

**MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ**

Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Veřejná ekonomika



Seminární práce do předmětu Ekonomika veřejného sektoru

# **Doprava**

Zpracoval: Jan Fiala, 254772

Datum odevzdání: 31. prosince 2009

## Obsah

1	Úvod.....	- 2 -
2	Charakteristika odvětví .....	- 3 -
2.1	Zařazení a členění.....	- 3 -
2.2	Cíle .....	- 4 -
2.3	Historie dopravy .....	- 4 -
3	Uplatnění veřejné volby a kontroly .....	- 5 -
3.1	Veřejná volba .....	- 5 -
3.2	Veřejná kontrola.....	- 6 -
4	Faktory ovlivňující velikost a strukturu VS .....	- 6 -
5	Faktory efektivnosti VS .....	- 7 -
6	Legislativa .....	- 9 -
7	Financování sektoru dopravy v ČR.....	- 10 -
7.1	Příjmy .....	- 10 -
7.2	Výdaje .....	- 10 -
7.3	Státní fond dopravní infrastruktury .....	- 11 -
8	Charakteristika dopravních oborů .....	- 11 -
8.1	Silniční doprava.....	- 11 -
8.2	Železniční doprava .....	- 12 -
8.3	Vodní doprava .....	- 13 -
8.4	Letecká doprava .....	- 13 -
8.5	Doprava městská .....	- 14 -
8.6	Doprava potrubní.....	- 14 -
8.7	Jiné druhy dopravy .....	- 14 -
9	Aktuální problémy.....	- 14 -
10	Závěr.....	- 16 -
11	Literatura a zdroje .....	- 17 -

# 1 Úvod

Jako téma své seminární práce do předmětu Ekonomika veřejného sektoru jsem si vybral problematiku sektoru dopravy. Toto téma mě zaujalo, protože si myslím, že k dopravě má blízko snad každý občan. Ať dobrovolně nebo jen proto, že ji ke svému životu potřebuje a je jejím uživatelem. Problém fungování sektoru a rozvoje dopravní infrastruktury se dotýká každého z nás.

Nezbytné bude prvně sektor charakterizovat a zařadit do systému veřejného sektoru. Krátce bych se chtěl věnovat i popisu historie dopravy ve světě, abychom si vytvořili ucelenou představu o jejím vývoji. V další části práce se zaměřím na sektor dopravy z pohledu teorie veřejného sektoru a pokusím se tyto teoretické aspekty aplikovat na vývoj situace v České republice.

Další rozměr práce bude spíše praktického zaměření. Mám na mysli fungování dopravy v naší republice. Nejprve vyjmenuji klíčovou legislativu, pod kterou sektor spadá, a následně popíši způsoby jeho financování. Nezbytnou částí práce je charakteristika oborů, které spadají do sektoru dopravy, a stručně se zmíním o jejich praktické úloze v České republice. Pro dotvoření přehledu o dané problematice několik aktuálních rešerší z tisku.

## 2 Charakteristika odvětví

### 2.1 Zařazení a členění

Odvětví zabývající se dopravou se dle členění veřejného sektoru podle kritéria potřeb řadí do IV. bloku mezi odvětví technické infrastruktury, k nimž patří také energetika, spoje, vodní hospodářství, telekomunikace, ekologické služby a ostatní infrastrukturní služby technického charakteru<sup>1</sup>. Dopravní odvětví je dále možno členit podle technických kritérií na různé druhy, které uvádí tabulka 1 níže. V odvětví se vyskytují jak subjekty státních podniků, tak i soukromé společnosti.

Z pohledu institucionálního členění doprava spadá pod Ministerstvo dopravy České republiky. Ministerstvo se zabývá oblastmi silniční, drážní, letecké a vodní dopravy. Každá tato dopravní sekce má vlastní úřad zabývající se správou její infrastruktury popř. fungující jako kontrolní orgán.

podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta	pozemní	silniční	cyklistická pěší
		železniční	
		nemotorová	
	vodní	vnitrozemská	
		pobřežní	
		námořní	
letecká			
podle předmětu a způsobu dopravy	osobní	individuální	
		hromadná	
	nákladní	veřejná	
		na vlastní účet	
podle územního rozdělení přepravních potřeb	městská, místní		
	vnitrostátní, regionální		
	mezinárodní		
podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k danému území	vnitřní		
	vnější		
	tranzitní		

Tabulka 1: Klasifikace druhů dopravy<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Rekořík, J. a kol. Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru, str. 229

<sup>2</sup> Brůhová-Foltýnová, H. Doprava a společnost, str. 36

## 2.2 Cíle

Základním smyslem sektoru dopravy je přeprava materiálu, osob a zboží. Doprava je nezbytnou složkou ekonomického procesu, ve kterém nenabývá fyzické podoby, ale je podpůrným efektem, který velkou měrou pomáhá ke zvyšování efektivnosti výroby. Dopravní infrastruktura je i nutná pro fungování dalších složek veřejného sektoru a státu. Přemísťování osob a zboží je jednou ze základních potřeb obyvatel, jejichž uspokojování je složité a značně nákladné. Proto je tato potřeba uspokojována v rámci veřejného sektoru. Jak uvádí Strecková<sup>3</sup> k ekonomické funkci veřejného sektoru patří přispět k vytvoření podmínek pro produkci privátních statků tam, kde tržní sektor selhává a kde je to z hlediska potřeb ekonomického růstu a hlavně rozvoje národohospodářsky efektivní.

Cíly dopravy se zabývá dopravní politika státu.<sup>4</sup> Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí vykonat (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty). V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnosti regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

## 2.3 Historie dopravy

V této části seminární práce bych se chtěl stručně věnovat dějinám dopravy. „Patří také k nejdůležitějším a historicky nejstarším infrastrukturním odvětvím.“<sup>5</sup> Zjednodušeně můžeme charakterizovat průběh vývoje dopravního sektoru pomocí čtyř období, označovaných termínem logické revoluce:<sup>6</sup>

- a) 11. – 16. století: toto období je charakteristické rozvojem říční a pobřežní infrastruktury, dochází k propojení severní Evropy se středozemní oblastí a to říční sítí i příbřežní plavbou po moři. Období souvisí s rozvojem velkých obchodních měst (Benátky, Janov, Brémy, Lübeck)

---

<sup>3</sup> Strecková, Y. Teorie veřejného sektoru, str. 63

<sup>4</sup> V případě ČR jsou cíle stanoveny v dokumentu Ministerstva dopravy – Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013

<sup>5</sup> Hlaváč, J., Rektorič, J., Skřídlovská, E. Ekonomika a řízení technické infrastruktury, str. 92

<sup>6</sup> Zelený, L., Peřina, L. Doprava: Dopravní infrastruktura, str. 9

- b) 16. – 18. století: spojeno s rozvojem námořní plavby po otevřeném moři zejména s oblastmi Afriky, indického subkontinentu a jihovýchodní Asie. Hospodářskými centry se stávají Lisabon, Antverpy, Amsterdam či Londýn.
- c) Počátek 19. až první polovina 20. století: dominantní roli v rozvoji dopravy zaznamenává železnice. Dochází k námořnímu propojení severní Ameriky a evropského obchodního prostoru. Tato dopravní struktura umožňuje hromadnou přepravu materiálu a osob na velkou vzdálenost a přináší efekt úspor z rozsahu.
- d) Druhá polovina 20. století: v tomto období již můžeme spatřit nástin současného stavu odvětví, které se vyznačuje víceoborovou, kooperující dopravní infrastrukturou s dominantní úlohou silniční a letecké dopravy. Dochází ke vzniku konkurenčního, členitého a rozsáhlého dopravního sektoru.

### **3 Uplatnění veřejné volby a kontroly**

#### **3.1 Veřejná volba**

Doprava a její infrastruktura je držena v rukou veřejnosti (státu) primárně za účelem uspokojování potřeb občanů daného státu, jakožto i v nemalý prospěch státu samého. Občan je do situace zapojen ze dvou různých pohledů. Na jedné straně vyžaduje kvalitní dopravní zázemí a služby, ze kterých chce mít přirozeně svůj užitek. Na straně druhé přispívá z svých daní a poplatků za užívání a udržování dopravních cest a služeb. Tím pádem zde vzniká logická spojitost s jeho nároky na růst kvality. Troufám si říct, že doprava je opravdu využívána všemi občany země (přirozeně někým víc a někým méně), tudíž bych je označil jako ryzí veřejný zájem společnosti.

Zjednodušeně by se dalo říct, že občan – volič vybírá takovou úroveň výdajů na dopravu, která maximalizuje uspokojení jeho potřeb. Střední hodnota očekávaného rozsahu výdajů by dle teorie byla volbou většinového voliče mediána. Aby tyto výdaje byly skutečně využity, museli by se politické strany držet striktně svého volebního programu. Taková praxe ovšem zpravidla nefunguje, protože výše výdajů je ovlivněn konsenzem všech politických subjektů, stavem ekonomiky atd. Navíc do rozhodnutí kromě již zmíněných politiků a politických stran, které se snaží se oslovit co největší skupinu potencionálních voličů a zajistit si tak co nejvíce hlasů, vstupuje i byrokracie a zájmové skupiny, jejichž role neustále roste.

### **3.2 Veřejná kontrola**

Veřejná kontrola je projevem demokratické společnosti, kde má občan – volič právo na dohled nad organizacemi státu. Tato kontrola by se dala označit jako laická, protože běžný občan nemá zpravidla dostatek vědomostí o správném fungování veřejného sektoru. Má ale právo vyjádřit své obavy a poznatky, např. při veřejném zasedání obce, popř. podat stížnost profesionální organizaci, která je vytvořena za účelem veřejné kontroly. Stížnosti jednotlivců na fungování státní správy zabezpečuje úřad veřejného ochránce práv (ombudsmana).

V sektoru dopravy provádí kontrolu nad svými orgány, které se zabývají danou problematikou, samotné Ministerstvo dopravy ČR. Z dalších kontrolních subjektů můžeme jmenovat Nejvyšší kontrolní úřad, který vykonává kontrolu hospodaření se státním majetkem a plnění státního rozpočtu, a Vládu ČR.

Vhodným doplňkem veřejné kontroly může být i nevládní nezisková organizace. Zde můžeme zmínit Transparency International - Česká republika, jejímž posláním je mapovat stav korupce v ČR a svou činností aktivně přispívat k jejímu omezování.

## **4 Faktory ovlivňující velikost a strukturu VS**

Docentka Strecková<sup>7</sup> považuje za základní faktory působící na efektivnost veřejného sektoru jeho velikost a strukturu. Velikost a struktura jsou ovlivňovány faktory, které se dělí na několik kategorií:

- faktory ekonomické
- faktory geopolitické
- faktory historické
- faktory kulturně náboženské
- faktory politické

### **Faktory ekonomické**

Velikost ekonomiky země především její hrubý domácí produkt hraje hlavní roli. Pokud veřejný sektor nevybere dost finančních prostředků, nemá pak co přerozdělovat. Především v ekonomicky zaostalých, rozvojových zemích je však závislost na veřejném sektoru vysoká. Je zde nutnost vybudování základního zázemí státu a především technické infrastruktury, do které právě doprava spadá. S růstem bohatství země jdou

---

<sup>7</sup> Strecková, Y. Teorie veřejného sektoru, str. 74

přerozdělované finance spíše směrem k občanům (sociální zabezpečení, vzdělání, zdravotnictví, ...). Nicméně bychom mohli vyvodit souvislost, že velikost HDP na hlavu země má přímý vliv na množství finančních prostředků směřující do technické dopravní infrastruktury a jejího provozu.

## **Faktory geopolitické**

Jedná se o faktory, které souvisí s polohou země. Jsou to přírodní podmínky, sousední státy a délka společných hranic, dopravy, ale i množství a kvalita přírodních zdrojů. Čím horším podmínkám je země vystavena, tím rostou nároky na velikost veřejného sektoru. V případě dopravy mohou přírodní podmínky komplikovat a prodražovat výstavbu infrastruktury.

## **Faktory politické**

Z obecného poznání bychom ve zkratce mohli vyvodit, že pravicové strany se snaží udržovat nižší úlohu veřejného sektoru, kterou nahradí sektor soukromý. Příkladem může být budování dopravní infrastruktury ve spolupráci s privátním sektorem (Public Private Partnership). Na druhou stranu vlády levicové vyžadují rozsáhlý aparát veřejného sektoru.

# **5 Faktory efektivnosti VS**

Efektivnost bychom mohli definovat jako poměr vstupů do daného sektoru a jeho výstupů, v případě dopravy můžeme za výstupy zjednodušeně považovat infrastrukturní zařízení a užitky z jeho užívání. Veřejný sektor je obecně náchylný k neefektivnosti, protože neoperuje s cílem vytvoření zisku, ale uspokojení potřeb společnosti. Nyní se budeme zabývat vnějšími a vnitřními faktory efektivnosti VS.<sup>8</sup>

### **5.1.1 Vnější faktory**

- *Politické uspořádání společnosti*

S politickým uspořádáním v zemi souvisí působení veřejné volby a veřejné kontroly, které se může v plné míře uplatnit jen v demokratických společnostech. S politickou formou souvisí rovněž rozhodování o struktuře a financování VS. Doprava se tomuto

---

<sup>8</sup> Rektořík, J. a kol. Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru, str. 27



faktoru částečně vyhýbá, protože každá politická ideologie vyžaduje fungující sektor dopravy, ačkoli s rozlišnými nároky.

- *Fungování tržního sektoru*

Tržní sektor se tím, že platí daně, podílí na vytváření efektivního prostředí. Tím, že na veřejné služby poskytuje finanční prostředky, tak z nich očekává příslušné užitky. Doprava je jedna z klíčových složek fungování trhu, proto je na vládu vyvíjen tlak na její rozvoj a kvalitu.

Problémem ve vlivu tržního sektoru na funkci veřejného může být přebujelá korupce v zemi, která se promítá především v přidělování veřejných zakázek. Tyto problémy zkoumá dříve zmíněná Transparency International pomocí indexů vnímaní korupce.

- *Konkurenční prostředí uvnitř VS*

Konkurenční prostředí je ve veřejném sektoru vytvářeno veřejnou zprávou, která sektor řídí. Smyslem by měl být vyvážený poměr mezi využíváním různých druhů dopravy.

- *Financování odvětví*

Při financování veřejných projektů se musí zohledňovat několik faktorů, které jsou vzájemně propojené (výkon – kvalita výkonu – užitek – náklad). Čím větší je poměr užitku k finanční náročnosti, tím roste zajímavost projektu. Dopravní infrastruktura je toho zářným příkladem, kde je nutno propojovat ekonomická centra státu kvalitními dopravními cestami. Příkladem může být vybudování dálničního tahu, který zvýší obslužnost města pro tranzitní dopravu, přiláká investory. Jejich ekonomickou činností vzniká vyšší domácí produkt a z toho vychází vyšší příjmy státu z daňového zatížení. Je téměř jisté, že by například automobilka Hyundai nepostavila svoji továrnu u obce Nošovice, pokud by nebyla k dispozici rychlostní silnice R48 a vláda nesouhlasila s výstavbou mimoúrovňové křižovatky přímo do areálu podniku.

Dle závěrečné zprávy NERV, která data čerpala z Eurostatu, byla v ČR roce 2007 o třetinu vyšší cenová hladina u inženýrských staveb než v EU-27. Tato skutečnost má neblahý vliv na efektivnost veřejného sektoru, protože právě on je zadavatelem veřejných zakázek.

### **5.1.2 Vnitřní faktory**

Vnitřní faktory působí přímo v srdci ekonomiky, potažmo veřejného sektoru. Intelekt, vzdělanost a pracovitost obyvatelstva jsou hlavním zdrojem budoucí prosperity české ekonomiky.

- *Věda a technika*

Nezbytný předpoklad pro kvalitu dopravních cest a zařízení a především efektivnost jak jejich výstavby tak i provozu. Výzkum jednak umožňuje zvyšovat kvalitu a snižovat práce, urychluje výstavbu a v neposlední řadě ji i zlevňuje.

- *Struktura činnosti*

- *Dělbba práce*

Dělbba práce v rámci dopravního sektoru můžeme chápat jako přidělení činnosti tomu způsobu dopravy, pro který je konkrétní činnost nejefektivnější. Příkladem je upřednostnění železniční dopravy na souši před silniční při převozu velice těžkého materiálu (uhlí, písek, dřevo) při delších vzdálenostech, stejně jako upřednostnění lodní dopravy před leteckou při přepravě velkého množství zboží apod.

- *Kvalifikace pracovníků*

Na tento faktor je veřejný sektor bytostně vázán. O sektoru dopravy to platí dvojnásob. Bez kvalifikované síly není možnost vypracovat kvalitní a funkční dopravní projekty a zajistit jejich správnou obsluhu a užívání.

- *Iniciativa pracovníků*

- *Systém řízení*

Uspořádání systému řídicích orgánů je klíčový pro každou instituci. Důležitá je kooperace odborů a sekcí ministerstev jim podřízených úřadů.

## 6 Legislativa

Legislativu v oblasti dopravy v České republice, z níž jsem vybral dle mého názoru klíčové zákony, doplňuje i velké množství vyhlášek, nařízení vlády či sdělení ministerstev a jiných institucí. Všechny zákony, kterými se řídí sektor dopravy, byly uzákoněny po roce 1993 a od svého vzniku prošly netčným množstvím novelizací.

Doprava v České republice je dále povinna řídit se množstvím mezinárodních smluv. Jedná se jak o dvoustranné mezinárodní smlouvy, které má ČR k 31. 10. 2009 s 84 státy světa, tak i mnohostranné mezinárodní smlouvy ve všech oborech dopravy. Sektor je vázán i směrnicemi a nařizenými Evropského parlamentu a Evropské rady.

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, který se s platností od 3. prosince 2009 mění v zákon č. 377/2009 Sb
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

## 7 Financování sektoru dopravu v ČR

Fungování rezortu dopravy je financované přes rozpočet kapitoly 327 - Ministerstvo dopravy, který je součástí státního rozpočtu ČR. Financování rozvoje dopravní infrastruktury České republiky je od roku 2000 zajišťováno především prostřednictvím mimorozpočtového státního účelového fondu - Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Před rokem 2000 byla dopravní infrastruktura financována výhradně z kapitoly Ministerstva dopravy ČR. Kapitola 327 SR hospodaří pravidelně se ztrátou.

### 7.1 Příjmy

Nejvyšším příjmem kapitoly 327 státního rozpočtu jsou dotace z rozpočtu Evropské unie. Dále to jsou přijaté transfery z veřejných rozpočtů a zanedbatelnou část příjmů tvoří vlastní činnost a prodej majetku.

### 7.2 Výdaje

Dle Ministerstva dopravy<sup>9</sup> jsou hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD pro rok 2009:

- Výdaje na financování společných programů EU a ČR
- Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě
- Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury
- Výdaje na financování programů reprodukce majetku
- Doprovodný sociální program pro ČD
- Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI
- Výdaje na výzkum a vývoj
- Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy citace

---

<sup>9</sup> MD. Rozpočet MD [online]. <<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/>>

### **7.3 Státní fond dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem 104/2000 Sb. s účinností k 1. 7. 2000 za účelem rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Fond se dále zabývá tvorbou průzkumných a projektových prací a studijní a expertní činností zaměřující se na dopravní infrastrukturu ČR. Fond je právnickou osobou podřízenou Ministerstvu dopravy a spojů a hospodaří s majetkem státu.

Fond je financován z převodů výnosů z privatizovaného majetku, převodů výnosů silniční daně, převodů podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, z výnosů z mýtného, z příspěvků Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů a v neposlední řadě formou dotací ze státního rozpočtu.<sup>10</sup>

#### **7.3.1 Dálniční poplatky**

Dálniční poplatky jsou v České republice vybírány na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy. Od 1.1.2010 budou pro vozidla do hmotnosti 3,5 tuny platit dálniční kupony v platnosti týden, měsíc a 10 dní. Pro vozidla nad 3,5 tuny se užívá systém tzv. elektronického mýtného zajišťovaný pomocí mýtných bran na dálnici, které snímají palubní jednotky jednotlivých vozidel.

## **8 Charakteristika dopravních oborů**

Doprava je systém různých dopravních cest, po kterých se pohybují specifické dopravní prostředky. Tento systém se během vývoje dopravního sektoru stal uceleným a provázaným celkem, který je schopen rychlé a efektivní přepravy. Systém, včetně jeho infrastruktury a služeb, se skládá z následujících druhů dopravy:

### **8.1 Silniční doprava**

Ve většině současných vyspělých států je hlavní druhem dopravy, přičemž automobilová doprava patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím. Je snadno využitelná jak pro osobní, tak i nákladní dopravu, vnitrostátní i mezistátní. Vyznačuje se snadnou dostupností, mobilitou a rychlostí, proto je i vhodná jako doplněk ostatních druhů dopravy.

---

<sup>10</sup> Státní fond dopravní infrastruktury. Zákon o SFDI [online]. <<http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>>

Silniční doprava se vyznačuje vysokou závislostí na fosilní paliva, především ropu. Proto se stále více uplatňuje snižování energetických nároků automobilů a užívání alternativních zdrojů energie.

Na silniční infrastrukturu jsou kladeny asi největší nároky z řad občanů firem. Požadují její integrovanost, rostoucí rozsah a technické kvality. Tyto vlastnosti se ve vyspělých zemích neustále rozvíjí, ačkoli výstavba infrastruktury je pro stát významným výdajem. K 1.1. 2009 byla délka silniční sítě v ČR 55 654 km z toho 1 050 km dálnic a rychlostních silnic, jejichž podíl neustále narůstá, od roku 1990 je to více než dvojnásobek.

V silničním hospodářství evropských zemí převládá vertikální organizace řízení správy silnic a dálnic. Ta umožňuje jednotný výkon majetkové správy komunikací. Údržba je zpravidla prováděna dodavatelsky.<sup>11</sup> V ČR provádí správu dálnic a silnic I. třídy Ředitelství silnic a dálnic ČR, silnice nižších tříd jsou spravovány orgány Správy a údržby silnic příslušných krajů.

V současné době se v oboru silniční dopravy uplatňuje v největší míře především ziskový soukromý sektor.

## **8.2 Železniční doprava**

Ve větší míře se uplatňuje se od 2. pol. 19. století a představovala dominující druh pozemní dopravy, jako produkt technické revoluce, podnětené vynálezem parního stroje. Po 2. sv. válce začala železniční doprava upadat pod konkurencí silniční a letecké dopravy. Stále jí ale patří nezastupitelné místo v přepravě hromadných substrátů na střední a dlouhé vzdálenosti. Nespornou výhodou železniční dopravy je její ekologická nenáročnost, které se projevuje především v oblasti nákladní dopravy.

Drážní infrastruktura, zahrnující železniční tratě, železniční stanice, zastávky, nákladiště a další, je obrovsky finančně náročná. V ČR je v majetku Správy železničních dopravních cest, státní organizace, která vykonává funkci provozovatele drah. K 31.12. 2008 je délka železnic 9 487 km s 1,4 tis. km modernizovaných koridorů.

Osobní železniční dopravu po ČR zajišťují České dráhy a.s., nákladní dopravou se zabývá její dceřiná společnost ČD Cargo, a.s. Celá skupina ČD je ve vlastnictví státu a dochází k obrovskému dotování jejich provozu ze státního rozpočtu.

---

<sup>11</sup> Hlaváč, J., Rektořík, J., Skřídlovská, E. Ekonomika a řízení technické infrastruktury, str. 99

### **8.3 Vodní doprava**

Vodní doprava je jedna z nejstarších forem dopravy. Význam vodní dopravy spočívá především v ekonomicky výhodném zajišťování přepravy velkorozměrných těžkých zakázek po vnitrozemí a při zahraničních přepravách. Pro správu a budování vodních cest v České republice bylo Ministerstvem dopravy zřízeno Ředitelství vodních cest

#### **8.3.1 Říční doprava**

Říční doprava v České republice je silně omezena malou hustotou vodních cest, která je dána nesplovností řek z důvodu výstavy vodních děl, které slouží pro vodohospodářské účely. Jediná užívaná vodní cesta v republice je labsko-vltavská vodní cesta s délkou pouhých 304 km. Tvoří marginální podíl na způsobu dopravy po území v ČR.

#### **8.3.2 Námořní doprava**

Námořní přeprava má ve světě nezastupitelnou pozici, především v přepravě velkého množství zboží na nákladních lodích, využívající systému kontejnerizace<sup>12</sup> a pro přepravu nerostných surovin.

### **8.4 Letecká doprava**

Patří mezi nejprogresivnější dopravní možnosti. První dopravní letadla začala létat v první polovině 20. století a od té doby se stala neoddělitelnou součástí dopravní struktury. Vyznačuje vysokou rychlostí, pohodlím a možností přepravy na velké vzdálenosti. Proto se také stala velmi oblíbenou navzdory značně vyšší ceny přepravy. Letecká doprava je využívána především pro osobní dopravu. Těžká nákladní letecká doprava je velice nákladná. Menší náklady (např. poštovní zásilky) mohou být přepravovány i osobními letadly.

Civilní letecká přeprava se uskutečňuje přes systém letišť. Tyto odletové plochy se zázemím pro cestující jsou bytostně závislé na doplňkové infrastruktuře (parkovacích plochách, ubytovacích zařízeních, službách pro pohodlí cestujících,...) a na okolní dopravní infrastruktuře, která zajišťuje spojení s letištěm.

Česká republika má čtyři mezinárodní letiště – Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava a Karlovy Vary. Největší český letecký dopravce, České aerolinie a.s., je ve vlastnictví státu.

Správou a kontrolou letecké dopravy v ČR se zabývá Úřad pro civilní letectví ČR.

---

<sup>12</sup> Způsob skladování, manipulace a přepravy zboží, který využívá standardizované kontejnery.

## **8.5 Doprava městská**

Dopravu osob po velkých městech zajišťuje městská doprava. Zpravidla ji provozuje město přes svůj dopravní podnik, který je v jeho majetku. V ČR se setkáváme s městskou dopravou tramvajovou, autobusovou, trolejbusovou, metrem, ale i vodní pomocí parníků nebo lanovkovou. Městská doprava dvou českých největších měst, Prahy a Brna, je zahrnuta do integrovaného dopravního systému kraje. Městská hromadná doprava je rychlý a ekologický způsob přepravy po městě.

## **8.6 Doprava potrubní**

Potrubní doprava je užívána převážně k dopravě ropy a zemního plynu. Přes ČR vede ruský ropovod Družba a do republiky ropu přivádí také potrubí z rakouského Ingolstadtu. Plynem jsme zásobeni z ruského plynovodu Družba.

## **8.7 Jiné druhy dopravy**

Zde si můžeme představit dopravu lanovkovou, pěší, cyklistickou,...

# **9 Aktuální problémy**

V současné době se diskutuje neustále dokola několik závažných problémů, které mají souvislost s veřejným sektorem dopravy v České republice. Společným jmenovatelem těchto problémů je dražší výstavba dopravní infrastruktury.<sup>13</sup> Pod povrchem se ale skrývá korupce, kartelové dohody, netransparentní výběrová řízení a co je nejhorší nečinnost politiků v napravení této vzniklé situace.

Často byla také řešena otázka privatizace státních podniků v oblasti dopravy. Mluvílo se především o letišti Praha-Ruzyně, ale také o špatně hospodařících ČSA.

### **Proč jsou české dálnice drahé? Staví je málo firem**

aktuálně.cz, 16. června 2009

„Předchozí vlády zahájily stavbu celkem 11 dálnic či rychlostních silnic a další tři se připravují. Jen za poslední tři roky tak bylo slíbeno na nové dálnice a rychlostní silnice 87 miliard korun (bez DPH a očekávaných vícenákladů).

Peníze si rozdělily čtyři stavební firmy: švédská Skanska, rakouský Strabag, francouzské Železniční a silniční stavitelství a tuzemský Metrostav.

---

<sup>13</sup> V tomto ohledu je nejčastěji zmiňována výstavba dálniční sítě.

Při větších zakázkách giganti zpravidla zakládají sdružení, do kterého přibírají menší regionální či specializované firmy. Není však výjimkou, že tyto menší firmy jsou součástí stejného podniku.

Při některých zakázkách se některé ze čtyř hlavních firem přímo domluví . Tři z nich si například rozdělily zakázku při soutěžích na karlovarskou rychlostní silnici R6 a jihočeskou D3.“

### **Antimonopolní úřad prozkoumá zakázky na předražené dálnice**

Idnes.cz, 26. října 2009

„Antimonopolní úřad zřejmě prověří, za jakých podmínek stát uděluje veřejné zakázky na stavby tuzemských dálnic. Přijal podnět, podle něhož systém zadávání neodpovídá zákonu a způsobuje zhruba třetinové předražení ceny stavby dálnic ve srovnání s okolními zeměmi.

Výstavba infrastruktury financované veřejným sektorem je v Česku výrazně dražší, než je průměr EU a než je cena obytných staveb budovaných ze soukromých peněz. K tomuto závěru dospěl NERV ve své závěrečné zprávě zveřejněné v září. Zatímco v Německu nebo Itálii je výstavba infrastruktury levnější než výstavba obytných domů, v Česku je naopak o 62 procent dražší.“

### **Poslanci schválili v prvním čtení zákaz privatizace letiště**

MF Dnes, 31. března 2009

„Opozici se podařilo prosadit zákon, který nedovoluje zahájit privatizaci pražského letiště. Prodeji, který má vynést až sto miliard korun, není nakloněna opozice ani někteří koaliční poslanci, včetně bývalých členek Strany zelených.

Vládě a koaličním poslancům se zbytek zákonodárců nepodařilo přesvědčit, že privatizace "zvýší konkurenceschopnost letiště i tvorbu pracovních míst v době krize".

Opozice zopakovala své proti. Letiště označuje za podnik se strategickým významem, který právě v době finanční krize není vhodné prodávat. Recese podle opozice snižuje skutečnou hodnotu letiště. Podle vlády to ale není pravda, stejně jako to, že má místo strategický význam pro vojenské účely.

Premiér Mirek Topolánek v nedělních Otázkách Václava Moravce dokonce varoval před možnou arbitráží. To jsou ale zřejmě silná slova.“



## 10 Závěr

Po obširném prostudování tématu souvisejícího dopravou v České republice jsem si vytvořil ucelený obraz situace. Dopravu vnímám jako neustále se rozvíjející odvětví se rozšiřující se dopravní infrastrukturou, která se pomalu srovnává s měřítky vyspělých států Evropy. Dopravní infrastruktura od vzniku republiky prošla několika významnými změnami. Stručně bych chtěl připomenout rozrůstající se síť dálnic a rychlostních komunikací a zavedení mýtného, napojení dopravních cest k dopravní infrastruktuře sousedních zemí, vybudování vlakových koridorů a až do současné krize každoroční nárůst užívání letecké dopravy.

Byla by ovšem chyba dívat se na situaci růžovými brýlemi. V sektoru vidím i několik faktorů, které přispívají k neefektivnosti. Jako velký problém shledávám předřazenost projektů rozvoje dopravní infrastruktury, netransparentní výběrová řízení a existující korupci ve veřejném sektoru, na které ve své závěrečné zprávě upozorňuje i Národní ekonomická rada vlády. Další věcí je nepříznivý ekonomický vývoj státních podniků v dopravě. Tato má výtka směřuje k největšímu českému železničnímu dopravci ČD, ale i špatně hospodařících Českým aeroliniím, které jsou v současné době na pokraji bankrotu.

Jako možná řešení těchto problémů vidím zapojení zahraničních firem do výběrových řízení na výstavbu infrastruktury a důkladnější kontroly těchto tendrů ze strany vlády a Ministerstva. Odvětví by prospěla i vyšší konkurence na železnicích, kde si dominantní postavení doposud drží České dráhy.

## 11 Literatura a zdroje

- Rektořík, J. a kol. Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru. 2. vyd. Praha: Ekopress, s.r.o., 2007. 307 s. ISBN 978-80-86929-29-3
- Zelený, L., Peřina, L. Doprava: Dopravní infrastruktura. Praha: Vysoká škola ekonomická – fakulta podnikohospodářská, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4
- Hlaváč, J., Rektořík, J., Skřídlovská, E. Ekonomika a řízení technické infrastruktury. 1.vyd. Brno: Vydavatelství MU, 1996. 183 s. ISBN 80-210-1483-0
- Peltrám, A. a kol. Dopravní politika. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. ISBN 80-901730-6-3
- Strecková, Y. Teorie veřejného sektoru. 1. přepr. vyd. Brno: Vydavatelství MU, 1998. 181 s. ISBN 80-210-1737-6
- Brůhová-Foltýnová, H. Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0
- Jícha, P. Aplikace teorie faktorů efektivnosti ve vybraném odvětví veřejného sektoru – doprava [online]. c2004, [2009-29-11]. Dostupné z: <<http://zp.svi.econ.muni.cz/bpdp.php?file=BAK-1664&rok=2005&typ=BP&souhlas=ano> >
- Ministerstvo dopravy [online]. [2009-18-11]. Dostupné z: < <http://www.mdcz.cz/cs/> >
- Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [2009-21-11]. Dostupné z: <<http://www.sfdi.cz/>>
- Ministerstvo dopravy. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 [online]. c2005 [2009-23-11]. Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR\\_DPCR20052013\\_UZweb.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)>
- Národní ekonomická rada vlády. Závěrečná zpráva [online]. c2009, [2009-08-12]. Dostupné z: <<http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/zaverecna-zprava-NERV.pdf>>