



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Diplomová práce

Dopady hospodářské krize na silniční dopravu

Vypracovala: Bc. Romana Krejčová

Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2016

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Romana KREJČOVÁ**
Osobní číslo: **E14984**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Dopady hospodářské krize na silniční dopravu**
Zadávací katedra: **Katedra ekonomiky**

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

Cílem diplomové práce je, na základě výzkumu, zhodnotit dopady hospodářské krize na vybrané ukazatele silniční dopravy v České republice a statisticky porovnat jejich vzájemné závislosti. Dílčím cílem práce je navrhnout firmě, podnikající v oblasti automobilového průmyslu, opatření ke snížení negativních dopadů v době hospodářské krize.

Osnova:

Teoretická část

1. Silniční doprava

2. Hospodářská krize

Praktická část

3. Analýza silniční dopravy

4. Faktory ovlivňující poptávku domácností po silniční dopravě

5. Zhodnocení dopadů, návrhy opatření pro vybranou firmu

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Foltýnová, H., & Horyna, M. (2009). *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum.

Freimann, F. (2002). *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

Kohout, P. (2010). *Finance po krizi: Důsledky hospodářské recese a co bude dál*. Praha: Grada Publishing a. s.

Mccarthy, P. (2001). *Transportation economics: Theory and Practice*. Oxford: Blackwell.


Norwood, J., & Casey, J. (2002). *Key transportation indicators: Summary of a Workshop*. Washington, DC: The National Academies Press.

Roubini, N., Mihm, S. (2011). *Krizová ekonomie: Budoucnost finančnictví v kostce*. Praha: Grada Publishing a. s.


Zelený, L., & Peřina, L. (2000). *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická Praha.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jiří ALINA, Ph.D.**
Katedra ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: **16. ledna 2015**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2016**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (28)
370 05 České Budějovice


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

V Českých Budějovicích dne 16. března 2015

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 1. 4. 2016

.....
Romana Krejčová

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za věcné připomínky, cenné rady a vstřícnost, které mi po celou dobu konzultací a vypracovávání této diplomové práce poskytoval.

ANOTACE:

Diplomová práce se věnuje problematice dopadu hospodářské krize na oblast dopravního sektoru v České republice, se zaměřením na odvětví silniční dopravy.

Práce je uvedena stručným přehledem o tom, jak hospodářská krize vzniká, jaké jsou její příčiny, dopady a možné prevence, díky kterým by se případné negativní vlivy zmírnily. Úvodní teoretická část dále popisuje nejen dopravní sektor jako celek, jeho vývoj a současný stav, ale udává i bližší informace o oblasti silniční dopravy.

Praktická část této diplomové práce je zaměřena na analyzování dat vybraných makroekonomických ukazatelů v České republice v letech a zjištění, zda tento vývoj ovlivnil některou z oblastí silniční dopravy. Tento hlavní výsledek práce bude interpretován na základě užití vybrané statistické metody.

Dílčím cílem tohoto zkoumání je zanalyzovat dopady hospodářské krize na vybranou firmu, která podniká v oblasti silniční dopravy, a navrhnout jí možnosti, díky kterým by bylo možné tyto dopady na její podnikatelskou činnost zmírnit.

ANOTATION:

This thesis is dedicated to the impact of the economic crisis in the transport sector in the Czech Republic, focusing on the road transport sector.

This thesis is presented with the brief overview about the origin of the economic crises, what are its causes, impacts and possible prevention, which can prevent this situation. The theoretical part also describes not only the transport sector as whole, its development and current status but also gives further information about road transport.

The practical part of this thesis is focused on analyzing macroeconomic indicators in the Czech Republic and determination if their development affected some indicators in the road transportation. The main result of this thesis will be interpreted on the basis of selected statistical methods.

The second aim of this thesis is to analyze the impacts of the crisis on the selected company, which conducts in the road transport and propose to this company the options which would allow the impact of the economic crisis on its business activities.

Obsah

1	Úvod	3
2	Literární rešerše	5
2.1	Hospodářský cyklus	5
2.1.1	Příčiny hospodářských cyklů	6
2.1.2	Důsledky hospodářských cyklů	8
2.2	Obecné znaky finanční krize.....	9
2.3	Hospodářská vs. finanční krize	10
2.3.1	Prevence vzniku finančních krizí	10
2.4	Světová ekonomika v době krize 21. století	11
2.5	Ekonomika v České republice v letech 2009 a 2010	13
2.6	Dopravní sektor.....	15
2.6.1	Vývoj dopravního sektoru	16
2.6.2	Doprava dnes	17
2.7	Silniční (automobilová) doprava.....	18
1.1.1	Silnice a dálnice	19
1.1.2	Náklady silniční (automobilové) dopravy	20
3	Metodika a cíl práce.....	22
4	Praktická část.....	24
4.1	Zhodnocení dopadů hospodářské krize na ekonomiku České republiky	24
4.2	Zhodnocení dopadů hospodářské krize na dopravní sektor – se zaměřením na silniční dopravu České republiky	33
4.3	Shrnutí dopadů hospodářské krize na oblast silniční dopravy.....	47
4.4	Dopad hospodářské krize na společnost Brisk Tábor a.s.	50
4.5	Objektivní doporučená opatření firmě Brisk Tábor a.s. pro zmírnění dopadů hospodářské krize	56

4.6	Subjektivní doporučená opatření firmě Brisk Tábor a.s. pro zmírnění dopadů hospodářské krize	60
4.6.1	Zavedení nových technologií do společnosti Brisk Tábor a.s.	61
5	Závěr	63
I.	Summary	64
II.	Zdroje	65
III.	Seznam grafů, tabulek a obrázků	70
IV.	Seznam příloh.....	72
V.	Přílohy.....	73

1 Úvod

Po roce 2003 se jevil vývoj světové ekonomiky více než příznivě. Řada oblastí a regionů zaznamenávala v této době mimořádnou hospodářskou expanzi a miliony obyvatel naší planety se svou životní úrovní dostaly nad hranici chudoby. Tuto dobu doprovázely klesající úrokové sazby, nízká inflace, růst cen aktiv a zvýšení objemu světového obchodu.

V září 2008 došlo k celosvětové ekonomické recesi, jejímž spouštěcím mechanismem byly problémy hypotečního trhu ve Spojených státech amerických. Vzniklá krize zasáhla všechny oblasti a regiony světa, byť různou intenzitou. Dopad krize na jednotlivé ekonomiky EU byl také diferencovaný – některé ekonomiky byly zasaženy relativně méně (např. Polsko), zatímco jiné zaznamenaly výrazný ekonomický propad (pobaltské země, Irsko, Slovinsko, ale také Německo, Velká Británie, Itálie atd.). Některé země se dokonce musely obrátit pro pomoc k mezinárodním finančním institucím (Lotyšsko, Maďarsko, Rumunsko). V České republice působil negativně na vývoj HDP především ekonomický pokles v zemích EU, zvláště propad německé ekonomiky, na níž je česká silně navázána.

Tato hospodářská krize bývá srovnávána s velkou hospodářskou krizí z přelomu 20. a 30. let minulého století. V obou případech vznikla krize v USA a vedla nejprve k poklesu trhu s cennými papíry, pak k prudkému poklesu průmyslové produkce a světového obchodu. Zásadní odlišnost obou krizí spočívá v celosvětovém kontextu daném zejména postupujícími procesy internacionalizace a globalizace světové ekonomiky. Liší se tedy i způsobem, jakým došlo k rozšíření krize do dalších zemí a silou a nástroji monetárních a fiskálních politik jednotlivých zemí.

Snahou vlád bylo přijetí takových opatření, která by posílila bankovní sektor postižených ekonomik. Reakce ekonomik byla pozitivní, ale pomalá, proto došlo ke zvýšení nezaměstnanosti a rapidnímu poklesu příjmů státních rozpočtů v členských zemích EU. Rozpočty se propadly do hlubokých deficitů a některé země, které nebyly schopné si dále půjčovat peníze na světových finančních trzích, musely požádat o mezinárodní finanční pomoc ze strany Mezinárodního měnového fondu.

Ve své diplomové práci jsem se zaměřila na aktuální téma světové hospodářské krize se zacílením na to, jak se její dopady promítly do sektoru silniční dopravy.

Dopravou se rozumí soubor procesů, které vedou k cílenému přemísťování osob, materiálů, energie a informací v prostoru a čase. Doprava je samostatný obor specifické lidské činnosti, respektující realitu technickou, technologickou a ekonomickou, podporovaná vědními disciplínami rozvíjenými uvnitř dopravy nebo v interakcích s dalšími obory.

Byla vždy jednou ze základních potřeb společnosti od samých počátků civilizačního rozvoje. Cesta je historicky starší fenomén než stabilizované sídlo. Vztah dopravy a moderní ekonomiky je těsný a oboustranný.

Pro občany je v dnešní době téměř nemyslitelné žít bez efektivního fungování dopravního systému ve všech sférách dopravy. Doprava zpřístupnila zvědavému člověku svět, stala se nezbytností jeho každodenního života, určuje tep a rytmus hospodářství každého státu. Prostřednictvím ní totiž mohou poznávat svět, realizovat svou pracovní činnost nebo třeba jako podnikatelé exportovat či importovat zboží a služby.

Současné úlohy dopravy lze zjednodušeně shrnout do následujících forem: doprava zboží, materiálů, energií a informací, dále doprava lidí jako součást produkčního procesu a neméně významná turistika.

Tato diplomová práce si klade primárně za cíl zhodnotit vybrané aspekty silniční dopravy a to, jak se na nich promítl příchod zmiňované hospodářské krize.

2 Literární řešerše

2.1 Hospodářský cyklus

Tržní ekonomika se nevyvíjí hladce, ale podléhá ekonomickým výkyvům. Holman (2011) ve své knize přitom odlišuje výkyvy strukturální a cyklické.

Ke strukturálním výkyvům dochází, protože se neustále mění preference spotřebitelů. Mění se také vzácnost ekonomických zdrojů, dochází k nepřetržitému objevování nových technologií. Tyto výkyvy ve skutečnosti znamenají, že se některá odvětví smršťují a jiná expandují.

„Strukturální výkyvy jsou sice pro mnoho lidí nepříjemné, ale jsou přirozenou a nezbytnou reakcí ekonomiky přizpůsobující se změnám na trzích“ (Holman, 2011). Tyto změny jsou ve skutečnosti důkazem toho, že ekonomika je pružná a adaptibilní.

Oproti tomu k cyklické výkyvy jsou charakterizovány všeobecným poklesem a poté opět všeobecným růstem výroby a zaměstnanosti v téměř všech odvětvích (Holman, 2011).

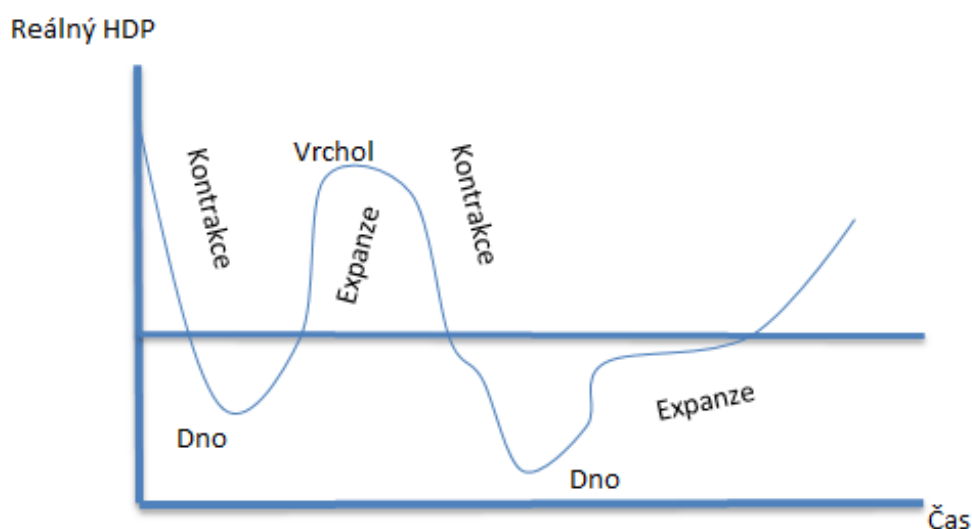
Každá ekonomika, ať už národní či světová, prochází obdobím, ve kterém dochází k relativnímu poklesu a v druhém případě k relativnímu růstu. Kolísání těchto dvou ekonomických aktivit nazýváme hospodářský cyklus.

Hospodářský cyklus je periodický, ale nepravidelný pohyb ekonomické aktivity nahoru a dolů, je měřen prostřednictvím reálného HDP a jiných makroekonomických veličin (Parkin, 1990). Slavin (1989) charakterizuje hospodářský cyklus zase jako alternativní vzestup a pokles na úrovni ekonomické aktivity, s různou délkou a amplitudou.

Během cyklických, resp. hospodářských cyklů dochází ke střídání fáze expanze a recese. Expanze znamená, že se zrychluje růst reálného HDP a HDP roste nad potenciální produkt. Oproti tomu recese znamená, že se růst reálného HDP zpomaluje a dochází k poklesu HDP pod potenciální produkt. Ve vztahu s touto tematikou hovoříme ještě o tzv. depresi. Ta vzniká ve chvíli, kdy HDP klesá ve dvou po sobě jdoucích čtvrtletích (Holman, 2011). Mach (2001) zase hovoří o tom, že nastane – li pokles HDP ve dvou po sobě jdoucích obdobích, mluvíme v toto chvíli o recesi nebo krizi. Velmi dlouhá recese či krize pak může přerůst v depresi.

Parkin (1990) definuje hospodářský cyklus čtyřmi fázemi. Tato období nazývá kontrakce, dno, expanze a vrchol. V období kontrakce dochází k utlumení ekonomické aktivity. V období expanze se ekonomická aktivita rozvíjí. Jako dno je označován nejnižší bod hospodářského cyklu. Zde se střetávají fáze expanze a poklesu. Vrchol je nejvyšším bodem cyklu, kde přechází období expanze do období poklesu. Schéma takového cyklu je možné vidět na následujícím obrázku.

Obrázek 1 – Fáze hospodářského cyklu dle Parkina (1990)



Zdroj: Vlastní práce (Zdroj: Parkin, 1990)

V souvislosti s touto tematikou hovoříme ještě o tzv. stagnaci a stagflaci. O stagnaci se jedná v případě, kdy hrubý národní produkt vykazuje nulové přírůstky. Stagflací je situace, kdy pokles hrubého národního produktu je doprovázený rostoucí nezaměstnaností a zároveň růstem inflace (Mach, 2001).

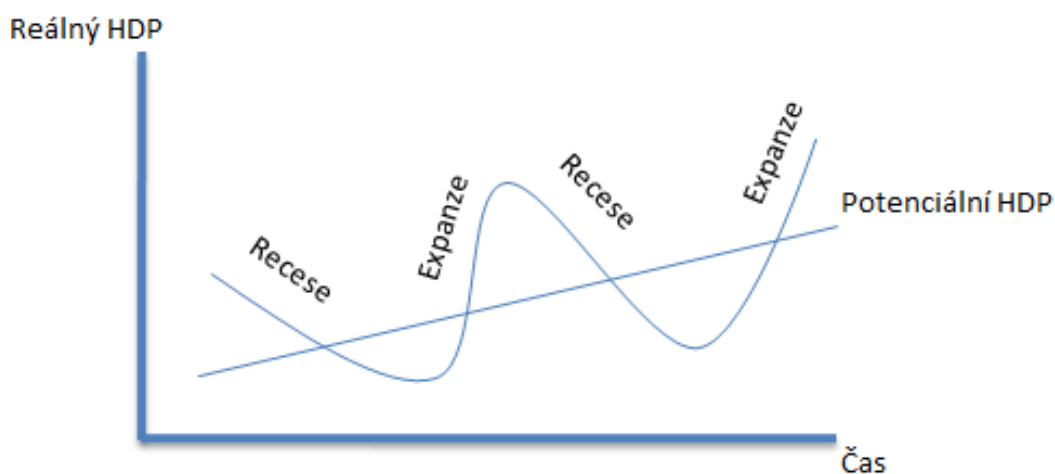
2.1.1 Příčiny hospodářských cyklů

Na to, co je příčinou hospodářských cyklů, existují různé teorie. Holman (2011) rozděluje tyto teorie na monetární a reálné. „Monetární teorie cyklů vidí příčinu cyklických výkyvů ve změnách peněžní zásoby, které uštědřují ekonomice poptávkové šoky“ (Holman, 2011). Oproti tomu reálné teorie cyklu vidí příčinu cyklických pohybů v reálných silách, jako jsou inovační vlny. Taková inovační vlna přivede vlastně

ekonomiku na cestu rychlého růstu, avšak po vyčerpání inovací dojde opět k prudkému zpomalení.

Jak bylo řečeno v předcházející kapitole, fáze expanze a recese jsou výkyvy reálného HDP kolem potenciálního produktu, ke kterým dochází změnami agregátní poptávky (Holman, 2011). Celou situaci je možné pozorovat na následujícím obrázku.

Obrázek 2 – Kolísání reálného HDP kolem potenciálního produktu



Zdroj: Vlastní práce (Zdroj: Holman, 2011)

Viceguvernér České národní banky Miroslav Singer (2010) rozděluje příčiny hospodářské krize projevující se v letech 2008, 2009 a 2010 na příčiny makroekonomické, etické, psychologické, politické a související s dohledem nad finančním trhem.

Z hlediska makroekonomie vidí Singer (2010) největší příčinu v tom, že úrokové sazby se po příliš dlouhou dobu držely na velmi nízké úrovni. Dále poukazuje na dlouhodobé globální nerovnováhy.

Hlavní příčinu z hlediska etiky shledává v porušování obezřetnostních principů. Docházelo ke zvyšování finanční páky nad přiměřenou hodnotu (Singer, 2010). Z praktického hlediska jde o situaci, kdy se použije dluh jako doplněk investice. Pokud kupříkladu investiční banka financuje nákup cenných papírů krytých hypotékami v hodnotě dvacet milionů dolarů tak, že jeden milion dolarů hradí ze svých zdrojů

a devatenáct milionů si půjčí, vytvoří finanční páku ve výši dvacet ku jedné (Roubini & Mihm, 2011).

Zbožná přání, naivita, neznalost, lhostejnost, nedbalost, nepoučitelnost a krátkozrakost. Těmito slovy charakterizuje Singer (2010) psychologické příčiny ekonomických krizí. Tvrdí, že lidé mají pocit, že krize se týká pouze těch druhých, jiných dob a nikoli jich samých a v danou chvíli.

Do kategorie související s dohledem nad finančním trhem řadí nedostatečně kvalifikovaný a obezřetný dohled. Lidé často podceňují rizika související s finančními inovacemi.

Singer (2010) vidí problém v zájmu politik o stimulování růstu blahobytu jednotlivých států. Dále pak případné ovlivňování jednotlivých dohledových institucí politikami států.

2.1.2 Důsledky hospodářských cyklů

Základní důsledky hospodářských cyklů lze rozdělit na důsledky ekonomické a politické.

Zřejmě nejvýraznějším důsledkem cyklického kolísání ekonomické aktivity je růst nezaměstnanosti v období kontrakce (recese). S tím je spojená ztráta produkce ve srovnání s potenciálními možnostmi ekonomiky, tedy vzniká mezera mezi skutečným a potenciálním produktem. Z praktického hlediska pak vede nízký objem vytvořené produkce k poklesu hrubého domácího produktu a s tím souvisí pokles životní úrovně obyvatelstva.

Dalším ekonomickým důsledkem hospodářských cyklů je vysoká nezaměstnanost, která s sebou přináší další negativní důsledky, ekonomické a sociální.

Neustálé kolísání konjunktury přináší nestabilitu cenové hladiny s nežádoucími důsledky zejména při růstu míry inflace, a to jednak v případě, že reálný produkt je větší než potenciální, a naopak, je-li reálný produkt menší než potenciální.

Helísek (2002) dále tvrdí, že kolísání ekonomické aktivity se promítá také do rozkolísanosti zbývajících hlavních makroekonomických veličin. S růstem indukovaného importu ve fázi expanze se čistý export zhoršuje, ve fázi recese je tomu naopak.

Vážné ekonomické problémy, ke kterým dochází v obdobích recesí a depresí, bývají většinou doprovázeny také politickými problémy. Ty vznikají důsledkem poklesu životní úrovně a následné radikalizace obyvatelstva. „*Následky mohou být nedozírné, jako v případě Velké deprese: sociologové uvádějí, že sociální problémy spojené s touto depresí byly živnou půdou vzestupu fašismu v Evropě ve 30. letech*“ (Helísek, 2002).

2.2 Obecné znaky finanční krize

Kunešová, Cihelková & kol. (2006) ve své knize popisují jednotlivé podoby finanční krize. Ta podle nich může mít podobu měnové a bankovní krize. Pro rozvojové země jsou typické kombinace obou těchto krizí s doprovodnými obtížemi při splácení vnější zadluženosti. Přestože každá krize je charakteristická svou jedinečností, lze najít některé společné rysy:

- Krizi předchází finanční deregulace a liberalizace kapitálových transakcí.
- Následuje období prudce zvýšeného přílivu kapitálu přilákaného do země kombinací úrokového diferenciálu a relativně stálého devizového kurzu.
- Příliv kapitálu vytváří tendenci ke zhodnocování domácí měny a ke zhoršování rovnovážného běžného účtu. Když nastane nadměrný příliv kapitálu, dojde ke zhoršení vnější rovnováhy a k oslabení finančního sektoru.
- Vypuknutí krize často předchází podstatné změny makroekonomické regulace jiných zemí.
- Odliv kapitálu a následné znehodnocení domácí měny vede ke ztrátě kapitálu u těch, kteří se nezajistili proti kurzovému zisku, a vyvolá vysokou poptávku po zahraniční měně.
- Každou finanční krizi doprovází panika, kdy investoři prchají ze země. Tomu nezabrání ani zvýšení domácích úrokových sazeb, které se snaží zastavit odliv kapitálu a přilákat ho zpět do země.

Finanční krize může být provázena také krizí bankovního systému. Tato krize bývá spojena s nadměrným poskytováním úvěrů na pořízování aktiv. Příkladem mohou být nemovitosti, akcie, které jsou pořízeny ke spekulativnímu účelu, tvrdí Kunešová, Cihelková & kol. (2006).

2.3 Hospodářská vs. finanční krize

Finanční krizi definuje Allen (2009) jako široký soubor poruch, jako jsou prudké poklesy cen aktiv, krachy velkých finančních zprostředkovatelů nebo pády kurzů na mezinárodních měnových trzích.

Hlavní rozdíly mezi finanční a hospodářskou krizí jsou v příčinách, délce trvání a negativních důsledcích.

Finanční krize vzniká a zasahuje finanční trh. Hospodářská krize ovlivňuje celé hospodářství (nezaměstnanost, produkt, inflaci, spotřebu, atd.).

Vznik finanční krize může být lokální, ale v případě globalizace se snadno přemění v krizi hospodářskou. Ta pak negativně ovlivňuje i výkonnost světové ekonomiky.

Délka trvání finanční krize je kratší než trvání krize hospodářské. Důvodem je především větší rozsah hospodářské krize.

Finanční krize bývá projevem vznikající hospodářské krize. Během finanční krize dochází k velkým zvrátům na finančních trzích, které přenáší svůj dopad na měnový a hospodářský vývoj. Negativní důsledky hospodářské krize jsou rozsáhlejší a hlubší než důsledky krize finanční.

Příčiny a průběh krize je možné vysledovat z předcházejících krizí. V jejich vývoji můžeme najít společné rysy chování trhu. Jedná se například o situace, kdy krizi předchází úvěrová expanze (monetární expanzivní politika, příliv zahraničních investic) (Kohout, 2011).

2.3.1 Prevence vzniku finančních krizí

Světová ekonomika nebyla schopná prozatím nalézt žádné globální řešení, které by stabilizovalo kapitálové trhy. To vede k tomu, že se objevuje určitá nedůvěra k příliš volnému pohybu kapitálu.

To, jak předejít krizovému stavu a jak zvládnout jeho následky, je především záležitostí národních ekonomik. Důležité je, aby tyto ekonomiky byly připravené a schopné rychlé reakce na náhlé změny vnějších podmínek, které dokáží ovlivnit rovnováhu a dynamiku vnitřní ekonomiky, například prostřednictvím měnového kurzu či úrokové sazby.

To, jak je národní ekonomika schopná se bránit finančním krizím je závislé především na zdravé, stabilní a dlouhodobě udržitelné makroekonomické politice, která je orientovaná na růst a konkurenceschopnost dané ekonomiky. Dále závisí na fungujícím trhu, který je zajištěn legislativním rámcem a vynutitelností práva s odpovědností investorů. Důležité je dále, aby ekonomika měla zajištěný efektivní dohled nad bankovním a finančním systémem. Ten, pokud bude kvalitní, zajistí minimalizaci národního měnového rizika (Kunešová, Cihelková & kol., 2006).

Kunešová, Cihelková & kol. (2006) popisují ve své knize čtyři směry obrany proti masivnímu útoku na měnu u dlužnické země. První možností jsou opatření monetární politiky (kupříkladu zvýšení úrokové míry) – to by mělo vést k obnovení důvěry vůči trhu a ke zpomalení útoků na banky. Prakticky ovšem převládá panika mezi investory a odliv kapitálu není zastaven. Další možnou obranou je zajištění proti kurzovým rizikům tím, že se například dodržují dostatečné devizové rezervy. Tento postup sebou však přináší vysoké náklady.

Další možností zabránění útoku na národní měnu u dlužnické země je použití mezinárodního věřitele poslední instance k tomu, aby bylo dosaženo potřebné likvidity. Tato možnost je však spojena s existencí tzv. morálního hazardu. Poslední možností, kterou autorky uvádějí, je jednostranná stabilizace dluhu, devizové restriktce a zahájení jednání o novém režimu splácení dluhu (Kunešová, Cihelková & kol., 2006).

2.4 Světová ekonomika v době krize 21. století

„Od poloviny roku 2006 zažívala světová ekonomika robustní růst. Nezaměstnanost se v mnohých částech světa dostala na historická minima. Nadprůměrně rostly i ekonomiky Německa či Japonska, u nichž předtím nebyla silná dynamika obvyklá. Velmi prudce posilovaly kurzy akcií a ceny nemovitostí, jejichž nákupy byly motivovány příznivými úrokovými sazbami pro financování umožněnými bezproblémovou inflací. Možnost pořízení nemovitosti se otevírala pro stále větší počet i méně bonitních klientů“ (Dubská, 2011).

Od roku 2007 však začal být patrný útlum, který přicházel v USA na trh s nemovitostmi (Dubská, 2011). *„Do roku 1999 platilo ve Spojených státech, že komerční banky přijímaly vklady a poskytovaly úvěry podnikům a domácnostem. Naopak investiční banky se staraly o uvádění emisí akcií a dluhopisů do oběhu,*

obchodování na burze, slučování podniků a o ekonomický výzkum“ (Kohout, 2011). Takto byly rozděleny jednotlivé předměty činnosti v USA dle Glass – Steagallova zákona z roku 1933. Vydělení specializovaných investičních bank tak mělo, dle zákonodárců, zabránit případným finančním krizím. Zbytek světa mezitím fungoval bez oddělení těchto dvou typů bank. Spojené státy americké tedy v 90. letech 20. století tento systém členění zrušili (Kohout, 2011).

Po určitou dobu se zdánlivě nic nedělo. Pak došlo ke kolapsu firem, které se zabývaly poskytováním úvěrů a hypoték (Holman & Loužek, 2008). Investiční banky se začaly zabývat ve velkém úvěrovými obchody. Neměly však takové kapacity, aby byly schopné shromažďovat vklady od obyvatelstva. Byly pouze schopné půjčovat ty peníze, které si samy půjčily. Tyto investiční banky často pracovaly s dluhem, který mnohonásobně překračoval velikost základního jmění (Kohout, 2011).

„Světová finanční krize, jejíž počátek je datován až od září 2008 po pádu investiční banky Lehman Brothers, startovala již na počátku roku 2007, kdy začaly v USA narůstat problémy se splácením hypotečních půjček rizikových klientů. Předtím levné a dostupné hypotéky sunuly ceny bytů stále výš. Zpřísnění podmínek pro poskytování nových hypotečních úvěrů vedlo k propadům cen na americkém trhu nemovitostí“ (Dubská, 2011).

V roce 2008 byla americká ekonomika postižena recesí. Hodnota cenných papírů, které držely investiční banky, klesla. Ztráty byly mnohonásobně vyšší, než činily finanční rezervy investičních bank (Kohout, 2011). Ochlazenou úvěrovou aktivitu nezlepšilo ani snížení úrokových sazeb americké centrální banky (Dubská, 2011).

„Zpočátku panovaly představy, že finanční krize zasáhne spíše Evropu a Asii než USA, protože USA byly v převážně dlužnické pozici a finanční šok postihuje v první řadě věřitele“ (Dubská, 2011). Vzhledem k jednotlivým podílům výdajových složek HDP pak byla následně favorizována Asie a rozvíjející se ekonomiky obecně. Nicméně Čína následně posílila svou pozici a stala se světovou ekonomikou číslo dvě. V USA, kde měla krize svůj původ, došlo k prudkému zhoršení vnitřního zadlužení, k citelné ztrátě zájmu o vlastní aktiva ze strany zahraničních investorů a následné depreciaci amerického dolaru (Dubská, 2011).

„Hrubý domácí produkt ekonomiky USA v roce 2008 stagnoval na úrovni roku 2007, v roce 2009 meziročně poklesl o 2,7 %. Recese americké ekonomiky měřená

podle mezikvartálních poklesů trvala od třetího čtvrtletí 2008 do druhého čtvrtletí 2009, ovšem nebyť nepatrného růstu v prvním čtvrtletí 2008, zaznamenala by soustavné mezikvartální poklesy po dobu šesti čtvrtletí“ (Dubská, 2011). Výdaje domácností na konečnou spotřebu se v roce 2008 snížily (-0,3 %) a rok 2009 tento pokles dále prohloubil (-1,2 %).

V zemích Evropské unie došlo v roce 2008 ke snížení tempa růstu HDP o pouhých 0,3 %. V roce 2009 byl propad výrazný a to téměř o 4,2 %. V zemích eurozóny, tedy v zemích, kde je národní měnou Euro, byl tento pokles nižší (Dubská, 2011).

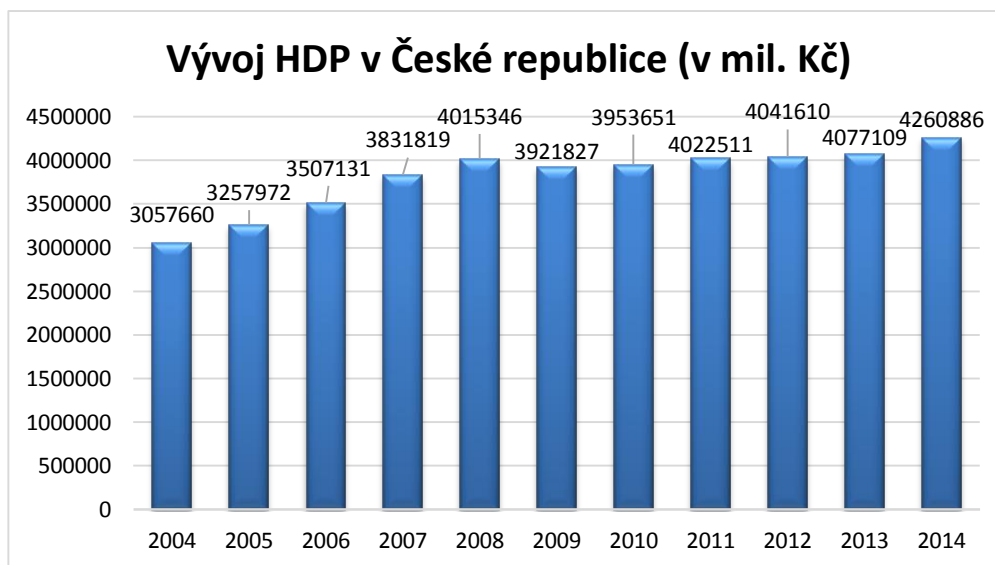
2.5 Ekonomika v České republice v letech 2009 a 2010

Česká ekonomika vykazovala v minulých letech charakteristiky, které byly společné s ostatními zeměmi regionu: hospodářský růst byl rychlejší než v zemích eurozóny a nezaměstnanost klesala. Od září 2008 dopadá ekonomická a finanční krize na českou ekonomiku podobným způsobem jako na ostatní země střední a východní Evropy. ČR čelila jak vnějšímu šoku v podobě poklesu zahraniční poptávky po vývozu, tak důsledkům destabilizace jiných zemí v regionu a z ní vyplývající nejistoty ohledně udržitelnosti a financovatelnosti deficitu a dluhu (Národní ekonomická rada vlády, 2009).

Hrubý domácí produkt rostl v roce 2006 a 2007 dvakrát rychleji, než průměr Evropské unie. I když následný ekonomický pokles, konkrétně o – 4,1 % v roce 2009, byl téměř stejný jako v EU, dopad na českou ekonomiku byl o to tvrdší, jelikož tomuto propadu předcházely vysoké předchozí růsty HDP České republiky (Dubská, 2011).

Vývoj hrubého domácího produktu v běžných cenách za období 2004 - 2014 uvádím v následujícím grafu.

Graf 1 - Vývoj hrubého domácího produktu v běžných cenách v České republice v letech 2004 - 2014



Zdroj: Vlastní práce, data ČSÚ

Jak je možné vidět na grafu č. 1, HDP České republiky do roku 2008 značně rostl.

Souhrnná produktivita rostla v tomto období rychleji, než v zemích našich nejdůležitějších obchodních partnerů. Česká národní banka úspěšně cílovala inflaci a ta konvergovala k inflaci eurozóny. Reálné mzdy v tomto období rostly pomaleji, než souhrnná produktivita (Národní ekonomická rada vlády, 2009). „*Mzdy a platy vyplacené v ekonomice klesly v roce 2009 proti roku 2008 o 6 %, náhrady zaměstnancům, zahrnující i sociální pojistné placené zaměstnavateli, o 5 %*“ (Dubská, 2011).

Celková zaměstnanost klesla v roce 2009 meziročně o 1,2 %. V ekonomice se celková zaměstnanost snížila o 62 221 osob, ve zpracovatelském průmyslu o 84 462 osob (Dubská, 2011).

2.6 Dopravní sektor

Dopravní sektor je v dnešní době jedno z nejrychleji se rozvíjejících hospodářských odvětví s velkým významem pro ekonomiky jednotlivých států, ale i s velkým dopadem na životní prostředí.

Každá země na světě má svůj vlastní potenciál a lidé proto nenajdou ve svém okolí všechno to, co potřebují k životu. Jsou tedy nuceni přemísťovat své statky i sebe sama. V současné době se zvyšuje specializace jednotlivých regionů a vlivem neustálé globalizace má dopravní sektor čím dál tím větší význam (Adamec & kol., 2008).

Vztahy mezi dopravou a ekonomikou jsou velmi komplexní. Doprava je masivní podnik s podstatnými přímými a nepřímými dopady na hospodářskou produktivitu a hospodářský růst (Norwood & Casey, 2002).

„Doprava je jedním z infrastrukturních odvětví světového hospodářství. Zaměstnává asi 4 % ekonomicky aktivního obyvatelstva. Zatímco ve vyspělých státech se tento podíl může blížit až k 10 %, v rozvojových zemích činí 3 % a méně. Od průmyslových a zemědělských odvětví se doprava odlišuje univerzálností výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími. Zboží vyrobené v průmyslu nebo v zemědělství je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je přepraveno na trh nebo na místa spotřeby. Proto dopravní proces představuje nezbytné pokračování procesu výrobního“ (Zelený, 2004). S tímto je také spjata typická vlastnost, jež je charakteristická pro dopravní výkony a většinu ostatních poskytovaných služeb. Jedná se o neskladovatelnost (Zelený & Peřina, 2000).

Doprava je jedním ze sektorů národního hospodářství a patří tedy do sféry služeb (Jurová, 1999). Tato služba nabízí dnes svým přeprávcům a cestujícím nespočet možností. Hlavním úkolem a trendem světové dopravy je především efektivně propojit bezpečnost, hospodárnost a rychlost a v osobní dopravě je k těmto vlastnostem často přidáván požadavek na pohodlí a kulturu cestování (Zelený & Peřina, 2000).

V ekonomice je potřeba vnímat dopravu jako společenskou infrastrukturu proto, že jejím produktem nejsou hmotné statky, ale nehmotný užitečný efekt přemístění (Zelený & Peřina, 2000). Dává možnost lidem spolu vzájemně komunikovat, setkávat se a vyměňovat své myšlenky (Adamec & kol., 2008).

Předpokladem efektivnosti dopravy je fakt, že užitná hodnota bude spotřebována. V opačném případě dochází ke ztrátám (Zelený & Peřina, 2000).

Aby byly výše zmiňované ztráty eliminovány, je třeba přijmout a akceptovat hlediska, která dopomáhají k optimálnímu fungování dopravního systému. Těmito hledisky jsou míněna pravidla optimální dělby práce, optimální kvality přepravy a minimalizace nákladů na vlastní proces přemísťování (Zelený & Peřina, 2000).

2.6.1 Vývoj dopravního sektoru

Jednotlivé etapy vývoje dopravního sektoru se společně navzájem prolínaly a není tedy možné je zásadně oddělit (Kyncl & kol., 2006). „*Úroveň dopravy v různých obdobích věrně odráží rozvoj lidské společnosti*“ (Adamec & kol., 2008).

Proces celkového vývoje dopravního sektoru lze charakterizovat čtyřmi obdobími, která bývají označována termínem logistické revoluce (Zelený & Peřina, 2000).

První období zahrnuje časový úsek mezi 11. a 16. stoletím. Nejvíce se v této době rozvíjí říční a pobřežní infrastruktura (Zelený & Peřina, 2000). Přeprava po vodě byla v tomto období neefektivnější, protože neexistovala kvalitní silniční síť. Výjimkou byl pouze antický Řím (Adamec & kol., 2008). Rozvoj vedl k propojení severní Evropy s oblastí Středozemního moře a to jednak po vnitrozemských řekách a jednak příbřežní plavbou po moři (Zelený & Peřina, 2000).

Druhým obdobím je 16. až 18. století. Tato doba byla spjata s možnostmi plavby po otevřeném moři a rozvojem námořní dopravy. Vlivem toho byla poté propojena Evropa s pobřežními oblastmi Afriky, Indie a jihovýchodní Asie (Zelený & Peřina, 2000).

Až do 18. století neexistovaly žádné formy motorizované dopravy. To, co zprostředkovávalo pohyb po souši, byla tažná zvířata, na vodě se pak využívalo síly větru. Rychlost dopravy v této době byla velmi nízká a vlivem toho bylo přepravováno jen velmi malé množství zboží (Adamec & kol., 2008).

Dalším časovým úsekem vývoje dopravního sektoru je období mezi začátkem 19. a polovinou 20. století. Toto období přispělo k propojenosti námořní, říční a vnitrozemské železniční infrastruktury. Dominantní roli v rozvoji dopravní infrastruktury hraje železnice (Zelený & Peřina, 2000). Ta uvedla do pozadí všechny ostatní druhy pevninské dopravy a zkrátila cestovní časy (Adamec & kol., 2008).

Poslední období tohoto rozvoje se datuje od poloviny 20. století. Je jakýmsi hrubým náčrtem toho, jak je charakterizována dopravní infrastruktura dnes (Zelený &

Peřina, 2000). Toto období přináší poměrně rychlý růst intenzity dopravy. Dochází k významným změnám poměrů na dopravním trhu. Podstatou těchto převratných změn byla fascinace lidí rychlostí a flexibilitou dopravy a stejně tak rostoucím významem environmentálních aspektů a úvah o trvalé udržitelnosti (Scheidenglanz, 2006). Nejbouřlivěji se v této době vyvíjí silniční a letecká doprava. Není možné opomenout ani zvyšující se úlohu motorismu a automobilismu pro lidskou společnost (Zelený & Peřina, 2000).

2.6.2 Doprava dnes

V posledních letech došlo k významnému rozvoji nových dopravních oborů. Jedná se především o dopravu leteckou a potrubní. Tento rozvoj je důsledkem společenských změn, rostoucího počtu obyvatel a rozvoje výroby a obchodu (Zelený, 2004).

Dle mého názoru je právě rozvoj dopravy letecké velkým přínosem pro celou lidskou civilizaci, neboť se stále větší procento obyvatelstva pokouší najít možnosti a uplatnění nejen v kontinentálních státech, ale i ve státech zaoceánských. Právě možnost rychlého leteckého přepravování jim tuto příležitost nabízí. Vlivem neustálého prudkého vývoje technologií se intenzivně rozvíjí nejen doprava letecká, ale celý dopravní sektor.

Všechny druhy dopravy se od sebe navzájem odlišují, a to z hlediska tempa růstu. Staré druhy dopravy, jako je doprava železniční, námořní, vodní a vnitrozemská, které na počátku minulého století dosáhly poměrně vysokého stupně rozvoje, se v průběhu následujících let vyvíjely pomaleji, nebo dokonce došlo k poklesu jejich využití (Zelený, 2004). Kupříkladu nákladní doprava dominovala do 60. let 20. století železnice. V souvislosti s tím, že v dalších letech nabývá na významu kamionová doprava a železnice se nestíhají v dostatečně krátké době zadaptovat, došlo k úplné změně v dělbě přepravní práce a to ve prospěch dopravy silniční (Adamec & kol., 2008). Oproti tomu se prudce rozvíjejí tzv. nové druhy dopravy, jako je doprava automobilová, letecká nebo potrubní (Zelený, 2004).

Jedním z nejzávažnějších problémů dopravy, a to především proto, že má značný vliv na zdraví člověka, je neustále zvyšující se znečištění ovzduší emisemi. K tomu dochází v takovém měřítku právě vlivem prudkého nárůstu počtu přepravních výkonů, přepravovaných osob a nákladních automobilů (Adamec & kol., 2008). Dle odhadů činí

roční tempo růstu znečištění emisemi motorových dopravních prostředků 3,3% (Zelený & Peřina, 2000). Největší podíl na znečištění ovzduší má silniční doprava především z toho důvodu, že je situována v místech s největší hustotou osídlení (www.blokovy-grant.cz/download.php?id=830&typ=m). Dále je to proto, že se jedná o jeden z nejrozvinutějších a nejvyužívanějších druhů dopravy. Na opačném konci spektra je pak doprava říční, méně rozvinutá i méně využívaná, s podílem na znečištění pouhých 0,7 % (Zelený, 2004).

Studie ukazují, že ročně zemře na následky znečištění ovzduší asi 370 000 Evropanů, z toho 9 000 Čechů. V letech 1990 - 2004 bylo znečištěnému ovzduší, které přesáhlo platné limity, vystaveno asi 43 % Evropanů. Nejhorší situace je v oblasti Beneluxu, České republiky, Polska, Maďarska, jižního Španělska a severní Itálie (www.blokovy-grant.cz/download.php?id=830&typ=m).

Důležité je pozastavit se i nad zvyšující se nehodovostí a s ní spojeným rostoucím počtem usmrcených a těžce zraněných osob (Zelený, 2004). Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia uvedlo, že Policie České republiky za rok 2014 vyšetřovala téměř 85 859 dopravních nehod (<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>).

Ve světovém měřítku tvoří celková délka dopravní sítě třicet milionu kilometrů. V tomto součtu nejsou započítány námořní linky. Z tohoto údaje je patrné, že délka dopravních cest na naší planetě převyšuje 740 krát délku zemského rovníku (Zelený, 2004).

2.7 Silniční (automobilová) doprava

Silniční, neboli automobilová doprava, patří k jedněm z nejmladších a nejrychleji se rozvíjejících druhů dopravy. Dříve se o ní dalo hovořit pouze jako o jakémsi doplňku k dopravě železniční. Dnes je chápána jako určitý systém nákladní a osobní přepravy a je nedílnou a neopomenutelnou součástí celé dopravní infrastruktury (Zelený & Peřina, 2000).

Hlavní úlohou silniční dopravy je především přepravování osob a nákladů, a to zejména na krátké a střední vzdálenosti. Oproti železniční dopravě má výhody ve vyšší dostupnosti a operativnosti. Nicméně existují nevýhody, které ji oproti železniční

dopravě staví do pozadí. Jedná se především o nižší stupeň organizace jejího provozu, vyšší negativní vliv na životní prostředí a nízkou bezpečnost dopravy. I přes to patří silniční dopravě rozhodující část přepravního trhu ve všech vyspělých zemích a to především v sektoru nákladní dopravy (Adamec & kol., 2008).

1.1.1 Silnice a dálnice

Definic, které by charakterizovaly pojem silnice, existuje mnoho. Silnice je pozemní komunikací se zpevněným jízdním pásem, který umožňuje trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu za každého počasí (Zelený & Peřina, 2000). Ředitelství silnic a dálnic naopak charakterizuje pojem silnice jako pozemní komunikaci určenou k užití silničními vozidly a chodci (<http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>).

První známá starověká umělá silnice byla vybudována Římany. Ti její výstavbu dokončili v roce 312 př. n. l. a vedla z Říma do dnešního Brindisi na břehu Jaderského moře. Postupně byly vybudovány další veřejné silnice a to především z poštovních, vojenských, ale i obchodních důvodů (Hlavačka, 2002).

Pozemní komunikace je možné rozčlenit do různých kategorií. Důvodem tohoto rozdělení je především určení vlastníka a správce komunikace. Dělí se dle technických parametrů, zpoplatnění jednotlivých cest apod. (Kleprlík, 2011).

Silnice můžeme rozdělit podle několika hledisek, jako například silnice dle dopravního významu (I. třídy, II. třídy, III. třídy), podle funkčního významu (dálnice, hlavní sítě...) nebo i z hlediska způsobu používání jako silnice veřejné či neveřejné (Zelený & Peřina, 2000).

„Pod pojmem dálnice obecně rozumíme pozemní komunikaci vysoké technické úrovně, která je určena pro rychlou motorovou silniční přepravu osob i nákladu a spojuje významná centra v tuzemsku i zahraničí“ (Zelený & Peřina, 2000). Dálnici tvoří alespoň dva jízdni pruhy pro každý z obou směrů. Oba tyto směry jsou od sebe odděleny středním dělicím pásem. Ostatní komunikace křížují dálnici zásadně mimoúrovňově, tím je plně využita kapacita této komunikace a zajištěna plynulost provozu (Zelený & Peřina, 2000). Podobně definuje tento pojem i ředitelství silnic a dálnic. Tvrdí, že dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována na základě

mimoúrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy (<http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>).

Na základě níže uvedené tabulky lze vypočítat, že průměrná rychlost pohybu vozidel po dálnici je za každé situace vyšší, než rychlost pohybu dopravních prostředků po běžných silnicích.

Tabulka 1 - Porovnání rychlosti jízdy po silnici a dálnici

Intenzita vozidel/den	Rychlost v km/h				Poměr rychlostí
	Průměrná		Ve špičce		Průměrná
	Silnice	Dálnice	Silnice	Dálnice	
3500	76	107	72	97	1,4
8000	66	97	60	91	1,46
16000	47	79	33	77	1,68
22000	33	64	33	64	1,93

Zdroj: (Zelený & Peřina, 2000)

První dálnice se na našem území začala stavět v roce 1935. Její stavba byla později zastavena a obnovila se až na konci 60. let. První dálniční úsek byl u nás dokončen a otevřen až v roce 1971 (Adamec & kol., 2008).

1.1.2 Náklady silniční (automobilové) dopravy

Jsou to takové finanční prostředky, které populace vynakládá v důsledku užívání a existence silnic (Zelený & Peřina, 2000). Příkladem mohou být poplatky za průjezd po některých komunikacích nebo silniční daň (Adamec & kol., 2008). Z těchto nákladů jsou pak financovány rekonstrukce a obnovy silnic, výstavby nových nebo jednotlivé údržby aj. (Zelený & Peřina, 2000).

V důsledku neustálého zvyšování přepravních výkonů roste především variabilní část těchto nákladů, to jsou náklady na údržbu nebo provoz. Variabilní náklady jsou obecně ty náklady, které se mění s velikostí dopravních výkonů provozovatelů a jsou

tedy úměrné spotřebě pohonných hmot. Evropská unie předpokládá, že tyto náklady budou plně uhrazeny prostřednictvím spotřební daně. Fixní složka těchto nákladů se oproti tomu s velikostí dopravních výkonů provozovatelů nemění. Do této složky je možné zařadit celou škálu nákladů, které jsou vynakládány především na údržbu vozovek (Zelený & Peřina, 2000).

Dle výzkumu Ředitelství silnic a dálnic České republiky se za poslední roky náklady vydané na výstavbu silnic a dálnic výrazně snížily ([http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf)).

3 Metodika a cíl práce

Tato diplomová práce byla sestavována na základě poznatků získaných z literárních a internetových zdrojů. Odkazy na zdroje jsou uváděné v textu a seznam použité literatury a webových stránek je zařazen v závěru práce.

Cílem diplomové práce je, na základě výzkumu, zhodnotit dopady hospodářské krize na vybrané ukazatele silniční dopravy v České republice a statisticky porovnat jejich vzájemné závislosti. Dílčím cílem práce je navrhnout firmě, podnikající v oblasti automobilového průmyslu, opatření ke snížení negativních dopadů v době hospodářské krize.

Sestavení části literární rešerše předcházelo prostudování několika odborných literárních děl, která dopomohla přiblížení pojmu dopravy a hospodářské krize. Jedná se především o problematiku hospodářské krize, jejích obecných znaků, příčin a důsledků. V neposlední řadě se literární část zaměřuje na podrobnější popis dopravního sektoru, především dopravy silniční.

Prvním krokem vedoucím ke zpracování aplikační části této diplomové práce bylo vyhledávání a získávání informací týkajících se makroekonomických ukazatelů, na kterých by bylo možné porovnat ekonomiku České republiky v období před krizí, v průběhu a po hospodářské krizi. Pro tvorbu analýz bylo důležité zjistit přesné hodnoty jednotlivých ukazatelů, kterých dosahovala česká ekonomika ve sledovaném časovém období.

Dalším krokem této práce byla analýza jednotlivých ukazatelů, charakterizujících vývoj dopravního odvětví ve zkoumaných letech. Jako základní dopravní ukazatelé byly vybrány například celkové investiční výdaje do silniční dopravy, počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru, podíl dopravního odvětví na tvorbě HDP České republiky a spotřeba pohonných hmot, konkrétně automobilového benzínu.

Další krok aplikační části porovnává skutečnost, jakým způsobem se promítly dopady hospodářské krize v České republice na oblast dopravního sektoru. Blíže se zaměřuje na odvětví silniční dopravy. Pro porovnávání vzájemných závislostí makroekonomických ukazatelů České republiky a ukazatelů vývoje dopravního odvětví byla využita vícefaktorová korelační analýza ve spojení s analýzou regresní.

Sekundárním cílem práce bylo najít a navrhnout firmě podnikající v oblasti automobilového průmyslu, jaké makroekonomické ukazatele sledovat, aby mohla odhalit varovné signály možné vznikající krize. Zkoumaná společnost by se tak mohla poučit z historického vývoje, flexibilněji reagovat na nenadále vznikající situace, byla by lépe připravena čelit problémům a mohla snížit na minimum negativní ekonomické dopady spojené s nastupující krizí.

4 Praktická část

4.1 Zhodnocení dopadů hospodářské krize na ekonomiku České republiky

Finanční krize, která nejprve postihla USA, nevyhnutelně zasáhla i Českou republiku. Zde se neprojevila ihned v roce 2008. Jejím nejvážnějším důsledkem pro Českou republiku byl výrazný pokles zahraniční poptávky, především ze strany Německa. V druhé polovině roku 2008 se začal růst ekonomiky České republiky výrazně zpomalovat.

Vláda se již na podzim roku 2008, vzhledem k negativně se měnícím údajům o výkonnosti ekonomiky, rozhodla přijmout opatření na podporu hospodářského růstu. Mnohá z nich již byla zabudována v návrhu státního rozpočtu na rok 2009, který v září roku 2008 obdržela Poslanecká sněmovna. Mezi základní opatření, která vláda přijala, patří:

- snížení sazby pojistného na nemocenské pojištění a státní politiku zaměstnanosti
- snížení sazby daně z příjmů právnických osob
- zvýšení garancí úvěrů malým a středním podnikům
- zapojení prostředků z rezervních fondů
- investice do vědy a výzkumu nad rámec schváleného návrhu státního rozpočtu
- navýšení investic do dopravní infrastruktury
- rychlejší vratky DPH aj.

Pro ekonomiku je obecně větší hrozbou dlouhodobé zadlužení než zpomalení jejího růstu. Těmito opatřeními tedy vláda sleduje především udržení zaměstnanosti a stability veřejných financí. Vládní opatření si kladou za cíl dočasně snížit náklady práce jednotlivých zaměstnavatelů. To by mělo přispět ke zpomalení očekávaného růstu nezaměstnanosti. Společně s tím podporují investiční činnost jednotlivých firem a tak reagují na možnost nulového růstu ekonomiky, popř. jejího vstupu do recese.

Hrubý domácí produkt České republiky

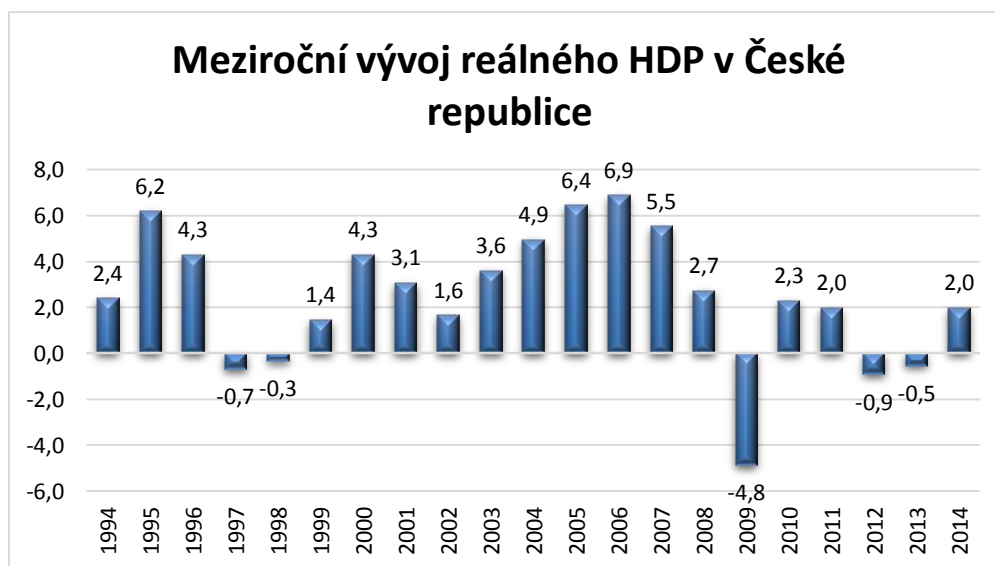
V následujícím grafu je možné vidět, že česká ekonomika se „přehřívala“ už v roce 1995. Mezi roky 1993 a 1995 vzrostl HDP o téměř 5,2 %. V následujících dvou letech zaznamenal opět výrazný propad. Rychlost růstu HDP se postupně začala výrazněji zvyšovat až v roce 2003. K tomuto růstu zásadně přispěly důležité faktory, například vstup do EU, snížení úrokových sazeb zápůjčního kapitálu, zvýšení nezaměstnanosti atd. V roce 2007 došlo již k meziročnímu poklesu HDP a v roce 2008 vstoupila česká ekonomika do recese. O rok později se HDP České republiky propadl o kritických 4,8 %.

Na tomto negativním vývoji HDP v roce 2009 v České republice se podepsal především propad ekonomik v ostatních zemích EU, hlavně pak v Německu, na kterém je česká ekonomika silně závislá.

V dalších letech si HDP České republiky udržuje převážně konstantní hodnoty. K mírnému poklesu od roku 2009 došlo pouze v letech 2012 – 2013.

Celkový vývoj v letech 1994 – 2014 je vidět v následujícím grafu.

Graf 2 – Meziroční vývoj reálného HDP v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

Míra inflace v České republice

Míra inflace vyjadřuje přírůstek průměrného ročního indexu spotřebitelských cen neboli procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru dvanácti předchozích měsíců.

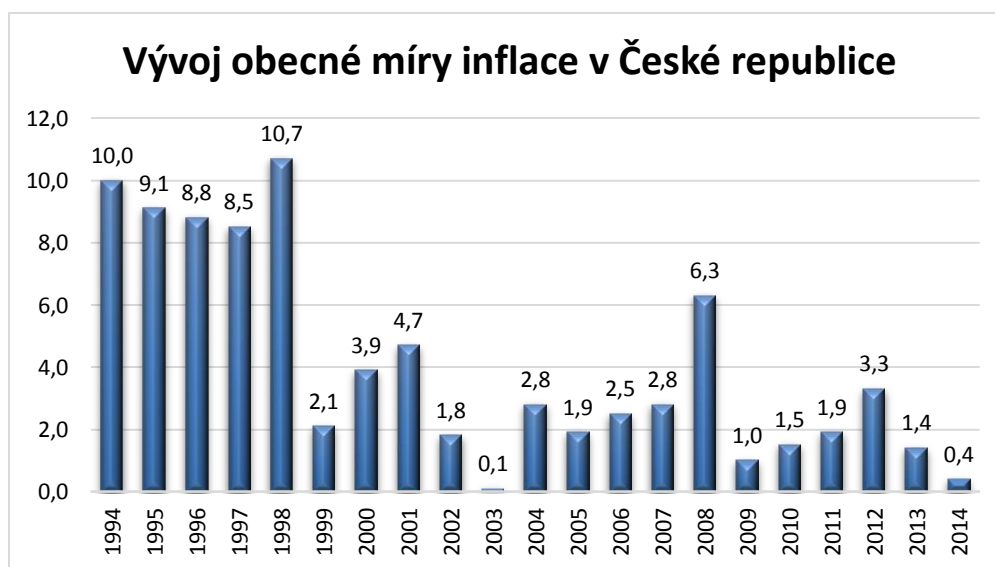
V roce 2008 vzrostla míra inflace na úroveň 6,3 %. Bylo to způsobeno především růstem cen zemědělských a nerostných surovin a paliv na světových trzích. V tomto roce však nepůsobily na výši inflace pouze tyto faktory. Další příčinou zvýšení míry inflace bylo zavedení jednotné daně z příjmu právnických osob, citelný vzestup cen potravin, zvýšení sazby DPH z 5 % na 9 % u některého zboží a služeb, zvýšení spotřební daně u tabákových výrobků, zvýšení cen energií, regulovaného nájemného a zavedení regulačních poplatků ve zdravotnictví.

Od roku 2008 se všeobecný růst cenové hladiny výrazně zpomalil. V roce 2009 ovlivnily vývoj tohoto ukazatele především trvale klesající ceny potravin a stabilně nízké ceny v odvětví dopravy.

V lednu 2010 byl inflační cíl stanoven na 2 %. Česká národní banka uvádí, že by se v průběhu roku 2016 měla hodnota míry inflace pohybovat okolo tohoto inflačního cíle.

Meziroční vývoj míry inflace v letech 1994 – 2014 je znázorněn v následujícím grafu.

Graf 3 – Vývoj obecné míry inflace v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

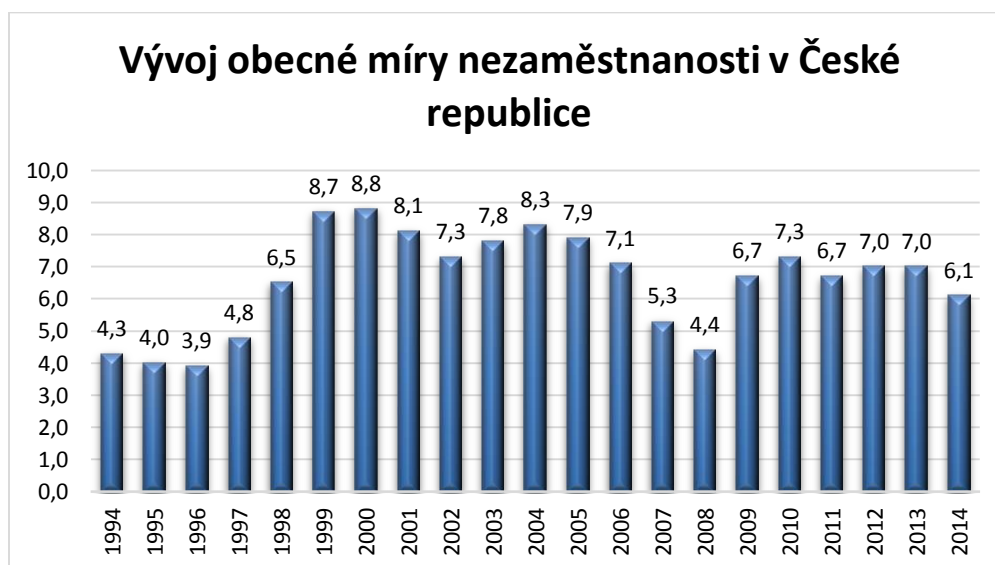
Obecná míra nezaměstnanosti v České republice

Obecná míra nezaměstnanosti v České republice měla od roku 1997 velmi proměnlivý charakter. Od roku 1997 do roku 1999 došlo ke zvýšení o téměř 3,9 %. Od roku 2000 vykazovala pak spíše klesající tendenci. K rapidnímu nárůstu došlo opět v roce 2009. V porovnání s rokem 2008 byla hodnota vykazované obecné míry nezaměstnanosti o 2,3 % vyšší. Tento nárůst nezaměstnanosti byl způsoben především oslabením ekonomické aktivity státu v období hospodářské krize.

Od roku 2010 opět meziročně mírně klesá. V roce 2015 dosáhla nejnižších hodnot od roku 2008 a předpokládá se, že by tento trend měl pokračovat i v letech následujících. Celoroční hodnota obecné míry nezaměstnanosti by se v roce 2016, dle ekonoma Jakuba Seidlera z ING Bank, měla pohybovat okolo 4,7 %.

Vývoj obecné míry nezaměstnanosti v České republice v letech 1994 – 2014 je uveden v následujícím grafu.

Graf 4 – Vývoj obecné míry nezaměstnanosti v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

Výdaje domácností na konečnou spotřebu v České republice

Promítneme – li vliv zvýšení příjmů na poptávkovou křivku domácností po dopravě, zjistíme, že vlivem změny příjmů dochází k posunu této křivky. Pokud dojde ke zvýšení příjmů domácností, zvýší se životní úroveň spotřebitele. Z toho vyplývá, že

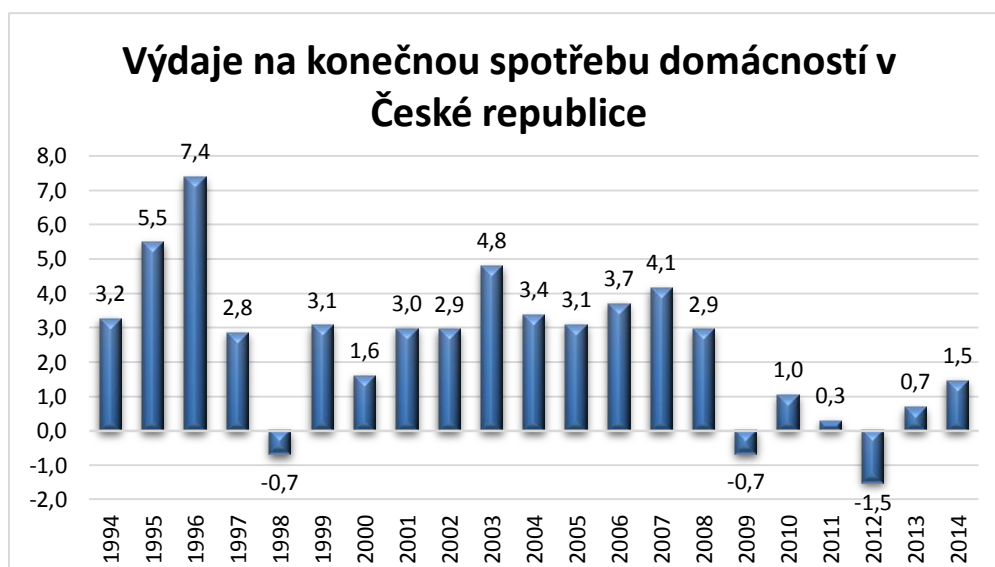
čím vyšší příjem bude spotřebitel mít, tím více poroste poptávka i po službách spojených s dopravou (McCarthy, 2001). V době ekonomické krize byla situace zcela opačná, mzdy a příjmy klesaly, docházelo ke snižování životní úrovně obyvatelstva a poptávka po službách spojených s dopravou klesala.

Následující graf znázorňuje spotřebu domácností v běžných cenách v letech 1994 – 2014. Výdaje na konečnou spotřebu domácností zahrnují hodnotu výrobků a služeb užitých domácnostmi pro uspokojení individuálních potřeb, hrazených z důchodů domácností a pořízených nákupem, dary i formou naturální spotřeby.

Jak je možné z grafu vyzorovat, spotřeba domácností měla od roku 1996 spíše klesající tendenci. V roce 2009 byl tento pokles výraznější. Dle Českého statistického úřadu za tímto propadem stojí především nízký růst reálných mezd a také zvýšení nezaměstnanosti. V dalších letech pak výdaje na konečnou spotřebu domácností kolísají. Mírný nárůst zaznamenávají až v posledních dvou letech.

Meziroční vývoj výdajů domácností na konečnou spotřebu v České republice v letech 1994 – 2014 byl následující.

Graf 5 – Výdaje na konečnou spotřebu domácností v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

Tvorba hrubého fixního kapitálu v České republice

Tvorba hrubého fixního kapitálu je sledována jako samostatná položka soustavy národních účtů. Množství investic a jejich podíl na hrubém domácím produktu představuje důležitý faktor ekonomického růstu. Přínos investic spočívá jak ve vynaložených výdajích (nákupy aktiv), které přispívají k růstu ekonomiky, tak i v jejich potenciálu budoucí produkce, jako jsou inovace a nárůst výrobních kapacit.

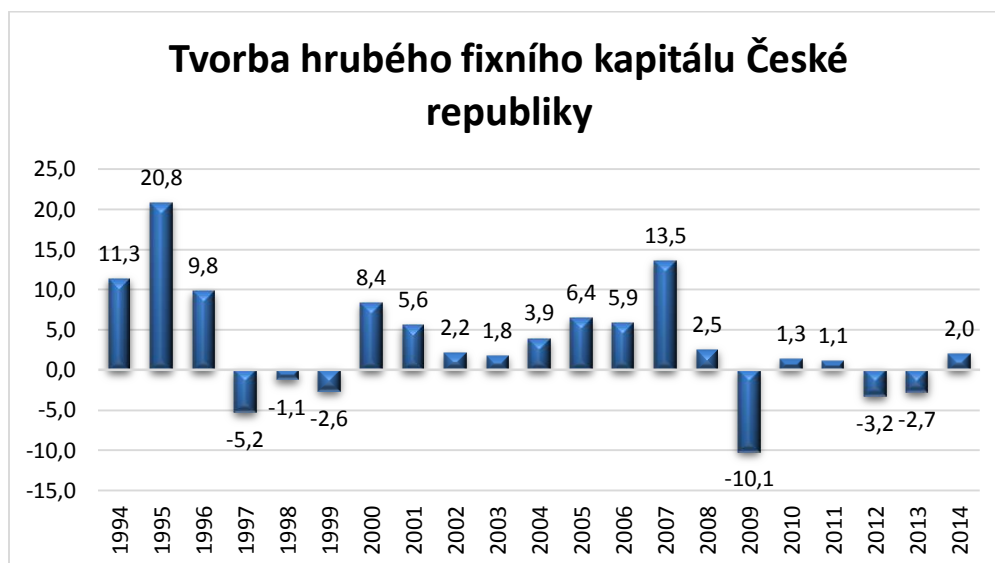
Tento ukazatel zachycuje pořízení fixních aktiv, to znamená vyrobená aktiva, která se používají ve výrobě po dobu delší než jeden rok a která jsou snížena o jejich úbytky během daného období (<http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/investice1/>).

Z grafu je vidět značná volatilita tohoto ukazatele ve sledovaných letech. Tvorba hrubého fixního kapitálu se vyvíjí v souladu s hospodářským cyklem, což je i v souladu s ekonomickou teorií. Investičními cykly a jejich vlivem na HDP se zabývají řady ekonomických teorií a přístupů. Některé z nich, které se věnují rozkolísanosti tvorby hrubého fixního kapitálu, vychází z toho, že realizuje-li se v ekonomice jedna investice, následuje hned několik investic dalších reagujících na investici původní, čímž dochází ke zvýraznění daného výkyvu.

Ještě v roce 2007, tedy v době vysokého ekonomického růstu, se na růstu HDP podílela tvorba hrubého fixního kapitálu více než 50 %. Počátkem roku 2008 se investiční aktivita v české ekonomice výrazně utlumila. Tvorba hrubého fixního kapitálu zaznamenala šest mezičtvrtletních poklesů v řadě. Tento vývoj investiční aktivity byl zajisté jedním z důsledků hospodářské krize vyvolaný i pesimismem investorů.

Setrvačnost negativních příspěvků tvorby hrubého fixního kapitálu se projevovala až do konce roku 2013. Od druhé poloviny zmiňovaného roku již dochází k pravidelnému mezičtvrtletnímu růstu investic (<http://www.statistikaamy.cz/2015/12/investicni-aktivita-stoupa/>).

Graf 6 – Tvorba hrubého fixního kapitálu České republiky



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

Ceny průmyslových výrobců v České republice

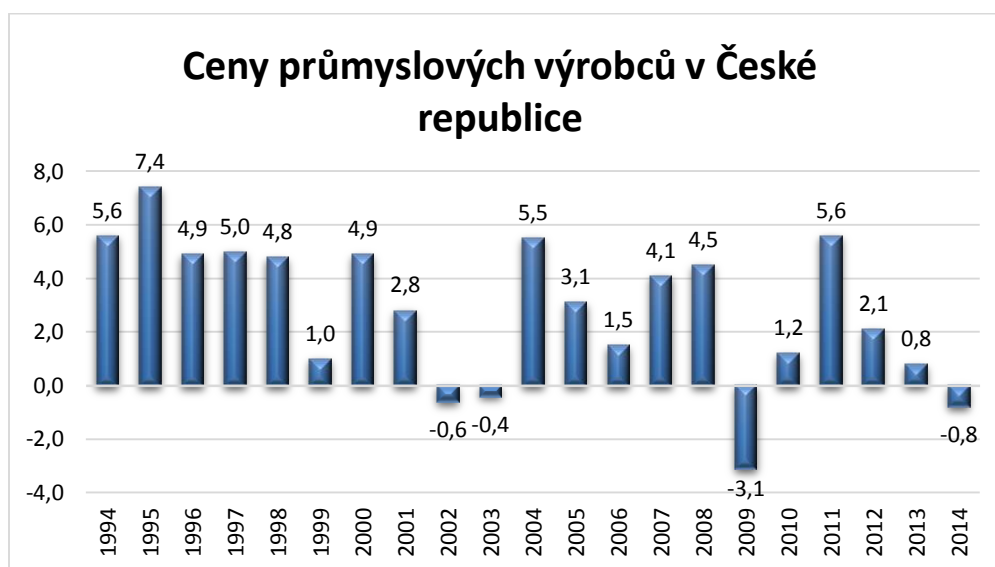
Výše cen průmyslových výrobců se ve sledované období často měnily. V letech 1994 – 1998 byla hodnota tohoto ukazatele poměrně stabilní. Pouze v roce 1999 došlo ke zdatnému meziročnímu propadu.

V České republice se ceny průmyslových výrobců citelně snížily v letech 2002 – 2003. V úhrnu byly ceny nižší o 0,6 %. Na snížení celkové cenové hladiny se podílel v těchto letech především pokles cen v průmyslu potravinářských výrobků, významně nižší byly ceny výroby koksů a rafinérských ropných výrobků a výrazně nižší byly také ceny pryžových a plastových výrobků. Naopak vzrostly ceny výrobků zpracovatelského průmyslu jinde neuvedených a základních kovů, hutních a kovodělných výrobků (<http://www.mmspektrum.com/clanek/pokles-cen-prumyslovych-vyrobcu.html>).

V dalších letech zaznamenal tento ukazatel opět mírné nárůsty a poklesy. Až rok 2009 přinesl opět významné snížení zmiňovaných cen. Dle Českého statistického úřadu ceny průmyslových výrobců zaznamenaly největší meziroční pokles od začátku sledování v roce 1991. Podle statistik klesly opět zejména ceny koksárenských a rafinovaných ropných produktů o 38,1 procenta, obecných kovů a kovodělných výrobků o 16,1 procenta a potravinářských výrobků o pět procent. Naopak vzrostly především ceny elektřiny, plynu a páry o 10,9 procenta, nábytku a ostatních výrobků

zpracovatelského průmyslu o 3,6 procenta a dopravních prostředků o 1,9 procenta. Tyto ceny se s odstupem promítají do cen pro konečné spotřebitele (<http://byznys.ihned.cz/c1-38078850-ceny-prumyslovych-vyrobcu-opet-v-cervenci-rekordne-klesly>).

Graf 7 – Ceny průmyslových výrobců v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

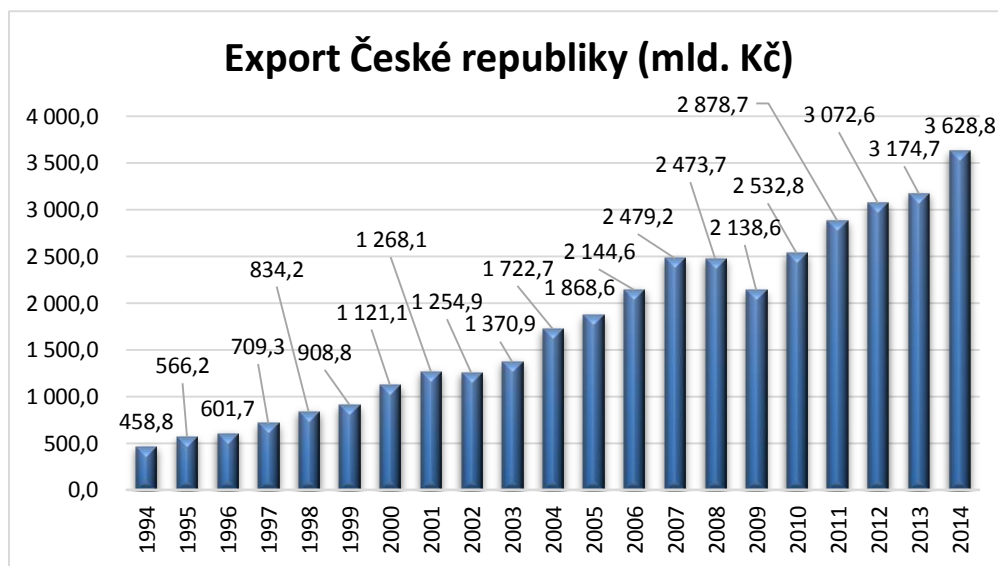
Export České republiky

Česká republika má malou a velmi otevřenou ekonomiku, která je silně závislá na svých vnějších ekonomických vztazích. Velmi významný vliv na vývoj vývozu, a tedy i obchodní bilance, má vývoj zahraniční poptávky, zejména v zemích Evropské unie. Tyto země jsou významnými obchodními partnery České republiky, a proto jakýkoliv výkyv v jejich poptávce způsobí i změnu v české obchodní bilanci. Ve sledovaném období 1994 – 2007 vykazuje hodnota exportu České republiky rostoucí tendenci. V roce 2008 došlo po dlouhé době k poklesu přebytku obchodní bilance kvůli světové ekonomické krizi, která způsobila snížení zahraniční poptávky, a následně tak i vedla k poklesu českého vývozu. Český export do jiných států se ještě výrazněji snížil v roce 2009.

S oživením evropských ekonomik a jejich poptávky došlo následně i k růstu českých vývozů. Velmi kladně na export také působilo zavedení šrotovného v některých evropských zemích, to oživilo poptávku po dopravních prostředcích.

Od roku 2010 hodnota exportu České republiky opět meziročně narůstá. Celkový vývoj tohoto ukazatele je znázorněn v následujícím grafu.

Graf 8 – Export České republiky (mld. Kč)



Zdroj: Vlastní práce (data ČSÚ)

4.2 Zhodnocení dopadů hospodářské krize na dopravní sektor – se zaměřením na silniční dopravu České republiky

Celkové investiční výdaje do silniční dopravy

Graf 9 – Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách v mil. Kč



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
7660	9802	10537	13720	14466	12217	11737	10301	15971	19922	32902

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
42137	42268	41461	50962	52524	43494	31799	22036	16827	16632

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

Ještě počátkem nového tisíciletí převyšovaly investice do železniční infrastruktury investice do infrastruktury silniční. Jak uvádí Tikman & Vachtl (2010), důvodem tohoto vývoje mohly být především masivní výdaje do modernizace tzv. prvního železničního koridoru, která se stala právě v těchto letech dominantní investicí v rozsáhlé železniční síti v České republice.

V dnešní době putuje téměř 70 % investic do infrastruktury silniční a 30 % do železniční.

Hospodářská krize v letech 2008 – 2009 se významně projevila i v této oblasti. Největší objem peněžních prostředků do silniční infrastruktury bylo ve sledovaném období investováno právě v těchto letech. Bylo to jedno z mnoha protikrizových opatření vlády České republiky, která měla v době krize rozpohybovat ekonomiku, oživit finanční trhy a podpořit hospodářský růst.

Tvorba HDP v odvětví dopravy

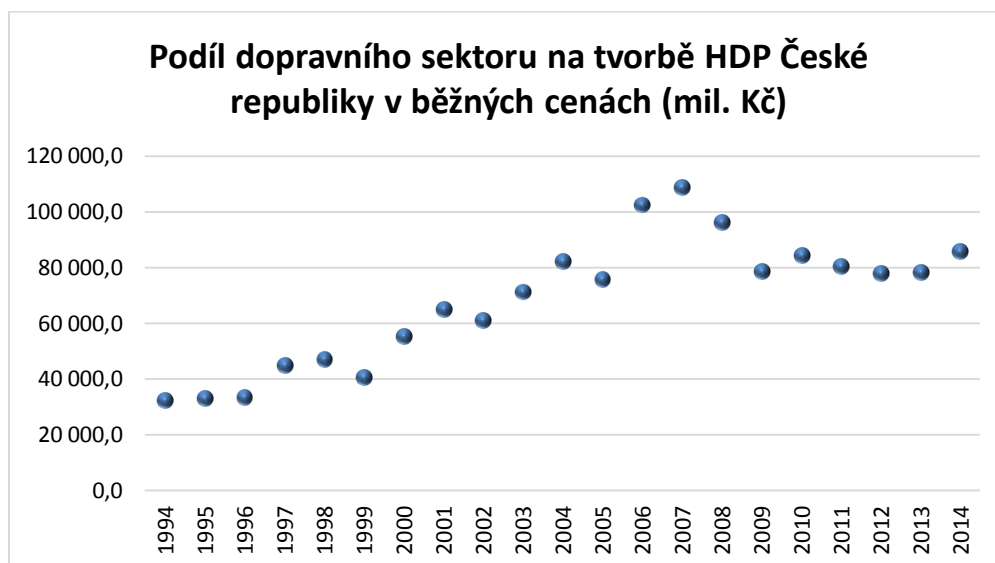
Odvětví dopravy a skladování společně s odvětvím zpracovatelským, stavebnickým nebo například s oblastí maloobchodu, velkoobchodu a opravy a údržby motorových vozidel tvoří největší podíl na celkovém HDP České republiky.

Následující graf vyjadřuje podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky. Z toho důvodu, že dopravní sektor velmi intenzivně ovlivňuje tvorbu HDP České republiky, protože se z výše zmíněnými odvětvími na HDP nejvíce podílí, mají oba grafy velmi podobný průběh.

Od roku 1995 měl dopravní sektor, vzhledem k tomu jak ovlivňuje tvorbu HDP České republiky, spíše rostoucí charakter. Tento trend pokračoval až do roku 2007. V dalším roce, kdy plně propukla světová hospodářská krize, došlo k poklesu celkové ekonomické aktivity jednotlivých odvětví, která se na tvorbě celkového hrubého domácího produktu České republiky podílejí.

Následující graf vyjadřuje meziročně podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky.

Graf 10 – Podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky v běžných cenách



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
32325	33067	33467	44897	46795	40469	55249	65015	61251	71213	82341

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
75623	102481	108729	96008	78582	84462	80433	77882	78378	85628

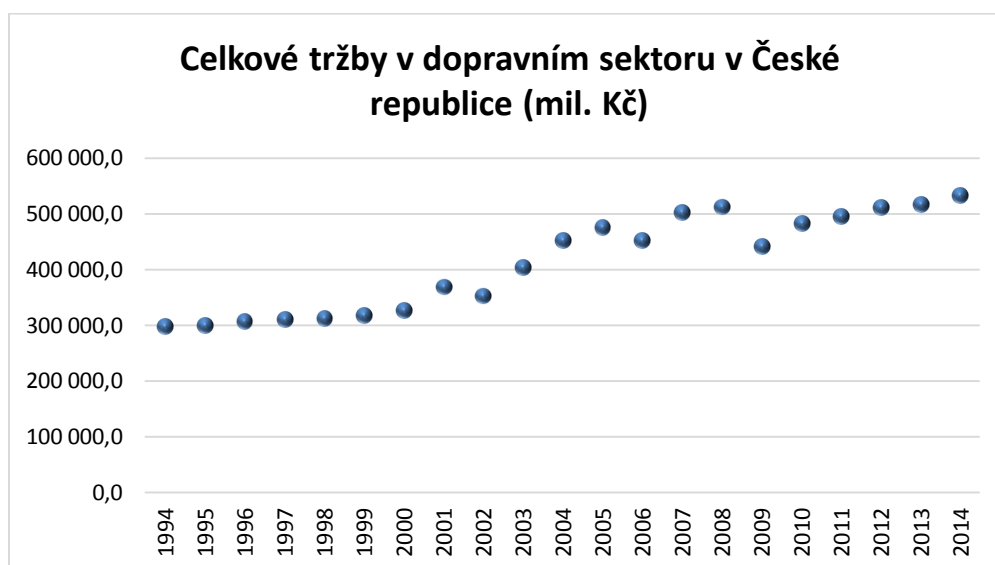
Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

Celkové tržby v dopravním sektoru

Celkové tržby v dopravním sektoru zahrnují příjmy z prodeje vlastních výrobků, příjmy z prodeje služeb a zboží. Z následujícího grafu je opět patrný rostoucí trend tohoto ukazatele na území České republiky. V roce 2008, v roce nástupu světové hospodářské krize, byl tento růst přerušen. I v sektoru dopravy se projevil výrazný pokles celkových tržeb. Bylo to způsobeno především zvyšující se mírou nezaměstnanosti, rostoucí mírou inflace a s tím spojenou snižující se celkovou spotřebou domácností.

V České republice se v roce 2014 meziročně zvýšily tržby v běžných cenách v oblasti dopravy o 3,9 %. Po přepočtu na stálé ceny vzrostly o 2,1 %. Na vývoj v dopravě pozitivně působila první tři čtvrtletí roku 2014. Silniční doprava tempo růstu v průběhu roku zpomalovala, za celý rok vzrostla o 3,7 %.

Graf 11 – Celkové tržby v dopravním sektoru (v mil Kč)



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
297357	300421	306741	310485	312896	317265	326195	369350	352310	403318	451265

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
475639	452959	502401	512877	441781	482116	495716	511863	517137	532674

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

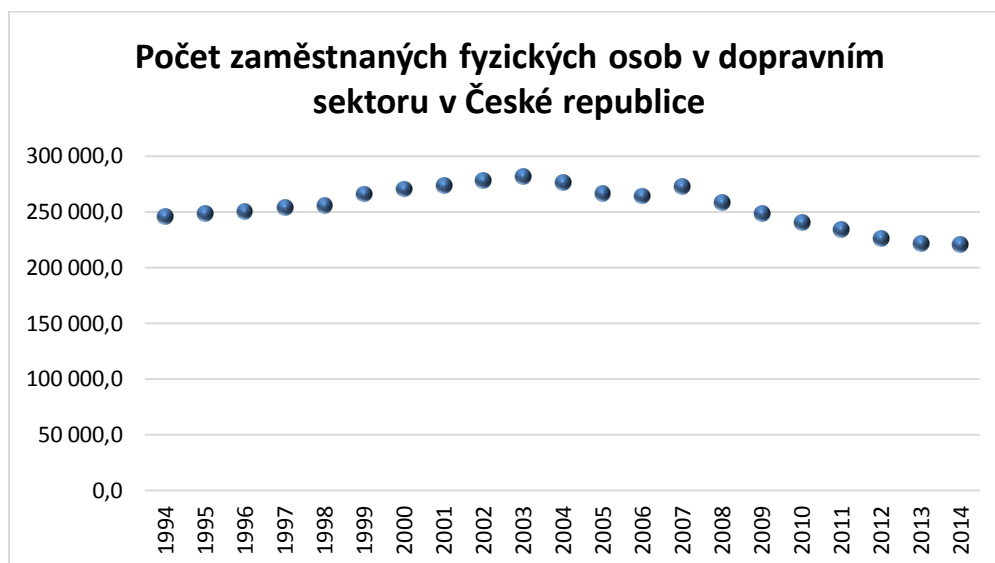
Počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru

Z výše uvedených údajů, které se týkají analýzy obecné míry nezaměstnanosti, je patrné, že mezi lety 2008 – 2010, tedy v době vrcholu hospodářské krize, došlo k rapidnímu nárůstu tohoto ukazatele.

Následující graf představuje počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru. I zde dochází od roku 2008 k poklesu. V porovnání s rokem 2008 došlo v roce 2010 k poklesu zaměstnaných osob v tomto odvětví o necelých 7 %.

Od roku 2010 se počet zaměstnaných osob v oblasti dopravy pozvolna zmenšoval. V roce 2013 se tento trend zastavil.

Graf 12 – Počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
245637	248759	250762	253758	255843	265962	270354	273643	278353	281924	276359

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
266638	264103	272818	258576	248378	240804	234651	226122	221838	220365

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

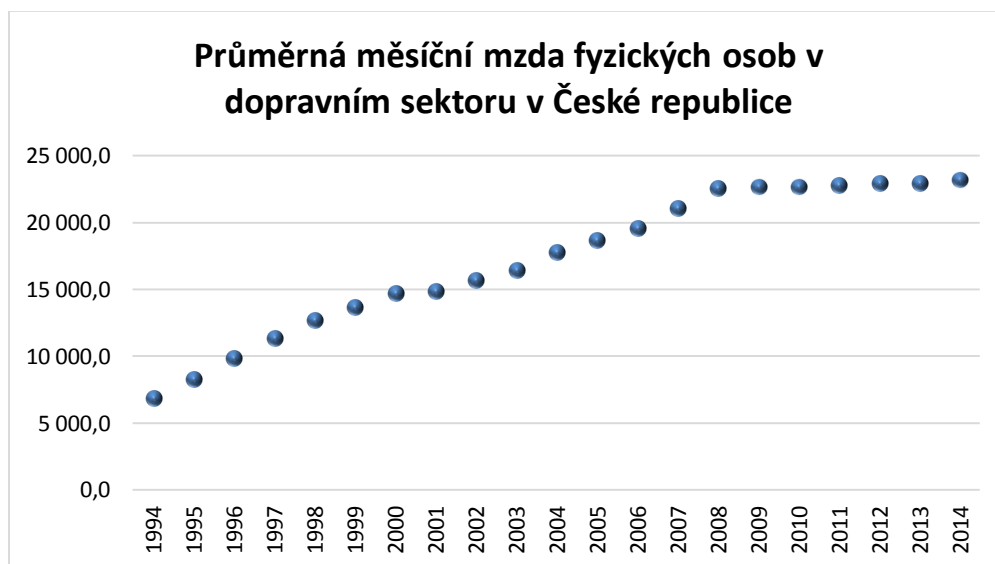
Průměrná měsíční mzda fyzických osob v dopravním sektoru

Průměrná měsíční mzda fyzických osob v dopravním sektoru se vyvíjí podobně jako obecná spotřeba domácností v České republice. Je to způsobeno především tím, že čím více disponibilního důchodu domácnosti mají, tím více statků mohou spotřebovávat.

Ve výše uvedeném grafu spotřeby domácností v letech v České republice byl zvýrazněn rok 2009, kdy došlo u tohoto ukazatele k výraznému poklesu. Podíváme – li se na graf vývoje průměrné mzdy v dopravním sektoru, došlo i zde k zjevnému zpomalení meziročního růstu mzdy u fyzických osob. V důsledku tohoto snížení, ke kterému došlo u většiny odvětví, poklesla celková spotřeba domácností v České republice.

V dalších letech je vidět pouze mírný nárůst mzdy fyzické osoby zaměstnané v odvětví dopravního sektoru.

Graf 13 – Průměrná měsíční mzda fyzických osob v dopravním sektoru v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
6842	8241	9853	11306	12638	13641	14645	14840	15665	16448	17717

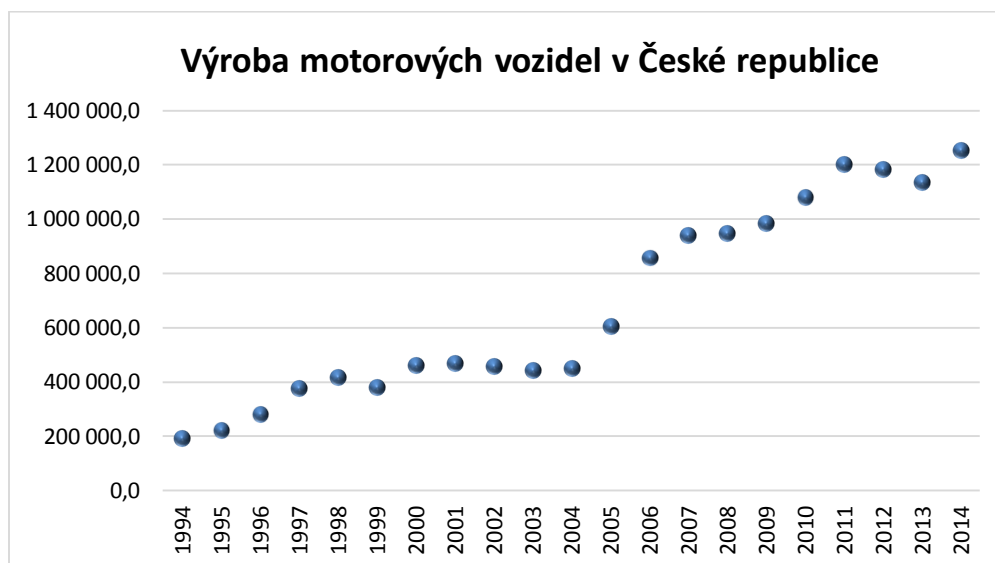
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
18657	19559	21074	22540	22644	22659	22763	22929	22956	23165

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

Výroba motorových vozidel v České republice

Následující graf znázorňuje počet motorových vozidel, která byla v České republice v letech 1994 – 2014 vyrobena. Je vidět, že od roku 1994 do roku 2004 se tento počet zvyšoval velmi mírně. Od roku 2005 počet vyrobených motorových vozidel zaznamenal výrazný vzestup. Až krize v roce 2007 tento vývoj značně zpomalila. Nárůst výroby této komodity v České byl poté pouze mírný. Jednou z mnoha příčin byla klesající poptávka po jednotlivých motorových vozidlech. Od roku 2010 je opět viditelný rostoucí trend, přesto došlo v roce 2013 k mírnému poklesu výroby tohoto statku.

Graf 14 – Výroba motorových vozidel v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Sdružení automobilového průmyslu)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
190651	223267	280173	374674	414778	380212	459357	470589	454968	443902	449891

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
603849	855832	939788	948128	983992	1077166	1201000	1181314	1134285	1252295

Zdroj: Vlastní práce (data Sdružení automobilového průmyslu)

Nákup osobních automobilů

Automobilový průmysl byl v době hospodářské krize jednou z nejvíce zasažených oblastí. V porovnání s rokem 2008 došlo v roce 2009 ke světovému poklesu produkce automobilů o více než deset milionů.

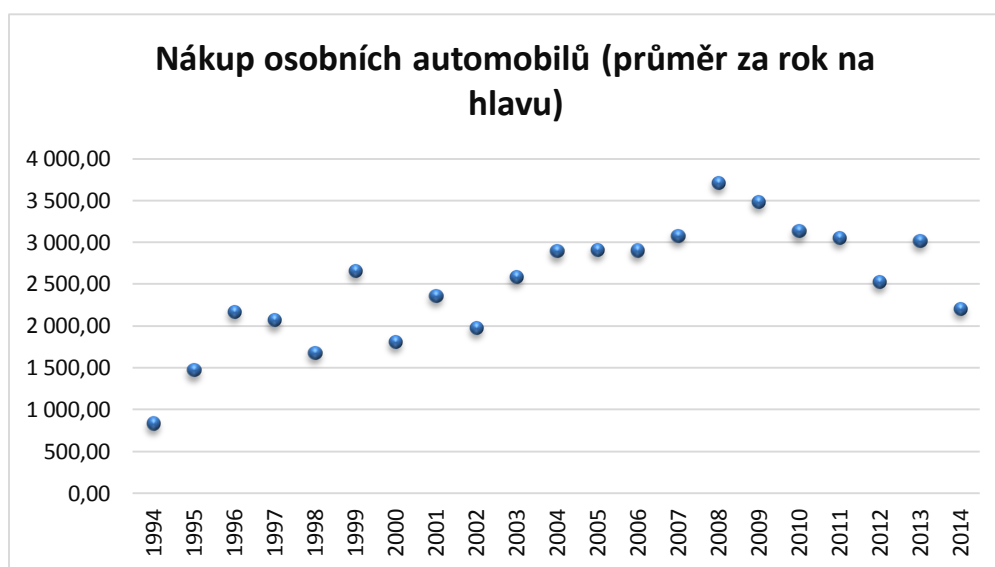
Obecně lze říci, že v době krize dochází k poklesu poptávky po službách a jednotlivých výrobcích. Důkazem je výše uvedený graf ukazatele spotřeby domácností ve sledovaných letech. Zde v roce 2009 došlo k výraznému propadu. Většina firem se snaží na tuto nízkou poptávku reagovat např. snížením cen nebo nabídkou vyšší hodnoty výrobku za stejnou cenu. Této obrany využily také firmy zabývající se prodejem automobilů. Právě jednotlivé automobilky, ve snaze prodat své výrobky, zlevnily poměrně výrazným způsobem, a to buď přímo, nebo dodáním bohatší výbavy za stejné peníze. V období krize došlo tedy na českém trhu k výraznému zvýšení

nakoupených osobních automobilů. Z grafu je možné vidět, že v průměru na hlavu bylo v České republice prodáno nejvíce automobilů v roce 2008.

Současným problémem je fakt, že spotřebitelé si na nízké ceny vozů zvykli a pro automobilový průmysl je velmi těžké obhájit opětovné zdražení.

V následujícím grafu se možné vidět vývoj počtu nakoupených osobních automobilů v České republice na jednoho obyvatele.

Graf 15 – Nákup osobních automobilů v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
838	1470	2168	2072	1679	2660	1808	2364	1980	2588	2897

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2910	2905	3085	3719	3489	3138	3055	2529	3022	2205

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

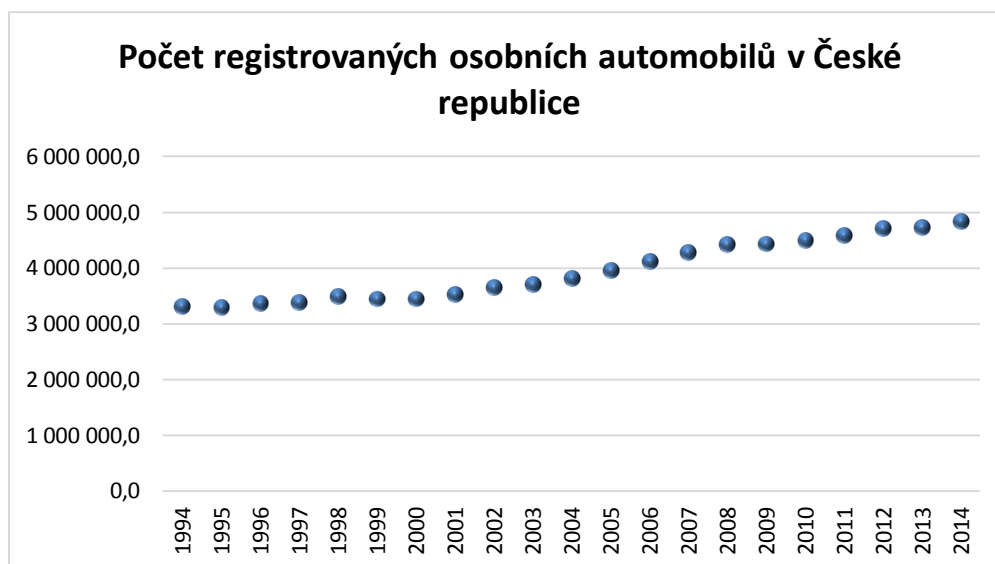
Počet registrovaných osobních automobilů

Celkem je v České republice podle aktuálních dat zaregistrováno zhruba 4,8 mil. osobních automobilů. Vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v letech 1997 – 2014 má rostoucí charakter. V průběhu těchto let nedošlo meziročně k poklesu, pouze

v roce 2008 došlo z hlediska tohoto ukazatele ke stagnaci. V dalších dvou letech byl nárůst počtu registrovaných automobilů minimální.

V následujících letech se průměrně zvýšil počet registrovaných osobních automobilů na území České republiky o necelá 2 %. I zde se tedy projevila síla hospodářské krize v letech 2008 – 2010. V tomto období bylo sice nakoupeno největší množství automobilů za posledních několik let (viz. graf č. 15), v počtu registrovaných osobních aut se tato skutečnost projevila pouze nepatrně. Z těchto údajů se dá usoudit, že došlo k výměně starších typů automobilů. Snížením cen této komodity se zlepšila dostupnost, modernizace měla pozitivní vliv na komfort uživatelů osobní automobilové dopravy, zmírnily se i negativní dopady na životní prostředí.

Graf 16 – Počet registrovaných osobních automobilů v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
3308937	3294925	3358649	3391541	3492961	3439745	3438870

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
3529791	3647067	3706012	3815547	3958708	4108610	4280081

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
4423370	4435052	4496232	4581642	4706325	4729185	4833386

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

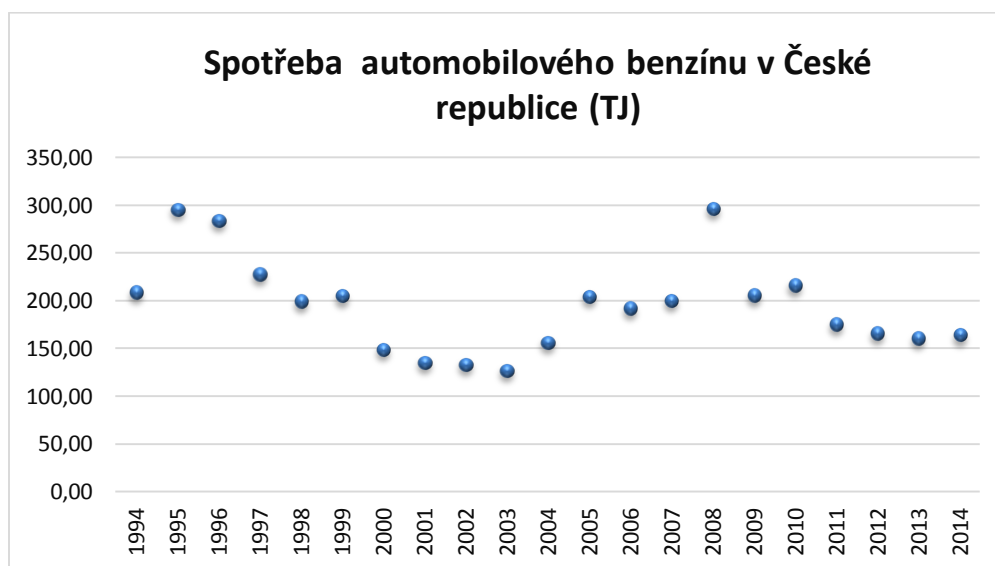
Spotřeba automobilních benzínů

Dalším zkoumaným ukazatelem je spotřeba automobilového benzínu. Jak je možné z níže uvedeného grafu vypočítat, v roce 2008 výrazně vzrostla spotřeba tohoto paliva.

Zhruba v polovině roku 2008 se krize výrazně projevila na ceně ropy, která od června 2008 do ledna 2009 spadla z hranice přesahující 140 USD za barel (ropa Brent) až k pouhým 40 USD za barel.

V dalších letech má spotřeba benzínu spíše klesající charakter. V roce 2015 došlo opět k meziročnímu zvýšení spotřeby benzínu a to zhruba o 0,5 %. Hlavním důvodem tohoto zvýšení bylo celkové oživení ekonomiky, lidé díky maloobchodnímu snížení cen benzínu od září 2015 více nakupovali tento statek. Pan Václav Loula z asociace petrolejářského průmyslu a obchodu tvrdí, že jedním z dalších faktorů byl i růst domácí mototuristiky spojené s návštěvou kulturních památek. Tento trend by měl, dle jeho slov, pokračovat (<http://www.financninoviny.cz/zpravy/spotreba-pohonnych-hmot-loni-vzrostla-i-kvuli-poklesu-cen/1191425>).

Graf 17 – Spotřeba automobilového benzínu v České republice (TJ)



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
209	295	284	228	200	205	149	135	134	126	156

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
204	192	200	296	206	216	176	166	161	164

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

Ropa a její význam

Ropa a výrobky, které se z ní vyrábějí, jsou základním palivem pro dopravu, ropa je zároveň základní surovinou pro výrobu plastů. Lze z ní vyrobit mimo to i některé druhy léků, hnojiva nebo pesticidy.

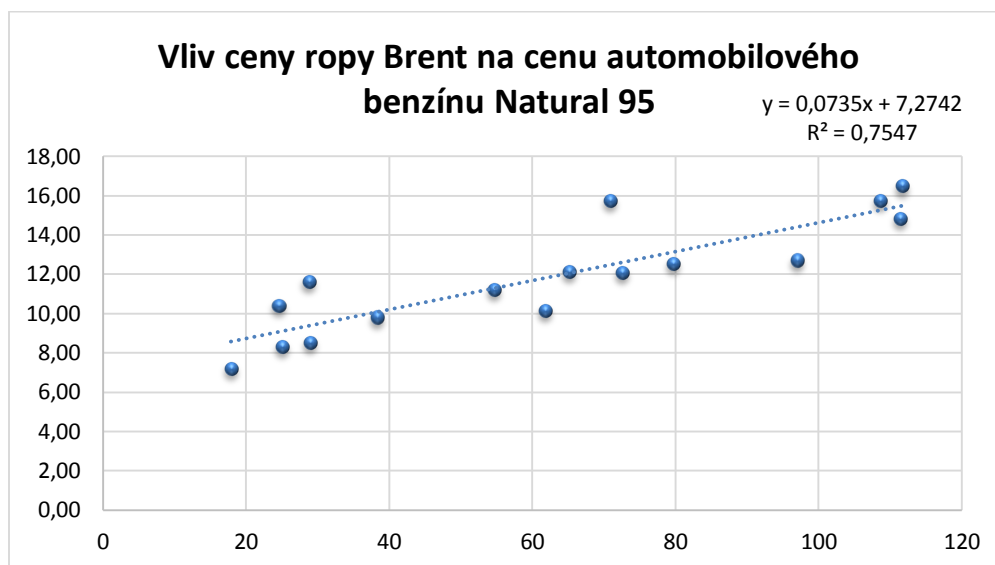
Světový trh ve své podstatě rozděluje ropu především podle jejího původu. Takto bychom mohli hovořit například o ropě WTI (West Texas Intermediate nebo Brent). Lze ji však dělit i podle dalších kritérií.

Hlavními světovými typy ropy jsou směsná ropa Brent, která zahrnuje patnáct druhů ropy z nalezišť v Severním moři, a za jejíž cenu se obchoduje např. ropa v Evropě nebo Africe. Dalším typem je ropa WTI, za jejíž cenu se prodává severoamerická ropa. Posledním typem, který bych uvedla, je ropa Dubai, za jejíž cenu se prodává tato komodita na blízkém východě a je určena pro asijsko-pacifickou oblast.

Ceny benzínu a nafty jsou určovány výstupními cenami rafinerií. Distributoři a prodejci pohonných hmot si poté k těmto cenám připočítávají své marže. Dle dohody prodávají všechny rafinerie v Evropské unii své produkty za stejnou cenu, která je stanovena na komoditní burze v Rotterdamu. Ve většině zemí světa pak tvoří převážnou část z konečné ceny benzínu spotřební daň a daň z přidané hodnoty.

Cílem tohoto zkoumání je, na základě statistické korelační analýzy zjistit, zda měla cena ropy Brent v letech v České republice vliv, a popřípadě jaký, na ceny automobilového benzínu očištěné od spotřební daně a daně z přidané hodnoty.

Graf 18 – Vliv ceny ropy Brent na spotřebu automobilového benzínu Natural 95 v České republice



Zdroj: Vlastní práce

Ceny automobilového benzínu očištěné od spotřební daně a DPH v letech 1999 – 2014.

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
7,19	11,62	10,42	8,32	8,51	9,81	11,23	12,13

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
12,09	12,72	10,15	12,55	14,82	16,50	15,73	15,73

Zdroj: Vlastní práce

Tento graf jednoznačně vykazuje určitou lineární závislost mezi těmito ukazateli. Výsledek lze interpretovat tak, že zvýší – li se cena barelu ropy Brent, zvýší se cena prodáváného benzínu na našem území. Tuto závislost vystihuje i následující tabulka korelačních koeficientů. Můžeme říci, že je vztah mezi ukazateli poměrně silný, neboť překračuje hodnotu 0,5. V případě ceny ropy a automobilového benzínu jde o hodnotu 0,87.

Tabulka 2 – Výpočet korelačního koeficientu závislosti spotřeby automobilového benzínu Natural 95 v České republice na cenu ropy Brent

	Ceny ropy BRENT (USD/barel)	Automobilový benzín (Kč/l)
Ceny ropy BRENT (USD/barel)	1	
Automobilový benzín (Kč/l)	0,87	1

Zdroj: Vlastní práce

To, zda můžeme hovořit o obecně platné závislosti, ukazuje koeficient spolehlivosti, který je druhou mocninou korelačního koeficientu. V tomto případě se jedná o poměrně spolehlivý výsledek, neboť tento ukazatel vykazuje hodnotu 0,75 - je označen jako koeficient R^2 . Tato hodnota je součástí výše uvedeného grafu. Součástí grafu je dále rovnice regrese, dle které je možné interpretovat budoucí ceny automobilového benzínu na základě změn nezávisle proměnné, tedy cen ropy Brent.

Individuální automobilová přeprava osob

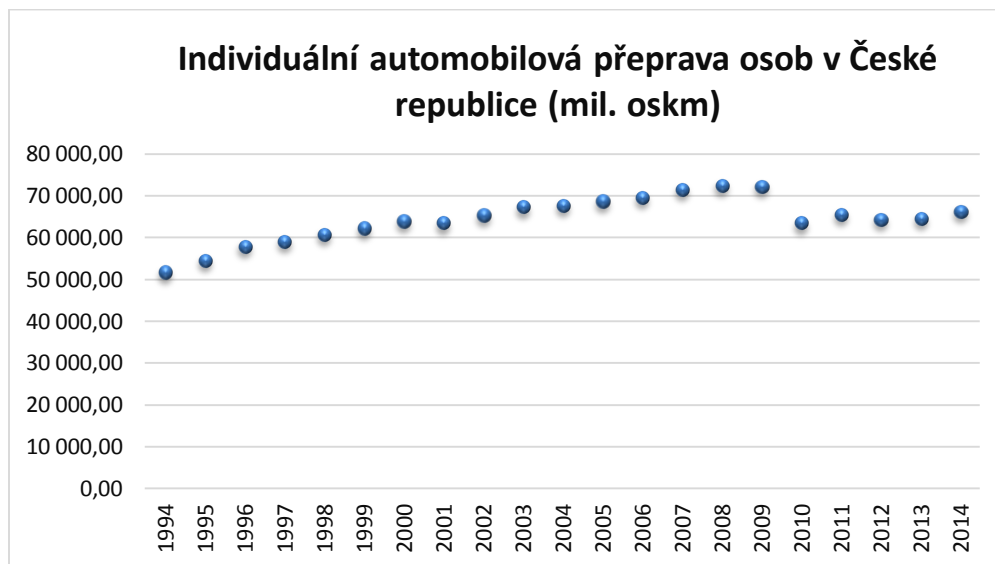
S tím, jak se vyvíjí ceny pohonných hmot, úzce souvisí také ukazatel individuální automobilové přepravy osob.

Z grafu je patrný rozvoj individuální automobilové dopravy už od roku 1994. Přepravní výkony v tomto ohledu vzrostly od tohoto roku za deset let téměř o 10%. Tento prudký rozvoj byl zapříčiněn růstem individualismu lidí, stále větší dostupností automobilů a obecně rostoucí poptávkou po dopravě. Společně s růstem přepravních výkonů klesala vytiženost automobilů a tak se zvyšoval i jejich počet na silnicích. V dnešní době jezdíme v automobilu téměř sami a to je také mimo jiné nešetrné k životnímu prostředí.

V době hospodářské krize dosáhla individuální automobilová přeprava osob svého maxima. Bylo to způsobené, dle mého názoru, především klesající cenou automobilů a s tím spojeným růstem počtu prodaných vozů, a také snížením cen pohonných hmot vlivem poklesu cen ropy na burzách.

V posledních letech se dle uvedeného grafu (informací získaných z ročenek dopravy vydaných Ministerstvem dopravy) přepravní výkony osob z hlediska individuální automobilové dopravy téměř zastavily.

Graf 19 – Individuální automobilová přeprava osob v České republice



Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
51700	54500	57900	59000	60800	62250	63940	63470	65290	67360

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
67570	68640	69630	71540	72380	72290	63570	65490	64260	64650	66260

Zdroj: Vlastní práce (data Ministerstvo dopravy)

4.3 Shrnutí dopadů hospodářské krize na oblast silniční dopravy

Na základě získaných dat, která charakterizují vývoj české ekonomiky a dat, která popisují odvětví dopravy lze říci, že světová hospodářská krize měla jednoznačně dopad na odvětví dopravy v České republice. Tato data jsou uvedena v příloze č. 1. Dynamiku jejich vývoje udává příloha č. 2.

Vývoj silniční dopravy většinou velmi věrně kopíruje pohyby národního hospodářství. Příkladem může být kamionová doprava. Vše, co vyrobíme nebo nakoupíme, se dopravuje po silničních komunikacích, někdy dokonce opakovaně. V případě útlumu národního hospodářství dochází ke zpomalení růstu silniční dopravy.

Tabulka, která je uvedena v příloze č. 3, vystihuje jednotlivé závislosti mezi zkoumanými ukazateli. Pro porovnání jednotlivých závislostí byla použita statistická metoda v podobě korelační a regresní analýzy. Je obecně platné, že je – li korelační koeficient závislosti v intervalu $<-1,-0.5>$ nebo $<0.5,1>$, existuje mezi těmito ukazateli poměrně silná závislost. Pro zkoumání jednotlivých vztahů byly v této diplomové práci vybrány ty ukazatele, jejichž vzájemný korelační koeficient je v intervalech $<-1,-0.70>$ nebo $<0.7,1>$. Tyto koeficienty jsou v tabulce v příloze č. 3 označeny modře.

Prvním zkoumaným ukazatelem, který může charakterizovat vývoj české ekonomiky, je ukazatel obecné míry nezaměstnanosti. Tento ukazatel měl do období krize spíše rostoucí charakter, v době krize došlo obecně k poklesu. Korelační analýza udává, že poměrně silný vztah existuje mezi vývojem obecné míry nezaměstnanosti v České republice a ukazatelem spotřeby automobilového benzínu z odvětví dopravy. Spotřeba automobilového benzínu se ve vztahu k obecné míře nezaměstnanosti projevuje tak, že s klesající mírou nezaměstnanosti v České republice roste spotřeba automobilového benzínu. Jinými slovy, čím více obyvatel je zaměstnaných, tím více je spotřebováván tento statek. Dle vypočteného koeficientu spolehlivosti tohoto tvrzení je možné interpretovat výsledek s 57% spolehlivostí. Výpočet je uvedený v příloze č. 4.

Dalším ze zkoumaných ukazatelů vývoje národní ekonomiky je ukazatel výdajů na spotřebu domácností v České republice. Dle získaných údajů je patrné, že v období vrcholu hospodářské krize výrazně poklesla spotřeba jednotlivých domácností. Dopad vývoje tohoto ukazatele do odvětví dopravy nevykazuje se sledovanými dopravními ukazateli silné závislosti. Největší vztah je patrný u výroby motorových vozidel v České republice a registru těchto vozidel. Dle získaného výsledku lze říci, že čím vyšší jsou

výdaje na konečnou spotřebu domácností, tím větší množství motorových vozidel je vyrobeno a tím více je jich v České republice registrováno.

Dále je v této diplomové práci zkoumán ukazatel hrubého domácího produktu České republiky. Ten vlivem ochlazení ekonomiky v době hospodářské krize výrazně poklesl. Na základě korelační analýzy však tento ukazatel nevykazuje silné vztahy závislosti společně s ukazateli z dopravního sektoru.

Naopak velmi silné vztahy vybraných ukazatelů v dopravním odvětví jsou vykazovány v souvislosti s vývojem míry inflace v České republice. První závislost tohoto ukazatele je patrná ve vztahu k průměrné mzdě fyzických osob v oblasti dopravy. Míra inflace v době hospodářské krize výrazně stoupla, a to z hodnoty 2,8 v roce 2007 na 6,3 v roce 2008. V souvislosti s tímto vzestupem nedošlo na základě výpočtu k poklesu průměrné mzdy fyzických osob, tento ukazatel má v letech stále rostoucí charakter, nicméně se trend růstu výrazně zpomalil. Výsledek lze na základě výpočtu koeficientu spolehlivosti interpretovat s 56 % spolehlivostí (příloha č. 6).

Z dalšího výpočtu vyplývá, že v souvislosti s rostoucí inflací v době hospodářské krize došlo v rámci sledovaného dopravního odvětví k poklesu individuální automobilové přepravy osob. Výsledek lze tedy interpretovat tak, že dojde – li k růstu obecné míry inflace, projeví se tato skutečnost v dopravním sektoru ve snížení individuální automobilové přepravy osob. Tvrzení lze interpretovat s 57% spolehlivostí (příloha č. 5).

Výpočet korelačních koeficientů poukazuje na nejsilnější závislosti vybraných ukazatelů dopravního sektoru ve vztahu k exportu České republiky. V této diplomové práci bylo již několikrát řečeno, že jedním z nejdůležitějších faktorů vývoje národní ekonomiky je výše poptávky. Česká republika je převážně závislá na výši poptávky zahraniční. Velmi silný vztah vykazuje export České republiky ve vztahu k podílu dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky. Výsledek lze interpretovat takto: Čím více Česká republika své výrobky a služby vyváží do zahraničí, tím více se podílí dopravní sektor na celkovém HDP státu. Toto tvrzení lze říci s 66% spolehlivostí (příloha č. 7).

Další silný vztah vyplývá z porovnání exportu České republiky a celkových tržeb v dopravním sektoru. S 92% spolehlivostí lze tvrdit, že čím větší je vývoz, tím vyšší množství tržeb je v dopravním sektoru vykazováno (příloha č. 8). Domnívám se, že

tento vztah je dán v důsledku toho, že velké množství firem na území našeho státu, které podnikají v sektoru dopravy, vyváží své výrobky do zahraničí a klesá – li zahraniční poptávka, klesá celkový export státu a tím i celkové tržby v tomto odvětví.

S předchozím tvrzením je spojená i další silná závislost mezi ukazatelem exportu a množstvím vyrobených motorových vozidel v České republice. S 94% spolehlivostí je možné říci, že čím vyšší je zahraniční poptávka po tuzemských výrobcích, tím větší vykazuje Česká republika export a tím více jednotlivých výrobků musí české firmy vyprodukovat. To platí i v případě motorových vozidel (příloha č. 10).

Poslední významnou zkoumanou závislostí je vliv vývozu České republiky na průměrnou měsíční mzdu FO v dopravním sektoru. S 88% spolehlivostí je možné tvrdit, že čím vyšší je ukazatel vývozu do zahraničí, tím vyšší jsou mzdy FO (příloha č. 9). Tento růst je spojen s upevňující se ekonomickou stabilitou a jejím celkovým pozitivním vývojem v důsledku kladného vývoje exportu České republiky.

4.4 Dopad hospodářské krize na společnost Brisk Tábor a.s.

Představení společnosti Brisk Tábor a.s.

Společnost Brisk a.s. se sídlem v Táboře vznikla v roce 1992 jako přímý nástupce státního podniku Jiskra Tábor. V současné době se jedná o firmu zabývající se především výrobou zapalovacích a žhavicích svíček do motorů, snímačů, v menší míře pak automobilových baterií aj. Jedná se o akciovou společnost. (<http://brisk.cz/o-nas>)

V čele představenstva stojí Ing. Mojmír Čapka, pod jehož vedením se z lokálního výrobce stal podnik patřící nejen mezi evropskou, ale i světovou elitu. Velký potenciál hledá tato firma na ruském trhu. Právě vstup do Ruska umožnil společnosti v 90. letech přežít. Na ruský trh tehdy šlo až 70 % automobilových svíček, které se v Táboře vyráběly. Dnes tento podíl klesl na 30 %, a to z toho důvodu, že se firma následně prosadila na celém světě, především v Německu, USA a Africe. Mezi největší dodavatele materiálu pro hlavní výrobu patří velké tuzemské firmy a společnosti podnikající na území Evropské unie. (<http://brisk.cz/o-nas>)

Rusko je jedním ze států, kam společnost Brisk a.s. vyváží největší procento svých výrobků. Petr Korbel z časopisu Ekonom vedl rozhovor s předsedou představenstva Ing. Mojmírem Čapkou. Ptal se ho mimo jiné na snížení poptávky po výrobcích vlivem propadání se rublu. *„Když se kurz propadá, obchodník se snaží vybírat si takové zboží, které se mu rychle otáčí. Nechce dlouho skladovat zakoupené výrobky, potřebuje dosahovat rychlého obrátu. Zapalovací svíčka je však z hlediska skladování, převozu a využití úplně ideální komoditou. Ať je krize, nebo není, ať se někde válčí, nebo je všude mír, lidé potřebují jezdit a motory musejí fungovat. Prodej nových aut tedy poklesne, ale servisy stále pracují a potřebují kupovat svíčky.“* Tak se vyjadřuje předseda představenstva Ing. Mojmír Čapka k otázce poklesu rublu.

Dále se Ing. Mojmír Čapka vyjadřuje k pozici firmy na ruském trhu. *„Na ruském trhu nám patří první místo, k našim důležitým trhům navíc patří prakticky všechny republiky bývalého Sovětského svazu, včetně pobaltských zemí. Podíl vývozu do Ruska býval až 70%, nyní je asi 30%. Nicméně rozhodnutí vstoupit do Ruska a udržet i v těžkých dobách vlastní technický vývoj v Brisku považuji za dvě nejlepší rozhodnutí, která jsem jako manažer v životě přijal.“*

V současné době zaměstnává společnost téměř 587 pracovníků.

Ačkoli měl podnik v letech 2009 a 2010 značné problémy, neboť byl ztrátový, za poslední čtyři roky je opět ve fázi stabilizace a jeho postavení na trhu se znovu více a více upevňuje. Svou ztrátovost se snažil řešit, v rámci sanace, například tím, že zaměstnanci pracovali čtyři dny v týdnu a zbývající den pobírali pouze 60% mzdy.

Podle všech dostupných informací se domnívám, že se zkoumaná společnost v rámci životního cyklu organizace nachází v současnosti ve fázi stabilizace. Na trhu působí již mnoho let, prošla několika krizemi, jejichž řešení bylo prozatím vždy úspěšné. V tuto chvíli dosahuje zisku a chystá se investovat do dalších strojů, které by mohly dopomoci vývoji nových výrobků.

Výsledek hospodaření společnosti Brisk Tábor a.s. v letech

Z vývoje hospodářského výsledku společnosti Brisk Tábor a.s. je patrné, že v současné době se podnik nachází ve fázi stabilizace. Takovýto výsledků ovšem nedosahoval v době hospodářské krize. Od roku 2006 se výrazně horšila ekonomická stabilita této společnosti a výsledek hospodaření začal mít klesající tendenci. V 2009 a 2010 hospodářská krize zasáhla podnik natolik, že se stal ztrátovým a jeho hospodářský výsledek dosahovat záporných hodnot.

Tento stav vznikl z toho důvodu, že se významně snížila poptávka po výrobcích této firmy, proto došlo ke znatelnému snížení výnosů společnosti a naopak narůstaly náklady, například dodatečné nákladové úroky z nově otevřeného provozního bankovního úvěru.

Celkový vývoj ukazatele hospodářského výsledku společnosti Brisk Tábor a.s. je možné vidět na následujícím grafu.

Graf 20 – Vývoj hospodářského výsledku společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
-16 487 000	-28 295 670	13 617 155	24 104 689	1 391 103	19 680 276	11 422 018	1 106 056

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
496 580	-9 672 764	-15 217 533	3 936 279	5 560 049	10 657 629	45 062 922

Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

Bankovní úvěry a výpomoci společnosti Brisk Tábor a.s. v letech

Situace pro společnost Brisk Tábor a.s. byla v době světové hospodářské krize natolik složitá, že nebylo možné, aby sama svou vlastní podnikatelskou činností dostála závazkům, které z ní vyplynuly, a mohla nadále podnikat. Následující graf udává výši provozních úvěrů a výpomocí, které byly této firmě ve sledovaném období poskytnuty.

Společnosti Brisk Tábor a.s. byla v roce 2008, jak je patrné z následujícího grafu, poskytnuta finanční pomoc v podobě bankovního úvěru, díky kterému mohla nadále provozovat svou podnikatelskou činnost a přečkat tak těžkou podnikatelskou krizi. Společně s tímto podnikatelským úvěrem přijala i další stabilizační opatření.

Graf 21 – Výše bankovních úvěrů a finančních výpomocí společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
63 643	62 802	50 117	44 730	44 730	60 903	94 709	155 705

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
233 912	239 661	237 357	238 938	231 284	229 483	232 232

Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

Vývoj počtu zaměstnanců v letech ve společnosti Brisk Tábor a.s.

Z následujícího grafu je možné vyzorovat vývoj počtu zaměstnanců pracujících ve zkoumané společnosti v letech 2000 – 2014. Od roku 2000 měl tento ukazatel spíše rostoucí tendenci. Nejvíce zaměstnanců měla zkoumaná firma v roce 2004. Od tohoto roku začal počet zaměstnaných pozvolna klesat. Hospodářská krize se na tomto ukazateli projevila výrazně v roce 2009, kdy došlo meziročně k největšímu propadu počtu zaměstnanců firmy. Společnost tak reagovala na tržní problémy a alespoň částečně snížila celkové náklady firmy.

Od roku 2010 dochází opět meziročně k pozvolnému nárůstu počtu zaměstnaných, nicméně hodnoty z roku 2008 prozatím nedosáhl.

Graf 22 – Vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
725	750	811	824	866	826	740	696

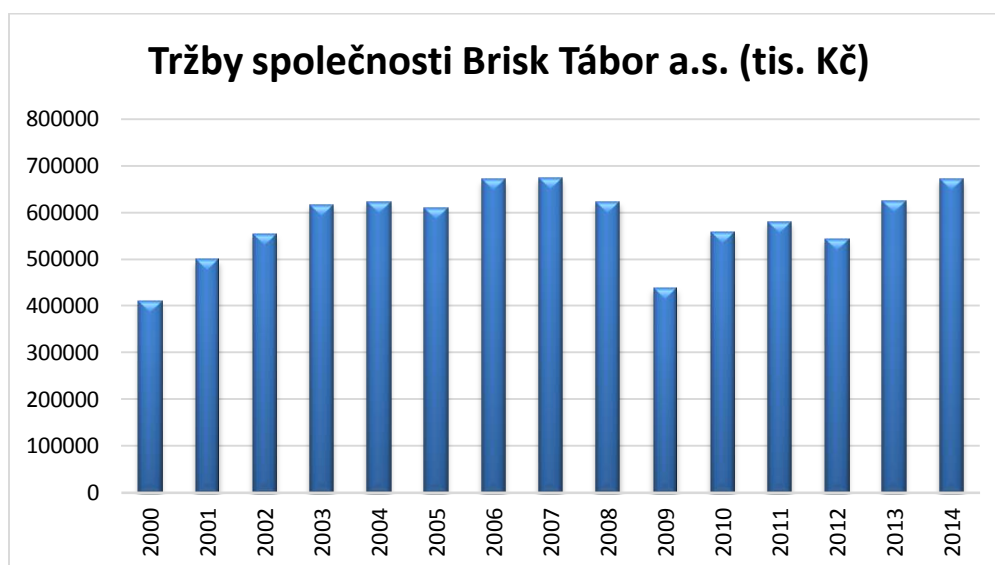
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
649	526	550	567	535	560	587

Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

Tržby společnosti Brisk Tábor a.s. v letech

Vývoj celkových tržeb ve společnosti Brisk Tábor měl od sledovaného roku spíše rostoucí tendenci. Hospodářská krize se nicméně na tomto ukazateli projevila opět v roce 2009. Výše tržeb ve zkoumané firmě v tomto roce výrazně poklesla. Hlavní důvod vidím především v tom, že došlo celkově k poklesu poptávky, tím firma vykázala meziročně nižší hodnotu pohledávek a výrazně tak poklesly s tím spojené tržby. V dalších letech se hodnota tohoto ukazatele začíná znovu postupně navyšovat a zkoumaný podnik je opět ekonomicky stabilní.

Graf 23 – Tržby společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
410 057	499 248	554 071	615 410	623 196	609 554	670 317	673 898

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
621 948	438 468	557 115	579 294	543 297	624 010	671 860

Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

Závazky po splatnosti společnosti Brisk Tábor a.s. v letech

Posledním ze všech zkoumaných ukazatelů je výše závazků společnosti po lhůtě splatnosti. Ty začaly mírně narůstat již v roce 2006, nicméně o další dva roky později, v roce 2008, dosáhl tento ukazatel za posledních patnáct let svého maxima. Společnost nebyla schopná včas dostát svým závazkům, které byly spojeny především s výrobní činností. K umořování závazků po splatnosti přispěl v letech 2009 a 2010 nový provozní bankovní úvěr, i pozvolné zlepšování celkové světové ekonomické situace.

Graf 24 – Závazky po lhůtě splatnosti společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
20 314	21 245	11 589	11 894	34 274	18 720	28 492	45 969

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
56 048	41 935	38 691	55 159	28 815	5 715	1 055

Zdroj: Vlastní práce (data Brisk Tábor a.s.)

4.5 Objektivní doporučená opatření firmě Brisk Tábor a.s. pro zmírnění dopadů hospodářské krize

Výše uvedené analýzy vybraných ukazatelů společnosti Brisk Tábor a.s. nejlépe zobrazují dopady hospodářské krize na vývoj ekonomiky tohoto podniku. Proto je možné předpokládat, že firma bude pečlivě a podrobně zkoumat vývoj právě těchto ukazatelů

a porovnávat je s plánovanými hodnotami. Je důležité rychle a operativně reagovat na výkyvy a vzájemné neshody.

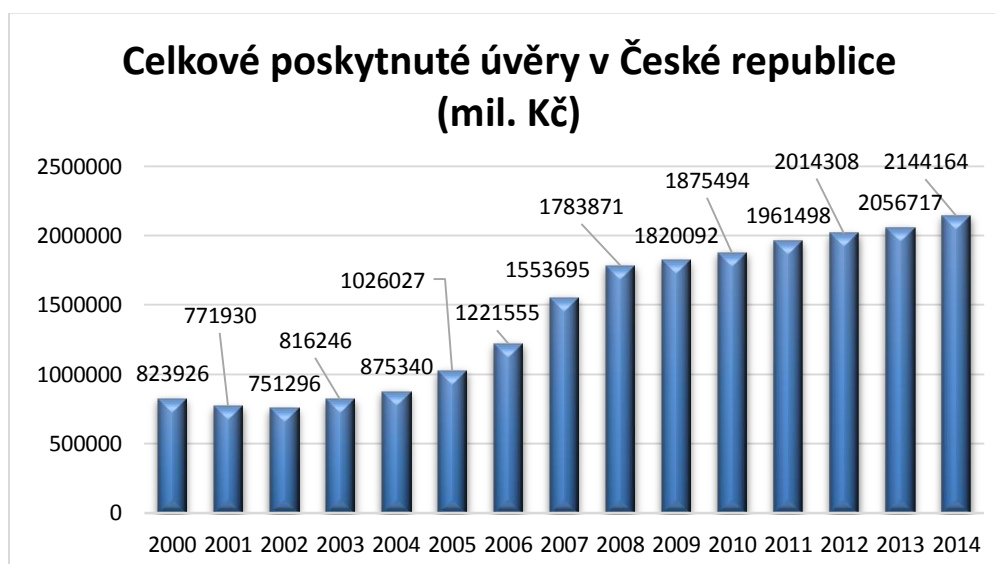
Dle získaných dat za jednotlivé vybrané ukazatele v dopravě a dat vybraných firemních ukazatelů nelze jednoznačně říci, že by některá data věrně kopírovala údaje získané za vybrané ukazatele charakterizující dopravní sektor. Například porovnáme - li

počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru a zaměstnance firmy, můžeme vidět, že ačkoli v posledních letech počet zaměstnanců firmy mírně roste, množství zaměstnaných fyzických osob v odvětví dopravy stále klesá.

Jedním ze zkoumaných ukazatelů společnosti, na kterém se výrazně projevuje dopad hospodářské krize, je ukazatel bankovních úvěrů a výpomocí. V grafu č. 25 jsou vyjádřeny celkové hodnoty poskytnutých bankovních úvěrů v České republice v letech 2000 – 2014. Z těchto dat je patrné, že v období vrcholu krize výše poskytnutých úvěrů na našem území téměř stagnovala. Podobně se vyvíjel tento ukazatel také ve zkoumané společnosti. Od roku 2005 hodnota bankovních úvěrů a výpomocí ve společnosti meziročně rostla, nicméně v roce 2008 se tento trend zastavil.

Důvody extrémně nízkého tempa růstu úvěrů v období krize, které ještě v roce 2007 dosahovalo 11 %, jsou v zásadě dva. Prvním je neochota domácností a firem více se zadlužovat v prostředí rostoucí nezaměstnanosti a nejistoty ohledně budoucího ekonomického vývoje. Druhým pak samotná neochota bank půjčovat. Ta je způsobena špatnou kvalitou vlastního úvěrového portfolia a stejně tak i ekonomickou situací, jejímž důsledkem je nedostatek kvalitních dlužníků nabízejících dostatečný výnos s nízkým rizikem.

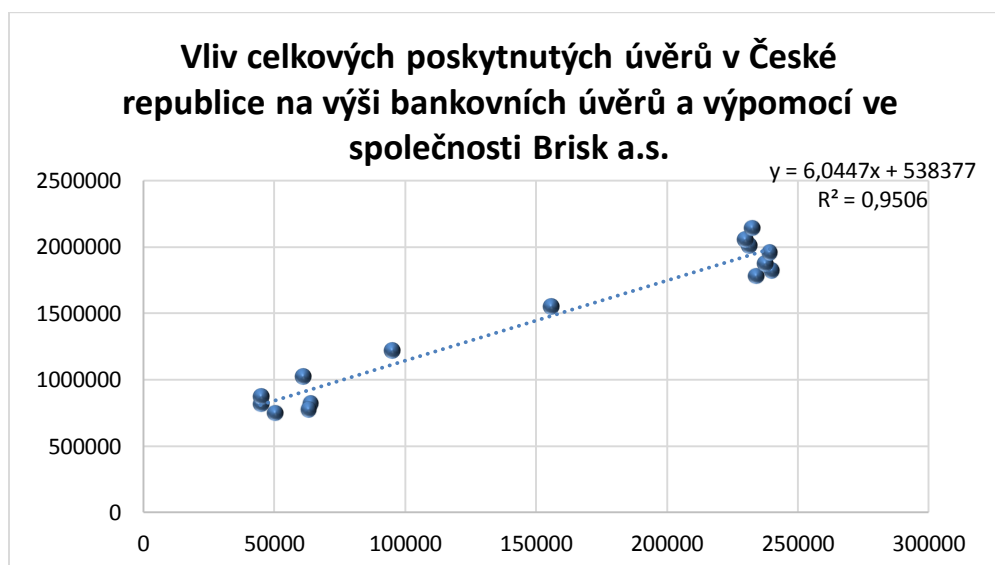
Graf 25 – Celkové poskytnuté úvěry v České republice v letech 2000 – 2014.



Zdroj: Vlastní práce (data ČNB)

Společnosti Brisk Tábor a.s. doporučují sledovat vývoj ukazatele celkových poskytnutých úvěrů v České republice. Na základě provedení korelační a regresní analýzy je možné se spolehlivostí 95 % tvrdit, že zvyšuje – li se, resp. snižuje – li se, výše celkových poskytnutých úvěrů v České republice, zvyšuje, resp. snižuje se hodnota bankovních úvěrů a výpomocí společnosti Brisk Tábor a.s. Tyto výpočty jsou obsaženy v grafu č. 26 a tabulce č. 3.

Graf 26 - Vliv celkových poskytnutých úvěrů v České republice na výši bankovních úvěrů a výpomocí ve společnosti Brisk a.s.



Zdroj: Vlastní práce

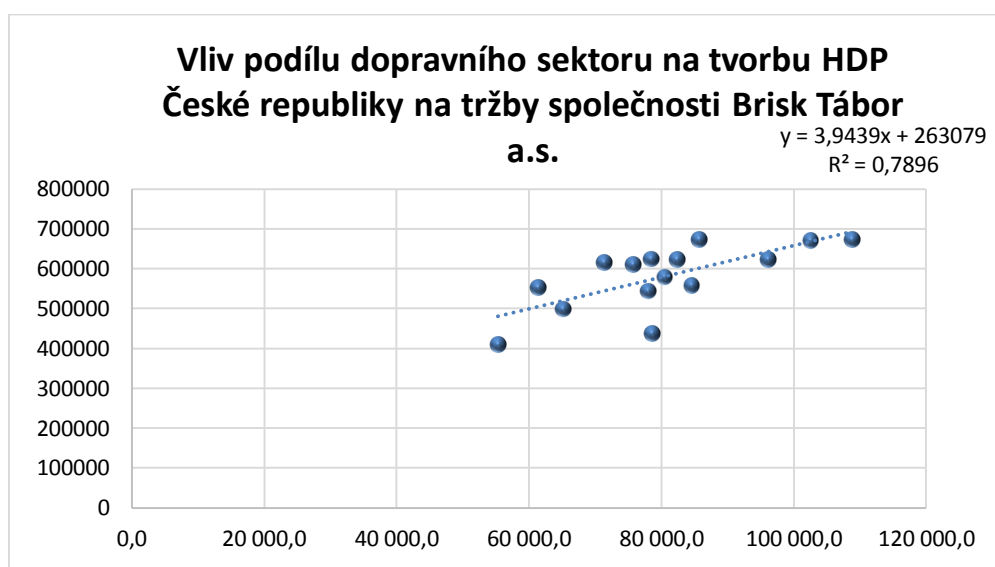
Tabulka 3 - Výpočet korelačního koeficientu závislosti celkové výše poskytnutých úvěrů v České republice na výši bankovních úvěrů a výpomocí ve společnosti Brisk Tábor a.s.

	Bankovní úvěry a výpomoci ve společnosti Brisk Tábor a.s.	Celkové poskytnuté bankovní úvěry v ČR
Bankovní úvěry a výpomoci ve společnosti Brisk Tábor a.s.	1	
Celkové poskytnuté bankovní úvěry v ČR	0,97	1

Zdroj: Vlastní práce

Druhým ukazatelem, který doporučuji společnosti Brisk Tábor a.s. sledovat, aby mohla včas provést opatření a snížila tak dopady hospodářské krize, je ukazatel podílu dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky. Vývoj tohoto ukazatele lze sledovat v grafu č. 10. Tyto dva ukazatele se opět vyvíjejí podobně. Mezi roky 2007 a 2008 došlo u obou k výraznému poklesu. Je zřejmé, že dopravní sektor se podílí na tvorbě HDP dle toho, jak prosperují jednotlivé podniky v daném sektoru. Tato závislost je opět podložena výpočtem korelačního koeficientu a koeficientu spolehlivosti v grafu č. 27 a tabulce č. 4. Výsledek lze na základě toho interpretovat tak, že zvýší – li se, resp. sníží – li se podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky, zvýší, resp. sníží se také tržby zkoumané společnosti. Tento výsledek lze tvrdit se 79% spolehlivostí.

Graf 27 - Vliv podílu dopravního sektoru na tvorbu HDP České republiky na tržby společnosti Brisk Tábor a.s.



Zdroj: Vlastní práce

Tabulka 4 - Výpočet korelačního koeficientu závislosti celkového podílu dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky na tržby společnosti Brisk Tábor a.s.

	Tržby společnosti Brisk Tábor a.s.	Podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky
Tržby společnosti Brisk Tábor a.s.	1	
Podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky	0,71	1

Zdroj: Vlastní práce

4.6 Subjektivní doporučená opatření firmě Brisk Tábor a.s. pro zmírnění dopadů hospodářské krize

V současném, zcela globalizovaném světě, kdy vše souvisí se vším a nelze odhadnout přesné dopady dílčích událostí v jednotlivých ekonomikách, je prakticky nemožné predikovat období vzniku, sílu dopadu a zasažená hospodářská odvětví. Ze získaných dat, ať už za sledovaný podnik nebo celou oblast dopravy, je patrné, že dopad této krize přišel skokově a nejvíce se projevil převážně v letech 2008 a 2009.

Úspěch firmy závisí z převážné části na tom, že zákazníci neztrácejí zájem o její výrobky a služby. Jak již bylo řečeno, společnost Brisk Tábor a.s. má významná odbytiště na ruském trhu. Proto bych doporučila pravidelně sledovat a analyzovat dění právě na tomto trhu a na změny rychle reagovat. Ruská ekonomika je málo stabilní, postihují ji časté krizové vlny. Např. v roce 2015 došlo k prudkému propadu rublu, export českého zboží do Ruska se snížil o třetinu. Nejcitelněji tato krize dopadla na automobilky, tím se negativně projevila i na odbytu firmy Brisk Tábor a.s. Rusko si bude vyvíjet vlastní technologie a rozvíjet industrializaci s minimálním přičiněním zahraničních firem. Aby společnost Brisk udržela svou pozici na ruském trhu, založila zde dceřinou společnost.

Dalším důležitým doporučením je práce s lidským potenciálem. Firma by měla dbát na motivaci svých zaměstnanců, vyhledávat a podporovat kreativně myslící pracovníky a soustředit se na rozvoj týmového ducha. Pokud firma dává svým zaměstnancům zpětnou vazbu o jejich důležitosti na pracovní pozici, kterou v chodu firmy zastávají,

pokud jim dává zažít podíl na úspěchu firmy a informuje je o současné situaci i výhledu, budou více ochotni s firmou nést dopady případné hospodářské krize.

4.6.1 Zavedení nových technologií do společnosti Brisk Tábor a.s.

Doporučuji kromě sledování situace na světových trzích také nepodcenit výzkum a vývoj nových technologií a využívat finanční podporu s tím spojenou. Část zisku firmy je nezbytné věnovat do obnovy a modernizace strojírenských zařízení, aby výrobky byly schopny obstát v silné světové konkurenci. Myslím si, že tento krok je jedním z prvořadých úkolů, kterým by se firma měla v nejbližší budoucnosti zabývat. Vidím v modernizaci výrobního zařízení velký potenciál, který zajistí zvýšení kvality výrobků, sníží náklady na jejich výrobu, upevní stávající odbyt a umožní vstoupit na nové světové trhy. Rozšíření počtu zákazníků by znamenalo v případě vzniku nové hospodářské krize zmírnění jejího dopadu na firmu, neboť odbyt, ikdyž v menší míře, by byl stále zajištěn.

Výše zmiňuji, že přínosem zavedení nových technologií by bylo také snížení výrobních nákladů jednotlivých výrobků. V tabulce číslo 5 a 6 předkládám kalkulaci variabilních nákladů vybrané zapalovací svíčky XYZ. První kalkulace představuje výrobu zapalovací svíčky při využití současné technologie. Využitím modernějšího stroje ABC, který firma vlastní, avšak svou výrobní kapacitou nedokáže pokrýt veškerou výrobu, by došlo ke snížení pracovních a tedy i přímých mzdových nákladů, ostatních mzdových nákladů a ostatních přímých nákladů firmy. Ostatní přímé a mzdové náklady jsou ve sledované firmě počítány daným procentem z jednicových mezd. Výpočet variabilních nákladů vybrané zapalovací svíčky s využitím modernější výrobní technologie předkládám v tabulce č. 6.

Tabulka 5 – Kalkulace variabilních nákladů na zapalovací svíčku XYZ ve společnosti Brisk Tábor a.s. za současné výrobní technologie

XYZ - současná technologie	Kč
Jednicový materiál	2,80
Jednicové mzdy	1,23
Palivo	0,04
Nářadí	0,50
Ostatní mzdové náklady	1,91
Ostatní přímé náklady	2,67
Variabilní náklady celkem	9,15

Zdroj: Vlastní práce

Tabulka 6 – Kalkulace variabilních nákladů na zapalovací svíčku XYZ ve společnosti Brisk Tábor a.s. při výrobě na stroji ABC

XYZ – nová technologie ABC	Kč
Jednicový materiál	2,80
Jednicové mzdy	0,90
Palivo	0,04
Nářadí	0,50
Ostatní mzdové náklady	1,40
Ostatní přímé náklady	1,95
Variabilní náklady celkem	7,59

Zdroj: Vlastní práce

5 Závěr

Po krachu několika amerických bank v důsledku hypoteční krize a nevratných vkladů se přesunula finanční krize v září 2008 do Evropy.

Finanční krize s sebou přinesla obavu světového hospodářství před dalším vývojem a zpomalení hospodářského růstu. Banky ze strachu držely peníze a zdráhaly se výhodně půjčovat. To mělo za následek zpomalení tempa nových investic v ekonomikách, oslabení poptávky a zastavení hospodářského růstu.

Dopady krize na ekonomiku České republiky byly velké. Projevily se mimo jiné hromadným propouštěním zaměstnanců v průmyslových odvětvích, zpříšňováním podmínek pro poskytování hypoték a financí pro developerské projekty, snižováním exportů a snižováním spotřebitelských výdajů.

Primárním cílem této diplomové práce bylo zanalyzovat dopady této krize na oblast dopravního sektoru – se zaměřením na dopravu silniční. S využitím korelační a regresní analýzy je možné tvrdit, že vzniklá ekonomická krize měla vliv na vývoj dopravního sektoru. Jako příklad lze uvést export České republiky a jeho vliv na tržby v dopravním sektoru. Vzájemné porovnání těchto dvou ukazatelů vykazuje závislost. S 91% pravděpodobností je možné tvrdit, že pokud poklesne export České republiky, poklesnou také tržby v oblasti dopravy a naopak.

Dílčím cílem práce bylo navrhnout vybrané firmě, která podniká v oblasti silniční automobilové dopravy, možná opatření, která by mohla zmírnit dopady hospodářské krize na její podnikatelskou činnost. Na základě zkoumání vybraných dat této společnosti lze říci, že vzniklá hospodářská krize se do jejích výsledků významně projevila. Zvýšily se mimo jiné její závazky po splatnosti, snížil se její hospodářský výsledek a z důvodu reorganizace snížila počet svých zaměstnanců. Tato diplomová práce jí doporučuje zkoumat některé ukazatele, jejichž vývoj by mohl být jistým varovným signálem v případě vznikající hospodářské krize.

I. Summary

This thesis is dedicated to the impact of the economic crisis in the transport sector in the Czech Republic, focusing on the road transport sector.

The primary aim of this thesis was to analyze the impact of economic crisis on the transport sector - focusing on road transport. With using regression correlation analysis, it is possible to argue that economic crisis had an impact on the development of the transport sector. An example can be the export of the Czech Republic and its impact on the transport sector. Peer comparison of these two indicators shows dependence. With 91% confidence it can be argued that if the export of the Czech Republic drops, fall also the sales of the transport sector.

The second aim of this thesis is to analyze the impacts of the crisis on the selected company, which conducts in the road transport and propose this company some possible measures that could minimize the impact of the economic crisis on its business. On the basis of examination of selected data of the company we can say that economic crisis had effect on its results. Its liabilities past due increased, its economic result decreased or the number of employees decreased. This thesis recommends this company to pursue some indicators, which could be potential warning signal of coming economic crisis.

Key words:

Transport

Road transport

Economic crisis

Macroeconomic indicators

Transport indicators

II. Zdroje

Literární zdroje

1. Adamec, V., & kolektiv. (2008). *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada.
2. Allen, R. (2009). *Financial Crises and Recession in the Global Economy*. (2. edition). Northampton: Edward Elgar Publishing.
3. Helísek, M. (2002). *Makroekonomie: základní kurz*. (2. přepracované vydání). Slaný: Melandrium.
4. Hlavačka, M. (2002). *Stručné dějiny oborů: Doprava*. Praha: Scientia.
5. Holman, R. (2011). *Ekonomie*. (5. vydání) Praha: C. H. Beck.
6. Holman, R., & Loužek, M. (2008). *Americká hypoteční krize: hrozba pro světovou ekonomiku*. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku.
7. Jurová, M. (1999). *Evropská unie: odvětví a infrastruktura*. Praha: Computer Press.
8. Kleprlík, J. (2011). *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
9. Kohout, P. (2010). *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. (3. rozšířené vydání) Praha: Grada.

10. Kohout, P. (2011). *Dramata a frašky ekonomie*.
Příbram: Pistorius & Olšanská.
11. Kunešová, H., & Cihelková, E. (2006). *Světová ekonomika: nové jevy a perspektivy. (2. doplněné a přepracované vydání)*
Praha: C. H. Beck.
12. Kyncl, J., & kolektiv. (2006). *Historie dopravy na území České republiky*.
Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek.
13. Mach, M. (2001). *Makroekonomie II. (3. vydání)*
Slaný: Melandrium.
14. McCarthy, P. (2001). *Transportation economics: theory and practice*.
Oxford: Blackwell.
15. Norwood, J., & Casey, J. (2002). *Key Transportation Indicators: Summary of a Workshop*.
Washington, DC: The National Academies Press
16. Parkin, M. (1990). *Economics*.
Western Ontario: Addison – Wesley Publishing Company.
17. Roubini, N., & Mihm, S. (2011). *Krizová ekonomie: Budoucnost finančnictví v kostce*.
Praha: Grada.
18. Seidenglanz, D. (2006). *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*.
Brno: BonnyPress s.r.o.
19. Slavin, S. (1989). *Introduction to economics*.
Boston: Irwin.

20. Zelený, L. (2004). *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica
21. Zelený, L., & Peřina, L. (2000). *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze.

Internetové zdroje

1. Blokový grant. 2008. Stručný souhrn vlivu emisí z dopravy na životní prostředí a lidské zdraví. Ekologický právní servis 2008 [online]. Dostupné z WWW: www.blokovy-grant.cz/download.php?id=830&typ=m. [citováno 17. 11. 2015]
2. Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2012. Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa [online]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>. [citováno 17. 11. 2015]
3. Ředitelství silnic a dálnic. 2013. Silnice a dálnice v České republice 2013 [online]. Dostupné z WWW: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RS D2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RS D2013cz.pdf). [citováno 1. 11. 2015]
4. Dubská, Drahomíra. 2011. Vývoj ekonomiky České republiky 1. až 4. čtvrtletí 2011 [online]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534938/11561013.pdf/1185daf4-bfd6-4477-bfa3-9c07ed97e657?version=1.0>. [citováno 11. 10. 2015]
5. Singer, Miroslav. 2010. Česká ekonomika a krize [online]. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/miranda2/export/sites/www.cnb.cz/cs/verejnost/pro_media/konference_projevy/vystoupeni_projevy/download/singer_20100115_khk_plzen.pdf. [citováno 11. 10. 2015].

6. Národní ekonomická rada vlády. 2009. Závěrečná zpráva [online]. Dostupné z WWW: <http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/zaverecna-zprava-NERV.pdf>. [citováno 11. 10. 2015].
7. Policie České republiky. 2016. Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [citováno 11. 1. 2016].
8. Petroleum & other liquids. 2016. Prices. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.eia.gov/petroleum/data.cfm#prices>. [citováno 13. 1. 2016].
9. Ropa.cz. 2016. Cena ropy: Online ceny ropy na světových trzích. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.ropa.cz/>. [citováno 11. 1. 2016].
10. Hovorka, J. 2010. Proč tak stoupá cena benzínu? Vyplatí se LPG?. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.mesec.cz/clanky/proc-tak-stoupa-cena-benzinu-vyplati-se-lpg/>. [citováno 15. 2. 2016].
11. Loula, V. 2016. Spotřeba pohonných hmot loni vzrostla i kvůli poklesu cen. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.financninoviny.cz/zpravy/spotreba-pohonnych-hmot-loni-vzrostla-i-kvuli-poklesu-cen/1191425>. [citováno 18. 1. 2016].
12. Brisk Tábor a.s. 2016. O nás. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.brisk.cz/o-nas>. [citováno 29. 2. 2016].
13. Mesec.cz. 2016. Investice. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.mesec.cz/dane/ekonomika/pruvodce/investice1/>. [citováno 24. 1. 2016].
14. Benedikt, J. 2015. Investiční aktivita stoupá. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.statistikaamy.cz/2015/12/investicni-aktivita-stoupa/>. [citováno 20. 1. 2016].

15. MM průmyslové spektrum. 2008. Pokles cen průmyslových výrobců. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.mmspektrum.com/clanek/pokles-cen-prumyslovych-vyrobcu.html>. [citováno 20. 12. 2015].
16. Hospodářské noviny. 2009. Ceny průmyslových výrobců v červnu opět rekordně klesly. [online]. Dostupné z WWW: <http://byznys.ihned.cz/c1-38078850-ceny-prumyslovych-vyrobcu-opet-v-cervenci-rekordne-klesly>. [citováno 20. 1. 2016].
17. Česká národní banka. 2016. Klientské úvěry podle odvětví (CZ-NACE). [online]. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY_PKG.VYSTUP?p_period=12&p_sort=2&p_des=50&p_sestuid=44881&p_uka=1&p_strid=AABBAC&p_od=199301&p_do=201601&p_lang=CS&p_format=0&p_decsep=%2C. [citováno 20. 03. 2016].
18. Finance.cz. 2009. Banky v eurozóně přestávají půjčovat, vlády si s tím hlavu nedělají. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/banky-v-eurozone-prestavaji-pujcovat-vlady-si-s-tim-hlavu-nedelaji/405583>. [citováno 20. 03. 2016].

Časopisecké zdroje

1. Korbel, P. (2014). Odejít z Ruska by byla chyba. Ekonom. č. 41, str. 14 – 17
2. Tikman, M. & Vachtl, M. (2010). Rozvoj železniční sítě České republiky. Urbanismus a územní rozvoj. č. 5, str. 58 - 70

III. Seznam grafů, tabulek a obrázků

Graf 1 - Vývoj hrubého domácího produktu v běžných cenách v České republice v letech 2004 - 2014.....	14
Graf 2 – Meziroční vývoj reálného HDP v České republice	25
Graf 3 – Vývoj obecné míry inflace v České republice	26
Graf 4 – Vývoj obecné míry nezaměstnanosti v České republice	27
Graf 5 – Výdaje na konečnou spotřebu domácností v České republice.....	28
Graf 6 – Tvorba hrubého fixního kapitálu České republiky.....	30
Graf 7 – Ceny průmyslových výrobců v České republice.....	31
Graf 8 – Export České republiky (mld. Kč)	32
Graf 9 – Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách v mil. Kč	33
Graf 10 – Podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky v běžných cenách	35
Graf 11 – Celkové tržby v dopravním sektoru (v mil Kč).....	36
Graf 12 – Počet zaměstnaných fyzických osob v dopravním sektoru v České republice	37
Graf 13 – Průměrná měsíční mzda fyzických osob v dopravním sektoru v České republice	38
Graf 14 – Výroba motorových vozidel v České republice	39
Graf 15 – Nákup osobních automobilů v České republice	40
Graf 16 – Počet registrovaných osobních automobilů v České republice.....	41
Graf 17 – Spotřeba automobilového benzínu v České republice (TJ)	42
Graf 18 – Vliv ceny ropy Brent na spotřebu automobilového benzínu Natural 95 v České republice	44
Graf 19 – Individuální automobilová přeprava osob v České republice.....	46
Graf 20 – Vývoj hospodářského výsledku společnosti Brisk Tábor a.s.....	52

Graf 21 – Výše bankovních úvěrů a finančních výpomocí společnosti Brisk Tábor a.s.	53
Graf 22 – Vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti Brisk Tábor a.s.	54
Graf 23 – Tržby společnosti Brisk Tábor a.s.	55
Graf 24 – Závazky po lhůtě splatnosti společnosti Brisk Tábor a.s.	56
Graf 25 – Celkové poskytnuté úvěry v České republice v letech 2000 – 2014.	57
Graf 26 - Vliv celkových poskytnutých úvěrů v České republice na výši bankovních úvěrů a výpomocí ve společnosti Brisk a.s.	58
Graf 27 - Vliv podílu dopravního sektoru na tvorbu HDP České republiky na tržby společnosti Brisk Tábor a.s.	59
Tabulka 1 - Porovnání rychlosti jízdy po silnici a dálnici	20
Tabulka 2 – Výpočet korelačního koeficientu závislosti spotřeby automobilového benzínu Natural 95 v České republice na cenu ropy Brent	45
Tabulka 3 - Výpočet korelačního koeficientu závislosti celkové výše poskytnutých úvěrů v České republice na výši bankovních úvěrů a výpomocí ve společnosti Brisk Tábor a.s.	58
Tabulka 4 - Výpočet korelačního koeficientu závislosti celkového podílu dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky na tržby společnosti Brisk Tábor a.s.	60
Tabulka 5 – Kalkulace variabilních nákladů na zapalovací svíčku XYZ ve společnosti Brisk Tábor a.s. za současné výrobní technologie	62
Tabulka 6 – Kalkulace variabilních nákladů na zapalovací svíčku XYZ ve společnosti Brisk Tábor a.s. při výrobě na stroji ABC	62
Obrázek 1 – Fáze hospodářského cyklu dle Parkina (1990)	6
Obrázek 2 – Kolísání reálného HDP kolem potenciálního produktu	7

IV. Seznam příloh

Příloha 1 - Vývoj vybraných ukazatelů v letech 1994 – 2014.....	73
Příloha 2 - Dynamiky vývoje vybraných ukazatelů v letech 1994 – 2014.....	74
Příloha 3 - Korelační matice vztahů mezi vybranými ukazateli	75
Příloha 4 - Vliv obecné míry nezaměstnanosti na spotřebu automobilového benzínu v České republice	76
Příloha 5 - Vliv inflace na individuální automobilovou přepravu osob v České republice	77
Příloha 6 - Vliv inflace na průměrnou měsíční mzdu FO v dopravním sektoru v České republice	78
Příloha 7 - Vliv vývozu na podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky .	79
Příloha 8 - Vliv vývozu na celkové tržby v dopravním sektoru v České republice.....	80
Příloha 9 - Vliv vývozu na průměrnou měsíční mzdu FO v dopravním sektoru v České republice	81
Příloha 10 - Vliv vývozu na výrobu motorových vozidel v České republice.....	82

V. Přílohy

Příloha 1 - Vývoj vybraných ukazatelů v letech 1994 – 2014

ROK	Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách v mil.Kč (přičtení doprava - pouze státní pozemní komunikace)	Individuální automobilové přeprava osob (mil oskm)	Tonáže HDP v odvětví dopravy (běžné ceny, mil. Kč)	Spořička - Automobilní benziny	Nákup osobních automobilů (průměr za rok na hlavu)	Celkové tržby (mil. Kč)	Plnění měrných mír (FO)	Výroba motorových vozidel v České republice	Počet zaměstnaných osob ve FO v dopravním sektoru	Počet registrovaných osobních automobilů	Obecní míra nezaměstnanosti	Výdaje na konečnou spotřebu domácností	HDP	Inflace	Vývoz (v mld)	Tonáže hrubého finančního kapitálu v České republice	Ceny průmyslových výrobků
1994	7 660,0	51 700,0	32 325,0	208,6	838,0	297 357,0	6842,0	190 651,0	245 637,0	3 308 937,0	4,3	3,2	2,4	10,0	458,8	11,3	5,6
1995	9 802,0	54 500,0	33 067,0	295,1	1 470,0	300 421,0	8 241,0	223 267,0	248 759,0	3 294 925,0	4,0	5,5	6,2	9,1	566,2	20,8	7,4
1996	10 537,0	57 900,0	33 467,0	283,7	2 168,0	306 741,0	9 853,0	280 173,0	250 762,0	3 358 649,0	3,9	7,4	4,3	8,8	601,7	9,8	4,9
1997	13 720,0	59 000,0	44 897,0	227,7	2 072,0	310 485,0	11 306,0	374 674,0	253 758,0	3 391 541,0	4,8	2,8	-0,7	8,5	709,3	-5,2	5,0
1998	14 466,0	60 800,0	46 795,0	199,8	1 679,0	312 896,0	12 638,0	414 778,0	255 843,0	3 492 961,0	6,5	-0,7	-0,3	10,7	834,2	-1,1	4,8
1999	12 217,0	62 250,0	40 469,0	205,2	2 660,0	317 265,0	13 641,0	380 212,0	265 962,0	3 438 745,0	8,7	3,1	1,4	2,1	908,8	-2,6	1,0
2000	11 737,0	63 940,0	55 249,0	148,6	1 808,0	326 195,0	14 645,0	459 357,0	270 354,0	3 438 870,0	8,8	1,6	4,3	3,9	1 121,1	8,4	4,9
2001	10 300,9	63 470,0	65 015,0	134,9	2 364,0	369 350,0	14 840,0	470 589,0	273 643,0	3 529 791,0	8,1	3,0	3,1	4,7	1 268,1	5,6	2,8
2002	15 970,7	65 290,0	61 251,0	133,5	1 980,0	352 310,0	15 665,0	454 968,0	278 353,0	3 647 067,0	7,3	2,9	1,6	1,8	1 254,9	2,2	-0,6
2003	19 921,8	67 360,0	71 213,0	126,4	2 588,0	403 318,0	16 448,0	443 902,0	281 974,0	3 706 012,0	7,8	4,8	3,6	0,1	1 370,9	1,8	-0,4
2004	32 901,8	67 570,0	82 341,0	156,2	2 897,0	451 265,0	17 717,0	449 891,0	276 359,0	3 815 547,0	8,3	3,4	4,9	2,8	1 722,7	3,9	5,5
2005	42 137,0	68 640,0	75 623,0	204,4	2 910,0	475 639,0	18 657,0	603 849,0	266 638,0	3 958 708,0	7,9	3,1	6,4	1,9	1 868,6	6,4	3,1
2006	42 267,5	69 630,0	102 481,0	192,2	2 905,0	452 959,0	19 559,0	855 832,0	264 103,0	4 108 610,0	7,1	3,7	6,9	2,5	2 144,6	5,9	1,5
2007	41 460,6	71 540,0	108 729,0	200,0	3 085,0	502 401,0	21 074,0	999 788,0	272 818,0	4 280 081,0	5,3	4,1	5,5	2,8	2 479,2	13,5	4,1
2008	50 962,0	72 380,0	96 008,0	295,9	3 719,0	512 877,0	22 540,0	948 128,0	258 576,0	4 423 370,0	4,4	2,9	2,7	6,3	2 473,7	2,5	4,5
2009	52 524,0	72 290,0	78 582,0	205,5	3 489,0	441 781,0	22 644,0	983 992,0	248 378,0	4 435 052,0	6,7	-0,7	4,8	1,0	2 138,6	-10,1	-3,1
2010	43 494,0	63 570,0	84 462,0	216,1	3 138,0	482 116,0	22 659,0	1 077 166,0	240 804,0	4 496 232,0	7,3	1,0	2,3	1,5	2 532,8	1,3	1,2
2011	31 799,4	65 490,0	80 433,0	175,6	3 055,0	495 716,0	22 763,0	1 201 000,0	234 651,0	4 581 642,0	6,7	0,3	2,0	1,9	2 878,7	1,1	5,6
2012	22 036,0	64 260,0	77 882,0	165,9	2 529,0	511 863,0	22 929,0	1 181 314,0	226 122,0	4 706 325,0	7,0	-1,5	-0,9	3,3	3 072,6	-3,2	2,1
2013	16 827,3	64 650,0	78 378,0	160,9	3 022,0	517 137,0	22 956,0	1 134 285,0	221 838,0	4 729 185,0	7,0	0,7	-0,5	1,4	3 174,7	-2,7	0,8
2014	16 631,7	66 260,0	85 628,0	164,1	2 205,0	532 674,0	23 165,0	1 252 295,0	220 365,0	4 833 386,0	6,1	1,5	2,0	0,4	3 628,8	2,0	-0,8

Zdroj: Vlastní práce

Příloha 2 - Dynamiky vývoje vybraných ukazatelů v letech 1994 – 2014

ROK	Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách v mil.Kč (slovní doprava - pouze síťní pozemní komunikace)	Individuální automobilové přeprava osob (mil.ozkml)	Tvorba HDP v odvětví dopravy (běžné ceny, mil.Kč)	Spotřeba - Automobilní benziny	Nákup osobních automobilů (průměr za rok na hlavu)	Celkové výdvy (mil.Kč)	Průměrná měsíční mzda (F0)	Výroba motorových vozidel v České republice	Počet zaměstnaných osob ve F0 v dopravním sektoru	Počet registrovaných osobních automobilů	Obecní míra nezaměstnanosti	Výdaje na konečnou spotřebu domácností	HDP	Inflace	Vývoz (v mld)	Tvorba hrubého domácího produktu republiky	Ceny průmyslových výrobků
1995	0,28	0,05	0,02	0,41	0,75	0,01	0,20	0,17	0,01	0,00	-0,07	0,69	1,59	-0,09	0,23	0,83	0,32
1996	-0,20	0,01	-0,01	-0,45	-0,28	0,01	-0,01	0,08	0,00	0,02	0,04	-0,34	-1,89	0,06	-0,17	-1,36	-0,66
1997	0,23	-0,04	0,33	-0,16	-0,52	-0,01	-0,05	0,08	0,00	-0,01	0,26	-0,96	-0,85	0,00	0,12	-1,00	0,36
1998	-0,25	0,01	-0,30	0,07	-0,15	0,00	-0,03	-0,23	0,00	0,02	0,12	-0,63	0,63	0,29	0,00	0,75	-0,06
1999	-0,21	-0,01	-0,18	0,15	0,77	0,01	-0,04	-0,19	0,03	-0,05	-0,02	-4,15	-5,02	-1,06	-0,09	2,06	-0,75
2000	0,12	0,00	0,50	-0,30	-0,90	0,01	-0,01	0,29	-0,02	0,01	-0,33	4,92	7,54	1,66	0,14	-5,48	4,69
2001	-0,08	-0,03	-0,19	0,18	0,63	0,10	-0,06	-0,18	0,00	0,03	-0,09	1,35	-2,28	-0,65	-0,10	3,86	-4,33
2002	0,67	0,04	-0,23	0,08	-0,47	-0,18	0,04	-0,06	0,01	0,01	-0,02	-0,88	-0,17	-0,82	-0,14	-0,28	-0,79
2003	-0,30	0,00	0,22	-0,04	0,47	0,19	-0,01	0,01	0,00	-0,02	0,17	0,64	1,65	-0,33	0,10	0,44	0,88
2004	0,40	-0,03	-0,01	0,29	-0,19	-0,03	0,03	0,04	-0,03	0,01	0,00	-0,93	-0,81	27,94	0,16	1,38	-14,42
2005	-0,37	0,01	-0,24	0,07	-0,11	-0,06	-0,02	0,33	-0,02	0,01	-0,11	0,21	-0,07	-27,32	-0,17	-0,58	14,31
2006	-0,28	0,00	0,44	-0,37	-0,01	-0,10	0,00	0,08	0,03	0,00	-0,05	0,29	-0,23	0,64	0,06	-0,71	-0,08
2007	-0,02	0,01	-0,29	0,10	0,06	0,16	0,03	-0,32	0,04	0,00	-0,15	-0,08	-0,26	-0,20	0,01	1,39	2,25
2008	0,25	-0,02	-0,18	0,44	0,14	-0,09	-0,01	-0,09	-0,09	-0,01	0,08	-0,41	-0,31	1,13	-0,16	-2,12	-1,64
2009	-0,20	-0,01	-0,06	-0,79	-0,27	-0,16	-0,06	0,03	0,01	-0,03	0,69	-0,94	-2,28	-2,09	-0,13	-4,16	-1,79
2010	-0,20	-0,12	0,26	0,36	-0,04	0,23	0,00	0,06	0,01	0,01	-0,43	-1,31	1,31	1,34	0,32	3,84	0,30
2011	-0,10	0,15	-0,12	-0,24	0,07	-0,06	0,00	0,02	0,00	0,01	-0,17	1,81	1,33	-0,23	-0,05	0,95	5,05
2012	-0,04	-0,05	0,02	0,13	-0,15	0,00	0,00	-0,13	-0,01	0,01	0,13	-5,54	-1,31	0,47	-0,07	-3,80	-4,29
2013	0,07	0,02	0,04	0,03	0,37	-0,02	-0,01	-0,02	0,02	-0,02	-0,04	4,81	1,04	-1,31	-0,03	3,84	0,01
2014	0,22	0,02	0,09	0,05	-0,47	0,02	0,01	0,14	0,01	0,02	-0,13	2,58	-4,33	-0,14	0,11	-1,59	-1,38

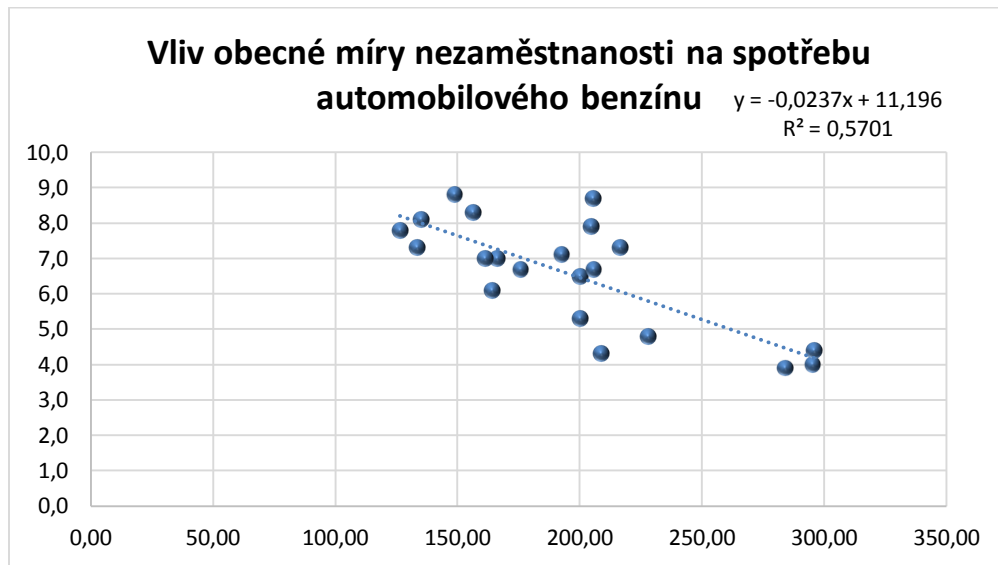
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 3 - Korelační matice vztahů mezi vybranými ukazateli

	Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách v mil.Kč (salární doprava - pouze státní pozemní komunikace)	Individuální automobilové přeprave osob (mil oskm)	Tvorba HDP v odvětví dopravy (běžné ceny, mil. Kč)	Spotřeba - Automobilní benziny	Nákup osobních automobilů (průměr za rok na hlavu)	Celkové tržby (mil. Kč)	Průměrná měsíční mzda (F0)	Výroba motorových vozidel v České republice	Počet zaměstnaných osob ve FO v dopravním sektoru	Počet registrovaných osobních automobilů
Obecní míra nezaměstnanosti	0,07	0,39	0,24	-0,76	0,25	0,16	0,32	0,11	0,33	0,09
Výdaje na konečnou spotřebu domácností	-0,21	-0,24	-0,27	0,37	-0,21	-0,39	-0,54	-0,59	0,48	-0,56
HDP	0,02	-0,02	0,11	0,13	-0,11	-0,04	-0,22	-0,29	0,45	-0,28
Inflace	-0,43	-0,70	-0,65	0,59	-0,62	-0,66	-0,75	-0,60	-0,02	-0,62
Vývoz (v mld.)	0,52	0,63	0,81	-0,25	0,64	0,96	0,94	0,97	-0,54	0,58
Tvorba hrubého fixního kapitálu České republiky	-0,22	-0,35	-0,18	0,31	-0,42	-0,26	-0,46	-0,40	0,24	-0,40
Ceny průmyslových výrobců	-0,25	-0,49	-0,35	0,45	-0,38	-0,35	-0,51	-0,42	0,08	-0,45

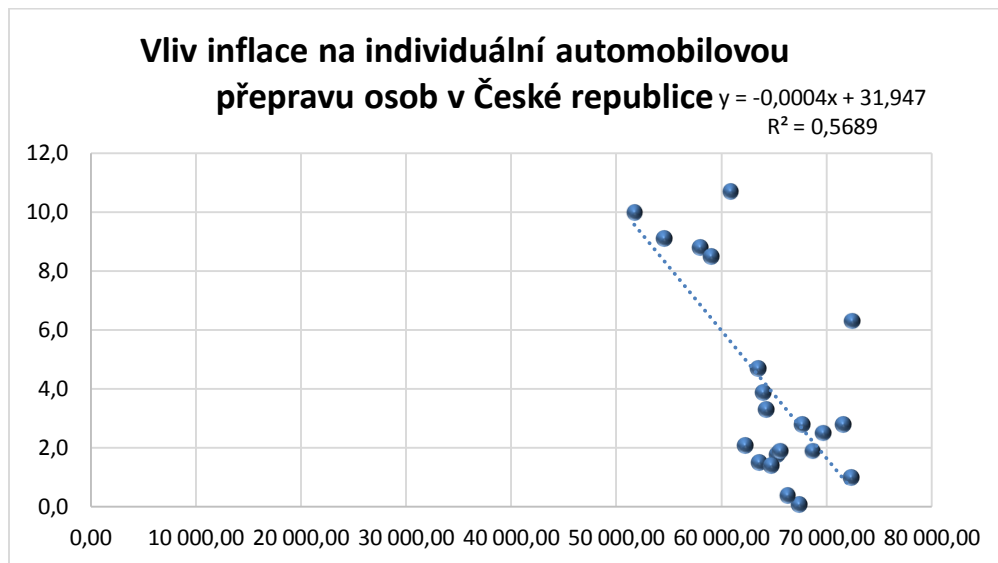
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 4 - Vliv obecné míry nezaměstnanosti na spotřebu automobilového benzínu v České republice



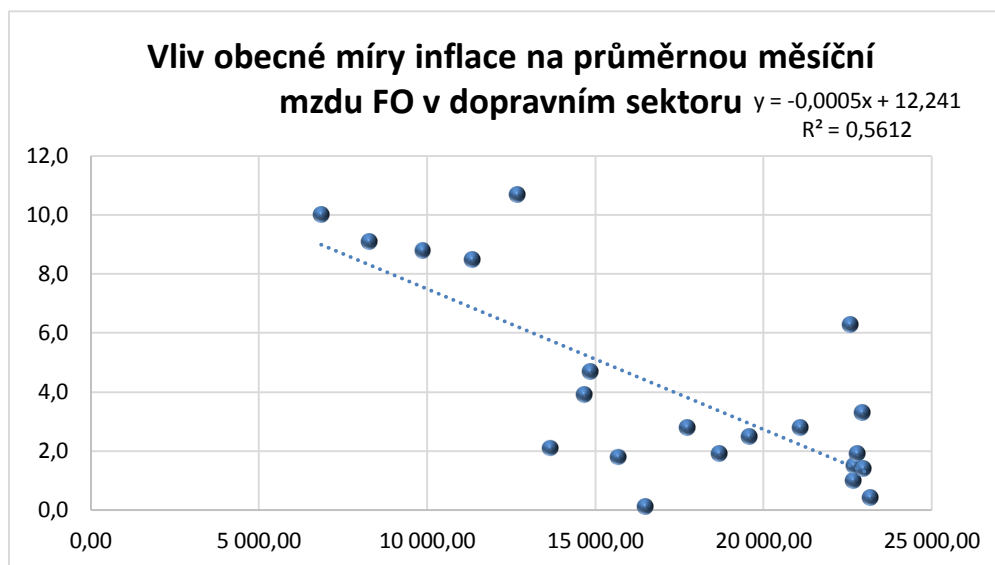
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 5 - Vliv inflace na individuální automobilovou přepravu osob v České republice



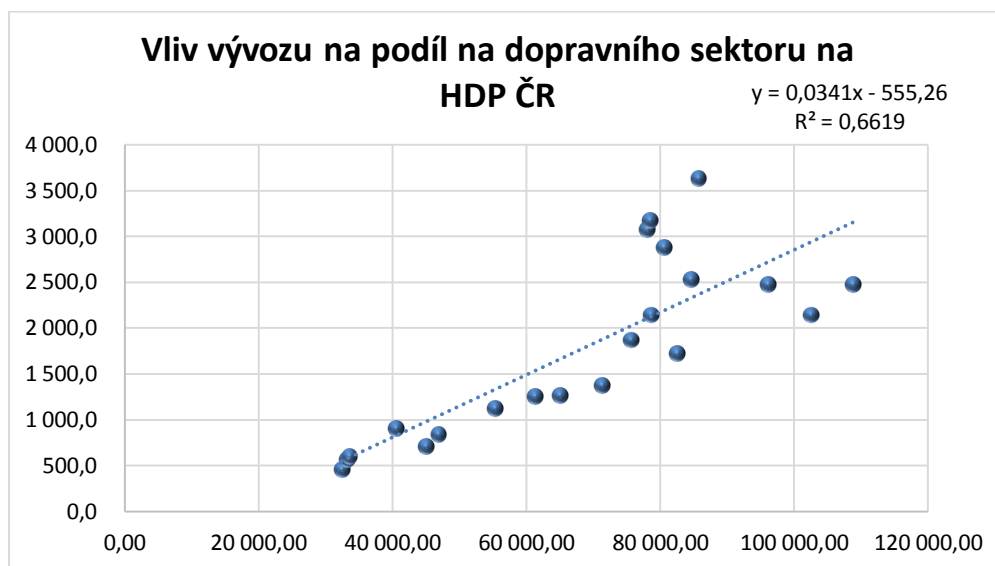
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 6 - Vliv inflace na průměrnou měsíční mzdu FO v dopravním sektoru v České republice



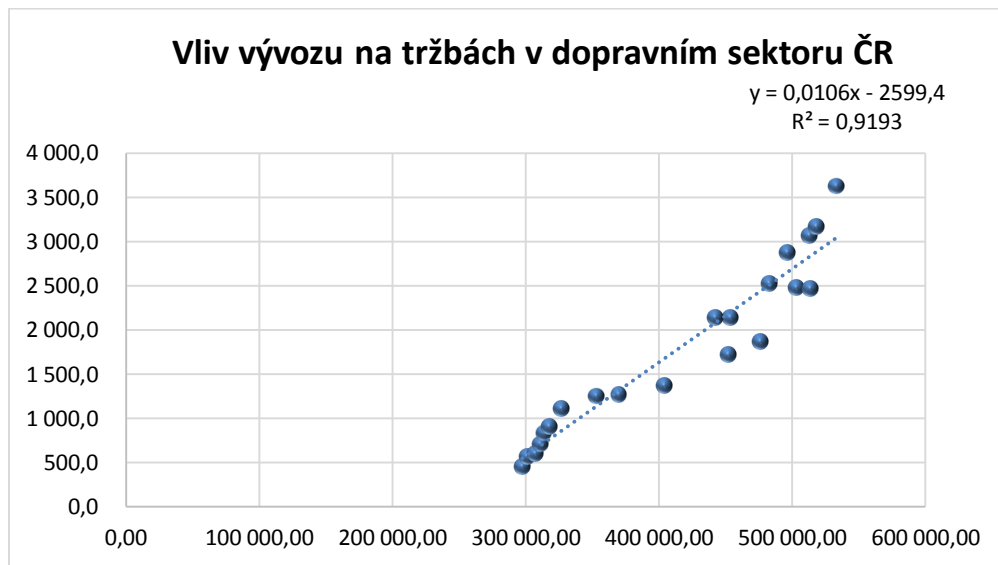
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 7 - Vliv vývozu na podíl dopravního sektoru na tvorbě HDP České republiky



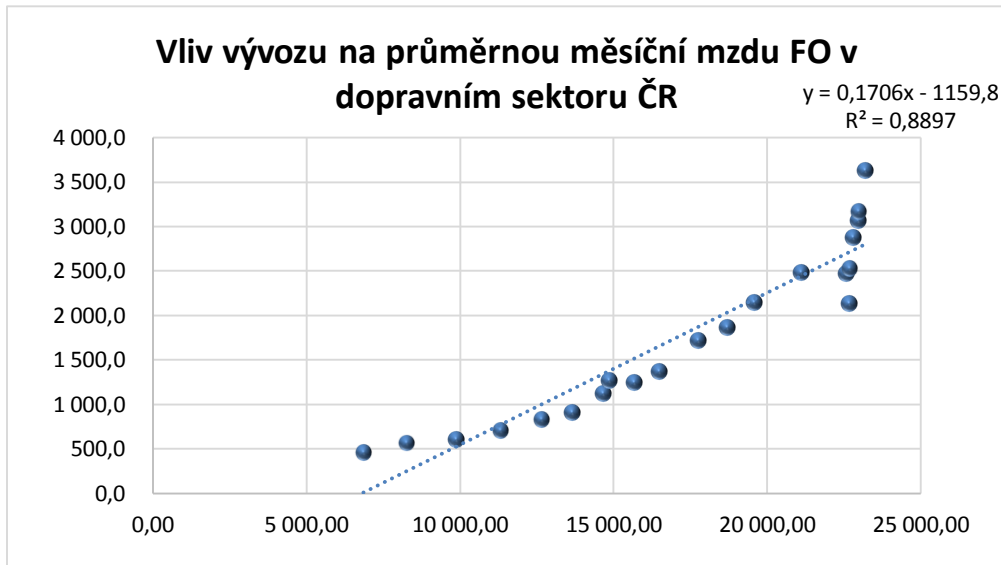
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 8 - Vliv vývozu na celkové tržby v dopravním sektoru v České republice



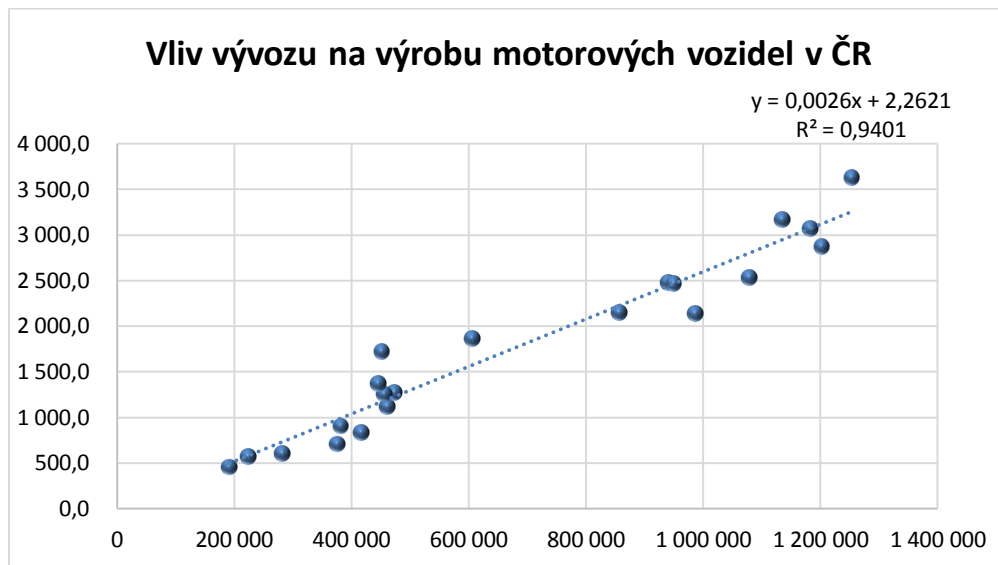
Zdroj: Vlastní práce

Příloha 9 - Vliv vývozu na průměrnou měsíční mzdu FO v dopravním sektoru v České republice



Zdroj: Vlastní práce

Příloha 10 - Vliv vývozu na výrobu motorových vozidel v České republice



Zdroj: Vlastní práce