

Vydává federální ministerstvo financí ve spolupráci se Státní bankou československou ve vydavatelství **Ěconomia, a. s. Praha**

© federální ministerstvo financí

Adresa redakce: Vinohradská 49,  
120 74 Praha 2

Telefon: 253 018 nebo 2110, linka 361

Vedoucí redaktor: Ing. Ivan Kočárník, CSc.

## OBSAH

- Helena ROTTOVÁ—Ladislav RIZIKY: Měnový vývoj v roce 1991 ..... 257
- Rudolf OLŠOVSKÝ: Vývoj platební bilance ČSFR v roce 1991 ..... 263
- Václav BENDA: Výnos daně z obrátu v roce 1991 ..... 270
- Oldřich ZAHŘÁDKA: Problematika státních záruk za bankovní úvěry a půjček ze státních rozpočtů organizacím (1. část) ... 275
- Jan ZEMAN: Národohospodářské náklady a ceny v dopravě ..... 282

## Finance a úvěr v zahraničí

- Jan KINŠT: Japonská průmyslová politika a její finanční aspekty ..... 290

## Informace

- Pavel ŠTĚPÁNEK: Seminář o československé daňové reformě ..... 296

## Uprostřed čísla:

Frederic S. MISHKIN: **Ekonomie peněz, bankovníctví a finančních trhů** (na pokračování — 22. část) ss. S (A→Č)-645 — S (Č→A)-660

Všechny bibliografické údaje včetně údajů o autorských právech jsou uvedeny u prvního pokračování v č. 1/91 tohoto časopisu.

Publikováno po dohodě s College, sekci vyd. HarperCollins Publishers.

Publishers: Federal Ministry of Finance in Cooperation with Czechoslovak State Bank in Publishing House **Ěconomia, Prague**

© Federal Ministry of Finance

Editor's Office: Vinohradská 49,  
120 74 Prague 2, CSFR

Editor in Chief: Ivan Kočárník

## CONTENTS

- Helena ROTTOVÁ—Ladislav RIZIKY: Monetary Development in 1991 ..... 257
- Rudolf OLŠOVSKÝ: Balance of Payment Development in CSFR in 1991 ..... 263
- Václav BENDA: Turn-over Tax Revenue in 1991 ..... 270
- Oldřich ZAHŘÁDKA: Relevant Questions of State Guarantees for Bank Credits and Loans from State Budgets Provided to Firms (1st part) ..... 275
- Jan ZEMAN: Real Economic Costs and Prices in Transports ..... 282

## Finance and Credit Abroad

- Jan KINŠT: Japanese Industrial Policy and Its Financial Aspects ..... 290

## Information

- Pavel ŠTĚPÁNEK: The Czechoslovak Tax Reform Seminar ..... 296

## In the middle of this issue:

Frederic S. MISHKIN: **The Economics of Money, Banking, and Financial Markets** (To Be Continued—Part XXII) pp. S (A→Č)-645 — S (Č→A)-660

You can find all bibliographical data including particulars on copyright in part I of the series in No 1/91 of this journal.

Published by arrangement with College, a division of HarperCollins Publishers.

Redakční rada: Ing. Aleš Bulíř, CSc., Ing. Belo Bosák, CSc., Ing. Jozef Dančo, CSc., Ing. Miroslav Hrnčíř, DrSc., Ing. Miroslav Kerouš, Ing. Jaroslav Klapač, Ing. Ivan Kočárník, CSc., Ing. Antonín Kotulán, CSc., Ing. Vratislav Kulhánek, Ing. Ivan Mikloš, Vladimír Rudlovcák, CSc., Ing. Miroslav Purkyně, dr. Ing. Dušan Triska, CSc., prof. Ing. Miroslav Tuček, CSc., Ing. Peter Vajda, CSc., Ing. Anton Vavro, CSc., doc. Ing. Karol Vlachynský, CSc., Ing. Jaromír Zahradník

6. O poskytnutí záruky v rámci limitu bude rozhodnuto po individuálním posouzení každého případu. Případy, kdy rozsah záruky překračuje zmocnění pro ministra financí, rozhodne vláda.

7. Poskytnutí státní záruky za bankovní úvěr se stvrdí písemně formou smlouvy.

a) Ručitel uzavírá smlouvu s dlužníkem, za něhož přebírá garanci. Ve smlouvě si ručitel stanoví podmínky, za kterých záruku poskytuje, a povinnosti, které pro dlužníka poskytnutím garance vznikají ve vztahu k ručiteli. Ve smlouvě se ručitel zajišťuje pro případ, že by dlužník nesplnil svoje závazky vyplývající z úvěrové smlouvy a došlo k uplatnění záruky.

b) Ručitel uzavírá garanční smlouvu s bankou, která poskytuje úvěr. Ručitel se v ní bance (věřiteli) zavazuje, že v případě, kdy dlužník v termínu stanoveném v úvěrové smlouvě neuhradil bance splátku v částce stanovené v úvěrové smlouvě, uhradí ji ručitel. Ve smlouvě si ručitel může vyhradit, aby byl bankou informován v určitém časovém předstihu o nebezpečí uplatnění závazku vyplývajícího z garanční smlouvy. Ručitel si vyhrazuje právo být přizván k rozhodování o případné změně splátkového kalendáře zaručeného úvěru a právo uplatnit právo veta, jestliže by změna způsobila překročení limitu.

*(2. část bude uveřejněna v č. 7/92)*

DT: 338.23: 338.45(520)

## Národohospodářské náklady a ceny v dopravě

Jan ZEMAN\*

Skutečnost, že kromě vlastních nákladů výroby existují i náklady vedlejší, pozornosti ekonomů dlouho unikala. Až na konci 19. století se v první, značně nedokonalé podobě objevuje teorie externalit. Vyhovující pojetí externalit podává až J. E. Mead [Mead 1973] [Mead 1952]. V téže době sovětský ekonom V. V. Novožilov [1972, s. 137] dokazuje, že kromě vlastních nákladů výroby existují i náklady vedlejší, které nazývá náklady zpětné vazby. V práci [Zeman 1987] jsem dokazoval, že kromě nákladů zpětné vazby vznikajících v důsledku absolutní omezenosti kvalitních výrobních zdrojů (zejména přírodních) a kromě nákladů zpětné vazby vznikajících v důsledku relativní omezenosti kvalitních výrobních zdrojů (zejména pracovních sil a výrobních fondů) existuje ještě třetí skupina nákladů zpětné vazby — náklady vyvolané ekologickými i neekologickými škodami při řádném provozu povolených technologií, tzv. technologickými škodami [Zeman

---

\* Ing. Jan Zeman, CSc., pracovník ÚÚNV Praha

Příspěvek po úpravě redakce obdržela 23. 3. 1992.

1989 a, b]. Náklady vyvolané technologickými škodami odpovídají Meadovým externalitám.

Společnost může k externalitám zaujmout tři krajní stanoviska:

1. zakázat činnosti produkující externalitu, což provedeno do důsledků znamená návrat do doby kamenné,

2. předepisovat všechny ekonomické škody způsobené nedokonalými technologiemi jejich původcům k úhradě ve prospěch poškozených, což může být z gno-seologických i praktických důvodů provedeno jen přibližně a u hlavních skupin škod,

3. k externalitám přihlížet s „rukama v klíně“ s tím, že svobodně fungující tržní mechanismus stejně jako centrálně příkazový systém řízení je vesměs „účtuje“ poškozeným. Slabinou posledního přístupu je slepá ulička pádu do ekologické katastrofy státu, popř. planety Země.

Z uvedených skutečností je zřejmé, že společenská praxe bude tři výše uvedené postupy kombinovat a bude v rozhodující míře věcí politických rozhodnutí, který postup či kombinace kterých postupů budou v tom či onom případě zvoleny.

Cílem příspěvku je aplikovat teorii externalit v odvětví čs. dopravy.

### **Národohospodářské náklady v automobilové dopravě**

Vlastní náklady automobilové dopravy, tj. náklady na pořízení a provoz aut, jsou veřejnosti vcelku známé. Méně známé jsou její náklady externí. Jde zejména o následující náklady:

1. Náklady na budování a údržbu silnic. Jejich objem není obtížné zjistit. Problémem je skutečnost, že jsou podhodnoceny o následující položky:

a) nezahrnuté odvody za zábor zemědělské půdy, resp. osvobození staveb liniové dopravy od odvodů za zábor zemědělské půdy (§ 22 písm. b zákona č. 53/1966 Sb. ve znění zákona č. 75/1976 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu);

b) nezahrnuté odvody za zábor lesní půdy pro účely nesouvisející s lesním hospodářstvím. Přes nemalou snahu decizní sféry nebyly dosud v ČSFR zavedeny. Domnívám se, že by měly činit přibližně 400násobek čisté dřevní produkce v devizovém ocenění v hospodářském lese a přibližně 600násobek téhož nákladu v lesích zvláštního určení při striktním zákazu záboru půdy lesů ochranných;

c) nezahrnuté zdanění území využívaného dopravou. Zatím je zdaněna pouze vysoce a středně bonitní zemědělská půda a dále domovní daní půda a zahrádky rodinných domků;

d) náklady vyvolané odstraňováním důsledků solení silnic proti námraze na přírodu.

Protože automobilová doprava je zdaleka nejnáročnější na prostor, znamenají uvedené deformace její citelné zvýhodnění.

Pro srovnání: železnice si náklady na údržbu dopravní cesty hradí plně, letecká doprava zčásti (správa letišť je dotována) a labskou vodní cestu užívají lodě zdarma.

2. Náklady vyvolané dopravními nehodami. Zatím platí automobilisté povinné pojištění aut k úhradě škod, které řidiči způsobí druhým, a nepovinné pojištění k úhradě škod, které způsobí při dopravních nehodách autu svému. Zhruba tak uhradí škody způsobené na vozidlech. V praxi však vznikají i četné další škody, zejména:

a) náklady způsobené nucenou pracovní nečinností osob v produktivním věku, které zemřely, byly zmrzačeny nebo zraněny v důsledku dopravních nehod.

Pro ilustraci: v důsledku „úrazů způsobených motorovými vozidly“ zemřelo za rok v letech 1985—1988 v ČSFR cca 1 500—1 700 lidí, 5 000—6 000 jich bylo těžce a 25 000—27 000 lehce zraněno [Silniční doprava . . . 1991]. V důsledku úrazů při přepravě na ČSD zemřelo cca 25 osob za rok, na ČSAD 26 osob za rok [Statistická ročenka ČSFR]. Hlavní příčinou je neprofesionalita většiny řidičů osobních aut. Při sporném ocenění ekonomických ztrát ze zabití a zranění člověka ve výši 1 mrtvý = 1,5 mil. Kčs, 1 těžce zraněný = 0,4 mil. Kčs a 1 lehce zraněný = 0,03 mil. Kčs jde o více než 5 mld. Kčs za rok. Na auta mohla v uvedených letech připadat částka blízká oněm 5 mld. Kčs. Dnes bude mnohem vyšší jednak v důsledku znehodnocování Kčs a také v důsledku dalšího růstu tragické bilance autonehod;

b) náklady na léčení osob zraněných nebo zmrzačených při dopravních nehodách. Podle J. Poleny [1982, 1983] jsou ztráty v důsledku nucené pracovní nečinnosti osob v produktivním věku ve srovnání s náklady na jejich léčení cca 4—5krát vyšší.

Piši záměrně o nákladech vyšší nemocnosti, nikoliv o škodách na zdraví. Škody na zdraví jsou nevyčísitelné;

c) ztráty způsobené masovým zabíjením a zraňováním zvířete na silnicích. Rádo se zapomíná, že automobilisté nechtěně „uloví“ 15—20 % úlovků řady druhů zvířete;

d) náklady na činnost silniční policie, která je však nezbytná, aby bilance dopravních nehod nebyla ještě otrěsnější.

Protože je automobilová doprava, a v jejím rámci obzvláště individuální motorismus, zdaleka nejnebezpečnější, přenášení externalit způsobených dopravními nehodami na poškozené a na společnost ji neoprávněně výrazně zvýhodňuje. Doprava letecká, vodní a železniční nevykazují větší odlišnosti, pouze jsou na rozdíl od automobilové dopravy bezpečnější. Čs. železnice si do 1. 1. 1992 hradila Sbor pro ozbrojenou ochranu železnic.

3. Náklady vyvolané exhalacemi a nadměrným dopravním hlukem. V případě poškozování lidského zdraví lze uplatnit opět metodiku počítání nákladů vyšší nemocnosti. Lépe je rozpracována v případě nákladů vyvolaných nadměrným dopravním hlukem, který v zásadě zvyšuje jen celkovou nemocnost; závislosti „překročení hygienické normy pro hluk — zvýšení celkové nemocnosti“ jsou poměrně přesně změřeny, máme vyhovující modely rozptylu hluku a z průměrného složení dopravních proudů a osídlení kolem komunikací jsme schopni poměrně přesně určit počet postižených a míru jejich postižení nadměrným dopravním hlukem. J. Polena [1982] spočítal, že nadměrný dopravní hluk způsobil v roce 1980 v ČSFR náklady zvýšené nemocnosti ve výši cca 3 mld. Kčs, z toho nejvíce připadalo na těžkou silniční dopravu, podstatně méně na okolí letišť, hlavních železničních tratí, seřaďovacích nádraží a na osobní auta. Značně problematictější byl jeho výpočet nákladů vyvolaných exhalacemi z dopravy [Polena 1983]. Zřejmě jde o několik miliard Kčs k roku 1980 a vzhledem k mírnému nárůstu silniční dopravy lze pro současnost počítat s částkou ještě vyšší.

Také tolerance externalit způsobovaných exhalacemi a hlukem z dopravy neoprávněně zvýhodňuje silniční dopravu. Letecká, vodní a železniční doprava se od silniční neliší způsobem úhrady externalit, ale jejich řádem.

Výše uvedený počet externalit produkovaný automobilovou dopravou není zdaleka úplný. Chybí v něm externality způsobené často problematickým nakládáním s ojetými oleji, s ojetými pneumatikami, starými akumulátory, s ojetými auty apod. I když nejde o problémy malé, zůstanu u výše uvedených externalit, resp. budu hledat cesty, jak výše uvedené externality zahrnout do nákladů účastníkům automobilové dopravy v rámci daňové a cenové politiky.

## Ceny a daně v automobilové dopravě

Z předchozího textu je zřejmé, že externality provázející automobilovou dopravu jsou rozsáhlé svou výší i členitostí. Odvětví automobilové dopravy patří spolu s těžbou a energetikou k odvětvím z hlediska externalit nejnáročnějším. V důsledku této skutečnosti klasická tržní kritéria podávají dosti zkreslený obraz o efektivnosti automobilové dopravy jak ve vztahu k jiným odvětvím dopravy, tak ve vztahu k národnímu hospodářství jako celku. Tato specifika by měla adekvátně zohledňovat daňová a cenová politika v dopravě. Nutno konstatovat, že čs. praxe tak činí jen z menší části a do značné míry nahodile. Podívejme se na jednotlivá opatření uplatňovaná v ČSFR.

1. *náklady na budování a údržbu silnic.* Před rokem 1974 byly hrazeny i u osobních aut daní z vozidla. V roce 1974 byla daň z vozidla zrušena jako kompenzace za zdražený benzín, což můžeme — ale také nemusíme — interpretovat jako bezplatné využívání čs. silnic osobními auty. Relativnost tohoto tvrzení je dána skutečností, že v rozpočtové soustavě ČSFR neexistuje účelová vazba mezi výnosem daní placených automobilisty a úhradou externích nákladů touto dopravou vyvolávaných.

K pozitivům připravované daňové reformy patří záměr zavést tzv. silniční daň, jejíž výnos by získával tzv. silniční fond, jehož prostředky by byly účelově vázány na údržbu a rozšiřování silnic. Je nutné zohlednit, že silnice podstatně více opotřebovávají těžká nákladní auta než auta osobní. Dále je nutné adekvátně rozšířit povinnost platit poplatky na zahraniční motoristy. Rovnost ekonomických podmínek si vynucuje zavedení odvodů, resp. daní za zábor lesní půdy k nelesním účelům, zrušit písm. b) § 22 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu a zahrnout do povinnosti platit poplatky z využívání prostoru zabraného komunikacemi, např. formou daně z nemovitosti uplatňované vůči silničnímu fondu. Silniční fond by měl hradit i škody způsobované solením silnic, nebude-li tento závadný způsob údržby silnic zakázán.

Návrh novely zákona o ochraně zemědělského půdního fondu z 31. 12. 1991 na rozdíl od návrhu ze srpna 1991 nepředpokládá zrušit osvobození dopravních staveb od placení odvodů za zábor zemědělské půdy k nezemědělským účelům, návrh zákona o lesích předpokládá zavedení odvodů za zábor lesní půdy pro účely nesouvisející s lesním hospodářstvím;

2. *náklady způsobené dopravními nehodami.* Nástrojem internalizace nákladů způsobených dopravními nehodami by mělo být i nadále pojistné, především ve formě povinného pojištění. Mělo by být zvýšeno o průměrné náklady připadající na ekonomické ztráty, jež vznikají průměrnou pracovní nečinností osob v produktivním věku způsobenou autonehodami, o průměrné náklady na léčení osob zraněných při autonehodách, o průměrné náklady na silniční policii a o průměrné ztráty auty přejeté zvěře. Výnos pojištění řidičů by měl v zásadě odškodnit příslušné poškozené;

3. *náklady vyvolané exhalacemi a hlukem dopravy.* V případě těchto externalit nelze jednoznačně tvrdit, že jsou zahrnuty do nákladů automobilistů. Před rokem 1974 automobilistům internalizovány jednoznačně nebyly, v letech 1974—1979 (1981) zřejmě internalizovány byly jen částečně vlivem opakovaného zdražování pohonných hmot. Zdražování pohonných hmot ovšem krylo i rostoucí cenu dovážené ropy. V roce 1989 se na daní z obratu za benzín vybralo 14 mld. Kčs, u nafty 20 mld. Kčs a při prodeji osobních aut 5 mld. Kčs.

Nejsou to částky rozhodně malé. Ale i zde musíme odečíst průměrnou daň uvalovanou na prodej průmyslových výrobků, u daně z nafty odečíst cca 8 mld. Kčs, které zaplatily zemědělci, přestože zemědělské stroje vzhledem k převažujícímu místu působení způsobují svými exhalacemi a hlukem podstatně méně škod, dal-

ší část připadá na naftu spotřebovanou stavebními stroji, motorovými lokomotivami (cca 3 mld. Kčs za rok 1991), loděmi apod. Uvedené částky jsou samozřejmě do značné míry znehodnoceny cenovým vývojem po 17. 11. 1989.

## Další podstatné spoluovlivňující momenty

Z výše uvedeného rozboru lze odvodit jednoduchý závěr: vypočítat příslušné externality, změnit výše uvedené nástroje, dodanit, zřídít příslušné fondy. Věci jsou ovšem poněkud složitější.

1. Koncepce státní dopravní politiky schválená vládou ČSFR 26. 9. 1991 sice staví na harmonizaci ekonomických podmínek pro jednotlivé druhy dopravy, ale v praxi se nenaplnuje. V poklidných dobách 80. let by ani dvouleté zpoždění nemuselo mnoho znamenat. V podmínkách deficitu státních rozpočtů na počátku roku 1992 ovšem hrozí, že bude železnice vážně omezena ještě před harmonizací ekonomických podmínek s velmi negativními dopravními, ekologickými, bezpečnostními i ekonomicko-národohospodářskými dopady pro ČSFR. Navíc přijímaná opatření dále disharmonizují ekonomické podmínky v dopravě, ať už jde o povinné pojištění řidičů, které bylo zvýšeno mnohem méně, než činí inflace, či o ustoupení od záměru zrušit osvobození dopravních staveb od odvodů za zábor zemědělské půdy k nezemědělským účelům.

2. Vzhledem k velké váze nákladů na energii v nákladech dopravy se ceny měly začít narovnávat od cen energie, která je nejdeficitnější a která vyvolává největší problémy v čs. ekonomice i v ekologii. Místo toho jsme zažili sérii chaotických kroků:

- zdražení nákladní železniční dopravy o 16,5 % k 1. 1. 1990,
- rozhodnutí vlády ČSFR zdražit osobní železniční dopravu o 100 % a autobusovou dopravu o 30 % v základním tarifu + odbourání části sociálních slev jízdného od 27. 5. 1990, odsunutí tohoto rozhodnutí na 1. 9. 1990 + jeho realizace,
- kolaps v zásobování pohonnými hmotami v červenci 1990 + jejich zdražení o cca 4 Kčs/litr,
- další výrazné zdražení pohonných hmot v říjnu 1990,
- zdražování městské hromadné dopravy o 50—300 % po 1. 1. 1991,
- rozsáhlé zdražování dopravních prostředků,
- spor o zdražení autobusové dopravy ČSAD v ČR aj.

Teprve k 1. 12. 1990 se začalo s nápravou cen energie, která dosud nebyla ukončena. Opožděná náprava cen energie zpochybňuje předchozí „racionalizaci“ cen v dopravě.

Není pochyb o tom, že v uvedeném chaosu bylo těžké se orientovat pro uživatele dopravy a prakticky nemožné pro organizace dopravy. Objem dopravy v uvedeném období klesal. Zpočátku se zřejmě uplatnily velmi mírné zimy 1989—1990—1991, odbourávání neracionálních přeprav, později především prudce se zhoršující hospodářská situace u nákladní dopravy a vliv ostrého pádu životní úrovně na dopravu osob. Strukturální odlehčení čs. ekonomiky zatím nebylo prokázáno. Naopak, v roce 1991 si úspěšně vedla pouze energetika a hutnictví železa, naše nejtěžší, dopravně nejnáročnější a ekologicky nejzávadnější odvětví. Pokles spotřeby pohonných hmot o 25 % za rok 1991 o poklesu dopravy mluví přesvědčivě.

Zdražení hromadné dopravy osob mělo odstranit ztrátovost těchto přeprav. ČSAD jej odmítala s tím, že ztrátová není, ČSD varovala před svým ekonomickým zruinováním v důsledku poklesu počtu platících zákazníků. Náklady ČSAD byly podstatně zvýšeny dvojnásobným zdražením motorové nafty, ČSD zvýšila své tržby

z osobní dopravy za říjen až prosinec 1990 jen o 20 %. Místo nápravy byla uvržena do beznadějně finanční situace. Ztráta ČSD za rok 1991 bude činit asi 9 mld. Kčs. Náklady na údržbu železničních tratí činily v roce 1991 ovšem cca 11 mld. Kčs.

Řešením sotva může být zrušení tzv. ztrátových vedlejších železničních tratí, jak nám doporučují odborníci ze Světové banky. Kupodivu se ukázalo, že organizování náhradní dopravy za provoz na přibližně čtvrtině vedlejších železničních tratí, které jsou odborníky ze Světové banky ke zrušení doporučovány, by bylo několikrát dražší — nemluvě o skutečnosti, že na něj nemáme. Hrubé závady jsou i v metodice výpočtu rentability železničních tratí, počínaje absencí pojmu „ztrátová silnice“ přes vliv obnovy tratí (obnovení tratě se vlivem vysokých odpisů jeví ztrátové na rozdíl od tratí 80 let neobnovovaných), výpočtu efektivnosti podle místa nakládání, resp. prodeje jízdenek až po vliv váhy vagonů (nahrazení osobních vlaků mnohem lehčími vlaky motorovými učinilo četné tratě ztrátovými, ač reálně znamenalo významné zefektivnění provozu).

Půjčka vlády ČSFR ČSD působí — při své nenávratnosti — komicky, leč za úspěch lze považovat, že ke zrušení provozu na vedlejších železničních tratích zatím nedošlo. Neuškodí připomenout, že svého času oslavované zrušení provozu přibližně čtvrtiny ztrátových železničních tratí Velké Británie vládou M. Tatcherové přišlo tuto zem příliš drah a má se dnes revidovat.

Je známo, že poválečnou hospodářskou konjunkturu vyspělých zemí „táhl“ automobilový průmysl. Méně známé jsou stinné stránky této prosperity — desetitisíce zabitých na silnicích každý rok počínaje, přes statisíce raněných, ohromné zábery půdy, katastrofální dopady na životní prostředí zejména ve městech, které i nasazení katalyzátorů pouze zmírnilo, až po samoučelnost, tj. že ani sebemotuhnější rozvoj automobilismu dopravní problémy těchto zemí nevyřešil, ale zkomplikoval [Husák 1986]. Zrychlení automobilové dopravy se nekonalo ani na dálnicích, resp. skončilo vždy jejich ucpáním ještě větší záplavou aut. Chybnost orientace dopravní politiky na přednostní rozvoj automobilismu dnes přiznávají i dopravní odborníci zemí ES [Silniční doprava . . .]. A nejen přiznávají; uvažují i o razantních krocích k omezení přebujelého automobilismu ve prospěch železniční a v rámci možností i vodní dopravy.

Skutečnosti podstatnou pro rozvoj automobilové dopravy je, že se rozvíjí přímo úměrně propustnosti silnic. Vzniká začarovaný kruh, kdy ucpané silnice se domáhají svého rozšíření, které zpětně stimuluje růst automobilové dopravy až do nového ucpání rozšířených silnic. I když je cílem budování a rozšiřování silniční sítě zrychlení a zefektivnění automobilové dopravy, v praxi dochází k pravému opaku, kdy ucpané silnice zpomalují, až ochromují silniční dopravu, resp. ani mnohaproudové dálnice ve vyspělých zemích nejsou s to zabránit pravidelným kolapsům silniční dopravy v důsledku ucpání silnic auty. Investice do silniční dopravy se tak stávají paradoxně investicemi do zpomalování dopravy [Husák 1986].

3. Dalším negativem je, že země s rozvinutou automobilovou dopravou permanentně zápasí s problémem, kam umístit nové silnice. Výstavba a modernizace silnic se tak stává nejvýznamnějším faktorem destrukce osídlení [Husák 1986]. Jedno auto potřebuje v průměru tři parkovací místa. Zejména ve větších městech se stává prakticky nemožné je zajistit. Samozřejmě, pokud život ve městech ovládá záplava aut, je i při nasazení katalyzátorů splňujících normu USA 1983 těžké mluvit o obyvatelnosti města, neboť auta kromě citelného znečišťování ohrožují všechno živé.

4. ČSFR v energetické náročnosti ekonomiky citelně předstihuje vyspělé státy. Je tomu tak přesto, že energeticky zdaleka nejnáročnější automobilovou a letec-

kou dopravu máme jen středně rozvinutou a že máme hustou síť energeticky mnohem úspornější železniční dopravy, autobusové dopravy a městské hromadné dopravy. Tato skutečnost se může brát jako zaostalost, leč západní odborníci ji považují za přednost a varují nás před slepým kopírováním přežitých západních vzorů. Samozřejmě, odborníci jsou různí. Jedni se nám snaží pomoci, druzí se snaží vyřešit problém odbytu světového automobilového byznysu na náš účet. Vyhrocené ekologické problémy ČSFR, svízelná ekonomická situace i potřeba humanizace čs. společnosti jednoznačně vyžadují neopakovat chyby vyspělých zemí a napříť rozhodující prostředky na modernizaci železnic a prakticky zastavit výstavbu nových silnic s výjimkou nových sídlišť a silničních obchvatů velkých měst.

\* \* \*

Ptáte se, jak tyto úvahy souvisejí s finanční politikou v dopravě. Velmi úzce. Mohlo by se stát, že i v případě prosazení započtení všech externalit produkovaných automobilovou dopravou do jejich nákladů by pokračoval automobilový boom se všemi jeho negativy. Odčerpával by ohromné investice, které by nebylo možné věnovat např. na modernizaci průmyslu či na rozvoj železniční dopravy, která v uplynulých 20 letech neměla mimo jiné ani na prostou reprodukci železničních svršků a spodků a v důsledku toho povážlivě zaostala. Vše by se navenek vyvíjelo podle pravidel ekologicky regulovaného trhu a výsledkem by bylo vyhrocení dopravních, ekologických a bezpečnostních problémů v zemi. Ne v zájmu čs. společnosti, ale v zájmu domácího i světového automobilového byznysu, jehož představitelé se neštítí falšovat automapy ČSFR 1990, aby dokázali, že máme málo dálnic a že je třeba jejich výstavbu zpětinasobit (dálnice druhé třídy, tj. takové, které nesplňují v drobnostech kritéria ES, uvádějí jako hlavní silnice, dovolili si i zrušit kategorii rychlostní silnice). Mimořádně riskantní jsou úvahy nechat si dálnice postavit na úvěr.

Jinou nesolidní hrou čs. státu vůči ČSD a ČSAD je vpuštění soukromých autodopraců na čs. trh dopravy osob. Tito autodopravci neztrácejí téměř polovinu tržeb poskytováním různých sociálních slev (údaje za rok 1989 u ČSAD, resp. 6,5 mld. Kčs ztratila ČSD, tj. více než cca 4,6 mld. Kčs vykázaných ztrát osobní železniční dopravy za rok 1989). Pro soukromníky pak není problém jít s cenou podstatně níže a ekonomicky ohrožovat ČSD a ČSAD, a tím i hustou síť hromadné dopravy osob v ČSFR. Problémem je i různá rentabilita jednotlivých linek ČSAD (soukromníci si pochopitelně vybírají ty nejrentabilnější, tj. dálkové linky, nikoliv linky do odlehklých míst s nedostatkem pasažérů).

Pokud jde o náklady dopravní cesty, není zřejmě sporu o tom, že by se stát měl starat o údržbu dopravních cest a za úplatu je poskytovat dopravním organizacím. S oddělením péče o dopravní cestu od provozu železniční dopravy se počítá až v roce 1993. Ptám se, proč tak pozdě. Dotace správám letišť zmizet nemají, vodní doprava má vodní cesty i nadále užívat zdarma, auta mají i nadále většinu svých externalit přenášet na poškozené. Za proklamovanou rovností se bude skrývat i nadále hluboká nerovnost ekonomických podmínek pro svobodnou konkurenci jednotlivých druhů dopravy.

## Závěr

Automobilová doprava je provázena značným „balíkem“ externalit, jejichž ignorování uměle zvyšuje její efektivnost. Jde zejména o náklady na budování a údržbu silnic, o náklady způsobené dopravními nehodami a o náklady způsobené



né exhalacemi a hlukem z dopravy. Je na místě je maximálně zahrnout do nákladů této dopravy, a to zejména silniční daní, povinným a nepovinným pojištěním řidičů a spotřební daní uvalenou na prodej pohonných hmot a aut. Čs. decize ale zatím externality v dopravě vesměs ignoruje, resp. trpí jejich masové přenášení na poškozené. Dále je třeba vědět, že automobilismus se rozvíjí přímo úměrně propustnosti komunikací, ucpané silnice si neustále vynucují své rozšiřování, jež stimuluje vyšší silniční provoz až do nového ucpání, takže se investice do rozšiřování silniční sítě stávají paradoxně investicemi do zhoršování dopravních, ekologických a bezpečnostních poměrů. Stát by měl tudíž rozvíjet především železniční dopravu.

## LITERATURA

HUSÁK, T.: Lidstvo před rozhodnutím, Praha, Melantrich 1986.

MEAD, J. E.: The Theory of Economic Externalities. Leiden — Geneve. Institut Universitaire de Hautes Etudes Internacionales 1973. Internacional Economies Series, č. 2.

MEAD, J. E.: External Economies and Diseconomies in a Competitive Situation. Economic Journal, 1952, č. 254.

NOVOŽILOV, V. V.: Měření nákladů a výsledků, Praha, Svoboda 1972.

POLENA, J. a kol.: Ekonomické hodnocení negativních účinků hluku v dopravě, Praha, ÚDI 1982.

POLENA, J. a kol.: Ekonomické hodnocení negativních účinků exhalací v dopravě, Praha, ÚDI 1983.

Silniční doprava: cesta do chaosu. Moderní řízení, 1991, č. 5 (dle Wirtschaftswoche, 1990, č. 2)

Statistická ročenka ČSFR

ZEMAN, J.: Ekonomické aspekty ekologických škod, Praha, VŠE-KDP 1987.

ZEMAN, J.: Úloha kritériálních odvodů v přestavbě hospodářského mechanismu ČSFR. Finance a úvěr, 1989a, č. 2.

ZEMAN, J.: Úloha ekologických škod v soustavě plánovitého řízení. Ekonomický časopis, 1989b, č. 12.

ZEMAN, J.: Čs. doprava na křižovatce. Moderní řízení, 1991, č. 5.

## SUMMARY

### Real Economic Costs and Prices in Transports

This contribution deals with the theory of externalities, applied on the transport sector example. The autor identifies the economic costs in the road transportation, the prices and taxes and other important elements. His conclusion is that the road transportation is influenced by a number of externalities and that by not taking them into account the efficiency of this sector is artificially increased. The government should according to the author's view concentrate rather on railway transports.