

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH
BUDĚJOVICÍCH**
EKONOMICKÁ FAKULTA
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

DOPRAVA V MEZINÁRODNÍM OBCHODĚ

Vedoucí práce:
Ing. Lucie Tichá, Ph.D.

Autor:
Ladislav Beran

2010

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Doprava v mezinárodním obchodě vypracoval samostatně pod vedením Ing. Lucie Tiché, Ph.D. a uvedl v seznamu literatury všechny použité literární zdroje.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 26. dubna 2010

Ladislav Beran

Poděkování:

Děkuji vedoucí práce Ing. Lucie Tiché, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady při vypracování této bakalářské práce.

OBSAH

1.	Úvod.....	1
2.	Cíl a metodika práce	2
2. 1	Cíl práce	2
2. 2	Metodika a hypotézy práce	2
3.	Literární přehled	4
3. 1	Mezinárodní obchod	4
3. 1. 1	Teorie mezinárodního obchodu	5
3. 1. 2	Předchůdci mezinárodního obchodu.....	5
3. 1. 2. 1	Merkantilisté.....	5
3. 1. 2. 2	Anglické klasické ekonomické teorie.....	6
3. 1. 2. 3	Neoklasické teorie	8
3. 1. 3	Mezinárodní obchod x zahraniční obchod.....	8
3. 1. 4	Finanční krize.....	11
3. 2	Doprava z pohledu MO.....	13
3. 2. 1	Členění dopravy	15
3. 2. 2	Požadované vlastnosti dopravy:.....	17
3. 2. 3	Charakteristika dopravního sektoru	17
3. 2. 3. 1	Dopravní politika státu	18
3. 2. 3. 2	Dotace z fondů Evropské unie.....	19
3. 2. 3. 3	Koncepce podpory MSP na období 2007 - 2013	20
4.	Vlastní práce	23
4. 1	Dotazníkové šetření.....	23
4. 1. 1	Popis dotazníků	23
4. 1. 2	Zpracování dat	23
4. 2	Doprava v ČR a její srovnání s evropskými zeměmi.....	36
4. 2. 1	Počty zaměstnanců a firem v dopravě	37
4. 2. 2	Podíl dopravy na tvorbě HDP	39
4. 2. 3	Výdaje spojené s dopravou	40
4. 2. 4	Mezinárodní srovnání	41
5.	Závěr	43
6.	Summary	45
7.	Přehled použité literatury.....	46
8.	Seznam tabulek a grafů	49

1. Úvod

„Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvykli říkat hospodářská krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek. V naší zemi je mnoho lidí, kteří se domnívají, že hospodářský úpadek lze sanovat penězi. Hrozím se důsledku tohoto omylu. V postavení, v němž se nacházíme, nepotřebujeme žádných geniálních obrátů a kombinací. Potřebujeme mravní stanoviska k lidem, k práci a veřejnému majetku. Nepodporovat bankrotáře, nedělat dluhy, nevyhazovat hodnoty za nic, nevydírat pracující.“

Tomáš Baťa

Doprava je neodmyslitelnou součástí moderní civilizace. Už od počátku věků se lidé zabývali vynalézáním rychlejších a efektivnějších druhů osobní i nákladní dopravy. Její prudký rozvoj ve 20. a 21. století umožnil dopravit osoby i zboží na druhou stranu zeměkoule za dobu kratší než 24 hodin. Mezinárodní obchod by v současném měřítku bez dopravy vůbec neexistoval.

Lidstvo je na dopravě přímo závislé a aniž si to uvědomujeme, doprava je nedílnou součástí každodenního života, ať už při cestě autobusem do práce, či při nákupu potravin z exotických zemí. Letecká doprava umožňuje rychlé zpřístupnění i těch nevzdálenějších trhů. Silniční doprava je naopak výhodnější pro překonání kratších vzdáleností. Lodní doprava je schopná přepravit větší náklady i do ostrovních států. Železniční doprava je nejšetrnější k životnímu prostředí.

Tématem bakalářské práce je Doprava v mezinárodním obchodě. V současné době je mezinárodní obchod velmi aktuální téma, vzhledem ke globalizaci světové ekonomiky a postavení České republiky v Evropě. Současná ekonomická krize se podepsala na všech odvětvích národního hospodářství České republiky. Otázkou, na kterou by měla bakalářská práce odpovědět je, zda měla finanční krize vliv na dopravce v ČR.

2. Cíl a metodika práce

2.1 Cíl práce

- Hlavním cílem bakalářské práce bylo přesně vymežit, definovat a charakterizovat problematiku dopravy z hlediska mezinárodního obchodu.
- Dílčím cílem bylo zmapovat situaci u jednotlivých dopravců na základě dotazníkového šetření, kde byl zjišťován vliv a dopad hospodářské krize na jednotlivě oslovené dopravce.
- Práce se také zabývala dopravou v období před vstupem a po vstupu do Evropské Unie a rovněž klady a zápory spojenými s členstvím v Evropské Unii.

2.2 Metodika a hypotézy práce

V bakalářské práci byl použit následující postup, který byl aplikován těmito metodami.

Sekundární zdroje:

V první řadě studium odborné literatury zaměřené na problematiku dopravy. Jsou to především informace čerpané z knih, časopisů, odborných publikací, veřejných a podnikových dokumentů, které jsou pak následně uvedeny v literárním přehledu. Po pečlivém prostudování jednotlivých problematik dopravy a mezinárodního obchodu byly informace využity v dotazníkovém šetření dopravních společností zaměřené na mezinárodní přepravu.

Dále bylo čerpáno z internetových stránek Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva průmyslu a obchodu ČR a v neposlední řadě z odborných článků vyhledávaných přes aplikaci Google reader. Jednotlivé tabulky a grafy byly získány z Českého statistického úřadu a Eurostatu.

Primární zdroje:

Byla použita data z primárních zdrojů. Byl sestaven dotazník zaměřený na české dopravce s mezinárodní přepravou. Jednotlivé otázky v dotazníkovém šetření korespondovaly se stanovenými cíli bakalářské práce. Dotazník byl vytvořen přes aplikaci Google docs. Poté byl elektronicky rozeslán na emailové adresy jednotlivých dopravců, vyhledané na serveru firmy.cz. Následoval sběr a analýza dat, která byla zpracována v programu Microsoft Excel.

Pracovní hypotézy:

- ❖ České dopravce ovlivnila současná hospodářská krize. (dotazníkové šetření)
- ❖ V ČR je nejvíce využívána silniční přeprava. (dotazníkové šetření)
- ❖ V ČR je stále rostoucí počet přepravních firem. (ČSÚ)
- ❖ Čeští dopravci příliš nevyužívají státní podpory a dotace EU. (dotazníkové šetření)

3. Literární přehled

3.1 Mezinárodní obchod

„Základem každého bohatství národů je jak umět vyrábět, tak umět s vyrobenými statky obchodovat. Pro každou malou otevřenou ekonomiku platí, že ani jedno ani druhé nelze rozvíjet bez otevření se vůči světu. Každý ekonom u nás by proto měl být obeznámen jak s institucionálním uspořádáním a komerčními technikami světové ekonomiky, tak s logikou fungování její směny“ (Benáček, V., 1997).

„Mezinárodní obchod v první řadě představuje výměnu reprodukovatelných hmotných statků jedné země s jinými státy, což jí umožňuje překonávat bariéry domácích ekonomických omezení. Z toho vyplývá, že je určitě užitečné rozlišovat obchod podle jeho vztahu k hranicím suverénních zemí. Vliv rozdílné nebo autonomně spravovaného institucionálního uspořádání (například cel, daní, legislativy, atd.), existence národní měny a zejména existence vlastních subjektů hospodářské politiky, které sledují vlastní cíle vnější a vnitřní rovnováhy v rámci každé země, je okolnost, která nás nutí se na hospodářské vztahy s naším okolím dívat trochu jinak, než na podobné vztahy výměny uvnitř daného státu“ (Benáček, V., 1997).

„Mezinárodní obchod je obchod, při kterém jsou jeho účastníci z odlišných států. Jeho předmětem může být nejčastěji zboží, ale také služby či práva (technologie, licence, autorská práva). Hlavní význam mezinárodního obchodu je přirozeně v obohacení obou obchodujících stran, oproti vnitrostátnímu obchodu může být ale také politickým nástrojem (např. ropa), či prostředkem šíření určité kultury (japonská elektronika, americké filmy).

Nárůst mezinárodního obchodu spolu s dopravou zapříčinil v druhé polovině minulého století jev, kterému se říká globalizace; tj. všechny státy spolu obchodují navzájem a tak na sebe působící různé kultury se sjednocují.“¹

¹ LÉBL, Miroslav. *Otázky z makroekonomie* [online]. 2009 [cit. 2009-10-25]. Mezinárodní obchod, Dostupné z WWW: <http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_podpora8.pdf>.

3. 1. 1 Teorie mezinárodního obchodu

„Mezinárodní obchod je směna zboží či služeb různých subjektů určitého státu v rámci celého světového hospodářství. Míru zapojení státu (jeho ekonomiky) do mezinárodního obchodu označujeme jako otevřenost ekonomiky nebo uzavřenost ekonomiky. Míru otevřenosti ekonomiky je možné nejlépe vyjádřit jako podíl vývozu a dovozu (obratu zahraničního obchodu) na GNP v %. Základem teorie mezinárodního obchodu je existence absolutních a komparativních výhod.“²

Vývoz:

„Vývoz vyjadřuje hodnotu zboží odeslaného do zahraničí, které přestoupilo státní hranici za účelem jeho trvalého nebo dočasného ponechání v zahraničí. Celkový vývoz se tak skládá z odeslání do států EU a vývozu do třetích zemí.

Dovoz:

Dovoz vyjadřuje hodnotu zboží přijatého ze zahraničí, které přestoupilo státní hranici za účelem jeho trvalého nebo dočasného ponechání v tuzemsku. Celkový dovoz se tak skládá z přijetí ze států EU a dovozu ze třetích zemí.“³

3. 1. 2 Předchůdci mezinárodního obchodu

3. 1. 2. 1 Merkantilisté

„Merkantilistické názory měly významný vliv na praktickou hospodářskou politiku zejména v období od 16. do 18. století, kdy je teoreticky vyvrátili významní skotští filozofové David Hume a Adam Smith. Přestože merkantilismus vzhledem k jeho zjevné rozporuplnosti nelze označit za školu ekonomického myšlení, jeho stopy lze vysledovat i v současné hospodářské politice většiny zemí. Podpora vývozu a omezování dovozu patří dodnes k hojně používaným nástrojům podpory domácí ekonomiky“ (Kalínská, E., 2003).

² LÉBL, Miroslav. *Otázky z makroekonomie* [online]. 2009 [cit. 2009-10-25]. Mezinárodní obchod, Dostupné z WWW: <http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_podpora8.pdf>.

³ www.mesec.cz [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Zahraniční obchod. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/zahranicni-obchod/>>. ISSN 1213-4414.

„Jejich základní myšlenkou je, že bohatství země je dáno množstvím zlata a drahých kovů v zemi => aktivní obchodní bilance ZO (aktivní bilance přivádí do země peníze a pasivní je ochuzuje.

Předchůdcem této idey byl Thomas Mun (1571-1641), který v roce 1664 vydal dílo „Bohatství Anglie v zahraničním obchodě“. Zahraniční obchod byl chápán tak, že je pro jednu zemi výhodný a pro jednu zemi ztrátový (významná role v období počátku ranného kapitalismu hlavně pro země, které měly vlastní kolonie)“ (Pipek, J., 1996).

„Vznik a vývoj merkantilistického způsobu myšlení je nutné vidět v historických souvislostech. Koloniální expanze, která vypukla zejména po znovuobjevení Ameriky Kryštofem Kolumbem v roce 1492 byla pro tehdejší koloniální mocnosti velmi nákladná, a ačkoliv jejím cílem bylo zejména další získávání drahých kovů, tehdejší pracovníci museli do těchto výprav zpočátku investovat mnoho peněz“ (Kalínská, E., 2003).

„Merkantilisté nechápali mezinárodní obchod jako pozitivní nástroj naplnění výhod z mezinárodní dělby práce pro všechny její účastníky, nýbrž pokládali jej za „hru s nulovým součtem“ – je-li pro jednu zemi přínosem, musí být pro jiné země ztrátou. Merkantilismus sehrál významnou úlohu v ranném stádiu vývoje kapitalismu, přispěl k procesům původní akumulace kapitálu a vytvoření podmínek procesům průmyslové revoluce“ (Pipek, J., 1996).

3. 1. 2. 2 Anglické klasické ekonomické teorie

„Významnými kritiky merkantilistů se stali klasické teorie mezinárodního obchodu, Adam Smith a David Ricardo. Ve svých dílech vycházeli z teoretických postulátů (odvozených z reality již rozvinutých zahraničně obchodních vztah), že zahraniční obchod je zdrojem růstu bohatství země, nikoli však jednostranně, nýbrž pro oba ve směně zúčastněné partnery, a sice tím, že umožňuje produktivnější využití výrobních zdrojů ve světovém měřítku a tím i zvýšené výroby, která je zdrojem růstu národního bohatství“ (Pipek, J., 1996).

„Zakladatel klasické politické ekonomie Adam Smith (1723 – 1790) se věnoval problematice mezinárodního obchodu ve svém všeobsažném Pojednání o podstatě a původu bohatství národů (An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations) vydaném v roce 1776. Smith byl velkým kritikem merkantilistů, s nimiž ve svém díle polemizuje. Na rozdíl od nich pochopil, že obchod není hra s nulovým součtem a že obchod, probíhající na základě svobodné vůle zúčastněných, je prospěšný pro všechny. Dokázal také docenit význam mezinárodní dělby práce jako uspořádání, které zvyšuje celosvětové bohatství“ (Kalínská, E., 2003).

„*Absolutní výhoda* – schopnost jedné země vyrábět komoditu efektivněji (tj. s větším výstupem na jednotku vstupu) než druhá země. Existence absolutní výhody však neznamena, že první země může tuto komoditu úspěšně vyvážet do druhé země (ta může mít komparativní výhodu). Strukturu mezinárodního obchodu tedy určuje komparativní výhoda a ne absolutní výhoda jedné země vůči zemi druhé“ (Pipek, J., 1996).

„David Ricardo (1772 – 1823) je všeobecně považován za autora teorie komparativních výhod, která dokazuje, že mezinárodní obchod je výhodný i v případě, že země nemá žádnou absolutní výhodu. Jeho nejvýznamnějším dílem byla kniha Zásady politické ekonomie a zdanění (On the Principles of Political Economy and Taxation), která vyšla poprvé v roce 1817“ (Kalínská, E., 2003).

„*Komparativní výhoda* – tvrdí, že každá země se specializuje na výrobu a vývoz těch statků, které může vyrábět s relativně nižšími náklady (kde je relativně efektivnější než jiné země), naopak každá země bude dovážet ty statky, které vyrobí s relativně vyššími náklady (kde je relativně méně efektivní než jiné země). Ekonomické důvody pro mezinárodní obchod existují i tehdy, má-li jedna země absolutní výhodu při výrobě obou statků (všech), jestliže se obě země specializují na výrobu toho statku, který je pro ni relativně levnější“ (Pipek, J., 1996).

„John Stuart Mill (1806 – 1873), který byl synem poněkud opomíjeného Jamese Milla, rozšířil teorii komparativní výhody o teorii reciproční poptávky. Jeho nejvýznamnějším dílem byly Zásady politické ekonomie (Principles of Political Economy) vydané v roce 1848“ (Kalínská, E., 2003).

3. 1. 2. 3 Neoklasické teorie

„Za nejvýznamnější neoklasické doplnění a rozšíření klasických teorií mezinárodního obchodu lze považovat zejména Heckscherův a Ohlinův model na něj navazující Stoperův a Samuelsonův teorém a dále pak Rybczynského efekt.

Zásadní změnou oproti klasickým teoriím mezinárodního obchodu, které pracovaly pouze s jedním výrobním faktorem, jímž byla práce, představuje zahrnutí kapitál do modelu“ (Kalínská, E., 2003).

„Dobu lze charakterizovat rozvojem analytických nástrojů – modelové grafické vyjádření mezinárodního obchodu, propočty optimálních alokací zdrojů mezi zeměmi apod.“ (Pipek, J., 1996).

3. 1. 3 Mezinárodní obchod x zahraniční obchod

„Zahraniční obchod sehraává v každé ekonomice velký význam, zvláště pak v malé, jakou je například i ČR. Ve statistice se o něm hovoří jako o obchodní bilanci, která je výsledkem rozdílu vývozu a dovozu.

Po vstupu České republiky do Evropské unie je zahraniční obchod České republiky souhrnem vnitroujního obchodu (tj. obchodu se členskými státy EU) a obchodu se třetími zeměmi.“⁴

⁴ www.mesec.cz [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Zahraniční obchod. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/zahranicni-obchod/>>. ISSN 1213-4414.

Význam zahraničního obchodu

„Pro hodnocení zahraničního obchodu v ekonomice každé země užíváme několik hledisek:

Efektivnost – to je snaha soustředit úsilí v exportní politice na ty výrobky, kde může země dosáhnout maximálních úspor společenské práce. Na tyto produkty je pak soustředěn výzkum, vývoj, propagační úsilí a další. Čím je ekonomika menší a tím otevřenější, mělo by být soustředění sil na udržení vývozu schopnosti vybraných výrobků důraznější.

Proporcionalita – naprostá většina zemí má ekonomiku nekomplexní a jejich ekonomický rozvoj je diktován nezbytností zajistit potřebné zboží v zahraničí. Je jenom velmi málo zemí na světě, které mají dostatečně velký domácí trh a průmyslovou základnu schopnou do značné míry autarkního, to znamená soběstačného vývoje.

Demonstrativní efekt – vývozní program každé země představuje určitou vizitku stavu a úrovně rozvoje výrobních sil dané země. A naopak dovozní program znamená způsob řešení nejen problému proporcionality – to je opatření těch užitečných hodnot, které z nejrůznějších důvodů zemi scházejí, ale také zajištěním zrychlení rozvoje výrobních sil dovážející země. Jde tedy o určitou demonstraci světového technického, designového, módního trendu, který může působit stimulačně na společenský a ekonomický pokrok“ (Beneš, V., 2004).

Funkce zahraničního obchodu:

„obecně lze ZO přiřadit tyto funkce:

- ❖ *transformační funkce* - znamená, že zahraniční obchod mění – transformuje strukturu domácí produkce na strukturu žádoucí z pohledu výrobního a obchodního využití v rámci národní ekonomiky. Je snaha všech států, aby platební bilance byla bilance aktivní.
- ❖ *faktor ekonomického růstu* - zahraniční obchod umožňuje zapojení do mezinárodní dělby práce, rozšiřuje své odbytové možnosti, umožňuje srovnání kvality výrobků na mezinárodním trhu a produktivity práce. Současně umožňuje i nákup moderní technologie a tím urychluje hospodářský rozvoj.

- ❖ *srovnání účinnosti domácí ekonomiky se světovou* - střetávání české ekonomiky na mezinárodním trhu umožňuje objektivní srovnání vyspělosti české ekonomiky, jako např.: úroveň produktivity práce, cenové úrovně, růstu HDP, kupní síly atd.“ (Pouzarová, I., 1998).

Rizika v mezinárodním obchodu:

„Každá oblast podnikání je spojena s riziky, která mohou ohrozit předpokládané výsledky. Některá rizika mají velmi širokou působnost, například riziko změny tržní situace, jiná jsou specifická pro určitá odvětví či pro určité činnosti. Příkladem může být stavebnictví, které je ovlivňováno klimatickými vlivy, nebo hornictví, na které působí vlivy geologické. Pro mezinárodní obchod jsou typická mimo jiné rizika kurzová nebo rizika politická. V jednotlivých sférách podnikání se postupně vytvářejí určité nástroje a praktik, jak zacházet s rizikem. Schopnost využívat tyto praktiky je součástí profesních znalostí a dovedností, které jsou pro danou oblast podnikání nezbytné.

Dělení rizik: rizika tržní, rizika komerční, rizika přepravní, rizika teritoriální, rizika kurzová, rizika odpovědností a další typy rizik“ (Machková H., 2003).

Rizika přepravní

„Jsou spojena s mezinárodními obchodními operacemi s hmotným zbožím. Během dopravy může dojít ke ztrátě nebo poškození zboží. Prevence tohoto rizika spočívá v jasném vymezení místa a okamžiku přechodu rizika ztráty nebo poškození zboží z prodávajícího na kupujícího v kupní smlouvě, a dále ve vhodném přepravním zajištění dodávky zboží. Přepravní rizika se v mezinárodním obchodu většinou pojišťují“ (Machková H., 2003).

Zahraniční obchod jako faktor ekonomického růstu

„Transformační působení zahraničního obchodu má rostoucí význam i ve vztahu ke zvyšování ekonomické vyspělosti zemí, která sebou přináší významný nárůst diferenciací potřeb.

Působení vnějších ekonomických vztahů cestou transformace výrobních faktorů v mezinárodním měřítku umožňuje překonávat domácí limity v disponibilitě těchto faktorů vůbec nebo z hlediska určitého časového rámce. Např. dočasné využití zahraničních pracovních sil, dovoz specializovaných stavebních kapacit umožní urychlení uvedení výrobních kapacit do provozu, využití zahraničních úvěrů k rozšíření domácích zdrojů v daném období apod.

Transformační působení zahraničního obchodu tedy rozšiřuje varianty uspokojování potřeb. Základní transformační funkce je nástrojem substituce domácí výroby a domácích zdrojů dovozem zboží či čerpáním zahraničních výrobních faktorů.

Dalším obecným smyslem zapojení země do mezinárodní dělby práce formou zahraniční obchodní směny je dosahování úspor. Jde o takovou strukturu prováděné transformace, která vede k úsporám vynaložené národní práce.

Růstová funkce zahraničního obchodu souvisí s vytvářením specializačního profilu ekonomiky, a to je zejména v relativně malých ekonomikách, kde struktura domácí ekonomiky je výrazně ovlivněna exportní výkonností a konkurenční schopností výrobků dané země na zahraničních trzích“ (Pouzarová, I., 1998).

3. 1. 4 Finanční krize

Příčiny finanční krize

„Současná finanční krize, která nyní ovlivňuje dění na kapitálových trzích po celém světě, odstartovala problémy na hypotečním trhu ve Spojených státech. Hypoteční agentury Freddie Mac a Fannie Mae se tehdy dostaly do vážných problémů a v USA propukla krize na hypotečním trhu. Boom na americkém trhu s bydlením a hospodářské výsledky obou hypotečních agentur v minulých letech byly velmi příznivé. Hypotéky dostávali i méně bonitní klienti. Poté však přišlo prudké oslabení tempa růstu cen nemovitostí a posléze i jejich propad. Spolu se zvýšením úrokových sazeb a jiných nákladů začal výrazně narůstat počet opožděných plateb. Přibývalo zadlužených nemovitostí, které si majitel nemohl dovolit splácet. V souvislosti s výrazným poklesem cen nemovitostí začaly Freddie a Fannie realizovat ztráty, které se vyhouply až na 11 mld. dolarů. Obě hypoteční agentury se tak dostaly do vážných potíží.

Bankrotem hypotečního trhu tedy propukla finanční krize, která dále pokračovala pádem renomovaných investičních bank na Wall Street. Z pětice největších investičních bank tak přežily se značnými problémy pouhé dvě: Morgan Stanley a Goldman Sachs. Dne 16. 3. 2008 se dostala do vážných potíží první z pětice velkých investičních bank.“⁵

Řešení finanční krize v EU

„Současná ekonomická krize je podle mnohých indikátorů nejhorší takovou událostí od 30. let minulého století. Pravděpodobně díky tomu, že ekonomika nikdy předtím nebyla tak globálně propojena jako v současné době. Ohnisko stávající finanční krize a následně ekonomické krize se rozhořelo na americkém hypotečním trhu mezi nesolventními dlužníky.

Za základ unijního přístupu k nalézání opatření překonávajících krizi lze považovat Evropský plán hospodářské obnovy z konce listopadu 2008, přijatý Evropskou radou v prosinci 2008. Evropský plán obnovy tak lze považovat za velmi flexibilní instrument, jehož výstupy se dělí na:

- krátkodobé a střednědobé fiskální stimuly především dočasného charakteru;
- dlouhodobá opatření strukturálního charakteru s trvalým uplatněním i v post-krizovém období ve směru podpory konkurenceschopnosti, naplňování inovativního potenciálu a důrazu na kvalitativní aspekty podnikatelských aktivit při hojném používání termínu „chytrá“ investice.

Vedle společné koordinace na úrovni celé Evropské unie přistoupily jednotlivé státy k aplikaci svých národních programů obnovy, jež mají obdobnou strukturu jako plán evropský.“⁶

Finanční krize v ČR

„Finanční krize je současné téma, které se promítá do života jednotlivce, firem i zemí. Odborníky i investory zajímají příčiny finanční krize, její počátek v roce 2008 a jaký vývoj ekonomiky nás čeká v roce 2009.

⁵ www.financni-krize.webnode.cz [online]. 2009 [cit. 2010-04-24]. Finanční krize. Dostupné z WWW: <<http://financni-krize.webnode.cz/priciny-financni-krize/>>.

⁶ www.financni-krize.webnode.cz [online]. 2009 [cit. 2010-04-24]. Finanční krize. Dostupné z WWW: <<http://financni-krize.webnode.cz/news/reseni-financni-krize-v-eu/>>.

Samostatnou kapitolou jsou dopady finanční krize na Českou republiku, do vývoje nejen makroekonomických ukazatelů – růstu HDP, zaměstnanosti, inflace; do vývoje realitního trhu, přijetí společné měny euro apod.; mění se výchozí bod pro veškeré prognózy vývoje ekonomiky České republiky, vláda proto ve spolupráci sekonomy NERV připravuje soubor protikrizových opatření.⁷

3.2 Doprava z pohledu MO

„Doprava = záměrná činnost, která spočívá v přemísťování osob nebo věcí, uskutečňuje se dopravním prostředkem po dopravních cestách v prostoru a čase.“⁸

„Doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství, zvláště v souvislosti s narůstající globalizací výroby, která vyžaduje přesuny výrobků nebo jejich částí nejen mezi jednotlivými státy, ale i kontinenty. Druhým důvodem enormního nárůstu dopravy je rychlý rozvoj osobního motorismu. Důsledky těchto tendencí nejsou pro životní prostředí příznivé a tak se hledají cesty, jak omezit škodlivé dopady dopravy a usměrnit její překotný vývoj do takové podoby, aby se stala "trvale udržitelnou" a aby svými negativními důsledky nezatěžovala budoucí generace. Doprava je záměrná činnost, spočívající v přemísťování osob nebo věcí, která se uskutečňuje různými dopravními prostředky a dopravními technologiemi po dopravních cestách a to v prostoru a čase“ (Vaněček, D., 2008).

„V oblasti dopravy začala logistika nabývat na významu na přelomu 70. a 80. let minulého století, kdy došlo k deregulaci dopravního průmyslu. Nastal nárůst konkurence v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi druhy navzájem. Přepravci získali více možností dopravy, stali se pružnější a konkurenceschopnější. Doprava jako taková zajišťuje přesun výrobků v prostoru, z místa výroby do místa spotřeby, a zvyšuje tak jejich hodnotu. Dále pak ovlivňuje rychlost a spolehlivost, s jakou se tento přesun uskuteční“ (Sixta, J., 2005).

⁷ www.kurzy.cz [online]. 2010 [cit. 2010-04-22]. Krize. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.kurzy.cz/financi-krize/>>. ISSN 1801-8688.

⁸ www.mdcr.cz [online]. 2006 [cit. 2009-10-25]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z WWW: <www.mdcr.cz>.

„Zajišťování požadované úrovně zákaznického servisu je významnou součástí logistického řízení. Dopady přepravy na zákaznický servis jsou jedny z nejdůležitějších. Přepravní servis musí být především spolehlivý, významnou úlohu hraje doba přepravy a pokrytí trhu. Pro zákazníky je též významná pružnost poskytování přepravních služeb a řešení ztrát či poškození“ (Drahotský, I., 2003).

„Doprava umožňuje propojení jednotlivých částí logistického řetězce. Tento úkol je pro dopravu podstatně jednodušší, pokud přepravní prostředky mohou plnit i určité funkce manipulační, skladovací a obalové jednotky“ (Sixta, J., 2005).

„Doprava představuje prostředek pro naplňování potřeb mobility. Tento výraz zahrnuje všechny „nástroje“, pomocí kterých se lidé mohou přemísťovat – dopravní prostředky, infrastrukturu, energie a další. Doprava se dá měřit např. v osobo-kilometrech nebo tuno-kilometrech. Mobilita je pak bezrozměrná subjektivní veličina vycházející z psychologických potřeb a fyzických možností každého jedince.“⁹

„Doprava je způsob pohybování se objektů z místa na místo. Jde o přemísťování. Objektem mohou být předměty, osoby, zvířata, ale třeba i informace nebo energie. Dopravní technologie sestávají z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy.

Doprava informací se obvykle zařazuje jako samostatný obor, komunikace a telekomunikace. Obojí ovšem úzce souvisí – řízení dopravy nákladu a osob obvykle vyžaduje i spolehlivý přenos informací, jímž se ve vztahu k dopravě zabývá dopravní telematika. Druhem dopravy je také přenos elektrické energie.

Nejstarším způsobem dopravy je chůze a nošení nákladu. V rozvinutých zemích se lidé pěšky dopravují spíše na kratší vzdálenosti, zatímco chůze na delší vzdálenosti je způsobem oddechu a trávení volného času (pěší turistika).

⁹ [www.enviwiki.cz](http://www.enviwiki.cz/wiki/Vymezeni%AD_z%C3%A1kladn%C3%ADch_pojm%C5%AF_v_doprav%C4%9B#Doprava) [online]. 2008 [cit. 2009-10-25]. Doprava. Dostupné z WWW: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Vymezeni%AD_z%C3%A1kladn%C3%ADch_pojm%C5%AF_v_doprav%C4%9B#Doprava>.

Lidé také dosud nosí náklady v náročném terénu (nosiči v horách). Dalším historickým způsobem dopravy je využití zvířat k jízdě, nošení nebo k tahání nákladu. K dopravě po vodě se již od prehistorických dob užívá plavidel. Moderní doba přinesla rozmach dopravy pomocí vozidel (zejména silničních a kolejových) a letadel.

Doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Velký nárůst je i v osobním motorismu. Důsledky tohoto rozvoje jsou však nepříznivé pro životní prostředí.¹⁰

„Doprava je širší okruh činností, jimiž se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let aj.) Dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními. Do dopravy proto počítáme nakládku, vlastní přepravu a vykládku“ (Vaněček, D., 2008).

3. 2. 1 Členění dopravy

„Doprava je zabezpečována různými podnikatelskými subjekty, které jsou navzájem propojeny v poměrně složitý dopravní systém. V jeho rámci fungují jednotlivé dílčí dopravy jako podsystémy. Dopravní organizace, které působí v tomto složitém systému, pak mohou být různě zaměřeny pouze na určitou dílčí oblast přepravní práce a služeb s ní souvisejících, nebo provozovat činnost v rámci několika dílčích dopravních podsystémů“ (Sixta, J., 2005).

Členění dopravy:

1. Doprava osobní a nákladní (dle přemísťovaného objektu)
2. Doprava silniční, železniční, vodní, letecká, potrubní (příp. Městská hromadná a taxislužba)- dle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků
3. Doprava veřejná (osobní a nákladní) a neveřejná – (dle vztahu dopravce a přepravce)
Rozhodujícím hlediskem je, zda je doprava přístupná každému dle předem vyhlášených

¹⁰ [www.wikipedia.cz](http://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava) [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Doprava. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>>.

podmínek (jízdni řády aj.) Nebo ne. Do dopravy neveřejné se počítá závodová doprava (autobusy, služební vozidla, nákladní auta aj.) A individuální motorismus.

4. Doprava vnitřní a vnější – podle místa provozování.

Vnitřní doprava = v rámci podniku,

Vnější doprava = mimo hranice podniku (Vaněček, D., 2008).

Silniční doprava

„Je zajišťována silničními vozidly z místa odeslání do místa určení, její hlavní předností je rychlost a spolehlivost. ČESMAD je sdružení českých automobilových dopravců. Je členem evropské organizace pro přepravu v chladících a mrazících vozech“ (Machková, H., 2003).

Železniční doprava

„Druhou nejvýznamnější dopravou v České republice je železniční doprava, která je vhodná pro přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti zvláště hromadných a rozměrných dodávek v ucelených vlacích. Mezi nedostatky současné železniční dopravy v České Republice patří její nízká rychlost, nepravidelné jízdy nákladních vlaků a nemožnost určení doby dodání zásilek. V současné době tuto nevýhodu začínají odstraňovat nově zaváděné rychlé pravidelné nákladní vlaky“ (Sixta, J., 2005).

Vodní doprava

„Vodní doprava není v našich podmínkách tak významná jako v přímořských státech. Člení se na říční a námořní dopravu. Naše říční doprava je omezena na labskou a vltavskou vodní cestu a omezené míře i splavné vnitrozemské vodní cesty v Německu. Je vhodná pro přepravu hromadných substrátů a většího množství zboží, které nevyžaduje rychlou přepravu a případně i těžkých a objemných substrátů. Její předností je nízká cena, vysoká kapacita jednotlivých dopravních prostředků a minimální negativní vliv na životní prostředí. Mezi nevýhody patří značná závislost na stavech, nízká rychlost a případně i vyšší náklady na překládku a skladování zboží“ (Sixta, J., 2005).

Letecká doprava

„Je rychlá, spolehlivá, nákladná, používá se v mezinárodním obchodě pouze doplňkově – havárie, léky. Dělíme jí na *liniovou* – pravidelnou, kterou používají letadla, která běžně slouží k přepravě lidí a *charterovou* – nepravidelnou - pronájem celého letadla bez přepravy osob“ (Machková, H., 2003).

Intermodální (kombinovaná) přeprava

Je přeprava zboží v jednom jediném přepravním prostředku nebo silničním vozidle. Převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo po moři bez manipulace se samotným zbožím, přičemž počáteční (svoz) nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá zpravidla po silnici.

3. 2. 2 Požadované vlastnosti dopravy:

- schopnost přepravovat libovolně velká nebo malá množství materiálu
- schopnost vytvářet sítě – můžeme dopravit zboží do libovolných míst v regionu
- požadovaný stupeň rychlosti přepravy
- požadovaný stupeň časové jistoty dosažení cíle (je dán četností spojů)
- požadovaný stupeň bezpečnosti přepravy – otřesy při přepravě, mechanické vlivy, chemické a biologické vlivy
- určitý stupeň dalších služeb – během vlastního pohybu dopravního prostředku nebo v době kdy je zboží mimo dopravní prostředek (Beneš, V., 2004).

3. 2. 3 Charakteristika dopravního sektoru

„Nerovnoměrné prostorové rozložení – v silniční nákladní dopravě se 65 % přepravuje do 50km, u železniční dopravy je na vzdálenost 150-500km. Doprava přináší i určité ekologické a sociální důsledky (růst znečištění životního prostředí), zdroj hluku (60 % populace), dopravní nehodovost“ (Beneš, V., 2004).

3. 2. 3. 1 Dopravní politika státu

„Stát vytváří podmínky pro podnikání dopravců a ochraňuje spotřebitele a vychází z předpokladu výhodnosti určitých druhů dopravy, které určitým způsobem podporuje. Spotřebitel naopak požaduje přepravu za nízké ceny s vysokou kvalitou. V současné době se musí sladit legislativu s EU – harmonizuje se dopravní politika ČR s politikou EU (v EU se hodně rozvíjela silniční doprava, ale teď se od toho upouští)“ (Machková H., 2003).

„Vláda na svém zasedání dne 13.července 2005 schválila usnesením vlády č. 882 Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013. Materiál kabinetu předložilo ministerstvo dopravy po projednání se všemi resorty, profesními, zaměstnavatelskými svazy a veřejností.

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

Cílem Dopravní politiky je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami Dopravní politiky je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst ,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru, podpory rozvoje dopravy v regionech.

Na uvedené priority navazují specifické cíle a konkrétní opatření k jejich realizaci. Dopravní politika bude dále rozpracována ve dvou sektorových dokumentech Generálním plánu rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI) a Strategii podpory dopravní obsluhy území, které budou vládě předloženy ke schválení.

Dopravní politika byla kladně vyhodnocena jako první strategický dokument na národní úrovni v České republice v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle novelizovaného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. procesem SEA včetně prvního vyhodnocení vlivu překládané koncepce na lokality soustavy NATURA 2000.

Díky schválení tohoto dokumentu jsou vytvořeny základní předpoklady pro čerpání prostředků z fondů EU v programovacím období 2007 – 2013. Dopravní politika bude sehrávat významnou roli pro tvorbu práva ČR.¹¹

3. 2. 3. 2 Dotace z fondů Evropské unie

Operační program doprava

„Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice bude pro období 2007-2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Ministerstvo dopravy vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu.

Operační program Doprava je největší operační program v České republice - připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013.

Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.

¹¹ www.mdcz.cz [online]. 2006 [cit. 2010-04-22]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>.

Specifickými cíli OP Doprava jsou:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy

Podpora z EU pro sektor dopravy prostřednictvím OP Doprava přímo navazuje na podporu realizovanou v období 2004 – 2006, kdy byla a stále ještě je (až do roku 2010) pro sektor dopravy poskytována podpora z fondů EU zejména prostřednictvím Fondu soudržnosti 2004-2006 a Operačního programu Infrastruktura 2004-2006. Řídícím orgánem Fondu soudržnosti pro období 2004 – 2006 je Ministerstvo pro místní rozvoj. Řídícím orgánem OP Infrastruktura je Ministerstvo životního prostředí. Jak pro Fond soudržnosti, tak i pro OP Infrastruktura vykonává Ministerstvo dopravy roli Zprostředkujícího subjektu pro projekty z oblasti dopravy.

Kdo může v OP Doprava žádat o podporu?

Vlastníci a správci dotčené infrastruktury, vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy, vlastníci překládacích mechanismů u multimodální dopravy a případně další relevantní subjekty.¹²

3. 2. 3. 3 Koncepce podpory MSP na období 2007 – 2013

„Malí a střední podnikatelé hrají významnou úlohu při vytváření nových pracovních příležitostí a všeobecně působí jako faktor sociální stability a ekonomického rozvoje. Evropská unie považuje tento sektor za páteř evropské ekonomiky a hybnou sílu inovací, zaměstnanosti a sociální integrace. Česká republika se již stala zemí, ve které má další charakter vývoje sektoru malého a středního podnikání, vzhledem k jeho významu v ekonomice, podstatný dopad na celkový ekonomický a tím i sociální

¹² www.opd.cz [online]. 2007 [cit. 2010-04-22]. Operační program doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>>.

vývoj země a jednotlivých jejích regionů. V průmyslu a dopravě mají malí a střední podnikatelé přibližně třetinový podíl na zaměstnanosti a tvorbě přidané hodnoty.

Období let 2007 – 2013 nabídne České republice příležitost, která se v podobném rozsahu nemusí již zřejmě opakovat. Touto příležitostí je značný rozsah prostředků ze strukturálních fondů, které bude možné získat. Pokud budou tyto prostředky efektivně využity k dalšímu posílení infrastruktury podporující podnikání a budou investovány do nástrojů vytvářejících základ pro dlouhodobě udržitelný systém přímých podpor pro podnikatele, jsou schopny pozitivně ovlivnit vývoj sektoru malých a středních podnikatelů i za horizontem roku 2013.

Finanční prostředky poskytnuté v různých formách malým a středním podnikatelům v roce 2004 činily 4695,4 mil. Kč, v roce 2005 činila podpora celkem 4608,4 mil. Kč, v roce 2006 se plánuje celková podpora ve výši 6576,5 mil. Kč, tj. zvýšení proti roku 2004 o cca 40 %.

Je předpoklad, že v tříletém horizontu bude na podporu malého a středního podnikání ze státního rozpočtu z kapitoly Ministerstva průmyslu a obchodu vynaloženo celkem 5 700 mil. Kč, z toho v roce 2007 1 800 mil. Kč, v roce 2008 1 900 mil. Kč a v roce 2009 2 000 mil. Kč. Do roku 2013 se předpokládá vynaložit dalších 13 600 mil. Kč.

Přímá finanční podpora projektů malých a středních podnikatelů bude vycházet z těchto zásad:

- zvýšení využití nástrojů zabezpečujících přístup malých a středních podnikatelů ke kapitálu, zejména soukromému, založených na principu plné nebo částečné návratnosti a principu rozložení rizika,
- orientace dotační formy především na rozvoj znalostní ekonomiky a podporu poradenských, informačních a vzdělávacích služeb,
- integrace plošně zaměřené podpory podnikatelských projektů zvyšujících konkurenceschopnost malých a středních podnikatelů s regionální podporou, která umožní potřebnou diferenciaci intenzity podpory a zvýšenou podporu pro projekty s vysokými přínosy pro ekonomiku a rozvoj regionů (např. tvorba

pracovních míst ve vybraných regionech, zejména území se soustředěnou podporu státu, úspory energie, rozvoj vybraných odvětví),

- podpora rozvoje výrobků s vyšší finalitou a lepším zhodnocením vstupů a příznivějším vlivem na životní prostředí.

Programy, z nichž budou podnikatelé získávat prostředky strukturálních fondů, budou zaměřeny na:

Investičně zaměřené projekty ke zvyšování konkurenceschopnosti, zejména v důsledku, realizace inovací, vstup do podnikání, podpora vstupu na zahraniční trhy, podpora rozvoje lidských zdrojů včetně oblasti mezinárodního obchodu, úspory energií, využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie.¹³

Podpora může být poskytnuta na :

„Projekty zaměřené na investice; výchovu a vzdělání ve vzdělávacích programech středních škol ukončených výučním listem; zvyšování odbornosti dospělých; hospodářské a technické poradenství; projekty sdružení pro rozvoj malých a středních podnikatelů a k posílení jejich postavení na trhu; získávání informací o podnikání; projekty výzkumu a vývoje, jejichž výsledky malí a střední podnikatelé využívají; vytváření nových pracovních míst atd.“¹⁴

¹³ Koncepce podpory pro MSP. In *Koncepce rozvoje malého a středního podnikání na období 2007 – 2013*, 2006 [cit. 2010-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument17476.html>>.

¹⁴ Česko. 47/2002 Sb. ZÁKON ze dne 11. ledna 2002 o podpoře malého a středního podnikání. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2002, s. 1. Dostupný také z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument6172.html>>.

4. Vlastní práce

4.1 Dotazníkové šetření

Cílem dotazníkového šetření bylo zmapovat situaci jednotlivých mezinárodních dopravních společností v České Republice a dozvědět se, který druh dopravy je v ČR nejužívanější. Hlavním záměrem dotazníků bylo zjistit, jak jejich podnikání ovlivnila současná ekonomická krize a vstup do Evropské unie. Dalším záměrem bylo dozvědět se, jestli mezinárodní dopravní firmy využívají státní podpory popř. dotace z fondů Evropské unie. Dále pak do jakých vývozních oblastí míří své služby.

4.1.1 Popis dotazníků

Kvantitativní dotazníkové šetření probíhalo ve dnech od 13. února 2010 do 10. března 2010. Dotázaní byli vybíráni z databáze dopravců na serveru firmy.cz. Výběr probíhal úsudkovým výběrem. Dotazník byl odeslán pouze společnostem s mezinárodní působností. Počet respondentů byl rozdělen mezi silniční, železniční, vodní a letecké dopravce. Tvorba a zpracování dotazníků probíhalo za pomoci serveru www.google.com, přes aplikaci google docs. Grafy byly poté vytvářeny v programu Microsoft Excel. Dotazník obsahoval celkem 13 otázek z nichž 3 jsou zaměřeny na zjištění základních údajů o mezinárodních dopravních společnostech. Další otázky už se pak týkaly konkrétních informací, které korespondovaly s cílem bakalářské práce.

4.1.2 Zpracování dat

Celkem bylo osloveno 500 českých dopravních společností. Hlavním kritériem jejich výběru bylo zaměření na mezinárodní přepravu. Výsledky dotazníků byly zpracovány v Microsoft Excel. I přes velký počet dotázaných odpovědělo pouze 50 společností, což odpovídá 10 % míře návratnosti.

Počty oslovených:

- ❖ silniční dopravci – 250
- ❖ železniční dopravci – 120
- ❖ letečtí dopravci – 90
- ❖ lodní dopravci – 40

Otázka č. 1

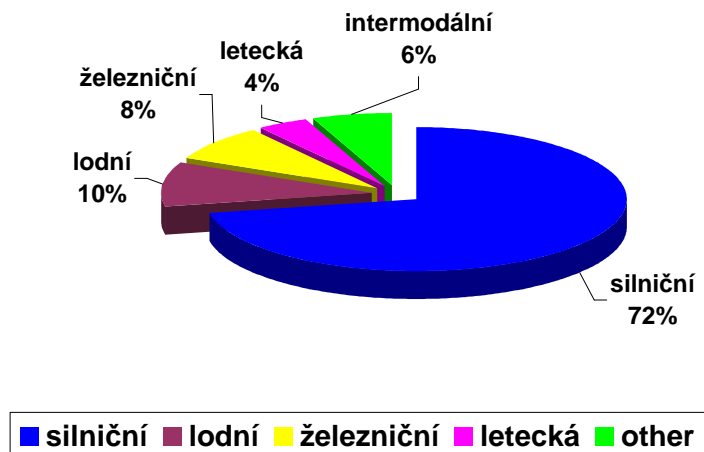
Využívá vaše společnost při své činnosti některý z druhů dopravy?

Jedná se o filtrační otázku, jejímž účelem bylo vyhnout se případným omylům v řadách respondentů. Pokud se nejednalo o dopravní společnost, označili odpověď ne, a již nemuseli dotazník dále vyplňovat. 50 společností využívá při své činnosti některý z druhů dopravy.

Otázka č. 2

Jaký druh přepravy je vaší společností nejužívanější?

Graf č. 1 Nejužívanější druh přepravy



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 1 Nejužívanější druh přepravy

	absolutní	relativní
silniční	36	72%
lodní	5	10%
železniční	4	8%
letecká	2	4%
intermodální	3	6%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

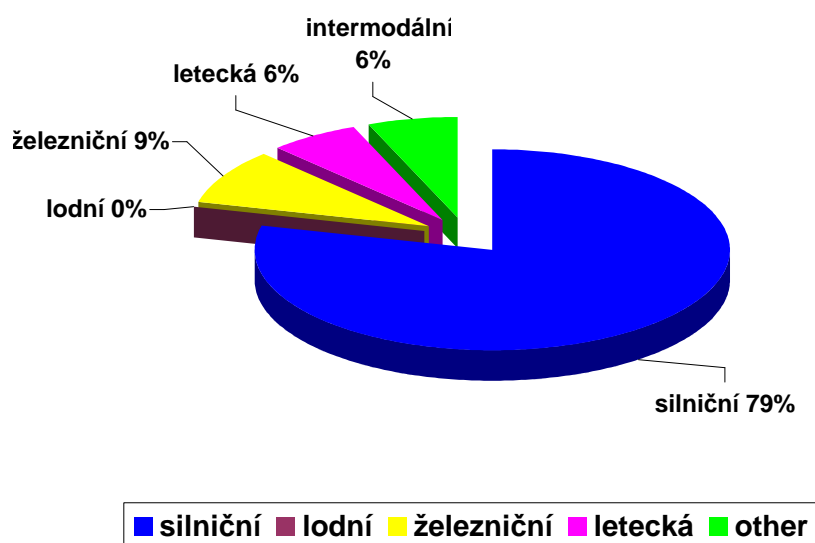
Graf č.1 potvrzuje domněnku, že nejvyužívanějším druhem přepravy českých dopravců, zaměřujících se i na zahraniční trh, je stále silniční doprava. Podle serveru Firmy.cz se tato skutečnost jen potvrzuje. Největší počet mezinárodních dopravních společností nacházíme v silniční dopravě.

U lodních dopravců bychom možná očekávali nejnižší procentuální účast vzhledem k tomu, že Česká republika nemá přístup k moři. Větší hodnoty bychom naopak mohli předpokládat u železničních dopravců s přihlédnutím k husté železniční síti v ČR. Překvapivým druhem dopravy je doprava intermodální.

Otázka č. 3

Pokud se vaše společnost zaměřuje na více forem přepravy, kterou z nich nabízíte svým klientům nejlevněji?

Graf č. 2 Nejlevnější forma přepravy



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 2 Nejlevnější forma přepravy

	absolutní	relativní
silniční	26	79%
lodní	0	0%
železniční	3	9%
letecká	2	6%
other	2	6%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Otázka č. 3 byla směřována na dopravní společnosti, které se specializují na více forem přepravy. Pokud se přepravní firma specializuje pouze na jedinou formu přepravy, nemusela tuto otázku vůbec vyplňovat. 34 firem z celkových 50 se zaměřuje na více forem přepravy. Dotazovaní uvádějí, že nabízí svým klientům nejlevněji silniční přepravu.

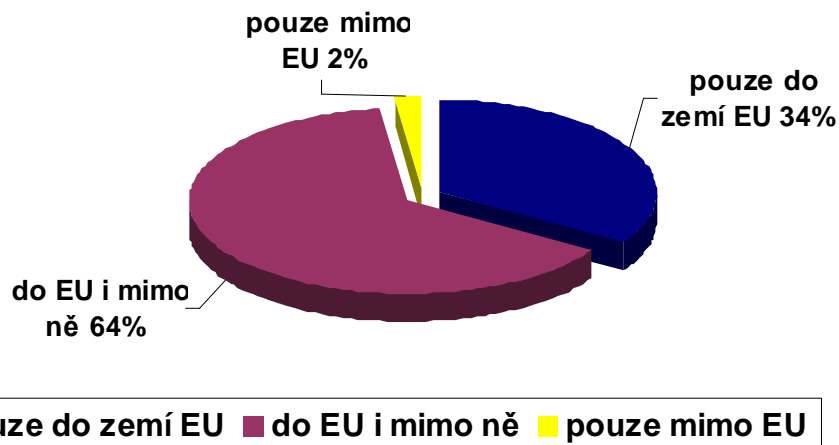
Dle ČSÚ¹⁵ nejvyšší nárůst cen jednotlivých forem přeprav, byl zaznamenán v roce 2009, v porovnání s předchozím rokem, u lodní přepravy. Index ceny činil 107,8. Nejnižší hodnoty nabývá silniční doprava a to indexem ceny 93,6.

¹⁵ www.czso.cz [online]. 2006 [cit. 2010-05-03]. ČSÚ. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/0A003D5E3B/\\$File/7008100307.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/0A003D5E3B/$File/7008100307.pdf)>.

Otázka č. 4

Kam jsou vaše služby nejčastěji směřovány?

Graf č. 3 Vývozní oblasti



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 3 Vývozní oblasti

	absolutní	relativní
pouze do zemí EU	17	34%
do EU i mimo ně	32	64%
pouze mimo EU	1	2%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Na otázku kam jsou nejčastěji směřovány vaše služby odpovědělo nejvíce firem tj. 64 % do Evropské unie i mimo ní. Jediná společnost z celkového počtu oslovených společností poskytuje své služby pouze mimo Evropskou unii. EU v současné době tvoří 27 států, do kterých mohou dopravní společnosti směřovat své služby.

Tabulka č. 4 Vývozní oblasti v závislosti na velikosti obrátu

	Velikost obrátu	absolutní	relativní
pouze do zemí EU	0-10 mil Kč	8	47,1%
	10 - 100 mil. Kč.	2	11,8%
	100 - 500 mil. Kč	4	23,5%
	500 - 1000 mil. Kč.	3	17,6%
	1000 - 5000 mil. Kč	0	0,0%
	5000 mil. Kč a více	0	0,0%
Celkem		17	100,0%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

	Velikost obratu	absolutní	relativní
do EU i mimo ně	0-10 mil Kč	14	43,8%
	10 - 100 mil. Kč.	8	25,0%
	100 - 500 mil. Kč	4	12,5%
	500 - 1000 mil. Kč.	2	6,3%
	1000 - 5000 mil. Kč	2	6,3%
	5000 mil. Kč a více	2	6,3%
Celkem		32	100,0%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Na sledovaném vzorku nejvíce mezinárodních dopravních společností, poskytujících své služby do Evropské unie i mimo ni, má obrat v rozmezí 0-10mil Kč. Jsou to společnosti, které vstupují na zahraniční trhy s cílem uspokojit zákazníka a naplnit své podnikové cíle vzhledem ke své dané firemní strategii. K přihlédnutím k celkovým výsledkům výzkumu lze tvrdit, že mezinárodní společnosti s nižším obratem se více soustředí na oblast Evropské unie i mimo ní.

Otázka č. 5

Využíváte nějakou formu státní podpory popř. dotace z fondů EU?

Tabulka č. 5 Pobírání státní podpory

	absolutní	relativní
ano	3	6%
ne	47	94%

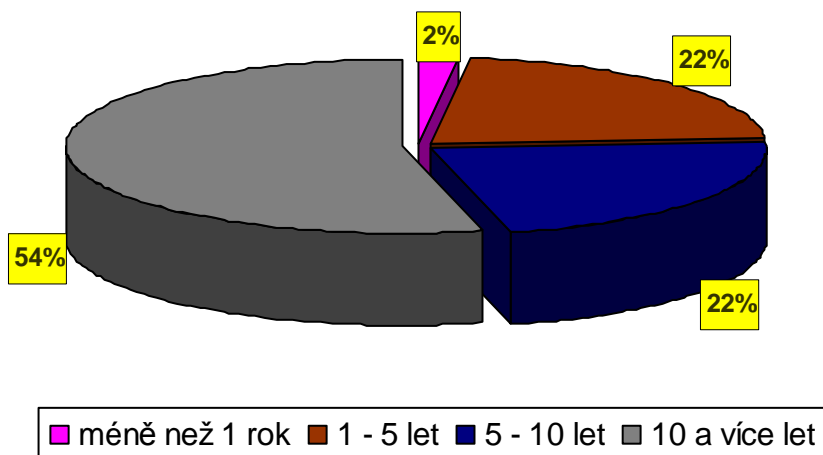
Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Evropská unie i Česká republika nabízí v současné době dopravním společnostem mnoho forem dotací a příspěvků z fondů k tomu určených. V současné době například probíhá za spolupráce Ministerstva dopravy ČR a finanční účasti EU projekt OPD (viz kapitola 3. 2. 3. 2). Na sledovaném vzorku pouze tři společnosti z padesáti dotázaných uvedly, že využívají některou z forem dotací. Důvodem může být také nízká informovanost firem o této možnosti a také složitost procesu pro získání dotací tj. vypracování projektu, jeho schválení. V současné době mohou společnosti využít například dotace OPD či dotace MPO ČR pro malé a střední podniky (viz kapitola 3. 2. 3. 3).

Otázka č. 6

Jak dlouho působí vaše společnost na českém trhu?

Graf č. 4 Délka fungování společnosti



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 6 Délka fungování společnosti

	absolutní	relativní
méně než 1 rok	1	2%
1 - 5 let	11	22%
5 - 10 let	11	22%
10 a více let	27	54%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Nadpoloviční většina z dotázaných společností působí na českém trhu více jak deset let. Pouze jedna společnost je mladší než jeden rok. I podle dat z ČSÚ je tedy zřejmé, že v posledních letech dopravních společností na českém trhu nepřibývá. Tento problém pravděpodobně souvisí s hospodářskou krizí, kdy by bylo v období recese velmi riskantní zakládat novou společnost se zaměřením na mezinárodní přepravu. Bez kapitálu, bez příslušného zázemí společnosti a bez dostatečné reklamy to není k dané situaci vůbec možné.

Otázka č. 7

Zaznamenala vaše společnost po vstupu do EU nárůst objemu poskytovaných služeb?

Tabulka č. 7 Nárůst objemu poskytovaných služeb po vstupu do EU

	absolutní	relativní
ano	22	49%
ne	23	51%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Otázka č. 7 nebyla povinná pro všechny dotazované společnosti. Odpovídat měly pouze ty firmy, které byly založeny před vstupem České Republiky do EU tj. před 1. květnem 2004. Tuto otázku nevyplnilo pouze pět společností, které byly založeny až po vstupu České republiky do EU. Nárůst objemu poskytovaných služeb po vstupu do Evropské unie na sledovaném vzorku nelze prokázat, protože rozdíl mezi odpověďmi ano/ne byl pouze dvouprocentní. Pro některé společnosti byl vstup do EU přínosem.

Otázka č. 8

Vstoupila vaše firma na další zahraniční trhy po vstupu České republiky do EU?

Tabulka č. 8 Vstup na další zahraniční trhy po vstupu ČR do EU

	absolutní	relativní
ano	15	33%
ne	30	67%

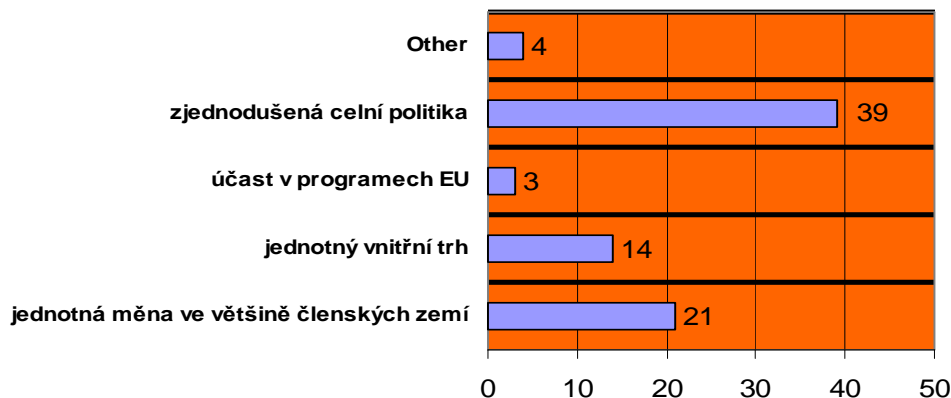
Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Otázka č. 8 se opět týkala pouze společností, které začaly fungovat před vstupem České republiky do Evropské unie. Firmy měly uvést, zda po vstupu do Unie začaly působit na dalších zahraničních trzích. Vstup do Evropské unie byl v tomto ohledu přínosný pouze pro třetinu dotázaných.

Otázka č. 9

Čím je pro vaši společnost členství v EU nejpřínosnější?

Graf č. 5 Přínosy členství v EU



Zdroj: vlastní výzkum 2010

Tabulka č. 9 Přínosy členství v EU

	absolutní	relativní
jednotná měna ve většině členských zemí	21	26%
jednotný vnitřní trh	14	17%
účast v programech EU	3	4%
zjednodušená celní politika	39	48%
Other	4	5%

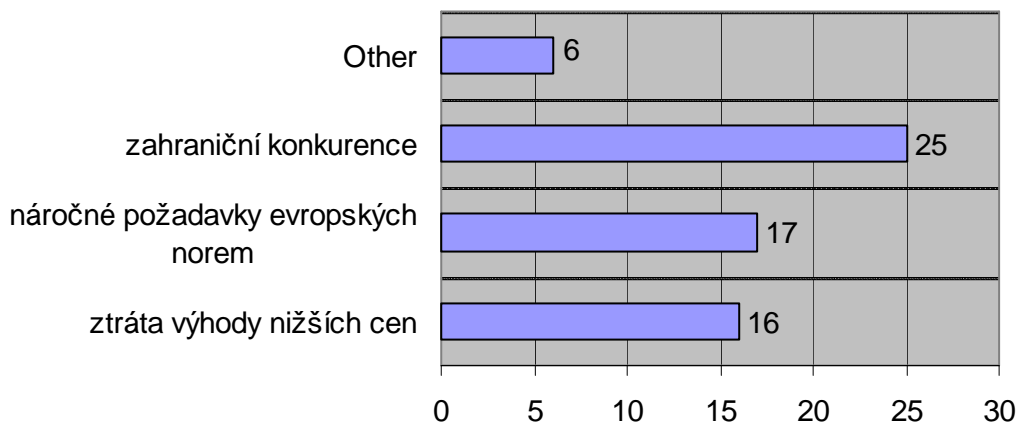
Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Další otázka se zaměřuje na přínosy Evropské unie pro české dopravní společnosti s mezinárodní působností. Podle očekávání považují dopravní firmy za největší výhodu EU zjednodušenou celní politiku a jednotnou měnu ve většině členských zemí. Čtyři společnosti uvedly, že pro ně vstup do Evropské unie nebyl ničím přínosný.

Otázka č. 10

Co považujete za největší ohrožení pro vaši společnost v souvislosti s členstvím České republiky v EU?

Graf č. 6 Ohrožení spojená s členstvím v EU



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 10 Ohrožení spojená s členstvím v EU

	absolutní	relativní
ztráta výhody nižších cen	16	25%
náročné požadavky evropských norem	17	27%
zahraniční konkurence	25	39%
Other	6	9%

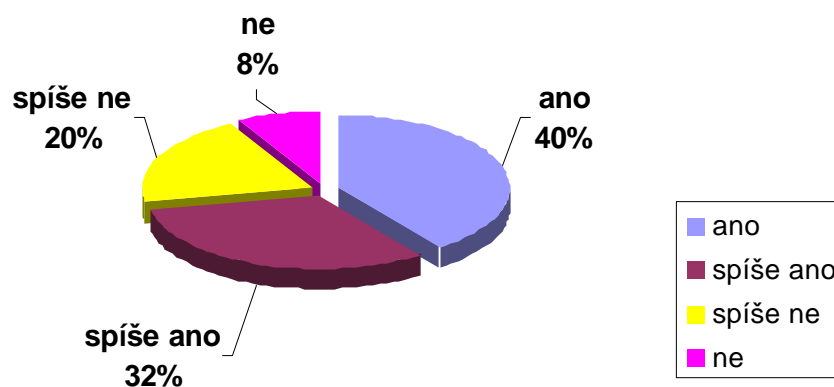
Zdroj: vlastní výzkum, 2010

V další otázce se naopak řeší, jaké nevýhody se pro dopravní společnosti vyskytly v souvislosti s členstvím ČR v Evropské unii. Největší ohrožení vidí společnosti v příchodu nové zahraniční konkurence na trh, v náročných požadavcích evropských norem a v neposlední řadě ve ztrátě výhody nižších cen. 9 % společností z padesáti dotázaných se necítí být konkurencí z EU ohroženo.

Otázka č. 11

Ovlivnila ekonomická krize fungování vaší firmy?

Graf č. 7 Vliv hospodářské krize na chod společnosti



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Tabulka č. 11 Vliv hospodářské krize na chod společnosti

	absolutní	relativní
ano	20	40%
spíše ano	16	32%
spíše ne	10	20%
ne	4	8%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Otázka č. 11 zohledňuje současnou hospodářskou krizi v České republice a její vliv a dopad na dopravní společnosti působící na mezinárodním trhu. Jak je patrné z grafu č. 7 dvacet respondentů uvádí, že jasně pocítili vliv hospodářské krize na fungování společnosti. Celkově 72 % dotázaných se přiklání k tomu, že byli hospodářskou krizí ovlivněni a pouze 28 % neuvádí žádný vliv ekonomické krize na chod firmy.

Tabulka č. 12 Vliv hospodářské krize na společnost v závislosti na velikosti obrátu

	Velikost obrátu	absolutní	relativní
Ano	0-10 mil Kč	10	27,8%
	10 - 100 mil. Kč.	14	38,9%
	100 - 500 mil. Kč	5	13,9%
	500 - 1000 mil. Kč.	6	16,7%
	1000 - 5000 mil. Kč	1	2,8%
	5000 mil. Kč a více	0	0,0%
Celkem		36	100,0%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

	Velikost obrátu	absolutní	relativní
Ne	0-10 mil Kč	0	0,0%
	10 - 100 mil. Kč.	9	64,3%
	100 - 500 mil. Kč	1	7,1%
	500 - 1000 mil. Kč.	2	14,3%
	1000 - 5000 mil. Kč	0	0,0%
	5000 mil. Kč a více	2	14,3%
Celkem		14	100,0%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

Současnou hospodářskou krizi ve sledovaném vzorku nejvíce pocítily mezinárodní společnosti s obrátem 0-100 mil Kč. K přihlédnutí k celkovým výsledkům výzkumu lze tvrdit, že přepravní společnosti s nižším obrátem byly ovlivněny hospodářskou krizí. Příčinou může být pokles zakázek u těchto společností. Období recese zapříčinilo, že mezinárodním firmám klesl odbyt služeb, a tím se dostaly do problémů s chodem firmy. Firma tedy musela zavést jednotlivá krizová opatření, ať už propouštěním svých zaměstnanců, snížením platového ohodnocení, odebráním zaměstnaneckých výhod, zavedením platových stropů, snížením provozních nákladů, menších investic do výzkumu, vývoje, propagace atd.

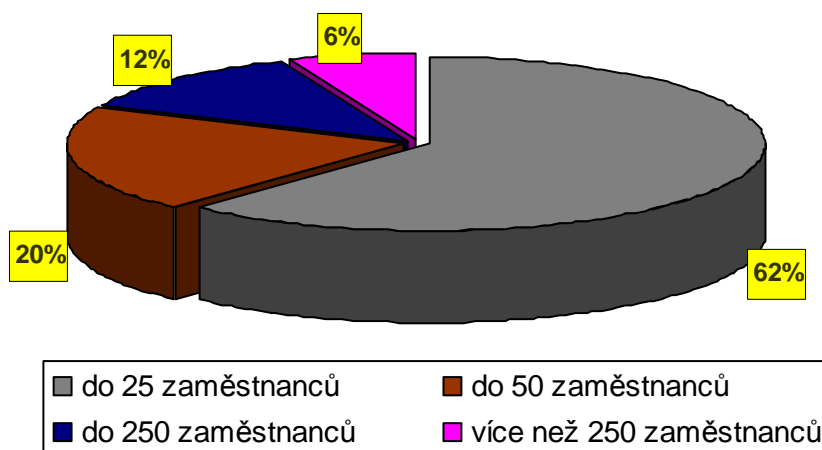
Vláda České republiky sestavila dne 8. ledna 2009 odborný poradní a konzultační orgán NERV - Národní ekonomická rada vlády, pro oblast ekonomiky a hospodářství a to v návaznosti na Strategii připravenosti a akceleraci růstu, jako reakci na potencionální rizika a hrozby pro Českou republiku, plynoucí ze světové finanční krize. Primárním úkolem Rady je analýza rizik a potenciálních dopadů světové finanční krize na Českou republiku, a návrhy a opatření, kroků a nástrojů, které budou potenciální dopady světové krize na ČR eliminovat a zmírňovat. Rada vznikla jako desetičlenná a její činnost řídí a koordinuje předseda vlády České republiky. NERV svou dosavadní činnost ukončil dne 14. září 2009 předložením "Závěrečné zprávy

NERV", která představuje pohled členů rady na vývoj české ekonomiky v letošním a příštím roce. Není vyloučeno, že činnost Národní ekonomické rady vlády bude v budoucnu obnovena.¹⁶

Otázka č. 12

Zvolte velikost vaší společnosti podle počtu zaměstnanců.

Graf č. 8 Společnost podle počtu zaměstnanců



Tabulka č. 13 Společnost podle počtu zaměstnanců

	absolutní	relativní
do 25 zaměstnanců	31	62%
do 50 zaměstnanců	10	20%
do 250 zaměstnanců	6	12%
více než 250 zaměstnanců	3	6%

Zdroj: vlastní výzkum, 2010

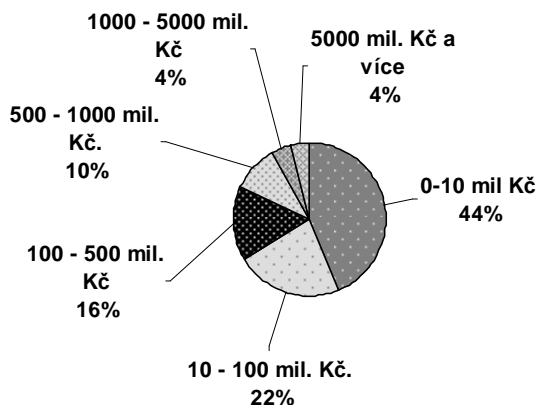
Na dotazník odpovědělo nejvíce malých (počet zaměstnanců < 50) a středních (počet zaměstnanců < 250) podnikatelů. Dotazník vyplnily pouze tři společnosti s více než 250 zaměstnanci.

¹⁶ Vláda České republiky [online]. 2009 [cit. 2010-04-20]. NERV. Dostupné z WWW: <<http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/narodni-ekonomicka-rada-vlady-51371/>>.

Otázka č. 13

Výše ročního obrátu.

Graf č. 9 Výše ročního obrátu.



Zdroj: vlastní výzkum, 2010

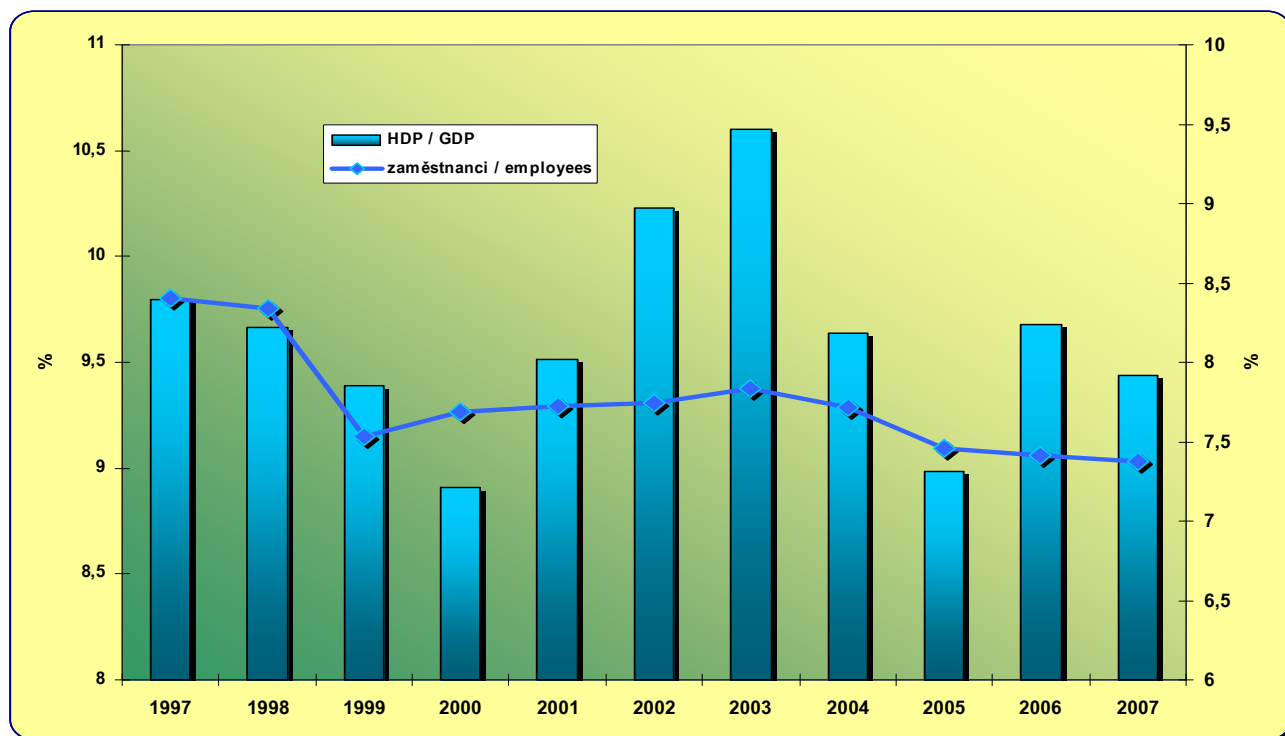
Největší zastoupení v dotazovaných společnostech měly firmy s obrátem do 10 mil. Kč tj. 44 %. Nejméně zastoupeny byly firmy s obrátem nad 1000 mil.

4.2 Doprava v ČR a její srovnání s evropskými zeměmi

Další část práce bude věnována problematice dopravy v České republice a srovnání situace v ČR se situací v ostatních zemích Evropské unie. Konkrétně půjde o počty zaměstnanců a firem v dopravě, jejich podíl na tvorbě HDP, podíl dopravy v odvětvové struktuře HDP, celkové roční výdaje obyvatel na dopravu, celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury a mezinárodní srovnání podílu jednotlivých členských zemí na celkovém vývozu Evropské unie.

4. 2. 1 Počty zaměstnanců a firem v dopravě

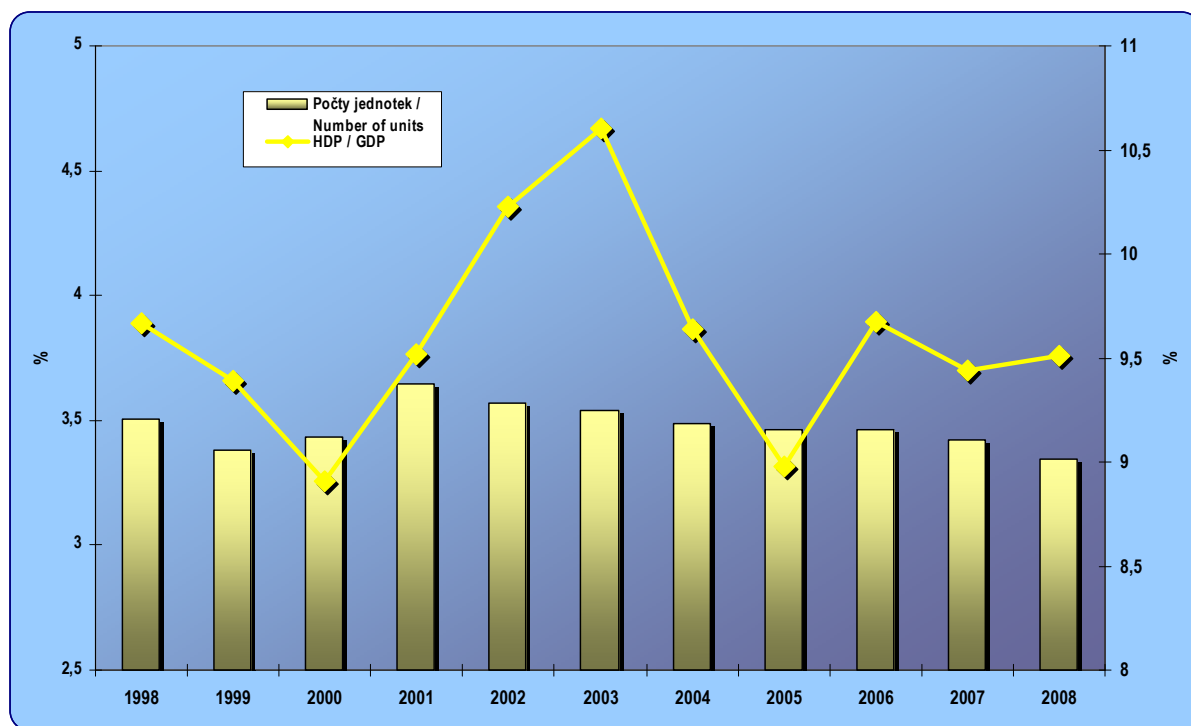
Graf č. 10 Vývoj podílu počtu zaměstnanců v dopravě a spojích na celkovém počtu zaměstnanců a jejich podíl na tvorbě HDP



Zdroj: ČSÚ, 2010

Z grafu ČSÚ je patrné, že počet zaměstnanců v dopravním sektoru a jejich podíl na tvorbě HDP, zaujímá významné procento v národním hospodářství. V prvních třech letech můžeme sledovat úbytek zaměstnanců v dopravě a také klesající podíl dopravy na celkové tvorbě HDP. V roce 2000 dosahuje podíl HDP nejnižšího procenta, ale počet zaměstnanců je mírně rostoucí. V následujících letech už nezaznamenává podíl zaměstnanců v dopravě přílišný výkyv. Podíl dopravy na celkovém HDP má v následujících letech převážně rostoucí charakter. Pouze v roce 2005 je opět viditelný velký pokles. V roce 2003 byl zaznamenán největší nárůst. Dopravní sektor tvořil skoro desetinu z celkového HDP.

Graf č. 11 Vývoj podílu počtu firem v dopravě a spojích na celkovém počtu firem v ČR a jejich podíl na celkové tvorbě HDP



Zdroj: ČSÚ, 2010

Další graf ČSÚ ilustruje podíl počtu firem v dopravě na celkovém počtu firem a jejich podíl na tvorbě HDP. Vliv dopravního sektoru na tvorbě HDP má opět nepravidelný charakter. Podíl dopravních společností z celkového počtu firem v ČR se přitom příliš nemění. V roce 2001 byl podíl dopravních firem na celkovém počtu firem v ČR nejvyšší. Přesahoval 3,5 %, což činilo 46 236 dopravních společností. V roce 2008 je podíl firem v dopravě od roku 1999 nejnižší. Tento jev může být způsoben nastupující finanční krizí.

Tabulka č. 14 Počet podniků a počet pracovníků v dopravě (OKEČ 60 – 63)

Ukazatel	Velikostní skupina	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet podniků	Podniky celkem	44 737	46 236	45 964	45 486	45 918	44 891
	0-49 zaměstnanců	44 411	45 896	45 608	45 114	45 522	44 471
	50-249 zaměstnanců	247	259	268	287	311	335
	250 a více zaměstnanců	79	81	88	85	85	85
Počet pracovníků	Podniky celkem	270 353	273 643	278 353	281 924	276 359	266 638
	0-49 zaměstnanců	96 990	100 838	105 481	111 190	107 762	103 862
	50-249 zaměstnanců	24 352	25 786	26 557	28 760	30 862	33 852
	250 a více zaměstnanců	149 012	147 019	146 315	141 973	137 736	128 923

Zdroj: ČSÚ, 2010

Největší procentuální podíl z celkového počtu dopravních společností v České republice zaujímají malé podniky, tj. 99 % procent z celkového počtu dopravních firem. Ze zpracovaných dotazníků vyplynulo, že státní podpory nebo dotace využívají pouze tři společnosti a to s počtem zaměstnanců nad 250. Existuje přitom množství možností čerpání dotací z programů Ministerstva průmyslu a obchodu i pro malé podniky.

Do roku 2003 tvořili zaměstnanci velkých dopravních podniků nadpoloviční většinu. V dalších letech už společnosti s počtem zaměstnanců nad 250 zaznamenávají úbytek pracovníků. Naopak jich přibývá v malých a středních podnicích.

4. 2. 2 Podíl dopravy na tvorbě HDP

Tabulka č. 15 Odvětvová struktura HDP (běžné ceny) (mld. Kč)

	2000	2004	2005	2006	2007(1)	2008(1)
HDP v kupních cenách	2 189,2	2 814,8	2 983,9	3 222,4	3 535,5	3 696,4
Daně minus dotace	205,7	285,1	308,6	314,7	357,4	366,9
Hrubá přidaná hodnota	1 983,5	2 529,7	2 675,3	2 907,7	3 178,0	3 329,5
<i>v tom:</i>						
zemědělství, lesnictví, rybolov	77,2	83,4	81,0	75,6	78,3	73,9
průmysl	627,2	811,6	845,1	927,7	1 017,6	1 039,2
stavebnictví	127,9	164,5	168,0	183,0	204,2	213,0
obchod, opravy, pohostin., ubytování	317,4	346,3	395,2	432,3	457,6	501,0
doprava, spoje	195,0	271,2	268,0	311,8	333,7	351,5
finanční zprostředkování	56,3	88,6	81,5	89,2	119,9	126,9
komerční služby	265,4	329,3	366,9	386,4	435,7	464,0
ostatní služby	317,1	434,8	469,5	501,7	531,0	560,0

1) předběžné údaje, získány z výsledků zpracování čtvrtletních statistických výkazů ČSÚ

Zdroj ČSÚ, 2010

V tabulce č. 15 je znázorněn podíl dopravního sektoru na národním hospodářství v období 2000 až 2008. V roce 2000 zaujímá sektor doprava a spoje 9,8 % z celkové hodnoty HDP. V následujících letech probíhal mírný vzestup. V roce 2008 byl podíl dopravy a spojů na tvorbě HDP už 10,5 %. Po dobu 8 let HDP vzrostlo o 1507,2 miliard Kč. Sektor dopravy a spojů zaznamenal nárůst o 156,5 miliard Kč.

Největší podíl v odvětvové struktuře HDP tvoří sektor průmyslu. Naopak nejmenší část podílu na tvorbě HDP zaujímá zemědělství, lesnictví a rybolov.

Doprava a spoje jsou pro národní hospodářství stále významnou složkou, a proto by se jejich rozvoji měla přikládat patřičná důležitost (viz kapitola 3. 2. 3. 1).

4. 2. 3 Výdaje spojené s dopravou

**Tabulka č. 16 Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (běžné ceny)
(mil. Kč)**

Druh infrastruktury	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Železniční	13 200,3	13 136,6	14 428,1	13 177,5	17 002,5	30 379,0
Silniční¹⁾	10 988,0	32 901,8	42 137,0	42 267,5	41 460,6	50 962,0
Vnitrozemské vodní cesty	402,2	367,4	303,0	526,7	389,7	538,4
Letecká	992,8	4 803,2	7 045,4	2 013,8	2 137,0	8 108,3
Potrubní	399,2	506,3	164,3	709,7	801,1	433,4
Celkem	25 982,5	51 715,4	64 077,7	58 695,2	61 790,9	90 421,1

1) údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy

Zdroj: ČSÚ, MD, 2010

Další tabulka ČSÚ zobrazuje celkové investiční výdaje, které jsou směřovány do dopravní infrastruktury. Největší část investic je věnována silniční dopravě a je využita na modernizaci, údržbu, opravu a výstavbu dálnic a silnic I., II. a III. třídy, a na obchvaty měst za účelem zlepšení bezpečnosti řidičů. Výdaje jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z rozpočtu Ministerstva dopravy. Přičemž od 1.1. 2005 nejsou hrazeny výdaje určené komunikacím II. a III. třídy z rozpočtu SFDI, nýbrž jsou pro ně vyhrazeny prostředky v rozpočtech jednotlivých krajů. V roce 2008 činil podíl investičních výdajů do silniční dopravy 50 962 mil. Kč tj. 56,3 % z celkových výdajů do dopravní infrastruktury. Největší problémy v silniční dopravě způsobily povodně v letech 2002 a 2006, kde byla věnována podstatná z rozpočtu část na opravy komunikací po celé republice.

Druhým největším odběratelem investic do dopravní infrastruktury je železniční doprava, kterou zajišťují převážně České dráhy a.s. Největší nárůst investičních výdajů je zaznamenán v roce 2008, kdy byl téměř o polovinu vyšší ve srovnání s předchozím rokem. Výdaje byly určeny především na výstavbu třetího a čtvrtého železničního koridoru, která v současné době stále probíhá.

Třetí v pořadí je letecká doprava. Česká republika čítá celkem 91 civilních letišť, z nichž největší je Letiště Praha-Ruzyně. Nárůst investičních výdajů do letecké dopravy zaznamenáváme v roce 2005 vlivem ukončení činnosti státních podniků Česká správa letišť a letiště Brno, Ostrava a Karlovy Vary, které byly poté převedeny do vlastnictví krajů. Touto změnou byl vytvořen předpoklad pro uplatnění možnosti čerpání finančních prostředků z Evropských fondů. Největší nárůst byl ovšem zaznamenán v roce 2008. Důvodem byl pravděpodobně vstup České republiky do Schengenského

prostoru. Vstup byl spojen s několika evropskými opatřeními, týkajícími se finančně velmi nákladných stavebních a administrativních změn na letištích.

Investiční výdaje do dopravní infrastruktury každoročně stoupají. Největší meziroční nárůst proběhl mezi léty 2007-2008 a činil 28 630 mil. Kč.

4. 2. 4 Mezinárodní srovnání

Tabulka č. 17 Počet podnikatelských subjektů v dopravě, 2003

Země	Počet podnikatelských subjektů	Země	Počet podnikatelských subjektů
EU 25	1 065 622	Maďarsko	38 947
Belgie	16 011	Malta	2 511
Česká republika	46 375	Nizozemsko	26 850
Dánsko	14 274	Rakousko	14 821
Německo	90 511	Polsko	152 201
Estonsko	2 808	Portugalsko	26 765
Řecko	.	Slovinsko	9 234
Španělsko	223 549	Slovensko	1 399
Francie	99 692	Finsko	23 506
Irsko	7 000	Švédsko	31 906
Itálie	157 569	Spojené království	82 233
Kypr	5 084	Bulharsko	24 196
Lotyšsko	3 871	Rumunsko	21 231
Litva	6 487	Norsko	22 776
Lucembursko	1 425		

Zdroj: Eurostat, 2010

Tabulka č.17 z dat Eurostat ilustruje počet podnikatelských subjektů v dopravě v mezinárodním srovnání před vstupem České republiky do Evropské unie. Česká republika tvořila svým počtem 46 375 podnikatelských subjektů v dopravě podle údajů Eurostat podíl 4,35 % z celkového počtu EU 25. Největší podíl zaujímá Španělsko, které s počtem 223 549 pětkrát převyšuje Českou republiku. Rozdíl je ovlivněn větší rozlohou Španělka a jeho orientací na cestovní ruch. Naopak nejmenší podíl podnikatelských subjektů uvádějí státy Lucembursko a Slovensko. Je to způsobeno především menší rozlohou obou zemí a nízkou rozvinutostí dopravní infrastruktury.

Již z předešlých grafů a tabulek lze tvrdit, že vstupem České republiky do Evropské unie se počet podnikatelských subjektů působících v dopravním sektoru nezvyšoval a zůstal u své průměrné hodnoty 45 000 subjektů.

Tabulka č. 18 Podíl vývozu do zemí EU na celkovém vývozu (%)

Země	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
EU 27	69,1	68,0	67,9	68,0	68,8	68,5	67,8	68,3	68,1
v tom:									
Belgie	78,7	76,8	77,9	75,4	77,2	77,0	76,7	76,7	76,3
Bulharsko	57,2	56,2	60,7	62,1	63,2	62,2	60,0	60,7	60,6
Česká republika	87,5	85,9	86,5	85,7	87,3	87,1	85,5	85,7	85,2
Dánsko	70,9	70,6	69,5	69,7	70,2	70,6	70,7	71,1	70,2
Estonsko	85,8	88,1	81,3	81,7	82,4	80,4	78,1	65,6	70,2
Finsko	65,4	63,1	60,5	61,1	60,2	58,1	56,3	57,3	56,8
Francie	65,3	64,8	64,2	65,1	66,7	66,0	63,5	65,5	65,1
Irsko	67,3	64,8	64,2	66,0	62,4	62,9	63,8	63,3	63,4
Itálie	64,0	61,5	61,0	60,9	62,4	61,9	61,2	61,2	60,1
Kypr	58,4	59,9	55,4	57,6	61,3	67,3	73,2	70,2	71,8
Litva	73,8	74,7	73,3	69,3	62,8	67,2	65,7	63,6	64,8
Lotyšsko	77,7	80,7	78,6	77,8	79,4	77,4	76,5	72,5	72,5
Lucembursko	87,7	86,7	88,3	88,3	89,3	90,3	89,8	89,5	88,6
Maďarsko	84,5	83,6	83,8	84,5	84,2	83,1	80,9	79,2	79,0
Malta	49,1	34,0	52,5	47,4	48,8	50,4	51,7	50,4	49,6
Německo	65,5	64,7	63,6	63,4	64,9	64,6	64,3	63,6	64,8
Nizozemsko	82,0	81,3	81,5	80,4	80,4	79,9	79,8	79,2	78,1
Polsko	81,6	81,2	81,2	81,2	81,9	80,3	78,6	79,0	78,9
Portugalsko	84,2	81,6	81,3	81,4	81,1	80,1	80,0	77,4	76,8
Rakousko	76,3	74,7	74,9	74,9	75,3	73,5	71,8	72,0	72,6
Rumunsko	72,9	72,2	75,2	73,8	75,3	74,7	70,1	70,3	71,9
Řecko	66,5	62,0	63,6	60,8	64,9	64,2	61,7	63,9	65,0
Slovensko	89,4	89,8	90,6	89,5	85,9	86,7	87,3	86,9	86,7
Slovinsko	73,7	72,1	70,6	68,6	68,2	67,5	68,2	68,4	69,3
Spojené království	60,8	59,4	59,9	61,4	59,2	58,8	57,4	62,9	58,2
Španělsko	73,6	73,0	74,4	74,8	75,3	74,3	72,4	71,2	69,9
Švédsko	62,6	60,3	59,0	58,5	58,7	59,0	58,7	60,2	61,3

Zdroj: Eurostat, 2010

Tabulka č. 18 zaznamenává podíl vývozu do zemí Evropské unie na celkovém vývozu. Největší podíl vývozu má Lucembursko, jehož export tvoří hlavní část celkového exportu Evropské unie.

Česká republika mezi léty 1999 - 2007 tvořila v průměru 86,2 % podíl na celkovém vývozu. ČR se vyznačuje svou proexportní ekonomikou s orientací především na ekonomiky Německa, Slovenska, Polska, Francie, Velké Británie a Rakouska. Příchod finanční krize měl tudíž na náš dopravní sektor velký dopad a způsobil hospodářský útlum a propad ekonomiky.

5. Závěr

Cílem bakalářské práce bylo definovat a charakterizovat dopravu z hlediska mezinárodního obchodu. Dalším cílem práce bylo zabývat se dopravou před vstupem a po vstupu do Evropské unie. Dále pak zmapovat situaci u jednotlivých dopravců na základě dotazníkového šetření. Z vlastní práce, realizované především formou dotazníkového šetření, vyplynuly následující závěry:

Největší část respondentů tvořily firmy s počtem do 25 zaměstnanců a s obratem 0-10 mil. Kč. Nejužívanějším druhem dopravy v České republice je stále silniční doprava, která je pro české dopravce se zaměřením na více forem přeprav poskytována nejlevněji, což potvrzuje i ČSÚ. Poté následuje přeprava železniční, letecká a intermodální.

Podle dotazníkového šetření nejčastěji mezinárodní dopravní společnosti směřují své služby do zemí Evropské unie i mimo ní a jsou to firmy s obratem 0-10 mil Kč. Tyto sledované společnosti téměř nevyužívají možnosti čerpání různých forem dotací a příspěvků státu popř. dotací z fondů Evropské unie. Pouze 3 společnosti z 50 využily tuto možnost. Ve skutečnosti stát nabízí několik možností uplatnění dotace, ať už v Operačním programu doprava či v programech pro financování malých a středních podniků.

Z dotazníkového šetření nadpoloviční většina oslovených mezinárodních společností působí na českém trhu 10 a více let. Je tedy zřejmé, že počet firem v České republice působících v dopravním sektoru neroste. Vysvětlením je současná ekonomická krize, která moc nepřispívá zakládáním nových společností.

Společnosti orientované na mezinárodní přepravu vstupem České republiky do Evropské unie nezaznamenaly nárůst objemu poskytovaných služeb. Rozdíl ve výsledcích výzkumu byl pouze dvouprocentní, proto tedy nelze nárůst objemu poskytovaných služeb prokázat. Vstupem do EU pouze třetina dotazovaných vstoupila na další zahraniční trhy. Dá se tedy tvrdit, že vstupem do EU se z hlediska tržního prostředí situace nezlepšila. Ve sledovaném vzorku největší přínos členství v EU vidí mezinárodní firmy ve zjednodušené celní politice a jednotné měně ve většině členských

zemí. Naopak největší ohrožení vidí v zahraniční konkurenci a v náročných požadavcích evropských norem.

Celkově 72 % dotázaných bylo ovlivněno současnou hospodářskou krizí. Byly to společnosti převážně s nižším obratem, což bylo způsobeno poklesem zakázek a tím se firmy dostaly do problémů s fungováním a samotným chodem mezinárodní společnosti.

Další část bakalářské práce byla věnována problematice dopravy v České republice a mezinárodnímu srovnání s ostatními členy EU.

Dopravní sektor zaujímal a stále zaujímá významné místo v národním hospodářství. Podle ČSÚ byl zaznamenán v roce 2003 největší nárůst, kdy dopravní sektor tvořil skoro desetinu z celkového HDP. Podíl dopravních společností z celkového počtu firem byl v letech 1998-2008 téměř totožný, činil v průměru 3,5 %.

Největší procentuální podíl z celkového počtu dopravních společností v České republice zaujímají podle ČSÚ malé podniky (s počet zaměstnanců < 50), tj. 99 % z celkového počtu dopravních firem, což se potvrdilo i v našem dotazníkovém šetření. Největší část investic je věnována silniční dopravě. Druhým největším odběratelem investic do dopravní infrastruktury je železniční doprava.

ČR je proexportně orientovanou ekonomikou s orientací především na ekonomiky Německa, Slovenska, Polska, Francie, Velké Británie a Rakouska, což mělo velký dopad s příchodem finanční krize, kdy nastal velký hospodářský útlum a propad ekonomiky.

Pracovní hypotézy:

České dopravce ovlivnila současná hospodářská krize.	Hypotéza potvrzena
V ČR je nejvíce využívána silniční přeprava.	Hypotéza potvrzena
V ČR je stále rostoucí počet přepravních firem.	Hypotéza vyvrácena
Čeští dopravci příliš nevyužívají státní podpory a dotace EU.	Hypotéza potvrzena

6. Summary

The aim of this work is to define and characterize the traffic in terms of international trade. Another goal is to deal with traffic before and after joining the European Union. From my own work carried out mainly by questionnaire following conclusions: The largest proportion of respondents were companies with up to 25 employees and a turnover of 0-10 million CZK. Most widely used mode of transport in the Czech Republic is still road transport, which is the Czech carrier with a focus on multiple forms of transport provided cheaply. Followed by transportation by rail, air and intermodal.

International transport companies most often seek his services to European Union countries and beyond, and are firm with a turnover of CZK 0-10 miles. The survey by an absolute majority of international companies operating on the Czech market for 10 or more years. It is evident that the number of firms operating in the Czech Republic in the transport sector is growing. Explanation of the current economic crisis, which does not contribute much setting up new companies.

Company focused on the international carriage of the Czech Republic joined the European Union have not seen any increase in the volume of services provided.

Overall, 72 percent of respondents were influenced by the current economic crisis. These were mainly companies with lower turnover, which was due to decline in orders and that the company got into trouble themselves. Another part of work was devoted to problems of transport in the Czech Republic and international comparisons with other EU members.

CR is a purely export-oriented economy with a focus primarily on the economy of Germany, Slovakia, Poland, France, Great Britain and Austria, which had a big impact with the advent of the financial crisis occurred when a large economic downturn and the slump of the economy.

7. Přehled použité literatury

Odborné publikace:

- BENÁČEK, V., *Ekonomie mezinárodního obchodu*. Praha: VŠE, 1997. ISBN 80-7079-105-5
- BENEŠ, V., *Zahraniční obchod*. Praha: Grada Publishing, 2004. ISBN 80-247-0558-3
- DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B., *Logistika – procesy a jejich řízení*. Brno: Computer press, 2003. ISBN 80-7226-521-0
- KALÍNSKÁ, E., PETŘÍČEK, V., *Mezinárodní obchod I*. Praha: VŠE, 2003. ISBN 80-245-0600-9
- MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E., SATO, A., *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada Publishing, 2003. ISBN 80-247-0686-5
- PIPEK, J. A KOLEKTIV., *Mezinárodní obchod*. Praha: VŠE, 1996. ISBN 80-7079-595-6
- POUZAROVÁ, I., *Mezinárodní obchod (vybrané kapitoly)*. Č. Budějovice: ZF JU, 1998. ISBN 80-7040-303-9
- SIXTA, J., MAČÁT, V., *Logistika – teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3
- TICHÁ, L., *Vnější obchodní vztahy ČR*. Č. Budějovice: EF JU, 2007. ISBN 978-80-7394-015-7
- VANĚČEK, D., *Logistika 3. přeprac. vyd. Skripta*. Č. Budějovice: ZF JU, 2008. ISBN 978-80-7394-085-0

Internetové zdroje:

- ❖ LÉBL, Miroslav. *Otázky z makroekonomie* [online]. 2009 [cit. 2009-10-25]. Mezinárodní obchod, Dostupné z WWW: <http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_podpora8.pdf>.
- ❖ LÉBL, Miroslav. *Otázky z makroekonomie* [online]. 2009 [cit. 2009-10-25]. Mezinárodní obchod, Dostupné z WWW: <http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_podpora8.pdf>.
- ❖ www.mesec.cz [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Zahraniční obchod. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/zahranicni-obchod/>>. ISSN 1213-4414.
- ❖ www.mesec.cz [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Zahraniční obchod. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/zahranicni-obchod/>>. ISSN 1213-4414.
- ❖ www.financni-krize.webnode.cz [online]. 2009 [cit. 2010-04-24]. Finanční krize. Dostupné z WWW: <<http://financni-krize.webnode.cz/priciny-financni-krize/>>.
- ❖ www.financni-krize.webnode.cz [online]. 2009 [cit. 2010-04-24]. Finanční krize. Dostupné z WWW: <<http://financni-krize.webnode.cz/news/reseni-financni-krize-v-eu/>>.
- ❖ www.kurzy.cz [online]. 2010 [cit. 2010-04-22]. Krize. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.kurzy.cz/financni-krize/>>. ISSN 1801-8688.
- ❖ www.mdcz.cz [online]. 2006 [cit. 2009-10-25]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z WWW: <www.mdcz.cz>.
- ❖ www.enviwiki.cz [online]. 2008 [cit. 2009-10-25]. Doprava. Dostupné z WWW: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Vymezen%C3%AD_z%C3%A1kladn%C3%ADch_pojm%C5%AF_v_doprav%C4%9B#Doprava>.
- ❖ www.wikipedia.cz [online]. 2010 [cit. 2009-10-25]. Doprava. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>>.

- ❖ *www.mdcz.cz* [online]. 2006 [cit. 2010-04-22]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>.
- ❖ *www.opd.cz* [online]. 2007 [cit. 2010-04-22]. Operační program doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>>.
- ❖ Koncepce podpory pro MSP. In *Koncepce rozvoje malého a středního podnikání na období 2007 – 2013*, 2006 [cit. 2010-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument17476.html>>.
- ❖ Česko. 47/2002 Sb. ZÁKON ze dne 11. ledna 2002 o podpoře malého a středního podnikání. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2002, s. 1. Dostupný také z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument6172.html>>.
- ❖ *Vláda České republiky* [online]. 2009 [cit. 2010-04-20]. NERV. Dostupné z WWW: <<http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/narodni-ekonomicka-rada-vlady-51371/>>.
- ❖ *www.czso.cz* [online]. 2006 [cit. 2010-05-03]. ČSÚ. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/0A003D5E3B/\\$File/7008100307.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/0A003D5E3B/$File/7008100307.pdf)>.
- ❖ *www.czso.cz*
- ❖ *www.epp.eurostat.ec.europa.eu*
- ❖ *www.mdcz.cz*
- ❖ *www.mpo.cz*
- ❖ *www.businessinfo.cz*
- ❖ *www.google.com*
- ❖ *www.cd.cz*
- ❖ *www.firmy.cz*

8. Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1 Nejužívanější druh přepravy

Tabulka č. 2 Nejlevnější forma přepravy

Tabulka č. 3 Vývozní oblasti

Tabulka č. 4 Vývozní oblasti v závislosti na velikosti obrátu

Tabulka č. 5 Pobírání státní podpory

Tabulka č. 6 Délka fungování společnosti

Tabulka č. 7 Nárůst objemu poskytovaných služeb po vstupu do EU

Tabulka č. 8 Vstup na další zahraniční trhy po vstupu ČR do EU

Tabulka č. 9 Přínosy členství v EU

Tabulka č. 10 Ohrožení spojená s členstvím v EU

Tabulka č. 11 Vliv hospodářské krize na chod společnosti

Tabulka č. 12 Vliv hosp. krize na společnost v závislosti na velikosti obrátu

Tabulka č. 13 Společnost podle počtu zaměstnanců

Tabulka č. 14 Počet podniků a počet pracovníků v dopravě (OKEČ 60 – 63)

Tabulka č. 15 Odvětvová struktura HDP (běžné ceny) (mld. Kč)

Tabulka č. 16 Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury

Tabulka č. 17 Počet podnikatelských subjektů v dopravě, 2003

Tabulka č. 18 Podíl vývozu do zemí EU na celkovém vývozu (%)

Seznam grafů:

Graf č. 1 Nejužívanější druh přepravy

Graf č. 2 Nejlevnější forma přepravy

Graf č. 3 Vývozní oblasti

Graf č. 4 Pobírání státní podpory

Graf č. 5 Přínosy členství v EU

Graf č. 6 Ohrožení spojená s členstvím v EU

Graf č. 7 Vliv hospodářské krize na chod společnosti

Graf č. 8 Společnost podle počtu zaměstnanců

Graf č. 9 Výše ročního obrátu

Graf č. 10 Vývoj podílu počtu zaměstnanců v dopravě a spojích na celkovém počtu zaměstnanců a jejich podíl na tvorbě HDP

Graf č. 11 Vývoj podílu počtu firem v dopravě a spojích na celkovém počtu firem v ČR a jejich podíl na celkové tvorbě HDP

Přílohy

Dotazník:

Dobrý den,

jmenuji se Ladislav Beran a jsem studentem 3. ročníku Ekonomické fakulty Jihočeské Univerzity v Českých Budějovicích. Žádám Vás o vyplnění následujícího dotazníku, jehož vyhodnocení bude součástí mé bakalářské práce.

Pokud se budete zajímat o výsledky mého výzkumu, rád vám je poskytnu. (do připomínek napište svůj email)

Děkuji.

1) Využívá vaše společnost při své činnosti některý z druhů dopravy?

Pokud zvolíte odpověď b děkuji Vám za spolupráci, dotazník není určen Vám.

- ❖ ano
- ❖ ne

2) Jaký druh přepravy je vaší společností nejužívanější?

- ❖ silniční
- ❖ lodní
- ❖ železniční
- ❖ letecká
- ❖ jiné

3) Pokud se vaše společnost zaměřuje na více forem přepravy, kterou z nich nabízíte svým klientům nejlevněji?

Pokud NE pokračujte prosím otázkou č.4

- ❖ silniční
- ❖ lodní
- ❖ železniční
- ❖ letecká
- ❖ jiné

4) Kam jsou vaše služby nejčastěji směřovány?

- ❖ pouze do zemí EU
- ❖ do EU i mimo ně
- ❖ pouze mimo EU

5) Využíváte nějakou formu státní podpory popř. dotace z fondů EU?

- ❖ ano
- ❖ ne

6) Jak dlouho působí vaše společnost na českém trhu?

Pokud zvolíte odpověď a nebo b, přejděte prosím na otázku č.9.

- ❖ méně než 1 rok
- ❖ 1 – 5 let
- ❖ 5 – 10 let
- ❖ 10 a více let

7) Zaznamenala vaše společnost po vstupu do EU nárůst objemu poskytovaných služeb?

- ❖ ano
- ❖ ne

8) Vstoupila Vaše firma na další zahraniční trhy po vstupu České republiky do Evropské unie?

- ❖ ano
- ❖ ne

9) Čím je pro vaši společnost členství v EU nejpřínosnější?

- ❖ jednotná měna ve většině členských zemí
- ❖ jednotný vnitřní trh
- ❖ účast v programech EU
- ❖ zjednodušená celní politika
- ❖ jiné.....

10) Co považujete za největší ohrožení pro vaši společnost v souvislosti s členstvím České republiky v EU?

- ❖ ztráty výhody nižších cen
- ❖ náročné požadavky evropských norem
- ❖ zahraniční konkurence
- ❖ jiné.....

11) Ovlivnila ekonomická krize fungování vaší firmy?

- ❖ ano
- ❖ spíše ano
- ❖ spíš ne
- ❖ ne

12) Zvolte velikost vaší společnosti podle počtu zaměstnanců.

- ❖ do 25 zaměstnanců
- ❖ do 50 zaměstnanců
- ❖ do 250 zaměstnanců
- ❖ více než 250 zaměstnanců

13) Výše ročního obratu

- ❖ 0-10 mil Kč
- ❖ 10-100 mil Kč
- ❖ 100-500 mil. Kč
- ❖ 500-1000 mil Kč
- ❖ 1000-5000 mil Kč
- ❖ 5000 mil. Kč a více