

## ANALÝZA VSTUPU ČR DO EU Z HLEDISKA DOPRAVY

Rudolf KAMPF

Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

### 1. Stručné vyhodnocení postavení dopravy a spojů ČR

V této části bych chtěl popsat silné a slabé stránky postavení dopravy a spojů ČR a její příležitosti a hrozby, které jí vstupem do Evropské unie čekají. Jde zde vlastně o aplikaci známé metody z teorie managementu matice SWOT. [1]

Mezi silné stránky dopravy ČR zejména patří:

- vysoká hustota železniční a silniční sítě, dobrá návaznost železniční sítě ČD na síť okolních států, probíhající rekonstrukce železničních koridorů, síťový charakter železnice, koncepce dálnic a čtyřproudových silnic pro motorová vozidla, relativně kvalitní síť silnic ve směru západ - východ, převážně vyhovující stav silnic I. třídy
- v letecké dopravě je to dobrá úroveň mezinárodního letiště Praha, růst letecké dopravy, přechod letadlového parku na západní leteckou techniku
- silná stránka je také existence systému MHD ve městech, vysoký podíl MHD na přepravních výkonech a zavádění integrované a intervalové dopravy
- mezi ostatní pozitiva dopravní odborníci řadí napojení na evropskou síť vodních cest, dostatečná síť přístavů, velké množství překladišť kombinované dopravy, velké množství železničních vleček a existence platných ekologických norem.

Slabé stránky dopravy a spojů ČR v současnosti zejména jsou:

- nedostatečné napojení na evropskou silniční síť, nedostatečná integrace dopravních systémů, nízká kvalita železniční sítě, silnic II. a III. třídy a městských komunikací
- v železniční dopravě je to značná neefektivnost ČD, výrazný pokles jejich přepravních výkonů v nákladní železniční dopravě (z 69,26% k roku 1990 na 35,61 k roku 1998). Dále je to nízká traťová rychlost železnice, která zaostává za evropským standardem (pouze 1% tratí odpovídá pro rychlost 160 km/hod a 6% pro rychlost 120 – 160 km/hod), zaostalý vozový park železnice (k 31.12.2000 ČD z počtu 49 296 vozů měla 32 358 vozů provozuschopných. Některé vozy byly provozuschopné pouze na vnitru – nebyly RIV ové). Dále je to nízká kvalita příměstské železniční dopravy, chybí kolejové napojení ruzyňského letiště na hlavní město Prahu

- silniční doprava má nízkou bezpečnost, značné množství závad zejména na silnicích nižších tříd, nekapacitní komunikační síť ve městech, nevyhovující silniční propojení pro tranzit Prahou, nedostatečná kapacita některých silničních přechodů
- ve vodní dopravě mezi nedostatky patří nevyužití vodní toky pro nákladní dopravu, nedostatečná plavební hloubka na dolním Labi, špatné přechody z vodních cest na silnici a železnici
- letecká doprava se vyznačuje provozně zaostalými odbavovacími prostory většiny mimopražských letišť, malým zájmem dopravců o využívání regionálních letišť a nedořešenou problematikou použití dřívějších vojenských letišť k civilním účelům.

Na neposledním místě k nedostatkům patří odliv cestujících z veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu, nedostatečná dopravní obsluha malých obcí, nízká kvalita služeb ve veřejné dopravě, nedostatečná přednost MHD v silničním provozu prostorovou segregací. Dále je to nedostatek zařízení pro cyklistickou a pěší dopravu ve městech, problémy s parkováním ve městech, exhalace a hluk z dopravy ve městech. mezi poslední problémy lze počítat nedostatečné podmínky pro harmonizaci dopravního trhu.

Příležitosti ČR z hlediska dopravy:

Probíhající proces připojení k EU, finanční prostředky EU na zabezpečení cílů regionální a strukturální politiky, zavádění evropských norem, harmonizace podmínek na dopravním trhu. Dále je to snaha o napojení na evropskou dopravní síť, zvýšení investic pro obnovení ekonomického růstu, vysoká mobilita po dokončení sítě dálnic a čtyřproudových silnic, průchod transevropských koridorů IV. a VI. B, kvalitní dálková železniční doprava, transformace Českých drah, možnost rozvoje kombinované dopravy, využití nadřazené infrastruktury pro obsluhu regionů, zkvalitnění služby ve veřejné dopravě a systémy preference hromadné dopravy, integrace MHD s příměstskou dopravou, harmonizace jízdních řádů a snížení negativních vlivů na životní prostředí.

Ohrožení:

Výstavba infrastruktury neodpovídající potřebám, malá koordinace výstavby infrastruktury se zahraničím, degradace dopravní infrastruktury nedostatečnou údržbou, nedostatek financí na přestavbu železnice a realizace sítě dálnic a rychlostních komunikací podle sledovaných koncepcí. Mezi ohrožení můžeme také počítat vliv ekologických iniciativ proti dálnicím a rychlostním komunikacím, blokády hraničních přechodů aktivisty proti spuštění jaderné elektrárny Temelín, oslabení zájmů investorů o ČR díky nízké úrovni infrastruktury.

V oboru železniční dopravy je hrozbou další útlum rozsahu nákladních přeprav na železnici, vyřazení železničního vozového parku ČD z mezinárodních přeprav pro nesplnění technických požadavků, nedostatečná reprodukce vozového parku.

V hromadné dopravě je hrozbou pokles podílu hromadné dopravy v některých regionech pod práh veřejných služeb, neudržitelná vysoká dotační náročnost hromadné dopravy a preference individuální dopravy před hromadnou.

*Poznámka:* Pesimistické názory tvrdí, že díky vstupu ČR do EU, naroste konkurence pro české dopravce, speditéry, podnikatele a další podobné profese. Zda však tyto názory vložit mezi hrozby, je otázka. Podle opačných názorů, konkurence nemůže pro přepravní trh vadit a naopak, naši dopravci zase budou mít přepravní trh rozšířenější. Zřejmě zde také půjde o stupeň připravenosti v oblasti odborné, legislativní, technické, ale i například jazykové. Myslím si, že určité úkoly v této oblasti čekají i na naši Dopravní fakultu Jana Pernera.

Sociálně ekonomické dopady budou ve všech sférách a projeví se i v dopravě. Dojde ke vstupu cizích dopravců a vůbec podnikatelů v dopravě na naše území, přibude tranzitů přes naše území, což se projeví pozitivně (tranzit je vždy ekonomicky výhodnou, ba exkluzivní záležitostí, protože přináší zisk. Zisk o to cennější, že je docílen prakticky bez velkých investic). Negativa zde budou jednak ve zhoršení životního prostředí, ale především v nárůstu konkurence pro naše dopravce, pro hrozící nebezpečí vytlačení našich dopravců z našeho trhu. Naopak je zde možnost, že naši dopravci, především v silniční dopravě, budou mít vstupem rozšířený trh a možnost konkurovat v ostatních zemích EU dopravcům cizím. Na tuto situaci je nutno připravit legislativu, aby se ČR nestala rájem pro různé „podnikatele“ v dopravě, jak tomu bylo po revoluci.

Počty soukromých podnikatelů v registru zpravodajských jednotek ČSÚ v dopravě, skladování, pošty a telekomunikacích prokazuje od roku 1994 (38 275) až po rok 1999 (59 535) trvalý nárůst. Lze předpokládat, že

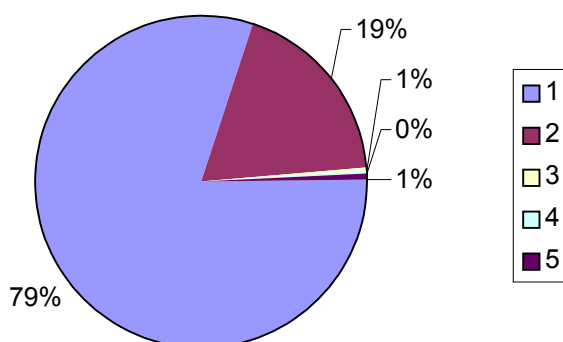
tento trend bude pokračovat i po vstupu ČR do EU. Obdobně je tomu v počtu obchodních společností v resortu dopravy. Rok 1994: 2808, rok 1999: 6289. Počty družstev v registru zpravodajských jednotek ČSU je v roce 1994 57, v roce 1999 61. Počty státních podniků v dopravě, skladování, pošty a telekomunikacích naopak zaznamenaly pokles, kdy v roce 1994 jich bylo 46 a v roce 1999 32.

Dále uvádíme počty zaměstnanců a průměrné měsíční mzdy na fyzické osoby pro oba roky. 1994 průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách byl 292 tisíc, v roce 1999 to bylo 274,9 tisíc. Údaje nezahrnují ekonomické subjekty podnikatelské sféry s méně než 20 zaměstnanci. Počet zaměstnanců v dopravě, skladování, pošty a telekomunikacích je tedy vyšší a je vyšší i z důvodů subjektů spolupracujících nebo závislých na dopravě, jako je opravárenství dopravních prostředků, pracovníků infrastruktury, cestovního ruchu, apod. V dopravě vzrostly průměrné měsíční mzdy z 6 807 Kč v roce 1994 na 13 641 Kč v roce 1999.

**Tab. 1** Přehled podnikatelských subjektů sektoru dopravy [4]

**Chart 1** Overview of entrepreneurial subjects in transportation sector

Provozující	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Silniční dopravu (1)	38 392	45 236	38 978	37 606	54 827	63 197
Taxi (2)	4 966	8 485	8 393	8 771	10 205	14 581
Vnitrozemskou vodní dopravu (3)	159	242	230	273	299	402
Leteckou dopravu (4)	305	359	267	205	118	129
Drážní dopravu (5)	126	228	430	440	441	437
<i>Celkem</i>	<i>43 948</i>	<i>54 550</i>	<i>48 298</i>	<i>47 295</i>	<i>65 890</i>	<i>78 746</i>



**Obr. 1** Graf struktury provozovatelů v dopravě

**Fig. 1** Chart of transport operators structure

Další dvě tabulky ukazují vývoj v počtu podnikatelských subjektů sektoru dopravy. V první tabulce jde o bazické indexy (v procentním vyjádření). Jako báze je stanoven rok 1994. Vzorec pro bazický index je

$$L_i = \frac{n_i}{n_0} \cdot 100$$

kde:

$n_i$  ..... jsou údaje v jednotlivých letech

$n_0$  ..... údaje bazického roku 1994

Vzorec pro řetězové indexy vztahuje údaj porovnávaného období k předchozímu období, tedy:

$$K_i = \frac{n_i}{n_{i-1}} \cdot 100$$

kde:

$n_i$  ..... porovnávané období s předchozím rokem.

Dostáváme tedy tempa růstu v procentním vyjádření.

indexy bazické	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Silniční doprava	100,00	117,83	101,53	97,95	142,81	164,61
Taxi	100,00	170,86	169,01	176,62	205,50	293,62

Vnitrozemská vodní doprava	100,00	152,20	144,65	171,70	188,05	252,83
Letecká doprava	100,00	117,70	87,54	67,21	38,69	42,30
Drážní doprava	100,00	180,95	341,27	349,21	350,00	346,83

indexy řetězové	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Silniční doprava	...	117,83	86,17	96,48	145,79	115,27
Taxi	...	170,86	98,92	104,50	116,35	142,88
Vnitrozemská vodní doprava	...	152,20	95,04	118,70	109,52	134,45
Letecká doprava	...	117,70	74,37	76,78	57,56	109,32
Drážní doprava	...	180,95	188,60	102,33	100,23	99,09

Rozšíření přepravního trhu, usnadnění celních řízení na hranicích mezi státy rozšířené EU přinese jednoznačně kladná pozitiva. Jako argument může sloužit také rozvoj zahraničního obchodu podle skupin zemí. Zahraniční obchod v mil. Kč (v běžných cenách) se zeměmi EU činil v roce 1994: 461 668 (obrat celkem: 841 103), v roce 1999 se zeměmi EU 1 281 920 (obrat celkem 1 927 594). Přijetím ČR do EU by samozřejmě tento trend byl ještě zesílen a přinesl kladná pozitiva.

## 2. Návrhy na řešení analyzované situace v dopravě

Jednak jde o to stanovit všeobecné strategické cíle v sektoru dopravy a spoje, jež by řešil popsané slabé stránky odvětví, omezoval hrozby a stavěl na příležitostech a silných stránkách. Mezi tyto hlavní strategické cíle patří:

- pojetí dopravy jako systému
- realizace trvale udržitelného růstu mobility
- harmonizace podmínek volné soutěže
- přijetí podmínek fungování vnitřního trhu
- rozvoj dopravní infrastruktury
- zajištění bezpečnosti v dopravě (především silniční)
- vyřešení financování dopravní obsluhy
- spolehlivost a dostupnost telekomunikačních a poštovních služeb.

Jako hlavní všeobecný strategický cíl v oblasti dopravy je považováno zlepšení funkčnosti dopravy, telekomunikací a pošty a její přizpůsobení standardům EU. Ucelený systém dopravy vyžaduje respektovat následující principy a cíle:

- všechny druhy dopravy musí mít stejné podmínky ve spravedlivém tržním prostředí
- stát musí podporovat ekologicky příznivější druhy dopravy; podpora bude respektovat legislativu EU a po stránce ekonomické bude v relaci s finančním vyjádřením externích účinků dopravy
- každý dopravce musí mít stejné podmínky pro přístup k přepravnímu trhu
- respektovat spravedlivé tržní prostředí v mezích legislativy EU a informovanosti všech potencionálních účastníků přepravních procesů.

K dosažení těchto principů a cílů bude zaměřena strategie rozvoje sektoru dopravy, pošt a telekomunikací, sledující:

- 1) Harmonizaci podmínek dopravního trhu, spočívající v:
  - harmonizaci ekonomických podmínek
  - harmonizaci financování dopravy pro základní dopravní obsluhu
  - novelizaci celé soustavy daňových a oborových zákonů.
- 2) Zlepšení veřejné dopravy, včetně dopravní obsluhy.

Toto zlepšení se týká železniční osobní dopravy, autobusové linkové dopravy, městské hromadné dopravy a integrovaného dopravního systému.

Zde se domnívám je možno zařadit snahy o zlepšení dopravní obsluhy regionů veřejnou dopravou, jak to nařizují různé směrnice zemí Evropské unie.

Základní dopravní obsluha je doprava do škol, do úřadů, k lékaři, do zaměstnání apod., prováděná veřejnou dopravou. Na tento systém dopravy můžeme hledět z různých hledisek: z matematického hlediska, kdy se snažíme o její vylepšení a při určitém zjednodušení o její optimalizaci různými optimalizačními metodami, dále z hlediska ekonomického, kdy uvažujeme o tom, zajistit určitou návratnost vložených prostředků, případně dosáhnout ziskovosti, případně minimalizovat ztráty. Na dopravní obsluhu veřejnou dopravou můžeme hledět i očima politika, kdy se snažíme zajistit spokojenost obyvatel (potencionálních voličů) určitého regionu, tedy části obyvatel, kteří jsou odkázáni na veřejnou dopravní obsluhu.

Z matematického hlediska jde o optimalizaci časových rozvrhů, kde se jedná o úsilí zkoordinovat časovou polohu spojů tak, aby co nejlépe uspokojila přepravní potřeby. Je možno zabývat se tady dvěma případy:

- koordinace spojů (všeobecně linek) na společné části trasy
- koordinace spojů v síti pro potřeby přestupů.

Kritériem kvality časových poloh jednotlivých spojů v jízdním řádu budou celkové časové ztráty všech cestujících za danou časovou jednotku. Čím nižší jsou tyto ztráty, tím lepší je řešení.

Za časovou ztrátu můžeme považovat celou dobu pobytu elementu v dopravním systému. Tuto dobu lze rozdělit na tři části:

- shromažďování cestujících na zastávce
- výstup a nástup cestujících
- doba jízdy ve vozidle.

Pokud se považuje systém linek a spojů za daný, je možné změnou časových poloh ovlivňovat pouze časové ztráty při čekání na spoj. Vychází se ze základního vztahu pro časovou ztrátu všech cestujících, které se na zastávce shromáždily pro nástup do jednoho vozidla:

$$z = \frac{t^2 q}{2}$$

kde:

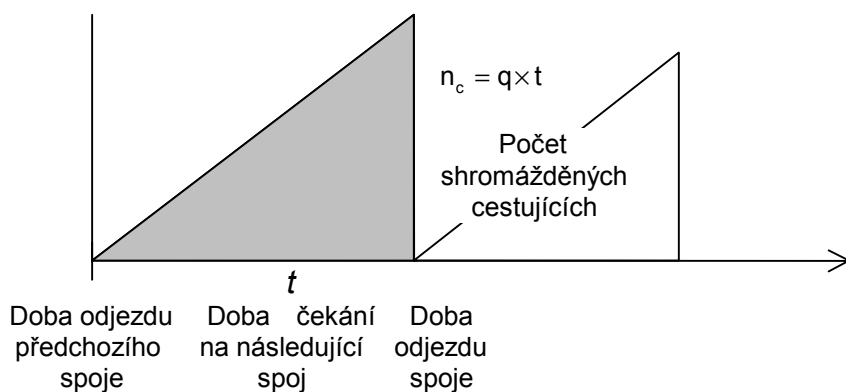
$q$  ..... intenzita proudu cestujících čekajících na spoj

$q \frac{t}{2}$  ..... střední počet čekajících cestujících)

$t$  ..... doba čekání na následující spoj.

Tento vzorec vyplývá z následujícího obrázku:

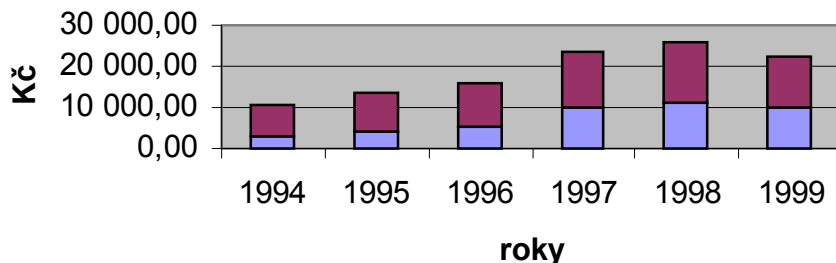
**Obr. 2** Znárodnění shromažďování cestujících na zastávce



**Fig. 5** The illustration of passengers gathering on a halt

Všechny spoje jezdící na nějakém společném úseku mají společnou periodu  $C$ . Jestliže jsou pak v intervalu  $\langle 0, C-1 \rangle$  odjezdy spojů  $t_1, t_2, \dots, t_n$ , tak časové ztráty při čekání budou:

$$z = \frac{q}{2} \sum_{i=1}^n (t_{i+1} - t_i)^2$$



kde:

$$t_{n+1} = t_1 + C.$$

Pokud se má minimalizovat tato hodnota pouze vhodnou volbou  $t_i$ , je možné použít tvrzení: pokud má  $n$  nezáporných čísel daný součet  $c$ , tak součet čtverců těchto čísel je minimální, pokud jsou daná čísla stejná.

Pokud jsou možné pouze celočíselné hodnoty, musí se v součtu nacházet pouze sčítance  $int(c/n)$  a  $int(c/n)$ .

*Pozn.*  $int(x)$  označíme maximální celé číslo nepřevyšující  $x$ .

### 3) Rozvoj dopravní infrastruktury [3]

Základními prioritami je především modernizace hlavních železničních koridorů a modernizace silniční sítě při preferenci údržby a oprav stávajících před výstavbou nových silnic. Výstavba silniční sítě bude soustředěna na postupnou dostavbu sítě dálnic a rychlostních silnic v hlavních dopravních směrech, včetně urychlené výstavby silničního okruhu kolem Prahy. rozvoj letecké infrastruktury je zaměřen především na dosažení srovnatelné úrovně české letecké techniky a technologie s vyspělými státy a sjednocení systému řízení letového provozu v civilním a vojenském letectví. Veřejné mezinárodní letiště Pardubice bude zařazeno mezi páteřní letiště ČR. Rozvoj vodních cest bude zaměřen na zlepšení plavebních podmínek na regulovaném dolním toku Labe v závislosti na akcích na německé straně. Rozvoj kombinované dopravy se zaměří především na nedoprovázenou dopravu.

Nezbytné jsou výdaje do dopravní infrastruktury. Překvapivě jsou nejvyšší u silniční dopravy, rozuměno státních pozemních komunikací. Ukazuje to následující tabulka.

**Tab. 2** Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách (v mil. Kč)

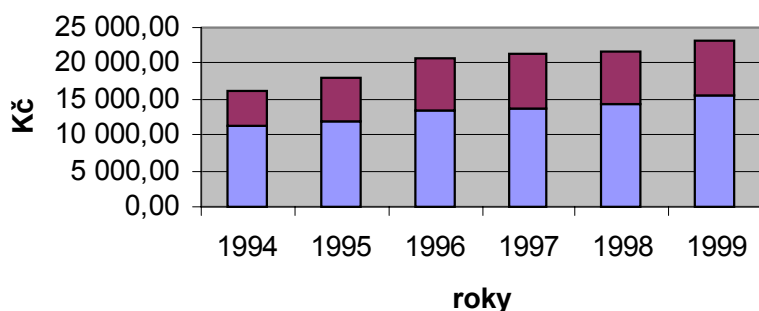
**Chart 2** Total capital expenditures in traffic infrastructure in current prices (mil. CZK)

Druh infrastruktury [4]	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Železniční	3 142,0	3 897,0	5 507,0	10 058,0	11 439,0	10 229,0
Silniční *	7 660,0	9 802,0	10 537,0	13 720,0	14 466,0	12 217,0
Vnitrozemské vodní cesty	48,2	47,8	15,5	87,4	202,4	114,8
Letecká	527,8	2 523,2	2 769,0	2 565,9	802,4	613,8
Potrubní	2 521,0	1 308,0	1 989,0	374,0	171,9	425,0

\*týká se pouze státních pozemních komunikací

Z tabulky, respektive z dalšího grafu je vidět, že silniční doprava na státních pozemních komunikacích je v některých letech z hlediska investičních výdajů téměř dvojnásobně náročnější než železniční doprava i přes současnou náročnou výstavbu železničních koridorů.

Vrchní část tvoří investice do silniční dopravy, spodní investice do železniční dopravy.



**Obr. 3** Porovnání železniční a silniční dopravy z hlediska investic  
**Fig. 5** The comparison of rail and road transport from view of investments

**Tab. 3** Celkové neinvestiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách (mil. Kč)

**Chart 3** Total non-capital expenditures in traffic infrastructure in current prices (mil. CZK)

Druh infrastruktury [4]	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Železniční	11 428,0	12 031,0	13 326,0	13 859,0	14 467,0	15 428,0
Silniční *	4 874,0	6 001,0	7 276,0	7 347,0	7 131,0	7 872,0
Vnitrozemské vodní cesty	122,3	124,7	131,0	101,8	101,8	110,6
Letecká	1 162,1	1 263,4	1 406,7	1 764,0	2 105,4	2 385,2
Potrubní	15,0	44,0	75,0	53,0	31,5	89,4

Z hlediska neinvestičních prostředků porovnání železniční a silniční dopravy se již nejeví tak rozdílné, naopak neinvestičních prostředků do silniční dopravy bylo vydáno více. Tento trend je i v zemích Evropské unie.

Transformace železnic:

Hlavním cílem je strategická přeměna státní železnice na efektivní obchodní společnost. [3] Dle průzkumů a užitím některých metod managementu, například v první části tohoto příspěvku použité matice SWOT a také užitím metody Brainstorming se jeví výhodné oddělení dopravní cesty od provozu a zpřístupnění dopravní cesty podnikatelským subjektům.

**Obr. 4** Porovnání železniční a silniční dopravy z hlediska neinvestičních prostředků

**Fig. 5** The comparison of rail and road transport from view of non-investment assets

#### 4) Legislativní program

Cílem je harmonizace stávajících právních předpisů s právem EU a vypracování předpisů nových i v oborech, s odvětvím dopravy a spojujících pouze souvisejících, například dopravní statistika, přepravních dokladech, zárukách, zodpovědnosti za škody při přepravě apod.

### 3. Řešení nejdůležitějších problémů z hlediska dopravy a EU

Pro zadanou analýzu je velmi důležité referenční datum, ke kterému se má problematika predikovat, tedy analýza stavu problematiky k referenčnímu datu.

Pro hrubé analýzy (protože se pohybujeme v predikcích a odhadech dle variantních scénářů) postačí jako referenční datum přijetí do EU rozptyl mezi léty 2003 – 2005, tedy analýza dopadů k létům cca 2004 – 2007.

Dalším velmi důležitým vstupním prvkem je vliv geografického okolí, tedy rozšíření unie o určitý počet nových členů – států střední a východní Evropy (CEEC). Pro naši predikci předpokládáme vstup všech sousedních států, tedy Polska, a Slovenska. Určitý téměř přímý vliv může mít i Maďarsko. Předpokládat můžeme i současné přijetí Slovinska a některých Pobaltských republik (Estonsko), jejichž přímý vliv však nebude významný z hlediska zkoumaného problému. Doprava v té době bude na určitém rozcestí. Jednak se jí bude dostávat stále větší důležitosti s ohledem na postupující integraci i globalizaci, na druhé straně však se stane významným negativním

činitelem na životní prostředí. Z těchto důvodů bude muset dojít k určitým regulačním opatřením na nadnárodní úrovni. To bude nejvýznamnějším faktorem vlivu.

Lze předpokládat, že v dopravě budou již alespoň částečně zavedeny následující podmínky:

- doprava bude objektivně zpoplatněna včetně úhrady za použití dopravní cesty a harmonizace podmínek,
- budou alespoň na komparativní úrovni internalizovány externality,
- dojde k objektivní a spravedlivé úhradě služeb konaných ve veřejném zájmu.

Účinky dopadů z členství v Evropské unii za těchto vstupních předpokladů jsou analyzovány na osnově vládou schválené Dopravní politiky:

Hlavním cílem je zlepšit fungování jednotného dopravního trhu s respektováním pravidel spravedlivé konkurence, zvýšit jeho efektivnost a poskytovat kvalitní služby při zachování sociálních standardů. Přitom musí být stejné podmínky přístupu na dopravní trh v ČR a v zemích EU pro domácí dopravce a dopravce ze zemí EU.

Podpora podnikání v dopravě musí být v relaci s harmonizací přístupu podnikatelských subjektů na dopravní trh a s koncepcí úhrady služeb konaných ve veřejném zájmu, přičemž veškeré akce v tomto smyslu musejí být postupně uvedeny do souladu s právními předpisy ES uplatňovanými v rámci rovné soutěže.

Systémová podpora státu (investiční příp.provozní ) bude poskytována v zájmu a podle podmínek stanovených státem především pro multimodální a integrované systémy dopravy.

Současně s tím je nutno zvýšit i účinnost státního odborného dozoru.

V současné době nelze tvrdit, že dopravní trh v ČR je jednotný, funkční a konkurenčně spravedlivý. Je možno zjistit objektivní i subjektivní potíže. Mezi objektivními je např. nevyhovující stav legislativy, který nevede k přesně cíleným výsledkům, subjektivní je např. chování podnikatelských subjektů, např. ČD, kterým současný stav vyhovuje a netouží po změně, která by vedla k lepšímu fungování a hospodaření.

Je pravdou, že ne zcela vyhovující v tomto smyslu je stav v jednotlivých zemích EU.

V ČR dosud nefunguje institut úhrady služeb ve veřejném zájmu a podpora ekologicky přijatelnějších druhů dopravy. Rovněž nejsou dostatečně internalizovány externality, trh je tedy dotační politikou a dalšími ekonomickými vlivy deformován.

Jaký je možný předpokládaný stav v době přijetí do EU ?

Nejhorší v době přijetí do EU může být status quo. Bohužel vývoj se přiklání k tomuto směru, kdy právě status quo je pro ČD a koneckonců i pro silniční dopravce výhodný, je však pravděpodobné, že tuto situaci bude nutno řešit i v rámci EU, tedy nebude mít relevantní vliv.

Předpoklad, že tato problematika bude dostatečně vyřešena v ČR, není opodstatněný; lze předpokládat, že nedojde k uspokojivému řešení ani v členských zemích.

Během následujících tří až pěti let patrně dojde k přehodnocení dopravní soustavy v rámci dělby přepravní práce a preference těch druhů dopravy, které jsou k životnímu prostředí šetrnější. Iniciativa musí – bez ohledu na naše členství v EU – vzejít z nejvyspělejších zemí EU. To lze předpokládat, neboť situace zejména v těžké nákladní silniční dopravě a dopravě ve městech se stane postupně neudržitelnou.

Lze opodstatněně tvrdit, že ČR v tomto trendu nezaostává a aktivně vystupuje.

Pokud ČR v implementaci dopravních trendů založených na silniční a individuální dopravě bude v tomto smyslu paradoxně konzervativní, bude mít lepší výchozí podmínky pro nutnou změnu v oblasti dopravního trhu.

Již dnes se stává silniční doprava neúnosnou, přičemž quasi regulérní způsoby nátlaku se řeší na vládní úrovni. Jednoznačně a rasantně je třeba pokračovat v restriktivním způsobu minimalizace negativních účinků silniční dopravy.

Při tom v ČR podniká v silniční (převážně nákladní) dopravě cca 40 000 subjektů. Tento stav je z pohledu EU včetně podmínek, které bude ČR v této oblasti povinna dodržet, neúnosný.

V oblasti dopravního podnikání a přístupu na trh je možno konstatovat, že existuje mnoho šancí/rizik, závislých na dané situaci zejména z hlediska věcných a časových vazeb preferovaných EU.



Pokud budou ekonomiky jednotlivých členských států významně odděleny (s čím se dá počítat) a bohaté ekonomiky budou do značné míry závislé na automobilovém průmyslu včetně jeho infrastruktury, bude problematické zavádění ekologických druhů a způsobů dopravy právě z ekonomického hlediska.

Opačná situace by znamenala v důsledku pro EU změnu životních hodnot a patrně snížení životní úrovně u většiny obyvatelstva.

Bude nutno v dopravním podnikání dodržet přísnější podmínky a požadavky na podnikatele, např. podmínky způsobilosti finanční, technické a vzdělanostní.

Dopady šancí a rizik na ČR budou převážně negativní, a to v oblasti redukce tuzemských podnikatelů (nezaměstnanost, bankrot) z důvodů výše uvedených, dále však možnost přílivu zahraničních podnikatelských subjektů, jejichž důsledky však lze těžko odhadnout:

- na jedné straně by mohlo dojít ke zvýšení zaměstnanosti a vkladu cizího kapitálu
- na druhé straně však zvýšení intenzity dopravy včetně negativních účinků a vytlačení nekonkurenceschopných českých podnikatelů.

Tato oblast může platit pro všechny druhy dopravy.

Je třeba se přizpůsobovat v dopravním podnikání již v předvstupním období podmínkám deklarovaných nebo již platících v EU, např. v oblasti způsobilosti, chování podnikatele – marketingu, což může vést k postupné redukci podnikatelských subjektů v oblasti podnikání a tím i ke zlepšení kvality poskytovaných služeb.

V osobní dopravě je třeba jednoznačně aplikovat institut úhrady prokazatelné ztráty ve službách ve veřejném zájmu včetně systému této aplikace (definice a objektivní orgán a jeho postup při určování prokazatelné ztráty), zajistit kvalitní státní správu v oblasti podnikání a objektivního nezávislého a neúplatného operátora, pokud bude potřebný.

Vztah dopravy k životnímu prostředí pro příští období bude vycházet ze složkových zákonů na ochranu životního prostředí, souvisejících předpisů a ze závazků, které Česká republika přijala podpisem závěrečných dokumentů v souvislosti s Regionální konferencí EHK/OSN o dopravě a životním prostředí konané ve Vídni v listopadu 1997 a z dalších mezinárodních dokumentů k jejichž realizaci se vláda přihlásila a přičemž se vychází ze skutečnosti, že problematika vztahující se k postupnému snižování vlivů dopravy na životní prostředí je ve své podstatě záležitostí nadnárodní a má zároveň regionální charakter, což vytváří potřebu soustavného prohlubování mezinárodních vazeb a konkrétních uplatňování lokálních dopravních opatření.

Prvořadým cílem je zabezpečit stabilizaci a postupné snižování negativních účinků souvisejících s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem na stav životního prostředí. Základním předpokladem k tomu je naplňování zásad udržitelného rozvoje, zejména v ochraně a prevenci, společně s principem „znečišťovatel platí“. To ve svém souhrnu povede ke zvýšené ochraně zdraví lidské populace a ekosystémů, k minimalizaci využívání přírodních zdrojů a fosilních paliv spolu s naplňováním požadavků na bezpečnost a vyšší mobilitu obyvatel ve společnosti. Je proto třeba, aby z těchto zásad vycházela i veškerá strategická rozhodnutí v oblasti dalšího rozvoje dopravy.

V přímé návaznosti se předpokládá další rozvinutí systému hodnocení vlivů dopravní infrastruktury na životní prostředí v proceduře E.I.A. (ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT) včetně promítání zmíněných vlivů přesahujících státní hranice (konvence z Espoo). Takto bude ve své strategické i prováděcí verzi předem hodnoceno i každé mezinárodní ujednání a přistoupení k mezinárodní úmluvě v oblasti dopravy a hodnocena dokumentace k výstavbě nebo k zásadní rekonstrukci dálnic, silnic, železnic, lanových drah, vodních cest včetně přístavů pro vnitrozemskou plavbu a letišť. Přitom se předpokládá trvalá podpora uplatňování dopravních systémů příznivých životnímu prostředí, snižujících spotřebu energie, omezujících produkci emisí znečišťujících ovzduší i hladiny hluku a s nižšími nároky na zábor území i nižšími riziky kontaminace vod a půdy.

Nezbytným předpokladem pro integraci do evropských struktur je postupný a úplný přechod na ustanovení předpisů EU a soustavu norem a standardů vztahujících se k vlivům dopravy na životní prostředí jakož i aplikace kritérií a podmínek stanovených mezinárodními dopravními organizacemi.

V rámci naplňování zmíněných zásad se předpokládá soustavná podpora :

- vývoje a zavádění dopravních prostředků silniční, železniční, vodní a letecké dopravy odpovídajících standardům stanoveným příslušnými mezinárodními orgány v oblasti vlivu na životní prostředí a bezpečnost,

- výzkumu a postupnému zavádění ekonomických nástrojů, včetně internalizace externích nákladů, s cílem posílit uplatňování dopravních systémů a dopravních prostředků, které jsou ekonomicky přijatelné a snižují zátěž životního prostředí,
- postupnému přesunu části objemů osobní a nákladní přepravy v silniční dopravě na druhy dopravy přijatelnější pro životní prostředí jako je doprava železniční, kombinovaná a vnitrozemská vodní,
- vytváření hlukových ochranných pásem kolem letišť v souladu s doporučeními EU s cílem eliminovat dopady leteckého provozu na okolí a případné zavedení poplatků nebo kompenzací
- rozvoji nemotorizovaných druhů dopravy (především cyklistické a pěší) zejména budováním příslušné infrastruktury,
- intermodálním a integrovaným přístupům k plánování dopravní infrastruktury, které náležitě zohlední ekologické, prostorové, ekonomické a sociální aspekty,
- v městské hromadné dopravě dalšímu rozvoji a upřednostňování používání veřejné osobní dopravy, zavádění integrovaných dopravních systémů, spolu s rozvojem její infrastruktury a ekologicky přijatelných vozidel, s cílem ztraktivnění tohoto druhu dopravy pro veřejnost při současném tlaku na omezení používání soukromých automobilů (jaká je situace dokumentuje poslední uvedená tabulka a graf),
- zlepšení v organizaci a v regulaci silniční dopravy zejména při realizaci efektivnějších systémů řízení provozu, rozvoje infrastruktury a parkování na podkladě skutečného oceňování vlivů silniční dopravy na kvalitu životního prostředí,
- snižování vlivů dopravy na životní prostředí v citlivých oblastech (národních parcích, chráněných krajinných oblastech a pod),
- trvalému zvyšování pozornosti přepravě nebezpečných věcí (směřujících i k zavedení povinného pojištění pro případ havárií při rizikových přepravách),
- ochraně vod před vlivem provozu dopravy,
- soustavnému monitorování vlivů jednotlivých druhů dopravy na stav životního prostředí,
- vědecko-výzkumné základně zejména v souvislosti s prohlubováním a rozšiřováním projektů zaměřených ke snižování nepříznivých vlivů dopravy na jednotlivé složky životního prostředí včetně kvantifikace externalit,
- dalšímu rozvoji mezinárodní spolupráce na úrovni vládních i nevládních organizací při řešení problematiky zaměřené k ochraně životního prostředí před vlivy dopravy především s cílem odstraňování překážek, které doposud brání plnému rozvoji této činnosti v evropském regionu
- podpora alternativních druhů pohonů vozidel
- současný stav problému.

Česká republika v podstatě plní konvence týkající se ochrany životního prostředí, a to zejména postupným útlumem výroby silně znečišťujících životní prostředí. Doprava se ovšem při tomto vývoji stává relativně vyšším znečišťovatelem než v dřívějších dobách, neboť absolutní výkony v dopravě rostou právě v těch oborech, které jsou pro životní prostředí nepříznivé.

Možný předpokládaný stav v době přijetí do EU:

Nepříznivě na životním prostředí se může podepsat oživení ekonomiky a výroby závislé na částečně zastaralých technologiích resp. na nedostatečné obnově těchto technologií. To do jisté míry platí i v dopravě, kde lze bohužel předpokládat rostoucí stupeň automobilizace dle přiložené tabulky vycházející z vývoje v zemích EU. Tento vývoj je však k přijetí/nepřijetí do EU irelevantní.

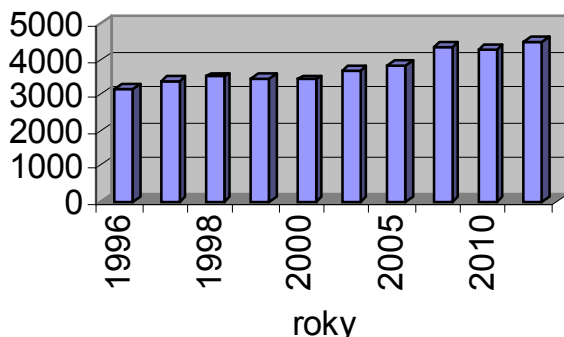
Jak roste počet vozidel v ČR a prognóza tohoto jevu ukazuje dosti alarmující následující tabulka a graf.

**Tab. 4** Vývoj IAD v letech 1996 – 2012

**Chart 4** Development of individual automotive transport in 1996-2012

1	rok		1996	1997	1998	1999	2000	2003	2005	2007	2010	2012
2	počet obyvatel ČR	mil.	10,3	10,3	10,3	10,3	10,27	10,24	10,3	10,4	10,3	10,3

3	přepr. výkon IAD	mid oskm	57,9	59	60,8	62,25	63,84	69,8	73,9	76,3	80,3	85,5
4	stupeň automobilizace		3,23	3,04	2,95	2,99	3	2,8	2,7	2,4	2,4	2,3
5	počet os. vozidel	tis.	3192,5	3391,5	3492,9	3439,7	3425,0	3657,0	3814,8	4333,3	4291,6	4478,3
6	obsaditelnost		1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	1,35	1,3	1,25	1,2	1,2
7	roční proběh vozidla	km	11335	10873	11604	12927	13314	14138	14901	14086	15592	15910



**Obr. 5** Počet vozidel v ČR  
**Fig. 5** Number of vehicles in the Czech Republic

#### 4. Závěr

Závěrem bych chtěl upozornit, že je velmi těžké matematicko-statisticky kvantifikovat všechna pozitiva a negativa vstupu ČR do EU z hlediska dopravy. Je to především z toho důvodu, že ČR v této oblasti bude nucena provádět různá opatření, ať již vstoupí do EU či nikoliv, například další předpokládaný rozvoj individuálního motorizmu zapříčiní zhoršení životního prostředí.

Podle výsledků průzkumu v této oblasti se většina odborníků domnívá, že přijetím ČR do EU budou pozitiva v sociálně-ekonomické oblasti vysoko převyšovat negativa. Také zkušenosti z historie ukazují, že pro dopravu rozšíření přepravního teritoria, odstranění administrativních překážek (hranice ... ) zapříčinilo vždy prudký rozvoj dopravy, zlepšení ekonomické a sociální situace nejenom zaměstnanců v dopravě, ale i v oblastech s ní souvisejících.

*Lektoroval: Doc. Ing. Štefan Hittmár, CSc.*

Předloženo v dubnu 2001

#### Literatura

- [1] Kampf, R., Vančura, M.: SWOT matice a její aplikace v dopravě, studie CDV r.1999
- [2] Řezníček, B. a kol.: Logistický management, DF JP 2000
- [3] materiály MDS z Internetu (Střednědobé strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty, Transformace ČD, apod.)
- [4] Dopravní ročenka MDS a Centra dopravního výzkumu rok 2000.

#### Resumé

### ANALÝZA VSTUPU ČR DO EU Z HLEDISKA DOPRAVY

Rudolf KAMPF

Příspěvek analyzuje postavení dopravních oborů v ČR pomocí matice SWOT a stanovuje strategické cíle a principy pro přijetí a důsledky přijetí ČR do EU. V příspěvku je zřejmé, jaké jsou priority dopravy jako celku.

V příspěvku je nastíněna možnost optimalizace dopravní obsluhy regionů veřejnou dopravou matematickými metodami. Je zde také ozřejmena dopravní politika ČR v současnosti. Příspěvek z tohoto důvodu obsahuje tabulky a grafy z kterých je patrný vývoj a současnost v investicích a neinvestičních prostředcích vkládaných do dopravy.

Autor v závěru příspěvku konstatuje, že vstupem ČR do Evropské unie z hlediska dopravy budou pozitiva převažovat nad "ohrožením", tedy nad negativními důsledky konkurence. Ukazuje to také použitá analytická metoda SWOT.

### **Summary**

#### **ANALYSIS OF EU ACCESSION OF CZECH REPUBLIC: TRANSPORT DOMAIN**

Rudolf KAMPF

Republic by means of the matrix SWOT and sets strategic aims and principles for successful integration into the European Union. There are also emphasized priorities of the whole sector of transport.

Mathematical methods were used for a sketch of the optimization of the regional-transport service by public transport. There is also elucidated present-day transport politics of the Czech Republic. For this reason the contribution includes some tables and graphs which reflect well the development of the investments in transport.

At the end of the article the author states, using the analytic method SWOT, that the advantages of the integration into the EU predominate over the disadvantages owing mainly to the increasing of the competition.

### **Zusammenfassung**

#### **DIE ANALYSE DER EINTRITT DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK IN DIE EU VON GESICHTSPUNKT DES VERKEHRSWESEN**

Rudolf KAMPF

Dieser Artikel analysiert die Aufstellung der Verkehrsbereiche in der Tschechischen Republik vermittelt SWOT - Matrizen und erstellt strategische Zielpunkte und Prinzipien für die Einstellung und Folgerungen der Tschechischen Republik in die EU. In dem Artikel ist es greifbar, wie die Prioritäten des Verkehrswesens sind.

Der Artikel löst die Möglichkeit der Optimierung des Verkehrs services der Regionen durch den öffentlichen Verkehr mit Mathematikmethoden. Die gleichzeitige Verkehrspolitik der Tschechischen Republik ist auch in diesem Artikel gedenkt. Der Artikel befasst Tabellen und Diagrammen aus denen kennen wir sehen die Entwicklung und Gleichzeitigkeit in Investitionen und nicht Investitionen Mitteln im Verkehr. Der Eintritt in die EU schafft die negativen Konkurrenzauswirkungen ab. Es zeigt auch die benützte analytische Methode SWOT.