

Doprava a trh v nové ekonomice[#]

Jan Eisler^{*} – Jaromír Kunst^{**}

1 Úvod

Současná etapa ekonomického vývoje je ovlivněna krizí, která nastala po relativně dlouhém období konjunktury. Jak odborná, tak laická veřejnost byla překvapena jejími důsledky, její intenzitou i rozsahem, a to nezávisle na podstatě tržní ekonomiky. Státní orgány analyzovaly vzniklou realitu a konkrétními opatřeními se snaží podpořit spotřebu a obnovit růst ekonomiky. Snaha o urychlené překonání krize však neumožnila hlubší analýzu příčin a jejího vzniku, což může snížit, příp. negovat účelnost a účinnost některých opatření.

Cílem realizovaných i připravovaných opatření je obnovení dynamiky růstu národního hospodářství. Ačkoli máme jistotu v ukončení krize, je obtížné stanovit, kdy k tomu dojde. Kromě negativních důsledků indukovala krize orientaci ekonomů na řešení problémů, které dosud nevyplývaly z potřeb praxe, ale budou aktuální v následujících obdobích. Půjde zejména o metody řízení podniků a národního hospodářství s cílem orientace na předvídaní a předcházení krizovým situacím a uplatnění krizového managementu.

Producenti sice analyzují trh, ale každý předpokládá, že bude mít úspěch, který spatřuje v rostoucím odbytě. Počáteční příznaky krize se pak nutně projevují v poklesu odbytů, který ústí ve snižování produkce, příp. zastavení výroby, zvyšování nezaměstnanosti, nehledě na finanční důsledky. Protože kapitalistický výrobní způsob se nevyvíjí přímočaře, je krize nástrojem pro dosažení souladu mezi spotřebou a produkcí. Z hlediska společnosti růst produkce nad úroveň koupěschopné poptávky je ztrátou zdrojů, neboť efekty získané v době konjunktury jsou vynaloženy na udržení výroby a zabezpečení v době krize. To by mělo indukovat úsilí ke stanovení úrovně spotřeby odpovídající jejímu finančnímu zabezpečení a vymezit tak účelnou velikost produkce.

V tomto příspěvku se zamýšlíme nad dosavadním vývojem dopravního systému s cílem naznačit přístupy k efektivnímu vývoji systému v budoucnosti.

2 Analýza dopravního systému a jeho postavení v nové ekonomice

Mezi výrobou a spotřebou je obvykle vzdálenost, kterou je nutno překonat dopravou. Kromě přepravy věcí realizuje doprava též přepravu cestujících. I v tomto případě je příčinou změny místa vzdálenost mezi i dočasným místem pobytu občana a místem uspokojení jeho potřeb. Doprava je nezbytným předpokladem fungování společnosti i ekonomiky. Jde o segment reprodukčního procesu, který ani v budoucnu nebude substituován jinou činností. Doprava však užité hodnoty neprodukuje. Její produkcí je užitečný efekt, který je ukončením přepravy spotřebován, nelze se jím předzásobit ani jej skladovat.

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

^{*} doc. Ing. Jan Eisler, CSc. – katedra podnikové ekonomiky, Fakulta podnikohospodářská, Vysoká škola ekonomická v Praze

^{**} Ing. Jaromír Kunst – ČVUT, Fakulta dopravní, Ústav ekonomiky a managementu v dopravě a v telekomunikacích

Pokud by výrobce průzkumem získal informace o budoucím objemu a strukture spotřeby, výroba by produkovala to, co zákazník koupí, plynulost reprodukčního procesu by nebyla narušena a teoreticky by nemohlo dojít ke krizi. Z důvodů, které není třeba uvádět, je takový model v praxi nerealizovatelný. Vztahy mezi výrobcem a spotřebitelem se proto realizují prostřednictvím směny na trhu. Předností směny je skutečnost, že má-li subjekt uhradit spotřebu vlastních zdrojů, uplatňuje účelnost a hospodárnost. Producent je stimulován k výrobě produkce, která bude prodána a působením konkurence volí racionální teologické postupy.

Z celospolečenského hlediska v dopravě platí, že čím menší je potřeba přepravy pro daný objem produkce a populace, tím racionálnější je společenský reprodukční proces uspořádaný a efektivnější je i pro dopravní systém státu.

Dosahování efektivnosti je samozřejmým požadavkem veškeré činnosti v socioekonomickém systému společnosti. V dopravě je třeba analyzovat dosaženou úroveň i požadavky účastníků dopravy tj. cestujících a přepraveců, dopravců, společnosti a územních celků včetně státu. Nezávisle na rozsahu zdrojů, současné splnění požadavků na dopravu uvedených účastníků dopravních procesů je vyloučeno. Důvodem je protichůdnost nároků nehledě na potřebu prostředků přesahující možnosti ekonomiky.

Doprava musí zajišťovat nejen nároky na přepravu, ale též korespondovat se změnami v životním stylu obyvatel a v organizaci oběhových procesů. Inovace dopravních procesů vyžaduje vynaložení značných prostředků převážně ze státního rozpočtu. Pokud by přepravu v ČR zajišťoval jeden druh dopravy, bylo by investování v této činnosti téměř bez rizika. Jak plyne z tab. 1 (údaje dostupné v době zpracování) podíly druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému jsou značně rozdílné a liší se od deklarovaných cílů dopravní politiky. Riziko investování v dopravě tkví nejenom ve stanovení podílů druhů dopravy, ale i ve věcném zaměření investičního záměru. Doprava ovlivňuje okolí a je jím sama ovlivňována. Chybná rozhodnutí zejména v dopravní infrastruktuře mají trvalé důsledky na rozvoj území a zprostředkovaně i na rozvoj dopravy samé.

Tab. 1. Mezioborové srovnání osobní a nákladní přepravy v ČR

	měrná jednotka	2000	2005	2007
Přeprava cestujících celkem	mil. osob	4 897,6	4 974,9	5 045,5
Železniční doprava	"	184,7	180,3	184,2
Veřejná autobusová doprava	"	438,9	388,3	375,0
Letecká doprava	"	3,5	6,3	7,0
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	"	0,8	1,1	0,9
Městská hromadná doprava	"	2 289,7	2 268,9	2 258,4
Veřejná doprava celkem	"	2 917,6	2 844,9	2 825,5
Individuální automob. doprava ²⁾	"	1 980,0	2 130,0	2 220,0
Přeprava věcí celkem	tis. tun	523 249,0	560 037,0	565 708,0
Železniční doprava	"	98 255,0	85 613,0	99 777,0
Silniční doprava	"	414 725,0	461 144,0	453 537,0
Vnitrozemská vodní doprava	"	1 907,0	1 956,0	2 242,0
Letecká doprava	"	16,0	20,0	22,0
Ropovody	"	8 346,0	11 305,0	10 131,0

- 1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob
 2) Odborný odhad
 Zdroj: Ročenky Ministerstva dopravy

Bez promítnutí nákladů na externality do nákladů uživatelů dopravních sítí je kontraproduktivní z této situace obviňovat cestující a přepravce. Stanovisko managementu železniční dopravy vychází z doby, kdy železnice měla dominantní postavení na přepravním trhu. V tab. 2 a 3 uvádíme hodnoty, které vyjadřují objem přepravy za ČR vč. Slovenska.

Tab. 2. Přeprava osob

Přeprava osob							
Rok	Doprava						
	měrná jednotka	železniční	silniční	vodní	letecká	MHD	řiční
1937	tis. os.	239 104	18 877	1 981	35	-	-
1950	"	488 684	399 719	1 421	134	1 022 381	-
1960	"	641 487	1 174 436	2 756	754	1 454 650	-
1980	"	415 629	2 134 594	453	1 678	2 723 449	2 082
1989	"	410 961	2 320 291	425	1 493	3 185 120	1 682

Tab. 3: Přeprava zboží

Přeprava zboží							
Rok	Doprava						
	měrná jednotka	celkem veřejná dopr.	železniční	silniční	vodní	letecká	silniční záv. dopr.
1937	tis. t	72 309	70 059	568	1 681	1	-
1950	"	109 084	96 013	11 732	1 336	3	-
1960	"	330 505	195 398	131 562	3 530	15	-
1980	"	633 867	286 223	337 162	10 457	25	477 280
1989	"	626 451	283 914	328 984	13 524	29	929 139

Zdroj: Statistické ročenky a výroční zprávy dopravy

Budeme-li předpokládat, že z hodnot v tab. 2 a 3 připadá na ČR 60 %, dostáváme tyto podíly:

Tab. 4. Odhad podílu přepravy ČR v roce 1989

Rok	osoby v tis.		tuny v tis.		
	Železnice	Silniční doprava	Železnice	Siln. veř. doprava	Silniční záv. doprava
1989	246 577	1 392 175	170 348	197 390	557 480

Zdroj: Vlastní výpočet

Srovnatelnost údajů tab. 1 až 3 je třeba brát s rezervou nejen pro způsob výpočtu, ale i s ohledem na společenské a ekonomické podmínky ve sledovaných periodách. Poskytují však podle našeho názoru orientaci pro predikci vývoje nároků na přepravu a reálnosti požadavku

revitalizace železniční dopravy. Vezmeme-li v úvahu nejen strukturu národního hospodářství, ale i materiálovou, energetickou a investiční náročnost produkce v období centrálně řízené ekonomiky a dosažené objemy přepravy, pak vývoj po roce 1989 prokazuje kvalitativní změnu v ekonomice.

Východiskem zpracování projekce dopravního systému musí být nejenom nároky na přepravu osob a věcí v určeném období, ale i požadavky nepřímých účastníků přepravních procesů (populace, územní celky, EU, ochrana životního prostředí). Odhad budoucího vývoje je obtížný (jak nás o tom přesvědčil vznik současné krize). Po jejím překonání se předpokládá postupné zvyšování produkce a další růst uspokojování potřeb. Projekce rozvoje dopravy vychází z dosavadního vývoje a jeho pokračování. Realita se bude shodovat s prognózou s určitou pravděpodobností, což je samozřejmé při použití libovolné prognostické metody. Oprávněná diskuse, zda dosavadní vývoj byl pro společnost výhodou, neboť jeho transformace do budoucnosti by znamenala pokračování v nežádoucích tendencích názorů na vývoj dopravní soustavy. Uvedme následující výsledky, resp. závěry:

- Cestující ani přepravce nebyli omezováni v rozsahu použití dopravy a ve volbě druhu dopravy včetně individuální dopravy. Pro úplnost dodejme, že legislativními opatřeními byla omezována kamionová doprava, resp. její provoz v určité části týdnu, příp. vstup silniční dopravy do vymezených oblastí některých měst
- Podmínky na přepravním trhu nejsou dosud harmonizovány. Došlo k uplatnění jen poplatků za použití dopravní infrastruktury v železniční dopravě a na některé druhy vozidel a určité typy pozemních komunikací v silniční dopravě.
- Doprava splnila veškeré přepravní nároky jak v dopravě osob, tak věcí. Přípomínky mohou být uplatněny ke kvalitě dopravy. V minulém období došlo k dalším vkladům do dopravy, které umožňují jak podstatné zvyšování kapacity, tak zlepšení kvality.
- Oproti požadavkům dopravní politiky nedošlo k revitalizaci železniční dopravy, ačkoliv mnoha případech její kvalita je srovnatelná se silniční dopravou, a přitom jde o dopravu ekologickou. Naopak došlo k dalšímu zvýšení podílu silniční dopravy, speciálně individuálního motorismu i při uplatnění komerčních opatření železniční dopravy (tarifní slevy).
- Neúčinné se prokázalo používání ztrátového jízdného v železniční a autobusové dopravě (vývoj individuálního motorismu) a nebyla prokázána smysluplnost právního oddělení infrastruktury od provozu v železniční dopravě.

Shrňme-li uvedené poznámky k dosavadnímu vývoji dopravy v ČR, můžeme konstatovat, že s ohledem na vklady do dopravy jsou vytvořeny dostatečné kapacity. Umožňují podstatně vyšší objemy přepravy než byly dosud realizovány. Konstatujeme: V dopravě víme, co by se mělo realizovat, problémem je získání finančních prostředků.

3 Problémy a nástin dalšího vývoje dopravního systému v ČR

Konstatování, že dopravní systém umožnil splnění nároků na přepravu nemusí znamenat, že fungování dopravy probíhalo v souladu na straně jedné s potřebami a na straně druhé se zájmy společnosti. Jak jsme naznačili, kvalitativní požadavky na dopravu přímých i nepřímých účastníků se liší a vývoj podílů jednotlivých druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému se nevyvíjel v souladu s cíli dopravní politiky. Zvýšený zájem

o silniční dopravu vedl k neúměrným požadavkům na investiční prostředky a současně měl negativní vliv na využití kapacit dopravy železniční, které byly též vytvořeny z peněz daňových poplatníků. Dochází k zabírání zemědělské půdy a dalšímu ohrožení zdraví populace a poškození životního prostředí. Při projekci dosavadního vývoje do budoucích období bude fixován stav, který ze společenského hlediska není žádoucí.

Zjednodušením problému by byl požadavek uplatnit legislativní nástroje a jejich prostřednictvím docílit změny proporcí v dopravním systému státu. Takový postup by nejen negoval dosavadní demokratický přístup cestujících a přepraveců k dopravě, ale je současně otázkou, zda-li bychom žádoucích změn proporcí v dopravní soustavě dosáhli. Bez další diskuse konstatujeme, že o změnu podílů druhů dopravy je nutné se pokusit, ale uplatnění legislativních nástrojů k cíli nepovede.

Doprava (kromě přepravní funkce) plní i další funkce, které mohou být v konkrétní situaci rozhodující. Je všeobecně známo, že doprava svou investiční činností (výstavba dopravní infrastruktury, inovace dopravní techniky, vliv dopravy, logistické procesy a další) přímo stimuluje zaměstnanost a s ohledem na kvalitní pozemní komunikace přispívá k prodeji dopravních prostředků i k vnitrostátní a mezinárodní turistice a s tím souvisejících služeb.

Druhy dopravy uvedené v tab. 1 se vzájemně liší technickými, provozovními, ekonomickými a ekologickými charakteristikami. Pokud danou přepravu může zajistit více druhů dopravy (v našich podmínkách půjde zejména o veřejnou dopravu železniční a silniční), alternativní způsoby dopravy zajistí přepravu s rozdílnými provozními náklady a vázaností kapitálu v dlouhodobých prostředcích. Rozdílná bude též kvalita dopravy a výšce odpovídajících externalit.

Nejsou-li podmínky na přepravním trhu harmonizovány, cestující i přepravci se rozhodují podle nabídky dopravních příležitostí a vlastních požadavků na dopravu (dosažení cíle v požadovaném čase) a nákladů na přepravu. Vedle uvedených rozhodovacích kritérií uživatelé dopravy přihlížejí k dalším charakteristikám dopravy (např. dostupnost, pohotovost, adaptabilita vůči nárokům na přepravu, rychlost a pohodlí dopravy, schopnost dopravy zajistit dopravu z domu do domu, bezpečnost, příp. dalším), zatímco k vlivu dopravy na zdraví populace a k ochraně životního prostředí se obvykle nepřihlíží, resp. při rozhodování se neberou v úvahu.

Hodnocení dopravního systému se bude lišit, provede-li jej uživatel dopravy nebo pracovník ústředního orgánu dopravy. Doprava je nezastupitelným segmentem společenského reprodukčního systému. O jejím významu se nejlépe přesvědčíme v okamžiku, kdy nepracuje v souladu se stanovenými normami nebo v mezním případě přestane přepravovat osoby a věci.

Dopravní podniky se řídí obdobnými principy jako podniky v ostatních oborech národního hospodářství, ale jejich možnosti zvyšovat objem přepravy nabídkou dopravních příležitostí je minimální. To plyne z toho, že každá cesta je účelová. Cestující použije dopravu ke splnění úkolu. Osobní přepravy můžeme rozdělit na obligatorní, k nim řadíme cesty za prací, vzděláním, lékařskou péčí a ostatními povinnostmi. Druhou část osobní přepravy tvoří přepravy fakultativní, kam patří přepravy za osobním zájmy (rekreace, kultura, sport, zájmová činnost, osobní styky apod.). Nabídka dopravních příležitostí rozsah obligatorních přeprav prakticky nezvýší. Určité možnosti jsou u fakultativních přeprav, neboť zvyšování životní úrovně indukce zvýšený zájem o výše uvedené činnosti. Je třeba mít na zřeteli, že na jedné

straně se zvýší zájem o fakultativní přepravy, na straně druhé pro jejich uspokojení je typické použití individuálního motorismu aj. To potvrzují údaje v tab. 1.

Pokud jde o nákladní přepravu platí, že co není vyrobeno a prodáno, nemůže být přepraveno. Důkazem je současný pokles nákladní přepravy po železnici, ačkoli dopravci nabízejí inovované služby a existuje převaha nabídky nad poptávkou.

Při neomezovaném rozhodování volby druhu dopravy a neharmonizovaných podmínkách na přepravním trhu je vývoj dopravního systému – posuzovaný cestující a přepravce – zákonitým. Příčiny tkví ve změně životní úrovně a organizaci oběhových procesů. Změny životní úrovně populace ovlivňují nejenom strukturu spotřeby, ale mění životní styl. Potřeby, které při nižších příjmech patřily do kategorie zbytných s jejich zvyšováním se stávají nezbytnými. Dochází k úsporám času a k jeho (byť intuitivnímu) ocenění. Neopominutelný vliv má též snaha o snížení námahy a rozšiřování znalostí kulturních. Uvedené a další momenty ovlivňují volbu dopravního prostředku v osobní dopravě. S naznačenými změnami koresponduje osobní automobil (dosažení úspor ve spotřebě času a snížení námahy). Výsledkem je trvalé zvyšování jejich počtu a využití.

Intenzifikace došla uplatnění nejenom ve výrobě, ale též v oběhových procesech. Namísto dříve převažujícího systému oběhu: výroba – skladování – doprava – skladování – spotřeba, se vytvářejí podmínky pro bezprostřední propojení výroby se spotřebou prostřednictvím dopravy: výroba – doprava – spotřeba. Uvedený systém nejenom minimalizuje náklady na skladování, ale téměř vylučuje vytváření nepotřebných příp. nadnormativní zásob a urychluje obrat kapitálu vázaného v zásobách.

4 Závěr

Cílem příspěvku bylo naznačit metodologii a perspektivy dopravy založené na harmonizovaných podmínkách dopravních podniků a vytvoření racionálních proporcí přepravních služeb.

Silniční osobní doprava jízdou dopravního prostředku realizuje přepravu z domu do domu. Není ani vyloučena doprava cestujícího z nástupní do cílové zastávky několika autobusovými linkami. V silniční nákladní dopravě se u některých přeprav využívá logistických center, ve kterých dochází k třídění, označování, balení a kompletování zásilek, ale pro přepravce jde o dopravu z domu do domu.

Silniční doprava může volit druh a užitečnou hmotnost vozidla odpovídající charakteru a expedičnímu množství přepravovaných věcí a minimalizovat provozní náklady. Neznamená to však, že každý silniční dopravce disponuje širokou strukturou dopravních prostředků, aby mohl docílit všech efektů (specializuje se). Pokud jde o autobusovou dopravu je park vozidel unifikován. Dopravce musí zajišťovat přepravní špičky, proto využití nabízené kapacity nemůže trvale dosáhnout 100 %.

Použije-li cestující železniční dopravu na krátké vzdálenosti je obvyklé, že jede jedním vlakem. Na delší přepravní vzdálenosti musí přestoupit na další vlak. Nevýhodou železniční dopravy proti autobusům je větší dostupná vzdálenost a ovlivňování pravidelnosti dopravy na určité trati zpožděním na jiných (navazujících) tratích.

Železniční osobní doprava je vzájemně propojený systém zatímco v autobusové dopravě jde o izolované linky. V nákladní dopravě pokud má odesílatel i příjemce vlečku, může

železnice též uskutečnit přepravu z domu do domu (uhlí z dolu do elektráren, cementu z výroby do betonárky apod.). V tomto případě hovoříme o přímé železniční přepravě. U kombinované dopravy je buď nakládka nebo vykládka (v mezním případě obě operace) uskutečňována na kolejích všeobecného použití. Ke kombinované dopravě dochází při použití silniční a železniční dopravy, ale její podíl na celkovém objemu železniční přepravy není významný.

Struktura železničních nákladních vozů vychází z poslání této dopravy, která je předurčena k přepravě hromadných druhů zboží ve velkých expedičních množstvích. Proto dolní hranice únosnosti nákladního vozu je 20 t a k dispozici jsou také vozy s vyšší užitečnou hmotností. V železniční dopravě není možné jako v dopravě silniční, s každou zásilkou uskutečnit samostatnou jízdu od odesílatele k příjemci. Vozy se zásilkami jsou soustřeďovány do seřaďovacích stanic a mezi nimi dopraveny průběžnými nákladními vlaky tak, aby byly dopraveny k příjemci, do stanice určení. Čím méně manipulací s vozem je zapotřebí, tím nižší jsou provozní náklady. To platí i pro ostatní dopravní výkony.

Transformací národního hospodářství v ČR došlo k výrazným změnám ve struktuře dopravy. Pokles v těžbě uhlí a výrobě hutních materiálů měl za následek snížení nároků na přepravu hromadných substrátů a naopak se rozvíjel zpracovatelský průmysl, což v důsledku vytvořilo další podmínky pro snížení přepravy v železniční a naopak zvýšení přepravy v silniční dopravě. Přihlédneme-li též ke zkušenostem a poznatkům cestujících a přepravců o dopravě, vývoj proporcí v dopravním systému je v souladu se společenskými i ekonomickými podmínkami a vývojem ve srovnatelných státech EU.

Literatura

- [1] EISLER, J.: *Úvod do ekonomiky dopravy*. 1. vydání, Praha : Codex Bohemia, 1998. 288 s. ISBN 80-85963-54-X
- [2] EISLER, J.: *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vydání. Praha : Oeconomia 2006. 172 s. ISBN 80-245-0772-2
- [3] *Návrh rozvoje dopravních sítí do roku 2010*. Usnesení vlády č. 741/1999 a č. 1006/1999 ze dne 21. 7. a ze dne 29. 9. 1999
- [4] *Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí*. Usnesení vlády. č. 145 ze dne 14. 2. 2001
- [5] *Strategie financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007*. Usnesení vlády č. 164 ze dne 25. 2. 2004
- [6] *Priority vlády*. Usnesení vlády č. 554 ze dne 4. 5. 2005
- [7] *Ročenky dopravy*. Ministerstvo dopravy ČR 2001- 2008
- [8] *Statistické ročenky ČSR, ČSSR a ČR*

Doprava a trh v nové ekonomice

Jan Eisler – Jaromír Kunst

ABSTRAKT

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

Transport and Market 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, Transport system, Financing, Market

JEL classification: G30