

Deset let vlivu členství v Evropské unii na vybraná odvětví českého hospodářství

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

doc. Ing. Lubor Lacina, Ph.D.

Hana Hrňová

Brno 2016

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. Ing. Luboru Lacinovi, Ph.D. za jeho odborné vedení a cenné připomínky, kterými přispěl k vypracování této práce.

Prohlašuji, že jsem práci **Deset let vlivu členství v Evropské unii na vybraná odvětví českého hospodářství** vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne: 23. 5. 2016

.....

Abstract

HRŇOVÁ, Hana. *Deset let vlivu členství v Evropské unii na vybraná odvětví českého hospodářství*. Bakalářská práce. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016

The thesis deals with the impact of EU membership on three sectors of Czech economy – foreign trade, agriculture and transportation sector in years 2004-2014. The work is divided into three main sections according to the sectors. Each sector consists of four parts. First part includes literature review. Second part's focus is on identification of factors determining the development of the sectors and also on analysis of the development in itself. Third part offers discussion of analysis result. Last part is conclusion.

Keywords

European Union, agriculture, transportation, foreign trade, Common Agriculture Policy, Common Transport Policy, Common Commercial policy

Abstrakt

HRŇOVÁ, Hana. *Deset let vlivu členství v Evropské unii na vybraná odvětví českého hospodářství*. Bakalářská práce. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016

Tato práce se zabývá vlivem členství v Evropské unii na tři vybrané sektory českého hospodářství – zahraniční obchod, zemědělství a doprava. Dle těchto sektorů se práce člení na tři oddíly. Každý oddíl pak obsahuje čtyři části. První část obsahuje přehled studií, které se daným tématem zabývají včetně shrnutí výsledků. Druhá část se zaměřuje na představení faktorů, jež vývoj v těchto odvětvích nejvíce ovlivnily a na vlastní analýzu jejich vývoje během let 2004-2014. Ve třetí části bude předložena diskuse získaných výsledků. Čtvrtá část obsahuje shrnutí.

Klíčová slova

Evropská unie, zemědělství, doprava, zahraniční obchod, společná dopravní politika, společná zemědělská politika, společná obchodní politika

Obsah

1	Úvod a cíl práce	15
1.1	Úvod.....	15
1.2	Cíl a metodický postup práce.....	15
2	Vliv členství v EU na zemědělství	17
2.1	Literární rešerše	17
2.2	Faktory definující vývoj českého zemědělství v letech 2004-2014.....	18
2.2.1	Počáteční podmínky – struktura farem.....	19
2.2.2	Politické aspekty – před vstupem.....	19
2.2.3	Politika a opatření po vstupu	22
2.3	Vývoj v zemědělství 2004-2014	25
2.4	Diskuse	31
3	Vliv členství v EU na zahraniční obchod ČR	33
3.1	Literární rešerše	33
3.2	Faktory definující zahraniční obchod ČR.....	34
3.2.1	Politické aspekty.....	34
3.2.2	Otevřenost české ekonomiky	35
3.3	Vývoj zahraničního obchodu 2004-2014.....	38
3.3.1	Obchodní bilance.....	38
3.3.2	Směnné relace	39
3.3.3	Komoditní struktura obchodu.....	41
3.3.4	Podíl odvětví na přidané hodnotě	46
3.3.5	Teritoriální struktura obchodu ČR.....	47
3.4	Diskuse	51
4	Vliv členství v EU na dopravu ČR	52
4.1	Literární rešerše	52
4.2	Faktory definující sektor dopravy ČR v letech 2004-2014	53
4.2.1	Předvstupní nástroje	53

4.2.2	Povstupní politika EU	53
4.3	Vývoj v sektoru dopravy 2004-2014	57
4.4	Diskuse.....	63
5	Diskuse - přehled	64
6	Závěr	65
7	Literatura	67
	Přílohy	75

Seznam obrázků

Obr. 1	Vývoj veřejných podpor zemědělským producentům před rokem 2004	21
Obr. 2	Průměr přímých podpor v roce 2008	24
Obr. 3	Podíl přímých plateb ze SZP na příjmech zemědělství 2014	24
Obr. 4	Podíl zemědělství na HDP 2000-2014	25
Obr. 5	Výstup zemědělství na jednotku plochy 2004-2014	26
Obr. 6	Výstup zemědělství na roční pracovní jednotku 2004-2014	27
Obr. 7	Výnos obilovin na jednotku plochy 2004-2014	28
Obr. 8	Vývoj zahraničního agrárního obchodu 2004-2014	29
Obr. 9	Vývoj ceny pšenice a mléka 2004-2014	30
Obr. 10	Index ročního růstu příjmu farem na pracovní jednotku	30
Obr. 11	Vývoj zisku v zemědělství	31
Obr. 12	Otevřenost ekonomiky před vstupem do EU (%)	36
Obr. 13	Otevřenost ekonomiky po vstupu (%)	37
Obr. 14	Obchodní bilance 1993-2003 (mld. Kč)	38
Obr. 15	Obchodní bilance 2004-2014 (mld. Kč)	39
Obr. 16	Směnné relace (%)	40
Obr. 17	Komoditní struktura exportu před vstupem (%)	41
Obr. 18	Komoditní struktura exportu po vstupu (%)	43
Obr. 19	Komoditní struktura dovozu před vstupem (%)	44
Obr. 20	Komoditní struktura dovozu po vstupu (%)	45
Obr. 21	Podíl odvětví na hrubé přidané hodnotě (%)	47

Obr. 22	Teritoriální struktura vývozu (%)	48
Obr. 23	Teritoriální struktura dovozu (%)	49
Obr. 24	Top 5 zahraničněobchodních partnerů (% z obrátu)	50
Obr. 25	Alokace prostředků z OP infrastruktura 2004-2006	55
Obr. 26	Struktura alokace prostředků z OP Doprava dle priorit	56
Obr. 27	Podíl dopravy na HDP (%)	57
Obr. 28	Zaměstnanost a produktivita v sektoru dopravy	58
Obr. 29	Investiční výdaje do dopravní infrastruktury	59
Obr. 30	Struktura nákladní dopravy dle druhu	60
Obr. 31	Struktura nákladní dopravy – mezinárodní a vnitrostátní	61
Obr. 32	Vývoj tranzitní dopravy přes ČR	62
Obr. 33	Relativní změna směnných relací a kurzu Eura	76

Seznam tabulek

Tab. 1	Struktura farem srovnání 2003 a 2010 (%)	19
Tab. 2	Obchodní bilance – srovnání 2004 a 2014	45
Tab. 3	Význam jednotlivých druhů dopravy 2015	59
Tab. 4	Význam druhů dopravy 2004 a 2014	61

1 Úvod a cíl práce

1.1 Úvod

V roce 2004 došlo k zatím historicky největšímu rozšíření Evropské unie. Státy, jež v tomto roce přistoupily, jsou Estonsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Kypr, Polsko, Slovensko, Slovinsko a Česká republika. Česko svým vstupem definitivně potvrdilo přechod od autoritativního režimu k právnímu státu a s tím i svoji příslušnost k demokraticky orientovanému západu.

V roce 2014 oslavila ČR deset let trvání svého členství v Unii. Navzdory existenci studií, které hodnotí dopad tohoto členství na českou ekonomiku jako celek, prací, které se zaměřují na změny, k nimž došlo v konkrétních odvětvích je velice málo. Je tedy možné poměrně jednoduše vyhledat analýzy toho, jak členství v EU ovlivnilo hrubý domácí produkt, jak se měnila míra nezaměstnanosti, jak vzrostla atraktivita ČR pro zahraniční investory, o kolik se zvýšil příliv přímých zahraničních investic, či jaká byla míra čerpání prostředků z unijních zdrojů. Poměrně obtížnější – zdali vůbec – je však najít práce, které hledají odpovědi na otázky, jak se desetileté členství v Unii projevilo na zisku zemědělských podniků či na investicích do české dopravní infrastruktury.

Účelem této práce je částečně zaplnit mezeru, která existuje právě z důvodu nedostatku analýz zaměřujících se na komplexní vyhodnocení jednotlivých odvětví pod vlivem členství v EU. Pro tuto práci byla zvolena tři odvětví. Jako jedno z vybraných, jehož vývoj a změny, které se odehrály během desetiletého členství v EU, bude tato práce hodnotit, bylo zvoleno zemědělství. Toto odvětví patřilo před vstupem k jednomu z nejdiskutovanějších a existovaly poměrně velké obavy o jeho budoucnost po vstupu. Za nejvíce se nabízející část české ekonomiky, v níž jistě došlo k významným změnám je zahraniční obchod. Jakými změnami kupříkladu prošla struktura komodit, které ČR vyváží do zahraničí, či jak se v průběhu českého členství měnily ceny vyvážených a dovážených komodit jsou jedny z otázek, na které jistě stojí za to najít odpovědi. Nejen kvůli silnému propojení se zahraničním obchodem byl jako další část ekonomiky, která bude v této práci analyzována, zvolen sektor dopravy. V rámci něj byl například před vstupem obecně očekáván růst významu mezinárodní dopravy. V následujících řádcích se mimo jiné pokusíme odpovědět, zda tomu tak skutečně je, stejně jako zjistíme, jakou roli hraje Evropská Unie v tvorbě české dopravní politiky.

1.2 Cíl a metodický postup práce

Cílem práce je vyhodnocení dopadů členství České republiky v Evropské unii na stav českého zemědělství, dopravy a zahraničního obchodu v letech 2004-2014. Pro každý z těchto tří sektorů bude provedena analýza těch ukazatelů, na nichž by se dle poznatků z literární rešerše mělo členství projevit v největší míře.

Práce bude rozdělena do tří oddílů dle jednotlivých výše zmíněných sektorů. Každý z těchto oddílů bude mít následně čtyři části. V první části bude provedena literární rešerše, která by měla nabídnout přehled autorů a prací zabývajících se vztahem členství EU a daného odvětví, včetně jejich závěrů či prognóz. Také by měla posloužit k identifikaci ukazatelů, na něž má členství v Evropské unii potenciálně nejvýraznější vliv.

Druhá část bude zaměřena jednotlivé faktory, které mají na vývoj odvětví největší vliv. Mezi tyto faktory bude řazena například společná evropská politika vytvářející podmínky pro jednotlivá odvětví či přehled relevantních evropských fondů, z nichž lze pro tato odvětví čerpat finanční prostředky.

Ve třetí části bude provedena analýza vývoje vybraných ukazatelů charakterizujících určitou část konkrétního odvětví. Bude využívána především metoda komparace, a to jak komparace v čase, kdy bude srovnáván stav před a po vstupu, tak komparace v prostoru, kdy budou vývoj ukazatelů srovnáván například s průměrnými hodnotami členských států EU. Data pro analýzu budou získány z oficiálních databází Eurostat a ČSÚ.

Ve čtvrté části bude provedena diskuse výsledků. Její náplní bude mimo jiné komparace výsledků získaných ve třetí části práce se závěry, či prognózami vybraných prací z literární rešerše.

Poslední část práce bude obsahovat shrnutí výsledků všech tří odvětví ve formě tabulky, která nabídne přehled nejvýraznějších změn, k nimž v každém z analyzovaných odvětví došlo, pozitivních a negativních dopadů členství, případně i zhodnocení prostoru pro další možný výzkum.

2 Vliv členství v EU na zemědělství

2.1 Literární rešerše

Existuje poměrně široký záběr literatury, která se zabývá analýzou dopadu vstupu a členství v Evropské unii na zemědělství. Mnoho prací, sepsaných na přelomu tisíciletí, se pokoušelo vytvořit kvantitativní odhady dopadu rozšiřování EU, například na příjmy a výdaje v sektoru zemědělství, na úroveň zemědělské ochrany, trh s komoditami či zemědělský zahraniční obchod (Banse a kol. 2000, Tangermann-Banse 2000, Hartell – Swinnen 2000).

Několik let po přistoupení analyzovali Gorton a spol. (2006) mezinárodní konkurenceschopnost maďarského zemědělství kalkulací tzv. DRC ratia (domestic resource cost)¹ Jejich cílem byla prognóza vývoje konkurenceschopnosti pro období 2007 až 2013. Zjistili, že rozšíření EU bude mít za následek negativní dopad na mezinárodní konkurenceschopnost maďarského zemědělství. Jako důvod uvádějí růst cen půdy a pracovní síly. Podobné odhady na toto téma je možné najít kupříkladu v práci Erjavec (2006). Ten naopak předpovídá, že noví členové budou profitovat z vyšších cen a rozpočtové podpory v rámci zemědělské politiky EU a národních rozpočtů. Ivanova a spol. (2007) analyzovala pomocí modelu AGME-MOD² dopady na bulharské zemědělství a zjistila, že členství by mohlo mít pozitivní vliv na rostlinnou výrobu, zatímco na oblast živočišné výroby vliv negativní. Cician and Swinnen (2010) analyzovali, jak transakční náklady a nedokonalá konkurence ovlivní dopady zemědělských dotací v zemích, jež přistoupily v roce 2004 (dále pouze NMS 2004³), mezi něž řadíme i ČR. Dle jejich závěru je dopad společné zemědělské politiky (dále pouze SZP) poněkud nejednoznačný. Ačkoliv tzv. decoupling⁴ vede k přesunu plateb k samotným zemědělcům a znamená krok vpřed k volnému trhu, tak podle autorů omezuje prostor k restrukturalizaci nutné ke zlepšení produktivity.

Podstatná část literatury je věnována analýze dopadu členství na zemědělský zahraniční obchod. Bojnec a Ferto (2008) provedli výzkum konkurenceschopnosti v agrárním zahraničním obchodě států NMS 2004 se státy EU-15. I když došli k závěru, že odvětví důsledkem přistoupení ve všech státech rostlo, zmiňují také existenci obtíží při *catching up* procesu u některých ze států, a to v otázce cenové a kvalitativní konkurenceschopnosti, především v případě produktů s vyšší přidanou hodnotou. Stejní autoři (Bojnec and Ferto, 2012) zkoumali vztah komparativ-

¹ Domestic resource cost (Náklady domácích zdrojů) - Ukazují, zda náklady domácích zdrojů v domácích ekonomických cenách jsou nižší ($DRC < 1$) nebo vyšší ($DRC > 1$) než přidaná hodnota měřená ve světových cenách pro danou komoditu. Je-li $DRC > 1$ komodita není konkurenceschopná.

² Systém ekonometricky odhadnutých parciálních ekvilibrií modelů různých států EU, jež reprezentují a projektují zemědělské aktivity

³ New Member States 2004 – státy, které přistoupily do EU v roce 2004

⁴ Decoupling, znamená oddělení přímých plateb od produkce a zavedením jednotné platby „na plochu“, tedy stanovení výše platby dle rozlohy obdělávané půdy či počtu kusů dobytka, s cílem odstranění motivů k nadprodukcí. (Fiala, Pitrová, 2009)

ních výhod a opatření týkajících se obchodní konkurenceschopnosti v agrárním zahraničním obchodě ekonomik zemí střední Evropy se státy Evropské unie se závěrem, že zemědělský obchod nových členských států důsledkem přistoupení vzrostl, ačkoliv pro některé země bylo přistoupení z důvodu slabší kvalitativní a cenové konkurenceschopnosti obtížnější.

Artan and Lubos (2011) zkoumali transformaci zemědělského obchodu v zemích Visegradské čtyřky a zjistili, že hodnota a objem vývozních a dovozních operací těchto zemí vzrostla nezanedbatelnou měrou.

Politicky orientované analýzy na téma dopadu přistoupení do EU, přispívající do diskuse o společné zemědělské politice, lze nalézt v práci Gorton a kol. (2009). Ten hledá ve své stati argumenty, proč podle něj není Společná zemědělská politika vhodně nastavená pro většinu nově přistupujících států. Je přesvědčený, že z přímých plateb profitují hlavně velké podniky, přičemž tvrdí, že v nových členských státech by měla být podpora efektivněji zaměřena na venkovské oblasti, protože podniky, na které je důležité se zaměřit v rámci rozvoje venkova, často nejsou způsobilé získávat přímé podpory. Csáki and Jámboř (2010) analyzují dopad prvních pěti let v EU na zemědělství států NMS 2004 pomocí ukazatelů jako je podíl zemědělství na HDP, či produktivita. Dle jejich poznatků byl celkový dopad členství pro zemědělství zkoumaných zemí pozitivní. Kiss (2011) tento závěr potvrzuje, avšak dodává, že ačkoliv členství způsobilo stimul pro zemědělství těchto států, nelze opomíjet ani negativní vliv tvrdé konkurence na vnitřním trhu EU. Změnami v agrárním zahraničním obchodě v Maďarsku důsledkem členství se zabývají Hegedus and Kiss (2014).

V roce 2004, kdy došlo k přistoupení ČR do EU, prováděl Foltýn a kol. (2004) pomocí ekonometrického modelu simulace dopadů vstupu na ekonomiku zemědělských podniků. Dle jejich výsledků byl u všech sledovaných typů podniků zaznamenán významný nárůst ziskovosti v rozmezí 4 – 11 tis. Kč/ha půdy a zaznamenal významný CVZ⁵ u mléka, masa, řepky a vajec.

Tento oddíl práce si kvůli absenci podobného výzkumu v ČR klade za svůj cíl vyhodnotit dopad desetiletého členství v EU na sektor českého zemědělství v letech 2004-2014 za použití aktuálních dat, stejně jako identifikovat faktory, které pravděpodobně hrály a hrají roli při determinaci tohoto dopadu.

2.2 Faktory definující vývoj českého zemědělství v letech 2004-2014

V předchozí kapitole jsme se dozvěděli, že dopady členství se mezi státy různí. Tyto rozdíly mohou být způsobeny řadou důvodů. Na otázku, jaké důvody to jsou, resp. jaké lze identifikovat faktory, jež se podílí na determinaci charakteru a síly vlivu členství na výkon zemědělství, v našem případě konkrétně na zemědělství ČR, se pokusí odpovědět tato podkapitola.

⁵ Cenový vývoj zemědělských komodit

2.2.1 Počáteční podmínky – struktura farem

Důležitým faktorem, jenž ovlivňuje výkon zemědělství v určitém období, je to, co autoři Csaki a Jambor (2010) nazývají podmínkami, resp. počátečním stavem. Jde o rozdělení zemědělské půdy, jak z hlediska kvality, tak z hlediska kvantity či vybavenost prací a kapitálem. Téměř dvě třetiny půdy se v ČR nachází v podhorských oblastech, což například znemožňuje či snižuje možnosti pro pěstování a chov.

Dalším významným faktorem je struktura zemědělských subjektů. Struktura farem v postkomunistických zemích jako výsledek komplexního procesu privatizace půdy a restrukturalizace, je popisována autorem Csaki a Jambor (2013), jako stále trpící tzv. syndromem tranzitních ekonomik. Problém spočívá v tom, že malé subjekty jsou obecně příliš malé a nemají dostatečné znalosti a zdroje, zatímco velké farmy v sobě stále vykazují pozůstatky systému kolektivního hospodářství včetně s ruku v ruce jdoucí neefektivností.

Tab. 1 Struktura farem srovnání 2003 a 2010 (%)

Rok	2003		2010	
	≤ 100 ha	> 100 ha	≤ 100 ha	> 100 ha
Bulharsko	24,4	75,6	22,7	77,3
Česká republika	10,81	89,19	11,43	88,57
Estonsko	43,25	56,75	26,81	73,19
Maďarsko	40,31	56,69	35,26	64,74
Lotyšsko	70,3	29,7	53,03	46,97
Litva	73,78	26,22	58,43	41,57
Polsko	80,92	19,08	78,4	21,6
Rumunsko	53,01	46,99	62,39	37,61
Slovensko	6,68	93,32	8,92	91,08
Slovinsko	93,91	6,09	93,19	6,81

Zdroj: Csaki a Jambor (2013)

Z tabulky vidíme, že ČR, podobně jako Slovensko, vykazuje extrémní dominanci velkých farem.

Mimo tyto faktory se na výkonu tohoto odvětví ekonomiky pochopitelně podílí především státní zemědělská politika a v neposlední řadě institucionální rámec, do něhož je české zemědělství zasazeno.

2.2.2 Politické aspekty – před vstupem

Jak uvádí Csaki a Jambor (2010), jedním z hlavních činitelů, jež mají vliv na výkonnost zemědělství po vstupu do EU, je nastavení zemědělské politiky panující v předvstupním období, a to, jak tito autoři zdůrazňují, zejména v období let 1997 až 2004.

Toto období bylo podle autorů Csáki a Jámboř (2013) pro determinaci povstupní situace většiny států klíčové. Kandidátské země totiž začínaly postupně implementovat politické nástroje, které je měly připravit na vstup do EU. Tyto politiky, lišící se stát od státu, pak bezprostředně po vstupu determinovaly, jak budou národní hospodářství na členství reagovat. Obecným poznatkem je, že nejprospěšnějšími politikami byly ty, jejichž primárním cílem bylo zlepšení situace v zemědělství z hlediska mezinárodní konkurenceschopnosti.

Rok 1997 lze považovat za rok, kdy započaly snahy o přiblížení zemědělského odvětví legislativě a podmínkám trhu EU i v České republice. V roce 1998 byl oficiálně Evropské komisi vydán a české vládě předložen dokument s názvem „*Národní program přípravy České republiky na členství v Evropské unii*“. Náplň tohoto programu vychází z těch oblastí, které Evropská Komise označila ve svém posudku na ČR jako problémové. Skládal se z 26 kapitol. Záměrně byl koncipován jako flexibilní dokument, což dokazuje i velké množství následných každoročních aktualizací. Pojednával o krátkodobých a střednědobých cílech až do r. 2002, kdy byl nahrazen dokumentem „*Souhrn zbývajících úkolů ČR pro vstup do EU*“. O rok později, navazující na dva výše zmíněné, vláda přijala Implementační strategie pro Zemědělství a Rybolov. (Zelená zpráva, 2014)

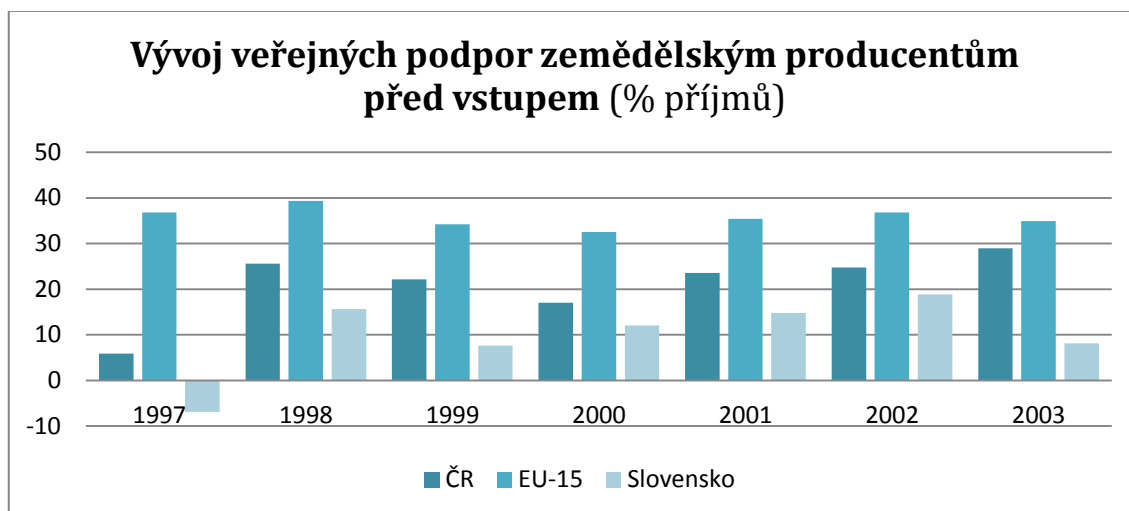
Dle Csáki a Jámboř (2013), je nejkritičtější aspektem předvstupních politik úroveň podpor poskytovaných veřejným sektorem zemědělským producentům. Výši těchto podpor v ČR ilustruje obrázek č. 1, pro účely srovnání doplněný o průměrnou úroveň podpor ve státech EU -15 a na Slovensku. Na vstupu podle výše zmíněných autorů získaly ty státy, které udržovaly veřejné podpory v zemědělství před vstupem na nízké úrovni.

Na druhé straně země (resp. jejich agrární obchodní bilance), které poskytovaly relativně vyšší cenové a tržní podpory zemědělské produkci, byly vstupem do EU ovlivněny spíše negativně. Českou republiku, lze zařadit mezi země, jejichž státní podpory se v předvstupním období pohybovaly velice blízko průměru EU, tedy na poměrně vysoké úrovni. Na druhé straně existovaly země, jako například Slovensko, které si udržovaly pouze nízkou úroveň podpor.

Tvrzení o existenci jednoznačného negativního dopadu podpor před vstupem a výkonu zemědělství po vstupu samozřejmě nelze generalizovat. Výjimkou mohou být situace, kdy jsou tyto podpory efektivně zaměřeny na zlepšení konkurenceschopnosti. Naneštěstí, což potvrzují i Csáki a Jámboř (2010), toto není případ České republiky. Veřejná podpora zde nabývala spíše podoby nadměrné cenové a tržní podpory⁶. Nárůst cen po vstupu na Evropský zemědělský trh pak nebyl tak výrazný jako například v Polsku, kde cenová podpora nebyla tak vysoká. Zemědělské politiky, které nebyly dostatečně zaměřené na zvýšení konkurenceschopnosti, jsou tedy považovány za selhání, jelikož vedly pouze k situaci, kdy většina zemědělských producentů na vstup nebyla připravena.

⁶ podobná situace i v Maďarsku či Rumunsku

Obr. 1 Vývoj veřejných podpor zemědělským producentům před rokem 2004



Zdroj: Eurostat, 2016

Hovoříme-li o podporách zemědělství před vstupem, je třeba kromě národních zdrojů zmínit podpory plynoucí ze zdrojů EU. Česká republika v předvstupním období využívala následujících nástrojů EU.

Předvstupní nástroje pomoci z EU

Předvstupními nástroji se rozumí programy pro nečlenské země, které se chystají na přistoupení k EU. Jde o fondy mající za cíl finančně pomáhat při plnění úkolů spojených se vstupem do Společenství. Jedná se především o reformy, politické a hospodářské změny, zavádění legislativy a institucí a vyhlazování ekonomických rozdílů.

Česká republika měla možnost čerpat prostředky z fondů předvstupní pomoci od roku 1990 do roku 2004, kdy začala čerpat prostředky ze strukturálních fondů jako řádný člen. Zpočátku měly charakter plateb na přípravu členství uchazečů, v pomyslné druhé fázi sloužily zejména k přípravě na budoucí čerpání z již zmíněných fondů strukturálních.

- **PHARE**

Jedná se o fond s velkým množstvím projektů, prakticky ve všech oblastech. Finančně velmi významné bylo jeho zaměření na ochranu ŽP. Právě z tohoto fondu bylo čerpáno na našem území už v Československu a to v rámci příhraniční spolupráce s Rakouskem a Německem. Zemědělský program byl zaměřen na budování institucí a struktur nutných pro Společnou zemědělskou politiku a integrovaný rozvoj venkova. Dalším dílčím cílem bylo vybudování národní rozvojové strategie a příprava na strukturální a kohezní fondy.

Phare se dělil na tři části:

- 1) Národní programy (na území jednoho státu)
- 2) Příhraniční spolupráce (2-3 státy)
- 3) Mnohonárodní programy

Po vstupu do EU byl fond Phare nahrazen Evropským fondem regionálního rozvoje a Evropským sociálním fondem. Ministerstvo zemědělství v průběhu let 1992 – 2002 vyčerpalo celkem v rámci projektů Phare částku přes 37 mil. EUR.

Důležitým cílem programu PHARE byla taktéž příprava na účast v programu SEPARD. (Euroskop, 2016)

- **SAPARD**

Jde o speciální dotační program pro zemědělství a rozvoj venkova. ČR jej využívala od roku 2000. Po vstupu jeho úlohu zastupuje fond Rozvoj venkova a multifunkčního zemědělství.

Program podporoval implementaci SZP, investice na nové zemědělské vybavení, podporu pro zavádění nových technologií sloužících šetrným k ŽP, obnovu a rozvoj vesnic. Na ČR připadlo ročně 22 milionů EUR. (cca 2/3 zemědělství a 1/3 rozvoj venkova). Od roku 2004 je jeho úloha suplována Evropským zemědělským podpůrným a záručním fondem.

ČR stanovila pro tento program v Plánu rozvoje zemědělství a venkova následující priority: zvyšování konkurenceschopnosti zemědělství a zpracovatelského průmyslu, trvale udržitelný rozvoj venkovských oblastí, přípravu podmínek pro plné využití plánu.

Česká republika se stala účastníkem programu 15. dubna 2002. Do konce roku 2002 bylo z agentury SAPARD čerpáno více než 38,7 mil. EUR, což představovalo asi 168 % prostředků, které nám Unie přiřkla pro předpokládaný první rok čerpání, tedy rok 2000. Česká republika byla nejúspěšnější ze všech kandidátských států z hlediska počtu přijatých závazků, které představují celkovou hodnotu 106 336 972 EUR od začátku spuštění Programu do konce roku 2003. (Euroskop, 2016)

- **ISPA**

Od roku 2000 finančně podporoval velké projekty v oblasti ŽP. Obdobné programy v současnosti nabízí Fond soudržnosti. (Euroskop, 2016)

2.2.3 Politika a opatření po vstupu

Hospodaření zemědělců v České republice v současné době zásadním způsobem ovlivňuje Společná zemědělská politika Evropské unie. Jejím základem je společný trh se zemědělskými výrobky a systém cenových podpor a subvencí.

Tuto politiku tvoří následující dva pilíře (Vošta, 2010):

- První pilíř:
 - Přímé platby
 - přímé platby z unijních zdrojů,
 - doplňkové platby – tzv. top up

- Tržní opatření – kvótní systémy, intervenční nákup a prodej, opatření týkající se zahraničního agrárního obchodu.
- Druhý pilíř:
 - Operační program „Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství“
 - Horizontální plán rozvoje venkova.

Základy jednotného rámce pro národní zemědělské politiky byly položeny Kodaňskou dohodou z roku 2002. Země přistupující v roce 2004 společně s ČR měly možnost zvolit mezi systémem přidělování dotací SAPS (tzv. *Single Area Payment Scheme*) doplněný o dodatečnou podporu pro rozvoj venkova nebo systémem SPS (tzv. *Single payment scheme*), jež fungoval ve stávajících členských zemích EU-15. SAPS znamená režim jednotné platby na hektar zemědělské půdy. Model je ve své podstatě podobný regionálnímu modelu. Ve stávajících zemích EU-15 používaný systém SPS, jinak známý také jako platba na farmu, je poměrně složitější konstrukce, v rámci něhož je nutné nejprve vypočítat tzv. nárok na platbu, např. na základě v minulosti přijatých podpor, přičemž pro nové členské státy tato historie neexistovala. Česká republika, stejně jako většina zemí s výjimkou Slovinska a Malty, zvolila právě zjednodušený systém SAPS. (Vošta, 2010)

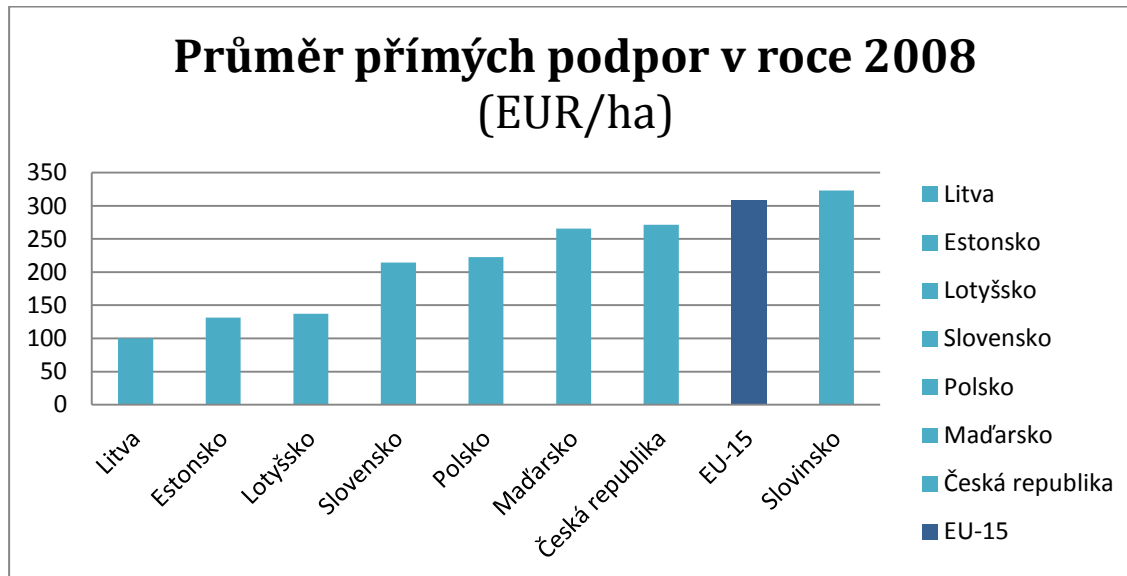
Úroveň přímých plateb z EU byla v roce 2004 stanovena na 25% úrovně přímých plateb ve stávajících státech s nárůstem o 5 % do roku 2007, tj. na 40 %, a po roce 2007 o 10 % ročně až do roku 2014, kdy dosáhly 100% přímých plateb „starých členských států“ EU-15. K tomu jednotlivé země dostaly možnost provádět tzv. *top up* – tzv. doplňkové přímé platby. Z čehož plyne, že státy mohly úroveň přímých plateb navýšit, a to buď převodem části evropské podpory na rozvoj venkova nebo za použití vlastních národních fondů (maximálně však o 30% nad hodnotu pro daný rok, a k tomu do 100 % úrovně EU-15). Toto navýšení bylo využito všemi zeměmi, ačkoliv v různé míře. Kupříkladu v roce 2004, byl možný, Unií povolený, objem doplňkových plateb ze zdrojů ČR stanoven ve výši 7,6 mld. Kč. Objem plateb schválený českým ministerstvem byl 5,2 mld. Přestože z počátku ČR nebyla oprávněna přijímat platby v úrovni stávajících států, zvýšily příjmy ze SZP příjem českých zemědělců nezanedbatelnou měrou. (Vošta, 2010)

Nicméně je důležité poznamenat, že úroveň podpor z fondů SZP se odvíjela od výnosů národních zemědělství předvstupního období, což na Evropské úrovni, co se distribuce přímých plateb týká, způsobilo poměrně velkou diverzitu (viz obr. 2).

Zaměříme-li se například na údaje z roku 2008, lze vyzorovat, že výše přímých podpor se mezi státy, které přistoupily v roce 2004, pohybuje od 100 do 320 EUR na hektar zemědělské půdy. Českému zemědělství byl přiřazen hned po Slovinsku druhý nejvyšší objem těchto plateb. Největší položku z těchto plateb představují právě platby z programu SAPS. Zajímavostí je, že pokud bychom se namísto ukazatele přímé platby na jednotku plochy zaměřili na ukazatel přímých plateb na jednoho příjemce, zaujímá česká republika příčku první. Srovnáme-li ČR například s Litvou, zjistíme, že český zemědělský producent dostal v roce 2008 více než

dvojnásobný objem přímých plateb na jednotku zemědělské půdy než zemědělec litevský.

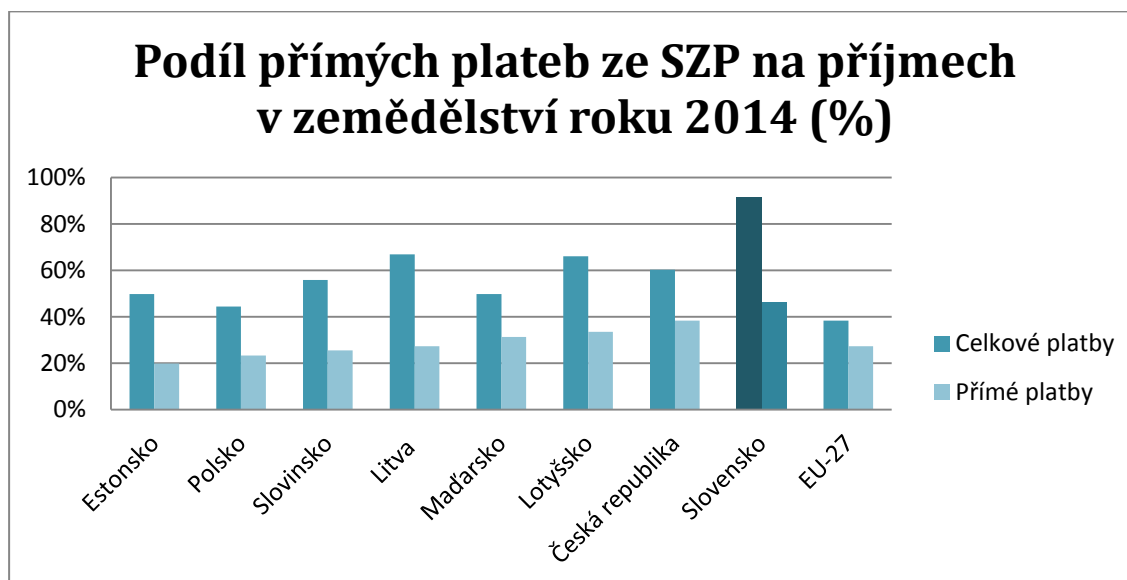
Obr. 2 Průměr přímých podpor v roce 2008



Zdroj: Eurostat, 2016

Co se týče vývoje přímých podpor v ČR v čase, lze pozorovat nenarušený trend růst po celé období 2004-2014. Jestliže v roce 2004 ČR obdržela 213 milionů EUR, v roce 2014 to bylo 848,6 milionů EUR. (Eurostat, 2016)

Obr. 3 Podíl přímých plateb ze SZP na příjmech zemědělství 2014



Zdroj: Eurostat, 2016

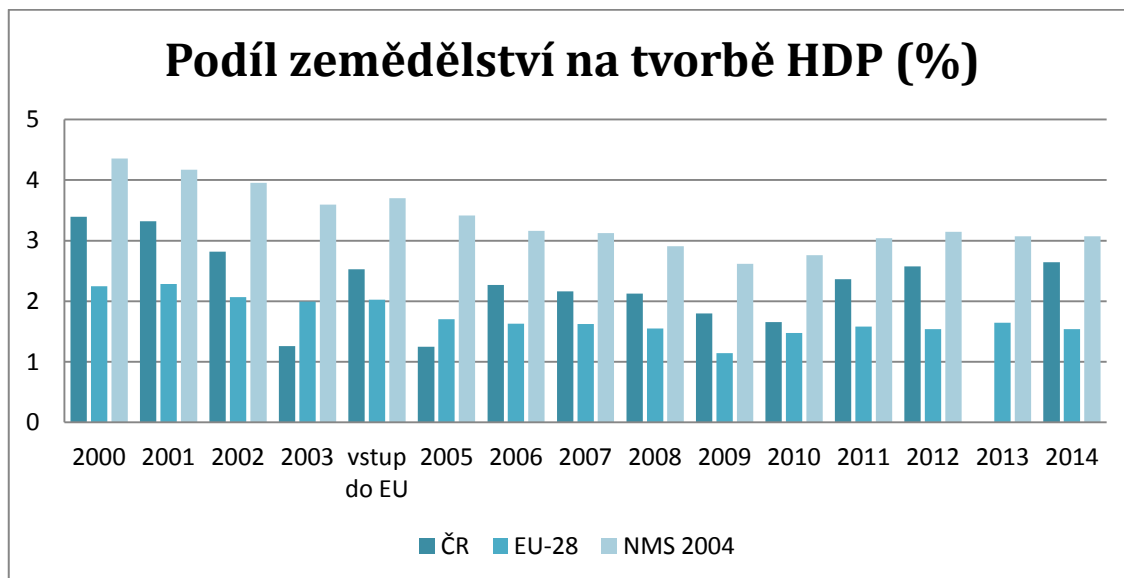
Celkové platby z fondů SZP se mezi státy také různí. Jak naznačuje obr. 3 největší roli v porovnání se státy, které přistoupily v roce 2004, hrají přímé platby SAPS kromě Slovenska v České republice.

Kromě srovnání lze z grafu na obrázku č. 3 také vyčíst poměr podpor v rámci prvního a druhého pilíře SZP. Platby v rámci druhého pilíře, tedy především podpora rozvoje venkova a ostatní podpory farmářům, lze získat jako rozdíl mezi celkovými a přímými platbami. Díky tomu lze zjistit, že většina NMS 2004 čerpá více podpory z druhého pilíře. Kdybychom graf doplnili o další evropské země, zjistili bychom, že země EU-15 čerpají téměř výhradně z prvního pilíře. U ČR převažuje rovněž čerpání z pilíře prvního.

2.3 Vývoj v zemědělství 2004-2014

Následující podkapitola se bude zabývat změnami ve výkonu českého zemědělství po vstupu a následně v období deseti let od vstupu do Unie. Kromě výkonu zemědělství v poměru k HDP budou popsány také zemědělský zahraniční obchod, produktivita či problematika cen. Za nejvhodnější ukazatele, pomocí nichž lze analyzovat vývoj zemědělství považujeme hodnotu a index růstu zemědělského produktu a produktivitu v zemědělství.

Obr. 4 Podíl zemědělství na HDP 2000-2014

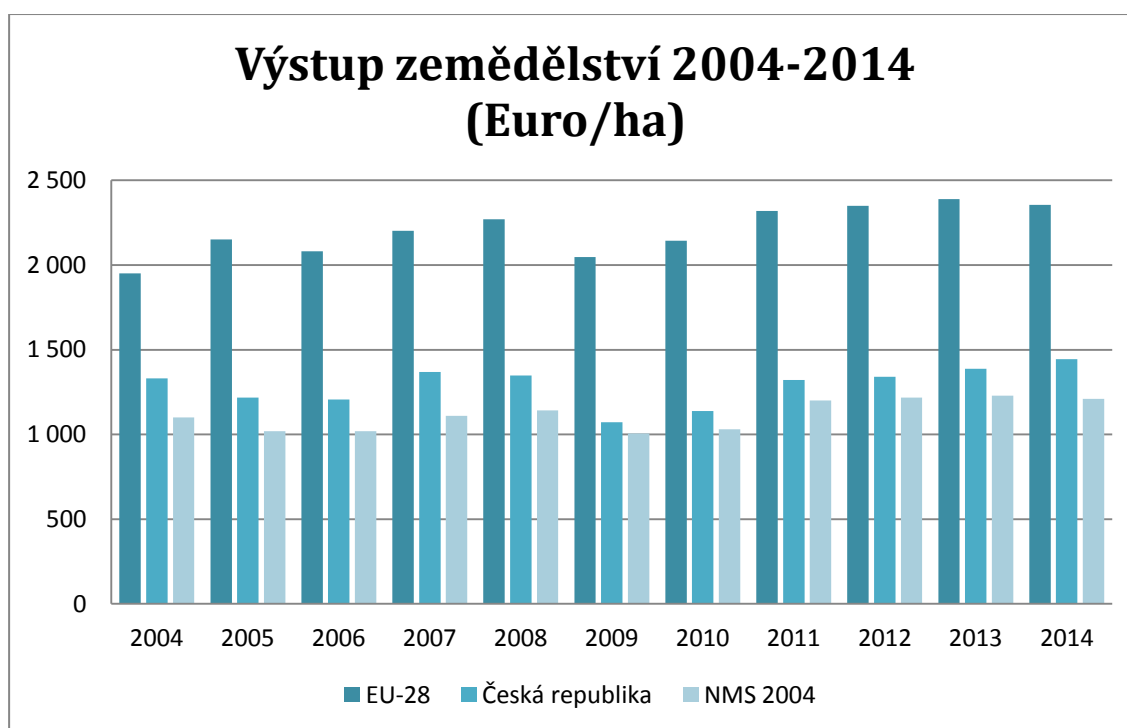


Zdroj: Eurostat, 2016

Roli zemědělství v národní ekonomice je možno nejlépe charakterizovat poměrem produktu vytvořeného v zemědělství k celkovému produktu ekonomiky. Hodnota tohoto ukazatele celosvětově klesá. Stejně je tomu i v České republice. I zde se z dlouhodobého hlediska tento ukazatel snižuje. Vývoj této tendence nepřerušil ani vstup do EU. K markantnějšímu poklesu poměru produktu zemědělství k HDP

došlo u zemí, u nichž byla hodnota tohoto indikátoru v předvstupním období na vyšší úrovni.⁷ Jestli vstup do EU nějak ovlivnil tento ukazatel pro české zemědělství, nelze z dostupných časových řad identifikovat. To může být částečně zapříčiněno i faktem, že tento ukazatel byl v ČR na poměrně nízké úrovni již v období před vstupem. I z grafu na obrázku č. 4 jde vyčíst, že v porovnání s ostatními státy NMS 2004 byl podíl českého zemědělství na podprůměrné úrovni, blíže k průměru zemím EU, než k ostatním v roce 2004 přistupujícím zemím. V každém případě se podíl zemědělství na českém hospodářství od roku 2000 do roku 2010 - tedy roky, kdy se projevil dopad světové finanční krize - přiblížil úrovni EU z rozdílu 1,14p.b. na 0,12p.b.

Obr. 5 Výstup zemědělství na jednotku plochy 2004-2014



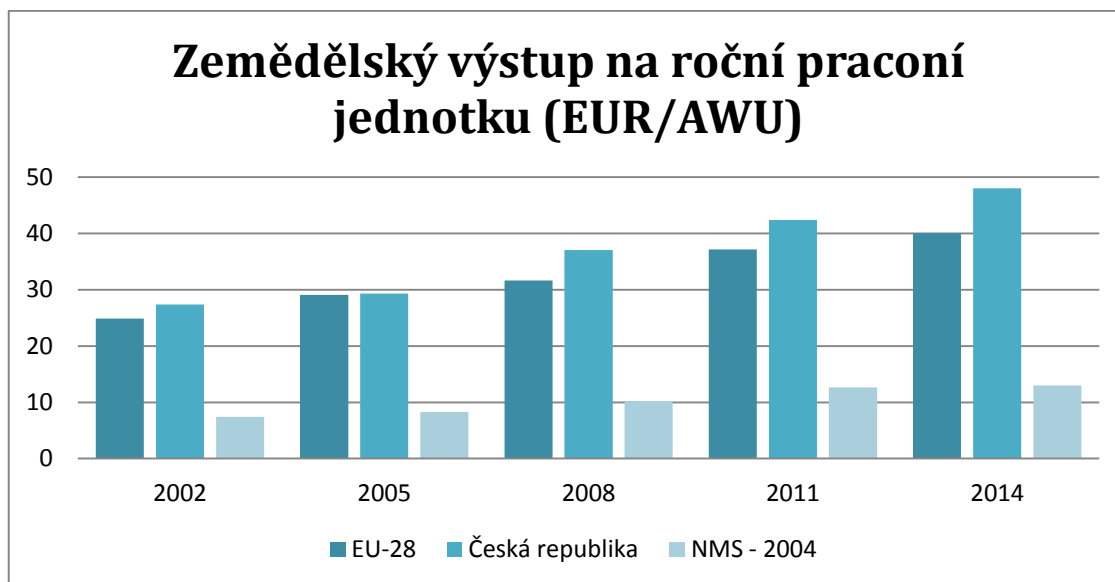
Zdroj: Eurostat, 2016

Po podílu zemědělského výstupu na HDP je dalším klíčovým indikátorem hodnota zemědělské produkce na hektar zemědělské plochy, graf 5. Hodnoty tohoto ukazatele se v ČR pohybovaly v letech 2004-2014 od 1 073 EUR v reálných cenách na jeden hektar užitné zemědělské půdy do 1 445 EUR/ha. Co se týče vývoje zemědělského výstupu ČR na hektar užitné půdy, lze vyzorovat dlouhodobý trend růstu. Pokud jde na průběhu časové řady pozorovat nějaké zlomy v tomto trendu, je to v období 2004-2005 a v roce 2009. Pokles zemědělství v období 2004-2005 lze při-

⁷ Kandidátské země a jejich podíl zemědělství na HDP z roku 2000 (Litva 7,6%, Estonsko 5,3%, Maďarsko 4,8%, Lotyšsko 4,5%, Slovensko 4,5%). Zdroj Eurostat.

číst především samotnému vstupu a následné adaptaci na nové evropské konkurenční prostředí a pravidla. Ke stejnému propadu totiž v tomto období došlo v průměru u všech zemí vstupujících společně s ČR v roce 2004, ale nikoliv celkově u zemí EU. Propad roku 2009 je pak patrný u všech pozorovaných skupin. Tento propad je obecně připisován jednak celosvětové finanční krizi a také nepříznivým klimatickým podmínkám tohoto roku. Za povšimnutí stojí rozdíl mezi výstupem na jednotku zemědělské půdy mezi Českou republikou a průměrem Evropské unie. Ten byl v roce 2009 téměř dvojnásobný. V porovnání s ostatními společně s ČR vstupujícími zeměmi dosahovala ČR po celé sledované období vyšších hodnot hodnoceného ukazatele a rozdíl by byl ještě znatelnější, pokud bychom z průměru NMS 2004 vyloučili Slovinsko, jehož hodnoty jsou dokonce nad úroveň evropského průměru.

Obr. 6 Výstup zemědělství na roční pracovní jednotku⁸ 2004-2014



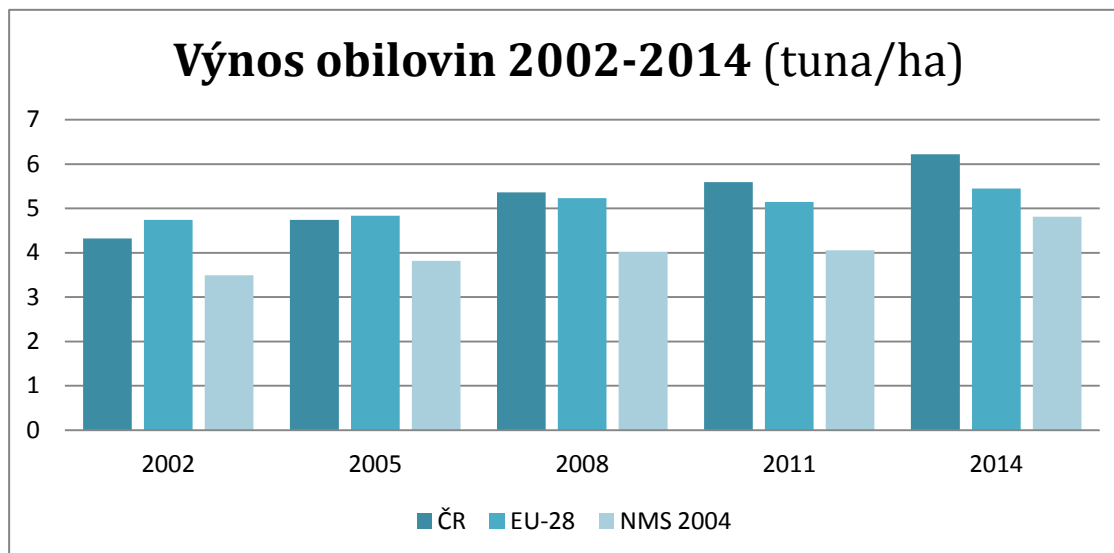
Zdroj: Eurostat, 2016

Dalším ukazatelem, jenž prokazatelně charakterizuje výkon zemědělské produkce, je produktivita. Graf 7 zobrazuje vývoj ve výnosech obilné produkce na jednotku užitné zemědělské plochy. Česká republika dosahuje nadprůměrné hodnoty jak ve vztahu k zemím NMS 2004, tak ve vztahu k zemím EU-28. Úroveň produktivity práce od roku 2000 až do roku 2004 spíše stagnovala na 25 000 EUR na pracovní jednotku a po vstupu v roce 2004 začala poměrně stabilně růst až na hodnotu 48 000 EUR na pracovní jednotku v roce 2014. (Eurostat, 2016). Zajímavým faktem je, že jednak produktivita zemědělské výroby téměř dvojnásobně převyšuje hodnotu v ostatních zemích NMS 2004, ale také převyšuje poměrně výrazně průměr EU-28.

⁸ AWU – annual working unit - Představuje pracovní aktivitu celoročně pracujícího pracovníka na plný denní úvazek pouze za zemědělskou činnost.

Způsobuje to vyšší úroveň provozních podpor a relativně nízká cena půdy v kombinaci s vyšší produkcí na hektar obdělávané půdy.

Obr. 7 Výnos obilovin na jednotku plochy 2004-2014



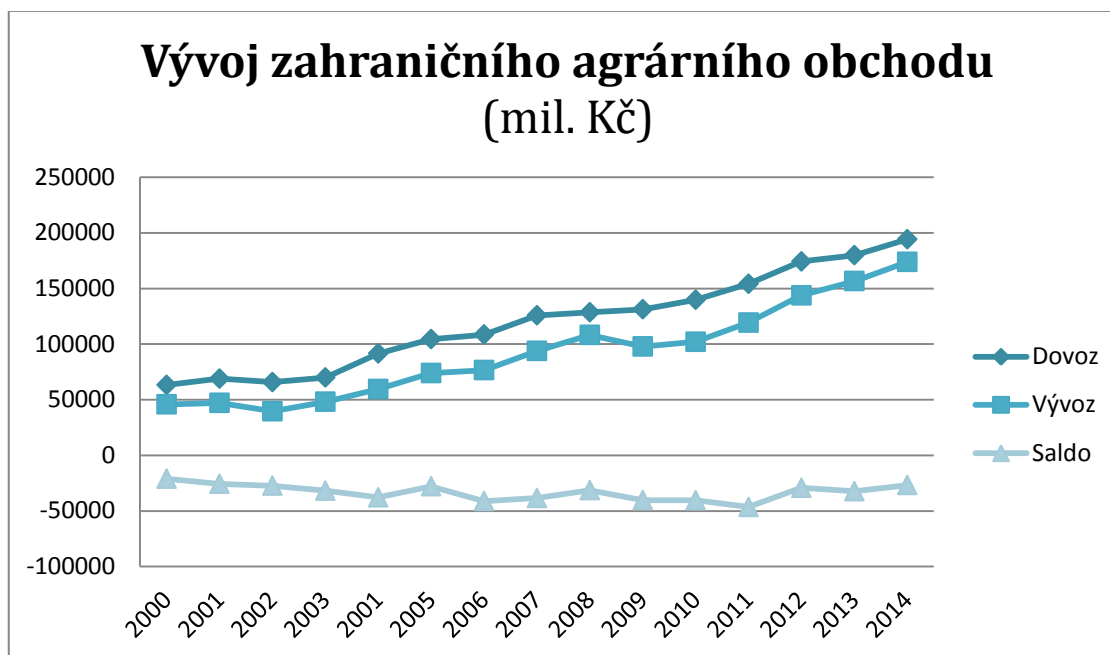
Zdroj: Eurostat, 2016

Vstup do EU rovněž významně ovlivnil strukturu zemědělské produkce v ČR. Ta se posunula směrem k většímu poměru rostlinné výroby. Zatímco před vstupem se podíl rostlinné výroby na celkové zemědělské produkci pohyboval okolo 48%, v roce 2014 se jednalo o něco přes 65 %. (ČSÚ, 2016) K této změně došlo pravděpodobně vlivem systému veřejných intervencí v rámci Společné zemědělské politiky. Ten vedl k regionálnímu růstu cen krmiv, což velmi negativně ovlivnilo už tak kapitálově podhodnocený sektor živočišné výroby.

Z celkového pohledu lze vyvodit závěr, že vstup do Evropské unie měl na výkon českého zemědělství nezanedbatelný dopad. Podíl zemědělské produkce na HDP klesal, zatímco produktivita výrazně vzrostla. Navíc vstup do EU změnil také produkční strukturu tohoto odvětví a způsobil pokles podílu chovu dobytka v ČR.

Vedle zemědělské produkce lze velice snadno identifikovat dopad členství v EU na agrární zahraniční obchodě. Viz obrázek 8. V první řadě je patrný dopad vstupu na nominální hodnoty zahraničního obchodu – dovoz a vývoz v roce 2004. Pokud se do té doby dalo hovořit o nějakém růstovém trendu těchto dvou veličin, nebyl tento trend nijak výrazný. Od roku 2004 lze však tento trend jednoznačně pozorovat. Objem vývozu v rámci zemědělského zahraničního obchodu ČR se od roku 2004 do roku 2014 zvýšil téměř trojnásobně, objem dovozu dvojnásobně, a to v porovnání se zeměmi, se kterými ČR přistoupila je ještě poměrně malý růst.

Obr. 8 Vývoj zahraničního agrárního obchodu 2004-2014



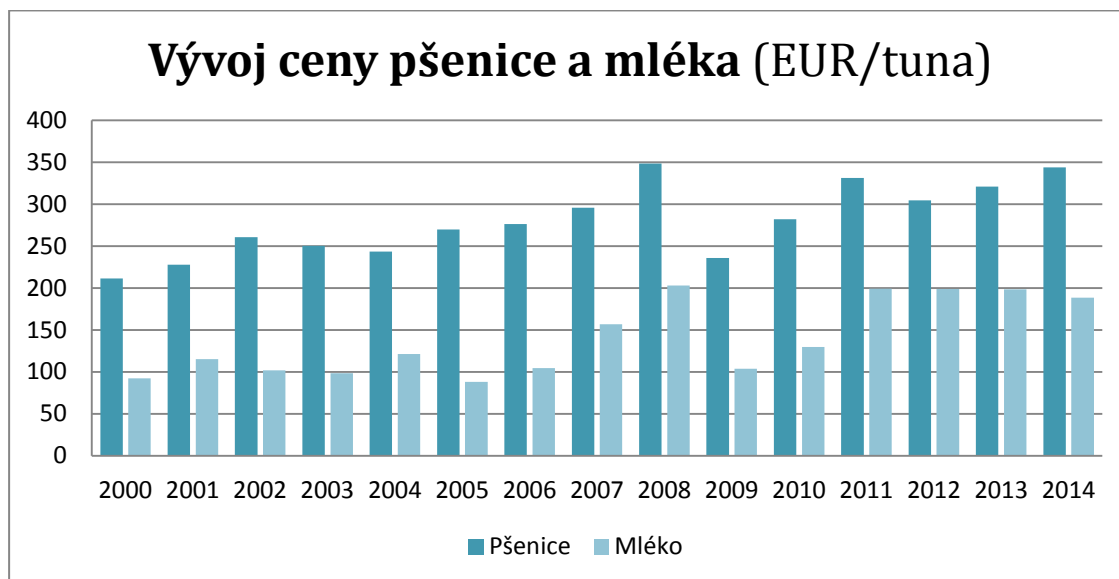
Zdroj: eAGRI, 2015

Nicméně podobně jako ve většině států, jež přistoupily v roce 2004, nárůst těchto veličin ani u nás nevedl ke zlepšení stavu obchodní bilance. (Eurostat, 2016) Největšího deficitu dosáhla bilance v roce 2011. Od tohoto roku lze pozorovat zlepšení způsobené rychlejším tempem růstu vývozu v porovnání s dovozem. Záporná obchodní bilance je způsobena především tím, že stát produkuje hlavně levné suroviny, přičemž jsou dováženy výrobky s vyšší přidanou hodnotou. Zvláštním případem je mléko a mléčné výrobky, kde roste vývoz, resp. kladné saldo u mléka jako suroviny, přičemž dovoz, resp. záporné saldo u samostatných mléčných výrobků (bez mléka) se zvyšuje.

Vstup do EU měl také signifikantní dopad na ceny a příjmy zemědělského sektoru. Ceny zemědělských surovin vykazují od vstupu zřetelný růst (s výjimkou velice strmého snížení ceny z roku 2008 na rok 2009, jež lze připsat dopadům krize). Obvykle je cena zemědělských surovin demonstrována pomocí producentských cen pšenice (viz graf na obr. č. 9). Růst cen pšenice v ČR v podstatě kopíroval průměrné ceny EU. V roce 2008 se tato cena zvýšila o více než dvojnásobek oproti roku 2000. Dle obecného cenového trendu byl pokles roku 2008 následován, stejně jako všude na světových trzích, dalším skokovým růstem cen v roce 2011. Podobné výsledky dostaneme, když namísto pšenice použijeme jako indikátor růstu cen v sektoru zemědělství kupříkladu kravské mléko⁹

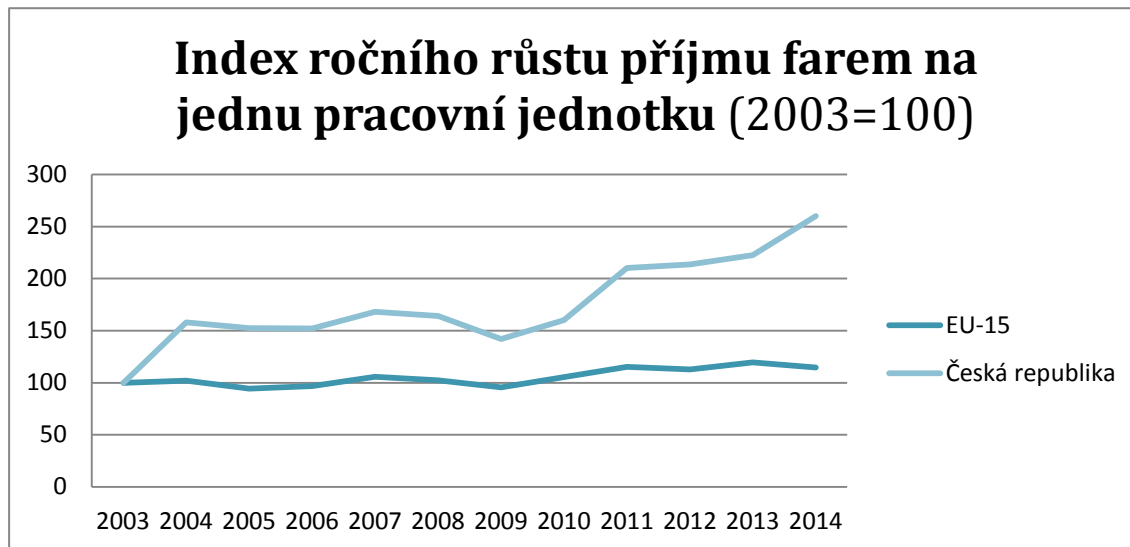
⁹ Tento ukazatel je relevantní pouze do roku 2014, tedy do konce námi sledovaného období. Dne 31. 3. 2015 skončila platnost regulace trhu s pomocí kvót. Důvodem jsou rostoucí ceny a vyšší po-

Obr. 9 Vývoj ceny pšenice a mléka 2004-2014



Zdroj: Eurostat, 2016

Obr. 10 Index ročního růstu příjmu farem na pracovní jednotku



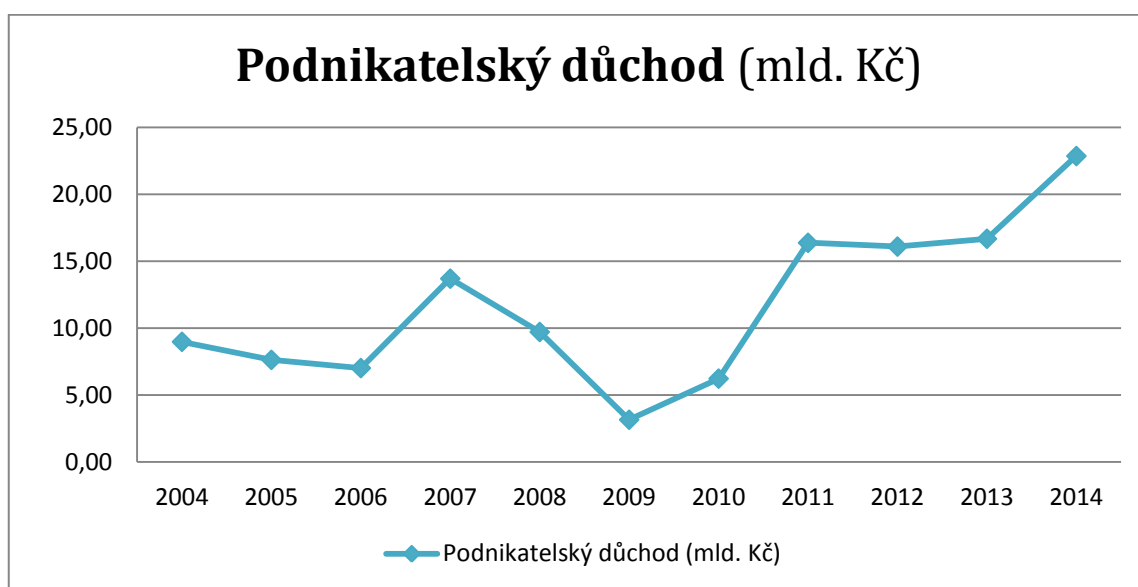
Zdroj: Eurostat, 2016

ptávka na světových trzích. V budoucím vývoji tedy lze očekávat cenové kolísání, způsobené tržními výkyvy. (Evropský parlament, 2016)

Ukazatel podnikatelského důchodu vyjadřuje ekonomický výsledek hospodaření v zemědělství. Skládá se z dotací na výrobu, výnosových úroků a čisté přidané hodnoty v zemědělství, očištěné o náhrady zaměstnancům, výrobní daně, nákladových úroků a nájemné z nemovitostí. Udává tak komplexní přehled o ziskovosti zemědělského sektoru.

Z obrázku 11 je patrné, že ve sledovaném období 2004 až 2014 Česká republika vykazovala zisk, který se za dobu členství více než zdvojnásobil. K velkému propadu, který trval od roku 2008 do roku 2010, došlo následkem krize a podnikatelský důchod se dostal pod předvstupní úroveň. Rok 2011 už však navazuje na pozitivní vývoj z roku 2007 a celkový důchod se vyšplhal až na bezmála 16 mld. Kč.

Obr. 11 Vývoj zisku v zemědělství



Zdroj: Eurostat, 2016

2.4 Diskuse

Z celkového pohledu lze hodnotit vliv členství na české zemědělství pozitivně. Prvním ze tří nejvýznamnějších pozitiv jsou nezměrné příležitosti, které se zemědělskému odvětví ČR otevřely na trhu EU, jenž čítá okolo půl miliardy lidí. Za druhé, jak vyplývá z textu výše, znamenalo členství růst v příjmech zemědělců. A za třetí poskytlo členství jednotný politický a institucionální rámec, v němž jsou implementovány národní zemědělské politiky.

Dle odhadů, které bezprostředně po vstupu prováděl Foltýn a kol. (2004), mělo mít členství za následek zvýšení ziskovosti zemědělského sektoru. Z dostupných údajů s desetiletým odstupem můžeme hodnotit tuto predikci jako správnou, protože od počátku sledovaného období zisky v zemědělství vzrůstaly a za celou dobu se více než zdvojnásobily. Další z prognóz, které se podařilo potvrdit, je profitování z rozpočtové podpory v rámci národních rozpočtů NMS, (Erjavec, 2006). Graf 3

v kapitole 2.3 ukazuje, že podíl dotací na celkovém příjmu zemědělského sektoru je u všech sledovaných nově přistupujících zemí z roku 2004 vyšší než činí průměr EU, který se v roce 2014 nacházel pod hranicí čtyřiceti procent. Mezi země s nejvyšším podílem dotací na celkových příjmech v zemědělství patří Slovensko, Litva, Lotyšsko a Česká republika. Gorton et al. (2009) se ve své práci zabýval spjitostí výše přímých plateb a velikosti podniků. Z grafu č. 3 je patrné, že země s největším podílem přímých plateb na zemědělských příjmech jsou Slovensko a Česká republika, které, jak je patrné z tabulky 1, jsou zároveň podniky s největším, více než devadesátiprocentním podílem velkých zemědělských podniků přesahujících rozlohu 100 ha. Náš závěr tedy souhlasí s Gortonovými předpoklady.

Nicméně, kromě těchto výhod s sebou členství přineslo také několik nepříjemností. Za prvé, z ČR se rázem stala součástí velkého, výrazně konkurenčního trhu, na němž mají čeští producenti pouze omezený potenciál k vyrovnání se s tlakem konkurence. Ta se projevuje formou růstu výskytu vertikálně koordinovaných potravinových řetězců, hypermarketů, supermarketů a mezinárodních potravinářských společností. Na trhu dochází ke zvyšování podílu produktů zahraničního původu, kdy domácí produkty musí konkurovat přílivu zahraniční produkce. Vzhledem k velice silné konkurenci a cenovým tlakům na tomto často nejvíce profitují spotřebitelé. Další problém představují i vyšší ceny zemědělských surovin a energií, což společně nutností přizpůsobit se závazným standardům EU, ztížilo proces zpracovávání zemědělských produktů. Vzhledem k těžké cenové konkurenci je těžké podobné náklady převést na spotřebitele.

3 Vliv členství v EU na zahraniční obchod ČR

3.1 Literární rešerše

„Velký trh vytváří lepší podmínky pro specializace výrobků a otevírá tak větší prostor pro směnu na základě komparativních výhod“ Holman (1999). Ekonomický růst a prosperita není determinována pouze akumulací kapitálu, obrovskou roli v podpoře ekonomiky hraje také zahraniční obchod.

Existuje nespočet prací, které analyzují změnu zahraničního obchodu v evropských zemích v reakci na vstup do Evropské unie, příkladem Dezséri (2007), analyzující zahraniční obchod po vstupu do EU v Maďarsku, Štulec (2014) pojednávající o chorvatském zahraničním obchodě, či Zhelev (2012) zabývající se vlivem vstupu na konkurenceschopnost Bulharské ekonomiky. Výsledky těchto prací není třeba zmiňovat, jediným důležitým společným prvkem těchto prací je použitá metodika. Většina těchto a podobných prací používá pro zhodnocení vlivu členství na zahraniční obchod metodu komparace v čase a prostoru, analýzu a syntézu.

V období před vstupem ČR do EU vznikaly práce, jejichž cílem bylo zjistit potenciální dopady vstupu do Evropské unie na český zahraniční obchod, viz Urban (2001). Co se týče analýz po samotném vstupu, jedna z prvních prací, která se zabývá skutečnými důsledky je Škodová-Parmová (2005), která ve své práci provádí komparaci stavu zahraničního obchodu ve dvou letech – v roce 2003 a 2004, tedy před vstupem a bezprostředně po vstupu. Jejím závěrem je, že integrace naší republiky byla z tohoto hlediska velmi úspěšná a výhodná, vzhledem k tomu, že zahraniční obchod prokazatelně vzrostl. Podle autorky českým vývozcům přístup k velkému trhu velmi svědčí, avšak upozorňuje, že je nutné oprostít se od poněkud jednostranného zaměření na evropského odběratele. Autorka se zaměřuje jak na celkovou velikost importu a exportu, tak na komoditní a teritoriální strukturu těchto dvou oblastí obchodu.

Plechová (2004)¹⁰ se zabývá vlivem zahraničně obchodní politiky po vstupu do EU. Tato autorka nepovažuje změny teritoriální a komoditní struktury českého zahraničního obchodu po zapojení ČR do Společné obchodní politiky EU za signifikantní. O harmonizaci evropské a české zahraničně-obchodní politiky píše Nigri-nová (2004).

Zajímavou z hlediska metodologie zkoumání vlivu členství v EU na národní zahraniční obchod je práce Juszcak-Szumacher (2007). Ten předpokládá, že členství v unii má pozitivní vliv na výši přímých zahraničních investic a pomocí ekonometrické analýzy se snaží na datech z let 1998-2005 v Polsku hledat vzájemný vztah mezi přímými zahraničními investicemi a Grubel-Lloyd inikátorem. Grubel-Lloydův indikátor, vyjadřující intenzitu vnitřněobchodního zahraničního obchodu, ve své práci autor používá jako ukazatel konkurenceschopnosti. Jeho závěrem

¹⁰ Dopady změn v zahraničněobchodní politice na českou ekonomiku po našem vstupu do EU

je zjištění o pozitivním vztahu těchto dvou proměnných – tedy přímých zahraničních investic a Grubel Lloydovým indikátorem. Ambroziak (2012) je další, kdo pátá po vztahu mezi přímými zahraničními investicemi a vnitro-odvětvovým obchodem, tentokrát u dat zemí Visegrádské čtyřky. Zjišťuje, že PZI jsou stimulantem nejen pro vertikální vnitro odvětvový mezinárodní obchod v tomto regionu, ale také pro horizontální vnitro odvětvový obchod. Kromě toho zjistil pozitivní vztah mezi vnitro-odvětvovým obchodem a agregátním produktem zemí a negativní vztah mezi vnitro-odvětvovým obchodem a vzdáleností mez státy.

3.2 Faktory definující zahraniční obchod ČR

3.2.1 Politické aspekty

Společná obchodní politika evropské unie se formuje od vzniku celní unie a samostatně působí od roku 1968, kdy evropské společenství začalo ve svých vnějších obchodních vztazích ke třetím zemím vystupovat jako jeden celek. Hlavní důvody jejího vzniku jsou ochránářské tendence před vnější konkurencí a snaha o vytvoření silného uskupení s jednotným celním sazebníkem. Stejně jako například zemědělská politika se řadí mezi politiky vnější a upravuje všechny aspekty obchodní činnosti členských států¹¹, které byly zbaveny pravomoci samostatného prosazování vlastní zahraniční politiky, či formování vlastních obchodních vztahů. Vnější politikou je v tomto případě myšleno, že rozhodovací i legislativní akty spadají výhradně do unijních pravomocí a je v jejich kompetenci dbát na řádnou implementaci nařízení. Důležitými orgány společné obchodní politiky jsou Evropský parlament, Rada Evropské unie a Evropská komise. První dva zmíněné mají zákonodárskou funkci, kdežto úlohou komise je dohled nad prováděním obchodní politiky. (Cihelková, 2011)

Společné vztahy EU a třetích zemí fungují na základě písemných smluv:

- Vztahy s USA a zeměmi východní Evropy, neboli nepreferenční zacházení Upravují vztahy s rozvojovými zeměmi a stanovují kvóty pro import bezcelního zboží. Patří sem také vztahy se severní Amerikou, Austrálií a Japonskem.
- Bilaterální dohody, které se uzavírají s třetími zeměmi a stanovují si individuální podmínky. Jejich uzavírání je v poslední době velmi žádoucí a jejich význam stále narůstá.
- Privilegované obchodní vztahy, zahrnující dvě skupiny. První je Evropské společenství EAMA¹², postupně rozšířena o státy Karibiku a Pacifiku. Jednají o konkrétních výrobcích, bezcelních vztazích a zároveň poskytují finanční pomoc. Druhá skupina zahrnuje středozevní státy, jimž pomocí rozvojových fondů poskytuje finanční pomoc a usiluje o tamní rozvoj a další vazby.

¹¹ Tím rozumíme služby, zboží, duševní vlastnictví i zahraniční investice.

¹² Etats Africains et Malgache associés, neboli spojení Afrických států a Madagaskaru

- Vztahy se zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (EFTA). Posléze se naprostá většina členů EFTA stala členy EU. V současnosti zahrnuje Island, Lichtenštejnsko, Švýcarsko a Norsko, které vytváří s ostatními státy Unie zónu volného obchodu. (Fiala, Pitrová, 2009)

Změny v zahraničně-obchodní politice ČR

Po vstupu byla Česká republika povinna upravit celní sazby průmyslových výrobků tak, aby dosáhly úrovně EU. K úpravě cel a dalších obchodních překážek, jako například množstevní omezení pro dovoz ze třetích zemí, mezi Českou republikou a Evropskou unií docházelo již od 1.2.1995, kdy vyšla v platnost Evropská asociáční dohoda. Zatímco stávající členské státy reagovaly na odstraňování cel plynoucí ze smlouvy poměrně pružně a rychle, u České republiky docházelo k asymetrickému odstraňování cel. K okamžitému odstranění došlo jenom u přibližně osmdesáti procent výrobků. Pro zbylých dvacet procent byl stanoven časový plán - pět mezníků, přičemž každý z nich určoval, jaké změny musí nastat okamžitě, a následně o kolik procent se cla musí snížit do tří, pěti, sedmi a nejdéle až do devíti let, kdy měly být odstraněny úplně. Záleželo na charakteru jednotlivých skupin výrobků. (Evropská dohoda, 1995)

V případě, že cla byly smluvně vázané na nižší úroveň, než unijní, pak došlo ke ztížení přístupu na český trh a tak bylo úkolem Komise, aby vyjednala náhrady za vzniklé újmy pro zasažené subjekty. V celkovém úhrnu se jednalo téměř o tři tisíce položek (např. vozidla, stroje, textil, obuv aj.). Vyšší cla na zahraniční výrobky představují míru ochránářství pro domácí producenty, zároveň ale také mohou negativně ovlivnit úroveň cen. V opačném případě, tedy když se cla nacházely nad úrovní EU, pak bylo nutné tuto sazbu snížit, což se dotklo dokonce asi čtyř a půl tisíce položek. Zejména v tomto případě měla cla spíše fiskální motiv, což se vstupem přestal být relevantní motiv pro českou vládu, jelikož k proclení dochází na vnějších hranicích Unie a do státního rozpočtu odchází jen malá část, maximálně desetiprocentní. Autorka Plchová (2004) predikovala, že snížení celních sazeb může pozitivně ovlivnit míru otevřenosti.

Zatímco dovoz ze třetích zemí plně reguluje EU, exportní politika náleží do rukou jednotlivých států. Obchodní politika je nejdůležitějším prvkem zahraničně-obchodní politiky, jejímž hlavním cílem je prosazovat národní obchodní zájmy v zahraničí. Zároveň zaštiťuje systém obchodně podpůrných institucí, jenž pomáhá podnikům působícím mimo tuzemské trhy. Vykonávají ji především ministerstva¹³, průmyslové svazy a další instituce, jako CzechTrade, ČEB, EGAP aj. (Svatoš a kol., 2010)

3.2.2 Otevřenost české ekonomiky

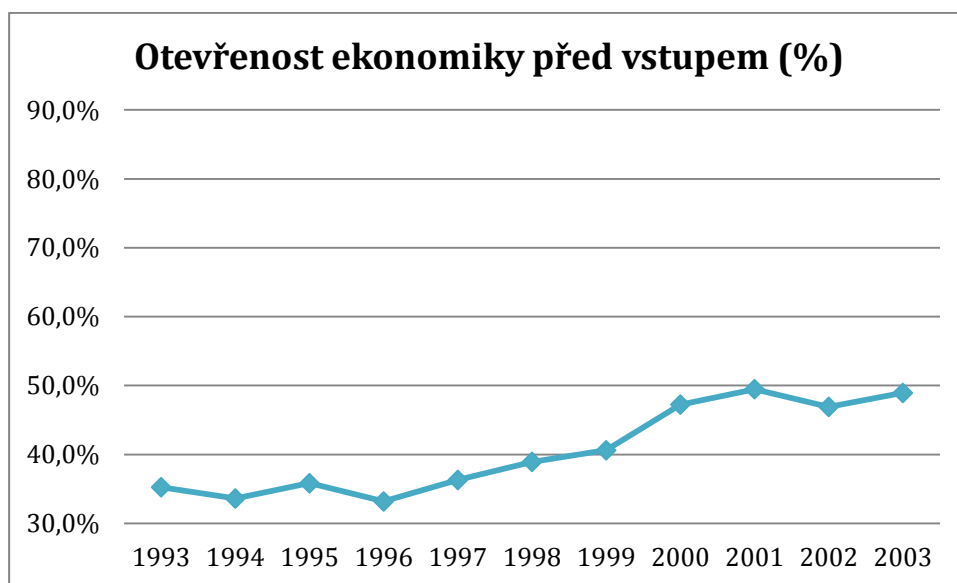
Chceme-li zjistit, jak se ekonomika zapojuje do zahraničního obchodu, je vhodné vyčíslit její tzv. otevřenost, neboli míru účasti na exportu či importu zboží, služeb

¹³ Ministerstvo průmyslu a obchodu, ministerstvo zahraničních věcí, ministerstvo zemědělství, ministerstvo financí, ministerstvo místního rozvoje a eventuelně další ministerstva

a přeměnou kapitálu v podobě investic a půjček. (Koltán, 2008) Pro menší ekonomiky, kupříkladu českou, je zapojení do zahraničního obchodu existenční záležitostí. Nedisponují totiž dostatečnou surovinovou základnou pro uspokojení domácí poptávky spotřebitelů. Z tohoto důvodu lze očekávat relativně vysoké hodnoty otevřenosti České republiky.

„Ukazatel otevřenosti ekonomiky dostaneme, použijeme-li podíl exportu či importu na hrubém domácím produktu.“ (Dyba, 2001). Pro účely této práce byl zvolen podíl exportu na HDP, stejně, jako tomu činí většina autorů textů s ekonomickou tematikou.

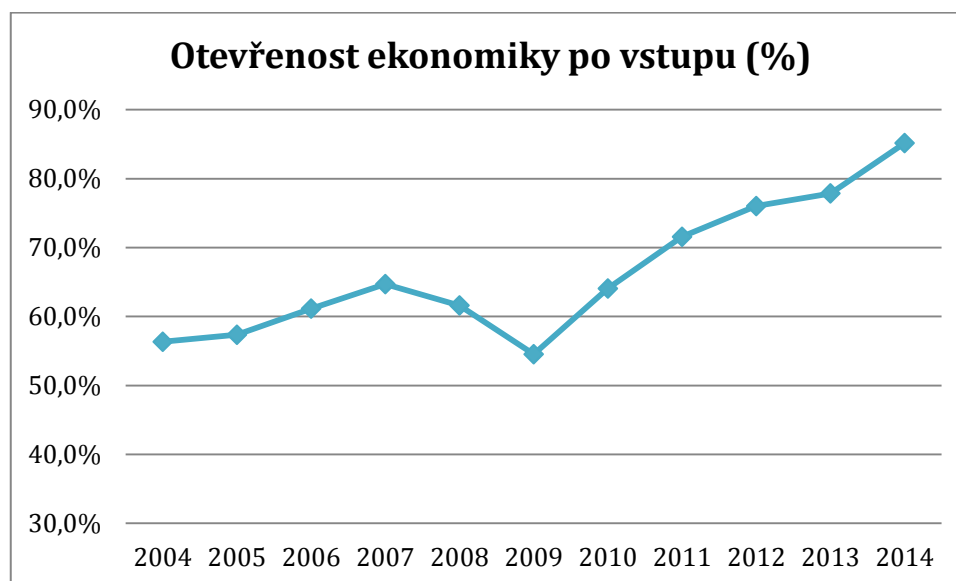
Obr. 12 Otevřenost ekonomiky před vstupem do EU (%)



Zdroj: Český statistický úřad (2016)

Již v devadesátých letech byla česká ekonomika značně otevřená, nejen ve srovnání s tranzitivními, ale i obdobně velkými evropskými ekonomikami. (Koltán, 2008).

Obr. 13 Otevřenost ekonomiky po vstupu (%)



Zdroj: Český statistický úřad (2016)

Po vstupu do Unie trend pokračoval v růstu otevřenosti a nabíral na dynamice. Nemalou měrou se na tom podílel i příliv přímých zahraničních investic. Díky velmi výhodné geografické poloze České republiky na tom prosperoval zejména zpracovatelský průmysl. Výjimkou byly roky 2008 a 2009, kdy se v reakci na velkou krizi hodnoty ukazatele krátkodobě dostaly dokonce pod úroveň roku 2004. Během desetiletí se míra otevřenosti zvýšila o bezmála třicet procent z hodnoty 56,3% v roce 2004 až na 85,2 v roce 2014¹⁴, což Českou republiku řadí mezi desítku evropských nejotevřenějších ekonomik. (ČSÚ, „Zahraníční obchod ČR - roční údaje – 2014.“, 2015)

Porovnáme-li oba grafy otevřenosti, čili Obr. 12 a Obr. 13, z nichž každý představuje jedno desetiletí, pak zjistíme, že oba vykazují růstový trend. Jak v předvstupním, tak následně v období po vstupu musela ekonomika čelit krizi. Zatímco v prvním sledovaném období byl průměrný růst ukazatele otevřenosti 1,4%, tak v druhé pomyslné dekádě je toto číslo dvojnásobné, celých 3,3%¹⁵. Můžeme tedy konstatovat, že vstup do EU ovlivnil růst míry otevřenosti ekonomiky. Z toho ale také vyplývá, že česká ekonomika je přímo závislá na ekonomické situaci zemí, do kterých exportuje. Jinými slovy veškeré změny cen, které nastanou u obchodních partnerů, se velmi rychle přenesou do domácí ekonomiky. (Kučera, 2015)

¹⁴ Na základě vlastních výpočtů, viz příloha A

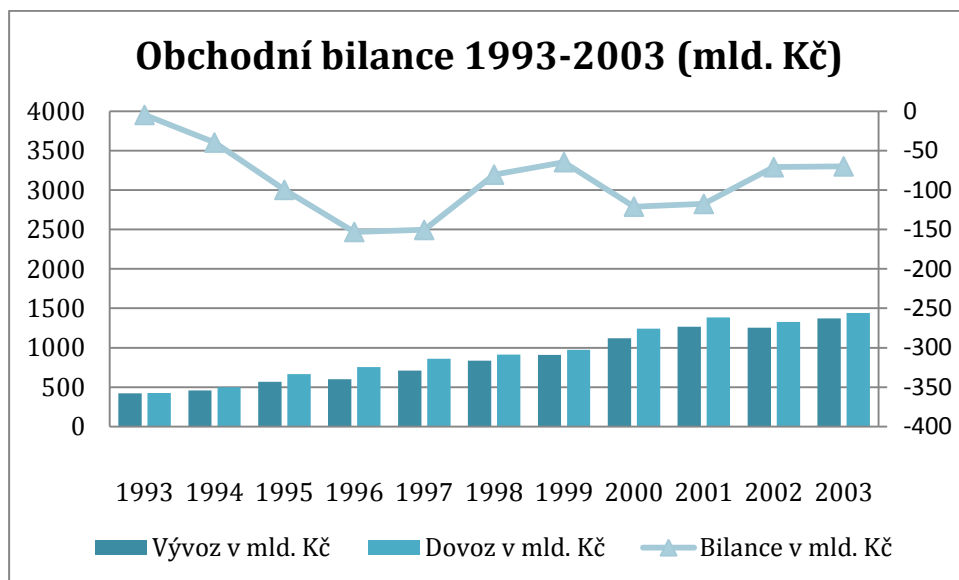
¹⁵ Na základě vlastních výpočtů, viz příloha A

3.3 Vývoj zahraničního obchodu 2004-2014

3.3.1 Obchodní bilance

Vývoj zahraničního obchodu, konkrétně celkovou bilanci, kde je vyčíslena také výše dovozu a vývozu, zachycuje graf na obrázku č. 14.

Obr. 14 Obchodní bilance 1993-2003 (mld. Kč)

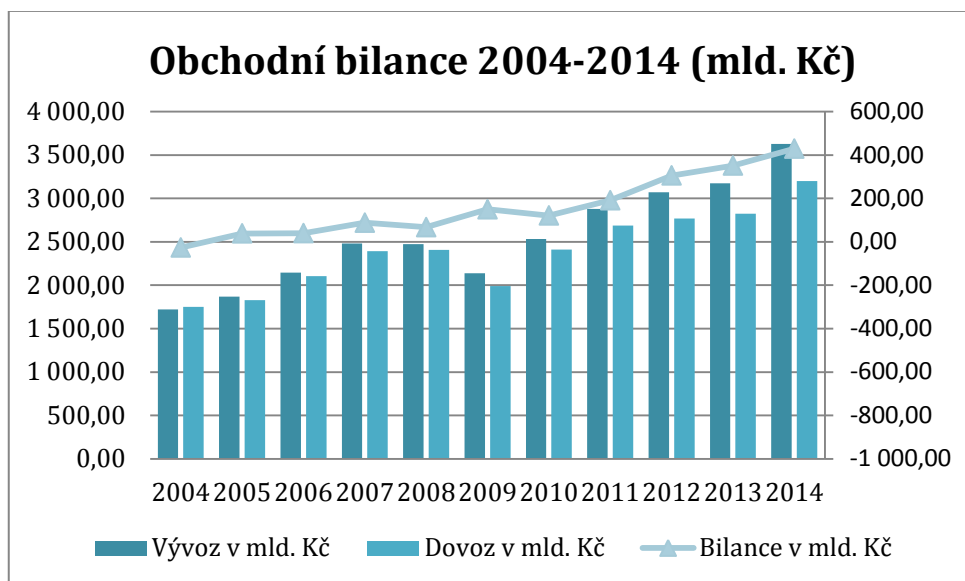


Zdroj: Český statistický úřad (2016)

První polovinu devadesátých let je možno spojit s restrukturalizací, liberalizací a změnou tržní orientace, k nimž došlo po založení samostatné České republiky. Dle Slaného (2003), za příčinou nárůstu záporného salda v letech 1996 a 1997 stojí měnová krize, k níž došlo kvůli časovému zpoždění rentabilnosti investic, kuponové privatizaci, doprovázené měnovou krizí. Posilující kurz koruny, měl za následek méně nákladné dovozy v porovnání vývozy. Z tohoto důvodu začala vláda formou zavádění maximálních dovozních kvót a dalších opatření podporovat ochranu domácího trhu, což vedlo k postupnému snižování tohoto schodku. Tento stav pokračoval až do roku 2000, kdy se na světových trzích energií odehrál cenový šok a následně vzrostly ceny vstupů domácích i dovážených. Ke zlepšení situace v oblasti deficitu obchodní bilance následně přispělo také zpomalení hospodářského růstu hlavních obchodních partnerů, zejména pak Německa¹⁶

¹⁶ Německo vykazovalo stagnaci 0% v roce 2002 a o rok později dokonce pokles o 0,2%. (WORLD BANK)

Obr. 15 Obchodní bilance 2004-2014 (mld. Kč)



Zdroj: Český statistický úřad (2016)

Rok 2004 byl posledním rokem, kdy Česká republika evidovala záporné saldo obchodní bilance. I přes tento fakt ale český vývoz během sledovaného období zaznamenal nárůst o rekordních 300 mld Kč. Od roku 2005 vývoz trvale převyšuje dovoz a saldo je každoročně kladné. Vývoj dovozu a vývozu velmi věrně kopíruje graf otevřenosti ekonomiky, ale s tím rozdílem, že dopady krize podstatně víc prohloubily rozdíly hodnot ukazatele. V roce 2008 export zůstal na úrovni předchozího roku, ale došlo k mírnému nárůstu importovaných statků, což mírně snížilo obchodní bilanci. Rok 2009 vykazuje pokles hodnot obou sledovaných veličin na úroveň z roku 2006. Saldo rostlo, což znamená, že dovoz poklesnul výrazněji. V následujících letech dochází k neustálému růstu obou veličin.

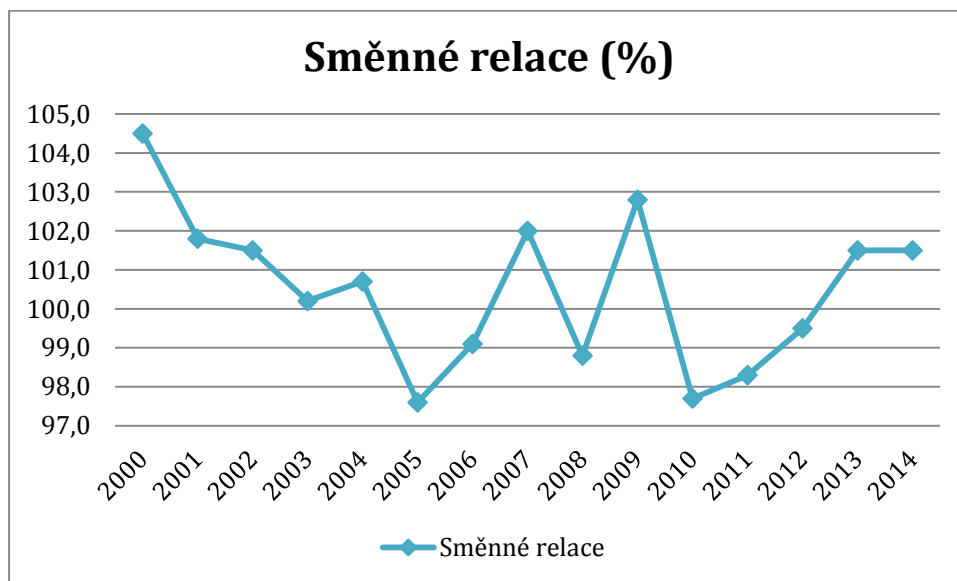
Ukazatel obchodní bilance patří zejména díky své jednoduchosti a přehlednosti k těm nejoblíbenějším. Udává, jak je země konkurenceschopná, na základě toho, jak dokáže krýt dovoz vývozem. Zároveň však neposkytuje zcela objektivní obraz o skutečném stavu ekonomiky, jelikož nezohledňuje kvantitativní rozdíly u komparovaných dovozů a vývozu a může mylně za pozitivní zobrazovat i situaci, kdy je domácí trh zaplaven levným zbožím nevalné kvality z dovozu a domácí ekonomika vyváží pouze malé množství vysoce nákladného zboží či služeb. (Boučková, 2009). Z tohoto důvodu je nutné, přiblížit strukturu také z hlediska obchodovaných komodit a hlediska teritoriálního. Viz níže.

3.3.2 Směnné relace

Směnná relace je ukazatel, který představuje poměr mezi vývozními a dovozními cenami. V menších ekonomikách s velkou mírou otevřenosti mají změny cen výrazný vliv na celkový výstup ekonomiky a následně začleňování mezi vyspělé velké ekonomiky. Pokud se směnné relace vyvíjí pozitivně, pak to znamená, že ekonomie

ka profituje z rozdílnosti cen na domácím a zahraničním trhu a vyplatí se jí obchod rozšiřovat. V relativním vyjádření to znamená, že podíl by se měl rovnat, nebo v lepším případě narůstat k číslu jedna. V opačném případě ekonomika ztrácí na výdělečnosti obchodu. Pro získání celkové výše zisku nebo ztráty není důležitá jenom hodnota ukazatele jako taková, ale především celková velikost zahraničněobchodních operací.

Obr. 16 Směnné relace (%)



Zdroj: Český statistický úřad (2016), statistické ročenky z let 2005, 2010, 2015

Při pohledu na graf na graf Obr. 16 můžeme hodnotit jeho vývoj jako velmi rozmanitý. Dodatečný zisk či ztráta, není realizovaná po mnoho po sobě jdoucích období, což je způsobeno řadou faktorů. Jedním z hlavních vlivů přímo působících na výkyvy těchto relací je změna cen ropy, jakožto jedné z klíčových surovin pro fungování Českého průmyslu, jejíž cena dle Kučery (2015) se od roku 1995 zvýšila téměř na šestinásobek.

Dle stejného autora, má nejvýraznější vliv na směnné relace kurz koruny vůči zahraničním měnám, s nimiž ekonomika obchoduje, v případě České republiky tedy zejména k Euru. V grafu Obr. 16 je rok 2009 obdobím, které zaznamenalo nejvýraznější meziroční změny. Kurz koruny vůči Euru oslabil a směnné relace vzrůstaly. O rok později kurz koruny posílil, což se promítlo i do změny směnných relací, jejichž hodnota taktéž meziročně vzrostla.¹⁷

¹⁷ Viz příloha B

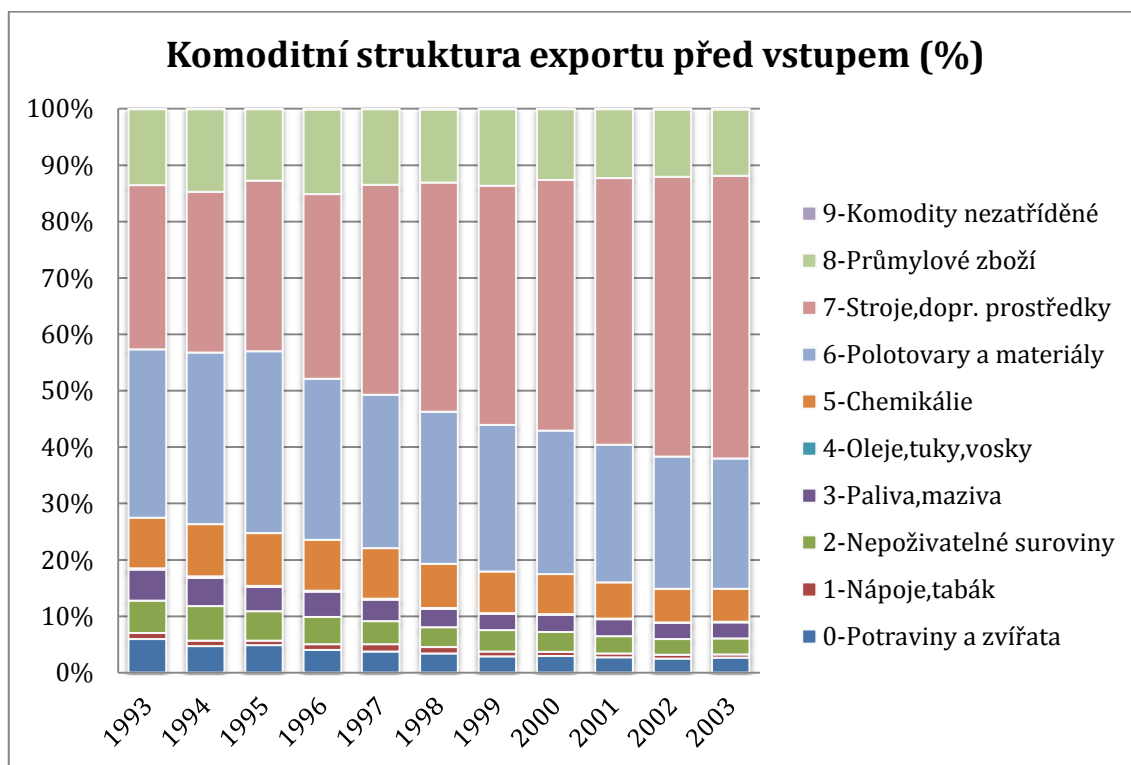
3.3.3 Komoditní struktura obchodu

Jak už jsme vypořizovali výše, Česká republika se nachází na vysokém stupni zapojení do zahraničního obchodu. Komoditní strukturou je v této práci myšleno odvětvové začlenění zahraničního obchodu. Obecně do vývozu náleží ty komodity, které mají vysokou konkurenceschopnost a importují se ty, u kterých poptávka převyšuje nabídku, nebo nabídka není schopná poptávku uspokojit vůbec, či za – pro spotřebitele - nevýhodných podmínek (například kvůli vysoké ceně). (Kotlán, 2008)

Pro maximální efektivitu výroby je důležité, aby se ekonomika soustředila na své komparativní výhody přírodního i ekonomického charakteru a profitovala z nich. Kromě pozitiv je neméně pro ekonomiku důležité vzít v potaz i komparativní nevýhody, jako je například omezený počet obyvatel, či půdy. (Plchová a kol., 2007)

Pro klasifikaci slouží v této práci mezinárodní systém, používaný organizací spojených národů, tzv. SITC¹⁸, který ke třídění jednotlivých druhů komodit využívá celkem deset skupin.

Obr. 17 Komoditní struktura exportu před vstupem (%)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

¹⁸ „Standard International Trade Classification“

Jak můžeme vidět v Obrázku č. 17, komoditní struktura Českého vývozu měla mimořádně široký záběr, což bylo zapříčiněno nedostatečnou specializací výrobních podniků. Na začátku sledovaného období, tedy v roce 1993, dominuje vyvážený materiál a suroviny (skupina č. 6). Spadá sem například sklo, papír či pneumatiky. Z celkového vyvezeného množství zastával 29,9% v hodnotě 126,1mld Kč¹⁹. Druhou nejvýznamnější skupinou byla kategorie strojů a dopravních prostředků (č. 7), kam spadají převážně výpočetní technika a automobily. Na celkovém exportu se podílela 29,1%. Třetí největší podíl, 13,5%, je připisován průmyslovému spotřebnímu materiálu, zahrnujícímu například oděvy, obuv nebo nábytek (skupiny č. 8 a 9).

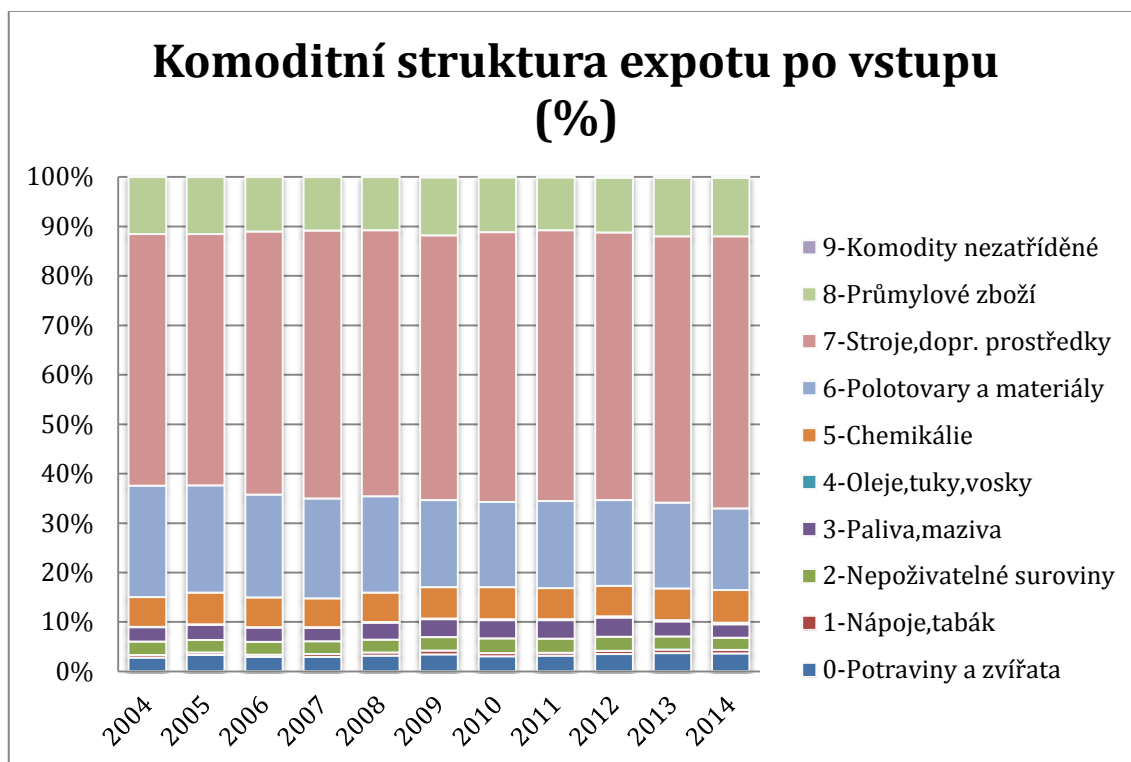
Kvůli nízké míře konkurenceschopnosti však záhy dochází k omezování množství spotřebního zboží a trh se začíná orientovat zejména na výrobu strojů, dopravních prostředků a průmyslové výroby. Komoditní struktura se mění v závislosti na tom, na jaké trhy expanduje. Česká republika se musela vypořádat s tím, že z trhů kde dříve utvářela hlavní obchodní vztahy v roli vyspělé moderní ekonomiky, převážně země bývalé RVHP²⁰, se najednou ocitla ve velmi technicky pokročilém a konkurenčním prostředí. (Svatoš a kol., 2009)

I ke konci tohoto sledovaného časového úseku, tedy v roce 2003, na trhu dominovaly skupiny č. 6,7 a 8. Z původních 73,5% se jejich podíl na trhu ještě zvýšil, to dokonce na 85%. Také se změnilo pořadí dvojice hlavních exportních skupin. Na pomyslnou první příčku se posunuly stroje a dopravní prostředky, jež zaznamenaly dokonce dvacetiprocentní nárůst oproti roku 1993, kdežto obchodovaný materiál zaznamenal pokles o sedm procentních bodů.

¹⁹ Na základě ČSÚ, tabulky viz příloha C

²⁰ Rada vzájemné hospodářské pomoci.

Obr. 18 Komoditní struktura exportu po vstupu (%)



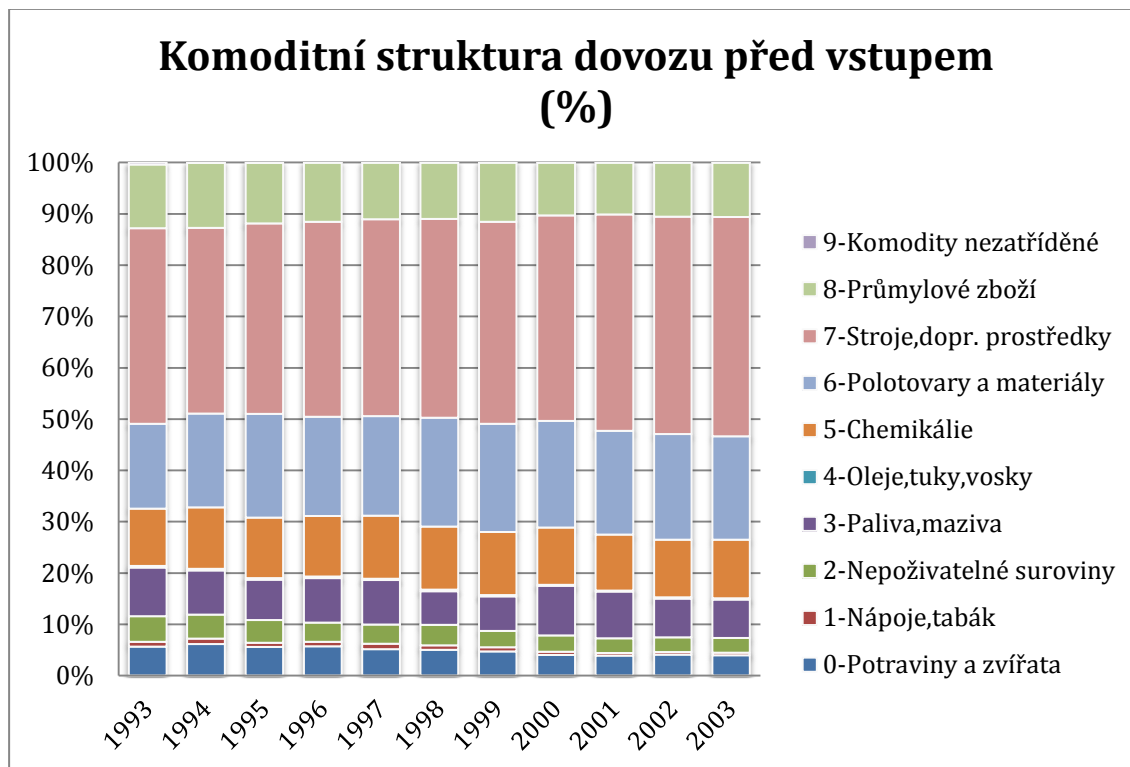
Zdroj ČSÚ, vlastní zpracování

Průběh časové řady v období 2004 až 2014 zachycuje graf na obrázku č. 18. Výstup skupin nula až pět si držel přibližně konstantní úroveň. Stejně jako podíl průmyslového zboží. Pouze skupina strojů a dopravních prostředků si upevňovala svou dominanci na úkor materiální skupiny č. 6., až na konečný podíl 55% v roce 2014 oproti stále druhé skupině materiálů s podílem rovných 20%.

Z dostupných údajů je zřejmé, že exportní situaci na trhu komodit vstup do EU nijak zásadně nezměnil. Krátce po založení samostatné České republiky se domácí ekonomika přeorientovala na evropské trhy a na tomto faktu se po vstupu mnoho nezměnilo. Díky odbourávání obchodních překážek a přílivu PZI si Česká republika pouze upevňovala svou pozici, což značí mírný růst přední exportní skupiny. Zároveň se však nabízí otázka, kterou si klade i Svatoš (2010), jestli je takové úzké zaměření na výrobu průmyslových produktů vhodné pro bezpečnost dlouhodobého vývoje a stabilitu ekonomiky.

Vývoj komoditní struktury dovozu od roku 1993 do roku 2003 zachycuje graf č. 19. Prozrazuje, že největší dováženou skupinou za celé sledované období, je taktéž č. 7, stroje a dopravní prostředky. Překvapení se nedočkáme ani u druhé největší položky, kterou jsou materiály s číslem 6. Třetí položku tvoří překvapivě chemikálie a výrobky tomu příbuzné, což je pochopitelné vzhledem k tomu, že ČR nedisponuje dostatečnými surovinovými zdroji pro jejich výrobu.

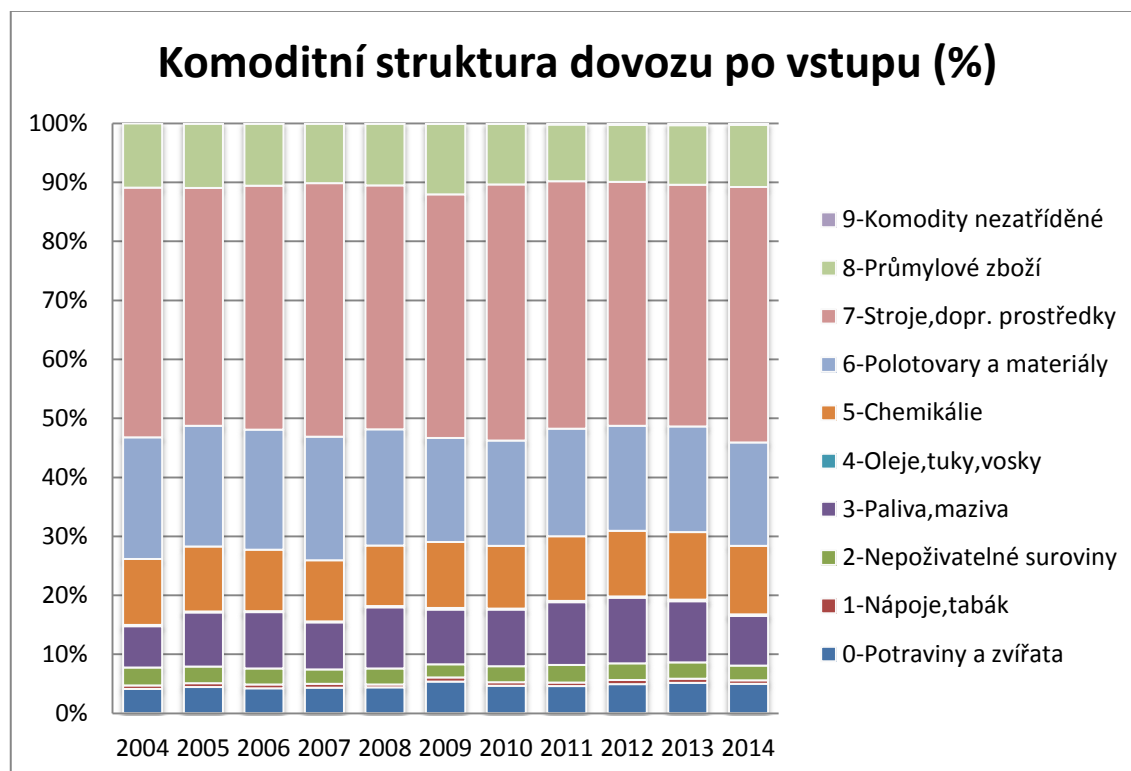
Obr. 19 Komoditní struktura dovozu před vstupem (%)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Porovnáme-li strukturu dovážených komodit před a po vstupu do EU (obr. 19 a 20), nezaznamenáme žádné výrazné změny napříč celou dvacetiletou dekadou. Všechny položky mají rovnoměrnější rozložení, na rozdíl od struktury vývozu. Velký význam má také skupina 3, paliva a maziva, přičemž tato skupina zahrnuje dodávky ropy, zemního plynu a elektrické energie, kterými ČR kvůli přírodním podmínkám nedisponuje v dostatečné míře a jsou pro fungování chodu průmyslu, potažmo ekonomiky a každodenního života občanů velmi zásadní.

Obr. 20 Komoditní struktura dovozu po vstupu (%)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 2 Obchodní bilance – srovnání 2004 a 2014

	Třídy SITC	Bilance 2004 (mld. Kč)	Bilance 2014 (mld. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	-24,7	-28,3
1	Nápoje a tabák	-1,8	7,6
2	Suroviny nepoživatelné s výjimkou paliv	-5,6	8,7
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-72,2	-170,6
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-3,2	2,4
5	Chemikálie a příbuzné výrobky	-90,8	-130,6
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	27,7	36,9
7	Stroje a dopravní prostředky	136,2	613,3
8	Průmyslové spotřební zboží	7,8	90,7
9	Komodity a předměty obchodu nezatříděné	0,1	-1,0

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Tabulka č. 2 obchodní bilance vyjadřuje vyčíslení rozdílu exportu a importu mezi roky 2004 a 2014. Zatímco v roce 2004 měla ČR kladné saldo pouze u čtyř skupin (6, 7, 8, 9), o deset let později byl rozdíl vývozu a dovozu záporný pouze ve třech kategoriích, tedy v oblasti potravin, paliv a chemikálií. Kladné saldo ve skupině

sedm se během desetiletí zvětšilo téměř pětkrát, a Českou republiku tak staví do pozice čistého vývozce, kdežto například u skupin tři a pět se řadí do pozice čistého dovozce. Velmi dobrého výsledku ekonomika také dosáhla v oblasti průmyslového zboží, č. 8., protože kladné saldo z roku 2004 se jí podařilo zvýšit o téměř 83 mld. Kč. Další třídou, u níž trvale ekonomika vykazuje záporné saldo, je skupina 0, potraviny a živá zvířata. Její výstup pochází z oblasti zemědělství, a jak jsme již stanovili v části této práce věnované zemědělství, jeho míra na celkové produkci trvale klesá a proto záporné saldo tohoto ukazatele je zcela v souladu s cíly naší ekonomiky.

3.3.4 Podíl odvětví na přidané hodnotě

Ukazatel přidané hodnoty představuje peněžní rozdíl mezi čistým ziskem a náklady na cizí, či vlastní kapitál. (Mařík, Maříková, 2005)

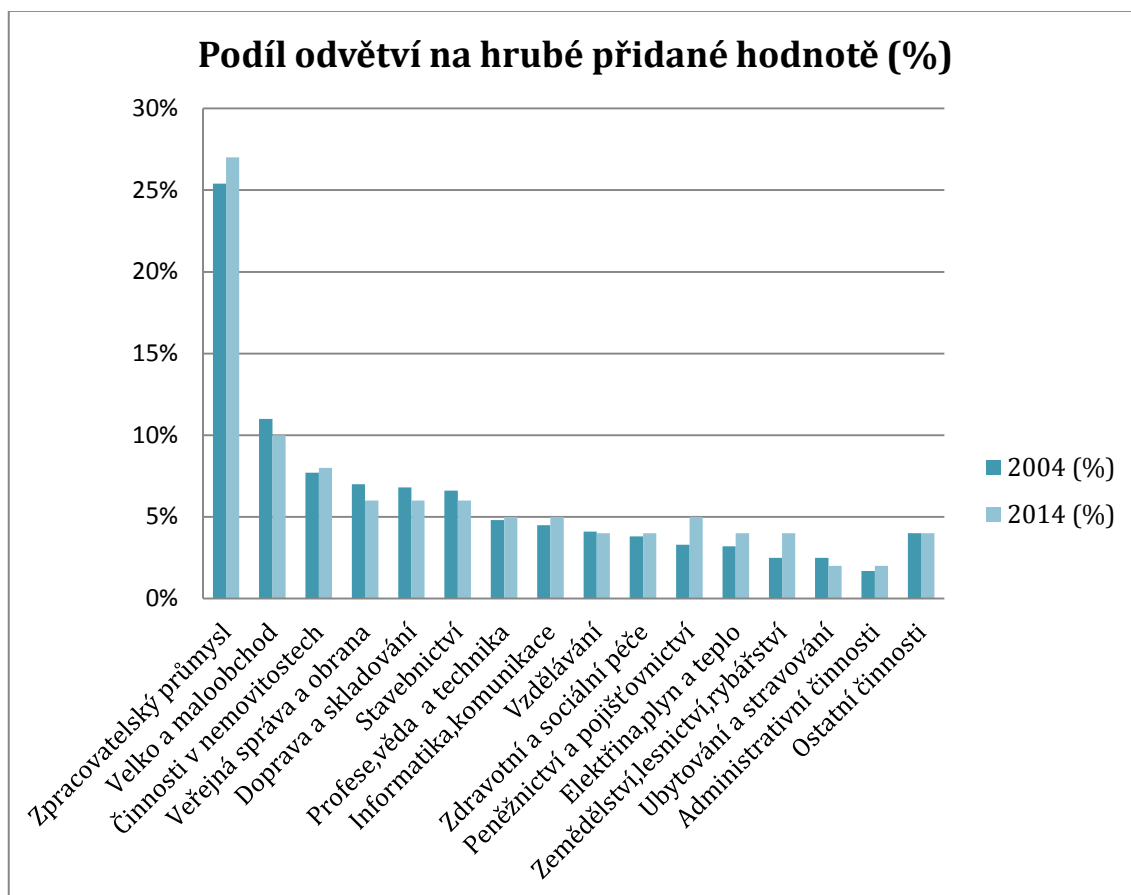
Aby ekonomika dokázala efektivně vytvářet co největší zisky, měla by využívat komparativních výhod. České republice pomáhá geografická poloha ve středu Evropy, politická stabilita, relativně levná pracovní síla a zároveň technická vyspělost na poměrně vysoké úrovni, z čehož plyne schopnost inovací a vytváření poměrně vysokých přidaných hodnot. (Plchová a kol., 2007)

Graf 21 nabízí podrobné srovnání výrobních odvětví z let 2004 a 2014. Největší podíl na celkovém podílu měl v obou sledovaných letech zpracovatelský průmysl, který během sledovaného období mezi lety 2004 až 2014 upevnil o 2 % svou vedoucí pozici na současných 27%, přičemž téměř poloviční zásluhu (41%) na této hodnotě tvoří výroba motorových vozidel, dopravních prostředků, kovových konstrukcí a strojů. Matematicky z toho tedy vyplývá, že výroba motorových vozidel atd. se na odvětvové hodnotě podílí jedenácti procenty, což by z ní při samostatné klasifikaci dělalo druhou největší položku. Tento graf potvrzuje skutečnost, vyplývající již z komoditní struktury, tedy vysokou orientaci na automobilovou a strojní produkci.

O procento poklesl podíl přidané hodnoty v maloobchodě a velkoobchodě, kam patří také opravy vozidel. Podle Slaného (2003), to způsobuje zvýšená konkurence a dovoz tržního zboží. I přes tento pokles je odvětvím, které vyváří deset procent z celkové přidané hodnoty.

Naopak významný dvouprocentní nárůst zaznamenala oblast peněžnictví a pojišťovnictví, která s otevřenými možnostmi vstupu unijních bankovních institucí s licencí na český trh, zaznamenala velký rozmach. Téměř stejný nárůst vykazuje i zemědělství, i přesto, že jeho produkce stále klesá. To je velmi pozitivní úkaz, jelikož svědčí o tom, že Česká republika upouští od vývozu hrubých surovin, nýbrž jim vytváří přidanou hodnotu, která se následně promítá do vyšší ziskovosti zemědělské produkce.

Obr. 21 Podíl odvětví na hrubé přidané hodnotě (%)



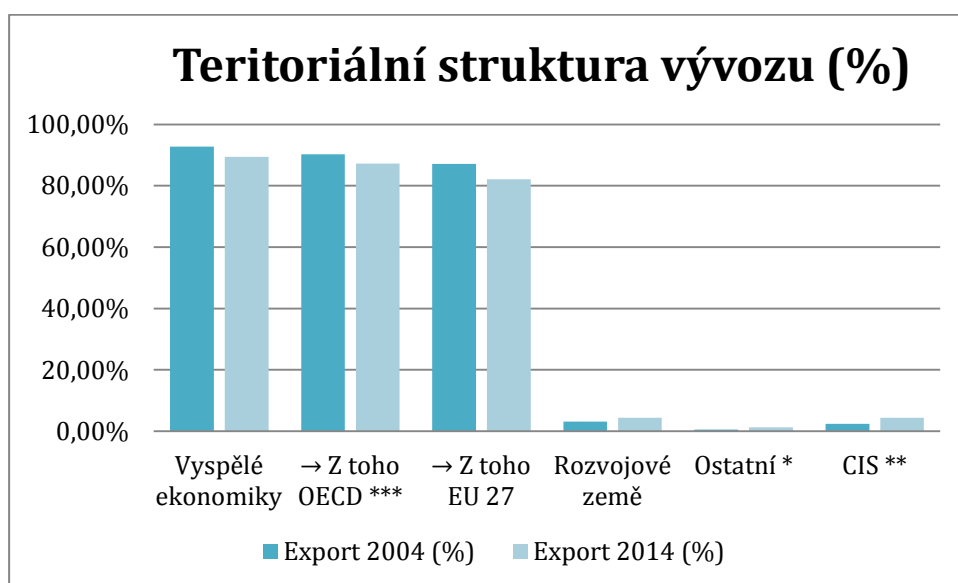
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

3.3.5 Teritoriální struktura obchodu ČR

Teritoriální strukturou se pro účely této práce rozumí její příhraniční pojetí, tedy fyzický pohyb zboží a služeb přes hranice a to bez ohledu na to, zdali je obchod prováděn mezi domácími a zahraničními subjekty (Svatoš, 2009). Jak již bylo zmíněno výše, Česká republika prodělala hlavní změnu přeorientování centrálně plánovaného zahraničního obchodu ze států bývalé RVHP na tržní hospodářství realizované převážně se zeměmi dnešní EU, již počátkem 90. let. Nejen, že došlo ke změnám v obchodovaných komoditách, ale také bylo důležité zvyšovat produktivitu práce a přejímat obchodní standardy, kvality, lhůt, aj. (Fiala, Pitrová, 2009) Pro porovnání vlivu deseti let v Evropské unii na teritoriální strukturu slouží obrázky 22 a 23, tedy celkový dovoz a vývoz tříděný dle teritoria obchodu, a to z let 2004 a 2014. Jak vyplývá z obchodní bilance, celková výše exportu se za toto desetileté období více než zdvojnásobila, a proto měnové vyčíslení nemá odpovídající vypovídací schopnost. Proto je teritoriální struktura počítána jako podíl jednotlivých státních uskupení na celkovém objemu vývozu, potažmo dovozu.

Není překvapením, že drtivá většina obchodu je realizovaná se státy EU, přičemž tento stav přetrvává již více, než 20 let²¹. Po vstupu Česká republika usiluje o částečné znovuoobnovení vztahů se státy bývalé SSSR. Zatímco v roce 2004 podíl exportu do těchto zemí činil 2,44%, v roce 2014 je to už 4,36%, což představuje cca 157,5 mld. Kč a tato tendence má dle autora Svatoše (2009) do budoucna pokračovat, ve smyslu zvyšování obchodních operací do východní Evropy a Asie na úkor EU. Tento záměr může způsobovat to, že dlouhodobě hlavní partner, Německo, postupně začíná vyčerpávat zdroje, které způsobují neustálé rozšiřování vývozu, a proto si Česká republika hledá alternativní řešení, aby se tento vývoj nezpomaloval.

Obr. 22 Teritoriální struktura vývozu (%)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování, vysvětlivky²²

V grafu na obr. č. 23 lze najít i odraz toho, že neustále, a poměrně rychlým tempem, roste dovoz z Číny, která je proexportně orientovaná a zaplavuje evropské trhy levným spotřebním zbožím, především textilem, obuví a hračkami. V grafu je zahrnuta v položce „Ostatní“, v níž dominuje všem ostatním, protože objemově představuje 95%²³. Nárůst dováženého zboží nejenom objemově, ale také podílově, ukazuje položka CIS, jejímž hlavním představitelem je Ruská federace. Obchody

²¹ Zdroj ČSÚ

²² * Čína, Kuba, Laos, Mongolsko, Severní Korea, Vietnam

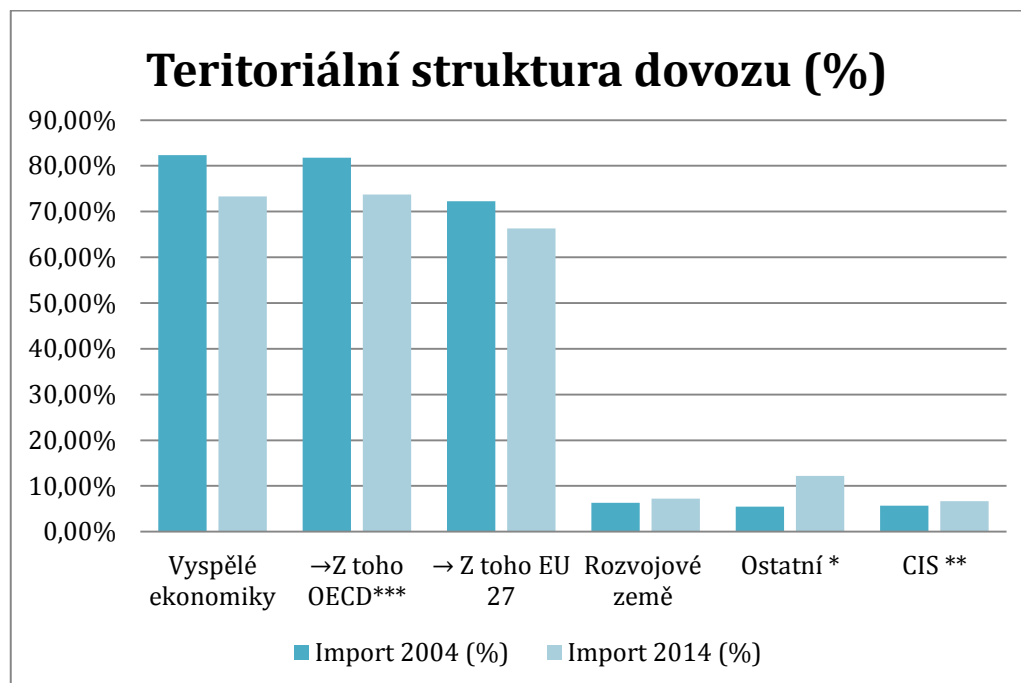
**Commonwealth of Independent States - Arménie, Azeajdžán, Bělorusko, Gruzie (2004), Kazachstán, Kyrgyzstán, Moldávie, Ruská federace, Tádžichistán, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán

***V roce 2014 zahrnuje navíc státy: Chile, Estonsko, Izrael, Slovinsko

²³ Facts on foreign trade 2014

jsou zde z větší míry prováděny s komoditami ropou a zemním plynem, a jelikož jejich spotřeba roste, je nutné tomu přizpůsobit i dodávky.

Obr. 23 Teritoriální struktura dovozu (%)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Vývoj jak dovozní, tak vývozní struktury se nese v duchu snižování podílu obchodování s vyspělými ekonomikami, především s EU a posilujícími vazbami na východních trzích. U exportovaného zboží a služeb došlo za deset let k poklesu obchodní bilance s vyspělými ekonomikami z původních 92,7% na 89,4%, což je pokles o 3,3p.b. Zatímco bilance, jak s rozvojovými zeměmi, z nichž dominují Asijské státy poměrem přibližně 70%, tak se státy společenství CIS i kategoricky zatříděnými jako „Ostatní“ tento podíl pomalu narůstá a během deseti let se zvětšil o 3,86p.b.

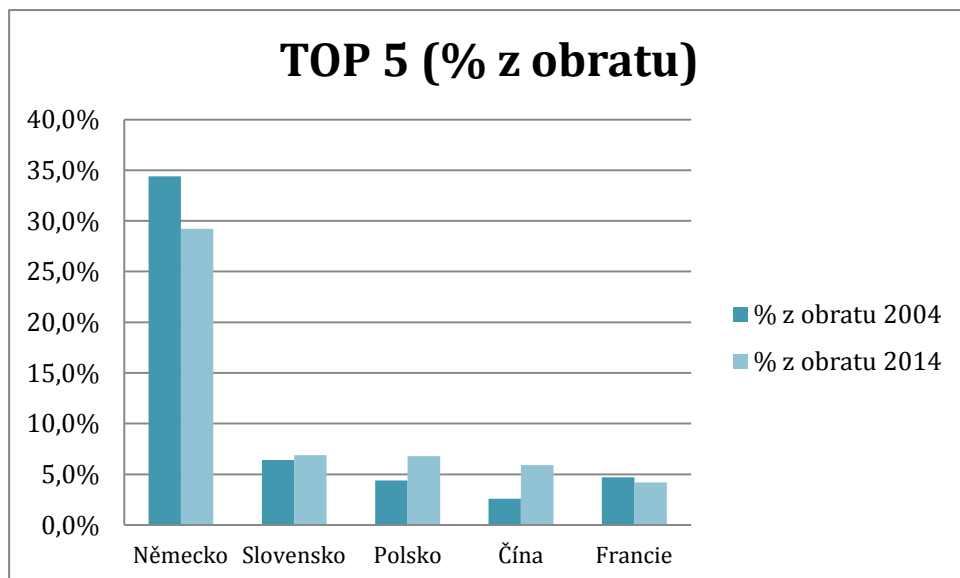
U teritoriální struktury vývozu, stejně jako tomu je i u komoditní struktury vývozu, platí větší rozmanitost dovezených statků, s tím rozdílem, že struktura komodit zůstává podílově téměř neměnná, tak struktura teritoriálního charakteru vykazuje největší změny. Pokles dovozu z vyspělých ekonomik se snížil o celých 9%, na současných 73,3%, protichůdně zvýšení vykazují všechny ostatní složky, rozvojové země o 0,9p.b., státy CIS o 1,1p.b., a ostatní státy, v čele s Čínou nárůst o 6,71p.b.

Zajímavostí je, kategorie států nacházející se v transformačním procesu pro budoucí možný vstup do EU²⁴. Zatímco v roce 2003 se na exportu podílela

²⁴ Konkrétně jde o Albánii, Bosnu a Hercegovinu, Kosovo, Makedonii, Černou Horu, Srbsko a Gruzii

4,7%, nyní není v grafu kvůli příliš nízké hodnotě 0,3% vůbec uváděna. Způsobil to totiž úbytek deseti zemí, které se staly součástí EU a zároveň skokově zvednuly statistiku obchodu s EU.

Obr. 24 Top 5 zahraničněobchodních partnerů (% z obratu)



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Graf č. 24 zobrazuje pět nejvýznamnějších obchodních partnerů s největším tržním podílem na zahraničněobchodní směně České republiky v letech 2004 a jejich posun do roku 2014. Teritoriální struktura, není příliš rozmanitá. Mimo jiné je z velké části ovlivňována dopravní dostupností, což potvrzuje i skutečnost, že poloviční podíl na zahraničním obchodě ČR má výměna s Německem, Slovenskem, Polskem, Rakouskem a potažmo s Maďarskem. Přestože je taková struktura pro Český zahraniční obchod velmi výhodná, tak přílišná závislost na několika málo obchodních partnerech není příliš vhodná, jelikož veškeré negativní tendence v zahraničí se přenesou do domácí ekonomiky (Svatoš a kol., 2009).

Za sledované období došlo k výraznému poklesu tržního podílu Německa, z původních 34,4% na 29,2% a k méně významnému poklesu Francie o 0,5p.b. Velkou zásluhu na tak velkém podílu Německa bezpochyby mají i přímé zahraniční investice, které do Česka z této země proudily ve velkém objemu. A i přes pětiprocentní pokles zůstává stále nejvýznamnějším partnerem, s podílem čtyřikrát větším, než druhé Slovensko. Jeho umístění na předních příčkách je pochopitelné, díky dřívějšímu spojení obou zemí, z toho vyplývajících vazeb a geografickému umístění. Nejen Slovensku, ale i dvěma dalším významným exportérům se podařilo zvýšit svůj podíl na českém trhu – Polsku o 2,4% a Číně dokonce o 3,3%.

3.4 Diskuse

Společným znakem většiny zkoumaných aspektů je růst, který vypovídá o pozitivním vývoji tohoto odvětví. Díky větší míře zapojení do zahraničního obchodu došlo v české ekonomice k jednoznačnému zlepšení obchodní bilance, jejíž saldo v roce 2014 činilo rekordních 429,2 mld. Kč, oproti počátečnímu zápornému saldu z roku 2004, -26,44 mld. Kč. Tento jev je zapříčiněn tím, že celková výše vývozu je v úhrnu vyšší než objem dovozu, což má pozitivní vliv na HDP. Pozitivní vliv na ekonomiku prokázala ve své studii Škodová-Parmová (2005). Na základě údajů získaných pro tuto práci, lze konstatovat, že během uplynulých deset ukazatele exportu, importu, salda i otevřenosti téměř nepřetržitě rostly, s výjimkou let 2008 a 2009, kdy došlo v reakci na krizi k poklesu. Výše zmíněné údaje potvrzují kladný vliv na výstup ekonomiky, takže autorčiny predikce o dobrém budoucím vývoji se ukazují jako naplněné. Dále se studie Škodové-Palmové zabývá komoditní a teritoriální strukturou a varuje před jednostranným zaměřením pro evropského odběratele. V práci bylo provedeno i zkoumání teritoriální struktury obchodu a bylo zjištěno, že obchod se zeměmi EU a OECD klesá ve prospěch států východní Evropy a asijských zemí. I přesto, že obchod s vyspělými zeměmi, zejména EU, stále domínuje, což je zapříčiněno úzkými vazbami a výhodnými oboustrannými podmínkami, zahraniční obchod naší ekonomiky pomalu expanduje za hranice Unie. V tomto případě jsou naše výsledky částečně v rozporu se současnou platností výroku autorky.

Nevýznamné změny v komoditní a teritoriální struktuře po vstupu predikovala Plchová (2004). Autorka blíže nespécifikovala, jaké změny považuje za významné. Na základě výše uvedených šetření bylo zjištěno, že k četným změnám došlo. Za největší pohyb v rámci změn podílu jednotlivých komodit na struktuře vývozu však lze považovat růst o 5% v případě strojů či v rámci teritoriální struktury změnu o 5% v případě dovozu z Číny.

Svatoš (2010), si klade otázku, jestli je úzké zaměření ekonomiky do budoucna udržitelné a vhodné. Komoditní struktura je podrobně popsána v kapitole 3.3.3. Česká republika je poněkud malá země a široké portfolio komodit jí rozhodně nesvědčí. Kvůli nedostatku půdy a kapitálu je jen obtížně možné produkovat kvalitní konkurenceschopné výrobky různých odvětví. Tento jev bylo možno pozorovat v naší ekonomice v první polovině devadesátých let, kdy se republika zaměřovala nejvýše třiceti procenty na výrobu materiálu. Ve stejném období byla úroveň zapojení do zahraničního obchodu velice malá a saldo bilance bylo záporné. Zahraničněobchodní výsledky tedy nebyly závratné. V konkurenčním prostředí se výrobní odvětví postupně začalo zaměřovat na produkci strojů, kdy v roce 2004 byl jejich podíl poloviční a po deseti letech ještě o dalších pět procent vyšší. Z kapitoly 3.3.1 je patrné, že vzrostlo množství vyváženého zboží a velmi se zlepšilo saldo obchodní bilance. Se vstupem do EU došlo k usnadnění přístupu na evropské trhy a došlo také k přílivu PZI, které zapříčinily zlepšení materiálně-technické základny, což mimo jiné umožnilo i zvýšení přidané hodnoty tohoto odvětví (viz. Obr. č.11)

4 Vliv členství v EU na dopravu ČR

4.1 Literární rešerše

Dopravu chápeme jako odvětví ekonomiky, jehož primárním cílem je doprava zboží-nákladu a pasažérů. Pro hospodářství a kulturní vyspělost státu má velký význam. Sama o sobě není výrobní činností. Je součástí logistického oběhu a realizuje ekonomické úkoly pro úspěšné obchodní činnosti mezi jednotlivými státy. Část vyrobené produkce země putuje díky vlivu globalizace na zahraniční trhy. Doprava tak zajišťuje klíčovou roli prostředníka mezi výrobcem a spotřebitelem, a má tím také charakter služby. Dopravu můžeme rozdělit dle přepravovaného objektu na osobní a nákladní dopravu, nebo dle druhu dopravní cesty na námořní, říční, potrubní, leteckou, železniční a silniční přepravu. (Foltýnová, 2009)

Vlivu členství v EU na dopravní sektor národních ekonomik se nevěnuje příliš velké množství výzkumných prací. Většina se tohoto tématu dotýká pouze okrajově. Výjimkou je ovšem práce Juszcak-Szumacher (2010), která se zabývá především vlivem přistoupení do EU na nákladní dopravu Polské ekonomiky. Jak autorka zdůrazňuje, nejvýrazněji se vstup do unie projeví na výkonu nákladní dopravy, obzvláště tedy silničního typu. Předpokládá, že silniční nákladní doprava je nejflexibilnější komponentou dopravy celkově a je schopna se rychle přizpůsobit potřebám poptávky po dopravních službách jak z pohledu vnitrostátního, tak především z mezistátního pohledu. Ve své práci se autorka pokouší vytvořit ekonometrický model, který by vliv členství na dopravu v letech 1995 až 2007 dokázal kvantifikovat. Jako vysvětlující proměnné, u nichž byl prokázán statisticky významný vliv, použila mimo jiné hodnotu zahraniční obchodní bilance, jež představuje vliv členství prostřednictvím zvýšení zahraničního obchodu, proměnné představující změnu sortimentní struktury produkovaného zboží, jak uvnitř státu, tak i v rámci exportu a importu a dummy proměnnou vyjadřující členství.

Studie, jež se tématu vlivu členství na dopravu věnuje z poměrně širšího hlediska, je van Elburg, Evenhuis a kol (2007). Studie je zaměřena obecně na státy, které přistoupily v roce 2004. Autoři v ní analyzovali kupříkladu dynamiku růstu přepravy mezi NMS a EU-15, stejně jako zhodnotili sjednocování dopravní legislativy. Analyzují také růst významu mezinárodní silniční přepravy a popisují mimo jiné i vliv zvýšení nákladní dopravy na životní prostředí.

Z českých autorů se tématu vlivu EU na dopravu věnují příkladem Jašek (2005), jenž se obává zvýšení tranzitní silniční dopravy přes území ČR se všemi negativními dopady na životní prostředí a stav českých silnic. K tomu by mělo dojít jako důsledek odstraňování bariér po vstupu do EU. Před negativními dopady pravděpodobného růstu silniční dopravy v ČR varuje i Novák (2004). Jako řešení autor vidí větší důraz na rozvoj kombinované dopravy.

4.2 Faktory definující sektor dopravy ČR v letech 2004-2014

4.2.1 Předvstupní nástroje

Stejně jako v sektoru zemědělství byly i v dopravě využívány programy předvstupní pomoci – tři finanční nástroje – PHARE, ISPA a SAPARD. V tomto případě bylo účelem využívání těchto nástrojů příprava jednak na procedury a postupy při čerpání finančních fondů, a také na politiku hospodářské a sociální soudržnosti.

Jak již bylo řečeno v části týkající se zemědělství, dělí se program **PHARE** na tři části: Národní programy, Programy přeshraniční spolupráce CBC²⁵ a na mezinárodní programy. V rámci programu CBC bylo v letech 1994 čerpáno pro sektor dopravy, především do stavby, rozšíření a opravy silničních komunikací v příhraničních oblastech v celkové částce 63,27 milionů EUR. V rámci mezinárodních programů hrál pro ČR důležitou roli Phare Multi-Country Transport Program. Zodpovědnost za tento program byla svěřena České republice. Program byl zaměřen mimo jiné na předinvestiční aktivity. Za významný program v rámci těchto aktivit lze považovat program TINA, jehož úkolem bylo zhodnocení potřeb dopravní infrastruktury ČR a mimo jiné se v rámci účasti v tomto programu ČR zavázala k zapojení se do infrastruktury transevropské dopravní sítě TEN-T. Výše čerpání budoucími členy mohla dosáhnout maximálně 75% z celkových nákladů projektů. Celková částka, kterou se ČR podařilo z tohoto programu vyčerpat pro rozvoj dopravní infrastruktury, činila 136,170 milionů EUR. (Ministerstvo dopravy, Fondy EU, 2004)

Program **ISPA** byl cílen na podporu projektů, které přispívali ke zlepšení infrastruktury a dopravních sítí transevropských koridorů. Po vstupu do EU zastoupil úlohu tohoto programu Fond soudržnosti. Jednou z hlavních priorit ISPA byla podpora výstavby, rekonstrukce, rozšíření a propojení národních dopravních sítí za účelem podpoření hospodářského rozvoje regionů. ISPA bývá často považována za nejdůležitější program předvstupní pomoci podporující kandidátské země. Dle údajů Ministerstva dopravy bylo možné průměrně čerpat každoročně 70 milionů EUR. Evropská komise schválila 6 silničních a 4 železniční investiční projekty. Z tohoto programu bylo na rozvoj dopravní infrastruktury celkově čerpáno 260,33 milionů EUR, tedy v přepočtu téměř 7 miliard Kč. (Ministerstvo financí, Tiskové zprávy, 2004)

4.2.2 Povstupní politika EU

Jestliže se chceme dozvědět něco o tom, jakou roli v rámci českého dopravního sektoru hraje Evropská unie, je třeba si uvědomit, že česká dopravní politika musí respektovat principy evropské dopravní politiky.

Společná dopravní politika je sdílenou politikou, stejně jako je tomu v případě Společné zemědělské politiky. Řadí se k nejstarším politikám Evropské-

²⁵ Cross-Border Cooperation

ho společenství, vznikla společně se založením Evropského hospodářského společenství v roce 1957. (Fiala, Pitrová, 2010)

„Hlavním cílem dopravní politiky Evropské unie je vytvořit vnitřní trh rozvojem společných politik na podporu vysoké úrovně hospodářské soutěže a harmonického, vyváženého a udržitelného rozvoje hospodářských činností.“ (Petrlám, 2010). Klíčovým dokumentem, z něhož vychází současná dopravní politika Evropské unie, je tzv. Bílá kniha z roku 2011: *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Její náplní jsou vize vývoje v oblasti dopravy, energetiky a životního prostředí. Navazuje na Bílou knihu z roku 2001: Čas rozhodnout.*

Bílá kniha z roku 2001, z níž se odvíjela česká dopravní politika v letech 2003-2014 byla zaměřena na následující priority

- změna poměru mezi využíváním jednotlivých druhů dopravy ve snaze zmírnit dopady dopravního odvětví na životní prostředí – např. opatření na oživení železniční dopravy včetně její liberalizace²⁶, podpora námořní a vnitrozemské vodní dopravy
- zlepšování dopravní infrastruktury – např. revize hlavních směrů transevropských sítí TEN-T
- zlepšování postavení uživatele dopravních služeb – např. opatření na zlepšení bezpečnosti v silniční dopravě
- posilování významu EU v odvětví dopravy v globálním měřítku.

Bílá kniha z roku 2011 je zaměřena na následující 4 priority:

- Inovace
- Infrastruktura
- Jednotný vnitřní trh
- Globální konkurenceschopnost (Marc, 2015)

Velké projekty z oblasti dopravní infrastruktury byly v letech 2004-2006 financovány prostředky z **Fondu soudržnosti**. V tomto zkráceném rozpočtovém období mohla ČR čerpat 945,3 mil. EUR.²⁷ Rozsah podpory se tedy zvýšil více než trojnásobně, oproti předvstupnímu období.

V rámci financování dopravy z prostředků EU hraje velice důležitou roli Evropský fond regionálního rozvoje **ERDF**. Obecně jde o z hlediska objemu nejvýznamnější strukturální fond, jehož účelem je mimo jiné snižování rozdílů a mezer mezi regiony EU. V rozpočtovém období 2004-2006 byly právě z tohoto fondu přerozdělovány finanční prostředky prostřednictvím **Operačního programu Infrastruktura**.

Operační program infrastruktura je složením OP Životní prostředí a OP Doprava. Tudíž kromě rozvoje a zlepšování dopravní infrastruktury v souladu se stan-

²⁶ V červnu 2010 se Evropská komise rozhodla podat žalobu na 13 členských států kvůli chybné implementaci základní legislativy Evropské unie. Železniční trhy žalovaných států totiž podle Evropské komise nejsou dostatečně otevřeny hospodářské soutěži

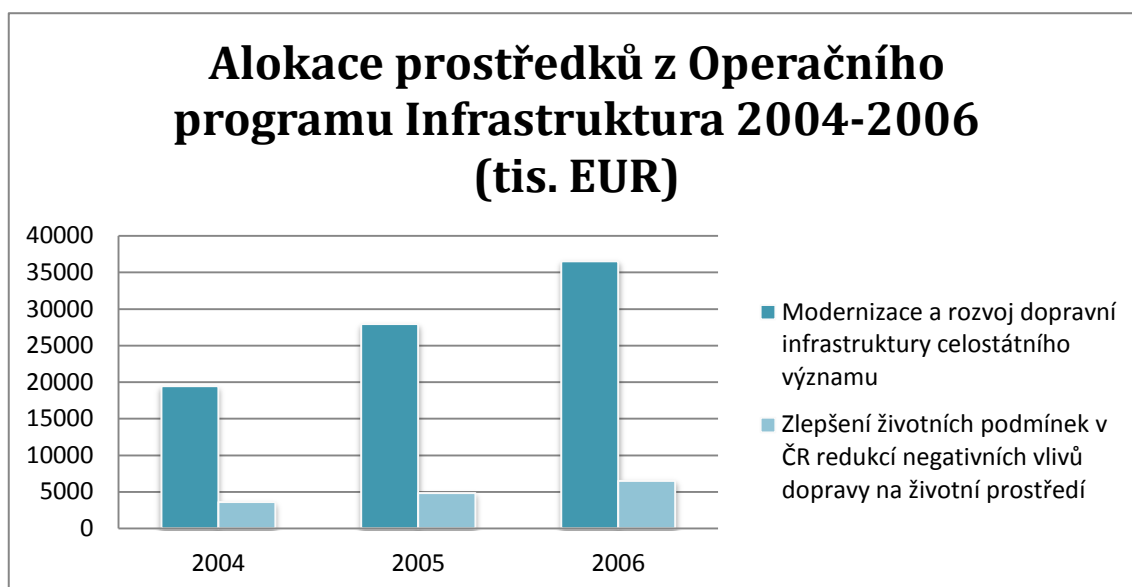
²⁷ Zdroj Eurostat, Dostupné z http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/funds/procf/cf_cs.htm

dardy EU je cílem programu ochrana životního prostředí. Program má celkově 4 priority, z nichž pro oblast dopravy jsou důležité především první dvě, které jsou v gesci Ministerstva dopravy.

- Priorita 1 - Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu
- Priorita 2 - Zlepšení životních podmínek v ČR redukcí negativních vlivů dopravy na životní prostředí

Za celé zkrácené rozpočtové období 2004-2006 bylo čerpáno na rozvoj české dopravní infrastruktury přibližně 98,7 milionů EUR. 80 % z toho bylo přiřazeno projektům v rámci Priority 1. V rámci Priority 1 putovalo 90 % přibližně stejnou měrou do projektů, jejichž účelem byla modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů a projektů výstavby a modernizace silnic I. třídy. (Operační program Infrastruktura, Programový dodatek, 2006)

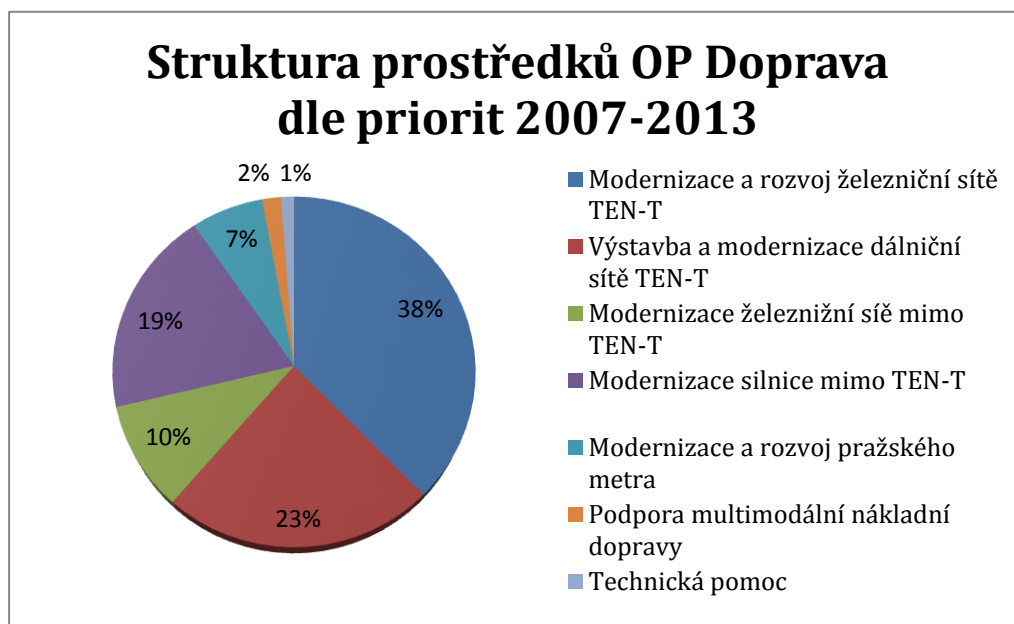
Obr. 25 Alokace prostředků z OP infrastruktura 2004-2006



Zdroj: Operační program Infrastruktura, Programový dodatek 2006

Na Operační program Infrastruktura navazuje **Operační program Doprava 2007-2013**. Z hlediska ČR jde o objemově nejvýznamnější operační program. Jeho cílem je zkvalitnění dopravní infrastruktury a vzájemné propojení silniční, železniční a říční dopravy v souladu s transevropskou dopravní sítí TEN-T. Pro období 2007 – 2013 byla pro ČR určena celková alokace 5, 821 mld. EUR, průměrně tedy bylo možné čerpat okolo 830 mil. EUR každoročně. Téměř všechny podpory z tohoto programu (až 90%) jsou státní investorské organizace jako například Ředitelství silnic a dálnic či Správa železničních dopravních cest. Finance pro tento program plynou z Fondu soudržnosti a Evropského fondu regionálního rozvoje. OP Doprava je rozčleněn na 7 priorit.

Obr. 26 Struktura alokace prostředků z OP Doprava dle priorit

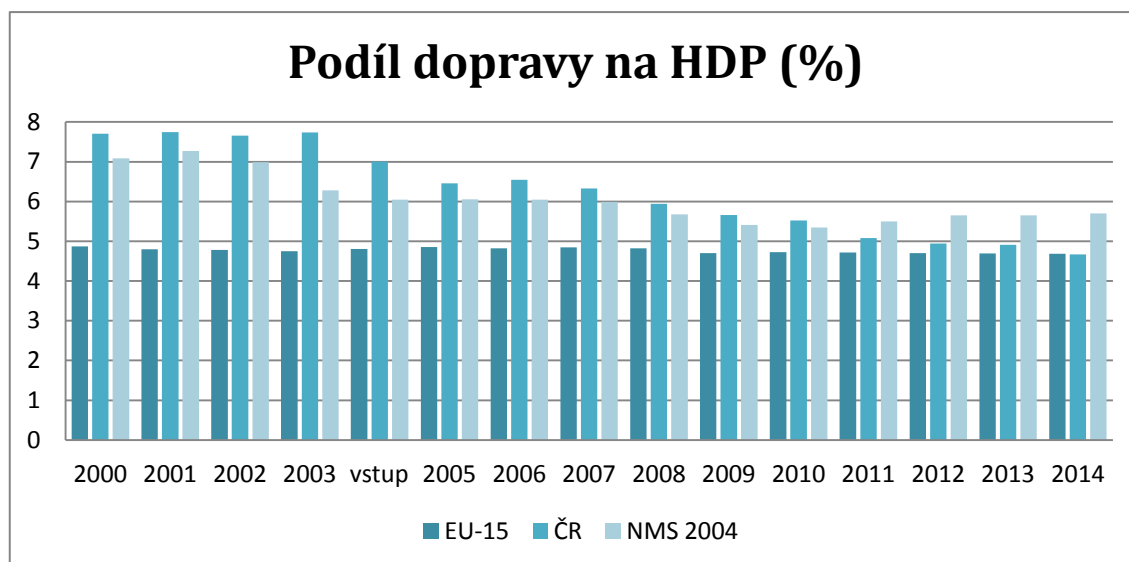


Zdroj: <http://www.opd.cz/> (2016)

V grafu 26 je zobrazen podíl jednotlivých priorit na celkových alokovaných finančních prostředcích. 80 % z celkových prostředků tohoto programu plyne z Fondu soudržnosti. Příspěvek ERDF je 1,17 mld. EUR. Pokud porovnáme tuto částku s Operačním programem infrastrukturou, kde bylo k dispozici pouhých 246,4 mil. EUR, je vidět jak výrazný rozdíl mezi těmito dvěma programy je. Nicméně nesmíme zapomínat na to, že OP Infrastruktura byl financován jen z ERDF a nikoli Fondu soudržnosti. Ke konci roku 2014 bylo z celkových alokovaných 5,821 mld. EUR proplaceno příjemcům dotací 4,417 mld. Kč. (Výroční zpráva Operační program doprava za rok 2014).

4.3 Vývoj v sektoru dopravy 2004-2014

Obr. 27 Podíl dopravy na HDP (%)



Zdroj: Eurostat, 2016

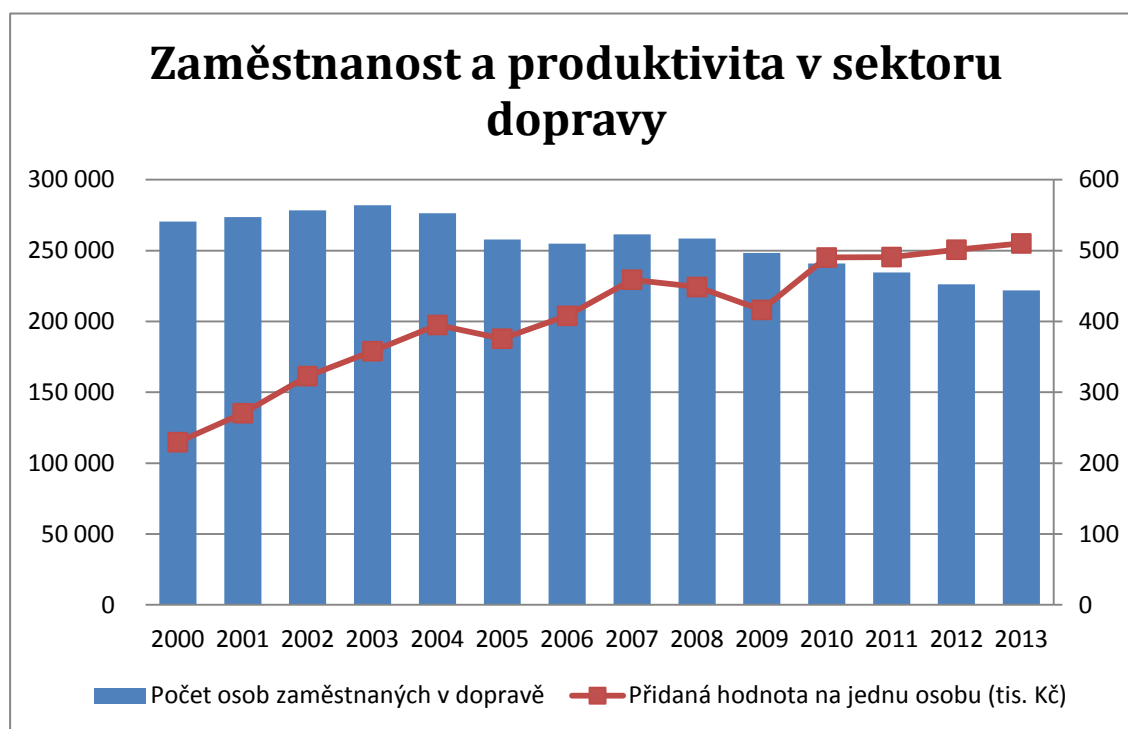
Podobně jako v předchozí kapitole v případě zemědělství nejprve zhodnotíme roli dopravy v národní ekonomice, a to pomocí ukazatele poměru produktu vytvořeného v dopravě ku celkovému produktu ekonomiky. Obrázek 27 napovídá, že podíl dopravy na HDP ve státech EU-15 zůstává od roku 2000 do roku 2014 v podstatě na stejné úrovni, a to pod hranicí 5%. Vývoj ukazatele v ČR je však podstatně zajímavější. Je totiž možné si povšimnout, že během čtyř let 2000 až 2003 se ukazatel změnil o pouhé 0,03p.b., jinými slovy byl téměř neměnný. Rok 2004, tedy rok vstupu do EU, však znamenal jasný zlom, a hodnota, která v roce 2003 dosahovala výše 7,74 %, každoročně, téměř konstantní rychlostí klesala až na hodnotu 4,67 %. Došlo tedy ke snížení o téměř 3,07p.b. V roce 2014 dokonce poprvé hodnota tohoto ukazatele klesla pod úroveň států EU-15. Podobnou situaci bychom zjistili i při srovnání ČR s ostatními státy, které přistoupily v roce 2004. Na začátku sledovaného období dosahoval podíl dopravy na HDP vyšší úrovně a na konci období již výrazně nižší úrovně než státy NMS-2004.

Toto snížení je poměrně zajímavé. Kupříkladu na Slovensku zůstal podíl mezi lety 2004 až 2014 na stejné úrovni 7 %. Toto snížení váhy odvětví ve struktuře české ekonomiky není dle Dubské (2016) možné přesvědčivě vysvětlit například významným zmenšením váhy průmyslu a z něj plynoucí redukce přepravních výkonů (podíl průmyslu totiž klesl jen velmi mírně z 31,9 % v roce 1998 na 31,7 % v roce 2014, kdy došlo k výraznějšímu poklesu u zpracovatelského průmyslu z 26,4 % na 25,6% v roce 2014).

Co se týká zaměstnanosti v tomto sektoru, je z grafu na obr. č. 28 patrné, že trend ve vývoji tohoto ukazatele je velice podobný trendu podílu dopravy

na HDP. Dokonce počet lidí zaměstnaných v sektoru dopravy od roku 2000 do roku 2004 vykazoval růst. Od roku 2004 je patrný trend spíše pomalého klesání zaměstnanců v sektoru dopravy. Přestože klesal počet zaměstnanců v tomto odvětví, produktivita, tedy výstup na jednoho zaměstnance po celé období členství ČR v EU stále roste. Zatímco v roce 2004 byla roční přidaná hodnota na jednu osobu zaměstnanou v dopravě méně než 400 000 Kč, v roce 2013 to bylo již více než 500 000 Kč na osobu.

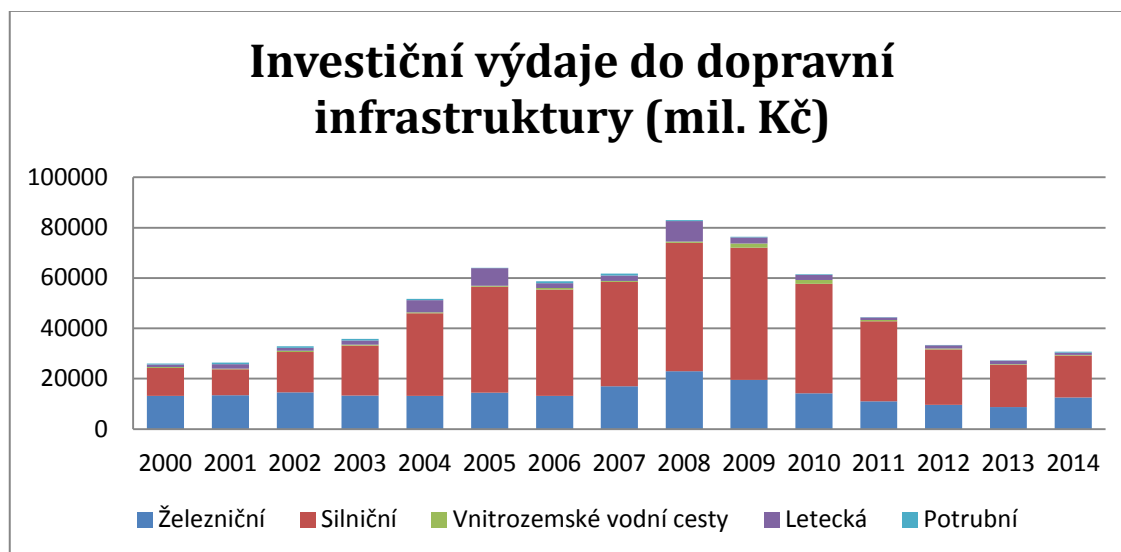
Obr. 28 Zaměstnanost a produktivita v sektoru dopravy



Zdroj: Ročenka dopravy, 2016

Velký ekonomický význam dopravy potvrzuje fakt, že se v tomto odvětví vyskytuje nejvyšší míra investic na zaměstnance ze všech odvětví. Objem investic do dopravní infrastruktury je jedním z ukazatelů, u něhož nelze vliv členství v EU v žádném případě popřít. Jak jsme se dozvěděli výše v podkapitole týkající se čerpání finančních prostředků z programů Společné dopravní politiky EU, investice do dopravy, zejména do modernizace a výstavby silniční a dálniční sítě, jsou jednou z položek, na které je z Evropských fondů alokováno nejvíce prostředků. I v grafu Obr. 29 si lze povšimnout skokového nárůstu v objemu investic do infrastruktury v roce 2004, kdy ČR začala čerpat finanční prostředky z Operačního programu Infrastruktura, a v roce 2008, kdy započalo čerpání z Operačního programu Doprava. Také si lze v grafu 29 povšimnout, že k největším investicím docházelo v oblasti silniční dopravy.

Obr. 29 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury



Zdroj: Ročenka dopravy, 2016

Není pochyb o tom, že členství ČR v EU nezanedbatelně ovlivnilo sféru produkce zboží, stejně jako podíly jednotlivých odvětví na národním hospodářství. Právě dopravu lze, jak připomíná Juszcak-Szumacher (2010), považovat za odvětví, které ze své podstaty musí reagovat na poptávku vytvořenou průmyslem, obchodem či stavebnictvím – tak je tomu v případě nákladní dopravy, stejně jako na poptávku široké veřejnosti – v případě osobní přepravy.

Dopravní aktivitu můžeme rozdělit do skupin na silniční, železniční, potrubní, vnitrozemní vodní a leteckou. Toto rozdělení se odvíjí jak od dopravních prostředků, jimiž je doprava realizována, stejně jako podle typu cest, které používá. Tabulka 3 nabízí přehled aktivit těchto skupin v ČR a pro srovnání i v EU. Zobrazená data se týkají počtu zaměstnanců, podniků a velikosti obrátu v jednotlivých odvětvích.

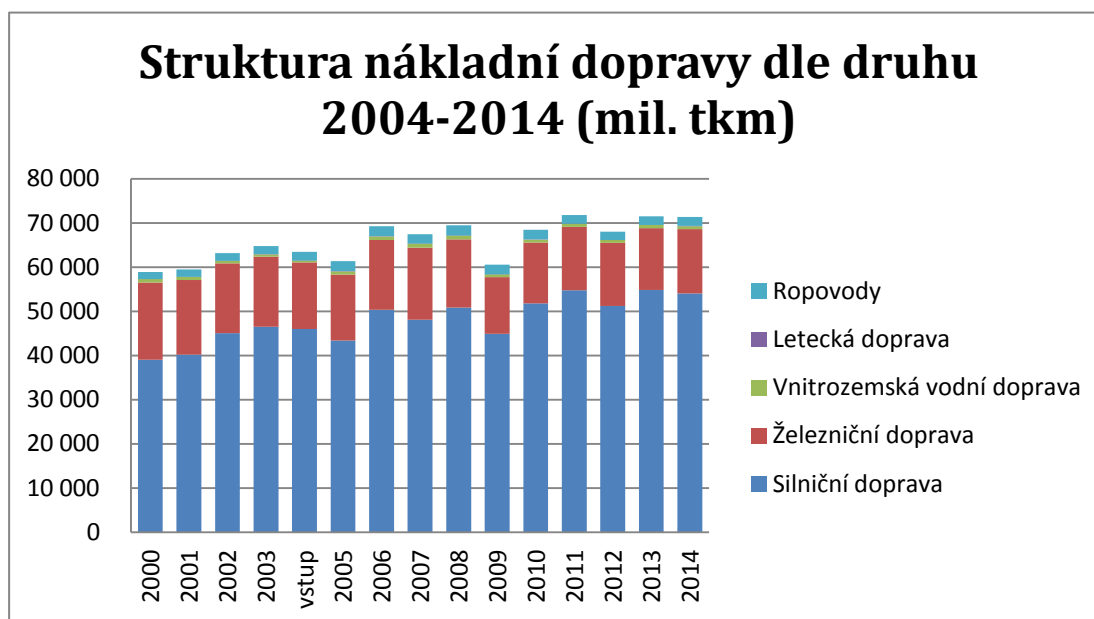
Tab. 3 Význam jednotlivých druhů dopravy 2015

Typ dopravy	Počet pracovníků (%)		Počet podniků (%)		Obrát (%)	
	ČR	EU-28	ČR	EU-28	ČR	EU-28
Silniční nákladní doprava	51,5	33,8	78,8	53,1	38,3	25,0
Silniční osobní doprava	16,9	22,8	9,1	3,1	6,8	9,7
Železniční doprava	12,6	6,6	0,1	0,1	6,9	5,7
Potrubní doprava	0,4	0,3	0,0	0,0	1,5	1,1
Vnitrozemní vodní doprava	0,2	0,1	0,2	0,9	0,3	0,6
Letecká doprava	1,1	4,2	0,1	0,4	5,7	10,7
Podpůrné služby vč. skladování	17,2	29,9	12	12,7	40,5	38,4

Zdroj: EU transport in figures, 2015

Tabulka č. 3 zahrnuje význam jednotlivých druhů dopravy v odvětví. Vidíme, že s výjimkou skladování a podpůrných služeb, je ze všech typů dopravy, nejvýznamnější jak z pohledu největšího počtu zaměstnanců, podniků i výše obrátu, silniční nákladní doprava. Co se týče srovnání s průměrem Evropské unie, největší rozdíly lze pozorovat pravděpodobně u počtu podniků v silniční nákladní dopravě, které významně převyšuje (78,8 %) její ekvivalent v EU-28 (53,1 %), zatímco podíl pracovníků ve skladování a podpůrných službách je v ČR nižší (1,2% oproti 12,7%). Podíl silniční nákladní dopravy ve všech třech ohledech byl v roce 2014 vyšší pro ČR než pro EU-28.

Obr. 30 Struktura nákladní dopravy dle druhu



Zdroj: Ročenka dopravy, 2016

Vzhledem k očividnému významu nákladní dopravy se nyní blíže zaměříme právě na tento typ dopravy. Jak jsme se dozvěděli v literární rešerši, měla by zvýšení mezinárodního obchodu znamenat zvýšení výkonu především silniční nákladní dopravy.

Silniční nákladní doprava je typem dopravy, který se změnám v potřebách obchodu, obzvláště zahraničního, umí nejefektivněji a nejrychleji přizpůsobit. Jak z předchozího grafu, č. 30, tak z tabulky č. 4 lze jasně vyčíst, že právě silniční doprava je tou komponentou, která mezi lety 2004 až 2014 způsobila růst nákladní dopravy. Podíl silniční dopravy na celkové nákladní dopravě v ČR vzrostl z 66,2 % v roce 2004 na 75,7 % v roce 2014, tj. téměř o 10p.b. Průměrná struktura nákladní dopravy EU-28 se za sledované období změnila poměrně zanedbatelnou měrou – o několik procent vzrostl na úkor železniční dopravy podíl dopravy silniční.

Tab. 4 Význam druhů dopravy 2004 a 2014

Typ dopravy ²⁸	ČR		EU-28	
	2000	2014	2000	2014
Silniční doprava	66,2	75,7	69,3	71,6
Železniční doprava	29,7	20,4	18,6	17,1
Vnitřní vodní doprava	1,3	0,9	6,1	6,4
Potrubiční doprava	2,7	2,9	5,8	4,7
Letecká doprava	0,1	0,0	0,1	0,1

Zdroj: Ročenka dopravy, 2016

Jak lze vypořádat v grafu č. 31, rostoucí roli silniční dopravy v ČR můžeme v první řadě přiřadit jako důsledek růstu služeb poskytovaných v rámci nadnárodní přepravy. Faktorem za tímto růstem bylo pochopitelně zvýšení objemu zahraničních obchodních aktivit, které následovaly po vstupu do EU v reakci na významné otevření české ekonomiky. Dalším prvkem, který k růstu silniční nákladní dopravy přispěl, je, že od roku 2010 je českým firmám povoleno provádět tzv. kabotáž, tedy dopravní servis mimo ČR, který se nepojí s exportem či importem (tj. doprava mezi dvěma cizími zeměmi). Podíl mezinárodní silniční dopravy na celkové silniční dopravě se tedy zvýšil ze 59,05% v roce 2000 na 68,9 % v roce 2014.

Obr. 31 Struktura nákladní dopravy – mezinárodní a vnitrostátní



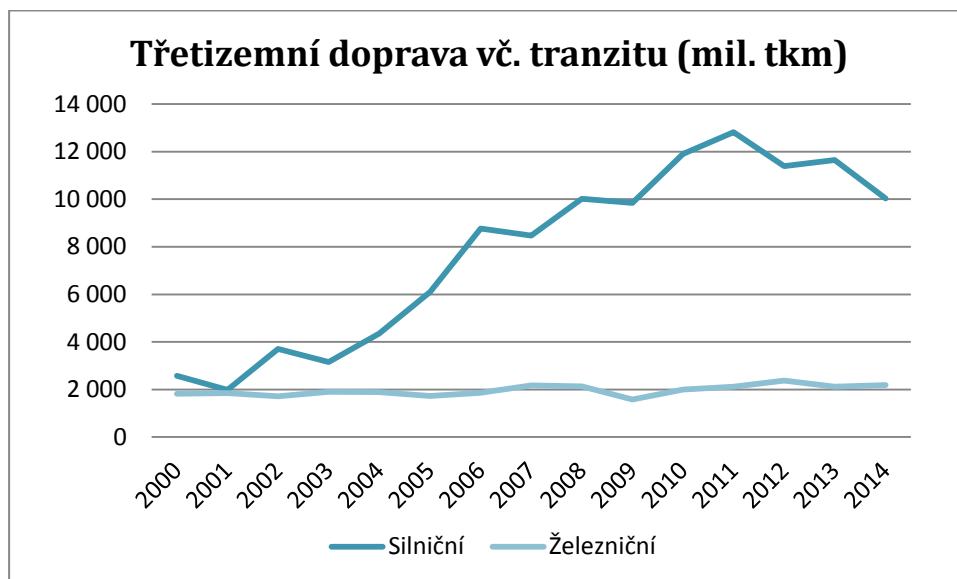
Zdroj: Ročenka dopravy, 2016

²⁸ pro účely srovnání ČR a EU bylo abstrahováno o podíl dopravy mořské

Růst silniční dopravy je obecně považován za jev spíše negativní. Zvyšování výkonů silniční dopravy vede ke vzniku kongescí, snižování propustnosti silnic, zhoršování jejich stavu a samozřejmě dochází k poškozování životního prostředí důsledkem vyšší emise CO₂. V delším období pak růst silniční dopravy vede k potřebě rozšiřovat silniční infrastrukturu a s tím souvisí stále se zvětšující zábor půdy. (Novák, 2006)

Kvůli své pozici ve středu Evropy je Česká republika považována za typicky tranzitní zemi. Vzhledem k faktu, že se vstupem do EU došlo k odstranění řady bariér při výměně zboží mezi starými a novými členskými státy, pochopitelně existovala očekávání nárůstu počtu jízd kamionů přes české území. Stejně jako Juszcak-Szumacher (2010), i Jašek (2005) předvídal růst především silniční dopravy a to vzhledem k faktu, že železniční doprava stále není schopná přizpůsobit se změně přepravních nároků a požadavkům na zajištění přepravních služeb s vyšší přidanou hodnotou. Z grafu 32 je zřetelné, že očekávání o vývoji tranzitní dopravy se naplnily. Výkony tranzitu po železnici zůstaly po celé období členství na téměř stejné úrovni jako před vstupem. Třetizemní doprava včetně tranzitu v ČR se zvýšila téměř pětinasobně.

Obr. 32 Vývoj tranzitní dopravy přes ČR



Zdroj: Statistické ročenky, ČSÚ, 2016

4.4 Diskuse

Z výsledků předchozí části práce jasně vyplývá, že členství v Evropské unii mělo na stav českého dopravního odvětví jednoznačný vliv. Jedním z důsledků členství je účast v Operačních programech Infrastruktura a Doprava. Tato účast podpořila provádění efektivní modernizaci a rozvoje jak silniční, tak železniční infrastruktury. Dílčím pozitivem je, že projekty, které spolufinancuje EU, procházejí procedurou posouzení vlivu na ŽP. Proto lze o velké části projektů, zejména pokud hovoříme o obchvatech, rekonstrukcích vozovek či optimalizaci železničních úseků, prohlásit, že nemalou měrou přispěly ke zlepšení ŽP, ať už prostřednictvím snížení emisní či hlukové zátěže, či snížením vibrací.

Zjistili jsme, že podle ukazatele podílu přidané hodnoty vytvořené v sektoru dopravy na celkové vytvořené přidané hodnotě se zdá, že význam dopravy z hlediska národního hospodářství se od vstupu poměrně stabilně snižuje. Před vstupem představovala doprava okolo 7,5% národního hospodářství, zatímco na konci roku 2014 to bylo jen již necelých 5 %. Na druhou stranu byla v odvětví dopravy zjištěna konstantně rostoucí produktivita. Pokles zaměstnanosti lze navíc doplnit faktem, že ačkoliv byla v roce 2004 průměrná mzda v tomto sektoru rovná průměrné mzdě v ČR, v roce 2014 dosahovala ji pouze 94% průměrné mzdy ČR.

Nejzajímavější, avšak poměrně logickou změnou, k níž došlo v tomto odvětví, je růst významu silniční nákladní dopravy. K tomu došlo jednak díky možnosti provádět tzv. kobotáž, a jednak díky růstu mezinárodní přepravy, jenž je výsledkem růstu mezinárodního obchodu jako celku. Výsledky zjištěné v této práci týkající se růstu silniční nákladní dopravy se shodují se závěry práce Juszczak-Szumacher (2010), podle níž s růstem zahraničního obchodu dochází zároveň k růstu silniční nákladní dopravy. Ze zmíněné práce je taktéž možné čerpat inspiraci pro případný další výzkum v oblasti dopravy. Bylo by zajímavé na dané téma provést kupříkladu ekonometrickou analýzu za účelem identifikace faktorů, které měli při determinaci dopravního výkonu největší význam

5 Diskuse – přehled

Odvětví	Zemědělství	Zahraněční obchod	Doprava
Nejvýraznější změny	<ul style="list-style-type: none"> • Finanční podpory do sektoru zemědělství • Růst rostlinné produkce 	<ul style="list-style-type: none"> • Jednotný celní sazebník • Rozvoj strojího průmyslu • Otevření trhu 	<ul style="list-style-type: none"> • Růst výkonu v silniční dopravě vzhledem k růstu mezinárodní dopravy • Liberalizace železnic
Pozitiva	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení podpor zemědělcům oproti předvstupnímu období • Růst producentkých příjmů 	<ul style="list-style-type: none"> • Zrychlení růstu ekonomiky • Větší důvěra investorů a z toho plynoucí příliv PZI 	<ul style="list-style-type: none"> • Členství v Operačních programech a čerpání finančních prostředků • Růst produktivity • Více příležitostí pro mezinárodní přepravu, včetně tzv kabotáže
Negativa	<ul style="list-style-type: none"> • Ztráta míry soběstačnosti • Pokles produkce živočišné výroby 	<ul style="list-style-type: none"> • Zrušení části příjmu z cel do státního rozpočtu • Ztráta suverenity v zahraničně-obchodních jednáních • Růst některých cen zboží a služeb 	<ul style="list-style-type: none"> • Pokles zaměstnanosti v sektoru dopravy • Dopad růstu silniční dopravy na životní prostředí
Prostor pro další výzkum	<ul style="list-style-type: none"> • Analýza efektivity přímých plateb v českém zemědělství a ve vyspělých ekonomikách 	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonometrická analýza závislosti zahraničního obchodu na PZI 	<ul style="list-style-type: none"> • Tvorba ekonometrického modelu a hledání faktorů stojících v pozadí změn v dopravních výkonech

6 Závěr

Tato práce byla sepsána na téma „Deset let vlivu členství v Evropské unii na vybraná odvětví českého hospodářství“. Za tato odvětví byly zvoleny zemědělství, doprava a zahraniční obchod. Časový úsek, na němž byla tato tři odvětví analyzována, je období od roku 2004 do roku 2014. Práce je rozdělena do tří samostatných oddílů, přičemž každý se zabývá právě jedním odvětvím, tedy postupně zemědělstvím, zahraničním obchodem a dopravou. U všech těchto oddílů byl využit stejný metodický postup a logická struktura. Každý oddíl tak obsahuje čtyři části.

První část každého ze tří oddílů je vždy věnována literární rešerši. Zde byl vytvořen přehled relevantních zahraničních i českých prací, které se vlivem Evropské Unie na dané odvětví ekonomiky v minulosti zabývaly, včetně několika předstupních prognóz. Tento literární přehled přispěl k naplnění dalších částí práce. Napomohl mimo jiné k identifikaci nejvhodnějších ukazatelů, jejichž analýza umožní posouzení vlivu na konkrétní odvětví. Stejně tak bylo na základě výsledků rešerše zjištěno, které faktory mají na vývoj v odvětvích největší vliv.

Ve druhé části každého oddílu bylo vždy cíleno na charakteristiku a popis těch faktorů, které vývoj ve zkoumaných odvětvích v období 2004-2014 determinovaly. Za tyto faktory jsou v práci považovány zejména společné politiky EU, využívání dotačních systémů, v případě, že se námi zkoumaných odvětví dotýkaly, či míra a efektivita využívání nástrojů předvstupní pomoci z EU. V případě zemědělství však byly na doporučení výsledků autorů z literární rešerše zkoumány také faktory typu struktura českých farem.

Třetí část se zabývala vývojem vybraných ukazatelů, na nichž se projevuje vliv vstupu ČR do Unie, ať už pozitivním, či negativním způsobem. V této části byla využita především metoda komparace, v případě zemědělství a dopravy hlavně komparace se sousedními státy a u zahraničního obchodu komparace časová. Mezi zdroje, ze kterých byly informace o těchto ukazatelích čerpány, patřily především ČSÚ, Eurostat a popřípadě stránky jednotlivých ministerstev.

V zemědělství byl zkoumán například vývoj přidané hodnoty v zemědělství na celkové přidané hodnotě, produktivita, jak z hlediska výstupu na jednoho pracovníka, tak na jednotku plochy, byl analyzován také vývoj zahraničního agrárního obchodu, vývoj cen a v neposlední řadě vývoj podnikatelského důchodu čili ziskovosti zemědělského sektoru. Na základě toho jsme se například dozvěděli, že zisk zemědělských podniků v prostředí evropské konkurence rostl. Ve většině zkoumaných ukazatelů se vliv členství v EU projevil pozitivně.

Vliv členství v Evropské unii na zahraničním obchodě byl zkoumán pomocí obchodní bilance, otevřenosti ekonomiky, komoditní a teritoriální struktury dovozu a vývozu. Zatímco saldo bilance a otevřenost se díky odstraňování obchodních překážek velmi zlepšila, na struktuře zahraničního obchodu zásadní rozdíl zaznamenaný nebyl.

V odvětví dopravy byly zkoumány mimo jiné ukazatele podíl na HDP, zaměstnanost v sektoru dopravy a produktivita, ve formě výstupu na jednoho zaměstnance. Zatímco produktivita rostla, podíl dopravy na HDP i zaměstnanost klesaly. Dá-

le jsme se zaměřili na velikost investičních výdajů v dopravní infrastruktuře a vývoji nákladní dopravy. To nám umožnilo například zjištění, že členství v EU na odvětví dopravy působilo prostřednictvím odstraňování bariér v mezinárodním obchodě a přepravě. To vedlo k růstu silniční nákladní dopravy se všemi negativními důsledky, a to jak na životní prostředí, tak stav českých silnic.

Poslední částí každého oddílu byla diskuze, ve které byly shrnuty významné změny a jejich příčiny. V každé diskusi bylo také provedeno srovnání s některými prognózami, které před vstupem vznikaly a ty jsou následně potvrzeny nebo vyvráceny na základě výsledků z předchozí části práce.

Závěrečná část práce obsahuje shrnutí výsledků všech tří oddílů v podobě přehledné tabulky. Ta obsahuje shrnutí nezajímavějších výsledků. Jsou zde obsaženy nejvýznamnější změny, pozitiva a negativa plynoucí z členství pro daná odvětví a návrh pro další možné zkoumání problematiky.

7 Literatura

AMBROZIAK, Lukasz. FDI and intra-industry trade: theory and empirical evidence from the Visegrad Countries. *International Journal of Economics and Business Research* [online]. 2012, **4**(1/2), 180- [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1504/IJEER.2012.044252. ISSN 17569850.

Dostupné z: <http://www.inderscience.com/link.php?id=44252>

ARTAN, Qineti a Smutka LUBOS. The Agrarian Trade Transformation in the Visegrad Countries. *European Association of Agricultural Economists* [online]. 2011, , 12 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://purl.umn.edu/114781>

BANSE, Martin, Wolfgang MÜNCH a Stefan TANGERMANN. Eastern Enlargement of the European Union: General and Partial Equilibrium Analysis. *International Association of Agricultural Economists: 2000 Conference, August 13-18, 2000, Berlin, Germany* [online]. 2000, , 10 [cit. 2016-05-22].

Dostupné z: <http://purl.umn.edu/197223>

BARTOVA, Lubica, Jan POKRIVCAK, Ivan FOLTYN, Ida FOLTYN a ZEDNICKOVA. *Analysis of the Czech and Slovak Agricultural Markets under Alternative CAP Scenarios - AG-MEMOD Modelling Approach* [online]. Italy: European Association of Agricultural Economists, 2005 [cit. 2016-05-22].

Dostupné z: <http://purl.umn.edu/231834>

BAŠEK, Václav. *České zemědělství šest let po vstupu do Evropské unie: Czech agriculture six years after EU accession : (výzkumná studie)*. Praha: Ústav zemědělské ekonomiky a informací, 2010. ISBN 9788086671819.

BOJNEC, Štefan a Imre FERTŐ. Complementarities of trade advantage and trade competitiveness measures. *Applied Economics* [online]. 2012, **44**(4), 399-408 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/00036846.2010.508725. ISSN 00036846. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00036846.2010.508725>

BOJNEC, Štefan a Imre FERTŐ. European Enlargement and Agro-Food Trade. *Canadian Journal of Agricultural Economics/Revue canadienne d'agroeconomie* [online]. 2008, **56**(4), 563-579 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1111/j.1744-7976.2008.00148.x. ISSN 00083976. Dostupné z:

<http://doi.wiley.com/10.1111/j.1744-7976.2008.00148.x>

CIAIAN, Pavel, d'Artis KANCS a Johan SWINNEN. EU Land Markets and the Common Agricultural Policy. *Journal of Economics and Econometrics* [online]. 2010, **53**(3), 30 [cit. 2016-05-22]. ISSN 2032-9660. Dostupné z:

<https://ideas.repec.org/a/eei/journal/v53y2010i3p1-31.html>

CIHELKOVÁ, Eva. *Evropská ekonomická integrace: procesy, politiky, governance*. V Praze: Oeconomica, 2011. ISBN 9788024518350.

CSÁKI, Csaba a Attila JÁMBOR. The impact of EU accession: lessons from the agriculture of the new member states. *Post-Communist Economies* [online]. 2013, **25**(3), 325-342 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/14631377.2013.813139. ISSN 14631377. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14631377.2013.813139>

CSAKI, Csaba a Attila JAMBOR. Five Years of Accession: Impacts on Agriculture in the NMS. *EuroChoices* [online]. 2010, **9**(2), 10-17 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1111/j.1746-692X.2010.00164.x. ISSN 14780917. Dostupné z: <http://doi.wiley.com/10.1111/j.1746-692X.2010.00164.x>

CSAKI, Csaba a Attila JAMBOR. The impacts of EU accession on the agriculture of the Visegrad Countries. *Society and Economy* [online]. 2013-9-1, **35**(3), 343-364 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1556/SocEc.2013.0006. ISSN 15889726. Dostupné z: <http://www.akademiai.com/openurl.asp?genre=article&id=doi:10.1556/SocEc.2013.0006>

DUBSKÁ, Drahomíra. *Srovnávací analýza vývoje ekonomik České republiky, Slovenska a Rakouska*. Praha: Český statistický úřad, 2016. Víceletematické informace. ISBN 9788025026861.

DVOŘÁK, Pavel. *Základy mezinárodní obchodní politiky*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. ISBN 8070796588.

DYBA, Karel. Otevřenost české ekonomiky a vnější rovnováha: konec 90. let: sborník textů. Praha: Centrum pro ekonomiku a politiku, 2001. Sborník textů. ISBN 80-902795-8-9.

EVENHUIS, Elburg. The Impacts of the 2004 Enlargement in the Area of Transport. In: *AET Papers Repository* [online]. Association for European Transport, s. 14 [cit. 2016-05-22]. ISSN 2313-1853. Dostupné z: <http://abstracts.aetransport.org/paper/download/id/2830>

ERJAVEC, Emil. Outlook for CEEC Agricultural Markets After EU Accession. *Eastern European Economics*. [online]. 2006, **44**(1), 20 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://mesharpe.metapress.com/link.asp?target=contribution&id=DQWGDP6JMPORUWRN>

FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009. ISBN 9788073251802.

FOLTÝN, Ivan, Petr KOPEČEK, Ida ZEDNÍČKOVÁ a Jan KUBÁT. *Ekonomika vybraných zemědělských komodit po vstupu ČR do EU*. In: *Agrární perspektivy XIV*. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2005, *Agrární perspektivy XIV*. ISBN 80-213-1372-2.

FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.

GORTON, Matthew, Sophia DAVIDOVA, Martin BANSE a Alistair BAILEY. The International Competitiveness of Hungarian Agriculture: Past Performance and Future Projections. *Post-Communist Economies* [online]. 2006, **18**(1), 69-84 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/14631370500505289. ISSN 14631377. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14631370500505289>

GORTON, Matthew, Sophia DAVIDOVA, Martin BANSE a Alistair BAILEY. The International Competitiveness of Hungarian Agriculture: Past Performance and Future Projections. *Post-Communist Economies* [online]. 2006, **18**(1), 69-84 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/14631370500505289. ISSN 14631377. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14631370500505289>

GORTON, Matthew, Carmen HUBBARD a Lionel HUBBARD. The Folly of European Union Policy Transfer: Why the Common Agricultural Policy (CAP) Does Not Fit Central and Eastern Europe. *Regional Studies* [online]. 2008, **43**(10), 1305-1317 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/00343400802508802. ISSN 00343404. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343400802508802>

HARTELL, Jason G. a Johan F. M. SWINNEN. *Agriculture and East-West European integration*. Burlington, Vt., USA: Ashgate, c2000. ISBN 0754612015.

HEGEDŰS, Zsuzsanna a Judit ZSUZSANNA. The impact of ten years of European Union membership on Hungarian agricultural trade. *Studies in Agricultural Economics* [online]. 2014, **2014**(116), 8 [cit. 2016-05-22]. ISSN 2063-0476. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.7896/j.1407>

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. Praha: C.H. Beck, 1999. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 80-717-9255-1.

IVANOVA, Nedka, Mariya PENEVA, Plamen MISHEV, AntoaneTa GOLEMANOVA a Emil ERJAVEC. Bulgarian Agriculture and EU Accession. *Post-Communist Economies* [online]. 2007, **19**(3), 263-280 [cit. 2016-05-22]. DOI: 10.1080/14631370701503174. ISSN 14631377. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14631370701503174>

JÁŠEK, O. *Perspektivy dopravy a logistiky*. Příl. *Logistika v mezinárodním obchodu*, *Logistika*, roč. IX., č. 6., s. IV-V. ISSN 1211-0957

JUSZCZAK-SZUMACHER, Grażyna. The Impact of European Integration Processes on Poland's Foreign Trade. *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica* [online]. 2008, **2008**(223), [95]-105 [cit. 2016-05-22]. ISSN 0208-6018. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11089/7636>

JUSZCZAK-SZUMACHER, Grażyna. Impact of Polish Membership in the EU on Transportation Sektor. In: *Acta Universitatis Lodziensis, Folia Oeconomica* [online]. University of Lodz, 2010, s. 215-227 [cit. 2016-05-22]. ISBN 2353-7663. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11089/505>

KÁLMÁN, Dezséri. Three Years of the EU Membership - The Case of Hungary. *Italian institute for international political studies* [online]. 2007, (14) [cit. 2016-05-20]. Dostupné z: <http://www.ispionline.it/en/publicazione/three-years-eu-membership-case-hungary-0>

KISS, Judith. Some impacts of the EU accession on the new member states' agricultur. In: *Eastern Journal of European Studies* [online]. 2011, s. 11 [cit. 2016-05-22]. ISSN 2068-6633. Dostupné z: http://www.ejes.uaic.ro/articles/EJES2011_0202_KIS.pdf

KOTLÁN, Igor. Zahraničně-obchodní politika. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta, 2008. ISBN 978-80-248-1731-6.
KUČERA, Lukáš. Hodnocení výkonnosti ekonomiky České republiky v širším kontextu. Praha: Český statistický úřad, 2015. Vícetematické informace. ISBN 978-80-250-2675-5

MAŘÍK, Miloš a Pavla MAŘÍKOVÁ. Moderní metody hodnocení výkonnosti a oceňování podniku: ekonomická přidaná hodnota, tržní přidaná hodnota, CF ROI. Přerac. a rozš. vyd. Praha: Ekopress, 2005. ISBN 80-86119-61-0.

NIGIROVÁ, Lenka. Zahraničněobchodní aspekty vstupu České republiky do Evropské unie. In: *Acta Oeconomica Pragensia*. 3. 2004, s. 12. DOI: 10.18267/j.aop.261. ISBN 1804-2112.

NOVÁK, Jaroslav. *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2006. ISBN 8086530329.

PAVEL CIAIAN, d'Artis Kancs and Johan F.M. Swinnen. *EU land markets and the common agricultural policy*. Brussels: Centre for European Policy Studies, 2010. ISBN 9789290799634.

PELTRÁM, A.: Doprava: ekonomicko-technická revue. Praha: Ministerstvo dopravy ČR 2010, roč. 52, 5/2010. ISSN 0012-5520 str. 29

PLCHOVÁ, Božena. Dopady změn v zahraničněobchodní politice na českou ekonomiku po našem vstupu do EU. In: *Acta Oeconomica Pragensia*. Vysoká škola ekonomická v Praze, 2004, s. 18. ISSN 0572-3043.

PLCHOVÁ, Božena., a kol., *Zahraníční ekonomické vztahy České republiky*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2007, ISBN 978-245-1285-3

SLANÝ, A. a kol. Makroekonomická analýza a hospodářská politika. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. 375 s. ISBN 80-7179-738-3.

SMUTKA, Luboš a Matouš TRAJHAN. Agrární zahraniční obchod ČR po vstupu do Evropské unie. *AGRIS on-line Papers in Economics and Informatics* [online]. , 5 [cit. 2016-05-22]. ISSN 1804-1930. Dostupné z: http://www.agris.cz/Content/files/main_files/61/139133/smutka.pdf

SVATOŠ, Miroslav. Zahraniční obchod: teorie a praxe. Praha: Grada, 2009. Expert. ISBN 978-80-247-2708-0. Dostupné také z: <http://kramerius.mzk.cz/search/handle/uuid:639e9340-d9f1-11e4-97af-005056827e51>

URBAN, Luděk. Zásady společné obchodní politiky a důsledky jejich přijetí pro českou ekonomiku. In: Institut ekonomických studií: Working paper. Praha: FSV Karlova univerzita, 2001, s. 37

ŠKODOVÁ PARMOVÁ, D.: Zahraniční obchod České republiky pod vlivem vstupu do Evropské unie. In *Sborník prací z mezinárodní vědecké konference Agrární perspektivy XIV. „Znalostní ekonomika“* konané 20. –21.9.2005. Díl I. ČZU v Praze 2005. s. 285 – 289. ISBN 80-213-1372-2

ŠTULEC, Ivana, Valentina VUČKOVIĆ a Tomislav BAKOVIĆ. Impact of Croatian EU accession on its foreign trade and customs system. In: VUČKOVIĆ, Valentina. *Ekonomski Vjesnik / Econviews : Review of Contemporary Entrepreneurship, Business, and Economic Issues* [online]. J.J.Strossmayer University of Osijek, 2014, s. 11 [cit. 2016-05-20]. ISSN 1847-2206. Dostupné z: <http://hrcak.srce.hr/file/196136>

VOŠTA, Milan. Společná zemědělská politika EU a její aplikace v České republice. *Současná Evropa*. 2010, **2010**(02), 127-142. ISSN 1804-1280.

ZHELEV, Paskal a Tzvetomir TZANOV. Bulgaria's export competitiveness before and after EU accession. *East-West Journal of Economics & Business*; [online]. 2012, **15**(1/2), 22 [cit. 2016-05-21]. ISSN 1108-2992. Dostupné z: <https://www.upicardie.fr/eastwest/fichiers/art110.pdf>

Zpráva o stavu českého zemědělství: "Zelená zpráva". Praha: Ministerstvo zemědělství ČR, 2014, **2014**. ISSN 978-80-7084-940-8.

Agrární perspektivy: sborník prací z mezinárodní vědecké konference = Agrarian prospects : collection of papers of international scientific conference : Praha .. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 1992.

Internetové zdroje:

Agrární zahraniční obchod. *EAGRI* [online]. Ministerstvo zemědělství, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/ministerstvo-zemedelstvi/zahranicni-vztahy/agrarni-zahranicni-obchod/>

BOUČKOVÁ, Bohuslava. Analýza záporného salda a hodnocení konkurenceschopnosti českého agrárního zahraničního obchodu. In: *AGRIS* [online]. Česká zemědělská univerzita v Praze, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://www.agris.cz/clanek/103901>

Český statistický úřad [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

Čistá pozice České republiky po vstupu do EU. In: *Ministerstvo financí České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2013 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2004/2004-05-13-tiskova-zprava-6343-6343>

Agrární zahraniční obchod. *EAGRI* [online]. Ministerstvo zemědělství, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/ministerstvo-zemedelstvi/zahranicni-vztahy/agrarni-zahranicni-obchod/>

Evropská dohoda. In: *Evropská komise* [online]. Praha, 1993 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/pdf/evropska_dohoda.pdf

Evropský parlament [online]. Evropský parlament, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/portal/cs>

Euroskop: Věcně o Evropě [online]. Praha: Vláda České republiky, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/>

EUROSTAT. Eurostat [online]. 2014 [cit. 2014-05-19]. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

Facts on Foreign Trade of the Czech Republic 2014. In: *Ministry of Industry and Trade* [online]. Praha: MPO, 2015 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument158122.html>

PHARE. In: *Ministerstvo dopravy: Fondy EU* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Evropska_unie/Fondy_EU/PHARE.htm

Programový dodatek Operačního programu Infrastruktura – aktualizovaná verze. In: *Operační program Doprava* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty-OPI>

Předvstupní pomoc. In: *Euroskop* [online]. Praha: Vláda České republiky, 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/168/sekce/predvstupni-pomoc/>

THOMAS, Marc. Dopravní politika: obecné zásady. In: *Věcné informace o EU | Evropský parlament* [online]. 2015 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html

Zahraniční obchod ČR - roční údaje - 2014. *Český statistický úřad* [online]. 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zahranicni-obchod-cr-rocni-udaje-2014>

Přílohy

A Otevřenost ekonomiky

Tab. 5 Otevřenost české ekonomiky v předvstupním období (Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočty)

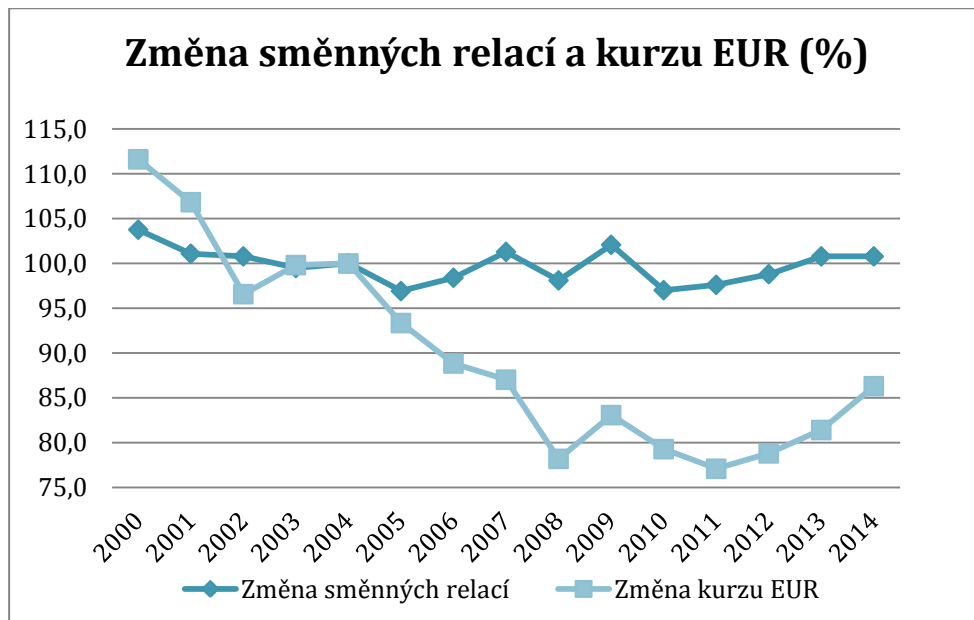
Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
HDP	1 364,82	1 580,12	1 812,62	1 953,31	2 142,59	2 237,30	2 372,63	2 562,68	2 674,63	2 801,16
Vývoz/HDP	33,6%	35,8%	33,2%	36,3%	38,9%	40,6%	47,3%	49,5%	46,9%	48,9%
Růst HDP %	14,1%	15,8%	14,7%	7,8%	9,7%	4,4%	6,0%	8,0%	4,4%	4,7%
Přírůstek otevřenosti	-1,6%	2,2%	-2,6%	3,1%	2,6%	1,7%	6,6%	2,2%	-2,6%	2,0%
Průměrný přírůstek otevřenosti	1,4%									
Průměrný přírůstek HDP	9,0%									

Tab. 6 Otevřenost české ekonomiky po vstupu do EU (Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočty)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013	2014
HDP	3 057,66	3 257,97	3 507,13	3 831,82	4 015,35	3 921,83	3 953,65	4 041,61	4 077,11	4 260,89
Vývoz/HDP	56,3%	57,4%	61,1%	64,7%	61,6%	54,5%	64,1%	76,0%	77,9%	85,2%
Růst HDP %	9,2%	6,6%	7,6%	9,3%	4,8%	-2,3%	0,8%	0,5%	0,9%	4,5%
Přírůstek otevřenosti	7,4%	1,0%	3,8%	3,6%	-3,1%	-7,1%	9,5%	4,5%	1,8%	7,3%
Průměrný přírůstek otevřenosti	3,3%									
Průměrný přírůstek HDP	4,0%									

B Změna směnných relací

Obr. 33 Relativní změna směnných relací a kurzu Eura



Zdroj : Statistické ročenky ČSÚ z let 2005, 2010, 2015

C Komoditní struktura vývozu

Tab. 7 Komoditní struktura vývozu v předvstupním období (Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočty)

Třídy SITC		1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
0	Potraviny a živá zvířata	25,1	27,6	24,1	26,4	28,4	26,3	33,0	34,4	31,1	36,4
1	Nápoje a tabák	4,6	4,6	6,2	9,2	9,3	7,8	8,4	8,7	8,6	8,2
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	24,2	29,5	29,0	29,1	29,4	34,3	39,6	38,6	35,1	38,4
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	23,2	24,5	27,0	27,1	27,1	26,5	34,2	38,2	36,0	39,4
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	1,0	0,9	1,0	1,1	1,3	1,0	1,3	1,4	1,0	1,0
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	37,6	52,9	54,3	63,5	65,5	66,9	79,6	81,9	74,7	80,6
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	126,1	182,6	171,9	193,1	224,8	236,7	285,1	309,1	294,0	316,4
7	Stroje a dopravní prostředky	122,6	171,3	197,3	264,0	339,0	385,4	498,4	599,7	623,0	687,2
8	Průmyslové spotřební zboží	56,8	71,6	90,2	94,8	108,4	123,0	140,5	154,8	149,5	161,5
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,4	0,5	0,8	0,8	1,0	0,9	1,0	1,3	1,9	1,8

Tab. 8 Komoditní struktura vývozu po vstupu do EU (Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočty)

Třídy SITC		2004	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013	2014
0	Potraviny a živá zvířata	47,4	62,0	71,9	77,9	73,9	76,3	108,1	116,1	130,4
1	Nápoje a tabák	8,9	10,7	14,5	16,4	16,2	16,8	19,9	22,6	27,4
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	47,3	55,0	64,9	64,6	57,5	75,9	86,4	84,8	88,9
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	49,9	61,8	67,5	84,3	77,6	93,9	118,7	97,0	98,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	1,0	1,6	2,1	2,8	2,9	4,6	9,2	9,2	10,4
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	104,0	129,9	144,2	147,3	136,4	164,2	189,5	202,5	240,9
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	388,5	445,3	501,1	482,5	376,4	435,3	532,5	550,4	598,5
7	Stroje a dopravní prostředky	876,1	1141,7	1343,4	1331,0	1145,5	1382,3	1663,4	1710,9	1997,4
8	Průmyslové spotřební zboží	198,5	235,9	269,0	265,5	250,2	280,5	340,4	374,0	428,4
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,9	0,7	0,8	1,3	2,0	3,0	4,6	7,2	8,0

D Komoditní struktura vývozu

Tab. 9 Komoditní struktura dovozu v předvstupním období

Třídy SITC		1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2003
0	Potraviny a živá zvířata	24,1	37,1	43,2	44,4	45,9	45,9	50,2	53,7	57,1
1	Nápoje a tabák	4,0	5,3	6,6	9,0	8,0	7,9	7,4	7,3	7,5
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	21,2	29,7	27,9	32,2	36,2	31,0	39,4	40,0	41,0
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	40,4	52,4	65,6	74,5	60,2	65,3	119,9	125,7	107,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	1,4	2,0	2,2	2,1	2,8	2,5	2,6	3,1	3,8
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	47,5	78,6	89,1	105,4	112,6	119,7	139,1	151,0	164,4
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	70,5	134,2	145,9	166,8	193,7	205,0	257,9	280,1	289,8
7	Stroje a dopravní prostředky	162,2	247,1	286,9	330,1	354,1	383,3	496,7	584,4	616,3
8	Průmyslové spotřební zboží	52,9	78,7	87,1	95,0	100,4	112,2	128,3	139,9	152,7
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	1,8	0,6	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4

Tab. 10 Komoditní struktura dovozu po vstupu do EU (Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočty)

Třídy SITC		2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014
0	Potraviny a živá zvířata	72,1	89,0	102,9	105,2	106,9	112,6	123,2	136,8	158,6
1	Nápoje a tabák	10,7	13,0	15,7	12,7	13,5	14,4	16,3	18,5	19,8
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	52,9	57,3	58,3	64,1	44,8	64,6	80,1	79,3	80,1
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	122,1	200,8	191,3	250,2	184,0	231,4	286,2	307,6	269,4
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	4,2	3,7	3,3	4,5	5,5	4,1	5,9	5,4	8,0
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	194,8	219,1	248,5	247,1	222,6	257,4	293,7	307,0	371,5
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	360,8	428,5	500,2	474,5	351,0	430,3	490,1	493,7	561,6
7	Stroje a dopravní prostředky	739,9	870,7	1 028,0	994,8	821,2	1 046,0	1 126,9	1 143,5	1 384,1
8	Průmyslové spotřební zboží	190,7	221,5	241,7	251,3	237,3	247,4	259,5	267,5	337,7
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,8	1,1	1,3	2,0	2,3	3,4	5,6	7,5	8,9