Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Zemědělská fakulta

Název diplomové práce:

Analýza změn a dopadů spojených se vstupem ČR do EU v oblasti dopravních služeb

Vypracovala: Leona Matušová

Vedoucí diplomové práce: Dr. Ing. Dagmar Škodová Parmová

Poděkování

Děkuji tímto vedoucí mé diplomové práce paní Dr. Ing. Dagmar Škodové Parmové za odborné vedení a cenné připomínky při realizaci této diplomové práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma Analýza změn a dopadů po vstupu ČR do EU v oblasti dopravních služeb jsem vypracovala samostatně. Použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Českých Budějovicích dne 20. dubna 2006 Podpis

Obsah

ÚVOD **6**

1. LITERÁRNÍ PŘEHLED **8**

1.1. MARKETING DOPRAVY 8
1.2. DOPRAVNÍ POLITIKA 10
1.2.1. Minulé koncepce dopravní politiky České republiky *10*
1.3. DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 12
1.3.1. Environmentální požadavky na dopravu *15*
1.4. DOPRAVNÍ SYSTÉM, REGULACE, TRŽNÍ SYSTÉM 17
1.4.1. Technologické změny a druhy dopravy *17*
1.5. INTERMODÁLNÍ PŘEPRAVY V NOVĚ SE FORMUJÍCÍ EVROPĚ – VEŘEJNÁ LOGISTICKÁ CENTRA 19
1.5.1. Současný stav dopravy *19*
1.5.2. Veřejná logistická centra *21*
1.5.3. Formy podpory kombinované dopravy *21*
1.6. ITS – EFEKTIVNÍ NÁSTROJ INTERMODÁLNÍ DOPRAVY 24
1.7. JEDNOTNÝ TRH EU: PRINCIPY A SVOBODY 25

2. PRAKTICKÁ ČÁST **28**

2.1. CÍL 28
2.2. METODIKA 28
2.3. DOPRAVNÍ POLITIKA 30
2.4. VÝVOJ ZAHRANIČNÍHO OBCHODU MEZI ČR A STÁTY EU 32
2.4.1. Změny v základní struktuře importu po vstupu do EU *34*
2.4.2. Změny v základní struktuře exportu po vstupu do EU *35*
2.5. ROLE EU V PODPOŘE PRŮMYSLU A PODNIKÁNÍ 38
2.6. PŘÍMÉ DŮSLEDKY ROZŠÍŘENÍ EU NA DOPRAVNÍ TRH 40
2.6.1. Výběr typu dopravy *40*
2.6.2. Silniční nákladní doprava *42*
2.6.3. Konkurenční důsledky *44*
2.6.4. Strukturální změny *46*
2.7. DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V ČR 47
2.8. MÝTNÝ SYSTÉM 49
2.9. VÝVOJ SPOLEČNOSTI ČSAD JIHOTRANS 50
2.9.1. Zvyšování jakosti *51*
2.9.2. Logistická činnost *53*
2.9.3. Proces transformace *53*
2.9.4. Rok 2004 a vstup do EU *55*
2.9.5. Vize společnosti *55*
2.9.6. Finanční ukazatele *56*
2.9.7. Závěrem *61*

3. ZÁVĚR **62**

4. SEZNAM GRAFŮ A TABULEK **64**

5. SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ **66**

Úvod

V mé diplomové práci se zabývám dopravním trhem a jeho vývojem, především v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie. Tento hospodářský a integrační proces začlenění je tak radikální, že ovlivnil celou řadu odvětví, včetně dopravního sektoru, který prodělal mnoho změn. Tyto změny se snažím zachytit a popřípadě porovnat s okolními státy, které rovněž nově přistoupily do Evropské unie, včetně těch, jež tvořily původní patnáctku států.

Česká republika se stala členem Evropské unie 1. 5. 2004. Novými členy tohoto uskupení dále utvořily Slovensko, Maďarsko, Polsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Slovinsko, Kypr a Malta. Evropská unie je seskupení pětadvaceti států, které spolu hospodaří a žijí ve vzájemném souladu, míru a prosperitě. Tato spolupráce zprvu fungovala pouze v oblasti ekonomiky a obchodu, ale v současnosti se dotýká dalších oblastí, které mají přiděleny pravomoce a kompetence rozdělené mezi unii a členské státy. Patří sem výlučné kompetence, sdílené a doplňující. Oblasti dopravy náleží sdílené pravomoce, tzn. že členské země mohou vydávat vlastní legislativu jen tehdy, pokud zde již neexistuje společná evropská úprava, případně jako doplněk k ní.

Oblast dopravy zaznamenává velmi progresivní vývoj. Již v minulosti byl zaznamenán tento růst a rozšíření Evropské unie ho ještě více umocnil. Je to především díky vzrůstající směně zboží a objemu přepravy mezi státy Evropské unie. Důvod je jasný. Členství v Evropské unii nabízí úlevy a zvýhodnění nejen v oblasti obchodu a průmyslu, ale také v oblasti přepravy.

Z této situace, jak se ukázalo, může těžit pouze silniční nákladní doprava, a tím pádem roste poskytování služeb v dopravě. Proto také, jak vyplývá ze statistik, vzrůstá množství přejezdů nákladních automobilů především na německo-českých hranicích cca o 40 %. Proč se tak stalo? Proč se nevyvíjí stejně i železniční, letecká a vnitrozemská lodní doprava? Nad těmito otázkami se zamýšlím v této diplomové práci.

Česká republika má nemalý zájem o tuto oblast. Snaží se řídit a podporovat tuto oblast prostřednictvím dopravní politiky, kterou vláda v loňském roce obnovila díky schválení strategického dokumentu pro období 2005 až 2013. Má za úkol zajistit harmonizaci, modernizaci a rozvoj dopravního sektoru.

Dále zachycuji vývoj zahraničního obchodu, který má nemalý podíl na vývoji dopravních služeb. Především v mezinárodní nákladní dopravě hraje důležitou roli a v České republice zejména v nákladní silniční dopravě z důvodu nedostatečné a zastaralé železniční dopravní infrastruktury a nepřístupu k moři v oblasti nákladní námořní přepravy. Tuto oblast obchodu sleduje i Evropská unie na základě společné obchodní politiky.

Tento vývoj ovšem má svá negativa. Je to především životní prostředí, kterému tato situace vůbec neprospívá. Je třeba nezapomínat na tuto oblast, a proto i tuto otázku jsem zahrnula do této diplomové práce. Nezapomíná na ni ani Evropská unie, která na rozdíl od dob minulých, resp. za doby existence Evropského hospodářského společenství otázku ochrany životního prostředí neřešila. Kompetence politiky ochrany životního prostředí jsou, podobně jako u dopravní politiky, sdílené. Odpovědnost za politiku ochrany životního prostředí nesou členské státy, avšak pokud je možno dosáhnout stanovených cílů lépe na evropské úrovni, přechází kompetence do rukou Společenství.

1. Literární přehled

1.1. *Marketing dopravy*

Dopravní trh, dle Štůska (2002), je charakteristický neustále se zvyšující intenzitou konkurence. Dnes přežije ten, kdo vyznává marketingový koncept - tvorbu zisku pomoci uspokojování zákazníka.

Marketing v dopravě vyžaduje oproti jiným odvětvím hospodářství specifický přístup především z pohledu poskytování produktu-služby a působení vnějších faktorů (ze strany státu) pokud se týká osobní silniční dopravy. Řízení dopravních činností v současném období není možné bez marketingového přístupu. Marketingové pojetí zastává názor, že rozhodující pro podnik (i dopravní) je stanovit potřeby zákazníka, resp. potřeby cílových skupin a tím zajistit požadované uspokojení jejich potřeb.

Cílová orientace dopravní firmy je nezbytným předpokladem pro přežití na stále konkurenčnějších trzích. Cílená orientace na trhu znamená proces segmentace trhu tzn.pojmenování, segmentování širokých trhů výrobků tak, abychom nalezli potenciální atraktivní cílové trhy. Čím jsou potřeby či požadavky potenciálních zákazníků podobnější, tím mohou být i větší segmenty, jenž reagují podobně, ne-li stejně na výrobkový a marketingový mix. Dopravní firma při umisťování služby na přepravním trhu by měla postupovat od definování generického trhu, přes segmentování širokých trhů výrobků až po cílový trh. Toto segmentování může probíhat na úrovních:

Generický trh - umisťování v sektoru dopravy (vlastní doprava, zasilatelství).

Široký trh výrobků - umisťování oboru dopravy (silniční, železniční);
- umisťování firmy (republikové, regionální,mezinárodní).

Cílový trh - umisťování skupiny služeb (osobní,nákladní silniční doprava);
- umisťování jednotlivé služby (přímá linková doprava, rychlíková doprava).

Při segmentování je nutné stanovit i počty segmentů, které chci uspokojit.

Jestliže dopravní firma používá cílený marketing, tj. s orientací na cílové trhy, musí zvolit správný marketingový mix. Základní marketingový mix tvoří 4P, tj. product (výrobek či služba), place (místo), promotion (propagace), price (cena). V dopravě je vhodnější používat k těmto 4P - základním proměnným - ještě proměnné personál (lidé) a poskytování služeb (zákaznický servis), tj.6P (Štůsek, 2002).

Jednotlivé nástroje marketingového mixu se kombinují s cílem nabídnout potenciálnímu zákazníkovi nejlepší uspokojení jeho potřeb. Návrh marketingového mixu je součásti marketingové strategie zpracovávané firmou.

Marketingový přístup firmy, předpokládá soustředit se na uspokojování potřeb určitých cílových zákazníků. Abychom tyto cílové zákazníky uspokojili, musíme zpracovat vhodnou marketingovou strategii.

Marketingová strategie specifikuje cílový trh a k němu se vztahující marketingový mix. Tento proces je ale nutné plánovat. Důležitost plánování marketingové strategie determinuje úspěch celé firmy. Pro dopravní firmu je plánování marketingové strategie zvlášť důležité, neboť se pohybuje na trhu silně konkurenčním (dokonalá konkurence), kde soutěží až 40 000 podnikatelských subjektů. Na tomto trhu mohou obstát jen ty firmy, které získají konkurenční výhodu.

Úspěch firmy se v současných podmínkách nezakládá výhradně na jejích schopnostech prodat své produkty, ale je spojen s poskytováním služeb, které přidávají hodnotu, a tak jsou zdrojem odlišení podniku, jež může představovat trvalou konkurenční výhodu. Zákaznický servis je nutné vytvářet v souladu s celkovou strategií a s marketingovou strategií podniku.

Složky zákaznického servisu je možné definovat v jednotlivých fázích prodeje, tj. v předprodejní (kdy se zákazník rozhoduje), prodejní (kdy zákazník nakupuje) a poprodejní (kdy zákazník spotřebovává) produkt.

Pro stanovení strategie v oblasti zákaznického servisu je nutné měřit a hodnotit úroveň jednotlivých složek. Za tím účelem je možné volit řadu kritérií a ukazatelů. Přímý vliv na kvalitu zákaznického servisu má logistický přístup v řízení činností

spojených s oběhem zboží. Rozhodující podíl v logistických činnostech připadá na dopravu, která se tak bezprostředně podílí na realizaci logistických služeb jenž je součásti zákaznického servisu (Štůsek, 2002).

1.2. *Dopravní politika*

Dopravní politika je oblastí společenské činnosti, která stanoví cíle rozvoje dopravy, nástroje a prostředky k jejich dosažení. Má svoji teorii, která má k vyjasnění cílů a prostředků přispět.

Koncepce dopravní politiky, směřující k optimalizaci uspokojování společenských přepravních potřeb, podle Olivkové (2002), je vlastní všem systémům, řešícím dopravní důsledky rozvíjející se územní dělby práce - měl ji tedy také systém dopravy za první republiky, systém centrální příkazové ekonomiky protektorátního typu na našem území za druhé světové války i centrální příkazové ekonomiky sovětského typu, má ji koncepce rozvoje dopravních soustav všech evropských hospodářsky vyspělých států s tržní ekonomikou i takového mezinárodního seskupení, jako je Evropské společenství, resp. od 1.1. 1994 Evropská unie (Olivková, 2002).

1.2.1. Minulé koncepce dopravní politiky České republiky

Dopravní politika má v ČR letitou tradici, neboť se objevuje již ve dvacátých letech minulého století, jako dokument k rozvoji dopravy v tehdejší ČSR.

V období plánovitého hospodářství byl vypracován dokument Zásady státní dopravní politiky, který - i když obsahuje některé, progresivní prvky, byl plně poplatný hospodářskému systému, který se do své dopravní politiky promítal především definováním jednotné dopravní soustavy, ve které má každý druh dopravy pevně stanovené místo, a je tím prakticky vyloučená soutěž jak mezi dopravci, tak mezi obory.

Stručně ji lze charakterizovat jako projev snahy o co nejefektivnější rozvoj dopravní soustavy kombinací přímých a nepřímých nástrojů řízení. Za přímé nástroje řízení byla přitom považována v podstatě administrativní opatření, zatímco nepřímé

nástroje řízení byly ekonomické kategorie. Celá tato koncepce, byť v mnoha směrech správná a i nadále platná, byla více zaměřena na zabezpečeni zdrojů státního rozpočtu než na ekonomicky a ekologicky vyváženou a rozvíjenou dopravní soustavu.

V období přestavby hospodářského mechanismu (1989) se přistoupilo k tvorbě zásad jednotné dopravní politiky státu a nástrojů jejího efektivního uplatňování. Hlavním cílem těchto zásad byl koordinovaný rozvoj jednotlivých oboru a druhu dopravy v rámci jednotné dopravní soustavy tak, aby přepravní potřeby byly uspokojovány s maximální společenskou efektivností, v potřebné kvalitě a čase. Problémem byla otázka kompetencí, protože jednotlivé obory dopravy nebyly podřízeny jednomu Ústřednímu orgánu, např. železniční doprava spadala pod federální ministerstvo dopravy, námořní doprava pod federální ministerstvo zahraničního obchodu, silniční doprava pod národní ministerstvo vnitra atd. (Olivková, 2002).

Nové podmínky po listopadu 1989 vyvolaly nutnost, resp. možnost zcela nově koncipovat principy dopravní politiky. V úvodním zdůvodnění se říká, že doprava je součástí infrastruktury národního hospodářství, která vytváří nezbytné podmínky pro fungování celé společnosti. Termín politika pak neznamená nic jiného než skutečnost, že se neponechává odvíjení činnosti dopravních organizací v závislosti na partikulárních zájmech, ale finanční, legislativní činností se prosazuje zájem státu, a stát tím zároveň přebírá určitou odpovědnost.

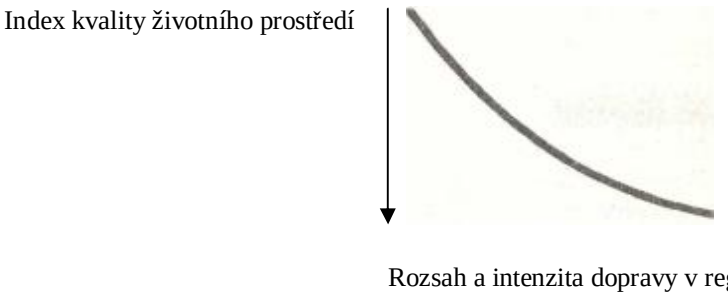
Zásady státní dopravní politiky řeší v podstatě dva základní problémy, které vychází z toho, že stát si musí udržet v dopravě svůj vliv, ale nesmí narušovat podnikatelskou aktivitu (Olivková, 2002).

1.3. *Doprava a životní prostředí*

Účinky dopravy na životní prostředí mají, dle Škapy (2003), globální charakter. Ovlivnění životního prostředí regionu dopravou (Graf 1.3-1) lze vyjádřit vztahem mezi "indexem kvality životního prostředí" ovlivněného dopravou a "rozsahem a intenzitou dopravy" v regionu.

Graf 1.3-1: Závislost indexu kvality životního prostředí na rozsahu a intenzitě dopravy v regionu

Závislost indexu kvality životního prostředí na rozsahu a intenzitě dopravy v regionu (Škapa, 2003)



Tento vztah vychází z předpokladu, že kvalita životního prostředí pro daný region je určena podstatnými vlastnostmi jednotlivých složek prostředí, jejichž kvalitu lze ocenit dostupnými analyticko - diagnostickými ukazateli.

Doprava působí řadou účinků na životní prostředí. Účinky dopravy jsou podle druhu a intenzity dlouhodobé a kumulativní.

Doprava jako základní služba každé společnosti má zabezpečit trvale udržitelný rozvoj i z hlediska působení na životní prostředí regionu.

Analýza vlivu dopravy na životní prostředí spočívá na řadě kritérií, které souvisejí s kvalitou jednotlivých složek životního prostředí.

Moderní doprava umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, službám, surovinám, zboží, pracovním příležitostem. Různé druhy dopravy se historicky rozvíjely nerovnoměrně, a to spíše pod vlivem ekonomicko-obchodních aspektů, aniž

byl vzat v úvahu vzrůstající negativní vliv dopravy na životní prostředí. Tyto rozpory vyvrcholily zejména v posledních desetiletích. Zejména automobilová doprava přináší velké znečištění ovzduší, hlukovou zátěž, bariérové účinky, klade značné prostorové nároky spojené s degradací ekosystémů a krajiny, a je spojena také s dopravními nehodami přinášející velké lidské a hmotné ztráty.

V období 1993-2004 se u nákladní dopravy snížil celkový přepravní výkon o 32 %, ale téměř na dvojnásobek vzrostl podíl silniční dopravy na úkor železniční. U osobní dopravy zůstal celkový přepravní výkon zachován, ale cca 1,5 násobek vzrostl podíl individuální automobilové dopravy na úkor veřejné dopravy. Vývoj počtu silničních motorových vozidel v ČR je patrný z tabulky 1.3-1.

Pro pokles železniční dopravy (nejen v ČR) v minulém období je mnoho důvodů. Nejdůležitější byl nárůst ostatních druhů dopravy, které nabídly pružnější a méně drahou dopravu. Tradiční obory těžkého průmyslu, jejichž produkty se přepravovaly po železnici, poklesy na významu. Železnice nenalezla nové trhy nákladní dopravy, aby tuto ztrátu vyrovnaly, nabízené služby nejsou vždy pružné, spolehlivé. Výsledkem bylo omezeni služeb železnice, přesun cestujících i zboží na silnici, což se promítlo také na jejich dodavatelích, kteří ztratili část svých trhů a to i s dopadem na zaměstnanost nejen u železnice, ale i u jejich dodavatelů. Přesto si železnice zachovala svoji tradiční pověst prostředku šetrného vůči okolní přírodě a životnímu prostředí.

Ve střednědobém horizontu let 2000-2015 lze očekávat, mimo jiné po zkušenostech z vyspělých států Evropy, jisté oživení a návrat k ekologicky šetrnější železniční dopravě, zejména pokud jde o dálkovou nákladní i osobní dopravu. Dojde k tomu výstavbou železničních koridorů, a dále pak i výraznějším uplatněním železniční dopravy v rámci regionální dopravní infrastruktury při řešení tzv. dopravní obslužnosti. Svůj podíl významnosti rozhodně železnice neztratí při progresivní kombinované dopravě v rámci tzv. projektů multimodulárních koridorů (silnice-železnice). Nepochybně se stejným způsobem železnice prosadí i v rozvoji kontejnerové dopravy. Význam železnice bude postupně narůstat i při vytváření integrovaných dopravních systémů velkých měst a průmyslových aglomerací (Škapa, 2003).

Tabulka 1.3-1: Vývoj počtu silničních vozidel a stupně motorizace v ČR

Vývoj počtu silničních vozidel a stupně motorizace v ČR

(MDS Praha, 2004)

Ukazatel \ Rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Osobní automobily	2 833143	2 923 916	3 043 316	3 192 532	3 391 541	3 492 961	3 439 745	3 438 870	3 529 791	3 647 067	3 706 012	3 815 547
Nákladní automobily	**169 531**	**184278**	**202 929**	**225 477**	**246 621**	**260 276**	**268 259**	**275 617**	**296 412**	**323 434**	**340 094**	**371 437**
Silniční tahače	14 433	15 357	16 382	17 482	18 751	20 035	21 151	22 669	24 823	26 061	25 652	24 769
Autobusy, mikrobusy	19 203	19 756	20474	21 200	21 476	19 960	18 981	18 259	18 384	21 340	20 627	19 948
Motocykly	900 688	912 356	915 229	918 159	929 627	927 080	799 647	748 140	755 482	760 219	751 634	756 559
Počet os.automobilů na 1000 ob.	274	283	295	310	329	339	335	335	345	358	363	374
Počet nákl. automobilů na 1000 ob.	**16**	**18**	**20**	**22**	**24**	**25**	**26**	**27**	**29**	**32**	**33**	**36**
Počet autobusů na 1 000 obyvatel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Počet motocyklů na 1 000 obyvatel	88	88	89	89	90	90	78	73	74	75	74	74

1.3.1. Environmentální požadavky na dopravu

Nezbytným předpokladem pro integraci do evropských struktur je postupný a úplný přechod na ustanovení předpisů EU a soustavu norem a standardů vztahujících se k vlivům dopravy na životní prostředí, jakož i aplikace kritérií a podmínek stanovených mezinárodními dopravními organizacemi. Cílem environmentálních požadavků na dopravu je postupné snižování negativních vlivů dopravní infrastruktury a dopravního provozu na stav životního prostředí, což představuje:

- v územně plánovací dokumentaci a dopravních koncepcích prosazovat opatření ke snižováni přepravních nároků podporovat intermodální a integrované přístupy k plánování dopravní infrastruktury, které vezmou v úvahu ekologické, prostorové, ekonomické a sociální aspekty;

- v činnosti veřejné správy podporovat rozvoj a preferování veřejné dopravy, zavádění integrovaných dopravních systémů spolu s rozvojem její infrastruktury a ekologicky přijatelných vozidel, s cílem zatraktivněni tohoto druhu dopravy pro veřejnost při současném tlaku na omezování soukromých automobilů v některých oblastech;

- podporovat postupnou změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované a vodní vnitrozemské dopravy;

- dosáhnout výraznějšího podílu železnice v rámci koncipování regionální dopravní infrastruktury, tj. při tvorbě rozvojových plánů jednotlivých regionů;

- podporovat vývoj a zavádění standardů dopravních prostředků silniční, železniční, vodní a letecké dopravy, které by odpovídaly standardům stanoveným příslušnými mezinárodními orgány v oblasti vlivu na životní prostředí i bezpečnost a podporovat rozvoj alternativních druhů pohonů dopravních prostředků;

- pokračovat v modernizaci koridorových železničních tratí s cílem dosáhnout jejich začlenění do evropské železniční sítě;

- zvyšovat pozornost přepravě nebezpečných věcí, připravit zavedení povinného pojištění pro případ havárií při rizikových přepravách a chránit zejména vodní zdroje před vlivem dopravy;

- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty měst, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí působených nadměrným zatížením sídel hlukem a emisemi škodlivých látek;

- budovat komplexní integrované systémy v okolí velkých měst s výraznějším uplatněním železnice jako ekologicky šetrnějšího druhu veřejné hromadné dopravy;

- při modernizaci silniční sítě více využívat stávající silnice a omezit fragmentaci krajiny novými trasami;

- podporovat postupné zavádění ekonomických nástrojů, včetně internalizace externích nákladů, s cílem posílit uplatňování dopravních systémů a dopravních prostředků, které jsou ekonomicky přijatelné a snižují zátěž životního prostředí;

- podporovat opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy a ochrany pěších, cyklistů i zvěře.

(Škapa, 2003)

1.4. *Dopravní systém, regulace, tržní systém*

1.4.1. Technologické změny a druhy dopravy

Silniční doprava, ať už doprava osob nebo zboží, soukromá a veřejná, se stává nejvyhledávanějším druhem dopravy. Většina osobní i nákladní dopravy se realizuje po silnici. V roce 1998 podíl nákladní dopravy se pohyboval kolem 50% z celkové nákladní přepravy a u osobní dopravy činil skoro 80%. Tento evropský trend se promítl s příslušným časovým zpožděním i v České republice. V následující tabulce 1.4-1 jsou zachyceny změny v přepravních výkonech dopravy.

Tabulka 1.4-1: Přepravní výkony nákladní dopravy

Přepravní výkony nákladní dopravy (MDS Praha, 2004)

	1996	1997	1998	1999	2000	2004
Přeprava zboží celkem v tis. tun	805 206	643 920	586 582	548 978	523 249	565 363
Železniční doprava	107 235	111 379	104 788	90 743	98 253	88 843
Silniční doprava	685 744	521 482	470 887	448 300	414724	466 034
Vnitrozemská vodní doprava	3 214	1 828	1 678	1 877	1 906	1 274
Letecká doprava	14	14	13	17	19	21
Ropovody	8 999	9 217	9 217	8 050	8 346	9 192

V nákladní silniční dopravě se výkony ztrojnásobily, zatímco v železniční dopravě poklesly téměř o 25%. Převaha silniční dopravy vynikne na další tabulce 1.4-2, kde je ukázán podíl jednotlivých druhů dopravy na dopravním trhu. Jako časové období je uvedeno pětiletí od 1996 - 2000 a pro srovnáni jsou uvedeny poměry v roce 1990. Údaje v tabulce jsou uvedeny v procentech:

Tabulka 1.4-2: Podíl jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu

Podíl jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu (%), (MDS Praha, 2004)

	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2004
Zelezniční doprava	69,26	38,34	33,66	35,03	32,01	30,51	23,78
Silniční doprava	28,28	59,30	65,11	63,34	66,32	68,07	72,51
Vodní vnitrozemská	2,36	2,32	1,19	1,53	1,61	1,35	0,64
Letecká doprava	0,10	0,04	0,04	0,10	0,06	0,07	0,07
Celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Tabulka 1.4-2 dokazuje prudký nárůst silniční nákladní dopravy i v České republice.

V roce 1990 byl podíl tohoto druhu dopravy necelých 30%, zatímco v roce 2004 to už představovalo skoro 73%. Prakticky opačný trend vykazuje železniční doprava.

Neméně prudký vývoj zaznamenala individuální automobilová doprava. Tento druh dopravy přinesl skutečně hromadnou mobilitu a díky tomu, že současná společnost považuje užití automobilu za symbol osobní svobody, dochází k růstu osobních automobilů v rámci Evropy o více než 4 - 5 milionů ročně. Samozřejmě nutno vzít v úvahu i automobilový průmysl, jeho podíl na krytí HDP a na zajišťování zaměstnanosti. S růstem silniční dopravy je spojena výstavba silnic. Tato tendence je zřejmá zejména v regionech a v zemích, které se budou postupně k Evropské unii připojovat. Z hlediska globální ekonomiky je tento trend žádoucí, protože rozvoj regionů je předpokladem hospodářského růstu lokality a to je jeden z kladných výsledků působení globální ekonomiky.

Růst silniční infrastruktury přesto neřeší problém kongescí, které zůstávají vážným problémem, zejména v městských aglomeracích. Nekontrolovaný vývoj zvláště v individuální automobilové dopravě ve velkých, ale dnes i v menších městech, způsobil problémy spojené s degradací životního prostředí. Jde hlavně o možnosti využití pro životní prostředí vlídnějších energetických zdrojů používaných pro spalovací motory. Závěry vedou k tomu, že závislost na klasických palivech je stále velmi silná. Proto také podíly na emisním zatížení jdou v převážné míře na vrub silniční dopravy a spolu se vznikajícími kongescemi to představuje do budoucna hlavní problémy pro řešení kvality silniční dopravy a pro další hospodářský vývoj společnosti (Duchoň, 2003).

1.5. *Intermodální přepravy v nově se formující Evropě – veřejná logistická centra*

Svět se pronikavě mění směrem k využívání globálních trhů. Kdo chce s konečnou platností překonat rozdělení našeho kontinentu a doopravdy vytvořit politickou, hospodářskou a kulturní unii evropských států, musí vytvořit výkonnou dopravní soustavu napojenou na okolní svět. Abychom se stali integrální součástí Evropy z hlediska pohybu zboží, dle Kocourka (2003), musí naše dopravní tepny spojitě a v odpovídající kvalitě navazovat na hlavní evropské silniční, železniční a vodní cesty. To se příznivě projeví nejen v ekonomice, ale i při rozvoji všech ostatních oblastí našeho života.

1.5.1. Současný stav dopravy

Odstranění politicky reglementovaného rozdělení přepravního trhu ve prospěch železnice vedlo ke vzniku mnoha soukromých silničních dopravců, většinou malých podniků. Ty poznaly své šance na rostoucím trhu, společně však vytvořily převahu nabídky před poptávkou, což vedlo k prudkému poklesu cen v silniční dopravě. Jako důsledek došlo k znatelnému přechodu zboží ze železnice na silnici.

Nepříznivě se zatím vyvíjí dělba přepravní práce v neprospěch environmentálně šetrných oborů dopravy. Výrazný je rozvoj environmentálně nejméně šetrné silniční dopravy, což vede k nutnosti vytvořit podmínky pro zvrat tohoto trendu. Bílá kniha "Evropská dopravní politika pro rok 2010" konstatuje, že dosud nedošlo k žádnému harmonickému vývoji společné dopravní politiky, což je důvodem současných problémů, z nichž jeden je nerovnoměrný růst různých oborů dopravy. Přestože tato nerovnoměrnost odráží skutečnost, že některé obory dopravy se lépe přizpůsobily potřebám moderní ekonomiky, je rovněž dokladem toho, že nebyly všechny externí náklady zahrnuty do ceny dopravy a že nebyla respektována určitá společenská a bezpečnostní regulační opatření, zejména v silniční dopravě. V důsledku toho ve státech EU silniční přeprava neustále roste a poměr přepravních výkonů mezi silniční a železniční přepravou v tkm je nyní dokonce cca 5,5 : 1. V ČR je vývoj obdobný, i když zatím příznivější - v letech 1995 až 2004 poklesl podíl železnice z 39,3 % na 25,0 %, což znamenalo i absolutní pokles přepravních výkonů z 22,623 mld. tkm na

15,810 mld.tkm a tak poměr přepravních výkonů mezi silniční a železniční přepravou je nyní cca 2,9: 1.

Železniční dopravě v ČR se nepodařilo včas reagovat na hluboké společensko-ekonomické změny koncem minulého století a nepružnost vůči podnikatelské veřejnosti byla příčinou přesunu cestujících i věcí na silnici. Železniční doprava spolu s vodní dopravou, patří k nejvíce šetrným druhům dopravy vůči přírodě a životnímu prostředí. V střednědobém horizontu let 2000 - 2015 (po vstupu ČR do EU) lze očekávat tlak na realizaci cílů Strategie oživení železnic Společenství (Bílá kniha EU) a na důsledné respektování Směrnice Rady EU č. 91/440 o rozvoji železnic. Společenství a souvisejících právních norem. Mělo by tak dojít k rozvoji železniční dopravy zejména pokud jde o nákladní dopravu, k čemu přispěje i modernizace železničních koridorů. Výraznější uplatnění železniční dopravy by mělo postupně narůstat především v progresivní kombinované dopravě. Od roku 1996, kdy byly v mezinárodním měřítku přijaty základní principy udržitelné dopravy, se problematika vztahu k životnímu prostředí stala součástí strategických dokumentů o rozvoji dopravy v ČR.

Východisko nabízí kombinovaná doprava, která umožňuje trhu odpovídající přepravu, přitom však podstatně méně zatěžuje životní prostředí. Spojuje systémové přednosti pohyblivých silničních vozidel v plošné obsluze s hromadnou výkonností železnic. Tím poskytuje kombinovaná doprava spolehlivou a ekonomicky zajímavou alternativu k čistě silniční přepravě, která by mohla významně odlehčit přetížení silnic.

Vybudování konkurenceschopné a požadavkům trhu odpovídající sítě kombinované dopravy v Evropě, podle Kocourka (2003), vyžaduje cílená dopravně politická opatření. Vytvoření těchto rámcových podmínek by mělo a může být realizováno bez velkého finančního zatížení. Stoupajícím objemům přepravy nelze čelit neohraničeným rozšiřováním silniční infrastruktury. Alternativou je dopravní koncepce přepravních řetězců to jest vzájemné propojení dopravců při přepravě, která je pro životní prostředí přijatelnější. Pro nás je to výzva, abychom vytvořili konsekventní, ale především harmonizované ekonomicky plánovatelné prostředí pro kombinovanou dopravu.

1.5.2. Veřejná logistická centra

V Evropě je kombinovaná doprava provozovaná v nové kvalitě s využitím veřejně logistických center (dále VLC), (v němčině resp. angličtině Güterverkehrszentrum, Freight Village). Pro rozvoj moderní kombinované dopravy v ČR, s vazbou na polyfunkční logistické terminály, je možné vycházet jen z některých dnešních překladišť na základě jejich výhodné polohy na dopravní síti ČR a zejména polohy v regionech pro jejich obslužnost (průmyslové zóny, zóny drobného a středního podnikání, sídelní aglomerace, atd.). Podpora rozvoje veřejných logistických center, založených na regionálním principu, která se v Evropě praktikuje, by mohla působit jako integrátor jednotlivých přepravních proudů a pomáhat je koncentrovat do silných ucelených proudů. Tyto mohou být přepravovány ekologičtějšími druhy dopravy, tj. železniční a vodní dopravou. Při výstavbě těchto center je zcela nezbytná úzká koordinace mezi zúčastněnými subjekty (obcemi, regiony, podnikatelskými subjekty, ochranou životního prostředí aj.).

VLC vyžaduje na místech rozhraní druhů dopravy překladiště s kvalitní technologií, s dostatečnými plochami terminálů pro vzájemnou spolupráci mezi jednotlivými dopravci, pro přeorganizování došlých a odcházejících věcí podle dalšího určení, skladování a distribuce v regionu, pro spotřebu, výrobu, montáž, předprodejní úpravu a pro další doprovodné funkce.

1.5.3. Formy podpory kombinované dopravy

Z rozboru stávajícího stavu, s ohledem na potřebu zvýšení podílu kombinované dopravy na přepravním trhu a i zajištění konkurenceschopnosti, je proto podpora kombinované dopravy navržena formou:

- zvýšení konkurenceschopnosti nedoprovázené KD harmonizací nákladů za použití dopravní cesty;
- poskytnutí investiční dotace na rozvoj technické základny;
- dočasná provozní dotace na linku Ro-La Lovosice - Drážďany.

Pro zvýšení konkurenceschopnosti nedoprovázené kombinované dopravy je navržená úprava poplatků za použití železniční dopravní cesty. Jako potřebné se ukazuje toto řešení v souvislosti s otázkou harmonizace nákladů za použití vnitrostátní dopravní cesty. Toto je plně v souladu s Bílou knihou o evropské dopravní politice (podpora konkurenceschopnosti železniční dopravy). Jedná se o velice aktuální problematiku, neboť od 1.1.2003 došlo k úpravě ceny za použití železniční dopravní cesty dle cenového výměru MF ČR č. 01/2003.

Další doporučení jsou investiční dotace na rozvoj technické základny KD. Financování podpory reprodukce majetku s účastí státního rozpočtu je podmíněno zpracováním, projednáním a schválením dokumentace programu podle vyhlášky Ministerstva financí č. 40/2001 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

Typy podporovaných projektů podporující kombinovanou dopravu, včetně VLC, jsou zaměřeny na:

- vznik nových veřejných logistických center.
- modernizace stávajících a výstavba nových překladišť kombinované dopravy
- mobilní technologické vybavení

Možnost podpory rozvoje VLC, založených na regionálním principu, vyplývá z jejich schopnosti působit jako integrátor jednotlivých přepravních proudů a pomáhat je koncentrovat do silných ucelených proudů, které mohou být přepravovány ekologičtějšími druhy dopravy.

Územně plánovací předpoklady jsou velmi důležitým faktorem pří přípravě VLC. Veřejná logistická centra musí být budována cílevědomě podle přijatého zastavovacího plánu, na jehož plnění musí stavební úřad důsledně trvat, aby celek po dokončení byl funkční. Zastavovací plány by měly být součástí závazné části územního plánu sídelního útvaru. Základní členění na tři druhy činností je nutno ve VLC důsledně zachovávat, aby provoz veřejné části nenarušoval celní režimy sektoru zasílatelství a Free zóny. Free zóna je celně uzavřený prostor, jehož provoz nesmí nic narušit, ani provoz sektoru zasílatelství, ani veřejného sektoru.

Důležitost budování veřejných logistických center služeb vzroste v tom čase, kdy se VLC stanou součástí mezistátní dopravní dohody s okolními státy. Možno předpokládat ustavení konsorcia firem na vybudování a provoz těchto center, která budou moci počítat s podporou vlád a případně i Komisí EU. Aby se zabezpečila odpovídající mobilita a zavedl účinný dopravní systém, je nutné se soustředit v našem úsilí na intermodální přístup v přepravě zboží v dopravních řetězcích. Výběr druhu dopravy spočívá na uživateli. Z toho vyplývá, že je nutné podpořit konkurenceschopnost operátorů ekologických druhů dopravy a poskytovat jím potřebné prostředky k přechodu na systém kombinované dopravy odstraněním všech překážek právních i ekonomických, které je znevýhodňují.

Pro převzetí potenciálních přeprav zejména železniční a vnitrozemskou vodní dopravou, je potřeba spolupráce všech dopravních oborů v kombinované dopravě, která se realizuje v kapacitních překladištích včetně přístavů, které budou obsluhovány železniční a silniční dopravou. Řešení nových VLC i v přístavech umožní vyšší využití vodních cest a přímé napojení na evropské námořní a říční přístavy. Naplní se tak předpisy EU na zvýšení přeprav železniční a vodní dopravou, účinně snižující množství exhalací a příznivě působí na zlepšení životního prostředí. Základním předpokladem je však úzká spolupráce zasílatelů, operátorů a dopravců v tuzemských a zejména zahraničních přepravách, pří nabídce ucelených a konkurenčních služeb zákazníkům.

Moderně organizovaná kombinovaná nákladní doprava je podporována jak EU, tak jednotlivými státy, je charakterizována rozvojem moderních překládacích, skladovacích a manipulačních technologii pro všechny druhy věcí a stává se tak dopravou budoucnosti.

Vzhledem k tomu, že rozvoj kombinované dopravy je prioritou obsaženou v prohlášení vlády České republiky a tím i prioritou dopravní politiky na úrovní veřejného zájmu je potřebné podpořit její rozvoj (Kocourek, 2003).

1.6. *ITS – Efektivní nástroj intermodální dopravy*

Doprava a problematika s tím spojená se stává prioritou řešení evropských ekonomik. Silnice a dálnice jsou zahlceny, města trpí kongescemi, vzrůstá nehodovost, je výrazně narušováno životní prostředí atd. Doprava ovlivňuje život ve své podstatě každého z nás. Vzhledem k tomu, že poptávka po dopravě neustále roste, nemůže se reakce na poptávku omezit pouze na budování nové infrastruktury a otvírání trhů. Je třeba optimalizovat dopravní systém tak, aby splňoval požadavky rozšíření a udržitelného rozvoje. To znamená, že moderní dopravní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního, ale i ekologického hlediska.

Je jasné, že je nutno i do takového složitého procesu jakým beze sporu doprava je vstoupit obdobnými nástroji jaké známe z jiných odvětví. Dopravní proces je nutno regulovat, je nutno aktivně řídit, je také nutno do dopravního procesu vstoupit s výraznými prvky liberální ekonomiky. Dopravní politika Evropské unie, vytyčena v ,,Bíle knize", jasně definovala základní cíl evropské politiky. Tím je podpora udržitelného rozvoje dopravy zboží a osob. Stejný dokument také hovoří o harmonizaci podmínek pro všechny dopravní obory s důrazem na externality a represivní nástroje podpory udržitelného procesu. Proto k základním cílům evropské politiky patří podpora systémům hromadné přepravy osob a zboží.

Doprava v celém svém dopravně - přepravím řetězci je dnes podporována množinou komunikačních a informačních technologií souhrnně označované jako dopravní telematika (Inteligent Transport Systems and Services). Inteligentní dopravní systémy a služby (ITS) založené na práci s informacemi se bezpochyby stanou vlastním technickým a technologickým nástroje politiky udržitelného rozvoje dopravy.

Zabezpečení rozvoje intermodální (kombinované) dopravy je základním cílem evropské dopravní politiky. Je i základním cílem národní dopravní politiky. V evropském prostoru je očekáván výrazný nárůst přepravy zboží. Stávající těžiště přepravy zboží je v silniční dopravě. Její další nárůst není reálný bez výrazného narušení plynulosti a bezpečnosti dopravy na evropských silničních magistrálách včetně zvýšených dopadů na kvalitu životního prostředí. Uspokojení potřeb a snížení negativních vlivů by vyžadovalo extrémní náklady do infrastruktury silnic a dálnic

v evropském prostoru. Rozvoj intermodální (kombinované) dopravy využívající kapacit železniční, vodní a silniční infrastruktury je jednou z cest zabezpečující zvyšující se potřeby přepravy zboží na principech udržitelného rozvoje.

Dopravně - přepravní proces je dnes ve všech dopravních oborech podporován aplikacemi, subsystémy a systémy dopravní telematiky (ITS). Například logistika v celém svém řetězci je podporována množinou komunikačních a informačních systémem, je řízen bezpečný pohyb po dopravní infrastruktuře, dopravci sledují pohyb dopravních prostředků, sleduje se stav přepravovaného nákladu atd. Připravují se nové služby dopravní telematiky jako je například EFC (elektronické mýto), controling veřejné dopravy, platební systémy a e-business v dopravě, systémy manažerů správců dopravních cest, dopravních terminálů atd. Je však nutno do problematiky rozvoje ITS vstoupit nástroji vedoucí k systematickému komplexnímu rozvoji tak, aby systémy mohly spolu vzájemně komunikovat, sdílet a využívat informace a získávat tak znalosti o procesu. Rozvoj intermodální dopravy bude závislý právě na schopnosti rychlé výměny informací (Kopecký, Dolejšová, 2003).

1.7. *Jednotný trh EU: principy a svobody*

Vytvoření společného trhu a hospodářské a měnové unie figuruje na předním místě mezi cíli evropské integrace (čl. 2 Smlouvy o ES). Společný trh, umožňující volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu, byl považován za prioritní úkol od založení integračního procesu v padesátých letech 20. století. Prvními kroky jeho budování bylo vytvoření celní unie mezi členskými státy tehdejšího Evropského hospodářského společenství (EHS). Dosažení tohoto cíle vyžadovalo zrušení cel a kvót na vzájemnou výměnu zboží a zavedení jednotných cel na dovozy ze třetích zemí. Tento náročný úkol se šesti zakládajícím členům EHS podařilo splnit již do konce roku 1968.

Společně s opatřeními na vnitřních a vnějších hranicích sjednoceného celního prostoru bylo třeba učinit i řadu čistě vnitrostátních kroků. Měl-li se na zboží a osoby a postupně i na služby a kapitál přicházející z ostatních EHS začít uplatňovat princip nediskriminace na základě země původu, muselo dojít i k odstranění necelních (netarifních) bariér jejich pohybu. Ke splnění tohoto úkolu zbývala EHS i po roce 1968

dlouhá cesta. Členské státy zůstávaly odděleny rozdílnými technickými, hygienickými, veterinárními a daňovými předpisy. Lišily se těžko srovnatelnými kvalifikačními požadavky pro vstup do mnoha profesí a zákonnými podmínkami podnikání v celé řadě oblastí. Kdo chtěl vyvážet musel stále studovat komplikované předpisy mnoha zemí přizpůsobovat jim výrobní normy a postupy, stát fronty na hranicích, najímat armády právníků, daňových poradců a patentových zástupců. Musel zkrátka přistupovat k EHS jako k jednomu celnímu území složenému z oddělených národních trhů (Kadlčík, Šmejkal, Urban, 2000).

Této situace šlo bohužel i snadno zneužít k vytváření stále neprostupnějších národních přehrad. O tom svědčí vývoj v sedmdesátých letech, kdy v západní Evropě poprvé od světové války došlo k hospodářskému poklesu, provázenému již několik desetiletí nevídanou inflací a nezaměstnaností. Členské státy nemohly chránit domácí výrobu zavedením cel, uchýlily se právě proto k vytváření necelních překážek vzájemnému obchodu.

Malé národní trhy však nemohou na konci 20. století prosperovat odděleně a členské země EHS si již na počátku osmdesátých let uvědomily, že začínají výrazně zaostávat za USA i Japonskem. Rozhodly se, v souladu s převládajícími liberálními recepty, hledat lék ve vytvoření dokonalejšího konkurenčního prostředí. Přežívající necelní překážky obchodu začaly být považovány za brzdy rozvoje konkurenceschopnosti mezinárodní spolupráce a dosažení úspor z velkovýroby. Orgány EHS byl schválen plán harmonizačních a neregulačních opatření, jehož cílem bylo odstranění všech překážek volnému pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu.

Ambiciózní projekt dostal název "jednotný (vnitřní) trh", čímž mělo být zdůrazněno, že jde o vyšší míru integrace, než byla obvyklá v případě společného trhu. Termín jeho vybudování byl stanoven do konce roku 1992. K tomuto datu bylo třeba odbourat existující necelní překážky důrazem na vypracování společných evropských standardů všude tam, kde to rozdílnost a komplikovanost národních právních úprav vyžadovala. Pro všechny ostatní případy bylo rozhodnuto přijmout princip vzájemného uznávání sice rozdílných, ale srovnatelnou bezpečnost zajišťujících národních požadavků na výrobky a služby dovážené z jiných členských zemí. Harmonizace právních požadavků bylo dosaženo přijetím téměř 300 směrnic, které po převedení do

práva členských států odstranily základní technické, hygienické a fiskální překážky obchodu. Směrnice do značné míry vyrovnaly i podmínky pro podnikání, ochranu pracovníků, životního prostředí a průmyslového vlastnictví. Rozhodnutím orgánů EHS byl prosazen princip vzájemného uznávání do oblastí požadavků na výrobky, na profesní kvalifikaci aj.

Po lednu 1993, kdy byl jednotný trh oficiálně "spuštěn", se však znovu ukázalo, že národní trhy nelze za několik málo let plně sjednotit Skryté překážky volnému pohybu osob přetrvávaly.

Neharmonizované přímé daně vytvářely nerovné konkurenční prostředí. Státní monopoly v dopravě, telekomunikacích a energetice nebyly nahrazeny volnou evropskou soutěží. Neexistoval jednotný trh pro pojišťovny, penzijní fondy, reklamní kanceláře atd.

Evropská unie (ustavená smlouvou platnou od roku 1993) se přesto rozhodla přikročit k dalšímu stupni integrace, kterým je hospodářská a měnová unie. Současně však nepolevila v úsilí o plné dobudování jednotného trhu. Každý rok jsou přijímány či novelizovány desítky právních aktů Evropských společenství (ES), které mají jediný úkol: dále uvolnit pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu mezi členskými státy a neohrozit při tom vysoké standardy ochrany oprávněných zájmů všech účastníků jednotného trhu (Kadlčík, Šmejkal, Urban, 2000).

2. Praktická část

2.1. *Cíl*

Tato diplomová práce je zaměřena na analýzu vývoje dopravních služeb před a po vstupu ČR do EU s důrazem na nalezení trendů a vhodných doporučení pro budoucí rozvoj odvětví.

Cílem diplomové práce je jednak analyzovat historii a současný vývoj dopravy, kvalitu služeb a podniků, kteří je poskytují, najít a zachovat spolehlivé informace a poznatky o významu rozšíření EU na českém dopravním trhu. Dalším cílem je zjištění požadavků zákazníků následované vzájemnou komparací těchto dvou úhlů pohledu. Hlavním cílem bude návrh určitých zlepšení ve smyslu nových podmínek na trhu, vedoucích ke zkvalitnění poskytovaných služeb resp. zvýšení konkurenceschopnosti českých dopravců.

2.2. *Metodika*

Pro tento výzkum jsou využívány především sekundární a primární zdroje dat. Sekundární zdroje dat jsou výchozím bodem výzkumné práce. Jsou to takové informace, které již byly shromážděny pro nějaký jiný účel a jsou nadále k dispozici. Zdrojem sekundárních dat jsou především interní zdroje např.: bilance zisků a ztrát, zprávy z předchozích výzkumů apod. a externí zdroje jako např.: státní publikace, knihy, statistiky, periodika, komerční údaje atd.

Primární zdroje informací jsou významnější vzhledem k řešenému problému. Postup při získávání primárních informací v tomto případě začíná předběžným dotazováním jednotlivých osob, s cílem získat rámcovou představu o postojích lidí k řešenému problému a pohledu na věc. Při získávání primárních dat je důležité plán výběru respondentů neboli odpověď na otázku *Kdo má být pozorován?* V tomto výzkumu jsou výběrovou jednotkou především firmy podnikající na trhu dopravních služeb, především firma Jihotrans, a. s. a automobilové sdružení Česmad Bohemia. Dalším krokem je rozhodnout o metodě dotazování. Neboli odpověď na otázku *Jak by*

měl být subjekt kontaktován? Ve výzkumu je použita metoda osobního dotazování. Je to metoda nejvšestrannější a umožňuje položit mnohem více otázek než jiné metody kontaktování. Další metodu, kterou budu aplikovat je dotazování pomocí e-mailu.

Získané informace jsou shrnuty do sedmi kapitol, z nichž prvních šest se zabývají všeobecným vývojem dopravních služeb na českém a evropském dopravním trhu. První část popisuje dopravní politiku a její vlivy na dopravní trh, druhá část se věnuje vývoji zahraničního obchodu, který má nemalý vliv na mezinárodní přepravu a současně naznačuje její budoucí směr. Následující kapitoly se zabývají rolí Evropské unie v oblasti průmyslu a podnikání a důsledky jejího rozšíření na dopravní trh. Další část řeší negativní důsledky dopravy, tedy životní prostředí, následuje kapitola o omezení a zpoplatnění dopravy prostřednictvím mýtného. Poslední část analyzuje vývoj a trendy konkrétní dopravní firmy.

Pro analýzu vývoje dopravních služeb a vývoj finančních ukazatelů v dopravě jsem si vybrala firmu Jihotrans, a. s., která na trhu působí již řadu let a tudíž lze konkrétně ukázat rozvoj odvětví a především současnou situaci na trhu.

Existující zpráva obsahuje výsledky a popisuje jednotlivé aspekty a důsledky rozšíření. Před samotným pozorování důsledků bylo třeba brát v úvahu, že určitý vývoj trhu nastal ještě před rozšířením EU a tento vývoj se již částečně ukázal. Velká část tržních změn by mohla být jasná nejdříve ve středním a dlouhodobém horizontu.

2.3. *Dopravní politika*

Vláda v roce 2005 schválila strategický dokument, Dopravní politika pro léta 2005 až 2013, který je důležitý pro rozvoj oblasti dopravy v České republice. Hlavním cílem je sjednotit podmínky na přepravním trhu a vytvořit rámec podpory rozvoje dopravních systémů. Díky tomuto dokumentu jsou zformulovány základní podmínky pro čerpání prostředků z fondů EU v programovacím období 2007 – 2013. Dopravní politika také sehrává významnou roli pro tvorbu práva v ČR.

Doprava je významnou oblastí ekonomiky nejen České republiky, ale všech zemí EU. Nejen proto, že přeprava hraje důležitou roli v životě každé fyzické i právnické osoby, ale i z hlediska zvyšování spotřeby ostatních výrobků, které je potřeba dopravit. Úkolem vlády a státních orgánů je tedy především vytvořit právní a ekonomické podmínky, kterými se může řídit poskytování služeb v dopravě, potažmo i podnikání v tomto odvětví a zajistit budování, rekonstruování a opravy infrastruktury v dopravě.

Dopravní politika České republiky pro období 2007 – 2013 sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. Ačkoliv tento dokument časově předcházel zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. V období před vstupem ČR do EU se podařilo splnit hlavní cíle především v oblasti začlenění právních předpisů ES do právního řádu ČR, harmonizace dopravních systémů a reformy veřejné správy. Jako problematické je možné označit naplnění cílů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury omezené především nedostatečným finančním zabezpečením.

Dopravní politika zdokonaluje podmínky pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a účelnějším využitím osobních automobilů. Dopravní politika se především zabývá harmonizací podmínek na přepravním trhu, modernizací, rozvojem a oživením železniční dopravy, zlepšením kvality silniční dopravy, omezením vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, zvýšením bezpečnosti dopravy,

výkonovým zpoplatněním dopravy, právy a povinnostmi uživatelů dopravních služeb, podporou multimodálních přepravních systémů, rozvojem městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.

Priority Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013

- dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu;
- zajištění kvalitní dopravní infrastruktury;
- zajištění financování v sektoru dopravy;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;
- podpora rozvoje dopravy v regionech;
- zavádění nových progresivních technologií;
- zavádění výsledků výzkumu a vývoje;
- rovnost šancí a sociální politika;
- zachování konkurenceschopnosti českých dopravců;
- ochrana životního prostředí.

Dopravní politika je zaměřena na:

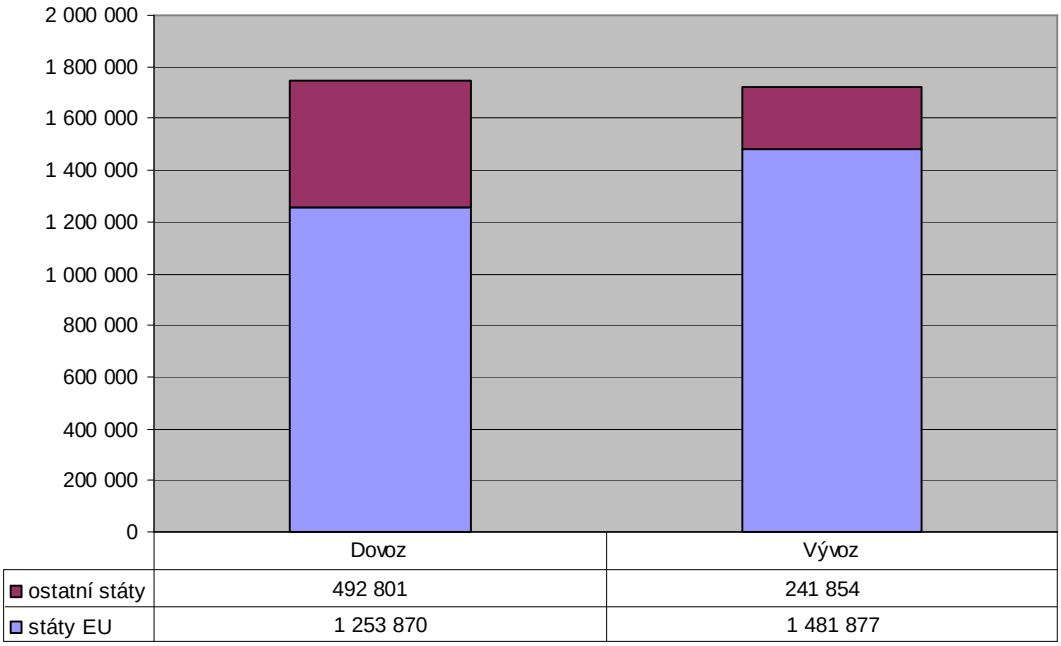
- zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů;
- rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším;
- využitím osobních automobilů;
- možnosti ovlivnění dělby přepravní práce;
- stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

2.4. *Vývoj zahraničního obchodu mezi ČR a státy EU*

Zahraniční obchod České republiky s členskými státy EU představoval a stále představuje velmi důležitou roli v ekonomice naší země. Jak je patrné z grafu 2.4-1 náš vývoz do těchto států se v roce 2004 podílel na celkovém vývozu 84,2 procenta a podíl dovozu ze zemí unie činil 71 procent. Přebytek obchodní bilance ve vztahu k EU ve výši 281,2 miliardy korun překryl záporné saldo obchodování se zbytkem světa.

Graf 2.4-1: Zahraniční obchod v Kč v mil. Kč v roce 2004

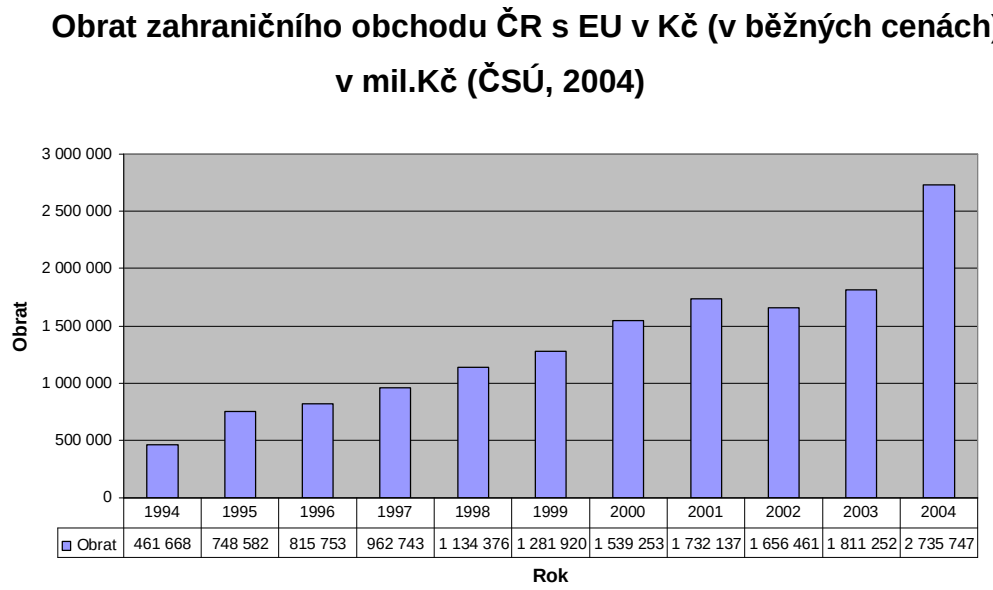
Zahraniční obchod v Kč (v běžných cenách) v mil. Kč v roce 2004 (ČSÚ, 2004)



	Dovoz	Vývoz
ostatní státy	492 801	241 854
státy EU	1 253 870	1 481 877

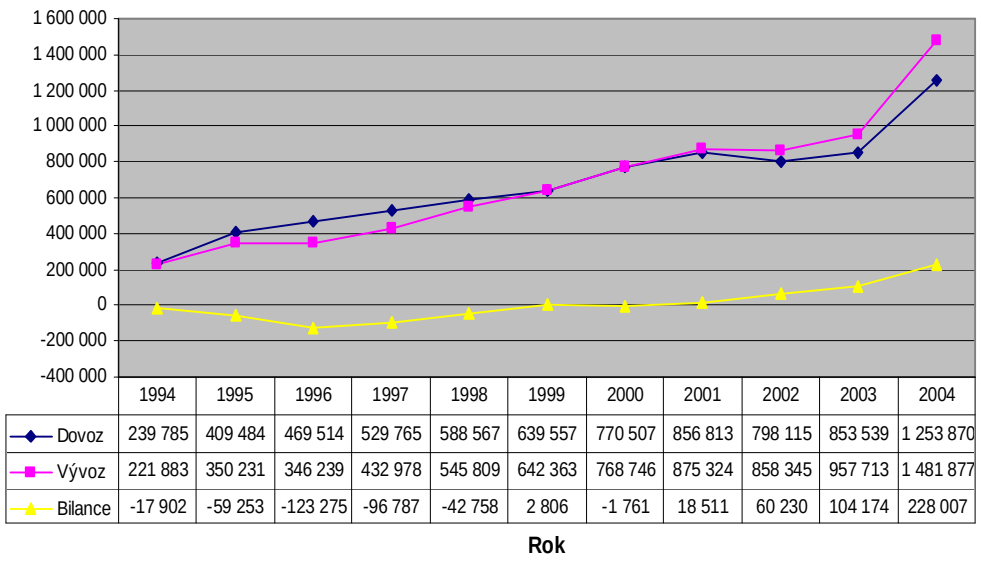
Jak je z grafu 2.4-2 zřejmé, obrat obchodu se státy EU neustále roste. Na celkovém obratu zahraničního obchodu se nejvíce podílí Německo, pak Slovensko a na třetím místě je Rakousko a potom Polsko. Na dalších místech se umístila Itálie, Francie a V. Británie. V období 1997 – 2004 rostl zahraniční obchod hlavně s Německem. Je to díky tomu, jak vyplývá z šetření Německé spolkové banky, že Německo zaujímá přední roli u přímých investic do nově přistoupivších států a shoda německého exportu s poptávkou z tohoto regionu.

Graf 2.4-2: Obrat zahraničního obchodu ČR s EU v Kč v mil.Kč



Bilance zahraničního obchodu České republiky nabývala v prvních letech po osamostanění, po roce 1993, záporné hodnoty. Tento vývoj je připisován tomu, že koruna držela stabilní kurz vůči hlavním měnám. V roce 1997, kdy došlo k oslabení české koruny, tempo růstu vývozu začalo dohánět růst dovozu. To výrazněji zdražilo import a naopak zlevnilo export (Graf 2.4-3).

Graf 2.4-3: Zahraniční obchod ČR s EU v Kč v mil. Kč



V roce 2000 došlo ke shodě importu a exportu a v následujících letech dochází ke stagnaci vývozu i dovozu jak můžeme vidět na grafu 2.4-3. Tato situace nastala následkem těchto příčin:

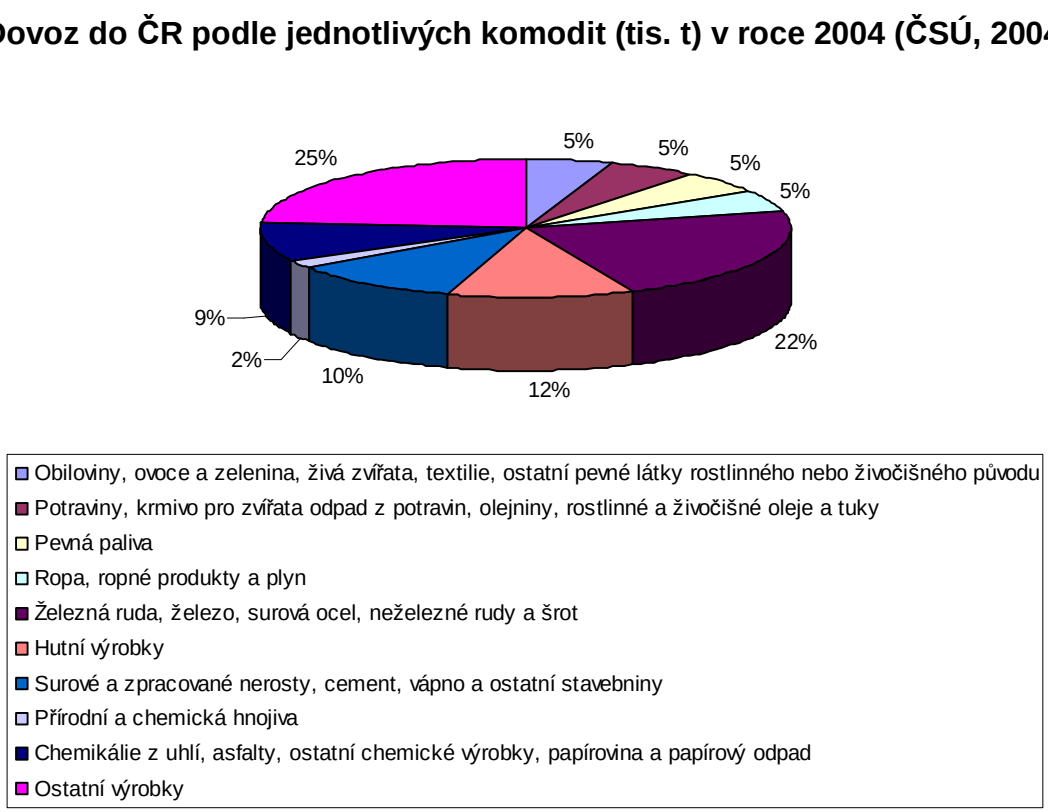
1) zvýšení cen paliv (zejména cena ropy se více než zdvojnásobila);
2) euro a na něj navázané evropské měny (a tím částečně i česká koruna) pokračovaly v oslabování vůči dolaru (česká koruna oslabila vůči dolaru o téměř 15%);
3) vzhledem k velkému přílivu zahraničních investic došlo ke zvýšenému dovozu strojů a zařízení.

V roce 2003 došlo ke zvyšování hodnot zahraničního obchodu. Zároveň došlo k výraznému zvýšení dynamiky zahraničního obchodu, neboť celkový obrat zahraničního obchodu se zvýšil o čtvrtinu. Export i import stoupl téměř shodně přibližně o 12%. K výraznému nárůstu došlo zejména v období let 2004 až 2005, kdy se hodnota vývozu navýšila o 33,2 procenta. Ve stejně dlouhém období předcházejících let vzrostla jen o 8,9 procenta.

2.4.1. Změny v základní struktuře importu po vstupu do EU

Největším importérem nejen pro Českou republiku, ale i pro ostatní nové státy v EU je bezesporu Německo, z kterého plyne více jak jedna třetina z celkového dovozu. Na druhém místě je Rusko, dále Slovensko a Francie. Největší podíl na dovozu do ČR představuje skupina zboží (podle třídění SITC) železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot, významnou dováženou kategorií zboží jsou hutní výrobky a stavebniny. Import ČR se držel v dřívějších letech nad úrovní exportu, což nevypovídá o soběstačnosti a dobrém vývoji státu. Naštěstí po roce 2000 se export přehoupl přes import a Česká republika může konkurovat ostatním státům Evropské unie. Následující graf ukazuje podíly jednotlivých komodit na dovozu do České republiky (Graf 2.4-4).

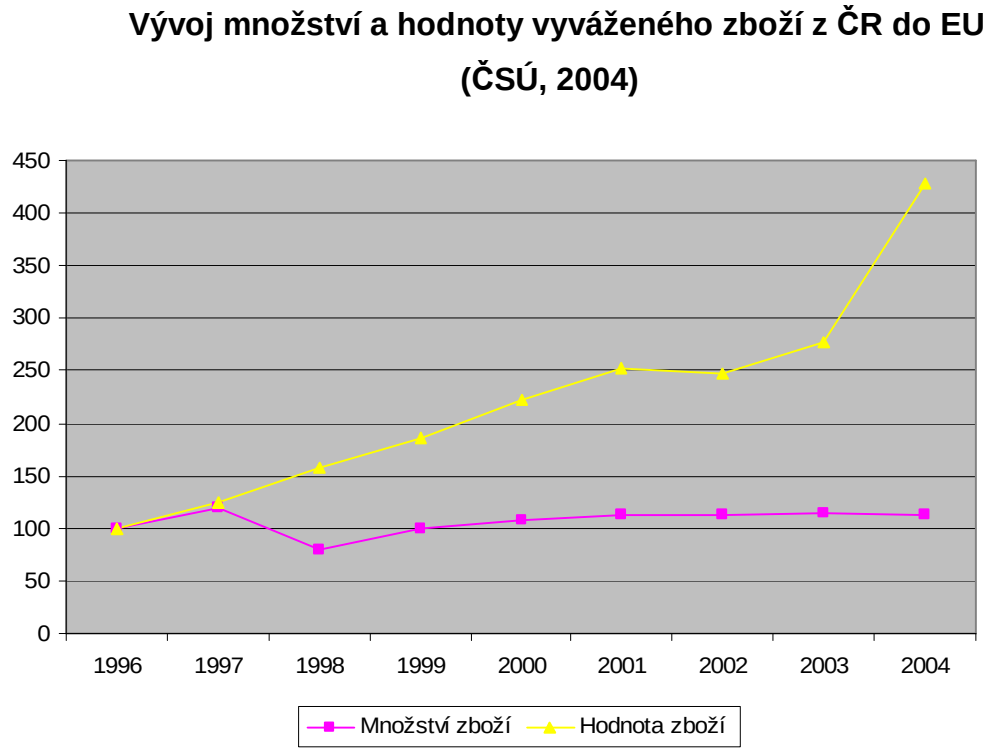
Graf 2.4-4: Dovoz do ČR podle jednotlivých komodit v roce 2004



2.4.2. Změny v základní struktuře exportu po vstupu do EU

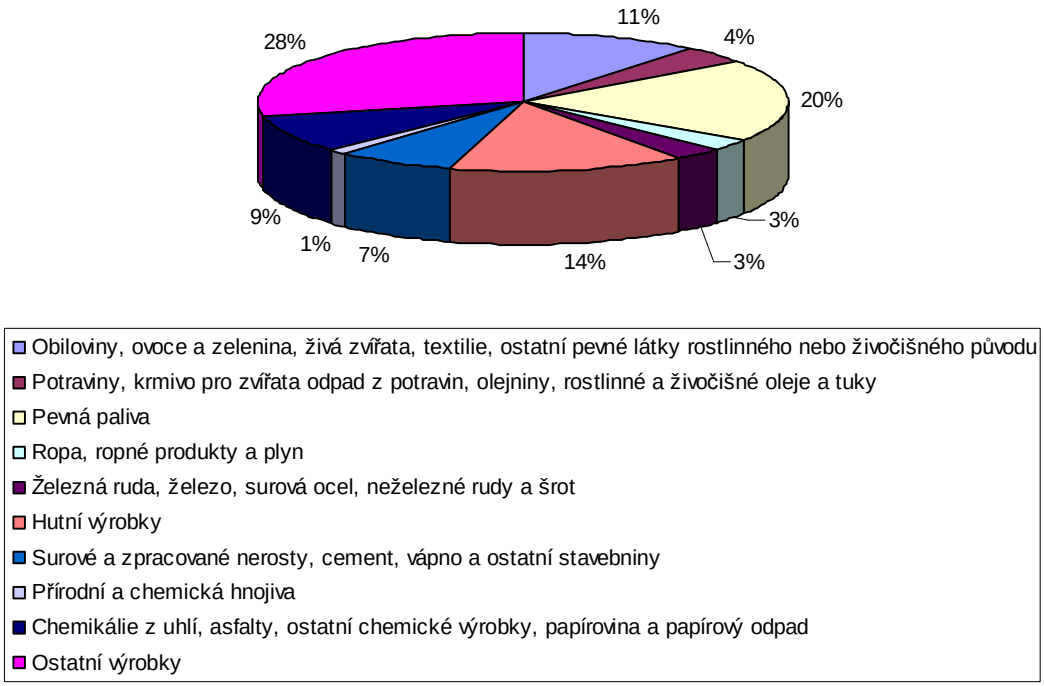
Vstup do Evropské unie představoval předěl ve vývoji základní struktury našeho exportu (podle třídění SITC) na trh zemí pětadvacítky. Z diagramu (Graf 2.4-5) lze vypozorovat zajímavou skutečnost. U českého exportu do států EU stoupla hodnota zboží od roku 1996 do roku 2004 téměř o 430%. Ale množství zboží pouze o 13%. Je to tím, že proběhla změna z vývozu zboží hromadné spotřeby, jako např. stavebniny a uhlí, k importu zboží vysoké hodnoty. Obzvláště je to export automobilů a náhradních dílů.

Graf 2.4-5: Vývoj množství a hodnoty vyváženého zboží z ČR do EU



Na stále relativně vysoké dynamice obchodu mají v posledních letech největší podíl stroje a zařízení, tedy kategorie s nejvýraznější váhou v obchodě. Jejich podíl na exportu do EU je stabilně prioritní a dlouhodobě výrazně posiloval, z 36,5 procenta v roce 1997 na 50,9 procenta v roce 2003. Podíl všech ostatních komoditních tříd na našem exportu do EU přitom klesal (s výjimkou potravin - SITC 0 v roce 2003). Objem exportu dominantní skupiny stroje a dopravní prostředky (SITC 7) vloni dosáhl 814,5 miliardy korun, což je oproti roku 2003 zvýšení o 35,3 procenta. To je více než dvojnásobné tempo proti stejně dlouhému předchozímu období. I při této akceleraci nedošlo však uvnitř skupiny ve složení exportu k větším změnám. Nejvíce se vyváží silničních vozidel, vloni se objem jejich vývozu podílel na celkovém exportu do unie 17 procenty. Jeho podíl navíc trvale roste. Na druhém místě jsou s podílem 9,9 procenta elektrická zařízení, přístroje a spotřebiče, přestože jejich podíl začal po roce 2000 slábnout. Na třetím místě jsou s podílem 7,2 procenta stroje a zařízení užívaná v průmyslu, která svůj podíl trvale posilují. Pořadí těchto nejsilnějších skupin je dlouhodobě stabilní. K dramatickým změnám nedošlo ani v souvislosti se vstupem do Evropské unie.

Graf 2.4-6: Vývoz do ČR podle jednotlivých komodit v roce 2004



Dá se tedy říci, že větší změny ve složení exportu do zemí Evropské unie proběhly již před členstvím v EU.

Očekávané důsledky změn temp růstu domácí a zahraniční ekonomiky se zatím v zahraničním obchodě výrazněji neprojevily, i když v údajích z posledních měsíců jsou již znatelné nástupy nových tendencí, plynoucích ze změn HDP domácí a zahraničních ekonomik. Po dlouhé době roste česká ekonomika více, než její hlavní obchodní partneři ze západní Evropy, kteří se ocitají v recesi.

Celkové výsledky zahraničního obchodu odrážejí naše postavení jako malé, ale dynamicky se rozvíjející a velmi otevřené ekonomiky závislé v řadě oborů na dovozech, zejména surovin a paliv. Výsledky obchodu s EU pak dokumentují především schopnost kooperace, integrace a vypovídají o rostoucí sladěnosti s vyspělými ekonomikami.

Také v dalších letech český zahraniční obchod s novými i starými členskými státy EU předpokládá svůj růst. I přes období hospodářské adaptace bude zahraniční obchod nejen České republiky, ale i ostatních nových států EU nadále stoupat. Mimoto náklady zahraničního obchodu mezi novými a starými státy EU klesají, například díky zrychlení celního odbavení a odpadnutí čekacích dob na hranicích. Kromě toho EU podporuje převzetí právních norem zahraničního obchodu těchto států.

2.5. *Role EU v podpoře průmyslu a podnikání*

Největší aktuální výzvu pro české podniky představuje rozšíření EU. 1. 5. 2004 přistoupila Česká republika a další státy východní Evropy, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Slovensko, Slovinsko, Polsko, Maďarsko, a Kypru do Evropské unie, která tak zažívá největší rozšíření od dob svého vzniku.

Po rozšíření se plocha EU zvětšila o 23% a vzrostl počet obyvatel o cca 20% (na 455 mil.). Tím vznikl významný tržní a odbytový potenciál. Naproti tomu klesá HDP EU o 5%.

Vysoká konkurenceschopnost je prvotní starostí každé firmy. Svou roli v jejím posilování však po celé dvacáté století sehrávaly i národní vlády demokratických zemí tím, že vytvářely příznivé podmínky pro podnikání a uplatnění jeho produkce na domácím i zahraničním trhu. V rámci jednotného trhu došlo ke sjednocení obchodní politiky vůči třetím zemím, kde je společnými rozhodnutími utvářeno podnikatelské prostředí, v němž členské státy usilují o těsnou koordinaci svých hospodářských politik, přirozeně přešla část úkolů v podpoře konkurenční schopnosti i na orgány EU.

Vysoký stupeň konkurenceschopnosti je jedním z cílů evropské integrace a jako takový je výslovně uveden již v první části Smlouvy o ES (čl. 2). Součástí této smlouvy jsou i samostatné hlavy o společné politice v sektorech průmyslu (hlava XVI), výzkumu a technologickém rozvoji (hlava XVIII), v nichž je podpora mezinárodní konkurenceschopnosti evropského průmyslu označena za hlavní prioritu. Od osmdesátých let zintenzivnily členské státy a společné orgány evropské integrace úsilí o vyšší konkurenční schopnost ve světovém měřítku, která je považována za věc

společného zájmu, vyžadující koordinovaný přístup na všech úrovních od firemní a lokální až po sektorovou a evropskou.

Nynější úsilí EU o vysokou konkurenceschopnost evropského průmyslu prolíná celou řadu společných politik a užívá širokou škálu nástrojů. Opatření orgánů EU směřují k vytvoření stabilních, podnikání příznivých podmínek, k odstranění nadbytečné byrokratické zátěže, k ochraně rovné hospodářské soutěže uvnitř EU i na světových trzích, dále k posilování průmyslové spolupráce mezi firmami různých zemí a k rozvoji nehmotných faktorů konkurenceschopnosti (výzkum, vzdělání, přenos zkušeností atd).

V nejširším pojetí podpora konkurenční schopnosti zahrnuje následující opatření EU:

- dobudování jednotného trhu a hospodářské a měnové unie EU
- společnou obchodní politiku
- sociální a strukturální politiky
- ochranu rovné hospodářské soutěže a regulaci státní pomoci firmám
- podporu výzkumu a technologickému rozvoji
- podporu vzdělávání a odborné výchovy odpovídající nejnovějším potřebám trhu, vědy a techniky
- výstavbu a rozvoj transevropských komunikačních a dopravních sítí
- podporu spolupráce mezi firmami
- podporu malých a středních podniků

Vedle organizace jednotného vnitřního trhu, v přímé návaznosti na něj, vybudovala EU řadu sektorálních politik – volný pohyb zboží si vyžádal jednotnou úpravu mnoha aspektů letecké, silniční, železniční i říční dopravy, nehledě na složitý systém dopravy námořní. Nešlo však jen o sladění některých předpisů, ale v zájmu vytvoření co nejefektivnějšího ekonomického prostoru vzala Unie na sebe také úlohu navrhovatele, koordinátora a do jisté míry investora tzv. transevropských sítí (TEN), železničních, silničních a energetických spojení zásadního významu pro ekonomiku celého kontinentu.

Díky integraci nových členských států včetně České republiky a rozšíření hospodářského prostoru má velký význam nákladní doprava. S rozšířením EU na východ bylo spojováno v oblasti evropského dopravního hospodářství četná očekávání co se týče hospodářských šancí a rizik.

2.6. *Přímé důsledky rozšíření EU na dopravní trh*

2.6.1. Výběr typu dopravy

Nákladní doprava mezi Českou republikou a členskými státy EU v posledních letech plynule stoupá. Profituje z toho především mezinárodní silniční nákladní doprava. Především proto, že stoupá přeprava vysokojakostního zboží, na které jsou kladeny výrazné požadavky na dochvilnost a pečlivé zacházení, ale také z důvodu velkého tlaku na celkovou cenu dopravy. Pozitivní vývoj byl zaznamenán u nákladní námořní dopravy, ovšem od roku 2001 zde nebyl zaznamenán růst přepravovaného zboží. Vývoj nákladní železniční a lodní dopravy zůstává na stejném bodě jako v roce 1997.

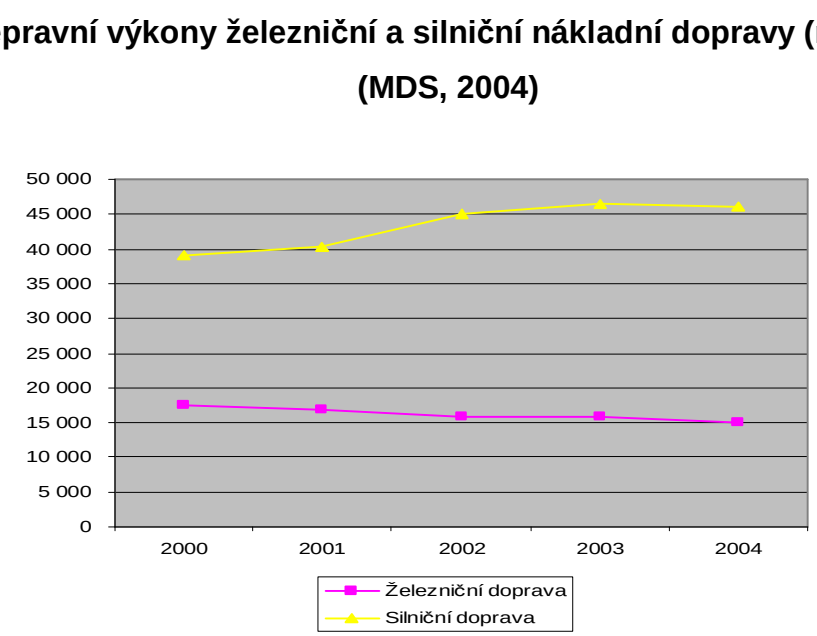
Trvalý vzestup mezinárodní silniční nákladní dopravy mezi Českou republikou a členskými státy EU má za následek zaostávání nákladní dopravy přes železnici a vnitrozemskou řiční dopravu. Využití silniční nákladní dopravy, jak vyplývá z údajů Ministerstva dopravy a spojů, stouplo ze 41% v roce 1997 na 50% v roce 2003, mezitím využití nákladní dopravy přes železnici a loď dohromady kleslo ze 40% na 30%.

Tabulka 2.6-1: Přepravní výkony

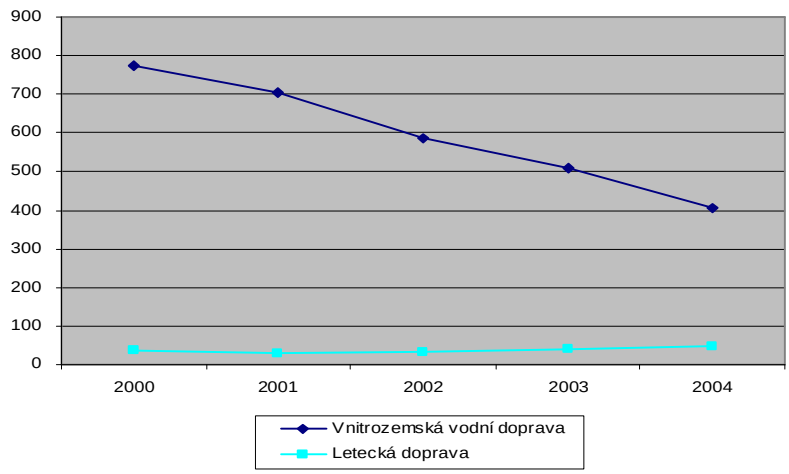
Přepravní výkony (mil. tkm) (MDS, 2004)

	2000	2001	2002	2003	2004
Celkem (mil. tkm)	**58 955**	**59 538**	**63 206**	**64 796**	**63 456**
Železniční doprava	17 496	16 882	15 810	15 862	15 092
Silniční doprava	39 036	40 260	45 059	46 564	46 010
Vnitrozemská vodní doprava	773	705	587	509	406
Letecká doprava	38	29	32	42	46

Graf 2.6-1: Přepravní výkony železniční a silniční nákladní dopravy



Graf 2.6-2: Přepravní výkony vnitrozemské vodní a letecké nákladní dopravy



Po rozšíření Evropské unie bylo pozorováno ještě větší zesílení nákladní silniční dopravy z důvodu toho, že jedny z nejsilnějších nově přijatých států (ČR, Maďarsko a Slovensko) nemají přístup k moři a proto zde převládá nákladní silniční doprava.

Z údajů Eurostatu, statistického úřadu Evropského společenství, se lze domnívat, že námořní doprava u nových států EU s přístupem k moři, která zaujímá velkou část

jejich celkového objemu přepravy zboží bude zlikvidována právě díky zemím bez přístupu k moři.

2.6.2. Silniční nákladní doprava

Vývoj dopravy

Od rozšíření EU na východ, resp. od 1. května 2004, kolísavě stoupal příliv zboží především na česko-německých hranicích. Vzrůst příjezdů a odjezdů nákladních automobilů zde činil oproti měsícům před rozšířením EU cca 40%. K tomu přispěly především velké hraniční přechody a nejdůležitější silnice 1. třídy. Počet přejezdů nákladních automobilů v období leden až duben 2004 na německo českých hranicích činil průměrně 276 000 za měsíc, po tomto období stoupl počet přibližně na 420 000. Na těchto číslech se nejvíce podílely nákladní automobily z České republiky a ostatních východních států. Pouze 6% se podílelo Německo a ostatní západní státy. Je třeba zohlednit i to, že tento údaj obsahuje i tranzitní dopravu přes Německo a ČR.

Tyto údaje o příjezdech a odjezdech nákladních automobilů na hraničních úsecích byly zjištěny podle údajů jednotlivých hraničních míst a také podle kvalifikovaných odhadů.

Od rozšíření EU a s tím spojeného urychlení celního odbavení se zajistila silnější koncentrace dopravy na nejvýkonnějších a geograficky nejvýhodněji postavených velkých hraničních přechodů. V České republice je to především hraniční přechod Rozvadov-Waidhaus, kde ve sledovaném období se zvýšil počet přejezdů o 110%. Podobná situace nastala na přechodu Cínovec-Altenberg, kde na základě geografické polohy v Panevropském dopravním koridoru a ukončení užívání kombinované dopravy ROLA Lovosice – Drážďany, stoupl počet přejezdů asi o 80% oproti měsícům před rozšířením EU.

Hraniční přechody na méně důležitých cestách, které po zrušení čekacích dob nenabídly žádné časové nebo cestovní výhody, zaznamenaly oproti tomu částečné snížení přejezdů v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Před rozšířením EU využívaly dopravní podniky právě menší hraniční přechody, aby unikly dlouhým čekacím dobám. Tato tendence posílila díky plynule stoupajícímu počtu přejezdů na německo-českých hranicích obzvláště v posledních třech letech.

Za tento vývoj nenese zodpovědnost pouze přírůstek zahraničního obchodu, ale i další zaznamenané příčiny:

- **Změna dopravních cest**

  Mnoho dopravních podniků z nově přistoupivších států se rozhodlo od začátku roku 2004 při svých cestách do nebo ze západní Evropy využít německo-české hranice, aby se vyhnuly zvýšenému rakouskému mýtnému.

- **Změna ve využívání různých druhů přeprav**

  Od rozšíření EU se ukázalo, že došlo ke změně využití nákladní dopravy z doprovázené kombinované (ROLA) na průběžnou. V roce 2004 kombinovanou dopravu ROLA Lovosice – Drážďany využilo 26 265 kamionů, což je o 15,1 % méně než ve stejném období roku 2003. Vytížení vlakových souprav bylo v průměru 65,7 %. V současnosti kombinovaná doprava ROLA Lovosice – Drážďany již není v provozu.

Vedle toho se na českých východních i západních hranicích odrazilo také to, že nejen vzrůst zahraničního obchodu mezi novými a dosavadními státy EU měl za následek větší vytíženost hraničních přechodů, ale také neméně důležitý rostoucí zahraniční obchod mezi EU a asijskými státy.

- **Odstranění celních kontrol na hranicích**

  Odstranění celních kontrol se ihned pozitivně projevilo na českých hranicích. Od této chvíle se provádí pouze pasová, resp. vizuální kontrola. Dlouhý pobyt, s výjimkou dopravní špičky na jednotlivých hranicích, se již nekoná. Před přístupem České republiky do EU činila čekací doba např. na hraničním přechodu Waidhaus/Rozvadov na příjezdu do ČR často až 20 hodin. S odstraněním front na hranicích je samozřejmě spojena nejen časová úspora pro dopravní podniky, ale tím pádem i úspora nákladová.

- **Osvobození od poplatku za dovoz motorové nafty**

  Další okamžitou nákladovou úsporou zaznamenanou u dopravních podniků nejen z České republiky, ale i z ostatních nových členských států díky rozšíření EU bylo osvobození od poplatku za dovoz motorové nafty. Do dubna 2004 platilo omezení dovozu motorové nafty do dosavadních států EU do 200 litrů. Nyní toto omezení neplatí a firmy z České republiky mohou převážet neomezené množství. Mohou tak zde tankovat za relativně přijatelné ceny a snížit tak náklady na dopravu. Tato regulace proto zlepšila konkurenční pozici Českých přepravců. Rozdíl mezi cenami v České republice a např. Německu činí 0,15 EUR.

Na základě těchto rozdílných cen zaznamenávají čerpací stanice v České republice častější návštěvy zahraničních nákladních automobilů. Je to vidět především na jejich rostoucím obratu obzvláště u firem v příhraničí České republiky.

S 200 l motorové nafty dovezené do Německa, které byly v minulosti osvobozené od poplatků, mohl nákladní automobil (se spotřebou od 35 l/100 km) najet 570 km bez natankování.

Nákladního automobil s předpokládanou palivovou nádrží na 900 l a spotřebě 35 l/100 km, který byl plně natankován na česko-německých hranicích před příjezdem do Německa, mohl najet až 2600 km bez nutnosti tankování. Rozdíl v tankování v Čechách a tankování v Německu činil přitom v prosinci 2004 okolo 135 EUR. Podniky z nových členských států si byly jisté v této situaci nejen díky nákladové výhodě při přepravě mezi Německem a východními státy, nýbrž také na základě velkého rozšíření při přepravě mezi Německem a západními státy.

2.6.3. Konkurenční důsledky

Rozšíření EU mělo za následek silnější konkurenční a cenový tlak nejen v oblasti dopravy, ale i v ostatních tržních odvětvích. Z této situace mohou těžit především podniky z České republiky a ostatních států, které v květnu 2004 přistoupily do Evropské unie. Díky nim musely zahraniční podniky snížit cenu až o 20%.

Jak z výzkumu vyplývá dopravní podniky z České republiky mají několik výhod oproti starým státům Evropské unie:

§ Výhoda českých dopravců spočívá především v tom že, mohou uskutečňovat dopravu tam i zpět, a zajistit tak plnou vytíženost ložné plochy svých dopravních prostředků. Dopravci ze západních zemí nemohou při vyložení v České republice cenou dopravy konkurovat českým dopravcům, a zajistit si tak náklad z ČR zpět do vlasti. Pokud by přistoupili na nabídky zdejších speditérských firem nedokázali by pokrýt ani náklady na provoz vozidla a mzdu řidiče.

§ Další výhodou na straně českých dopravců je lepší jazyková vybavenost českých speditérů, kteří jsou tak schopni zajistit pro české přepravní společnosti práci v zemích západní Evropy. Naopak německé speditérské firmy jsou na tom z hlediska českého jazyka velmi špatně, proto je pro ně také mnohem obtížnější sehnat pro své klienty práci, a zajistit tak větší vytíženost. V současné době tento problém řeší zaměstnáním buď přímo Čecha nebo člověka, který český jazyk dobře ovládá.

§ Výrazné rozdíly mezi podniky ze západní Evropy a přístupovými státy vyplývají především v rozdílných mzdových nákladech pro řidiče a v rozdílných zákonných sociálních výdajích. Tak např. v Německu mzdové náklady dosáhnou asi 30% z celkových nákladů, kdežto v České republice něco málo přes 10%. Kromě toho je třeba brát v úvahu vysoké náklady na paliva, které stav výnosu podniků rozdílně ovlivní.

§ Od rozšíření Evropské unie dále vzniká větší tlak na ceny na dopravním trhu a především na cenu přepravy mezi dosavadními členskými státy. Jak známo podniky z nových členských států mohou po rozšíření Evropské unie v rámci kolektivní licence provádět neomezenou přepravu mezi dosavadními členskými státy. Tímto způsobem mohou společnosti z nově přistoupivších zemí využít výhody nižších nákladů i na dopravním trhu v západní Evropě, což dříve díky restrikcím v přidělování povolení k uskutečnění přepravy nebylo možné.

§ České a slovenské dopravní podniky zvyšují podíly svých služeb především na trzích Francie a Španělska zatímco např. na italském dopravním trhu působí dopravci ze Slovinska.

§ Poptávky a nabídky v mezinárodní silniční nákladní dopravě v rámci EU se střetávají na dopravních burzách, které se pozitivně podílejí na odstraňování jazykových bariér mezi jednotlivými subjekty.

2.6.4. Strukturální změny

Po politickém a hospodářském otevření států střední a východní Evropy, v průběhu devadesátých let, si zde velké spediční firmy z dosavadních členských států EU začínají vytvářet své pobočky. Jedná se o západoevropské a především velké německé firmy, které mají již vybudovanou celoevropskou síť a mohou tak využívat blízkost nově vzniklého trhu, a dále tak rozvíjet svůj růstový potenciál v nových členských státech EU, především těch východních.

Ke své činnosti mohou využívat místní lidské zdroje, které jsou obeznámeny jak s prostředím, tak především ovládají jazyk a odpadá tím pádem jazyková bariéra. Dále mohou také využívat nákladní vozidla, která jsou v nových členských státech EU k dispozici. Díky těmto skutečnostem a dostačujícím znalostem trhu mohou tyto spedice nakupovat přepravní služby od tuzemských dopravců za výhodné ceny, a tím na druhé straně nabídnout průmyslovým a obchodním firmám odpovídající nízké ceny za dopravní a logistické výkony.

Tento trend se projevuje především u německých, nizozemských a rakouských dopravních firem. Vývoj na dopravním trhu také ukazuje, že i středně velké podniky se pokoušejí prosadit na nových trzích a snaží se své šance zvýšit pomocí umístění a registrace vozidel v nových členských státech. Aby minimalizovali riziko vzniku možných ztrát, přesouvají v počátku vždy jen část svého vozového parku. Po registraci svých vozidel v nových členských státech EU se pak jednotlivé firmy jako dopravci těchto států účastní přeprav přecházejících hranice mezi západní a východní Evropou.

Po rozšíření EU se jako výhodné pro západoevropské dopravní firmy ukazuje zakládat vlastní pobočky v nových členských státech EU nebo kupovat podíly ve středo - či východoevropských firmách, a tím vylepšit svou pozici na zdejších trzích a zužitkovat tak stávající nízké náklady v těchto zemích. Dopravní firmy tak také následují své odběratele, kteří přemístili svá výrobní stanoviště do nových členských států EU.

Stále ovšem platí, že pro mnoho malých firem je prakticky nemožné využít dobře šancí, které se na nově vzniklých zahraničních trzích nabízejí. Důvodem je neexistence spedic v klasickém slova smyslu ve středo - či východoevropských státech před politickým a hospodářským otevřením na začátku 90. let. Tyto struktury tam vybudovaly schopné spediční firmy z dosavadních členských států EU. Nové a nezávislé spedice, které vznikly v nových členských státech, mají až na malé výjimky jen malé možnosti k tomu opatřít si vlastní přístup k trhu ve starých členských státech EU tak. Nadále tedy zůstává velmi těžké získat zakázky pro přepravu mezi dosavadními členskými státy Evropské unie.

2.7. *Doprava a životní prostředí v ČR*

Vývoj dopravy z hlediska životního prostředí v ČR ukazuje, především formou environmentálních indikátorů používaných pro porovnání situace v oblasti dopravy a životního prostředí, neustálý nárůst především automobilové a silniční nákladní dopravy, a tím i následné emisní zátěže. Největším problémem zůstává i nadále stálý růst obsahu skleníkových plynů. Měrné hodnoty těchto emisí z dopravy však vykazují stagnaci a pokles (Graf 2.7-1 a 2.7-2) . Přínosem pro snížení emisí olova bylo zastavení prodeje olovnatých benzínů, což přinese do budoucna prakticky nulové emise olova z dopravy.

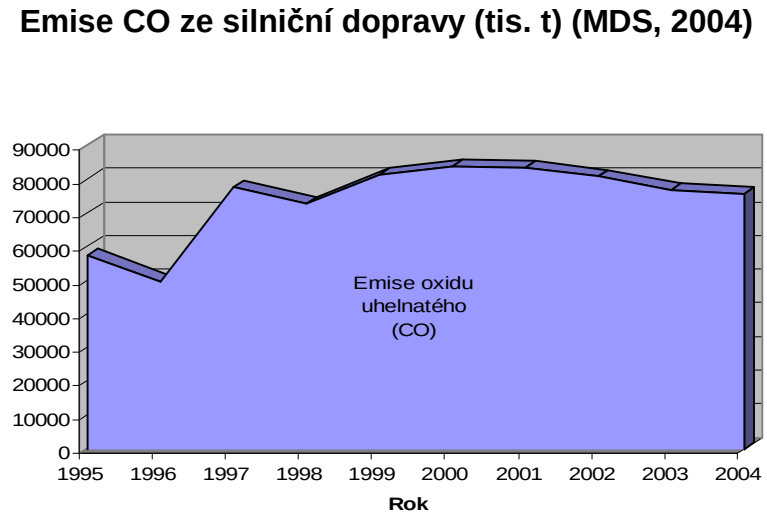
Ovšem, výsledky celostátního dopravního sčítání v roce 2000 potvrdily růst intenzity dopravy, a to na více než 20 % intenzit z doby předchozího sčítání, v roce 1995. Méně vozidel tedy neznamená menší environmentální zátěž, ale spíše naopak, neboť především v podnikové sféře je snaha o maximální využití každého vozidla, což

způsobuje značné zvýšení ročních km proběhů především u nových značek. Ty však produkují nižší specifické emise.

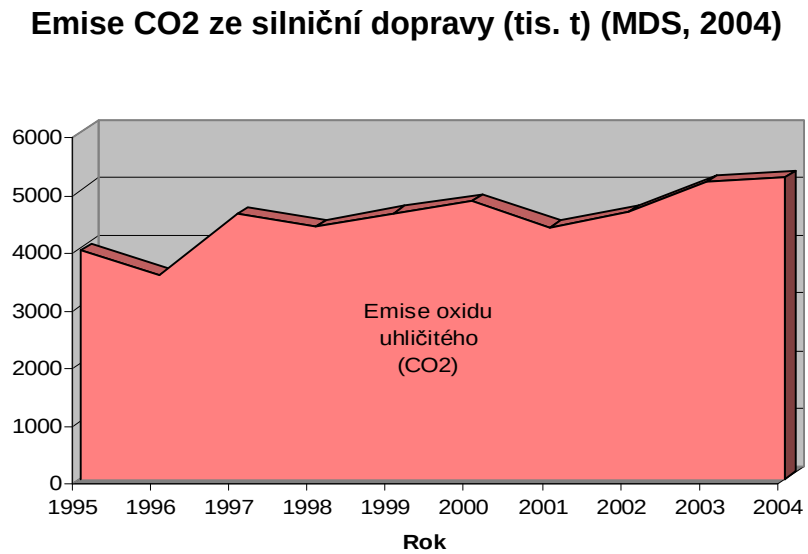
Tabulka 2.7-1: Emise ze silniční dopravy

Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Emise oxidu uhličitého (CO2)	3962	3518	4590	4372	4609	4816	4 356	4 618	5 141	5 221
Emise oxidu uhelnatého (CO)	57597	49546	77630	72906	81332	84023	83 400	80 800	76 800	75 600

Graf 2.7-1: Emise CO ze silniční dopravy



Graf 2.7-2: Emise CO2 ze silniční dopravy



Nárůst provozu je také v souladu se zvýšenou spotřebou neobnovitelných zdrojů, především motorové nafty, která se spotřebovalo více než 2 600 tis. tun (rok 2001).

Závěr tedy vychází spíše pesimisticky. Ukazuje se, že aplikovaná redukční opatření nejsou dostatečně účinná a do budoucna je bude pravděpodobně nutno doplnit o opatření restriktivního a ekonomického charakteru (např. omezení provozu ve více exponovaných oblastech, vyčíslení externích nákladů a jejich postupné převedení na majitele a provozovatele vozidel, apod.). Centrum dopravního výzkumu připravilo materiál pro Radu vlády ČR, který obsahuje návrh přehled a charakteristiku celkem 20 opatření, které by měly přispět ke snížení zátěže životního prostředí z dopravy.

2.8. *Mýtný systém*

Na základě zvyšující se intenzity dopravy v České republice je třeba zavést určitá opatření, které pozastaví tuto progresivitu v dopravě. Jedním z nich je výběr elektronického mýtného, který snad přispěje k oslabení intensity dopravy u nás. Cílem je nejen výběr peněz do rozpočtu země, ale též zavedení spravedlivého systému, který bude platit pro všechny dopravce stejně. Navíc systém umožní regulovat intenzitu silniční dopravy. Například výše mýtného v noci bude nižší než přes den, kdy je provoz kamionů obecně méně žádoucí. Stejně tak je možné některé úseky, např. mosty, tunely apod., zpoplatnit vyšší částkou než běžné dálniční úseky. Peníze ze státního rozpočtu pak budou putovat na opravy, rekonstrukce a budování dopravní infrastruktury.

Antimonopolní úřad vyhlásil výběrové řízení na dodavatele elektronického mýtného a vítězem se stala rakouská společnost, která mikrovlnný systém dodá a bude ho deset let spravovat. Tento systém založený na mikrovlnné technologii, která je nejrozšířenější metodou elektronického výběru mýtného byl vyzkoušen již ve 22 zemích. Česká republika se tak stane po Rakousku a Švýcarsku jeho třetí zkušeností s celoplošnou aplikací. Firma, která zvítězila v tendru na dodavatele systému pro výběr elektronického mýtného, při sestavování nabídky zohlednila platné české zákony, požadavky zadavatele i vlastního zadání výběrového řízení. Tato technologie navíc

umožní například i přechod na jinou technologii či nové nadstandardní telepatické služby.

Mýtné od provozovatelů nákladních vozidel v kategorii nad 12 tun by se v České republice mělo začít vybírat 1. ledna 2007 minimálně na 970 kilometrech dálnic. Příjmy z mýta do státního rozpočtu se odhadují na zhruba osm miliard Kč. V dalších fázích se výhledově připravuje mýtné pro automobily nad 3,5 tuny a zřejmě od roku 2012 začnou platit mýtné i osobní automobily. Dálniční známky tak budou definitivně nahrazeny elektronickým mýtným.

Navrhovaná výše mýtného je srovnatelná s cenami v Německu, kde se výše mýtného pohybuje od 3 do 4,5 Euro, nebo v Rakousku, kde se výše mýtného pohybuje v rozmezí 4 - 9,- Kč za km.

Zda mýtný systém bude efektivní a přispěje tak ke zlepšení dopravní infrastruktury a životního prostředí, ke snížení nehodovosti a omezení intensity dopravy v České republice ukáže až čas. Nyní je však již jasné, že zpoplatnění kamionové dopravy, resp. zvýšení nákladů na dopravu nebude mít příznivý vliv na výsledky hospodaření dopravních firem. Zvýšení nákladů logicky zvýší cenu za přepravu a tím se sníží konkurenceschopnost českých přepravců.

2.9. *Vývoj společnosti ČSAD Jihotrans*

Společnost ČSAD Jihotrans je dopravní firma, která působí na dopravním trhu již mnoho let. Její historie se datuje již od roku 1949, kdy začala získávat zkušenosti a budovat silný podnik. Prožila si také svůj vývoj. V různých etapách prošla změnami jak ve struktuře a hierarchii až po změnu názvu společnosti. Firma byla krajským podnikem v roce 1991, v roce 1996 byla privatizována a dnes se konečně její vývoj ustálil a došlo ke stabilizaci činností a zefektivnění provozu.

ČSAD Jihotrans se dnes věnuje téměř všem činnostem, které může dopravní trh nabídnout. Je to zejména veřejná silniční osobní doprava, silniční nákladní doprava tuzemská i zahraniční, opravárenství, celní služby, tuzemská a mezinárodní přeprava

kusových zásilek, logistika, provozování cestovní kanceláře a spediční kanceláře a řadě dalších doplňkových služeb.

Kromě základní lokality v Českých Budějovicích má ČSAD Jihotrans samostatné divize v Týně nad Vltavou, Kaplici, Vimperku a Volarech.

Identifikační údaje firmy jsou:
obchodní jméno : ČSAD JIHOTRANS a. s.;
sídlo : Pekárenská 255/77,
CZ 370 21 České Budějovice;
Společnost je zapsána u Krajského soudu v Českých Budějovicích, oddíl B, vložka č. 892;
IČO : 25 17 12 16;
DIČ : CZ 25 17 12 16

Na tomto podniku lze ukázat konkrétní vývoj v silniční dopravě zejména v činnosti firmy, v nabízených službách a finančních ukazatelích.

2.9.1. Zvyšování jakosti[1]

Základem činnosti každé firmy je v současnosti zajištění a trvalé zvyšování jakosti výrobků a služeb. Proto i firma ČSAD Jihotrans v rámci trvalého zvyšování jakosti nabízených služeb v roce 1998 zavedla a certifikovala systém jakosti podle norem ČSN EN ISO 9001, který klade vysoké nároky na obdržení této certifikace. Proto firma může zaručit zákazníkům jakostní standardy, které odpovídají kritériím mezinárodně platné normy.

Zavedením systému řízení jakosti dle ČSN EN ISO 9001 by se pro firmu nemělo stát cílem, ale prostředkem pro zajištění a zvyšování jakosti výrobků a služeb.

[1] Současné vymezení dle normy ČSN ISO 8402 z roku 1995 zavádí definici jakosti*: „Jakost (quality) je celkový souhrn znaků, které ovlivňují schopnost uspokojovat stanovené nebo předpokládané potřeby".*

A odpovědnost za jakost by měli nést všichni zaměstnanci firmy ČSAD Jihotrans a ne pouze management. V roce 2002 tento certifikát aktualizovala na normu ČSN EN ISO 9001:2001

V roce 2002 byl pro zlepšení systémů řízení ve vztahu k životnímu prostředí zaveden a certifikován systém environmentálního managementu podle normy ČSN EN ISO 14001. Tento systém, který zahrnuje mezinárodní a tuzemskou silniční nákladní dopravu, veřejnou linkovou osobní a zájezdovou dopravu, opravy silničních vozidel, prodej pohonných hmot a olejových náplní včetně výměny, mytí vozidel, pneuservis, měření emisí, vyprošťovací a odtahové služby a provozování cestovní kanceláře byl ověřen nezávislým certifikačním orgánem CQS Praha, který je členem mezinárodní certifikační organizace IQNet. Tato norma se využívá při certifikaci k auditování schopnosti organizace vytvořit a udržovat postupy k identifikaci environmentálních aspektů svých činností, služeb a výrobků, které mohou řídit a na které mohou podle očekávání mít určitý vliv, plnění legislativních a jiných požadavků, vlastních požadavků stanovených pro efektivní fungování všech procesů a neustálého zlepšování systému environmentálního managementu. V ČSN EN ISO 14001 jsou definovány požadavky na systém environmentálního managementu, který mohou organizace používat pro interní aplikaci, certifikaci nebo pro smluvní účely s dodavateli a zákazníky.

V roce 2004 byla do systému řízení kvality a ochrany životního prostředí zahrnuta a certifikována nová pracoviště, jako jsou divize sběrné služby, divize Kaplice a Vimperk. Dále byly tyto systémy rozšířeny o činnosti „Kusová přeprava zásilek“ a „Ověřování tachografů“.

Díky těmto certifikacím firma nejen pomáhá ke zvyšování spokojenosti zákazníků, kterých díky tomu přibývá, ke zlepšení životního prostředí, jehož otázka ochrany se již dnes musí akutně řešit, ale také zvyšuje svůj podíl na trhu a svojí tržní hodnotu, která by měla být hlavním cílem podniků.

2.9.2. Logistická činnost[2]

Při rozšiřování podniku je kladen čím dál větší důraz na logistické operace. Další cíl firmy byl proto zaměřen na zpracování dlouhodobé logistické koncepce. Především z důvodu trvalého růstu náročnosti logistických operací na pracovní síly. Jen systémové, integrované pojetí logistického systému umožní tento trend zastavit a nahrazovat pracovní sílu kapitálovými prostředky.

K významnému rozvoji společnosti a rozšíření logistických činností došlo odkoupením části společnosti ČSAD České Budějovice a.s. v dubnu 2003. Stávající činnosti se tak rozšířily o mezinárodní přepravu kusových zásilek, sběrnou službu Transportexpres, skladování a celní služby.

V roce 2000 došlo také k významné změně v provozování cestovní kanceláře. V polovině roku společnost ČSAD JIHOTRANS převzala od cestovní kanceláře AquaClub veškeré její produkty včetně materiálního a technického vybavení, portfólia klientů a zaměstnanců. S touto změnou došlo také k přejmenování cestovní kanceláře SALVIA na „JIHOTRANS cestovní kancelář“. V roce 2005 byla cestovní kancelář prodána a přejmenována na „JIHOTRANSA“.

2.9.3. Proces transformace

V roce 1999 byla ve spolupráci se Sdružením měst a obcí Strakonicka založena akciová společnost ČSAD STTrans. V červnu roku 2000 vláda schválila privatizační projekt a rozhodla o prodeji tohoto podniku společnosti ČSAD STTrans. Stala se tak dceřinnou společností ČSAD Jihotrans a převzala majetek státního podniku. Poté bylo vytvořeno uskupení Jihotrans – STTrans, které svým podnikatelským potenciálem, velikostí a kapacitou poskytovaných služeb začalo patřit mezi významné dopravce v Jihočeském kraji.

[2] Definice logistiky Evropské logistické asociace: *„Logistika je rozmístění zdrojů v čase, logistika je strategické řízení celého dodavatelského řetězce“*.

V červenci 2001 byl dovršen proces privatizace ČSAD Strakonice a došlo k přetransformování státního podniku na akciovou společnost ČSAD STTrans.

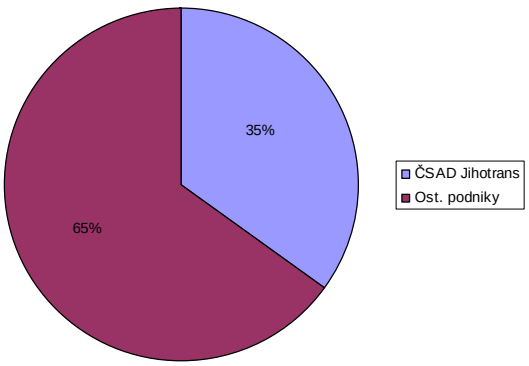
ČSAD Jihotrans mělo za úkol obnovit dynamiku, výkonnost a efektivnost nejméně na svoji úroveň. Výsledky ukázali ještě větší potenciál tohoto podniku, který se projevil zejména ve finančních ukazatelích. Díky tomu si vytvořila předpoklady pro dlouhodobý rozvoj a pro poskytování kvalitních dopravních služeb.V tomto podniku vlastní ČSAD Jihotrans 50% podíl.

Podnikatelské uskupení ČSAD JIHOTRANS – ČSAD STTRANS v současnosti svým potenciálem, kapacitou a rozsahem poskytovaných služeb, je největším dopravcem v Jihočeském kraji. Uskupení disponuje 340 nákladními vozidly, 330 návěsy a přívěsy, kolonou 250 vozidel smluvních dopravců, 210 autobusy a zaměstnává téměř 1 200 pracovníků.

Podíl na trhu dopravních služeb tak stoupl v Jihočeském kraji na: 31% osobní doprava, 35% nákladní doprava.

Graf 2.9-1: Podíl společnosti ČSAD Jihotrans na dopravním trhu v Jihočeském kraji

Podíl společnosti ČSAD Jihotrans na dopravním trhu v Jihočeském kraji v nákladní dopravě (výroční zpráva, 2005)



2.9.4. Rok 2004 a vstup do EU

Vstup do EU v roce 2004 se dotkl mnoho firem v České republice, zejména pak dopravních podniků. Došlo nejen ke globalizaci dopravního trhu, ale také díky rozšíření počtu konkurenčních podniků k obrovskému tlaku na ceny. Vstupem naší republiky do Evropské unie došlo v nákladní dopravě k odbourání administrativních bariér a celních překážek. Jelikož ČSAD Jihotrans provozovala četná pracoviště na hraničních přechodech, vstupem České republiky do Evropské unie je musela zrušit.

Společnost ČSAD Jihotrans v roce 2003 se opět rozrostla. Převzala části podniků ČSAD České Budějovice a ČSAD Prachatice. V roce 2004 se po těchto změnách konečně situace stabilizovala, jelikož tento přírůstek zahrnoval převzetí veškerého movitého a nemovitého majetku souvisící s činností nákladní dopravy a spedice, sběrné služby, servisních a opravárenských služeb.

Rok 2004 byl i přes vstup České republiky do Evropské unie pro společnost ČSAD Jihotrans více méně úspěšný. Splnili svůj plán tržeb, včetně věcného plnění plánu rozhodujících investic a oprav a získání „Evropské opravárenské smlouvy na autorizovaní servis VOLVO“. Společnost ČSAD Jihotrans za rok 2004 dosáhla přes 1.666.000 tis. Kč výnosů, zajistila zaměstnancům sociální program a výrazně posílila své postavení na relevantním trhu.

Společnost vykázala zisk po zdanění ve výši 33.064 tis. Kč. Navýšila základní kapitál společnosti z roku 2003 ze 137.000 tis. Kč na 157.000 tis. Kč.

2.9.5. Vize společnosti

Z dlouhodobého hlediska je hlavní strategií společnosti ČSAD Jihotrans především trvale zvyšovat svou tržní hodnotu, neustále posilovat postavení na regionálním, tuzemském i evropském trhu s dlouhodobou orientací na zájmy a spokojenost zákazníka. Neméně důležité je i úkol budovat pozitivní firemní kulturu a pečovat o spokojenost zaměstnanců.

V současnosti se Strategický plán společnosti ČSAD Jihotrans opírá o tyto základní teze:

- Udržet tržby na úrovni roku 2005, při klesajících cenách, zvyšováním kilometrických proběhů vozidel.

- Vyhlásit totální válku nákladům a to jak snižováním cen u dodavatelů, tak i vlastními úsporami, zejména v oblasti pohonných hmot, informačních technologií, pojištění, marketingu, režií a finančních nákladů.

- Pokračovat v masivní obnově vozového parku zejména v nákladní dopravě.

2.9.6. Finanční ukazatele

Základní kapitál firmy

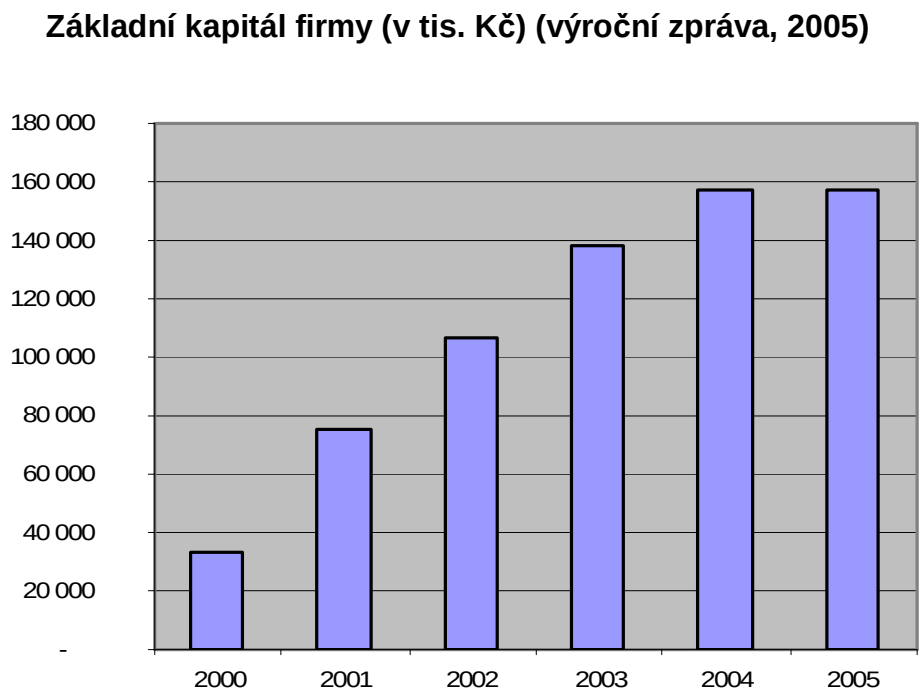
Základní kapitál a.s. tvoří kmenové akcie a nerozdělený zisk. Externí vlastní majetek, který představují kmenové akcie získává a.s. emisí akcií. Interní majetek reprezentuje nerozdělený zisk. Základní kapitál jak můžeme na grafu 2.9-2 vidět neustále roste, čímž se plní hlavní vize podniku – zvýšení tržní hodnoty firmy. Na hodnotách základního kapitálu jde vidět růst téměř o 500% od roku 2000 do roku 2005.

Tabulka 2.9-1: Základní kapitál firmy

Základní kapitál firmy (v tis. Kč) (výroční zpráva, 2005)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Základní kapitál	**33 100**	**75 000**	**107 000**	**137 700**	**157 000**	**157 000**

Graf 2.9-2: Základní kapitál firmy



Zisk a cash-flow

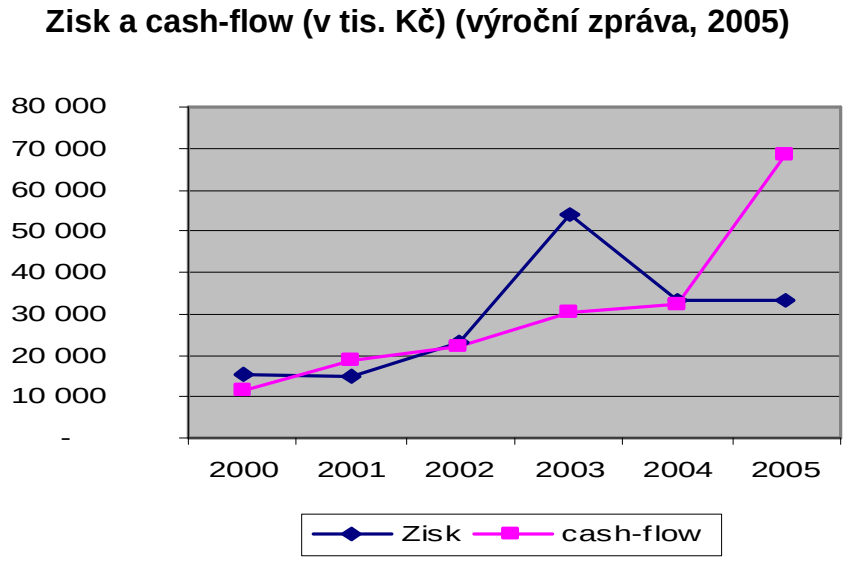
Úkolem finančního managementu firmy je zajistit nejen tvorbu zisku, ale i to, aby podnik měl v každém okamžiku dostatečný stav hotovosti. Cash-flow může firma využít k analýze stávajícího stavu, finančnímu plánu, controlingu, řízení pohledávek (zrychlení inkasa), factoringu, investičnímu plánování, zvýšení základního kapitálu apod. Na grafu 2.9-3 vidíme, že firmě se daří nejen dosahovat značného zisku, ale také dostatečné výše peněz v hotovosti. Od roku 2000 do roku 2005 se zisk více jak zdvojnásobil a peněžní tok je několikanásobně větší. Tuto situaci lze přičítat neustálému rozšiřování společnosti a nabídek poskytovaných služeb. Také náklady které zatěžují firmu byly zredukovány a v budoucnu lze počítat s dalším snížením, jelikož vstup do Evropské unie pomohl především firmám z východní Evropy, jak je zmíněno v kap. 2.6.3.

Tabulka 2.9-2: Zisk a cash-flow

Zisk a cash-flow (v tis. Kč) (výroční zpráva, 2005)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Zisk	**15 445**	**15 055**	**22 914**	**54 137**	**33 064**	**33 437**
Cash-flow	**11 548**	**18 986**	**22 354**	**30 498**	**32 413**	**68 626**

Graf 2.9-3: Zisk a cash-flow



Výnosy

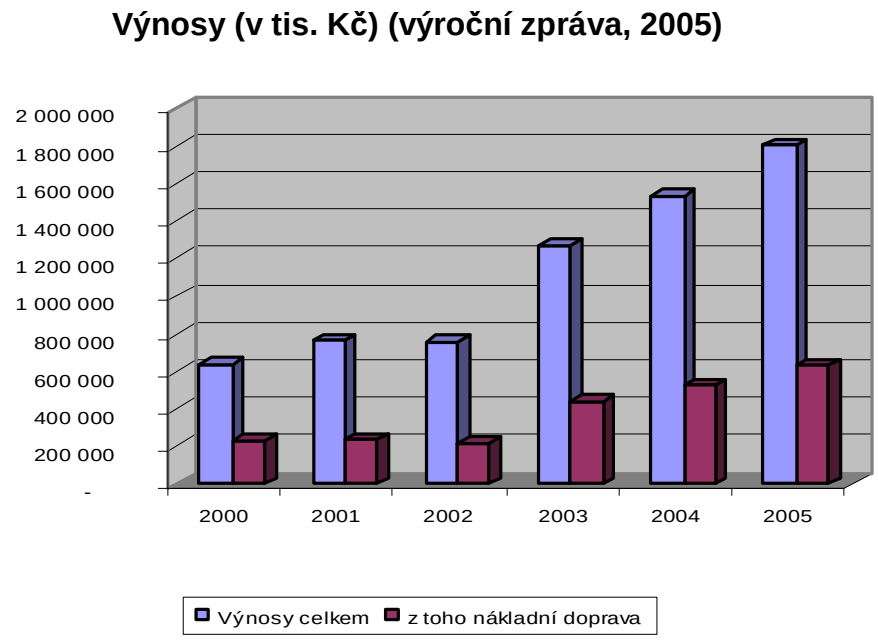
Výnosy v roce 2005 činily 1 803 545 000 Kč. To je značný nárůst oproti předešlým rokům. Tento nárůst lze přičítat zejména rozšíření společnosti a zvětšení kapacit poskytovaných služeb. Situace ve vývoji výnosů je podobná jako u zisku, viz výše. Výnosy z nákladní dopravy rostou, ale růst není tak progresivní jako celkové zvyšování výnosů. Je to především rozšířením dalších služeb poskytovaných na dopravním trhu jako např. výnosy z opravárenství, autobusové dopravy aj.

Tabulka 2.9-3: Výnosy

Výnosy (v tis. Kč) (výroční zpráva, 2005)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Výnosy celkem	**641 044**	**762 347**	**757 738**	**1 267 581**	**1 530 737**	**1 803 545**
Z toho nákladní doprava	**229 121**	**236 741**	**219 125**	**437 114**	**525 469**	**633 325**

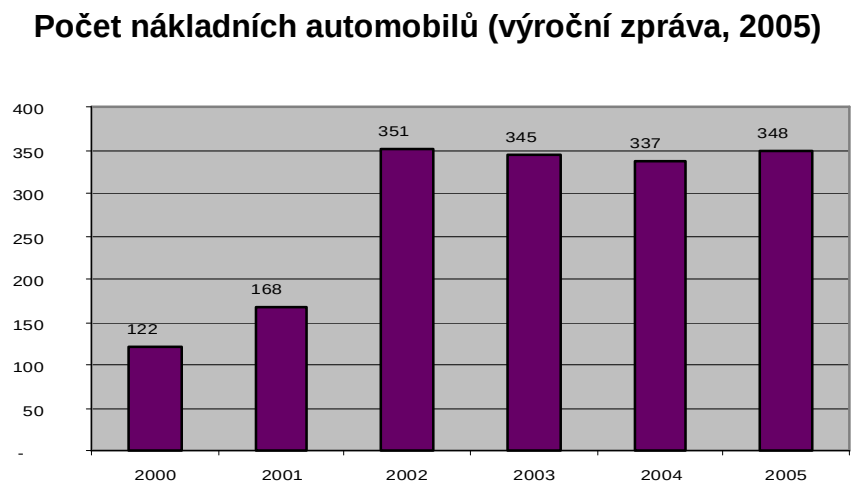
Graf 2.9-4: Výnosy



Počet nákladních automobilů

Počet nákladních automobilů od roku 2000 do roku 2005 se téměř ztrojnásobil jak můžeme vidět na grafu 2.9-5. Cílem firmy je obnova vozového parku, jehož kvalitu, šetrnost k životnímu prostředí a bezpečnost si zákazníci žádají a tím si firma zvyšuje konkurenceschopnost na trhu.

Graf 2.9-5: Počet nákladních automobilů



Počet zaměstnanců

S rozšiřováním podniku logicky stoupá počet zaměstnanců, jak je zřejmé z grafu 2.9-6. V posledních letech ovšem množství zaměstnanců mírně klesá a to především z důvodu snižování počtu neefektivních a málo ziskových činností. Strategie podniku zvyšovat tržní hodnotu firmy a rapidně snižovat náklady, v tomto případě mzdové, se naplňuje.

Graf 2.9-6: Počet zaměstnanců

2.9.7. Závěrem

ČSAD Jihotrans je perspektivní, dynamicky se rozvíjející podnik s velmi dobrou technickou základnou, ekologickými přístupy, schopným managementem a stabilizovaným týmem kvalifikovaných pracovníků.

Do Evropské unie vstoupila společnost ČSAD Jihotrans jako jeden z největších dopravních subjektů v České republice s ročním obratem ve výši 1,7 miliardy korun, se zhruba 600 nákladními auty, 350 vlastními a 250 smluvními, s 220 autobusy a 1200 zaměstnanci.

Této firmě lze předpovídat perspektivní budoucnost, ale pouze v případě, že bude pružně reagovat na potřeby trhu a změny, které mohou přijít nejen ze strany vládních opatření, ale také ze strany zájmových skupin, především odborové organizace a zaměstnanců. Jelikož lidské zdroje jsou v oblasti poskytování služeb nejdůležitějším článkem jejich míra spokojenosti a motivace by měla být firmou neustále zvyšována. Podnik nesmí zavírat oči před otázkou mzdových nákladů, která je bude dříve nebo později tížit. To naznačuje fakt, že mzdové náklady v České republice jsou oproti západním státům velmi nízké a lze předpokládat jejich navýšení právě díky směrům, kterým se mzdy v EU ubírají.

3. Závěr

Nákladní silniční přeprava, potažmo celá oblast dopravy prožívá velmi progresivní vývoj. Spotřební společnost, ve které žijeme, si neustále vytváří a žádá nové statky, které je třeba vyrobit a dodat. Tímto si vytváří podmínky pro rozvoj dopravy, resp. nákladní silniční dopravě, jelikož ona na plné čáře v současnosti vyhrává před ostatními druhy transportu.

Přitom je třeba si uvědomit, že nákladní doprava může získávat především proto, že se změnily rámcové podmínky, které nastaly následkem vstupu středo- a východoevropských států do EU. Svojí silnější konkurenční pozici oproti železnici a vnitrozemské říční dopravě lze spatřovat především v tom, že odpadlo zdržení na hraničních přechodech a osvobození od poplatků za převoz motorové nafty. Naproti tomu jsou stávající překážky v mezinárodní nákladní železniční dopravě s novými státy Evropské unie, díky jejímu rozšíření na východ právě tak zastaralé, jako problémy vnitrozemské plavby. V oblasti silniční nákladní dopravy přibyla již v prvním měsíci po rozšíření EU intenzita dopravy a vzrostl počet dopravních podniků. Klady a zápory se začaly projevovat:

- Situace mezi jednotlivými konkurenty nových a starých států na evropském trhu nákladní dopravy se zostřuje především v rozdílných nákladech; přitom se ukazují rozdíly na trzích v cenové oblasti.

- Zlepšila se situace pro spediční a logistické firmy z hlediska rentability, ale zároveň se zvýšila rizika resp. nevýhody činnosti dopravních podniků v mezistátní silniční nákladní dopravě. Spedice získávají především z výhodného nákupu úložného prostoru a to jde vidět především na růstu jejich tržeb.

- Nepotvrdilo se provádění nezákonné kabotáže v Německu a dalších starých státech EU, firmou z nového členského státu EU.

§ Důsledky rozšíření EU na východ k Baltskému moři dopadly také na trajektovou dopravu a doprovázenou kombinovanou dopravu. Zde došlo k odklonu na průběžnou silniční nákladní dopravu. Kromě toho došlo ke změně tras v mezinárodní silniční dopravě nejen díky rozšíření EU, ale zde především v zavedení nových poplatků za použití silnic.

V oblasti železniční nákladní dopravy firmy pozorují pronikání bariér, které brzdí vývoj mezinárodní železniční dopravy. Jmenovat lze zejména nedostatečnou železniční síť a chybějící vzájemnou operabilitu jednotlivých národních železničních infrastruktur. Vývoj a s tím spojená konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy je výrazně narušená především díky špatné infrastruktuře nejen v České republice, ale i v ostatních nově přistoupivších státech do EU. Opravy a budování železniční sítě jsou činnosti velmi nákladné jak ze stránky časové tak ze stránky finanční.

Dle získaných poznatků lze v nejbližších letech očekávat další přibývající vzrůst silniční přepravy. Je to především díky infrastruktuře a řadě předností, které nákladní automobil poskytuje, např. stálý prostor, časová a všeobecná flexibilita. Tím bude silniční přeprava stále dominovat a upevňovat své postavení v oblasti dopravního trhu.

Vnitrozemské lodní a železniční nákladní dopravě je připisován velký potenciál z důvodu neustálého růstu výměny zboží. Ovšem dle výše popsané situace v železniční přepravě nelze v této oblasti očekávat stoupající intenzitu dopravy hlavně v nových státech EU. Co se týče vývoje ve vnitrozemské lodní nákladní dopravě, bude záviset na tom, nakolik se lodím podaří být rovnocennou alternativou k nákladnímu automobilu a železnici. Větší význam bude mít její infrastruktura, která by umožnila efektivnější využití lodi a tím by mohla přispět ke konkurenceschopnosti lodní dopravy.

4. Seznam grafů a tabulek

GRAF 1.3-1: ZÁVISLOST INDEXU KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ NA ROZSAHU A INTENZITĚ DOPRAVY V REGIONU 12

GRAF 2.4-1: ZAHRANIČNÍ OBCHOD V KČ V ROCE 2004 32

GRAF 2.4-2: OBRAT ZAHRANIČNÍHO OBCHODU ČR S EU V KČ 33

GRAF 2.4-3: ZAHRANIČNÍ OBCHOD ČR S EU V KČ 33

GRAF 2.4-4: DOVOZ DO ČR PODLE JEDNOTLIVÝCH KOMODIT V ROCE 2004 35

GRAF 2.4-5: VÝVOJ MNOŽSTVÍ A HODNOTY VYVÁŽENÉHO ZBOŽÍ Z ČR DO EU 36

GRAF 2.4-6: VÝVOZ DO ČR PODLE JEDNOTLIVÝCH KOMODIT V ROCE 2004 37

GRAF 2.6-1: PŘEPRAVNÍ VÝKONY ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY 41

GRAF 2.6-2: PŘEPRAVNÍ VÝKONY VNITROZEMSKÉ VODNÍ A LETECKÉ NÁKLADNÍ DOPRAVY 41

GRAF 2.7-1: EMISE CO ZE SILNIČNÍ DOPRAVY 48

GRAF 2.7-2: EMISE CO2 ZE SILNIČNÍ DOPRAVY 48

GRAF 2.9-1: PODÍL SPOLEČNOSTI ČSAD JIHOTRANS NA DOPRAVNÍM TRHU V JIHOČESKÉM KRAJI 54

GRAF 2.9-2: ZÁKLADNÍ KAPITÁL FIRMY 57

GRAF 2.9-3: ZISK A CASH-FLOW 58

GRAF 2.9-4: VÝNOSY 59

GRAF 2.9-5: POČET NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ 60

GRAF 2.9-6: POČET ZAMĚSTNANCŮ 60

TABULKA 1.3-1: VÝVOJ POČTU SILNIČNÍCH VOZIDEL A STUPNĚ MOTORIZACE V ČR 14

TABULKA 1.4-1: PŘEPRAVNÍ VÝKONY NÁKLADNÍ DOPRAVY 17

TABULKA 1.4-2: PODÍL JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NA PŘEPRAVNÍM TRHU 17

TABULKA 2.6-1: PŘEPRAVNÍ VÝKONY 40

TABULKA 2.7-1: EMISE ZE SILNIČNÍ DOPRAVY 48

TABULKA 2.9-1: ZÁKLADNÍ KAPITÁL FIRMY 56

TABULKA 2.9-2: ZISK A CASH-FLOW 58

TABULKA 2.9-3: VÝNOSY 59

5. Seznam literatury a pramenů

[1] ŠKAPA, P.: DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ I. VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA, OSTRAVA 2003, ISBN 80-248-0433-6

[2] OLIVKOVÁ, I.: ZÁKLADY PODNIKÁNÍ V DOPRAVĚ I. VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA, OSTRAVA 2002, ISBN 80-248-0189-2

[3] ŠTŮSEK, J.: ZÁKLADY MARKETINGU V DOPRAVĚ. ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE, PRAHA 2002, ISBN 80-213-0905-9

[4] KOPECKÝ, DOLEJŠOVÁ.: INTERMODÁLNÍ DOPRAVA PŘED VSTUPEM DO EU. UNIVERZITA PARDUBICE, PARDUBICE 2003, ISBN 80-7194-571-4

[5] BARTÁK, K.: PRŮVODCE EVROPSKOU UNIÍ. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ, PRAHA 1999, ISBN 80-85865-74-6

[6] KADLČÁK, R., ŠMEJKAL, V., URBAN, L.: PRŮVODCE PODNIKATELE EVROPSKOU UNIÍ. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ, PRAHA 2000, ISBN 80-85864-83-5

[7] MATERIÁLY MINISTERSTVA DOPRAVY A SPOJŮ

[8] MATERIÁLY SDRUŽENÍ ČESMAD BOHEMIA

[9] INTERNÍ MATERIÁLY SPOLEČNOSTI ČSAD JIHOTRANS

[10] LOGISTIKA (ČASOPIS), 03/06, 07,08/05, 01/06

[11] HTTP://WWW.EUROSKOP.CZ, 12. 3. 2006

[12] HTTP://WWW.CESMAD-BOHEMIA.CZ, 15. 2. 2006

[13] HTTP://WWW.CZSO.CZ, 15. 3. 2006

[14] HTTP://WWW.CS.MFCR.CZ, 20. 2. 2006

[15] HTTP://WWW.BAG.BUND.DE/, 16. 1. 2006

Abstract

This thesis describes the transport market and its development especially concerning the Czech Republic-joining the European Union. The sector of transport market has been showing a very progressive development, which has been enhanced by the EU extension. It is mainly caused by the increasing exchange of goods as well as rising transport among the EU states, occuring as a consequence of the advantages and allowances for the new EU members. This situation brings considerable profit for the road transport of goods in difference to railway and inland river transport, that more or less show stagnation.

Key words

Czech Republic, European Union, joining, transport, road, changes, analysis