

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

EKONOMICKÁ FAKULTA

Studijní program: Ekonomika a management

Studijní obor: Řízení a ekonomika podniku

Pracoviště: Ekonomická fakulta – katedra ekonomiky

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Přepravní výkony v nákladní automobilové dopravě

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jiří Alina

Autor bakalářské práce:

Matyáš Lagarde

2011

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Matyáš LAGARDE**
Osobní číslo: **E07266**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Přepravní výkony v nákladní automobilové dopravě**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:
Analýza přepravních výkonů v nákladní automobilové dopravě. Porovnání vývoje přepravních výkonů u vybraného subjektu, kraje a státu vzhledem ke změně HDP.

Osnova práce:

1. Literární rešerše
2. Analýza přepravních výkonů
3. Použití statistických metod pro zjištění vztahu HDP a přepravních výkonů
4. Vyhodnocení získaných údajů
5. Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Stehlík, A.: Mezinárodní přeprava a zasilatelství 1. Brno, Masarykova univerzita, 1996. 133 s. ISBN 80-210-1451-2.

Eisler, J.: Úvod do ekonomiky dopravy. Praha, CODEX Bohemia, 1998. 288 s. ISBN 80-85963-54-X.

Eisler, J.: Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha, Oeconomica, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Alina
Katedra ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: 11. listopadu 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: 16. dubna 2011


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc., prof.h.c.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Ivana Paltová Lejtmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 24. ledna 2011

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně, na základě vlastních šetření a materiálů, uvedených v seznamu literatury.

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.

.....
Matyáš Lagarde

Poděkování:

Děkuji vedoucímu práce panu Ing. Jiřímu Alinovi za odborné vedení a všestrannou pomoc. Dále chci poděkovat svým rodičům za podporu ve studiu a také podniku „A“ za poskytnutí nezbytných podkladů pro zpracování této bakalářské práce.

Obsah

Obsah	1
Úvod.....	3
Cíl práce.....	4
Metodika	4
1. Literární přehled	5
1.1 Doprava	5
1.1.1 Funkce dopravy	5
1.1.2 Funkční efektivnost dopravy	6
1.1.3 Provozně ekonomický proces v dopravním podniku	6
1.2 Dopravní pojmy	7
1.2.1 Ukazatele přepravy	8
1.2.2 Přepravní výkony.....	9
1.3 Silniční doprava	10
1.3.1 Subjekty silniční přepravy	11
1.3.2 Nákladní automobily	12
1.3.3 Členění dopravy a dopravních prostředků.....	12
1.4 HDP.....	13
1.4.1 Hrubý a čistý domácí produkt	14
1.4.2 Nominální a reálný domácí produkt	14
1.5 Výpočet HDP	15
2. Vývoj hrubého domácího produktu	17
2.1.1 Meziroční tempo růstu reálného HDP	17
2.1.2 Vývoj v období 1990 - 1993.....	17
2.1.3 Vývoj v období expanze ekonomiky ČR.....	18
2.1.4 Vývoj v období recese ekonomiky ČR.....	21
2.1.5 Vývoj v období druhé expanze českého hospodářství	22
2.1.6 Vývoj v období po vstupu do EU	22
2.1.7 Vývoj v období 2009	23

2.2 Zdroje HDP	24
3. Vývoj jednotlivých doprav	26
3.1 Železniční nákladní doprava	27
3.2 Silniční nákladní doprava.....	28
3.3 Vodní nákladní doprava	32
3.4 Letecká nákladní doprava	33
4. Porovnání přepravních výkonů s vývojem HDP	34
4.1 Přepravních výkony v ČR a vývoj HDP	34
4.2 Silniční přepravní výkony v ČR a vývoj HDP	35
4.3 Silniční přepravní výkony ve vybraném regionu a vývoj HDP	37
4.4 Charakteristika vybraného subjektu.....	38
4.5 Silniční dopravní výkony vybraného subjektu a vývoj HDP	39
5. Statistická analýza.....	41
6. Závěr	44
7. Summary	45
Přehled použité literatury.....	47
Seznam tabulek	49
Seznam grafů	49
Seznam příloh	51

Úvod

Silniční doprava je v dnešní době celkově nejpoužívanějším druhem dopravy. V oblasti transportu nákladů vévodí nad ostatními druhy dopravy i kvůli geografickým podmínkám České republiky. Často jsou na její adresu slyšeny výtky, týkající se vlivu na životní prostředí. Pravdou ovšem je, že je z velké části nenahraditelná.

Nákladní automobilová doprava je úzce spojena s některými hospodářskými odvětvími. Jedná se především o zpracovatelský průmysl, stavebnictví a obchod. Z velké části je tak závislá na ekonomickém vývoji těchto odvětví.

V první části práce jsou vysvětleny pojmy spjaté s dopravou. Větší důraz je kladen na silniční nákladní dopravu, která je v této práci stěžejní. Jsou zde vysvětleny přepravní výkony, které se objevují v mnoha grafech. Jedním z cílů práce je porovnat přepravní výkony vzhledem ke změně HDP, a proto teoretická část obsahuje také definice HDP a jeho metody výpočtu.

Ve vlastní práci je vedle sebe postaven vývoj české ekonomiky a vývoj jednotlivých druhů nákladní dopravy, především silniční. Následně je posuzována souvislost mezi vývojem HDP a přepravními výkony. V bakalářské práci se zkoumá vztah k HDP ze tří pohledů (Česká republika, Karlovarský kraj, subjekt z Karlovarského kraje). V závěru práce je provedena statistická analýza, která se týká vztahu dvou veličin. V tomto případě silničních přepravních výkonů a meziročního růstu HDP.

Cíl práce

Analýza přepravních výkonů v nákladní automobilové dopravě. Porovnání vývoje přepravních výkonů u vybraného subjektu, kraje a státu vzhledem ke změně HDP.

Metodika

Z dostupné literatury byly definovány základní pojmy z oboru dopravy a pojmy související s hrubým domácím produktem. Ve vlastní práci byla použita data především z Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy. Pro zkoumání vybraného subjektu byla vybrána dopravní společnost „A“ z Karlovarského kraje, která poskytla potřebná data.

Ze statistických metod byla zvolena regresní a korelační analýza. Při tvorbě byly použity programy Statistica a Microsoft Excel.

1. Literární přehled

1.1 Doprava

Dosažení zisku je rozhodující pro podnikání ve všech oblastech. S úmyslem dosáhnout zisk se stanovují výrobní cíle podniku. V dopravních podnicích tedy jde o stanovení jejich jednotlivých cílů na základě objemu přepravy, která bude v budoucích obdobích požadována zákazníky a z toho plynoucí odvození prostředků potřebných k uspokojení předpokládaných přepravních potřeb (požadavků na přemístění) a k realizaci tržeb a zisku. Aby se to stalo realitou, je nutno určitým způsobem organizovat a plánovat přepravní a dopravní proces, zajistit potřebné kapacity dopravního podniku.

Požadavky a přání zákazníků (přepravců, cestujících), dopravních podniků (dopravců), státu a obyvatel vůbec jsou velmi protichůdné. Požadavky přepravců a cestujících spočívají v přání platit za přemístění co nejméně, přičemž zájem dopravců je opačný. Stát se naopak snaží minimalizovat svoje výdaje na dopravu, stanovit je optimálním způsobem, obyvatelé obecně dávají přednost zdravému životnímu prostředí, které doprava negativně ovlivňuje. Tyto rozpory lze zjistit i v jiných odvětvích národního hospodářství. (EISLER, 2005)

1.1.1 Funkce dopravy

Doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce:

- stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky),
- sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti),

- substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu,
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí. (EISLER, 2005)

1.1.2 Funkční efektivnost dopravy

Produktem dopravy je nehmotný, užitečný efekt přemístění, nikoliv hmotné statky. Dopravou se nevytvářejí nové užitečné vlastnosti hmotných statků, které jsou objektem přemístění. Přesun materiálu (zboží) do místa, kde je ho zapotřebí, přidává výrobku hodnotu. Tato přidaná hodnota se nazývá přínos místa. Obdobně skladováním výrobků do doby, než jsou zapotřebí, vzniká přínos času. Za tuto přidanou hodnotu je zákazník ochoten zaplatit. (EISLER, 2005)

1.1.3 Provozně ekonomický proces v dopravním podniku

Provozně ekonomický proces v dopravním podniku lze z hlediska hlavní činnosti popsat takto:

- přepravní proces jako vstup požadavků zákazníka a jejich kvantifikace pomocí ukazatelů přepravy a přepravních výkonů, je výsledkem podnikového marketingu,
- dopravní (provozní) proces, který vyjadřuje provedení požadavku na přemístění a je obdobou vlastního výrobního procesu v průmyslových podnicích, z něj vyplynou požadavky na zajištění provozu dostatečnou kapacitou dopravních cest i dopravních prostředků, pracovníky a potřebným materiálem (např. pohonnými hmotami, náhradními díly apod.)

- náklady, jež jsou odrazem dopravního procesu a výnosy, které navazují na přepravní požadavky. Porovnáním výnosů z přepravy (tržeb z hlavní činnosti) a nákladů s tím souvisejících zjistíme provozní hospodářský výsledek.

(EISLER, 2005)

1.2 Dopravní pojmy

Doprava je na obecné úrovni definována jako činnost spojená s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.

Dopravní infrastruktura představuje soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují.

Mezinárodní doprava – doprava, jejíž počátek a konec leží ve dvou různých státech. Za mezinárodní dopravu se přitom nepovažuje tzv. peážní doprava, tj. doprava přes území cizího státu zpět do státu výchozího za předpokladu, že na území cizího státu není tzv. tarifní bod, tj. nemůže zde být např. prováděna nakládka, příkládka či vykládka apod.

Přeprava je výsledný efekt přemísťovacího (dopravního) procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase; z hlediska ekonomického pak realizace užitné hodnoty dopravy, tj. vlastního přemístění, resp. přemísťovacího procesu.

Přepravní služby zahrnují celý komplex činností souvisejících s vlastním procesem přemísťování zboží, a to včetně samotného přemístění, tj. včetně vlastní dopravní služby. Součástí přepravních služeb je např. nakládka, vykládka, překládka, kontejnerizace, paletizace, skladování, paketizace, balení, pojišťovací služby, celní služby apod. (PERNICA, NOVÁK, 2001)

Podle EISLERA (2005):

Přeprava, kterou rovněž dělíme na přepravu zboží a osob, je pojem, který vyjadřuje, kolik zboží nebo osob bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních či obchodních podmínek.

Přepravní proces je souhrn činností, které počínají objednáním přemístění (přepravy) a končí vydáním zboží příjemci včetně event. doplňkových služeb. Obdobně lze popsat přepravní proces v osobní dopravě.

Podle VANĚČKA (2008):

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

Přeprava je součástí dopravy a pomocí ní se přímo uskutečňuje přemístění (přeprava) věcí (tj. materiálu, zboží) nebo osob dopravními prostředky či zařízeními.

Dopravní infrastruktura

Souhrn všech prvků (technických a lidských – dopravních cest, komunikačních sítí pro přenos zpráv, stanic, překladišť, budov, dílen), které jsou nutné k tomu, aby se mohl uskutečňovat pohyb dopravních prostředků včetně zajištění bezpečnosti a včetně jejich udržování v provozuschopném stavu.

1.2.1 Ukazatele přepravy

Požadavky zákazníků na přemístění musí dopravce nějakým způsobem kvantifikovat, aby mohl následně určit potřebu dopravních prostředků, organizovat

jejich pohyb a využití v čase, stanovit cenu, která uhradí náklady vyvolané provozem nákladní a osobní dopravy. (EISLER, 2005)

Kvantifikace požadavků přepravců na přemístění zboží (tj. v nákladní dopravě) používá těchto ukazatelů:

- objem přepravy (v tunách), který charakterizuje velikost požadavku staticky, bez ohledu na vzdálenost, na kterou má být zásilka přepravena
- přepravní výkon (v tunových kilometrech) je dynamickým ukazatelem přepravních požadavků, neboť je součinem hmotnosti zásilky (objemu přepravy celkem) a vzdálenosti, na kterou byla zásilka přepravena. Vzdálenost může být buď skutečná (provozní), po níž byla zásilka přepravena, nebo tarifní. Tarifní vzdálenost je stanovena předpisem a nepřihlíží ke skutečné vzdálenosti, na kterou byla zásilka přepravena. Slouží k výpočtu ceny za přepravu. Vyjdeme-li z celkového objemu přepravy, potom dalším důležitým ukazatelem je
- přepravní vzdálenost, tj. vzdálenost, na kterou byla konkrétní zásilka přepravena (v km), resp. průměrná přepravní vzdálenost, která udává, na jakou vzdálenost byla přepravena jedna tuna zboží. Rozlišuje se buď provozní, nebo tarifní (někdy též přepravní);
- využití (vytížení) vozidla, tj. skutečná hmotnost zásilky, která je naložena na jedno vozidlo (v tunách/vozidlo). (EISLER, 1998)

1.2.2 Přepravní výkony

Velikost (objem) přepravy je důsledkem potřeby přemístit zboží nebo sebe samého. Rozsah a podmínky dopravní obsluhy naznačují okolnosti, za nichž se potřeba přemístění uskutečňuje.

Výkony jednotlivých druhů doprav nejsou celkovým vyjádřením přepravních požadavků, neboť z hlediska dopravní obsluhy daného území státu jde o rozdělení přepravních výkonů na tři části:

- přeprava realizovaná pro cizí potřeby (podnikatelé v dopravě)
- přeprava pro vlastní potřebu (závodová přeprava osobní i nákladní)
- individuální motorismus

(EISLER, 2005)

1.3 Silniční doprava

Silniční doprava je často oproti dopravě železniční konkurenčně pružnější. Je to tím, že technologie jejího provozu je jednodušší a také díky relačnímu charakteru jeho provozu (přeprava z místa A do místa B). Přeprava po silnici se sice odehrává na silniční síti, ale ta je přístupná tisícům silničních dopravců, kteří zásilky dopravují v jednotlivých relacích, které jsou na sobě nezávislé.

V dopravě po silnici záleží u všech dopravců na jejich schopnosti organizovat provozně ekonomický proces tak, aby byla zachována, udržena či zvýšena konkurenční schopnost těchto subjektů přepravního trhu. K tomu musí znát strukturu přepravy podle místa jejího vzniku a určení a druhu zboží určeného k přepravě či úmyslu cestujícího. Vzhledem ke konkrétním podmínkám se mohou ceny za přepravu lišit při stejné přepravní vzdálenosti, ale v různých relacích. Proto je účelné sledovat přepravu podle použitých cen. Např. přeprava zemin na stavbě přehrady na vzdálenost např. 5 km má vyšší spotřebu pohonných hmot, opotřebení pneumatik je vyšší (jízda v terénu, ne po zpevněné vozovce), náklady s tím spojené nejsou srovnatelné se vzdáleností 5 km ujetými po silnici. (EISLER 2005)

Silniční nákladní přeprava se z komerčně – organizačního hlediska obvykle dělí do tří relativně samostatných částí:

- celovozová přeprava
- sběrná služba (jejímž základem je přeprava sdružených kusových zásilek)

- nadgabaritní (někdy též ne zcela přesně nadrozměrná) přeprava, která je někdy zahrnována do tzv. speciálních přeprav – spolu s přepravou: živých zvířat, nebezpečných věcí a látek a zbožím pod kontrolovanou teplotou

(NOVÁK, PERNICA, 2005)

1.3.1 Subjekty silniční přepravy

Dopravce je provozovatel dopravy či vozidel, mnohdy zároveň vlastník dopravních prostředků, může však být jen jejich nájemcem (např. u finančního leasingu). Vždy se jedná o subjekt realizující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a čase. Dopravce prodává a realizuje dopravní a přepravní služby na trhu.

Přepravce – jedná se především o zákazníka dopravce, v přepravní smlouvě je zpravidla označován jako odesílatel nebo příjemce. Přepravce je spotřebitelem dopravních, resp. přepravních služeb, velmi často vlastník hmotného zboží (může se jednat o obchodníka, výrobce, prodávajícího, kupujícího, exportéra či importéra apod.)

Zasílatel je subjekt, který svým jménem, na účet a v zájmu příkazce (přepravce) obstarává (zajišťuje) pro jeho potřeby přepravní služby. Přepravní nebo dopravní služby může obstarat tím, že jejich dodání zprostředkuje u dalších subjektů (nejčastěji u dopravců), v tom případě se jedná o tzv. čistého zasílatele; nebo může služby zajistit i tak, že je provede sám, pak jde o tzv. zasílatele s vlastním vstupem (právem vlastního vstupu); v tomto případě tedy zasílatel provozuje a může i vlastnit dopravní prostředky, nejčastěji kamiony. (PERNICA, NOVÁK, 2001)

Podle VANĚČKA (2008):

Dopravce je provozovatel dopravy pro cizí potřebu, fyzická nebo právnická osoba, která vykonává souhrn činností, potřebných pro pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách.

Přepravce – tento termín se používá jako souhrnný název pro odesílatele a příjemce zboží, kteří si objednávají dopravní výkony od dopravce.

Zasílatel je osoba (fyzická nebo právnická), která se zavazuje přepravci, že mu na základě zasílatelské smlouvy na jeho účet vlastním jménem zajistí přepravu zboží nebo věcí mezi určitými místy.

1.3.2 Nákladní automobily

Nákladní automobily se v mezinárodním členění označují jako vozidla kategorie N (tzn. Motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly určená pro přepravu nákladů). Do této kategorie z hlediska schvalování k provozu patří též tahače určené k tažení přívěsů nebo návěsů. Ty se zařazují podle jejich hmotnosti v pohotovostním stavu zvětšené o hmotnost odpovídající maximálnímu svislému statickému zatížení, kterým působí návěs na tahač a o maximální hmotnost vlastního nákladu tahače u speciálních tahačů přívěsů. Kategorie je členěna dle celkové hmotnosti vozidla tak, že k označení kategorie se přiřazuje příslušný index. (KYNCL, 2001)

Přípojná vozidla jsou vozidla používaná pro přepravu věcí, příp. osob, která nemají vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemají hnací nápravy. Jsou určena k tažení motorovým vozidlem nebo tahačem, příp. traktorem. V mezinárodním členění se označují jako vozidla kategorie O. Obdobně jako u nákladních automobilů se i přípojná vozidla dělí dále dle jejich celkové hmotnosti a jsou jim přiřazovány příslušné indexy.(TOUŠEK, 2009)

1.3.3 Členění dopravy a dopravních prostředků

1. Doprava osobní a nákladní (dle přemístování 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 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, 2008)

V silniční nákladní dopravě se obvykle člení dopravní prostředky podle přepravy na přepravu:

- valníkovými,
- sklápěčkovými
- speciálními automobily

a dále na přepravu:

- návěsy
- přívěsy

(EISLER, 2005)

1.4 HDP

Celková hodnota všech finálních výrobků a služeb, vyrobených v daném období na území daného státu. (LIŠKA, 2002)

HDP je hodnota veškerých finálních statků a služeb vyprodukovaných uvnitř země během daného období. Zahrnuje hodnotu takových statků, jako jsou domy nebo kompaktní disky, a hodnotu služeb, jako jsou letecké cesty nebo přednášky ekonomů. Výstup každé z těchto položek je ohodnocen svou tržní cenou. Tyto hodnoty se sčítají a tím dávají HDP. (FISHER, 1994)

Domácí produkt je tok zboží a služeb, vyrobených na území určité země za určité období. Obvykle máme na mysli oční domácí produkt. Zahrnuje nejen statky okamžité spotřeby, jako je mléko, chléb nebo služby kadeřníků, ale také statky dlouhodobé spotřeby, jako jsou auta, domy nebo počítače.

Domácí produkt je statistický ukazatel. Zahrnuje pouze ty výrobky a služby, které jsou prodávány a kupovány na trzích, protože jen ty dokáže statistika podchytit. Nezahrnuje výrobky a služby, které si lidé vyrábějí pro vlastní potřebu nebo které si navzájem poskytují jako protislужby. Tato skutečnost je významná, když porovnáváme domácí produkty různých zemí.

Při měření domácího produktu musíme mít na paměti, že zahrnuje pouze nově vyrobené statky. Do domácího produktu daného roku nemůžeme započítat statky dlouhodobé životnosti, vyrobené v minulých letech – například starší auta, starší domy, starší pračky, v minulosti postavené silnice a železnice, a už vůbec ne takové věci jako staré obrazy a starožitnosti. (HOLMAN, 2005)

1.4.1 Hrubý a čistý domácí produkt

Rozdíl mezi hrubým a čistým domácím produktem představuje opotřebení. Jedná se o opotřebení zboží dlouhodobé životnosti, jako jsou automobily, domy, stroje, pračky apod. Růst domácího produktu znamená nejen zvyšování množství vyráběných statků, ale i zlepšování jejich kvality, neboť se tím zvyšuje jejich užitek pro spotřebitele. (HOLMAN, 2005)

1.4.2 Nominální a reálný domácí produkt

Domácí produkt se skládá z velkého množství různých statků – výrobků a služeb. Proto nemůžeme velikost domácího produktu měřit v nějakých fyzických jednotkách (např. v kusech), nýbrž jedine v peněžních jednotkách. Vyrobené množství každého statku násobíme jeho cenou a poté sečteme tyto násobky za všechny statky.

Potíž může nastat, jakmile chceme zjistit růst domácího produktu, tj. když nás zajímá, jak se domácí produkt zvýšil oproti předchozímu roku. Jde o to, že ceny statků z roku na rok obvykle rostou pod vlivem inflace. Když potom změříme domácí produkt daného roku a porovnáme jej s domácím produktem předchozího roku, promítá se do růstu domácího produktu jak růst produkce, tak i růst cen. Ale pokud chceme domácí produkt použít jako měřítko růstu produkce, potřebujeme jej „očistit“ od růstu cen. Toto „očistění“ provedeme tak, že měříme domácí produkt ve stálých cenách, tj. v cenách minulého období. Chceme-li například zjistit přírůstek letošního domácího produktu oproti loňskému domácímu produktu, budeme oceňovat letošní produkci nikoli v cenách letošních, nýbrž v cenách loňských.

Nominální růst domácího produktu odráží růst produkce i cen, zatímco reálný růst domácího produktu ukazuje pouze růst produkce. (HOLMAN, 2005)

1.5 Výpočet HDP

Produkční metodou se HDP počítá jako součet hrubé přidané hodnoty jednotlivých institucionálních sektorů nebo odvětví a čistých daní na produkty (které nejsou rozvrženy do sektorů a odvětví). Je to také vyrovnávací položka účtu výroby za národní hospodářství celkem, kde se na straně zdrojů zachycuje produkce a na straně užití mezipotřeba. Hrubá přidaná hodnota je rozdílem mezi produkcí a mezipotřebou. Vzhledem k tomu, že produkce se oceňuje v základních cenách a užití v kupních cenách, je strana zdrojů za národní hospodářství celkem doplněna o daně snížené o dotace na výrobky.

HDP = Produkce *minus* Mezipotřeba *plus* Daně z produktů *minus* Dotace na produkty

Výdajovou metodou se HDP počítá jako součet konečného užití výrobků a služeb rezidentskými jednotkami (skutečná konečná spotřeba a tvorba hrubého kapitálu) a salda vývozu a dovozu výrobků a služeb. Skutečná konečná spotřeba je odvozena prostřednictvím naturálních sociálních transferů od výdajů na konečnou spotřebu

domácností, vlády a neziskových institucí sloužících domácnostem. Tvorba hrubého kapitálu se člení na tvorba hrubého fixního kapitálu, změnu zásob a na čisté pořízení cenností.

HDP = Výdaje na konečnou spotřebu *plus* Tvorba hrubého kapitálu *plus* Vývoz výrobků a služeb *minus* Dovoz výrobků a služeb

Důchodovou metodou se HDP počítá jako součet prvotních důchodů za národní hospodářství celkem: náhrad zaměstnancům, daní z výroby a z dovozu snížených o dotace a hrubého provozního přebytku a smíšeného důchodu (resp. čistého provozního přebytku a smíšeného důchodu a spotřeby fixního kapitálu)

HDP = Náhrady zaměstnancům *plus* Daně z výroby a z dovozu *minus* Dotace *plus* Čistý provozní přebytek *plus* Čistý smíšený důchod *plus* Spotřeba fixního kapitálu. (ČSÚ)

HOLMAN (2005) definoval výpočtové metody:

Od příjmů firem nutno odečíst jejich nákupy mezistatků – surovin a materiálů, které firmy používají při své výrobě. Součet přidané hodnoty všech firem za dané období je domácí produkt.

Sečteme-li spotřební výdaje domácností a investiční výdaje firem a domácností, dostaneme agregátní výdaje a tedy také domácí produkt, který jim svou velikostí musí odpovídat. Tomuto měření HDP říkáme výdajová metoda.

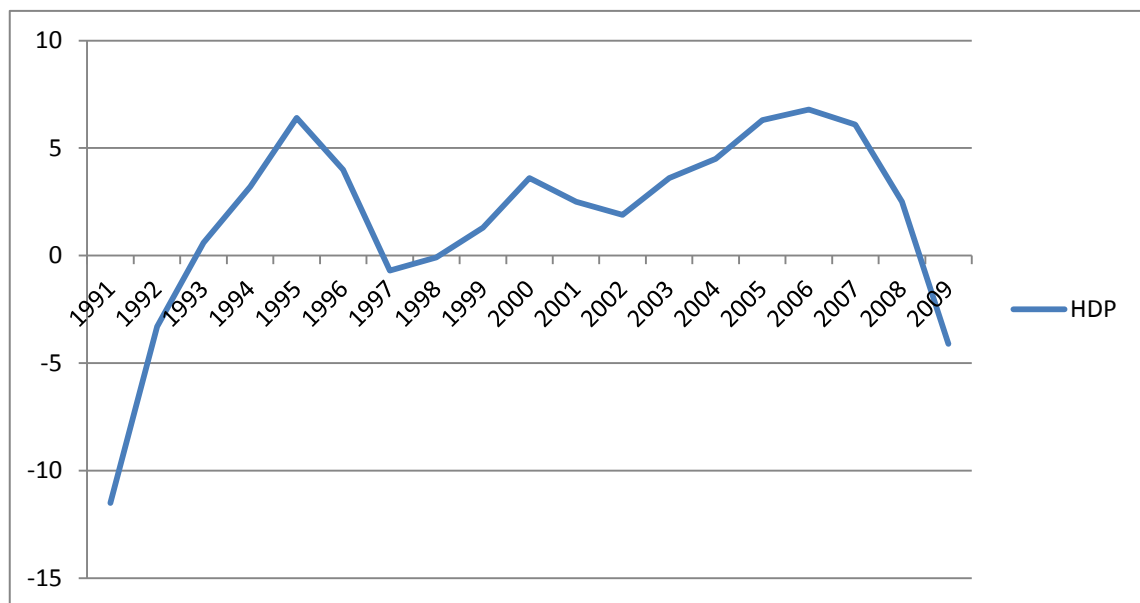
Sečteme-li všechny důchody, tj. mzdy, nájemné, úroky a zisky, dostaneme také domácí produkt, protože domácí produkt se na tyto důchody rozdělí. Tomuto měření HDP říkáme důchodová metoda.

2. Vývoj hrubého domácího produktu

2.1.1 Meziroční tempo růstu reálného HDP

Hlavním ukazatelem, který nám představuje ekonomickou výkonnost státu, je považován hrubý domácí produkt. Přesněji řečeno jeho tempo růstu.

Graf 1: Reálný růst HDP (%)



Zdroj: ČSÚ 2011, vlastní úprava

2.1.2 Vývoj v období 1990 - 1993

Období, nazývané transformační recesí trvalo 3 - 4 roky a mělo strukturální charakter (oproti běžnému cyklickému). Dochází k citelnému ekonomickému poklesu, který byl znatelný u všech států východního bloku. Situace byla ovlivněna vnitřními i vnějšími faktory. Nastává celková změna struktury hospodářství, včetně zániku neefektivních výrobních kapacit. Rozpadají se východoevropské trhy (RVHP), a tím mizí část odbytu a snižuje se vnější poptávka. Stát přechází od centrálně plánované ekonomiky k tržnímu systému. Hladina spotřebitelských cen prudce roste z důvodu cenové liberalizace. Dochází k dalším systémovým změnám, např. k liberalizaci zahraničního

obchodu, privatizaci, vzniku kapitálového trhu. S tím souvisí utváření nových institucí tržní ekonomiky, reformace daňové soustavy a změna bankovního systému. Stát se snaží zabránit výrazné inflaci a stabilizovat ekonomiku pomocí restriktivní makroekonomické politiky.

V roce 1991 je domácí realizovaná poptávka výrazně stlačena pod úroveň roku 1990. Průměrný pokles poptávky je 5,6 % ročně. Z jednotlivých částí poptávky nejvíce poklesla tvorba hrubého kapitálu (- 5,9 %) a spotřeba domácností (- 4,7 %). Na výrazném meziročním snížení HDP měl vliv především velký pokles produkce průmyslu a stavebnictví (snížení nabídky), naopak se rozvíjejí služby. Ve vybraném období hospodářskou recesi nezažívá pouze Česká Republika, ale většina států západní Evropy. V rámci HDP dochází v roce 1991 k meziročnímu snížení o 11,6 %, ale v následujícím roce jen o 0,5 %. V dalším roce dochází k oživení ekonomiky, ale růst HDP není až tak znatelný především kvůli rozdělení Československého státu.

Průmysl má po roce 1989 menší význam pro zaměstnanost. Přejíždí se od těžkého průmyslu k lehkému. Nejhorší výsledky představuje strojný průmysl. Pro období transformace je typický problém zastaralých strojů. Pokles produkce pokračuje až do května 1994, kdy jsou opět zaznamenány signály o růstu.

Nabídka zemědělské produkce musela reagovat na nižší úroveň poptávky domácností a možnosti vývozu. Hrubá zemědělská produkce klesá (živočišná mnohem rychleji než rostlinná).

2.1.3 Vývoj v období expanze ekonomiky ČR

Následující období je označováno jako expanze (oživení). Postupné zlepšení začalo již v roce 1993, ale bylo zdržováno náklady na rozdělení státu. Vysoký příliv zahraničního kapitálu má za následek růst peněžní zásoby, cca o jednu pětinu ročně. Investiční aktivity se prudce navyšují. Domácí poptávka roste o 8,3 % ročně díky uvolnění měnové politiky. Na Grafu 1 sledujeme, že je to zhruba dvojnásobná rychlost růstu oproti HDP. Za vzestupnou fázi mohl obrovský nárůst hrubého fixního kapitálu

(16,9 % ročně). Dalšími zdroji růstu byly tzv. transformační polštáře. Konkrétně mzdový a kursový. Ty měly za úkol vyvolat optimismus u firem a pobídnout je k dalším investicím. Roční tempo růstu u průmyslu dosahovalo dvouciferné hodnoty, což představovalo důležitou roli na straně nabídky v ekonomice státu. Pozitivní ukazatele byly i inflace a míra nezaměstnanosti s hodnotou pohybující se kolem 3 %.

K nejvyššímu meziročnímu navýšení HDP došlo v roce 1995 a z pohledu makroekonomiky tento rok považujeme za velice úspěšný. Z Grafu 1 vidíme reálný nárůst HDP přes 6 %. Právě v roce 1995 vstoupila Česká Republika díky svým výsledkům do OECD.

V období expanze se závislosti mezi tuzemskými úsporami, investicemi a růstem ekonomiky nepříznivě vyvíjeli právě pro úspory. Rostl podíl zahraničních zdrojů na krytí investic. Jednu třetinu z celkového počtu vydaných úvěrů tvořili klasifikované úvěry, což bylo považováno za ukazatel nestabilního vývoje ekonomiky. Česká Republika překročila mezinárodně respektovanou kritickou hodnotu zahraničního dluhu.

V roce 1996 začíná sestupná fáze hospodářského cyklu. ČNB mění uvolněnou měnovou politiku v restriktivní.

Stavebnictví, jako velmi důležitý ukazatel vývoje ekonomiky, nabývalo strukturu, která je běžná v tržní ekonomice. Klesá počet velkých stavebních firem a naopak vznikají malé podniky. Což je příznivé z hlediska pružné reakce na poptávku. Přes 90 % zakázek ve stavebnictví je vyprodukováno soukromou sférou. Investiční aktivita v ekonomice vyvolala navýšení celkové stavební produkce o 7,6 % v roce 1994 (oproti roku 1993).

Tabulka 1: Podíl stavebnictví na tvorbě HDP, pracovníci ve stavebnictví celkem

UKAZATEL	M.J	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<i>podíl stavebnictví na tvorbě HDP</i>	%	6,5	7,4	7	8,1	7,7	7,9	7,5	7,7	7,4
<i>pracovníci ve stavebnictví celkem</i>	tis.osob	408	453	444	450	468	481	472	443	439
UKAZATEL	M.J	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<i>podíl stavebnictví na tvorbě HDP</i>	%	7,2	6,8	6,7	6,3	6,1	6,7	6,4	6,4	6,3
<i>pracovníci ve stavebnictví celkem</i>	tis.osob	430	439	439	440	457,5	438,9	457,2	463	496,7

Zdroj: www.mpostav.cz

Z Tabulky 1 sledujeme, že stavebnictví se podílelo na tvorbě HDP maximálně 8,1 %, ale jeho podíl se poslední roky zmenšuje k 6 procentům. Naopak celkový počet pracovníků v tomto odvětví zaznamenal nejvyšší hodnotu za posledních 18 let a to 496 tisíc zaměstnanců.

Z hlediska zemědělství je v roce 1994 zaznamenán pokles o 5,6 % a při srovnání s rokem 1990 je pokles přes 26 %. Pokračuje restrukturalizace a transformují se zemědělské subjekty. Odvětví, které oficiálně zahrnuje zemědělství, myslivost a lesní hospodářství vyprodukovalo 70 656 mil Kč za rok 1996. V příštím roce, který je zahrnován do recesního období, klesla produkce zhruba o 2 000 mil. Kč.

Z průmyslu se velice dobře dařilo ocelářství, které výrazně zvyšuje dodávky do stavebnictví a dalších oborů průmyslu.

2.1.4 Vývoj v období recese ekonomiky ČR

Po krátkodobé expanzi se Česká republika znovu zmítá v recesi. Již v roce 1996 se objevovaly náznaky poklesu ekonomického růstu. Výrazně se prohloubil rozdíl mezi domácí realizovanou poptávkou a sníženou domácí efektivní nabídkou. Navýšil se podíl financování výdajů na tvorbu hrubého kapitálu cizími zdroji. Na řadu přichází měnová a fiskální restrikce. Stát se tím snaží odpovědět na vnitřní a vnější nerovnováhu. Nastávají změny v měnové politice, kdy končí režim fixního kurzu. Je vystřídán řízeným floatingem (dirty floating). Znamená to, že ČNB zasahuje pouze v případě, kdy sama uzná za vhodné. Této možnosti, ale využívá málokdy.

Docházelo ke změnám vnitřních ekonomických podmínek. Jednou z nich byla konsolidace bankovního sektoru, kde výrazně rostl podíl ztrátových úvěrů. Tím se do nebezpečí dostávala likvidita bank. Do ČR vstupují zahraniční investoři s cílem nákupu bankovních institucí. Ve státním rozpočtu předčili výdaje příjmy, což způsobilo deficit vládního sektoru a zvýšil se kumulovaný vládní dluh.

Úvěry byly těžko dostupné a úrokové sazby rostly, což vedlo ke snížení HDP. Průměrný roční pokles činil 0,4 % během období recese. Na poptávkové straně ekonomiky nejvíce ztratil hrubý fixní kapitál (průměrně 2,9 % za rok). Na straně nabídky klesá ve velké míře stavebnictví (- 5,8 %). Problémy postihly i průmysl, který ale oproti stavebnictví jen přibrzdil svůj růst na 1,9 %. Tento jev je zdůvodňován dynamickým navýšením vývozního výkonu, který souvisí s expanzí hospodářství Evropské unie. Vývoj ekonomiky ČR vedl ke snižování pracovních míst a tím zvýšení nezaměstnanosti. Ekonomice státu přitížily i povodně a především následné škody v roce 1997.

Při srovnání fyzického objemu HDP roku 1990 s rokem 1998 pozorujeme pokles o 2,5 %. Po roce 1998 začíná ekonomický růst. Nejdříve o 1,3 % (1999) a následujícího roku již o 3,6 % (2000).

Z hlediska zpracovatelského průmyslu nedošlo k poklesu, nýbrž ke zpomalení růstu. Stavebnictví zažívá velkou krizi. Po rapidním nárůstu produkce z roku 1996 (zhruba o 40 000 mil. Kč) přichází propad o 3 000 mil. Kč.

2.1.5 Vývoj v období druhé expanze českého hospodářství

S dalším obdobím expanze českého hospodářství souvisí ekonomický pokles EU, kde růst HDP klesl z 3,3 % (2000) na 0,5 % (2003). Tato situace měla špatný vliv na exportní výkony českého státu. Výrazně rostla výkonnost podniků, které byly spravovány zahraničními majiteli. Podíl na celkových tržbách se změnil z 31 % na 47 % mezi léty 2000 - 2003. Průměrné reálné úrokové sazby činily na konci recese (1999) 7,7 % a v roce 2003 se snížily na 4,6 %. S náznaky rostoucí ekonomiky rostl příliv přímých zahraničních investic.

Tempo růstu domácí poptávky bylo ročně 4,1 %, což byla poloviční hodnota oproti expanzi mezi roky 1994 - 1996. Na straně nabídky je snaha o odstranění problémů, které brání modernizaci výroby. Ekonomika ČR dosáhla bodu, kdy je domácí realizovaná poptávka menší než domácí realizovaná nabídka. Celkové hospodářství bylo výrazně ovlivněno klesající mírou inflace. V roce 2000 dosahovala hodnot 3,9 % a v roce 2003 jen 0,1 %. HDP se průměrně navyšoval o 2,8 % ročně. Míra nezaměstnanosti znovu lehce stoupá z 8,5 % na 9,9 % (1999 - 2003).

Na vývoj HDP mají znovu vliv povodně ze srpna 2002, které se podepsaly na zpomalení růstu HDP.

2.1.6 Vývoj v období po vstupu do EU

Dlouhodobé zrychlování růstu HDP začalo již v roce 2003. Pomáhal tomu zejména průmysl, konkrétně strojírenství. V roce 2004 vstupuje Česká republika do Evropské unie, což na ekonomiku působilo kladně. HDP se navýšil o 4,5 % (2004) a následující rok dokonce o 6,3 %, což představovalo 2 970 miliard Kč. Rapidně vzrostl export a mezi další pozitivní se řadila nízká nezaměstnanost s nízkou mírou inflace. Za patnáct let od roku 1990 byl HDP reálně zvýšen o 22,3 %.

Tabulka 2: Meziroční změny produkce průmyslu ČR

1/2003	1/2004	1/2005	1/2006	1/2007	1/2008	1/2009	1/2010
+6,4 %	+3,8 %	+7,2 %	+15,1 %	+9,8 %	+9,3 %	-23,3 %	+5,3 %

Zdroj: <http://cs.wikipedia.org>

Tabulka 2 znázorňuje vývoj pro lednové měsíce (v roce 2009 byl leden jedním z nejslabších). Zpracovatelský průmysl má od roku 2004 do roku 2008 stále rostoucí tendenci, v roce 2008 nabývá hodnoty téměř 820 mil. Kč, nadále proto tvoří hlavní složku HDP.

V oblasti zemědělství zaznamenáváme v roce 2004 nárůst zhruba 10 mld. Kč oproti roku předešlému, na současných 82,76 mld. Kč. Další rok ovšem dochází k poklesu, a to o více jak 2 mld. Kč. V roce 2006 produkce zemědělství opět klesá o dalších 6 mld. Kč. V roce 2007 je již zaznamenám nárůst o necelé 3 mld. Kč. Rostoucí trend pokračuje i v roce 2008, kdy se produkce dostane na 84 mld. Kč.

Oblast stavebnictví zaznamenává opět po celé období nárůst. Od roku 2004, kdy výsledná hodnota byla 164,5 mld. Kč, vzrostl zdroj HDP díky stavebnictví o 55 mld. Kč. Doprava je ve znamení nárůstu. Zde dojde k celkovému nárůstu za období let 2004 – 2008 o téměř 78 mld. Kč.

V sektoru „Nemovitosti, služby pro podniky, výzkum, vývoj“, který tvoří značnou část zdrojů HDP, můžeme také vidět značný nárůst, a to z původních 329 mld. Kč z roku 2004 na téměř 471 mld. Kč v roce 2008.

Sektory jako je veřejná správa, školství nebo např. zdravotnictví – růst také nemine. Zde se nárůst každé oblasti od roku 2004 do roku 2008 pohybuje mezi 30 – 40 mld. Kč.

2.1.7 Vývoj v období 2009

Hrubý domácí produkt v České republice rostl nepřerušeně deset let. Až do celosvětové hospodářské recese roku 2009. V tomto roce klesl HDP o nejvíce procent v historii ČR (- 4,7 %). Nejprve klesl export, jako reakce na snížení poptávky ze

zahraničí. Česká republika kopírovala hospodářskou situaci u všech evropských států, které byly méně závislé na vývozu. Domácí poptávka výrazně zeslábla a u většiny komodit byl zaznamenán cenový pokles, což vedlo k roční míře inflace 1 %. Jednalo se o druhé nejnižší číslo u inflace od roku 1989. Na trhu práce klesla zaměstnanost o 1,4%. Pro představu to činilo přes 68 tisíc obyvatel. Nezaměstnanost se tak zvýšila na 9,2 %.

V první polovině roku zaznamenal průmysl hrozivý pokles 20 % oproti předchozímu roku. Způsobily to především exportní odvětví (strojírenství a automobilový průmysl). Celkově se tento rok produkce zastavila na hodnotě 767 271 mil. Kč. Z Grafu 3 je zřejmý propad přes 50 000 mil. Kč za rok.

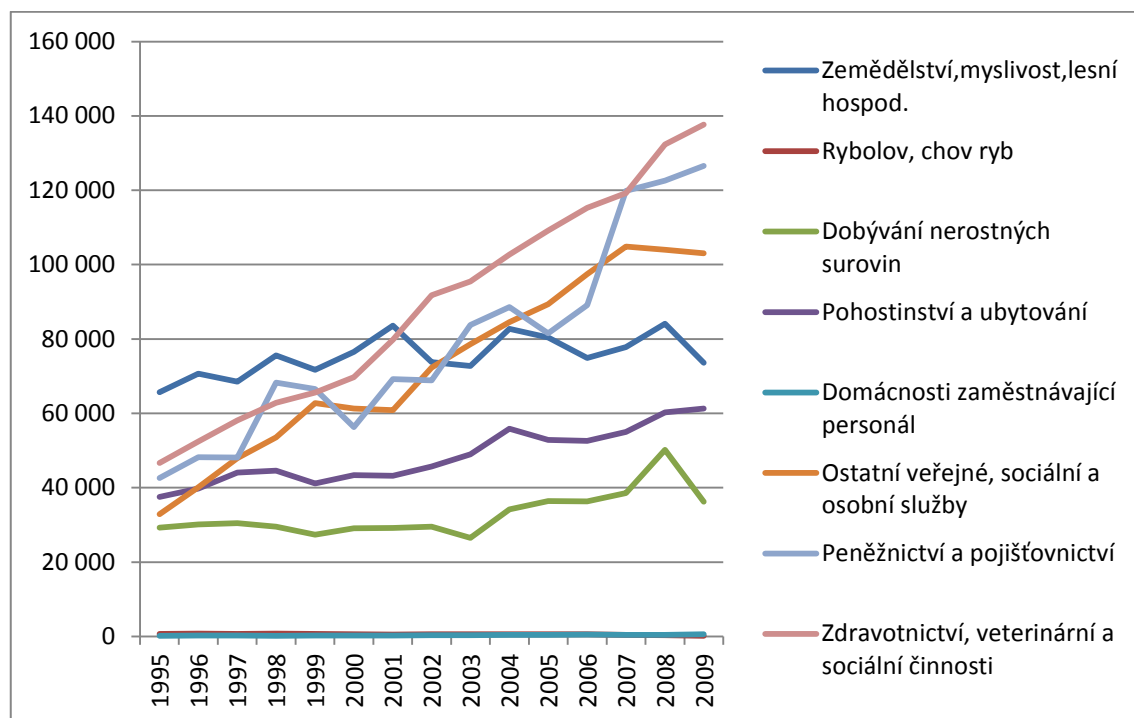
Ve stavebnictví se oproti predikcím produkce lehce zvýšila. Odvětví pod názvem „Nemovitosti, služby pro podniky, výzkum a vývoj“ zopakovalo hodnotu předchozího roku. Problémům se nevyhnul ani sektor dopravy, skladování, pošty a telekomunikace s poklesem zhruba 8 000 mil Kč.

Těžba nerostných surovin se svými hodnotami vrátila do let 2005,2006. Ale celkové hodnoty nejsou tak vysoké aby výrazněji ovlivnily HDP.

2.2 Zdroje HDP

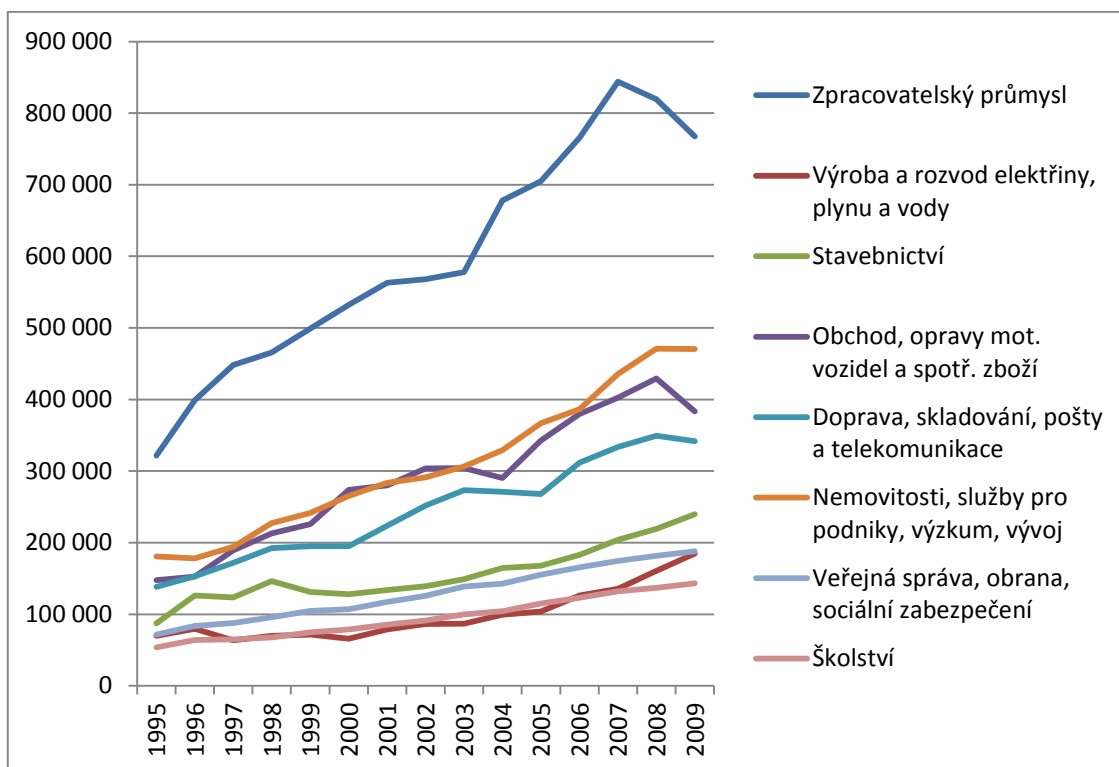
Na Grafech 2 a 3 vidíme všechna evidovaná odvětví v České republice. Pro přehlednost jsou odvětví rozdělena do dvou grafů. Graf 2 představuje interval (0;140 000) a Graf 3 interval (0;900 000) v mil. Kč. Součet těchto údajů je roven hrubé přidané hodnotě. Po přičtení daní z produktů a odečtení dotací na produkty dostaneme HDP v kupních cenách. Do roku 1995 nejsou evidované jednotné údaje.

Graf 2: Zdroje HDP v mil. Kč, (0;140 000)



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

Graf 3: Zdroje HDP v mil. Kč (0;900 000)



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

3. Vývoj jednotlivých doprav

Kromě železniční dopravy klesá doprava vodní, u té je ale objem přepravených tun minimální. Rostoucí tendenci zaznamenává silniční a letecká doprava. Například tvorba hrubé přidané hodnoty u letecké dopravy byla zdvojnásobena v roce 2002 oproti roku 1995. Špatná situace železnice je vidět na údajích, že tvorba hrubé přidané hodnoty (HPH) roku 2002 byla nižší než v roce 1995 (vše v běžných cenách).

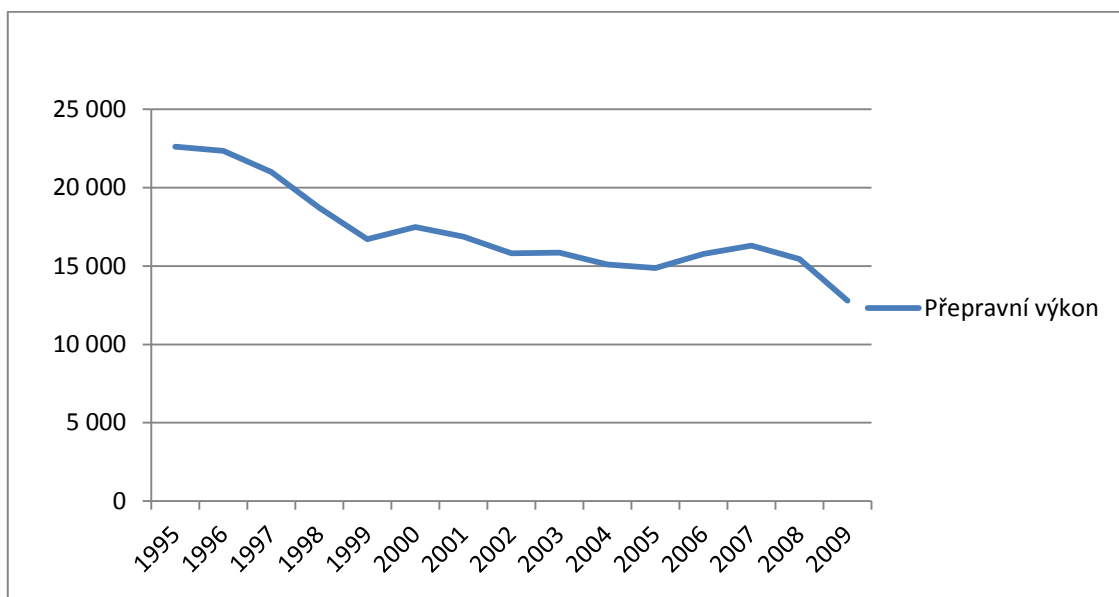
3.1 Železniční nákladní doprava

Do 90. let železnice zastávala výsadní pozici na dopravním trhu. Hlavní priorita dopravy v Československu (1945 - 1989) byla přeprava po železnici. V roce 1989 byl podíl železnice na celkových přepravních výkonech obrovský (cca 70 %). Poté přepravní výkony železniční dopravy trvale klesají, přestože HDP roste. Úplně nejhorší období zažila železniční doprava v období 1990 - 1993. V roce 1993 je rozděleno Československo, což souvisí se vznikem dvou národních dopravců (ČD a ŽSR). Z pohledu celkových výkonů u nákladní dopravy je podíl železniční dopravy stále menší a postupně ztrácí vliv na národní hospodářství. Například výkony roku 1997 byly ve srovnání s rokem 1990 na 55 %.

Hlavní příčinou snížení přepravních výkonů železniční dopravy je změna struktury českého hospodářství a růst konkurence pro železnice. V průběhu let se mění požadavky na přepravním trhu a dráhy nebyly schopny reakce. Změna českého hospodářství na tržní formu proběhla na začátku 90. let. U ČD nebyla transformace dokončena, a tudíž těžce reaguje na tržní poptávku po přepravních službách. Pokud by klesly poplatky za používání železniční dopravní sítě, a tím by se zvýšily přepravní výkony na železnici, neovlivní to výrazně českou ekonomiku. S tímto faktem souvisí i výraznější zpoplatnění silniční dopravy, které nepovede k většímu využití železnice. Především kvůli jasně dané železniční síti. Zpoplatnění silnic může mít naopak negativní dopady na dlouhodobý vývoj HDP.

Důvodem poklesu objemu přepravovaných tun je pokles přepravy hromadných substrátů. Tak se označují nerostné suroviny, uhlí, stavební materiály, dřevo, ale také výrobky z oceli, železa atd. Konkrétním zbožím, kterého je po železnici přepraveno nejvíce tun, je skupina pevných paliv (přes 50 %). Meziroční součet tun klesá výrazněji než u druhé nejpočetnější skupiny, a to u železných rud, železa, surové oceli, neželezné rudy a šrotu, kde je v některých letech zaznamenán nárůst přepravy. Oproti pevným palivům tvoří tato skupina jen 13 % z celkového objemu zboží, které je převezeno po železnici.

Graf 4: Vývoj železničních přepravních výkonů (mil. tkm)



Zdroj: MDCR, vlastní úprava

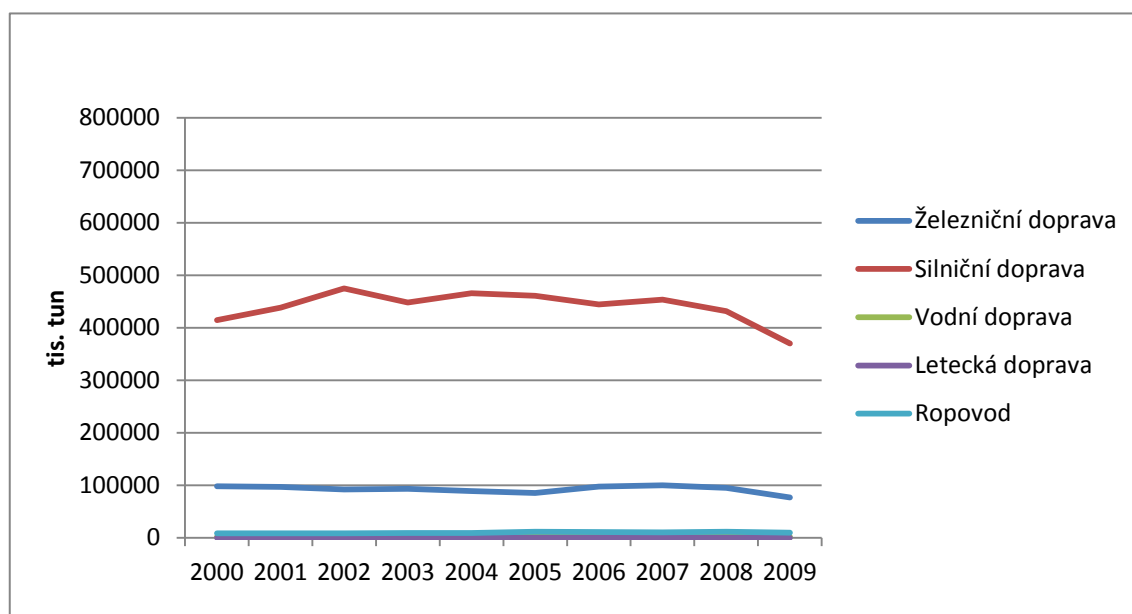
Z Grafu 4 je zřetelný dlouhodobý trend klesání přepravních výkonů. Snižuje se jak přepravené množství tun, tak průměrná přepravní vzdálenost. Porovnáme-li roky 2000 a 2005, snížil se přepravený objem tun zhruba o 13 % a průměrná délka jedné přepravy se zkrátila o 2,4 %. Průměrná přepravní vzdálenost se ovšem za 8 let od roku 2000 zkrátila o značných 13,5 %. Z hlediska času a ekonomiky je nákladní železniční doprava zajímavá až od přepravní vzdálenosti 400 km. Rozdíl mezi léty 1995 a 2009 činí zhruba 10 000 mil. tkm. Přepravní výkony mezi léty 2000 až 2005 klesly každým rokem průměrně o 3 % a v roce 2005 byly o 15 % nižší oproti roku 2000. Dochází ke shodnému poklesu vnitrostátní i mezinárodní dopravy. Z pohledu celkových přeprav nákladů po železnici zahrnuje 40 % vnitrostátní dopravu, 30 % export, 25 % import a 5 % tranzit.

3.2 Silniční nákladní doprava

Nejpoužívanějším druhem přepravy v České republice je silniční nákladní přeprava. Na celkovém součtu převezených tun se podílí 80 %. Železniční přeprava

necelou jednou pětinou. Některé zdroje uvádějí jako součet silniční a železniční nákladní přepravy 96 % z celkových přepravních výkonů. V letecké a vodní dopravě je oproti tomu množství přepravených tun minimální.

Graf 5: Přepravní výkony nákladní dopravy (tis.t)

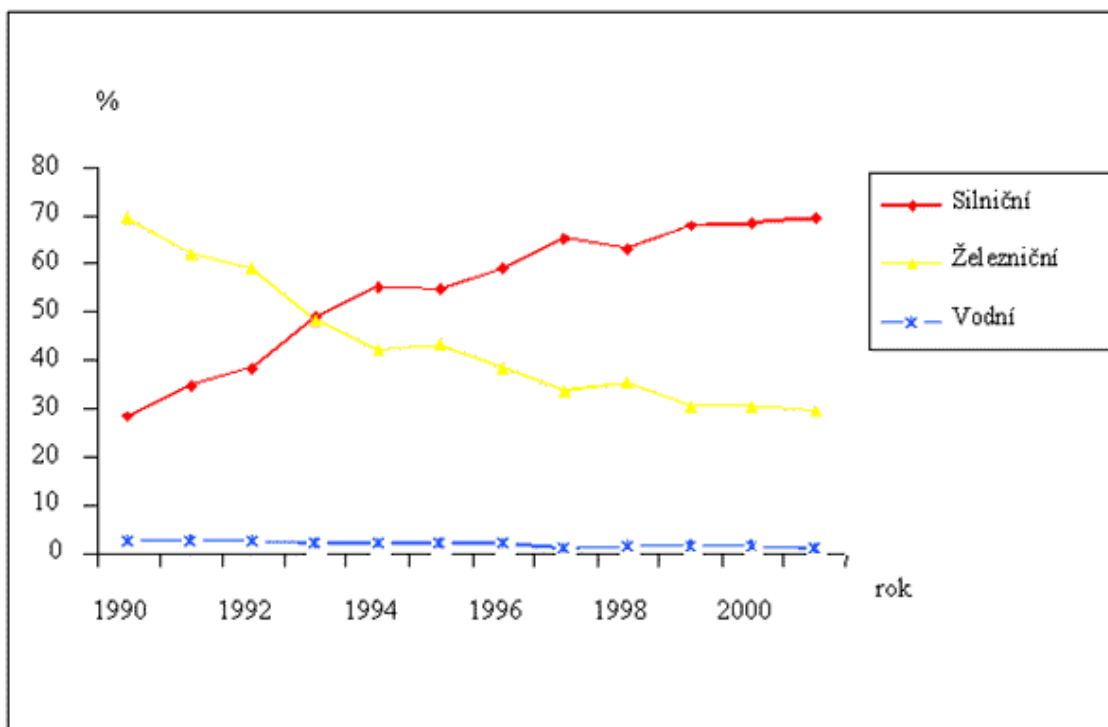


Zdroj: MDCR, vlastní úprava

Výkony u silniční dopravy po roce 1996 výrazně klesly a dlouhodobě si drží podobnou úroveň. Po pěti letech od roku 2000 narostly přepravní výkony přes 11 %. Hlavní měrou k tomu přispěla mezinárodní doprava s nárůstem přes 21 %. Naopak lehký propad zažila vnitrostátní silniční přeprava, kvůli neustálému zkracování průměrné přepravní vzdálenosti.

Dlouhodobě nejdůležitějším přepravovaným zbožím je skupina surových nezpracovaných nerostů a písek (zaujímá zhruba 40 % podílu z celkových přeprav). Do další velmi důležité skupiny patří stavebniny včetně vápna, cementu, stavebního materiálu (průměrná hodnota podílu 13 %). Silniční přepravní výkony se tedy velkou měrou odvíjí od situace na trhu s těmito komoditami. Poslední pokles na křivce silniční přepravy (Graf 5), tak např. úzce souvisí s krizí v oboru stavebnictví.

Graf 6: Podíl na přepravních výkonech v nákladní dopravě (%)

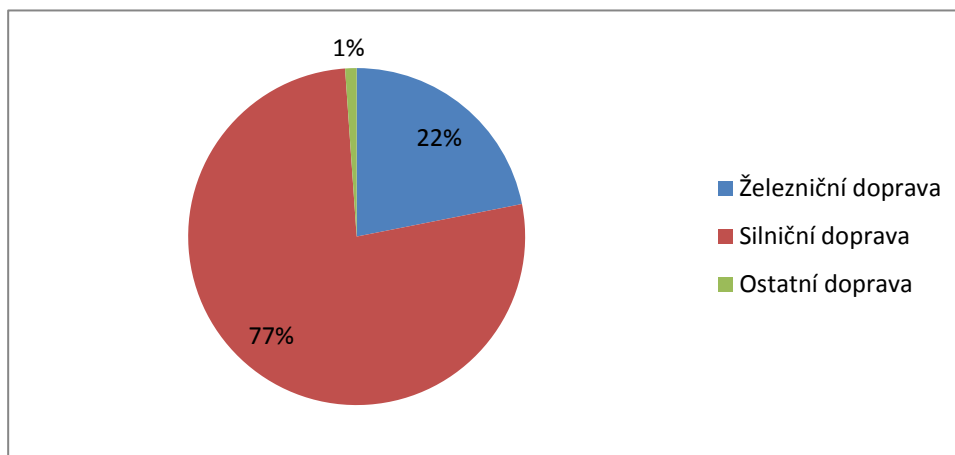


Zdroj: CDV

Období od roku 1990 do roku 2000 je charakteristické značným zvyšováním poptávky po silniční nákladní dopravě. S tím souvisí rapidní nárůst přepravních výkonů. Pro zákazníky se stává nejdůležitějším faktorem včasné dodání. Roste množství přeprav hotových výrobků, pro které je mnohem výhodnější doprava po silnici. Na Grafu 6 je znázorněn procentuální podíl na přepravních výkonech u nákladní dopravy pouze do roku 2000. Je na něm dobře znatelné, že zhruba v roce 1993 byl podíl železniční a silniční dopravy stejný. Od tohoto roku dochází k obratu a rozdíl se zvyšuje ve prospěch silniční dopravy.

Následující Graf 7 nám dokládá aktuální procentuální podíl tří stěžejních doprav. Jako nejvýstižnější ukazatel byl zvolen výkon v tunokilometrech. V tunovém měřítku by byla silniční nákladní doprava ještě výraznější.

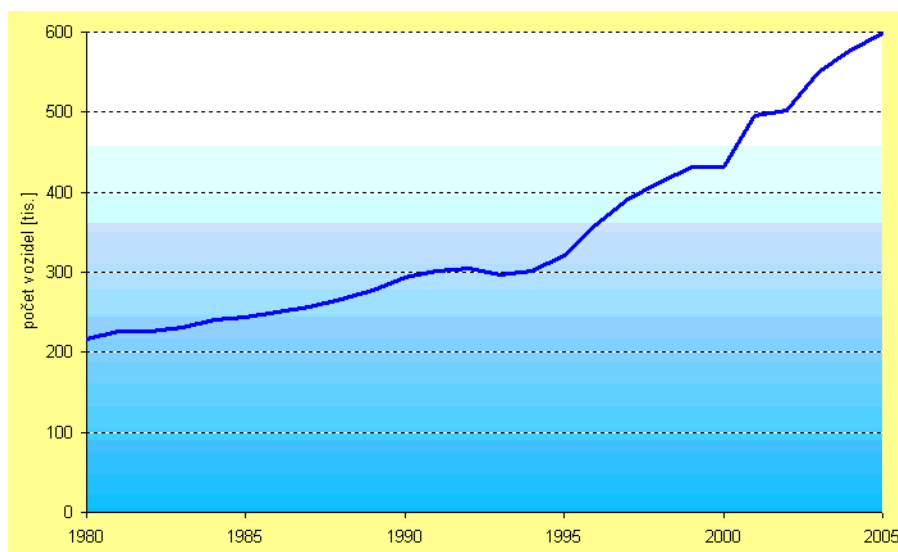
Graf 7: Podíl druhů nákladní dopravy v roce 2009 (tunokilometry)



Zdroj: www.sydos.cz, vlastní úprava

V Grafu 8 jsou mezi těžká vozidla započítávána nákladní vozidla, traktory, přípojná vozidla a autobusy. Vývoj počtu autobusů zůstává stabilní, ale počet kamionů rapidně roste. Způsobuje to rozvoj podnikání, rozšíření mezinárodní přepravy zboží a pokles výkonů železniční přepravy.

Graf 8: Vývoj počtu těžkých vozidel (tis.)

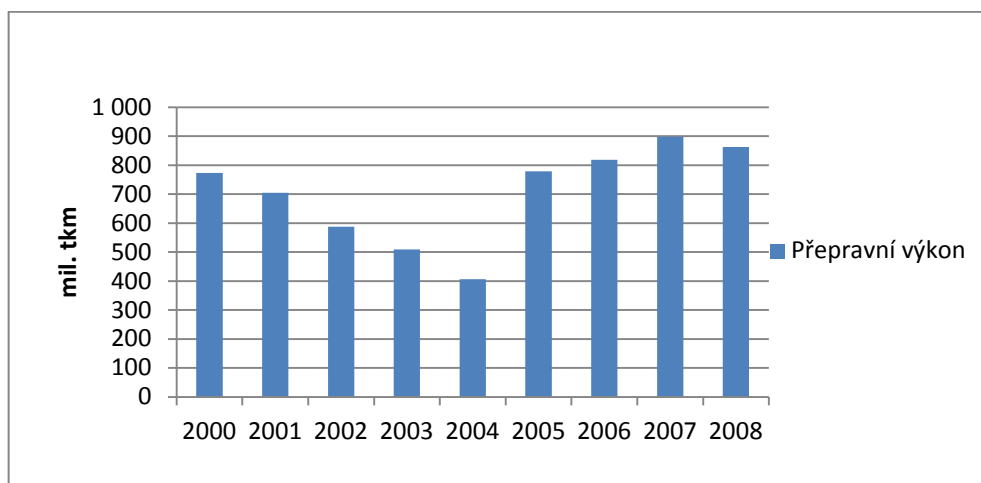


Zdroj: CDV

3.3 Vodní nákladní doprava

Pro vodní dopravu nejsou v České republice vhodné podmínky. Především ty geografické znemožňují větší využití. Například z celkového součtu aktivních ekonomických subjektů v dopravě patří pouze 0,2 % do odvětví vodní dopravy. Z hlediska celkových přepravních výkonů pak zabírá vnitrozemská vodní jen 1 %. Vodní doprava je výrazně závislá na počasí. Na Grafu 9 pozorujeme propad z hodnoty 772 mil. tkm (rok 2000) především kvůli povodním a následnému nedostatku vody na hranici 409 mil. tkm v roce 2004. Následující rok byl pro vodní dopravu příznivý díky exportu přebytků zemědělské produkce (meziroční růst o necelých 100 %).

Graf 9: Vnitrozemská vodní přeprava (přepravní výkony v mil. tkm)

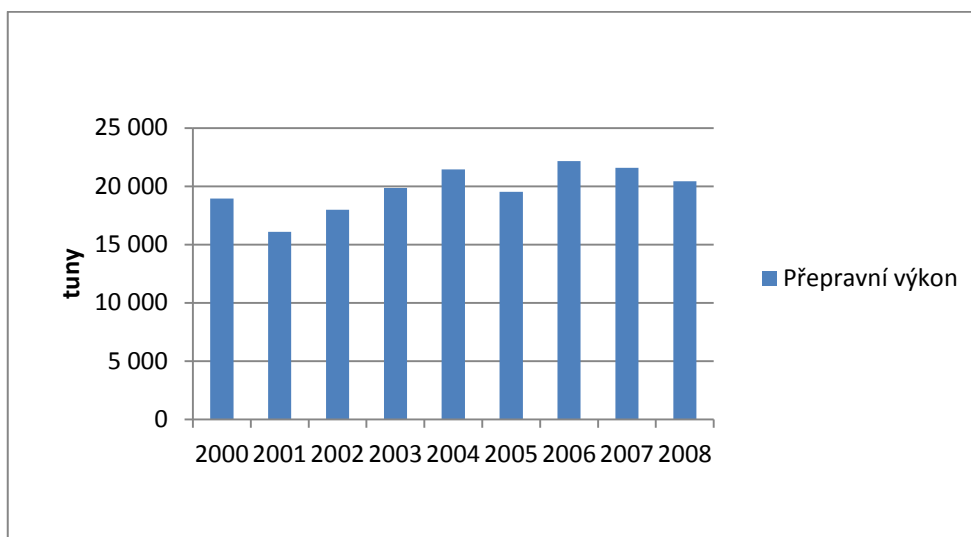


Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

3.4 Letecká nákladní doprava

V letecké dopravě se pohybuje zhruba 30 aktivních ekonomických subjektů, což představuje 0,1 % v celkovém počtu aktivních subjektů. Výkony nákladní letecké dopravy dlouhodobě rostou s občasnými výkyvy. Příkladem výrazného snížení přepravených tun je rok 2001. Snížení bylo způsobeno leteckou krizí po událostech 11. září. Následující rok jsou znovu zaznamenány rostoucí hodnoty. V konkrétních číslech činí nárůst mezi roky 1998 a 2008 cca 7 270 tun, což představuje růst o 55 %. V posledním roce grafu je znázorněn odraz světové hospodářské krize. Ta vrátila hodnoty přepravených tun na úroveň let 1997, 1998. Na předchozích letech je patrné, že se letecká nákladní doprava zotavuje rychleji, než jiné druhy dopravy. A již neúplné výsledky roku 2010 naznačují optimistické výsledky.

Graf 10: Přeprava věcí letecky celkem (tuny)



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

4. Porovnání přepravních výkonů s vývojem HDP

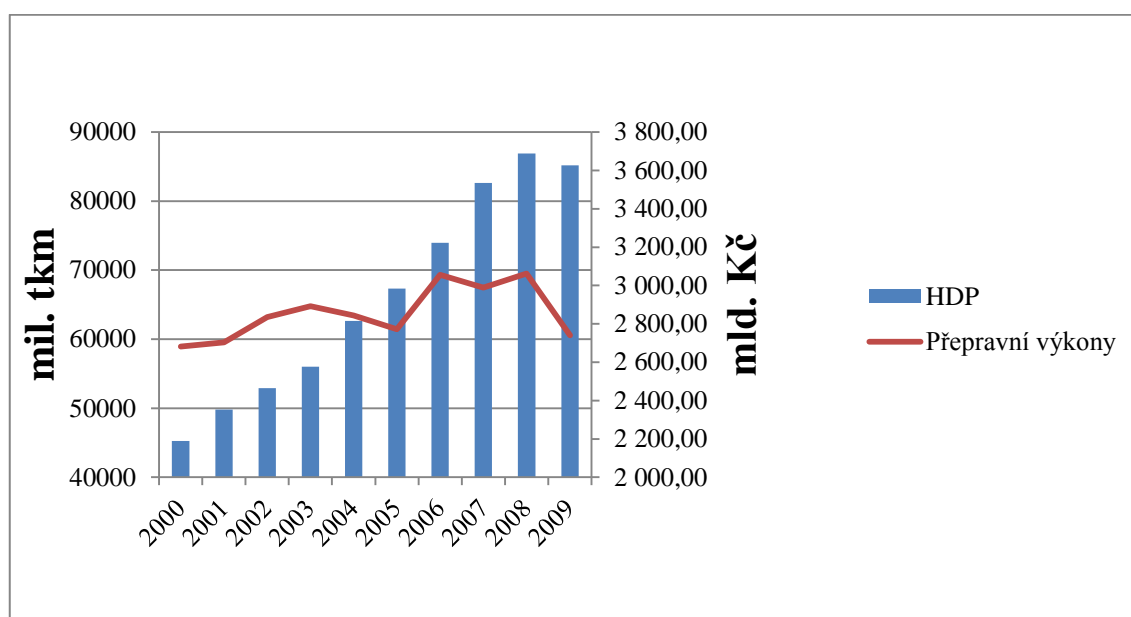
4.1 Přepravních výkonů v ČR a vývoj HDP

Smyslem této části práce je nalezení vazeb mezi vývojem HDP a dopravními výkony jako samostatným celkem, eventuálně nalezení vazeb s jednotlivými, touto prací zkoumanými, typy dopravy.

Na základě dostupných informací a získaných hodnot ve sledovaném období lze nalézt podobné rysy mezi vývojem HDP a objemem dopravy jako celkem. Z dlouhodobého hlediska je vývoj podobný – oba ukazatelé rostou. Avšak HDP má mnohem dynamičtější tempo růstu. Zdaleka se tedy nejedná o lineární závislost. Z krátkodobého hlediska je souvislost sledovaných ukazatelů problematická. Přestože HDP roste, křivka celkových přepravních výkonů kolísá. Například v roce 2007 doprava zaznamenala pokles, ale hospodářství dynamicky vzrostlo. Stejný vývoj zaznamenaly obě zkoumané křivky v krizovém roce 2009, kdy celkové výkony dopravy

klesly o necelých 10 000 milionů tunokilometrů. Důvodem byl celkový pokles hospodářství, především průmyslu, který je pro dopravu stěžejní.

Graf 11: Celkové přepravní výkony a HDP



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

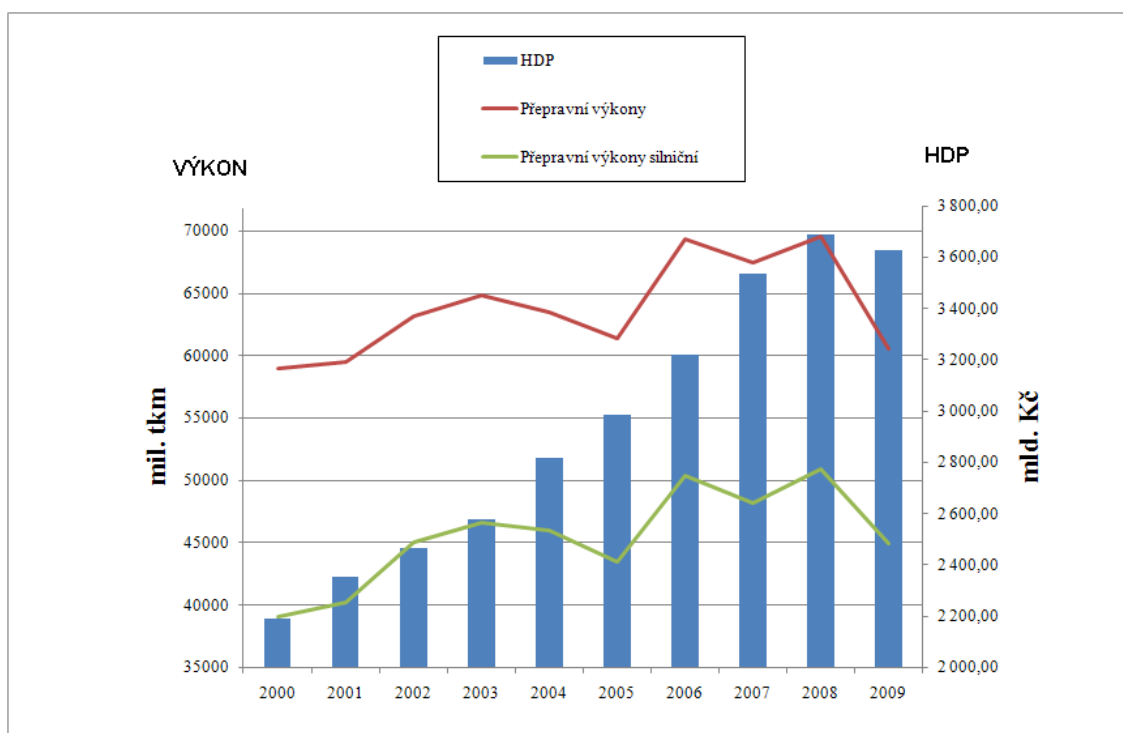
Hlavním důvodem rozdílnosti vývoje obou ukazatelů je změna struktury HDP. Ve zkoumaném období výrazně zvyšují svůj podíl na HDP dopravně nenáročné obory např. „Nemovitosti, služby pro podniky, výzkum a vývoj“ a v nižších hodnotách např. „Peněžnictví a pojišťovnictví“ viz Grafy 2 a 3.

4.2 Silniční přepravní výkony v ČR a vývoj HDP

Křivka vývoje samotné silniční nákladní dopravy kopíruje křivku vývoje celkové nákladní dopravy, jen v nižších hodnotách (viz. Graf 12). Z toho vyplývá, že vztah s křivkou vývoje HDP je stejný. Existují dva faktory, zdůvodňující nižší dynamiku růstu silničních přepravních výkonů oproti HDP. Především je to

optimalizace přepravy v rámci existující struktury HDP. Druhým faktorem je rostoucí trend u dopravně nenáročných sektorů.

Graf 12: Přepravní výkony celkové, silniční a graf HDP



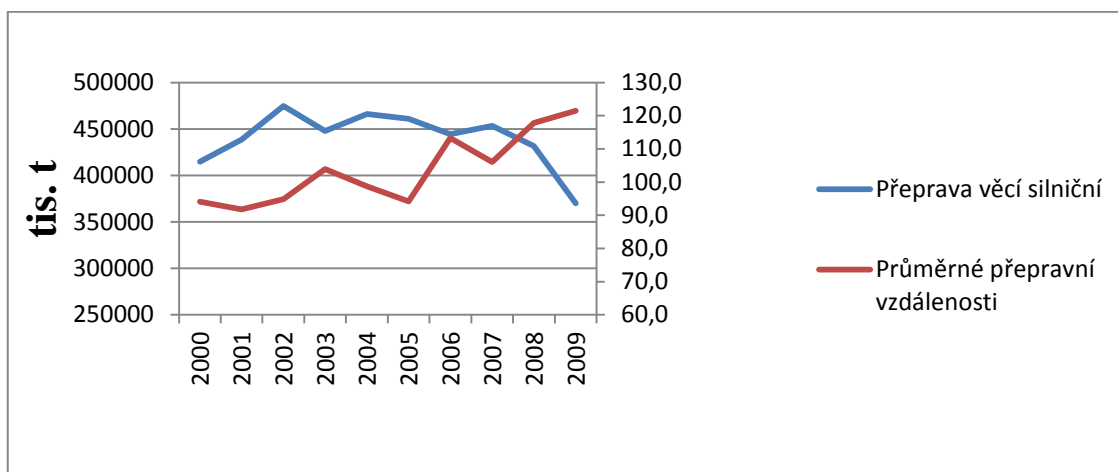
Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

Na Grafu 13 jsou zaznamenány údaje, ze kterých se vytváří nejpoužívanější ukazatel výkonů dopravy – tunokilometry. Křivky průměrné přepravní vzdálenosti a přepraveného objemu v tunách mají přesně opačný vývoj. Každý nárůst objemu je doprovázen prodloužením průměrné přepravní vzdálenosti. Nejzřetelnější je to v roce 2009, kdy vinou krize spadly přepravené objemy zboží na hodnotu 370 115 tis. tun. Průměrná vzdálenost se zvýšila na 121,5 km.

Je zřejmé, že doprava reaguje na vývoj struktury HDP směřováním ke zboží s vyšší přidanou hodnotou, což znamená přepravu menšího objemu zboží. Zároveň je

ale dané zboží přepravováno na delší vzdálenost vzhledem k větší specializaci (větší exportní a importní náročnost).

Graf 13: Vývoj silniční nákladní dopravy (tis. t) a průměrná přepravní vzdálenost



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

4.3 Silniční přepravní výkony ve vybraném regionu a vývoj HDP

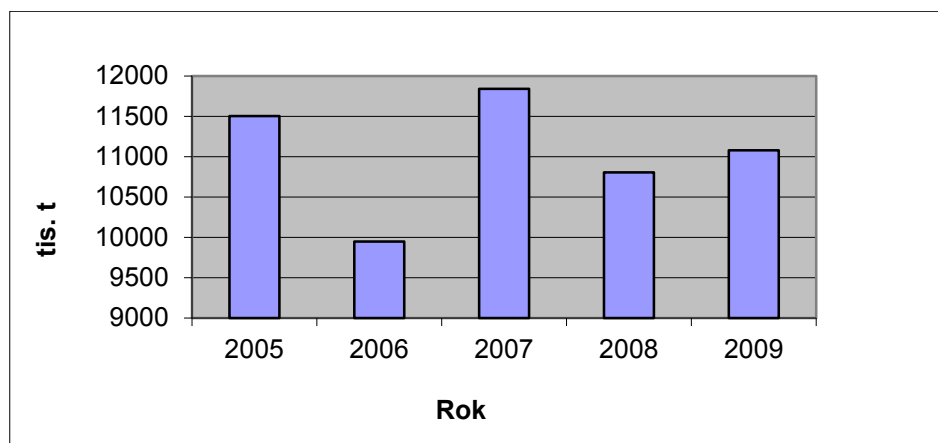
Vybraným regionem je Karlovarský kraj. Neexistuje žádná korelace mezi vývojem silniční nákladní dopravy ve vybraném regionu a vývojem HDP České republiky.

Pro Karlovarský kraj je typický těžební průmysl a lázeňský cestovní ruch. Obě odvětví jsou z hlediska silniční nákladní dopravy nenáročné. Většina přeprav z hnědohelných dolů je realizována železniční dopravou.

Vzhledem k dominantním průmyslovým oborům v rámci karlovarského kraje, u kterých je velmi nízká vazba na růst HDP, je korelace s vývojem silniční dopravy minimální. Tato skutečnost potvrzuje rozdílnost vývoje silniční dopravy v rámci kraje a ČR jako celku.

Pro příklad byl vybrán graf, znázorňující přepravu věcí v rámci vybraného regionu, tedy Karlovarského kraje. Hodnota přepravených tun je nízká kvůli malé rozloze kraje. Rozdíl mezi roky 2006 a 2007 činí zhruba 1 700 tis. tun, což představuje nárůst o cca 17 %.

Graf 14: Přeprava věcí v rámci Karlovarského kraje (tisíce tun)



Zdroj: ČSÚ, vlastní úprava

4.4 Charakteristika vybraného subjektu

Vybraným subjektem je podnik A, který sídlí v Karlovarském kraji. Zabývá se vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravou. Vznikl v roce 1998 transformací z právní formy fyzická osoba. Jako takový zahájil subjekt podnikání v roce 1991. Společnost nabízí služby v oblasti přeprav cisternovými, sklápěcími a valníkovými vozidly.

V podniku je zaměstnáno 180 pracovníků. Je rozdělen na tři dispečerská oddělení podle druhu vozidel. Společnost vlastní 127 nákladních automobilů (tahačů, návěsů, přívěsů), které splňují nejpřísnější evropské normy pro ekologii a bezpečnost.

Právní forma subjektu je společnost s ručením omezeným. Předmětem podnikání je koupě zboží za účelem dalšího prodeje a prodej v režimu živnosti volné, mezistátní zasilatelství, silniční motorová doprava nákladní a celní deklarace.

Zhruba 50% veškeré obchodní spolupráce probíhá s tuzemskými subjekty. Ze zahraničních států je pro vybraný podnik stěžejní SRN, dále Slovensko, Rakousko, Itálie a Polsko. Subjekt měl v roce 2010 obrat přes 186 mil. Kč a 10 mil. Eur. Podle firemní statistiky v roce 2010 převezl 1 267 930 tun.

Tabulka 3: Roční tržby a počet nákladních vozidel podniku A

Rok	CZK	Vozidla
2010	433,04	127
2009	376,63	109
2008	438,13	106
2007	442,78	97
2006	386,76	91
2005	315,60	62
2004	225,43	63
2003	231,92	58
2002	179,75	49
2001	190,83	45

Zdroj: Podnik A, vlastní tvorba

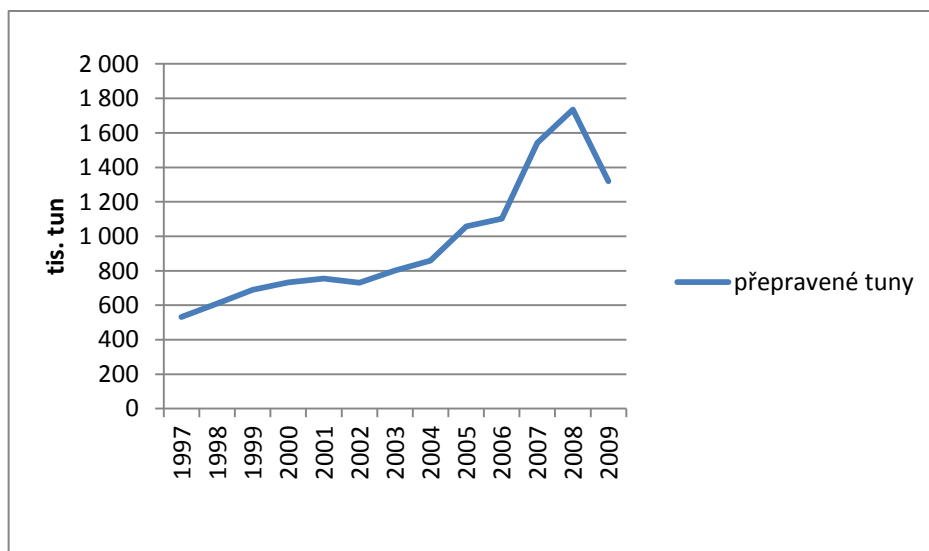
4.5 Silniční dopravní výkony vybraného subjektu a vývoj HDP

U přepravních výkonů jednotlivých podniků se dá předpokládat nejmenší vztah vůči HDP. Podnik A expandoval z 25 vozidel v roce 1997 na 127 vozidel v roce 2009. Je to patrné z enormního nárůstu převezených tun. K tomuto vývoji mohlo dojít pouze za předpokladu příznivého ekonomického vývoje v ČR, tedy při růstu HDP. Pro vybraný podnik A je stěžejní obor stavebnictví a každá zásadní změna v tomto oboru výrazně ovlivňuje výkony podniku. Na vývoj stavebního sektoru mají výrazný vliv politická rozhodnutí (např. stavba silnic), ekologická omezení, situace ve sféře průmyslu.

Podnik je ovlivněn i výběrem mýtného. Jelikož se tím zvyšují ceny přeprav, dochází k částečnému (malému) navýšení převozu zboží po železnici. To pro podnik A

znamená úbytek práce a tudíž menší přepravní výkon. Naopak vybírání mýtného přispívá k růstu HDP. V roce 2007 bylo vybráno 6,6 mld. Jedná se o situaci, kdy má vývoj HDP opačnou tendenci oproti vývoji přepravních výkonů.

Graf 15: Přepravní výkony podniku A v tis. tun

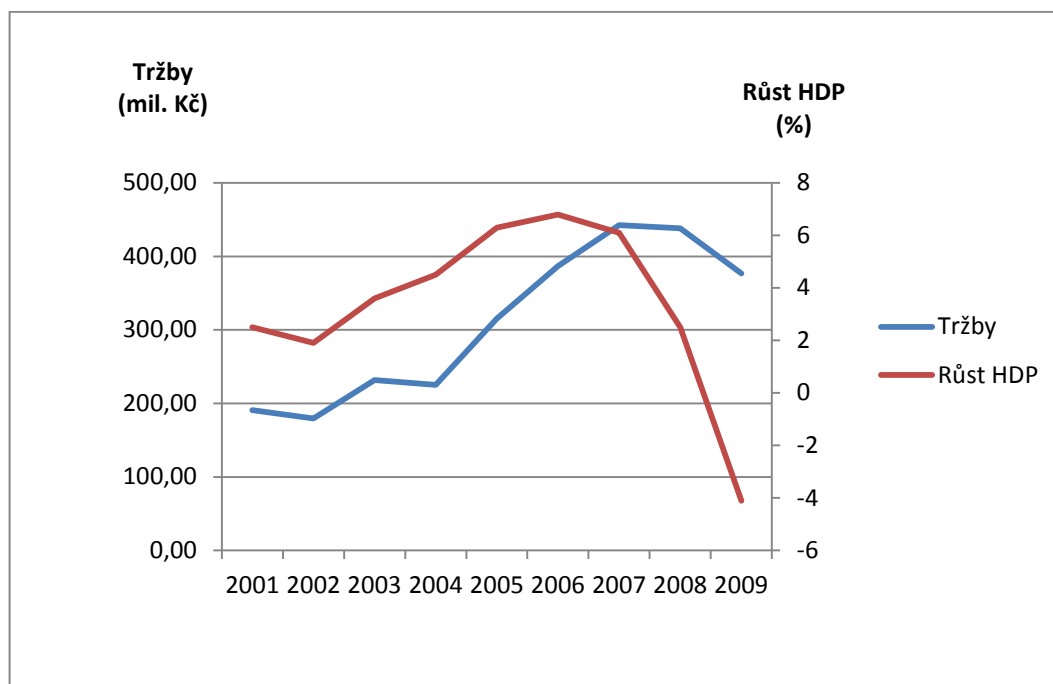


Zdroj: Podnik A, vlastní tvorba

Křivky v Grafu 16, které znázorňují roční tržby podniku a meziroční vývoj HDP ČR, mají velice podobný průběh. Nárůst tržeb souvisí s rozšiřováním vozového parku podniku. Mezi roky 2008 a 2009 nedošlo k výraznému posílení počtu vozidel a na tržbách podniku je výrazně znatelný začátek hospodářské krize. Tržby se v roce 2009 snížily oproti předchozímu roku zhruba o 60 mil. Kč. Situaci způsobil nejenom pokles poptávky, ale hlavně následný tlak na snižování přepravních cen.

V opačné situaci byl podnik v letech 2005 a 2006, kdy HDP ČR dosahoval meziročního růstu přes 6 % a meziroční nárůst tržeb podniku činil 40 % (2005) a 22 % (2006). Podnik v těchto letech výrazně investoval do nákupu nových vozidel, což byla reakce na příznivý ekonomický vývoj.

Graf 16: Tržby podniku A a meziroční růst HDP



Zdroj: Podnik A, vlastní tvorba

5. Statistická analýza

Pomocí statistické analýzy posoudíme závislost mezi dvěma veličinami. Je zvolena regresní a korelační analýza. Zkoumá se i míra intenzity závislosti, která je vyčíslena pomocí koeficientu korelace. Tento koeficient dosahuje hodnoty v intervalu $<-1,1>$. Výsledná hodnota koeficientu je podstatná z hlediska průběhu funkce. Pokud vychází kladně, při rostoucí proměnné X roste proměnná Y. Při opačném výsledku (záporném) proměnná Y klesá při růstu proměnné X.

Jak již bylo zmíněno, je posuzován vztah dvou veličin. V tomto případě růstu HDP a růstu celkových přepravních výkonů silniční nákladní dopravy v ČR. Jako jednotky výkonu byly pro tento statistický model určeny přepravené tuny. Otázkou je, zda je závislost těchto veličin výraznější, nebo se HDP vyvíjí bez ohledu na vývoj množství převezených tun. Jako závisle proměnná byl zvolen HDP. Byly použity hodnoty dosažené za 13 let do roku 2009.

Tabulka 4: Přepravené tuny silniční nákladní dopravou a meziroční růst HDP

Rok	Přeprava tis. tun	Růst HDP (%)
1997	521 482	-0,7
1998	470 888	-1,1
1999	448 300	1,2
2000	414725	3,6
2001	438683	2,5
2002	474883	1,9
2003	447956	3,6
2004	466034	4,5
2005	461144	6,3
2006	444574	6,8
2007	453537	6,1
2008	431855	2,5
2009	370115	-4,1

Zdroj: ČSÚ, MDCR

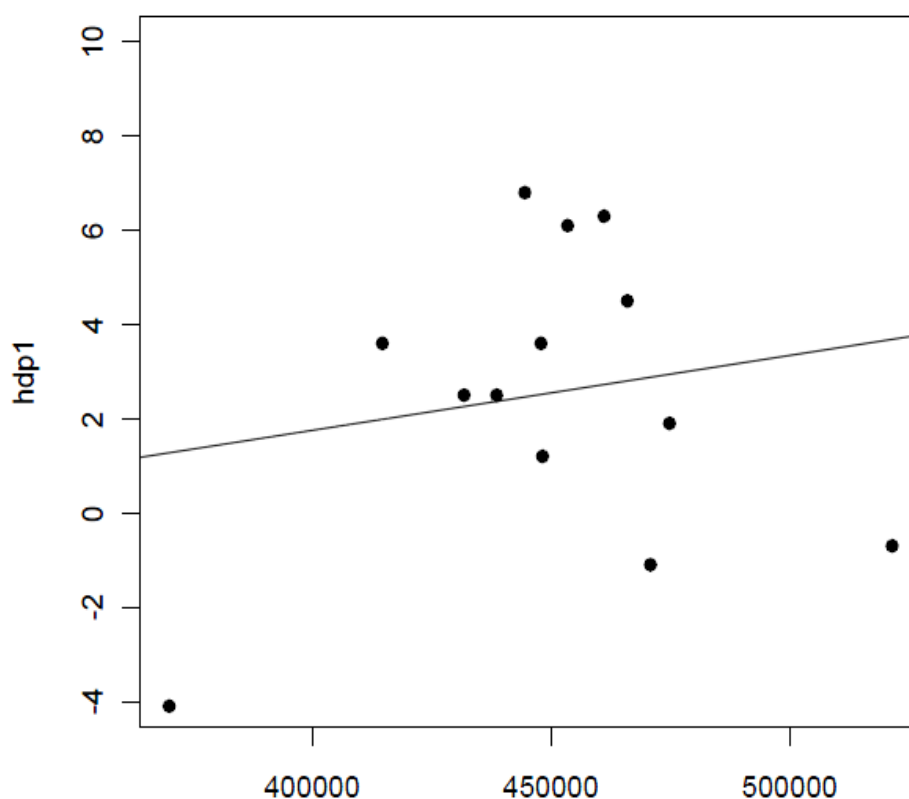
Pro samotnou analýzu je zvolen lineární model. Index korelace, který může nabývat hodnot od 0 do 1, je 0,178 a představuje intenzitu závislosti. Index determinace je 0,037. Variabilita nezávisle proměnné v tomto případě z 3,7 % vysvětluje variabilitu závisle proměnné. Výsledná funkce modelu je $y = -4,60989 + 0,00002x$.

Tabulka 5: Regresní analýza

	koeficient	Směrodatná chyba	t - podíl	p - hodnota
Absol. člen	- 4,60989	12,15551	-0,379243	0,711726
Přeprava CR	0,00002	0,00003	0,590350	0,566886

Zdroj: vlastní tvorba

Graf 17: Regresní analýza závislosti přepravních výkonů a růstu HDP



Zdroj: vlastní tvorba

Z Grafu 16 je patrné, že zvýšením přepravených objemů se zvyšuje HDP, ale determinační index ukazuje zanedbatelnou závislost. Z dlouhodobého hlediska mají obě veličiny podobnou rostoucí tendenci, ale v krátkodobém období není znatelná závislost. Výjimku může tvořit zvláštní situace, např. krize, kdy v jednom roce dochází k výraznému propadu hodnot na obou stranách.

6. Závěr

Cílem bakalářské práce byla analýza přepravních výkonů v nákladní automobilové dopravě a porovnání vývoje přepravních výkonů u vybraného subjektu, kraje a státu vzhledem ke změně HDP. Zkoumaným subjektem byla dopravní společnost „A“, provozující cisternová, sklápěcí a valníková vozidla se sídlem v Karlovarském kraji. Zvolený kraj byl tudíž Karlovarský.

Z dlouhodobého hlediska mají celkové silniční přepravní výkony podobnou tendenci růstu jako HDP. Dokumentuje to také výsledná křivka statistické analýzy. V krátkodobém období lze sledovat výraznější změny ročních přepravních výkonů nezávisle na meziročním vývoji HDP. Je to způsobeno reakcí přepravních společností na vývoj ceny nafty a vývoj kurzu České koruny vůči Euru. V době hospodářské krize rapidně klesá objem přepravených tun a výrazně se zvyšuje průměrná přepravní vzdálenost. Ta ovšem jen nepatrně ovlivní nejmýstižnější ukazatel přepravního výkonu – tunokilometry, které také rapidně klesají. Je to způsobeno úbytkem přeprav na krátké vzdálenosti, které se ve velké míře týkají oboru stavebnictví (přeprava stavebních hmot). Naopak na delších přepravách lze lépe nacházet proti-vytížení (zlepšení logistiky).

V Karlovarském kraji jsou přepravní výkony velmi nízké a v průběhu let kolísají. Je to dáno jeho rozlohou (3. nejmenší kraj v ČR) a specifickými znaky, jako silné zaměření na přepravně nenáročnou odvětví (lázeňský cestovní ruch) a velký podíl těžebního průmyslu (přeprava železniční dopravou). Nelze potvrdit korelaci s vývojem HDP.

Podnik A se zabývá především přepravou stavebních hmot. Je proto značně závislý na vývoji stavebního průmyslu (českého a německého), který se dlouhodobě rozvíjel. Lze nalézt velmi podobný průběh křivky tržeb podniku a křivky meziročního vývoje HDP. Stejná souvislost je i v případě přepravených tun. Z vytvořených grafů je ovšem patrné, že přepravní výkony podniku i tržby podniku rostou rychleji než HDP ČR. Je to dané aktivní obchodní politikou firmy, která umožňuje hledat zákazníky mimo ČR a tím růst výrazně nad rámec vývoje HDP ČR. Jedná se o příležitost pro růst

výkonů podniků v ČR vzhledem k poloze státu uprostřed Evropy a je to způsob jak zvyšovat růst HDP skrze hledání obchodních příležitostí mimo ČR. Dochází k naplnění tržního principu, který efektivně funguje pro podnik i pro stát jako celek. Poukazuje to na vyšší flexibilitu podniku v reakci na tržní situaci, což se následně potvrzuje multiplikačním efektem na růst HDP celého státu.

7. Summary

The aim of this thesis has been an analysis of freight car transport and comparison of the carrying capacity in selected subject, region and state with regard to change in GDP. Examined transport company "A" is located in the Carlsbad region. Selected region is Carlsbad.

In the long term has the total road freight performance similar trend as GDP growth. In the short term can be seen significant change in the annual transport capacity irrespective of annual GDP. It is caused by a reaction to the price of transportation fuels and the ratio of Czech crown against the euro. In times of economic crisis is rapidly decreasing the capacity of transported tons and significantly increases the average transport distance. This is due to loss of transport over short distances, which are largely related to the construction industry (transport of construction materials).

In the Karlovy Vary region are very low freight transportations performance and fluctuate over the years. It is because of his area (3rd smallest county in the country) and special characters, such as a strong focus on the easy transport sector (spa tourism) and a large share of extractive industries (rail transportation). Unable to confirm the correlation with GDP growth.

Company A is mainly concerned with the transport of construction materials. It is therefore highly dependent on the development of construction industry (Czech and German), which has long been developed. You can find very similar curve of sales development and curve of annual GDP. The same is about transported tons. The created

graph, however, shows that the performance of the firm sales are growing faster than GDP for the CR.

Přehled použité literatury

1. EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha : CODEX Bohemia, s. r. o., 1998. 288 s. ISBN 80-85963-54-X.
2. EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha : Oeconomica, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.
3. FISHER, S; DORNBUCH, R. *Makroekonomie*. Praha : SNP, 1994. 602 s. ISBN 80-04-25556-6.
4. HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. Praha : C. H. Beck, 2005. 710 s. ISBN 80-7179-891-6.
5. KYNCL, J. *Podnikání v silniční dopravě*. Praha : Grada Publishing, 2001. 172 s. ISBN 80-7169-743-5.
6. LIŠKA, Václav. *Makroekonomie*. Praha : Professional Publishing, 2002. 554 s. ISBN 80-86419-27-4.
7. NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha : ASPI, 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6.
8. PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Praha : ASPI Publishing, 2001. 480 s. ISBN 80-8639513-8.
9. TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.

10. VANĚČEK, D. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Č. Budějovicích, Ekonomická fakulta, 2008, 178 s. ISBN 978-80-7394-085-0.
11. *Ročenka dopravy 2009* [online]. 2010 [cit. 2011-04-13]. Ročenka dopravy 2009. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/index.html>.
12. *Statistické ročenky České republiky* [online]. 2011 [cit. 2011-04-20]. Statistická ročenky České republiky. Dostupné z WWW: <http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/statisticke_rocenky_ceske_republiky>.
13. *1124-05, Zdroje HDP a jejich užití v letech* [online]. 2006 [cit. 2011-04-20]. Zdroje HDP a jejich užití v letech 1995 až 2005. Dostupné z WWW: <<http://czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/p/1124-05>>.
14. *Stavebnictví* [online]. 2011 [cit. 2011-04-10]. Stavebnictví. Dostupné z WWW: <<http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/stavebnictvi>>.
15. *1409-10, Česká republika v číslech, obsah* [online]. 2011 [cit. 2011-04-10]. Česká republika v číslech. Dostupné z WWW: <<http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/p/1409-10>>.
16. *Hrubý domácí produkt (HDP)* [online]. 2008 [cit. 2011-04-10]. Hrubý domácí produkt. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hruby_domaci_produkthdp>.
17. TECL, Jan. *Vývoj počtu vozidel a dopravních výkonů* [online]. 2007 [cit. 2011-04-10]. Vývoj počtu vozidel a dopravních výkonů. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=80>>.

18. *Stavebnictví České republiky* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Stavebnictví - stavební práce, zaměstnanost. Dostupné z WWW: <<http://www.mpostav.cz/>>.
19. *Průmysl v České republice* [online]. 2011 [cit. 2011-03-21]. Průmysl v České republice. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pr%C5%AFmysl_v_%C4%8Cesk%C3%A9_republice>.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Podíl stavebnictví na tvorbě HDP, pracovníci ve stavebnictví celkem	20
Tabulka 2: Meziroční změny produkce průmyslu ČR.....	23
Tabulka 3: Roční tržby a počet nákladních vozidel podniku A.....	39
Tabulka 4: Přepravené tuny silniční nákladní dopravou a meziroční růst HDP.....	42

Seznam grafů

Graf 1: Reálný růst HDP (%).....	17
Graf 2: Zdroje HDP v mil. Kč, (0;140 000).....	25
Graf 3: Zdroje HDP v mil. Kč (0;900 000).....	26
Graf 4: Vývoj železničních přepravních výkonů (mil. tkm).....	28
Graf 5: Přepravní výkony nákladní dopravy (tis.t)	29
Graf 6: Podíl na přepravních výkonech v nákladní dopravě (%)	30
Graf 7: Podíl druhů nákladní dopravy v roce 2009 (tunokilometry)	31
Graf 8: Vývoj počtu těžkých vozidel (tis.)	32
Graf 9: Vnitrozemská vodní přeprava (přepravní výkony v mil. tkm).....	33
Graf 10: Přeprava věcí letecky celkem (tuny)	34
Graf 11: Přepravní výkony a HDP	35
Graf 12: Přepravní výkony celkové, silniční a graf HDP	36

Graf 13: Vývoj silniční nákladní dopravy (tis. t) a průměrná přepravní vzdálenost	37
Graf 14: Přeprava věcí v rámci Karlovarského kraje (tisíce tun)	38
Graf 15: Přepravní výkony podniku A v tis. tun.....	40
Graf 16: Tržby podniku A a meziroční růst HDP	41
Graf 17: Regresní analýza závislosti přepravních výkonů a růstu HDP.....	43

Seznam příloh

Příloha 1: Struktura zdrojů HDP

Příloha 1 : Struktura zdrojů HDP

rok / čtvrtletí	Zemědělství, myslivost, lesní hospodářská činnost	Rybolov, chov ryb, příružené činnosti	Dobývání nerostných surovin	Zpracování elický průmysl	Výroba a rozvod elektriny, plynu a vody	Stavebnictví	Obchod, opravy motorových vozidel a společ. zboží	Pohostinství a ubytování	Doprava, skladování, pošty a telekomunikace	Peněžnictví a pojišťovnictví	Nemovitosti, služby pro podniky, výzkum, vývoj	Veřejná správa, obrana, sociální zabezpečení	Školství	Zdravotnictví, veterinární a sociální činnosti	Ostatní veřejné, sociální a osobní služby	Domácnosti zaměřená vajíci personál
1995	85 648	866	29 236	321 767	69 806	87 214	147 865	37 496	138 096	42 591	180 870	71 685	53 776	46 642	32 855	210
1996	70 656	785	30 136	398 959	79 753	126 302	152 600	39 768	152 873	48 190	178 176	83 713	64 024	52 445	40 081	252
1997	68 513	729	30 496	448 113	63 727	123 447	189 152	44 096	171 976	48 122	194 082	87 636	65 107	58 152	47 970	236
1998	75 600	773	29 527	465 364	69 898	146 241	213 043	44 584	192 424	68 254	227 173	95 742	67 583	62 879	53 534	212
1999	71 680	706	27 360	499 236	71 466	131 073	225 699	41 154	195 058	66 573	241 646	104 809	74 654	65 566	62 771	218
2000	76 560	598	29 144	532 071	65 965	127 951	273 969	43 407	194 982	56 298	265 393	107 133	78 678	69 762	61 275	250
2001	83 614	553	29 226	562 906	78 943	133 750	279 888	43 257	223 751	69 222	283 483	117 319	85 472	79 828	60 900	256
2002	73 764	604	29 557	567 863	86 207	139 096	303 633	45 675	252 065	68 854	291 256	125 930	91 113	91 816	72 326	323
2003	72 720	611	26 631	577 695	86 804	149 213	303 963	49 009	273 224	83 796	306 524	138 846	99 646	95 490	78 612	371
2004	82 761	603	34 217	677 954	99 396	164 494	290 471	55 833	271 231	88 631	329 309	142 817	104 257	102 724	84 557	423
2005	80 420	576	36 401	704 925	103 791	167 996	342 396	52 839	268 007	81 500	366 909	155 468	115 067	109 133	89 397	435
2006	74 929	577	36 366	765 472	126 018	183 047	379 656	52 605	311 745	89 118	386 458	165 323	123 186	115 246	97 421	494
2007	77 839	449	38 542	844 051	135 393	204 153	402 571	54 991	333 698	119 860	435 645	174 397	132 018	119 228	104 836	440
2008	84 120	369	50 196	819 188	160 439	219 357	429 224	60 284	349 414	122 584	470 867	181 897	136 914	132 291	103 990	429
2009	73 647	214	36 276	767 271	184 912	239 886	383 334	61 334	341 588	126 573	470 289	187 923	143 328	137 701	103 054	622

Zdroj: www.czso.cz

Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba