezanedbatelný vliv má a bude mít globalizace sociálních a ekonomických procesů a stále sílící vliv politických procesů.
- g) Doprava osob a věcí nemá **substitut na trhu**. Samozřejmě, že část dřívějších potřeb přemístění osob nahrazují informační technologie. O uvedeném předpokladu neexistence substitutu nás přesvědčí okamžiky, kdy doprava nefunguje podle stanovených norem a pravidel či v krajním případě přestane fungovat vůbec, tj. přepravovat osoby či zboží.
- h) Zásadní otázkou je možnost dopravy svou vlastní aktivitou (v tomto případě bez přihlédnutí k vývoji okolí) **ovlivnit**, resp. zvýšit **objem přepravy**. Hypotéza zní, že v osobní dopravě platí, že každá cestovní potřeba má svůj účel, jen obtížně lze cestujícímu vnutit přemístění pro přemístění samo.

V nákladní dopravě lze předpokládat hypotézu, že co není vyrobenou a prodáno, nevyžaduje přepravu, nemůže být přepraveno.

Z předcházejícího vyplývá, že pohledu efektivnosti je podstatné (pro dosažení vyšší hodnoty výstupu nad vstupem) dosažení souladu kapacit s nároky na přepravu, nikoli snaha zvýšit objem přepravy (velikost výstupu), při dosavadní úrovni vstupu.

Nejen v České republice, ale i v Evropské unii i jinde na světě, se vývoj nároků na přepravu orientuje na silniční dopravu. Příčinou tohoto vývoje jsou mj. neharmonizované podmínky pro podnikání na přepravním trhu (na trhu s přemístěním). To zahrnuje harmonizaci:

- nákladovou
- financování provozu a investic
- vyjádření externalit
- dotační
- tarifní
- daňovou
- v uplatnění principů tržní ekonomiky
- legislativní
- vytváření integrovaných dopravních systémů
- v oblasti individuálního motorismu jako součásti dopravního systému státu.

Z uvedeného plyne dosti jednoznačný závěr: Je třeba urychlit výstavbu komunikací ne proto, že jezdí mnoho automobilů, ale proto, že v důsledku objektivních zákonitostí tomu jinak být nemůže a nebude ani v budoucnosti.

Modernizací pozemních komunikací dojde ke snížení nákladů uživatelů infrastruktury, cestujícím se sníží ztráta z neproduktivní spotřeby volného času a přepravicům se uvolní kapitál vázaný v přepravovaném zboží. Snížení vzniku kongescí bude mít za následek zvýšení spolehlivosti dopravy (předpoklad uplatnění metody just-in-time); neopomenutelný je přínos v turistice (zejména zahraniční).

Zamýšlené opatření bude mít příznivý důsledek na koordinaci silniční a železniční dopravy, zejména v náhradě v nerentabilních železničních spojů a tratí silniční dopravou.

Inovace pozemních komunikací příznivě ovlivní růst ekonomiky a zaměstnanosti. Investování do silniční infrastruktury je minimálně rizikové i z hlediska vzdálené budoucnosti a i při minimálních znalostech o budoucích nárocích na přepravu. Dojde ke zvýšení hybnosti a dopravní náročnosti promítající se do HDP vlivem operativního přizpůsobování požadavků vnitrostátního i zahraničního trhu a růstu silniční dopravy.

Závěr

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. Podnikání v dopravě má nové možnosti přirovnatelné k možnostem telekomunikací. Globalizace pojetí nové ekonomiky vytváří podmínky, že může být výkon podniku podán kdekoli a distribuován také kdekoli.

Literatura

- [1] KISLINGEROVÁ, Eva a kol.: *Manažerské finance*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004. ISBN 80-7179-802-9.
- [2] SYNEK, M., a kol.: *Podniková ekonomika*. 4. vydání. Praha : C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-892-4.
- [3] EISLER, Jan, KUNST, Jaromír: Urychlení výstavby dálnic a rychlostních komunikací. In: ŘEBÍČEK, Aleš, HALA, Michal et al. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk : Milan Zevl, 2007. 10 s. ISBN 80-903639-9-7.
- [4] EISLER, Jan: *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Oeconomia, Praha 2005. ISBN 80-245-0772-2
- [5] EISLER, Jan: Rozvoj dopravy v nové ekonomice. In: KOPALOVÁ, Helena(ed.): *Ekonomika a management*, 2007, roč. 1, č. 1, s. 33–46. ISSN 1802-8470.

Dopravní systém a podmínky jeho fungování v nové ekonomice

Jan Eisler

Krátká charakteristika ekonomiky dopravy a dopravního systému. Předpoklady vývoje poptávky a nabídky po přepravě. Převážné služby jako faktor rozvoje společnosti a podniků. Specifikace nezbytné úrovně přepravních služeb ve společnosti. Doprava založená na harmonizovaných podmínkách dopravního podnikání. Rozvoj dopravních cest a zdroje jejich financování.

Klíčová slova: Infrastruktura dopravní, Ekonomika dopravy, Trh s dopravními službami.

The Transport System and its Functions in the New Economy

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 infrastructure, Economics of transport, Transport market.

JEL classification: G30