

Úvaha o vlivu dopravy na vyrovnanost platební bilance České republiky

Ing. Jan Kyncl, CSc

Platební bilance obecně

V odborných kruzích, v podnikatelské sféře i v laické veřejnosti se věnuje poměrně velká pozornost stavu a vývoji platební bilance České republiky. Zejména ve veřejnosti, která se o ekonomické problémy zajímá především z hlediska jejich dopadu na životní úroveň a podmínky života společnosti, není většinou jasná představa o úloze, funkci a vypovídací schopnosti ekonomické kategorie, kterou platební bilance státu je.

Především je třeba si uvědomit, že platební bilance, a to stejně jako většina souhrnných ekonomických kategorií, má omezenou vypovídací schopnost. Toto omezení v daném případě spočívá v tom, že:

- zachycuje hrubý odraz skutečných pohybů v národní ekonomice do té míry, do jaké je možno se spolehnout na podklady a metody zjišťování, z nichž vychází,
- obsahuje pouze oficiální vztahy k zahraničí a má proto tím menší vypovídací schopnost, čím rozsáhlejší jsou nezjištěné, tzv. šedé ekonomické vztahy k zahraničí,
- vyjadřuje pouze vnější projev ekonomiky státu vyjádřený proběhlými pohyby mezi národní ekonomikou a zahraničím,
- je možno ji přímo analyzovat pouze do té míry, jak podrobně je členěna.

Všeobecná definice platební bilance zní:

Platební bilance je systematickým statistickým výkazem (přehledem) ekonomických transakcí, které byly uskutečněny za určité období (zpravidla jeden rok) mezi národní ekonomikou určité země a zahraničím.

Platební bilance zachycuje vedle ekonomických transakcí mezi rezidenty a nerezidenty (čistých devizových toků) i hmotné toky, které nejsou bezprostředně provázeny nebo ani v budoucnu následovány peněžními toky. Obsahuje tedy export a import hmotného zboží v moment přechodu státní hranice (nevyjadřuje tedy skutečné platby za ně) i hmotné toky bez finančních odrazů (hmotné transfery, barterové obchody apod.). V položce dovozů se výjimečně podle metodiky platební bilance objevují i dovozy, při kterých zboží státní hranici nepřekročí (např. nákup PH pro česká letadla na zahraničních letištích).

Přes některé výhrady je platební bilance významnou ekonomickou kategorií, která ve svém celku, výsledku a struktuře podává určitý obraz o:

- stavu ekonomiky a její vnější výkonnosti,
- charakteru rozvoje a zaměření ekonomiky,
- úspěšnosti prováděné hospodářské politiky v dané zemi.

Vypovídací schopnost platební bilance je proto středem zájmu nejen profesionálních ekonomů-analytiků a politiků, ale také podnikatelských subjektů doma i v zahraničí. Vypovídací schopnost platební bilance je tím větší, čím více se v ekonomice prosazují tržní mechanismy a čím více je ekonomika liberalizována.

Struktura platební bilance

V platební bilanci jsou zachyceny položky jako kreditní a debetní. Orientačním hlediskem pro rozdělení operací v mezinárodních ekonomických vztazích na kreditní a debetní může sloužit skutečnost, zda daná operace přináší zemi příliv zahraniční měny (kreditní operace) nebo má za následek odliv devizových zásob (debetní operace).

Platební bilance podává informace o minulém vývoji. Tyto informace vyžadují hlubší analýzu. K takové analýze nestačí pouze zkoumání platební bilance jako celku. K podrobnějšímu zkoumání platební bilance jsou především využívána dílčí salda platební bilance. Patří k nim bilance jednotlivých agregovaných položek platební bilance, v některých případech i bilance některých důležitých samostatných položek.

Mezi nejdůležitější kumulativní salda, která jsou nejčastěji používána k analýzám vztahu platební bilance k národní ekonomice, patří:

- saldo obchodní bilance (bilance pohybu zboží),
- saldo výkonové bilance (bilance zboží a služeb).

Obchodní bilance vývojem vztahu vnitřní ekonomiky státu a mezinárodních ekonomických vztahů ztrácí na významu ve prospěch výkonové bilance, která je spojením obchodní bilance a bilance služeb. Saldo výkonové bilance vytváří v otevřené ekonomice spojení (návaznost) mezi hrubým domácím produktem a celkovými domácími výdaji.

Velká část oficiálních ekonomů pomíjí

roli bilance služeb a nadále upírá svou pozornost výhradně k obchodní bilanci.

Zde je namístě uvědomit si rozdíl mezi tokem zboží a poskytováním služeb. Zatímco obchodní bilance je nerozlučně spojena s fyzickým přechodem zboží přes hranice státu, poskytování služeb nemá tento charakter. I služby, které přecházejí hranice (např. mezinárodní doprava), nemusejí být provázeny mezinárodními finančními operacemi. Pokud doprava, jakož i objednavatel přepravy (plátce) jsou vnitrostátními subjekty, pak finanční operace spojené s platbou za přepravu proběhnou uvnitř státu a v platební bilanci se neprojeví. Naopak, při poskytování vnitrostátních služeb v rámci aktivního cestovního ruchu je služba poskytnuta uvnitř státu. Pokud je však hrazena cizími subjekty finančními prostředky, které byly převedeny ze zahraničí, pak se platební bilance dotýká, avšak není zahrnuta do položky „doprava“.

Služby poskytované v mezinárodním styku tedy představují finanční položky, které ovlivňují platební bilanci přímo nebo nepřímo. Přímý vliv mají ty služby, které jsou spojeny s finančními toky přes hranice. Je to zpravidla v tom případě, že poskytovatel služby a zákazník jsou subjekty trvale žijící nebo sídlící v různých státech. Nepřímý vliv mají ty služby, kdy poskytovatel služby a zákazník jsou ze stejného státu, ačkoliv služba je poskytována v mezinárodním styku. Na charakteru služby nic nezmění ani fakt, že například platby spojené s přepravou zboží do davatel nějakým způsobem zahrne do ceny za služby cestovního ruchu.

Bilance služeb v údajích o dopravě obsahuje tedy pouze položky přímo ovlivňující platební bilanci, a to ještě pouze jejich část. Údaje o nepřímém vlivu dopravy na platební bilanci lze pouze odvodit z postavení jednotlivých druhů dopravy.

Úloha dopravy v platební bilanci České republiky

Po vzniku České republiky byl vývoj platební bilance zatížen růstem deficitu obchodní bilance, který ale byl v roce 1993 překryt aktivním saldem bilance služeb, a to především vlivem položky doprava (obsahující poskytované přepravní služby) a položky cestovní ruch.

Výkonová bilance byla v roce 1993 pozitivní, a to zejména vlivem přebytků v bilanci cestovního ruchu a dopravy. V pozdějších letech po vzniku České republiky pokračoval růst deficitu obchodní bilance, který již postupně nemohl být vyrovnán v rámci výkonové bilance, avšak pozitivní vliv dopravy na snižování deficitu výkonové bilance trvá po celé období existence České republiky. Přebytky v bi-

lanci služeb mají v dalších letech poměrně stabilní charakter. V rámci této bilance trvale stoupá absolutní výše bilance dopravy, a to v letech 1993 až 2001 o zhruba 90 %. V aktivech výkonové bilance mají služby podíl 27,4 až 17,5 %, z toho podíl aktiv dopravy se pohybuje mezi 6,6 až 3,7 %, zatímco na pasívech se služby podílejí 20,1 až 13,2 %, z toho doprava 4,0 až 1,9 %.

Při hodnocení vlivu dopravy na platební bilanci však nelze pominout také nepřímý vliv, který doprava má na celkovou bilanci. Tento nepřímý vliv vyplývá ze skutečnosti, že velká část plateb za přepravu se v mezinárodní dopravě v bilanci služeb neobjeví. Podíl těchto služeb je možno odvodit z podílů jednotlivých druhů dopravy na mezinárodní dopravě (údaje za rok 2000).

Druh dopravy	podíl	
	celkový objem v tis.t (%)	celkový výkon v mil. tkm(%)
železniční	35 571,2 (66,8 %)	10 096,7 (29,7 %)
silniční	16 660,8 (31,2 %)	23 050,0 (67,9 %)
vnitrozemská vodní	1 014,6 (1,9 %)	773,0 (2,3 %)
letecká	534,0 (0,1 %)	38,0 (0,1 %)
celkem	53 780,6 (100,0 %)	33 957,7 (100,0 %)

Tab. 1 Podíly druhů dopravy na objemu a výkonech mezinárodní nákladní dopravy

Druh dopravy	podíl	
	objem přepravy (tis.osob) (%)	přepravní výkon (tis.os.km) (%)
železniční	2 759 (25,2 %)	618 400 (9,4 %)
silniční	4 737 (43,3 %)	100 385 (1,5 %)
letecká	3 450 (31,5 %)	5 864 666 (89,1 %)
celkem	10 946 (100,0 %)	6 583 451 (100,0 %)

Tab. 2 Podíl druhů dopravy na objemu a výkonech mezinárodní osobní dopravy

Poměrně nejjednodušší je postavení železniční dopravy. Služby poskytované tímto druhem dopravy začínají a končí na území České republiky nebo používají území našeho státu k tranzitu. O dovozní se v osobní i v nákladní dopravě dělí železnice států, po jejichž území přeprava probíhá, a to v poměru k délce dopravní cesty na jednotlivých územích.

Způsob dělení tržeb podle předem dohodnutého způsobu se v ostatních druzích dopravy týká pravidelných linek provozovaných společně dopravci různých států.

Velká část přeprav v silniční nákladní

dopravě a přepravy v příležitostné autobusové dopravě jsou objednávány a placeny českými subjekty. Takové přepravy se přesto, že jde o poskytování služeb v mezinárodním styku, v platební bilanci přímo neprojeví. Podobně se projevují mezinárodní přepravy ve vnitrozemské vodní dopravě a v letecké, tzv. „charterové“ přepravě. V platební bilanci se u nepřímého vlivu projeví přímo pouze výdaje, které musí vynaložit český dopravce v zahraničí v souvislosti s provedením těchto přeprav.

Největší objem nepřímého vlivu dopravy na platební bilanci je nepochybně v silniční dopravě. Vyplývá to jednak z podílu silniční dopravy na celkové mezinárodní přepravě osob i zboží, jakož i z faktu, že velká část závazkových vztahů v tomto druhu dopravy je uzavřena

mezi českými subjekty a v platební bilanci se zpravidla skrývají v ceně vyváženého zboží a v nákladech dopravců v zahraničí. V podstatě se tedy velká část plateb v silniční dopravě za služby poskytované českými dopravci přímo v bilanci služeb neprojevuje.

Jak bylo výše uvedeno, vedle přímého vlivu dopravy na platební bilanci, který je výrazem přímých plateb za dopravu do a z České republiky, jakož i v železniční dopravě tranzitu naším územím, má doprava velmi silný nepřímý vliv na platební bilanci. Především jde o přepravní služby, které poskytují dopravci se sídlem v České republice exportérům a importérům, kteří rovněž sídlí na území ČR. Pokud jsou platby za tyto služby vyjádřeny v ceně exportovaného zboží (platební doložky zahrnující platby za dopravu) nebo jsou

	dovoz	vývoz	celkem
dopraci ČR	6063,7 (65,7 %)	5340,7 (71,8 %)	11404,4 (68,5 %)
cizí dopravci	3158,8 (34,3 %)	2097,5 (28,2 %)	5256,4 (31,5 %)
celkem	9222,5 (100,0%)	7438,2 (100,0%)	16660,8 (100,0%)

Tab. 3 Podíly českých a zahraničních dopravců na objemu mezinárodní silniční nákladní dopravy (tis.t)

mimo cenu importovaného zboží (především platební doložka EXW), proběhne platba za přepravní služby uvnitř ČR. Tyto platby se tedy v platební bilanci přímo neprojeví, avšak znamenají úsporu peněžních toků z České republiky do zahraničí.

Podobnou roli mají služby českých autobusových dopravců cestovním kancelářím sídlícím na území České republiky, a to zejména v pasivním cestovním ruchu. Podle údajů České centrály cestovního ruchu zaujímají kromě toho ve výdajích návštěvníků České republiky ze zahraničí (tedy v aktivním cestovním ruchu) zhruba 16 % výdaje na dopravu.

Součet přímého vlivu dopravy v jiných položkách výkonové bilance a nepřímého vlivu dopravy na platební bilanci, který se opírá především o vysoké podíly českých dopravců na poskytovaných službách, by vyžadovalo podrobnější studii. Již z hrubých odhadů na základě uvedených údajů však můžeme tvrdit, že tento součet je zhruba rovnocenný vlivu přímému obsaženému v položce doprava. To nás opravňuje k tvrzení, že česká doprava patří k vedoucím vývozním odvětvím.

Závěry

Doprava je důležitou součástí nejen vnitřní ekonomiky České republiky, ale hraje také významnou roli ve vnějších vztazích této ekonomiky se zahraničím.

Výše uvedená fakta ukazují, že doprava má zvláštní úlohu v platební bilanci