

# Akadémia klasickej ekonómie 2013



## **Doprava na Slovensku a jej financovanie. Súčasnosť, budúcnosť.**

# 1. Úvod

Každý človek dennodenne používa dopravu v nejakej forme, či už na ceste za prácou, nákupmi, alebo pre spoznanie nových miest. Doprava predstavuje súčasť ekonomiky a prispieva k jej rozvíjaniu. Pozitívne vplýva na konkurenčné prostredie, tým že sa potenciálnizájemcovia dokážu jednoducho dostať k predajcovi s najlepšou cenou. Vďaka rozvinutej doprave sú ľudia schopní nájsť si lepšie zamestnanie v širšom okruhu od svojho bydliska a tým zvýšiť svoju životnú úroveň a zároveň aj úroveň ďalších ľudí, od ktorých si vedia kúpiť viac exkluzívnejšieho tovaru. A v neposlednom rade, doprava umožňuje stretnutia ľudí, ktorí sú od seba inak oddelení veľkými vzdialenosťami, a ktorí si takto môžu vymieňať poznatky a skúsenosti, čím ďalej prispievajú k svojej špecializácii, lepšej delbe práce a v konečnom dôsledku k zvýšeniu životného štandardu pre všetkých, keďže môžu ponúknuť svoje produkty a vedomosti zase ďalším. Preto by malo byť v záujme štátu, aby sa ľudia dokázali prepravovať čo najrýchlejšie a najefektívnejšie. Po obrovskom „boome“ individuálnej a hromadnej dopravy však v posledných rokoch vidíme skôr snahu o čo najväčšiu reguláciu a obmedzovanie, často skrývané za zvyšovanie bezpečnosti v doprave, prípadne za rôzne ekologické ciele.

V súčasnosti existuje na Slovensku niekoľko druhov dopravy, ktoré sú viac, či menej regulované. Medzi ne môžeme zaradiť vlakovú dopravu, autobusovú dopravu, nákladnú dopravu, MHD, leteckú dopravu a individuálnu dopravu. Okrem individuálnej a z časti nákladnej dopravy má vo všetkých typoch štát významné zastúpenie.

## **Existencia podnikateľského prostredia a konkurencia medzi podnikateľmi.**

Podľa ekonóma I. Kirznera spočíva funkcia podnikateľa v lacnom nákupe a drahom predaji, v objavení toho, že trh niečo nedoceňuje, takže jeho pravá hodnota nebola do tejto chvíle všeobecne rozpoznaná. Podnikateľské chovanie spočíva v uvedomení si existencie hodnoty, ktorá bola dosiaľ na trhu prehliadaná.<sup>1</sup> Z toho vyplýva, že pokiaľ podnikatelia zistia, že dokážu prevádzkovať nejaký typ dopravy a popritom sa dostať aj do zisku, tak sa chopia príležitosti a začnú prepravovať ľudí alebo náklad. Čím bude možnosť zisku vyššia, tým viac podnikateľov toto prostredie priláka, a tým bude väčší tlak na ceny a efektívnosť. Nižšie ceny vyradia z hry neefektívnych hráčov a zostanú len tí, ktorí dokážu ponúknuť adekvátne, cenovo prijateľné služby. Pokiaľ záujem o dopravu opadne, podnikatelia sa stiahnu z tohto neperspektívneho odvetia a budú investovať svoje peniaze niekam, kde im to prinesie zisk.

Na Slovensku existuje ale podnikateľské prostredie jedine v cestnej nákladnej doprave a aj tá je zaťažená štátnymi reguláciami a poplatkami. Vo všetkých ostatných typoch má štát zastúpenie. MHD je vo vlastníctve jednotlivých miest, čo znamená 100 percentnú štátnu kontrolu, takisto po privatizácii SAD si štát nechal v každej zo 17-tich nových spoločností 40 percentný podiel, čím prakticky zabránil, aby si tieto firmy konkurovali navzájom, aj keď v tejto oblasti pôsobí niekoľko súkromných firiem, ktoré dokážu viac ako úspešne konkurovať tým štátnym. Železnice sú takisto pod 100 percentnou správou štátu a vstup konkurencie do tohto odvetia je za súčasnej legislatívy a vlády nereálny.

---

<sup>1</sup>Kirzner, I. M. Jak fungují trhy. Praha: Centrum liberálních studií 1998, ISBN 80-902270-5-8, s.41

Otázkou zostáva prečo sa štát aktívne angažuje v oblasti dopravy, aj keď vo väčšine prípadov nedokáže zabezpečiť ziskovosť a konkurencieschopnosť vlastných dopravných firiem a tieto musia byť následne masívne dotované zo štátneho rozpočtu, a tým pádom z daní každého obyvateľa Slovenska.

## 2. Súčasný stav

V štátom spravovaných firmách a organizáciách neexistuje trhové plánovanie ponuky a tvorby cien. Namiesto toho nastupuje centrálné plánovanie, ktoré sa neopiera o trhové princípy dopytu a ponuky, ale namiesto toho je ponuka daná direktívne zhora, bez ohľadu na to, či ľudia majú záujem o takúto službu, alebo nie. V doprave to má potom následky, ktoré má možnosť každý z nás pozorovať denno-denne. Polorozpadnuté autobusy a zničené vlaky jazdia buď poloprázdne, alebo plné do posledného miestečka. Ceny sú úplne nereálne a neodrážajú náklady, a tým pádom musí byť takáto doprava masívne dotovaná a podporovaná zo štátneho rozpočtu, aby mala možnosť sa udržať.

V minulom roku boli výdavky Ministerstva dopravy vyše 800 miliónov Eur na hromadnú a nákladnú dopravu. V tejto sume nie sú zahrnuté dotácie do železničnej a autobusovej dopravy, ktoré tvorili čiastku vyše 500 miliónov Eur<sup>2</sup>. Zatiaľ čo výdavky na dopravnú infraštruktúru sa od roku 2008 držia na stabilnej úrovni, respektíve mierne klesajú, výdavky na dotácie sa v tom istom období zvýšili takmer na dvojnásobok.

Ďalšou významnou zložkou výdavkov sú mzdy. V doprave pracovalo v minulom roku priemerne 98 271 zamestnancov s priemernou mzdou 761 Eur, čo predstavuje ročné náklady takmer 900 miliónov eur<sup>2</sup>. Väčšina dopravných firiem je buď v čiastočnom alebo úplnom vlastníctve štátu, takže časť týchto miezd bola vyplatená takisto zo štátneho rozpočtu.

Je zaujímavé, že väčšina typov hromadnej dopravy začala ako súkromná. Až časom sa štát začal zaujímať o hromadnú dopravu osôb a tovaru, a postupne väčšina firiem prešla do štátnych rúk. Príkladom môžu byť diaľnice v USA a Veľkej Británii (napr. Long Island Motor Parkway, Long Island, New York). V USA sa stále stavajú diaľnice, ktoré sú buď kompletne, alebo väčšinou spravované súkromnými firmami.<sup>3</sup> Takisto železnice sa stavali pôvodne ako súkromné projekty. V dnešnej dobe síce existujú súkromné železničné prepravné firmy po celom svete, ale väčšinou fungujú na štátom vlastnených tratiach, prípadne majú špeciálne postavenie v rámci dopravného sektoru, ktoré im zaručuje výhody nad konkurenciou.

MHD začalo aj v Čechách a na Slovensku vznikať ako súkromné podnikanie. Najskôr len ako doprava pomocou konských povozov, ktoré ale boli rýchlo nahradené autobusmi a v niektorých mestách električkami, kde si v rámci električkových a autobusových liniek dokázalo konkurovať niekoľko firiem.

---

<sup>2</sup>Súhrnné ekonomické ukazovatele v odvetví dopravy [[http://www.telecom.gov.sk/files/statistika\\_vud/ekon\\_ukazovatele.htm](http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/ekon_ukazovatele.htm)], cit: 20.11.2013

<sup>3</sup> [<http://www.fhwa.dot.gov/BRIDGE/nbis/>], cit: 20.11.2013

Štát začal masívne zasahovať do dopravy začiatkom 20-teho storočia. Prvotnými impulzmi boli ochrana cestujúcich pred nekvalitnými službami a zrýchlenie a zjednotenie dopravy. Postupom času sa k týmto aspektom pridali ďalšie, v poslednej dobe sa vyzdvihuje hlavne ekologickosť hromadnej dopravy oproti individuálnej, z čoho vyplývajú ďalšie regulácie a obmedzenia pre individuálnu dopravu.

V súčasnosti je hromadná doprava na Slovensku z veľkej časti neefektívna, drahá a nedokáže konkurovať individuálnej doprave.

### **3. Argumenty pre a proti**

#### **Ochrana pred nekvalitnými službami**

Toto je príklad prenášania zodpovednosti a schopnosti sa rozhodnúť zo zákazníka na štát. Ako aj v iných oblastiach, ani tu štát nedokáže ochrániť zákazníka od potenciálne škodlivého produktu. Ale vytvára ilúziu, že štát sa stará o jednotlivca a že dáva pozor, aby nikomu nebolo uškodené. Ďalším aspektom je strata schopnosti jednotlivcov rozhodovať sa, keďže táto schopnosť je presunutá na štát. Bez štátnych zásahov, by každý po neprijemnej skúsenosti prestal využívať tie služby, ktoré mu vadia a pokiaľ by sa obchodník neprispôbil a nezlepšil svoje služby, tak by zbankrotoval. So štátnymi zásahmi existuje možnosť potrestania obchodníka, ktorý ponúka nekvalitný produkt. Lenže málokedy sa stane, že tento trest vedie k napraveniu škodlivého stavu. Väčšina ľudí má napriek tomu pocit, že štát zasiahol, postaral sa a dal spravodlivú pokutu a potrestal tam, kde oni nemajú dosah. Pritom si neuvedomujú, že oni majú tú najväčšiu silu vo svojich rukách, pretože nie štát prináša obchodníkom zisk, ale práve jednotlivci. (Tieto argumenty spomínajú mnohí autori vo svojich dielach<sup>456</sup>)

V doprave sa k týmto argumentom pridáva ešte jeden. Keďže štát je prevádzkovateľom väčšiny dopravných spoločností, je jediná možnosť sťažovať sa u štátu na štát. To že takáto sťažnosť prinesie želaný účinok, je podľa mňa veľmi iluzórne. Ani pri individuálnej doprave nieje situácia oveľa lepšia. Síce si každý môže vybrať dopravný prostriedok, spolucestujúcich a cenu ktorú je ochotný zaplatiť, ale stále sa musí prepravovať po štátom vlastnených komunikáciách, ktoré sú mnohokrát v katastrofálnom stave, bez možnosti voľby.

#### **Zrýchlenie a zjednotenie dopravy**

Štát pri tomto argumente vychádza z predpokladu, že jedna štátom riadená organizácia bude fungovať lepšie a efektívnejšie ako viacero spoločností, ktorých dopravné prostriedky sa chaoticky prepletajú na tých istých trasách a ako obyčajne je tento predpoklad zlý. Každý poskytovateľ nejakej služby (v tomto prípade dopravy) chce osloviť istú skupinu ľudí aby využívali jeho služby. Samozrejme istá časť populácie bude spadať do viacerých skupín a je len na poskytovateľoch ako sa s týmto vyrovnajú, aby ich prilákali. Môžu znížiť ceny, skvalitniť dopravné prostriedky, zaviesť nové služby,

---

<sup>4</sup>Viac k téme: Caldwell, Bruce J. Carl Menger and His Legacy in Economics. Duke University Press, 1990

<sup>5</sup>Weber, M. Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology. Berkeley: University of California Press 1978, zv. I, kap. 2., sek. 12, st. 100-103

<sup>6</sup>Weber, M. Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology. Berkeley: University of California Press 1978, zv. I, kap. 2., sek. 12, st. 100-103

zrýchliť, atď. Každý ďalší poskytovateľ tej istej služby v rovnakom regióne, si bude musieť rozmyslieť, čo môže nové priniesť, aby uspel. Štát sa nezamýšľa nad ničím takýmto a pre všetkých poskytuje rovnaké podmienky, a preto sa nieje čo čudovať, že veľa ľudí radšej volí iné druhy dopravy. Takisto sa štátne podniky nemusia zamýšľať nad ziskom, je jedno či autobusy jazdia plné alebo prázdny, strata sa doplatí z vreciek všetkých. Zatiaľ čo obchodník sa musí zamýšľať nad tým, ako poskytnúť čo najlepšiu službu za čo najnižšiu cenu, štát nemá takéto problémy. Môže si dovoliť vysokú prezamestnanosť, nízku úroveň služieb, podhodnotené ceny, pretože to aj tak nakoniec zaplatia daňoví poplatníci.

## 4. Možné riešenia

Ako som už spomenul vyššie, štát nerobí dobrú prácu, keď sa má starať a organizovať dopravu. Východiská z tohto stavu nie sú jednoduché a určite sa nedá všetko zobrať z rúk štátu naraz, ale je niekoľko vecí, ktoré by sa dali uskutočniť okamžite a o ktorých vieme že budú fungovať.

Prvou a najjednoduchšou vecou je odštátniť všetky dopravné spoločnosti vlastnené štátom, či už ide o vlaky, autobusy, MHD, letectvo. Každá z týchto oblastí funguje bez problémov niekde vo svete a mnohé z nich fungovali, alebo aj fungujú v súčasnosti aj na našom území. Samozrejme, že sa s tým spájajú mnohé problémy, keďže dopravná sieť na Slovensku je veľká a asi by sa nenašiel záujemca, ktorý by odkúpil všetko naraz, ale aj to by sa dalo vyriešiť odpredajom po častiach formou napríklad dražby, alebo verejnej súťaže (jednotlivo by sa dali predávať napríklad stanice, zástavky, vlakové súpravy atď.). Oveľa väčším a zaujímavejším problémom je cestná sieť. Keďže cesty slúžia všetkým a na ich fungovanie a opravy sa vydávajú nemalé finančné prostriedky denno-denne, veľa ľudí si nevie predstaviť nikoho iného ako štát, kto by bol schopný sa starať o cesty. Ako aj v ostatných prípadoch, aj tu sú možnosti ako fungovať s cestami v súkromných rukách. Veľmi dobre je to opísané v knihe Murray N. Rothbarda: *For a New Liberty*.<sup>7</sup> V tejto knihe je celá jedna kapitola venovaná cestám. Murray Rothbard uvádza napríklad, že obchodníci by sa starali o cesty v okolí svojich prevádzok, čo už aj dnes robia (parkoviská, prístupové cesty), ale bez štátu by sa museli naučiť starať o väčšiu sieť, aby sa k nim zákazníci bez problémov dostali. Takisto by sa museli postarať o bezpečnosť na týchto cestách, lebo nikto nechce byť cestou do obchodu okradnutý, ani nikto nechce havarovať, čím by na svojom úseku ciest plnili aj úlohu polície. Továrne by fungovali na podobnom princípe. Firmy na správu ciest by sa starali o kvalitu svojich ciest a fungovali by na princípe mýta. V obývaných oblastiach by sa ľudia pospájali do skupín a každá by mala svoju organizáciu, ktorá by sa starala a pridelenú časť ciest. Každé z týchto opatrení by viedlo k zlepšeniu kvality dopravy a ciest, obrovským úsporám na strane štátu a zmenšeniu štátnych zásahov do života ľudí, ktorí by sa sami mohli rozhodnúť aký typ dopravy je pre nich najlepší a mali by možnosť voľby medzi spoločnosťami súperiacimi na voľnom trhu.

Kandidátom na privatizáciu je momentálne železničná sieť. Prvé kroky už boli urobené, keď boli pred niekoľkými dňami ponúknuté na predaj vagóny a železničné súpravy. Ďalšími krokmi by mohol byť predaj staníc a dráh. Predaj takéhoto obrovského majetku by sa prevdepodobne nedal uskutočniť naraz, ale mohol by byť realizovaný postupne. Železničné stanice by mohli byť ponúknuté

---

<sup>7</sup>Rothbard, Murray N. *For A New Liberty*. London, Collier Books 2002, p. 201-242

na predaj buď jednotlivu, pri veľkých staniciach, alebo v balíkoch pri menších staniciach pozdĺž jednej trasy. Financovanie týchto staníc by potom mohlo byť zabezpečené výberom poplatkov za prejazd a zastavenie vlakov v týchto staniciach, podobne ako to funguje v súčasnosti v leteckej doprave. Vlastník stanice by mal povinnosť udržiavať stanicu vo fungujúcom stave a samozrejme by sa snažil prilákať čo najviac zákazníkov kvalitnými doplnkovými službami. Jednotlivé železničné dráhy by sa predávali po logických úsekoch a samozrejme by vlastník dráhy vyberal poplatok za prejazd a mal by povinnosť udržiavať túto dráhu v prevádzky schopnom stave. Tieto povinnosti už aj v súčasnosti vyplývajú zo zákonov 513/2009 a 514/2009.

Na to, aby sa dali takéto zmeny uskutočniť, by sa muselo zmeniť aj právne prostredie na Slovensku. Prvým krokom by malo byť zjednodušenie legislatívy v oblasti vymáhania práva a jej striktné dodržiavanie. Ďalším dôležitým krokom by malo byť zjednodušenie nadobudnutia živnosti a vytvorenia firmy. Príklady sa dajú nájsť v krajinách ako Nový Zéland, kde vytvorenie firmy zaberie niekoľko hodín a všetky úkony sa dajú vybaviť cez internet bez zdĺhavého čakania na úradoch. Tretím krokom by malo byť zjednodušenie nadobudnutia licencie na prevádzku železničnej spoločnosti a prevádzku dráh. Konkrétne zrušiť ustanovenie, podľa ktorých pri nespôsobilosti prevádzkovateľa prevádzkovať dráhu, alebo spoj, je tento povinný ponúknuť túto dráhu v prvom slede štátu, prípadne štátnym orgánom (obciam, krajom, atď). Tak isto poskytovanie licencií dnes zabezpečuje štát. Po novom by tento systém bol nepotrebný a poskytovanie licencií by sa mohlo presunúť na súkromnú spoločnosť, alebo úplne vynechať. Keďže podmienkou na získanie licencie je hlavne dosiahnuté technické vzdelanie a prax na vedúcej pozícii v železničnej spoločnosti, nie je táto licencia žiadnou zárukou kvalitnejších služieb. Takisto by bolo nutné zrušiť reguláciu cestovného, aby bolo možné dosiahnuť lepšie konkurenčné prostredie.

Problémom pri prechode na súkromné železnice by mohli byť medzi národné zmluvy a záväzky Slovenskej republiky voči zahraničným dopravcom, ale myslím si, že tieto záväzky by boli súčasťou zmlúv pri privatizácii železníc s podmienkou ich dodržiavania na predom dohodnuté obdobie. Pri obnove zmluvy by si už vlastníci jednotlivých spojov, alebo dráh dohodli podmienky nové, prípadne by do tohto procesu mohli zasahovať aj ďalší vlastníci, ktorí by sa lepšími službami alebo cenami snažili prilákať zahraničných dopravcov.

## **5. Fungujúce riešenia vo svete**

V dnešnej dobe v mnohých krajinách funguje aspoň čiastočne súkromné hromadné preprava, či už osôb alebo materiálu. Príkladom môže byť Detroit Bus Company, ktorá začala minulý rok ponúkať prepravu a služby minulý rok zo č autobusmi. Do dnešného dňa sa rozrastá a prosperuje a ponúka služby, ktoré nedokážu poskytnúť verejní prepravcovia. Impulzom na vznik tejto firmy bolo zrušenie mnohých liniek v rámci Detroitu. Okrem klasickej prepravy ponúka aj možnosť sledovania trasy autobusov cez aplikáciu v mobilných telefónoch, taktisto aj presnú polphu autobusu, takže si cestujúci môžu presne naplánovať cestu. Okrem týchto služieb ponúka aj prenájom autobusov na

rôzne udalosti. Konajú sa v nich výstavy, oslavy a samozrejme sa dá autobus prenajať aj na presun z jedného miesta na druhé.<sup>8</sup>

Ďalším príkladom môže byť Japonsko, kde sa štátna železničná spoločnosť Japanese National Railways (1949-1987), ktorá sa kvôli obrovským dlhom sprivatizovala v roku 1987 a rozdelila na 7 menších spoločností (6 na prepravu osôb a 1 na prepravu tovaru).<sup>9</sup> Okrem týchto spoločností funguje ďalších niekoľko desiatok celoštátnych a regionálnych súkromných prepravcov. Dialnice v Japonsku boli takisto pod správou štátnej organizácie Japan Highway Public Corporation. Táto bola rozpustená v roku 2005 a vznikli tri súkromné spoločnosti, ktoré spravujú cesty.<sup>10</sup>

## Literatúra

1. Kirzner, I. M. Jak fungují trhy. Praha: Centrum liberálních studií 1998, ISBN 80-902270-5-8, s.41
2. Súhrnné ekonomické ukazovatele v odvetví dopravy  
[[http://www.telecom.gov.sk/files/statistika\\_vud/ekon\\_ukazovatele.htm](http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/ekon_ukazovatele.htm)], cit: 20.11.2013
3. [<http://www.fhwa.dot.gov/BRIDGE/nbis/>], cit: 20.11.2013
4. Caldwell, Bruce J. Carl Menger and His Legacy in Economics. Duke University Press, 1990
5. Weber, M. Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology. Berkeley: University of California Press 1978, zv. I, kap. 2., sek. 12, st. 100–103 Online  
[<http://www.historiamhd.estranky.sk/>] Cit: 6.1.2012
6. Weber, M. Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology. Berkeley: University of California Press 1978, zv. I, kap. 2., sek. 12, st. 100–103
7. Rothbard, Murray N. For a New Liberty. New York: Collier Books  
A Division of Macmillan Publishing Co., Inc. 1973, ISBN 0-02-074690-3, kapitola 11
8. Rothbard, Murray N. For A New Liberty. London, Collier Books 2002, p. 201-242
9. A Private Bus Company Debuts in Detroit  
[<http://www.popularmechanics.com/cars/alternative-fuel/biofuels/a-private-bus-company-debuts-in-detroit-8657656>], Cit: 10.1.2013, Online: 7.5.2012
10. Privatization of Japanese National Railways and Labor Unions  
[<http://www.jru7.net/privatization.htm>], Cit: 10.1.2013
11. Privatization of Japan Highway public Corporation [<http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/226.pdf>], Cit: 1.10.2013

---

<sup>8</sup>A Private Bus Company Debuts in Detroit [<http://www.popularmechanics.com/cars/alternative-fuel/biofuels/a-private-bus-company-debuts-in-detroit-8657656>], Cit: 10.1.2013, Online: 7.5.2012

<sup>9</sup>Privatization of Japanese National Railways and Labor Unions [<http://www.jru7.net/privatization.htm>], Cit: 10.1.2013

<sup>10</sup>Privatization of Japan Highway public Corporation [<http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/226.pdf>], Cit: 1.10.2013