

AKADÉMIA KLASICKEJ EKONÓMIE 2012



**Doprava na Slovensku z pohľadu liberálnych ekonómov. História,
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 potenciálni zaujemci 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 zvýšenia 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 uvedení si existencie hodnoty, ktorá bola dosiaľ na trhu prehliadaná.¹ 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 prostredia priláka a tým bude väčší tlak na ceny a efektivitu. 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 zaťažovaná 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 17tich 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.

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

2. Teoretická časť

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.

Na nebezpečenstvá centrálného plánovania upozorňoval už Hayek vo svojej knihe Cesta do otroctva, ktorý len nadviazal na myšlienky Ludwiga von Misesa. Hayek argumentoval, že každá forma kolektivismu (aj dobrovoľného), musí mať centrálnu autoritu, ktorá sa bude starať o fungovanie a plánovanie. Podľa Hayeka, úloha štátu spočíva iba v zabezpečovaní práva (Rule of Law), s minimálnymi zásahmi do ekonomiky. Každé centrálné plánovanie vedie podľa Hayeka k totalite. V každom centrálnom plánovaní musí jednotlivec alebo skupina jednotlivcov rozhodovať o rozdelení zdrojov, na čo nikdy nebude mať dostatok informácií, aby to robili efektívne. Tento argument bol použitý aj Maxom Weberom, ktorý povedal:

„Aby bolo možné racionálne využitie výrobných prostriedkov, musí „účetnícky systém“ (system of in-kind accounting) schopný odhadnúť hodnotu. Táto hodnota je predstavovaná indikátormi pre jednotlivé tovary, ktoré sú schopné nahradiť funkciu cien, ktoré sa dnes bežne používajú na určenie hodnoty v účtovníctve. Ale nie je jasné, ako takéto indikátory môžu vzniknúť a ako by mali byť overované. Či by mali byť napríklad rôzne, pre rôzne typy výroby (economics of location), alebo či by mali byť rovnaké pre celú ekonomiku, postavené na základe sociálnych nástrojov, teda na základe súčasných a budúcich spotrebiteľských potrieb. Nič sa nezíska uznaním, že ak by aj nepeňažná kalkulácia nebola možná, vhodná účtovná technika by sa objavila alebo vynášla. Tento problém je zásadný pre každý pokus o úplnú socializáciu. Nemožno hovoriť, o nijakom druhu racionálne plánovanej ekonomiky, ak sme v tomto dôležitom bode nenašli nijaký spôsob, ako vytvoriť racionálny plán“.²

Tieto myšlienky boli ďalej rozvinuté Misesom a Hayekom, ktorí založili svoju kritiku centrálného plánovania na vtedajšom ZSSR. Ich kritika sa však neobmedzuje iba na socializmus, ale na centrálné plánovanie ako také. Obidvaja rozvíjajú ďalej nemožnosť efektívnej alokácie zdrojov a určenia reálnych cien v centrálné plánovaných ekonomikách. Ich argumenty spočívali hlavne v neschopnosti a nevhli centrálného plánovača naplňať prania spotrebiteľov, hlavne kvôli nedostatku informácií. Oponenti argumentujú tým, že trh sa dá vyjadriť ako séria rovníc na základe ktorých sa dá centrálné plánovať. Hayek a Mises argumentujú nezmyselnosťou takýchto rovníc bez reálnych cien tvorených na slobodnom trhu. Hayek ďalej argumentuje, že takéto matematické riešenia by boli príliš komplikované aby sa dali riešiť a nie ešte použiť na plánovanie. Okrem toho argumentuje aj tým, že také množstvo informácií nie je schopný jednotlivec pozbierať a vyhodnotiť. Jednotlivci majú len malú, ak vôbec nejakú vôľu deliť sa o informácie s centrálnymi alebo lokálnymi plánovačmi. Takisto

² 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

jednotlivec si nemusí byť vedomý, že má k dispozícii hodnotnú informáciu a aj keď si je vedomý, každá takáto informácia je použiteľná iba veľmi krátky čas, väčšinou príliš krátky na to, aby bolo možné ju posunúť na lokálnych a centrálnych plánovačov. A v neposlednom rade, táto informácia je väčšinou nepoužiteľná pre kohokoľvek ďalšieho, kým neobsahuje vyjadrenie hodnoty napríklad v peniazoch. Preto podľa Hayeka musia ľudia musia jednotlivci získavať informácia práve cez trhové ceny na slobodnom trhu.³ Kým v trhovej ekonomike je podnikateľ odkázaný na spotrebiteľov a prežije iba ten čo dokáže najlepšie splniť ich prania, v centralne orientovanom hospodárstve sa prejavuje vnučovanie vôle výrobcu spotrebiteľom. Keďže neexistuje konkurencia, tak nieje reálne možné pre spotrebiteľa uprednostniť iný produkt, alebo lepšiu cenovú ponuku. Ludwig von Mises sa vyjadril k tejto téme v diele Human Action: A Treatise on Economics:

„Spotrebiteľ je kapitán. Spotrebiteľ určuje presne, čo by sa malo produkovať, v akej kvalite a množstve. Spotrebiteľia sú nemilosrdní, egoistickí bossovia, plný rozmarov a špeciálnych, ktoré sa každú chvíľu menia a sú nepredpovedateľné. Ako kupujúci a spotrebiteľia sú bezcitní a krutí, bez ohľadu na iných ľudí. Kapitalisti sú schopní udržať a zväčšovať svoje bohatstvo len vtedy, keď dokážu najlepšie vyplniť prania spotrebiteľov. V rokovaniach o ich obchodných záležitostiach musia byť bezcitní a mať srdce z kameňa, pretože spotrebiteľia, ich bossovia, sú sami rovnakí.“⁴

3. Praktická aplikácia

Ako som už naznačil vyššie má štát zastúpenie vo väčšine organizácií zabezpečujúcich hromadnú dopravu. A vo všetkých týchto typoch prevláda centrálné plánovanie nad trhom. Štát efektívne blokuje vstup konkurencie do odvetia vytváraním nezmyselných regulácií a jednak zachraňovaním svojich dopravných firiem, ktoré by inak na voľnom trhu dávno skrachovali. Ako povedal Ludwig von Mises, na voľnom trhu je spotrebiteľ pán. Podnikatelia sa idú potrať, aby vyplnili pranie spotrebiteľa, pretože to je to, čo im prináša zisk. Štát, alebo štátny podnik takýto záujem nemajú. Štát má zákonom zabezpečený príjem z daní a z rôznych poplatkov, ktoré sa týkajú aj dopravy (registrácia vozidla, daň z PH, diaľničné nálepky, EK, STK atď). Tieto príjmy sa ďalej rozdeľujú a časť z nich pripadne aj štátnym podnikom vo forme dotácií (MHD, Železnice). Aj napriek tomu však väčšinou nie sú schopné tieto podniky vytvárať zisk a končia pravidelne v strate. Je to spôsobené práve tými dotáciami. Dotácie nie sú venované podnikom, firmám alebo jednotlivcom, ktoré prinášajú spoločnosti veľký úžitok a zvyšujú tak blahobyť všetkých, ale sú pridelované štátnym a spriatelovým firmám, ktoré sa dostali do problémov vlastnou nezodpovednosťou a neschopnosťou.

O fungovaní týchto štátnych firiem sa rozhoduje arbitrárne od stola, bez toho aby tí čo rozhodujú mali komplexný obraz o tom čo sa deje. Častokrát nie sú k dispozícii ani štatistiky a prieskumy, či vynaložené peniaze prinesú nejaký úžitok, ale rozhoduje sa na základe kamarátstva, prípadne korupcie. Preto môžeme napríklad sledovať ako autobusy na internáty chodia pravidelne plné až po strechu a iné prevážajú hore dole vyhriaty vzduch. Občas príde nejaka zmena v premávke, niečo sa uberie, niečo pridá, ale všetko je len kozmetické. Žiadna racionalizácia sa nekoná.

³ Zappia, C. The economics of information, market socialism and Hayek's legacy, online [http://www.econ-pol.unisi.it/pubdocenti/HEI99.pdf], cit: 6.11.2012

⁴ Mises, L. Von Human Action: A Treatise on Economics. Fox & Wilkes, 1996, ISBN: 9780930073183 kap. 15, sek.4

Nič ich neženie do toho byť efektívnejší a snažiť sa priniesť niečo nové. Ved' načo, keď stratu zaplatí niekto iný zo svojho vrecka. Ceny nie sú vytvárané tržne, ale od stola, s prihladnutím na dotácie a na „povolenú“ stratu. Na slodobnom trhu by takýto podnik neprežil, v slovenskej realite sa to deje bez problémov. Keby ceny boli vytvárané tržne, bez zásahov štátu, začal by vznikať tlak na efektívnosť a samozrejme aj na kvalitu a rýchlosť. A spotrebiteľ by sa mohol rozhodnúť aká kombinácia pohodlia, rýchlosti a ceny je preňho prijateľná

Problémom je, že spotrebiteľ už dávno prestal byť pánom. Je pravda, že každý z nás si môže povedať, že nepôjde tým vlakom, alebo autobusom. Realita je však taká, že nie všetci na Slovensku si môžu dovoliť kúpiť auto, alebo zaplatiť taxík a pešo to častokrát tiež nie je možné. To znamená, že nič iné ako zatnúť zuby a nastúpiť niekedy neostáva. Samozrejme, že štát sa snaží prezentovať hromadnú dopravu v čo najlepšom svetle. Najčastejšie argumenty sú, že je to lacnejšie a je to ekologickjšie. Obidva tieto argumenty sú minimálne sporné. Na prvý pohľad síce vychádza cesta hromadnou dopravou lacnejšie, ale väčšina ľudí si neuvedomuje stratený čas, ktorý by mohli obetovať vytváraniu statkov z väčšou hodnotou. S ekológiou je to tiež otázne, keďže doba pokročila a na trhu sú stále nové autá, ktoré majú čoraz nižšie emisie. Pravým dôvodom, prečo sa hromadná doprava prezentuje ako najlepšie riešenie je hlavne kontrola, kto sa kedy a kam pohybuje a samozrejme prelievanie peňazí zo štátu.

Jedným príkladom je MHD, ktorá je vo väčšine miest stratová, lístky sa dotujú z rozpočtov mesta a štátu. Napr. Bratislavská MHD vykázala za rok 2010 a následne aj 2011 stratu vyše 6,5 milióna eur a to aj napriek tomu, že za tieto dva roky dostala dotácie vo výške takmer 12 miliónov eur.⁵ Podobná situácia sa opakuje vo väčšine slovenských miest s výnimkou Trenčína. Ďalším príkladom sú slovenské železnice, ktoré dosiahli za posledné tri roky celkovú stratu vyše 200 miliónov eur, napriek dotáciám zo štátneho rozpočtu vo výške takmer 120 miliónov eur.⁶ Prečo je to tak? Je to hlavne dôsledok a neefektivita štátneho plánovania a regulácií. Vo väčšine miest nie je záujem o prevádzkovanie hromadnej dopravy zo strany podnikateľov. Hlavný dôvod je neochota súperiť z mestom, ktoré vlastní všetky komunikácie, na ktorých ich firma prevádzkuje dopravu. Z toho vypláva preferencia MHD pred ostatnými druhmi dopravy (špeciálne pruhy pre MHD, extra svetlo na semaforoch), ignorácia polície voči priestupkom, ktoré spôsobia vodiči MHD a iné výhody, ktoré súkromná firma nemá.

4. História, Súčasnosc', Budúcnosc'?

Hromadná doprava začala na Slovensku fungovať v druhej polovici 19. Storočia. Prakticky až do nástupu komunizmu bola väčšina mestskej hromadnej dopravy na Slovensku súkromná.^{7,8} Súkromné firmy prevádzkovali najskôr omnibusy (koče ťahané koňmi), neskôr električky, trolejbusy aj autobusy. V USA bolo dokonca súkromne vybudované a prevádzkované metro. Po nástupe komunizmu všetky súkromné dopravné spoločnosti prebrali novovytvorené dopravné podniky pod

⁵ Online [http://www.dpb.sk/_media/file/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%A1%20spr%C3%A1va%202011%20_web_verzia.pdf], cit: 6.11.2012

⁶ Online [http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocnáSprava2011.pdf], s.19, cit: 6.11.2012

⁷ Online [http://www.historiamhd.estranky.sk/] Cit: 6.1.2012

⁸ Online [http://imhd.zoznam.sk/ba/doc/sk/10030/Historia-bratislavskej-MHD-v-rokoch-1868-az-1908.html] Cit: 6.11.2012

správou štátu, neskôr boli všetky DP včlenené do novovzniknutej ČSAD. Po páde komunizmu a rozdelení Československa sa podarilo znovu vytvoriť dopravné podniky, ktoré sú v súčasnej dobe čiastočne v súkromných rukách. Štát si však stále necháva podiel v týchto firmách a tým aj právo na rozhodovanie.

História Želeníc začala na Slovensku 1844, keď bolo udelené povolenie na výstavbu železnice z Marcheggu cez Bratislavu, Štúrovo až do Debrecína. 20. augusta 1848 po nej dorazil do Bratislavy prvý parný vlak ťahaný rušňom Bihar. Onedlho po revolučnom roku 1848 prevzal výstavbu ďalších tratí od zadĺženej Spoločnosti Uhorskej centrálnej dráhy štát, aby ich po niekoľkých rokoch predal ďalšej súkromnej spoločnosti. A to Rakúskej spoločnosti štátnej dráhy /StEG/. Tá v roku 1891 odovzdala štafetu opäť štátnym železniciam, ktoré spoločne so spoločnosťou Košicko-bohumínskej železnice začali na Slovensku znova stavať železnice. Bolo to krátko po rakúsko-uhorskom vyrovaní v roku 1867. Koniec 1. svetovej vojny priniesol vznik samostatnej Česko-slovenskej republiky a spolu s ním aj zjednotenie prevádzky na československých železniciach pod vedením novovytvorených Československých štátnych dráh /ČSD/. Tie pôsobili na Slovensku bez šesť ročného prerušenia v období 2. svetovej vojny, keď naše železnice spravoval podnik Slovenské železnice takmer 70 rokov.⁹ V súčasnosti existujú na Slovensku tri železničné podniky vlastnené štátom: ŽSR – správa a údržba trate, ZSSK – osobná doprava, ZSSK Cargo – nákladná doprava a niekoľko menších súkromných prepravcov, hlavne v oblasti nákladnej dopravy.¹⁰

A čo do budúcnosti. Dobrým krokom pre štát by bolo zbavenie sa bremena a sprivatizovať čo najviac aj z cestnej aj zo železničnej dopravy. Najjednoduchšou cestou by bola pravdepodobne dražba, kde by sa medzi jednotlivých zaujemcov rozpredali jednotlivé zástavky, vozidlá, prípadne koľaje pre električky či vlaky.¹¹ Ďalším krokom by malo byť zjednodušenie legislatívy, ktorá bráni vstupu do odvetia a podnikaniu všeobecne. A keď bude možnosť vybrať si z niekoľkých dopravcov, z ktorých každý bude schopný dopraviť človeka tam kam potrebuje, tak sa vďaka konkurencii zvýši kvalita, rýchlosť a zníži cena.

Čo sa týka osobnej dopravy, tak tam je situácia ešte jednoduchšia. Keďže vozový park je už mimo vlastníctva štátu, tak je to o to jednoduchšie. Stačí len zjednodušiť legislatívu, aby človek nemusel absolvovať finančne a časovo náročné väčšinou zbytočné úkony (registrácia cez internet, zrušenie STK a EK, ktoré slúžia len na ďalšie vyberanie poplatkov a nemajú nič spoločné s bezpečnosťou, atď). Prijatá legislatíva, ktorá umožňuje prevedenie diaľnic a ciest do súkromných rúk. Súkromné cesty a diaľnice už fungujú bez problémov v mnohých krajinách – M6 v Anglicku, niekoľko diaľnic v USA a Mexiku, Tokyo expressway, súkromné cesty v Británii. Privatizáciu ciest a diaľnic opísal aj Walter Block v knihe *The Privatization of Roads and Highways*, kde sa nevenuje nielen problémom prechodu zo štátneho vlastníctva, ale aj súvisiacim veciam, napr. poisteniu. W. Block vidí v súkromných cestách väčšiu bezpečnosť a plynulosť ako v súčasnom štátnom systéme. Keďže majitelia by boli motivovaní, aby vodiči využívali práve ich komunikácie, boli by nútení stále ich zlepšovať, opravovať, aby boli vodiči schopní sa dostať z jedného miesta na druhé v čo najkratšom čase. Majiteľ, ktorý by komunikácie zanedbával, by stratil dôveru vodičov a tí by si následne našli lepšiu a bezpečnejšiu trasu. Takisto ako v ktoromkoľvek inom odvetví, by neschopní časom odpadli a zostali by len tí, ktorí dokážu zabezpečiť najlepšie služby.

⁹ Online [<http://www.fetko.estranky.sk/clanky/zeleznice-na-slovensku.html>] Cit: 6.1.2012

¹⁰ Online [http://www.zsr.sk/slovensky/zeleznicna-dopravna-cesta/marketing/dopravcovia.html?page_id=362] Cit: 6.11.2012

¹¹ Online [<http://devian.cz/2011/jak-privatizovat-prazskou-mhd/>] pub: 12.7.2011, Cit: 6.11.2012

Literatúra

1. Kirzner, I. M. Jak fungují trhy. Praha: Centrum liberálních studií 1998, ISBN 80-902270-5-8, s.41
2. 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
3. Zappia, C. The economics of information, market socialism and Hayek's legacy, online [<http://www.econ-pol.unisi.it/pubdocenti/HEI99.pdf>], cit: 6.11.2012
4. Mises, L. Von Human Action: A Treatise on Economics. Fox & Wilkes, 1996, ISBN: 9780930073183 kap. 15, sek.4
5. Online [http://www.dpb.sk/_media/file/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%A1%20spr%C3%A1va%202011%20_web_verzia.pdf], cit: 6.11.2012
6. Online[<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocnSprava2011.pdf>], s.19, cit: 6.11.2012
7. Online [<http://www.historiamhd.estranky.sk/>] Cit: 6.1.2012
8. Online [<http://imhd.zoznam.sk/ba/doc/sk/10030/Historia-bratislavskej-MHD-v-rokoch-1868-az-1908.html>] Cit: 6.11.2012
9. Online [<http://www.fetko.estranky.sk/clanky/zeleznice-na-slovensku.html>] Cit: 6.1.2012
10. Online [http://www.zsr.sk/slovensky/zeleznicna-dopravna-cesta/marketing/dopravcovia.html?page_id=362] Cit: 6.11.2012
11. Online [<http://devian.cz/2011/jak-privatizovat-prazskou-mhd/>] pub: 12.7.2011, Cit: 6.11.2012