

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Teze bakalářské práce**

**Změny ve výdajích domácností ČR**

**Michaela Kymlová**

© 2015 ČZU v Praze

## **Souhrn**

Tato bakalářská práce se zabývá změnami ve výdajích českých domácností na dopravu v letech 2006 – 2013. Práce je rozdělena na dvě části, na teoretickou a praktickou část, která obsahuje vlastní zpracování práce. Teoretická část řeší ekonomické aspekty poptávky, osobní dopravu a příjmy a výdaje domácností. V praktické části jsou nejprve výdaje domácností na dopravu porovnány s celkovými čistými příjmy a posléze také s celkovými spotřebními výdaji. Dále jsou sledovány výdaje na dopravu v závislosti na velikosti obce a čistém peněžním příjmu domácností. V závěru práce jsou zhodnoceny dopravní vydání domácností žijících v nejmenších obcích a ve velkých městech, a také vydání domácností s vysokými a nízkými příjmy.

### **Klíčová slova:**

- poptávka,
- příjmy,
- výdaje,
- domácnost,
- doprava,
- obec.

## Cíl práce

Cílem práce „Změny ve výdajích domácností ČR“ je analýza výdajů českých domácností na dopravu, v letech 2006 – 2013. Práce se zaměřuje na to, jaký vliv má na vydání spojená s dopravou velikost obce, ve které dané domácnosti žijí a také velikost jejich čistého příjmu. Jsou sledovány a posuzovány zásadní změny, které ve vydáních během posledních několika let nastaly. Záměrem je odpovědět na otázky, zda a jak moc se liší struktura dopravních vydání u domácností žijících v malých městech a vesnicích oproti domácnostem žijícím ve velkoměstech, a také jaké odlišnosti ve vydáních na dopravu jsou k vidění u domácností s vysokými příjmy oproti domácnostem, které přežívají tzv. „od výplaty k výplatě“.

## Metodika

Vlastní práce sleduje celkové výdaje českých domácností na dopravu, a z nich dále: výdaje na nákup osobních dopravních prostředků (celkem, na nákup automobilů, motocyklů, jízdních kol); výdaje na provoz osobních dopravních prostředků (celkem, na náhradní díly a příslušenství, pohonné hmoty, oleje a podobné přípravky, údržbu a opravy, ostatní služby) a výdaje na dopravní služby (jízdné).

V závislosti na velikosti obce jsou jednotlivé domácnosti rozděleny dle počtu obyvatel do čtyř skupin. A podle čistého příjmu jsou domácnosti členěny dle „decilového“ dělení do 10 příjmových skupin.

**Metody:** individuální indexy - zkoumají vývoj určité veličiny za delší časové období

- Bazické indexy: vyjadřují, jak se daný ukazatel změnil vůči základnímu období.
- Řetězové indexy: říkají, o kolik se daný ukazatel změnil oproti předchozímu období.
- Průměrný koeficient růstu: vyjadřuje průměrné tempo přírůstku, tedy o kolik % se v průměru změnil daný ukazatel za jedno období během sledovaného období.

## Závěr

Na začátku vlastní práce byly nejprve výdaje za dopravu srovnány s celkovými čistými peněžními příjmy a také s celkovými spotřebními výdaji. Do roku 2008 se čisté příjmy domácností každým rokem výrazně navyšovaly a spolu s nimi rostly zároveň i jejich celkové spotřební výdaje a výdaje na dopravu. Po roce 2008 se domácnosti začaly potýkat s projevy hospodářské krize a jejich příjmy se zvyšovaly o poznání pomaleji, případně docházelo i k jejich poklesu. V době, kdy příjmy rostly pomaleji, začali lidé více šetřit a doprava se ukázala jako částečně zbytečný statek, pochopitelně až na případy kdy je opravdu nepostradatelná, např. v menších sídlech kde je špatná dopravní obslužnost. Lze říci, že čisté příjmy domácností rostly ve sledovaném období o něco rychleji než jejich spotřební vydání a vydání na dopravu, jelikož průměrné tempo růstu činilo u příjmů zhruba 3,7 %, zatímco u spotřebních výdajů a výdajů za dopravu to bylo přibližně 3,2 %.

Dále byly sledovány výdaje domácností na dopravu v závislosti na velikosti obce. Podle tohoto rozdělení vydaly na dopravu největší sumu domácnosti žijící v nejmenších obcích s počtem obyvatel do 2 tis., celková částka za sledované období činila téměř 106 000 Kč, což bylo zhruba o 9 % více, než vydaly domácnosti žijící v největších městech a o téměř 15 % více, než za dopravu zaplatily zbývající dva soubory domácností.

Na nákup dopravních prostředků vydaly domácnosti žijící v nejmenších obcích více méně stejnou částku jako domácnosti z velkoměst, za sledované období to bylo kolem 28 000 Kč (z toho cca 26 000 Kč (93 %) bylo na nákup automobilů). Obyvatelé malých obcí, kde není dostatečně rozvinutá veřejná doprava, jsou často nuceni překonávat velké vzdálenosti, aby se dostali tam, kam potřebují (do prací, škol, na úřady, apod.) Z tohoto důvodu si musejí přepravu zajišťovat individuálně, nejčastěji pomocí vlastních automobilů. To pro lidi z velkých měst není sice vlastnictví automobilu nezbytností, ale díky tomu, že mají často o dost větší příjmy, než lidé žijící a pracující na vesnici, tak si také mohou dovolit daleko větší vydání, a to i za statky, které nejsou pro jejich existenci nezbytné.

Na provoz dopravních prostředků vydaly nejvíce (cca 66 000 Kč) opět domácnosti z nejmenších obcí, bylo to cca o 30 % více, než zaplatily skupiny domácností žijící ve velkoměstech, které za provoz v porovnání s ostatními skupinami utratily nejméně. Hlavní příčinou vysokých vydání na provoz byly velké výdaje za pohonné hmoty, za které lidé z malých obcí utratily až o 40 % (14 189 Kč) více než lidé z velkoměst, což souvisí se skutečností, že právě tyto domácnosti často nemají jinou

možnost dopravy než automobil. Jedinými provozními výdaji, za které zaplatily nejvíce domácnosti z velkých měst, byly ostatní služby, jelikož ve velkých městech jsou např. daleko vyšší ceny za pronájem garáže nebo parkování.

V kategorii dopravních služeb měly největší vydání domácnosti z obcí s počtem obyvatel nad 50 000, což je způsobeno tím, že právě obyvatelé velkých měst mohou využívat různé druhy hromadných dopravních prostředků. Celkem za služby spojené s dopravou ve sledovaném období zaplatily zhruba 18 000 Kč, tedy asi o 59 % více než daly domácnosti z nejmenších obcí, které za dopravní služby zaplatily nejméně.

Průměrné tempo růstu, jakým se v letech 2006 – 2013 dopravní vydání domácností žijících v malých obcích navyšovala, bylo okolo 2,5 %. Nejvíce přitom rostly výdaje na nákup jízdních kol a pohonných hmot. To u domácností žijících ve velkých městech se průměrné tempo růstu výdajů ve sledovaném období pohybovalo kolem 3,5 %, přičemž k nejvýraznějšímu navýšení došlo u motocyklů.

V poslední části práce byly porovnány výdaje domácností podle velikosti čistého peněžního příjmu. Dle tohoto členění vydaly na dopravu logicky nejvíce domácnosti s nejvyššími příjmy, celkem od roku 2006 do roku 2013 téměř 235 000 Kč, zatímco domácnosti s nejnižšími příjmy vydaly pouze asi 46 000 Kč, což bylo skoro o 81 % méně.

Domácnosti „Nejnižších 10 %“ měly ve sledovaném období největší podíl výdajů za pohonné hmoty (51 %), dále pak za dopravní služby (23 %) a nákup automobilů (12 %). A domácnosti řadící se k „Nejvyšším 10 %“ utratily nejvíce za nákup automobilů (40 %), a dále pak za pohonné hmoty (33 %) a dopravní služby (11 %). Z toho plyne, že domácnosti s nízkými příjmy využívají k přepravě nejčastěji hromadné dopravní prostředky, zatímco domácnosti s vysokými příjmy si mohou dovolit vynakládat větší částky na nákup nových automobilů.

Průměrné tempo růstu, jakým v letech 2006 – 2013 rostly výdaje domácností s nejnižšími příjmy, dosahovalo k 3 %. Nejvíce se přitom zvyšovala jejich vydání na dopravní služby (zhruba o 5 %), naopak výdaje na automobily, jízdní kola, náhradní díly a příslušenství zaznamenaly v těchto letech mírný pokles (o 1 – 2 %). To domácnosti s nejvyššími příjmy měly průměrné tempo růstu o něco nižší, necelá 2 %, přičemž nejvíce rostly výdaje na nákup motocyklů (cca 30 %), zatímco výdaje na údržbu a opravy meziročně poklesly téměř o 0,5 %.

## Seznam použitých zdrojů

ČSÚ. *Vydání a spotřeba domácností statistiky rodinných účtů* (kód: e-3001-X; 160018-14) [online]. [cit. 2014-09-18]. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/archiv\\_publicaci](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/archiv_publicaci)>

FRIEDRICH, Václav. *Statistika pro ekonomy* [online]. 2. vyd. Ostrava: VŠB – TU, Ekonomická fakulta, 2006. [cit. 2014-09-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.scribd.com/doc/38742502/52/Bazicke-a-%C5%99et%C4%9Bzove-indexy>>

JUREČKA, Václav a kol. *Mikroekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2010. 360 s. ISBN 978-80-247-3259-6.

MD. *Ročenky dopravy ČR* [online]. Praha, 2006 – 2013. [cit. 2015-02-16]. Dostupné z WWW: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>

VONKA, Jaroslav, DRDLA Pavel, BÍNA Ladislav, ŠIROKÝ Jaromír. *Osobní doprava*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 166 s. ISBN 80-7194-630-3.