

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rozbor vývoje výkonnosti světových ekonomik z pohledu finanční krize

Antonín Kučera

Bakalářská práce
2009

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

Jméno a příjmení: **Antonín KUČERA**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Rozbor vývoje výkonnosti světových ekonomik z pohledu finanční krize**

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

Úvod

1. Hospodářské a ekonomické ukazatele ve vztahu k dopravě
2. Rozbor dat a jejich vzájemné porovnání
3. Posouzení faktorů ovlivňujících jednotlivé indikátory
4. Syntéza získaných údajů a formulace zjištěných vazeb

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Hana Drahotská**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 17.1.2009

Antonín Kučera



ANOTACE

Práce se zabývá rozbořem vývoje výkonnosti světových ekonomik a dopravy, porovnáváním ekonomických a dopravních ukazatelů jednotlivých států z pohledu finanční, ekonomické a hospodářské krize. V jednotlivých částech práce je prováděn rozbor a porovnávání ukazatelů, posouzení faktorů ovlivňujících jednotlivé ukazatele a formulace vzájemných závislostí.

KLÍČOVÁ SLOVA

ekonomika, krize, dopravní výkony, hrubý domácí produkt

TITLE

An analysis of development performance of the world economies in terms of financial crisis

ANNOTATION

The work deals with the analysis of development performance of the world economies and transport, comparing the economic and transport characteristics of individual states in terms of financial and economic crisis. In different parts of the work is the analysis and comparison of indicators, assessment of factors affecting the indicators and the formulation of dependencies.

KEYWORDS

economy, crisis, transport output, gross domestic product

OBSAH

	strana
ÚVOD	7
1 Hospodářské a ekonomické ukazatele ve vztahu k dopravě.....	8
1.1 Ekonomické ukazatele.....	8
1.2 Dopravní ukazatele.....	11
1.3 Hospodářský cyklus.....	12
1.4 Index ekonomické svobody.....	14
2 Rozbor dat a jejich vzájemné porovnání	15
2.1 Hrubý domácí produkt.....	15
2.1.1 Česká republika	15
2.1.2 Čína.....	17
2.1.3 Evropská unie	19
2.1.4 Rusko.....	21
2.1.5 Spojené státy americké	22
2.2 Dopravní výkony	24
2.2.1 Česká republika - osobní doprava	24
2.2.2 Česká republika - nákladní doprava	26
2.2.3 Čína - osobní doprava.....	28
2.2.4 Čína - nákladní doprava.....	29
2.2.5 Evropská unie - osobní doprava	29
2.2.6 Evropská unie - nákladní doprava	30
2.2.7 Rusko - osobní doprava	30
2.2.8 Rusko - nákladní doprava.....	31
2.2.9 Spojené státy americké - osobní doprava	31
2.2.10 Spojené státy americké - nákladní doprava	32
2.3 Index ekonomické svobody.....	33
3 Posouzení faktorů ovlivňujících jednotlivé indikátory.....	35
3.1 Faktory ovlivňující vývoj	35
3.1.1 Monetární politika	35
3.1.2 Státní intervence do ekonomiky a regulace dopravy.....	37
3.1.3 Hodnotové soudy v ekonomii a její řízení.....	38
3.1.4 Bariéry volného obchodu a konkurence	39
4 Syntéza zjištěných údajů a formulace zjištěných vazeb.....	41
4.1 Vazba mezi dopravním výkonem a HDP v ČR.....	41
4.1.1 Osobní doprava.....	42
4.1.2 Nákladní doprava.....	43
4.2 Porovnání vazeb dopravních výkonů a HDP mezi státy	44
4.2.1 Osobní doprava.....	44
4.2.2 Nákladní doprava.....	45
ZÁVĚR	46
POUŽITÁ LITERATURA	47
SEZNAM TABULEK	48
SEZNAM OBRÁZKŮ	49
SEZNAM ZKRATEK	50

ÚVOD

Vývoj v odvětví dopravy ve všech tržních ekonomikách kopíruje vývoj růstu ekonomického. Doprava je nedílnou součástí výrobního, zásobovacího i obchodního procesu každého podniku, ale zejména se také podílí na mezinárodním obchodu. Zajišťuje pracovní mobilitu z hlediska přepravy osob a přepravu nákladu z pohledu materiálových toků. Tyto faktory se přímo podílejí na zaměstnanosti, hospodářském růstu a ostatních ekonomických ukazatelích. Na základě poměrování ukazatelů ekonomických a dopravních lze zjistit jakou vazbu mezi sebou doprava a ekonomika mají.

Z pohledu finanční krize je možné sledovat jak po krachu finančních trhů zároveň s poklesem ekonomiky a obecně světového hospodářství se mění i přepravní výkony v dopravě. A zdali předchází vývoj poskytoval nějaké indicie o blížící se krizi. Na dopravě je také obecně vázáno hodně pracovních míst a změna v poptávce po dopravních službách má vliv na vývoj cen ropy a energií obecně. Ač cenu ropy ovlivňuje velké množství faktorů jako je politicko bezpečnostní prostředí v zemích vyvážejících ropu, aktuální těžební limity či spotřeba v průmyslu obecně. Je možné na vývoji její ceny, potažmo spotřeby také sledovat změny.

Cílem bakalářské práce je rozbor ekonomických a dopravních ukazatelů vybraných zemí, následná syntéza získaných údajů a zjištění vazeb mezi nimi.

V první kapitole jsou popsány základní hospodářské a ekonomické ukazatele ve vztahu k dopravě, pro získání přehledu o zpracovávaných datech.

V druhé kapitole je rozbor dat a jejich porovnání v rámci jednotlivých zemí. Pro srovnávání ukazatelů jsou použity ekonomiky: Číny, Evropské unie (EU 27), Ruska, Spojených států amerických (USA - United states of America) jako nejvýznamnějších hospodářských celků a České Republiky (ČR). Data jsou rozdělena na ekonomická a dopravní.

V kapitole třetí je posuzováno jaké faktory ovlivnily jednotlivé ukazatele, jejich rozbor.

Poslední kapitola se zabývá zjišťováním vazeb mezi přepravními výkony v osobní a nákladní dopravě s HDP. Na závěr jsou porovnány vztahy výkonů dopravy a ekonomiky pro jednotlivé sledované státy.

1 Hospodářské a ekonomické ukazatele ve vztahu k dopravě

1.1 Ekonomické ukazatele

Hlavním a nejdůležitějším ukazatelem národního hospodářství je z pohledu makroekonomie především HDP (hrubý domácí produkt). Pomocí HDP můžeme propočítat výkonnost ekonomiky jako celku. HDP je celková peněžní hodnota všech statků a služeb vytvořená za dané období (zpravidla jeden rok) výrobními faktory v národním hospodářství bez ohledu na to, jsou-li vlastněny občany státu nebo cizinci. Patří mezi makroekonomické ukazatele, které jsou konstruovány jako peněžní. Tržní hodnotu produktu můžeme vyjádřit podle toho v jakých cenách ji chceme stanovit [1].

1. Nominální produkty:

- produkty vyjádřené v běžných tržních cenách daného roku (nominální HDP),
- velikost nominálních produktů se mění v závislosti na změnách tržních cen výrobků a služeb,
- velikost nominálních produktů se mění v závislosti na změnách objemů prodaných výrobků a služeb,
- dobrá vypovídací schopnost pouze při stabilitě cen.

Abychom získali informaci, jaké množství výrobků a služeb bylo v ekonomice opravdu vyrobeno, musíme vyloučit změny v tržních cenách [1].

2. Reálné produkty:

- produkty oceněné stálými cenami, tj. cenami určitého zvoleného základního období (reálný HDP),
- velikost těchto produktů se mění jen v závislosti na objemu a struktuře vyrobených výrobků a služeb,
- zachycují mnohem adekvátněji zpomalení nebo zrychlení celkové hospodářské aktivity dané země.
- V základním roce se nominální hrubý domácí produkt rovná reálnému hrubému domácímu produktu.

Měřením HDP i jiných makroekonomických agregátů se zabývá statisticko-účetní systém, který je označován jako systém národních účtů [1].

Základní požadavky pro zahrnutí určité položky do HDP:

- zboží musí být vyrobeno v běžném období,
- zboží musí být prodáno na trhu a oceněno tržními cenami,
- zboží nesmí být v běžném období znovu prodáno.

Zboží a služby vyrobené v daném období v ekonomice mohou sloužit dvěma účelům:

Meziprodukty:

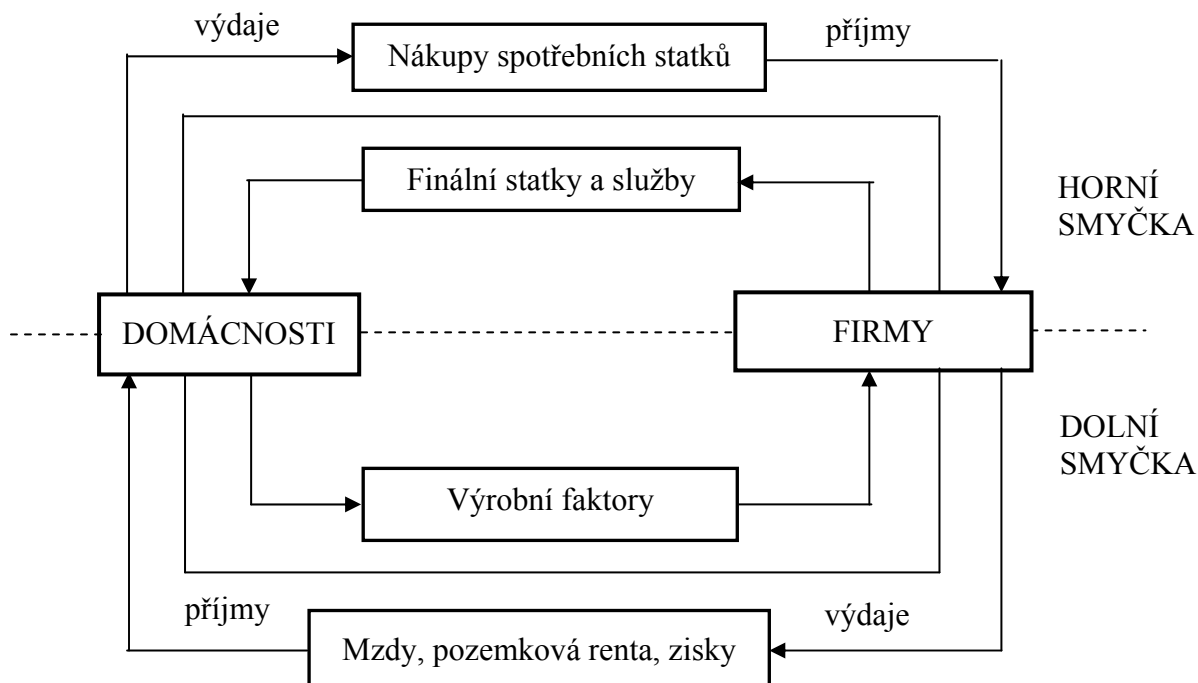
statky, které jsou spotřebovány k výrobě jiných statků, jsou znovu prodávány v původní nebo změněné formě, nezapočítávají se proto do HDP.

Finální statky:

produkty prodávány konečnému uživateli
spotřební statky nakupované domácnostmi,
kapitálové statky nakupované firmami,
zahrnují se do HDP.

Pro zjednodušení je možné se zabývat ekonomikou vyrábějící pouze spotřební statky [1].

Obrázek 1: Koloběh makroekonomie



Zdroj: Makroekonomie a doprava, autor

Koloběh makroekonomie v zjednodušené ekonomice se skládá ze dvou částí, z horní a dolní smyčky. Každá představuje určité toky finálních statků a služeb a výrobních faktorů [1].

Horní smyčka:

- vyjadřuje prodej finálních statků a služeb, které vyrábí firmy, domácnostem,
- domácnosti firmám platí svými důchody za nakoupené výrobky a služby.

Dolní smyčka:

- firmy nakupují od domácností výrobní faktory,
- za výrobní faktory firmy platí domácnostem mzdy, pozemkovou rentu a zisky.

Na jednoduchém schématu výše uvedeného koloběhu můžeme znázornit výpočet HDP pomocí dvou metod. Obě vedou ke stejnému výsledku:

- Produktová metoda - slouží k výpočtu produktu jako součtu ročního toku finálních statků a služeb.
- Důchodová metoda - produkt je chápán jako souhrn výdělků výrobních faktorů. Za poskytnutí výrobních faktorů platí firmy domácnostem platby, což jsou příjmy (důchody) domácností.

Výpočet produktu produktovou metodou

Jedná se o jednotlivé složky agregátní poptávky po statcích a službách vyráběných v tuzemsku. Představuje souhrn výdajů na finální statky, tj. statky spotřební, investiční a na čistý export, takže je také označována jako výdajová metoda [1].

Složky produktové metody:

spotřeba [C], hrubé investice [I], vládní výdaje na statky a služby [G], čisté vývozy [X]

$$\text{HDP} = C + I + G + X$$

Výpočet produktu důchodovou metodou

Produkt pomocí důchodové metody vypočítáme součtem jednotlivých složek:

Složky důchodové metody :

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| • hrubé mzdy | nebo |
| • úrok, renta a ostatní důchody | • národní důchod |
| • nepřímé daně | • nepřímé daně |
| • znehodnocení kapitálu | • znehodnocení kapitálu |
| • zisky | |

1.2 Dopravní ukazatele

Přeprava a přepravní výkony jsou kvantifikací požadavků na přemístění osob a zboží, podávají také informace o jejich uskutečnění, slouží analýze dané činnosti a tím rozhodování o dalším vývoji. Je nutno přihlížet i k povaze druhu dopravy, v níž se přeprava odvíjí, neboť technologie jednotlivých doprav je různá a její kvantifikace pomocí soustavy ukazatelů dopravního procesu se liší [2].

Kvantifikace požadavků přepravníků na přemístění zboží používá těchto ukazatelů:

- Objem přepravy v tunách
- Přepravní výkon
- Přepravní vzdálenost
- Vytížení vozidla

V osobní dopravě existují obdobné ukazatele přepravy:

- Objem přepravy
- Přepravní výkon
- Přepravní vzdálenost
- Obsaditelnost vozidla

V práci budeme používat ukazatele přepravních výkonů protože nejlépe charakterizují výkon dopravy z makroekonomického hlediska [2].

V nákladní dopravě je přepravní výkon dynamickým ukazatelem přepravních požadavků, neboť je součinem hmotnosti zásilky a vzdálenosti, na kterou byla zásilka přepravena. Vzdálenost může být buď skutečná – provozní, po níž byla zásilka přepravena, nebo tarifní, která znamená předpokládanou vzdálenost danou technologií dopravy a z ní vyplívajícím předpisem a je při výpočtu ceny za přepravu napřed vyhlášena tarifem [2].

$$P_n = \sum_{i=1}^n q_i \cdot l_{zi} \quad [tkm] \text{ tunokilometr} \quad (1)$$

V osobní dopravě je přepravní výkon součinem objemu přepravy a vzdálenosti, na kterou byla jízdenka vydána, přičemž lze volit vzdálenost podle tarifního pásma jako střední, dolní či horní [2].

$$P_o = \sum_{i=1}^n m_i \cdot l_{zi} \quad [oskm] \text{ osobokilometr} \quad (2)$$

1.3 Hospodářský cyklus

Tržní ekonomika se nevyvíjí „hladce“, nýbrž podléhá ekonomickým výkyvům a proto hospodářské podmínky nejsou nikdy stálé. Ekonomické výkyvy mohou být buď strukturální nebo cyklické. Pro teorii hospodářského cyklu je nezbytně nutné od sebe tyto jednotlivé typy výkyvů odlišit [1].

Strukturální výkyvy se vyznačují tím, že některá odvětví se „smršťují“ a jiná naopak expandují. Jejich důsledkem je například existence strukturální nezaměstnanosti [1].

Cyklické výkyvy jsou charakteristické kolísáním všech makroekonomických veličin. Toto kolísání se projevuje v každé tržní ekonomice, zasahuje všechny sektory, intenzita výkyvů nebývá stejně silná [1].

Cyklické výkyvy nazýváme hospodářské cykly. Hospodářský cyklus je opakující se nesoulad mezi potenciálním produktem a skutečným produktem národního hospodářství [1].

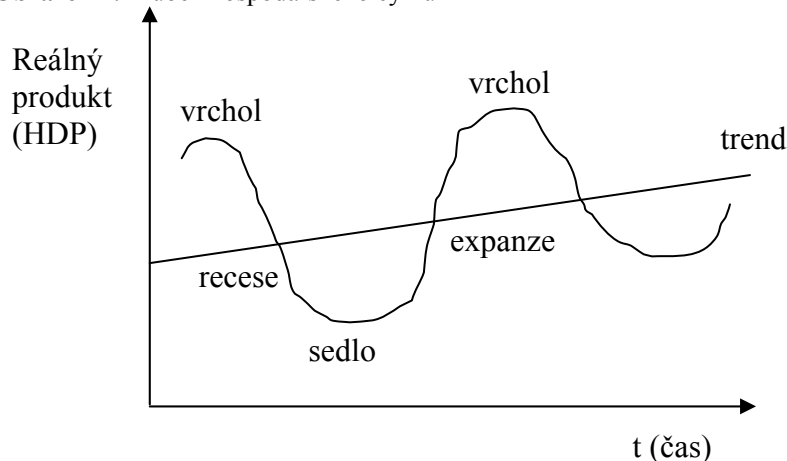
Hospodářské cykly mohou mít následující efekty:

- Reálný produkt (HDP) je nižší než potenciální – národní hospodářství plně nevyužívá ekonomické zdroje, které má k dispozici a zpravidla vykazuje značnou míru nedobrovolné nezaměstnanosti.
- Reálný produkt (HDP) je vyšší než potenciální – ekonomické zdroje se využívají příliš intenzivně a jsou přetěžovány. Ekonomika hledá cestu obnovy rovnováhy ve stále rychlejším zvyšování cen, tzn. ve zvýšení míry inflace.

Pokud měříme a porovnáváme výkonnost tržního hospodářství v čase, zjišťujeme, že se vyvíjí nerovnoměrně. Střídají se fáze rychlejšího tempa růstu hospodářství s fázemi hospodářského poklesu. Z hlediska dlouhého období se ukazuje, že tento vývoj má cyklickou povahu, vytváří tedy hospodářský cyklus [1].

Hospodářský cyklus představuje více či méně pravidelné střídání expanze a recese ekonomické aktivity kolem dráhy trendového růstu [1].

Obrázek 2: Průběh hospodářského cyklu



Zdroj: Makroekonomie a doprava, autor

Hospodářský cyklus:

- je období mezi dvěma stejnými body obratu,
- představuje pravidelné kolísání reálného produktu (HDP) kolem potenciálního produktu resp. růstového trendu.

Tabulka 1: Fáze hospodářského cyklu

Vrcholy a sedla	představují body obratu cyklu
Vrchol	je bod, ve kterém reálný produkt dosahuje svého maxima
Sedlo	je bod, ve kterém reálný produkt dosahuje minima
Expanze a recese	jsou hlavními fázemi cyklu
Expanze	představuje hospodářský růst, reálný produkt (HDP) se zvyšuje a dosahuje poměrně vysokých hodnot
Recese	znamená hospodářský pokles, jestliže reálný produkt (HDP) ve dvou po sobě jdoucích čtvrtletích klesal
Deprese	takto se označuje dlouhotrvající hospodářský pokles

Zdroj: Makroekonomie a doprava, autor

Příčiny hospodářského cyklu.

Teorie vnějších příčin:

- jako příčiny cyklického vývoje uvádí se například změny klimatu,
- výrazné inovační změny (ropné šoky, šoky v produktivitě práce v důsledku inovací),
- vlivy politického charakteru,
- nesprávná peněžní a úvěrová politika státu.

Teorie vnitřních příčin:

- vnitřní nestabilita tržní ekonomiky,
- kolísání agregátní poptávky, následně kolísání produktu (HDP), nezaměstnanosti a dalších makroekonomických veličin,
- nutnost státních zásahů, jejich cílem by mělo být zmírnění nebo vyloučení cyklických výkyvů.

Ekonomické důsledky hospodářského cyklu:

- pokles agregátní poptávky
- pokles reálného produktu stejně jako jeho jednotlivé agregátní složky (spotřeba, investice, vládní výdaje, čistý export),
- pokles reálného produktu, pokles zaměstnanosti, růst cyklické nezaměstnanosti, pokles zisků, ceny zboží a služeb, reálných mezd.

1.4 Index ekonomické svobody

Ekonomická svoboda je základní právo každého člověka na kontrolu své vlastní práce a majetku. V ekonomicky svobodné společnosti, mohou lidé volně pracovat, vyrábět, konzumovat, a investovat jakýmkoli způsobem chtějí, s těmito právy chráněných státem a bez státních zásahů do nich. V ekonomicky svobodné společnosti, vlády umožňují práci, kapitálu a zboží se volně pohybovat, a zdržet se nátlaku nebo omezování svobody nad rámec rozsahu nezbytném k ochraně a udržení svobody samotné [7].

Pro výpočet je měřeno deset složek ekonomické svobody, přiřazení hodnoty v každé třídě je pomocí stupnice od 0 do 100, kde 100 představuje maximální svobodu. Deset složek skóre se pak zprůměrnuje k celkové ekonomické svobodě skóre pro každou zemi [7].

Na konstrukci indexu se v ČR podílí Liberální institut.

Deset složek hospodářské svobody, jsou:

- | | |
|----------------------------|----------------------|
| • Svoboda podnikání | • Investiční svoboda |
| • Volný obchod | • Finanční svoboda |
| • Daňová svoboda | • Vlastnická práva |
| • Velikost vládních zásahů | • Svoboda práce |
| • Měnová svoboda | • Vliv korupce |

2 Rozbor dat a jejich vzájemné porovnání

2.1 Hrubý domácí produkt

Jako ekonomický ukazatel jsme vybraly výše zmíněné HDP a to v následujících kategoriích:

- HDP v cenách a PPP z roku 2005 v mil. US\$
- HDP v cenách běžného roku a PPP v mil. US\$
- Roční přírůstek HDP v cenách a PPP z roku 2005
- HDP na osobu v cenách a PPP z roku 2005 v US\$
- pro Čínu v cenách z roku 1990

Hrubý domácí produkt v národní měně je přepočítáván na společnou měnovou jednotku, která vylučuje rozdíly v cenových úrovních jednotlivých zemí, aby bylo umožněno smysluplné srovnání objemů HDP mezi jednotlivými zeměmi, k tomuto přepočtu se používá parita kupní síly [3].

Parita kupní síly (Purchasing power parity, PPP) - je jednotka měnové konverze, která vyjadřuje poměr ceny stejného zboží a služeb v národní měně k jeho ceně v měnové jednotce srovnávané země. Všechny HDP jsou pro lepší porovnání uváděny v cenách US\$ z roku 2005, kromě Číny [3].

2.1.1 Česká republika

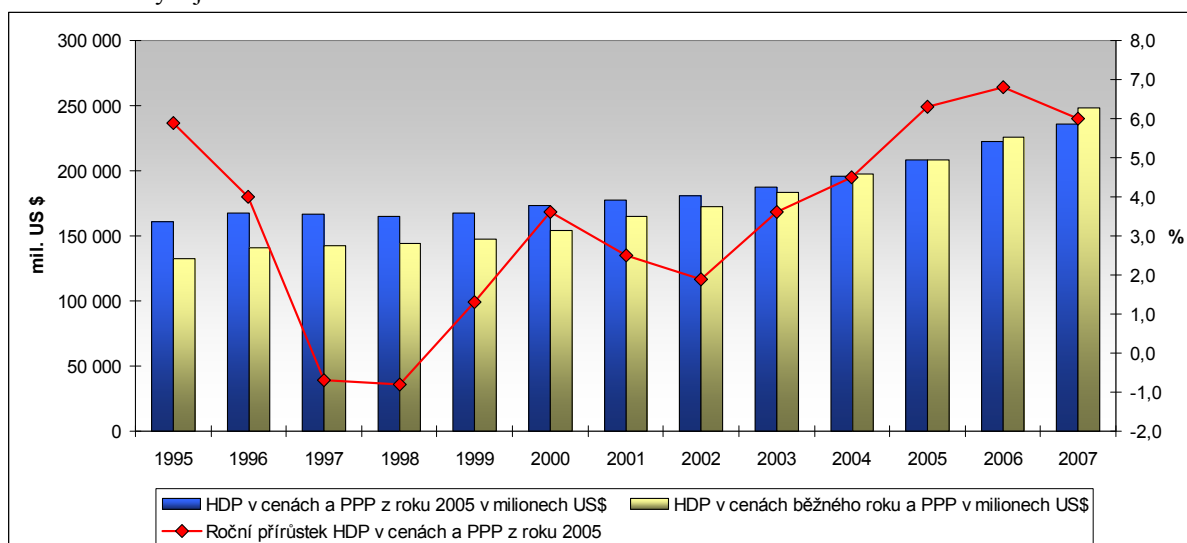
ČR je bývalou zemí Sovětského bloku kde mezi roky 1948 až 1989 nebyl tržní systém, ale centrálně plánovaná ekonomika což způsobilo velkou zaostalost za státy západní Evropy a obecně za státy v kterých po druhé světové válce byla tržní ekonomika. V listopadu roku 1989 došlo ke změně režimu v důsledku konce studené války a rozpadu SSSR (Sovětského svazu socialistických republik). Před ČR byl nejtěžší úkol a to přechod na tržní hospodářství. Došlo k privatizaci, tj. prodeji státního majetku do soukromých rukou a restituce, tj. navrácení státem zabaveného majetku občanům. Došlo ke změně ústavy a dalším mnoha krokům, které byly nezbytné pro další ekonomicko společenský vývoj země.

ČR byla zaměřena na těžký průmysl, strojírenství a v menší míře na služby. Jak za Rakouska-Uherska tak i za období členství v Sovětském bloku byla země z okolních států (např. Slovenska, Polska, Maďarska) nejrozvinutější právě v těchto odvětvích a také v infrastruktuře. Se silnou vazbou na sovětský svaz (Rusko) jak ve vývozu a dovozu zboží tak i v energetické závislosti (ropa, plyn).

Do roku 1993 procházela země ekonomickým růstem i poklesem s ohledem na to že přechod na tržní hospodářství nebyl hladký. V roce 1993 se ČR oddělila od Československé federativní republiky po vzájemném konsenzu představitelů obou zemí a začal její samostatný vývoj. Po roce 1993 zaznamenala ČR růst HDP až do roku 1995. K poklesu došlo jelikož bylo nutné uskutečnit řadu nezbytných reforem hlavně těžkého průmyslu a umožnit investice zahraničnímu kapitálu.

V období 1997 - 1998 dosáhl vývoj lokálního minima kdy došlo k zápornému růstu HDP a důsledkem toho padla vláda a byla nahrazena vládou úřednickou. Po volbách se k moci dostala „Sociálně demokratická“ strana za podpory opozice a ekonomika opět začala vykazovat růst avšak hlavně na základě velikého zadlužení státu vysokými státními výdaji. Až do roku 2000 vykazovala ekonomika růst. Po záříjových útocích na Světové obchodní centrum (WTC) z důvodu nedůvěry a strachu z budoucího vývoje v oblasti bezpečnosti a mezinárodních vztahů došlo k celosvětovému zpomalení tempa růstu a to se nevyhnulo ani ČR.

Obrázek 3: Vývoj HDP ČR v letech 1995 - 2007



Zdroj: UNECE, autor

Po roce 2002 vykazovala ČR opět růst a to přesahující 6 % což lze považovat za úspěšný přechod do tržního hospodářství. Které dosáhla vazbami na západní země a to hlavně vstupem ČR do Evropské unie, které je od roku 2004 členem.

Počínaje koncem roku 2008 (posledním čtvrtletím) kdy opět dosahuje ČR záporného růstu HDP ovlivněna hlavně nastupující hospodářskou krizí v zahraničí, lze očekávat hospodářský pokles ve formě deprese. Jelikož je ČR pro exportně orientována a i když se ji

finanční krize vyhnula (i přes rostoucí zadlužení domácností a firem je bankovní sektor v ČR likvidní), tak je závislá na zahraniční poptávce po Českých výrobcích.

I přes veškeré negativní prognózy lze však očekávat, že až dojde k oživení hospodářství v zahraničí zejména v zemích EU tak se tento negativní trend obrátí.

Tabulka 2: Vývoj HDP ČR v letech 1995 - 2007

Rok	HDP v cenách a PPP z roku 2005 v mil. US\$	HDP v cenách běžného roku a PPP v mil. US\$	Roční přírůstek HDP v cenách a PPP z roku 2005	HDP na osobu v cenách a PPP z r. 2005 v US\$
1995	161 152	132 632	5,9	15 599
1996	167 642	140 995	4,0	16 252
1997	166 417	142 569	-0,7	16 151
1998	165 154	143 775	-0,8	16 042
1999	167 366	147 172	1,3	16 276
2000	173 471	153 830	3,6	16 886
2001	177 733	165 402	2,5	17 384
2002	181 104	172 112	1,9	17 754
2003	187 628	183 628	3,6	18 391
2004	196 042	197 106	4,5	19 207
2005	208 425	208 425	6,3	20 366
2006	222 570	225 513	6,8	21 678
2007	235 814	248 023	6,0	22 855

Zdroj: UNECE, autor

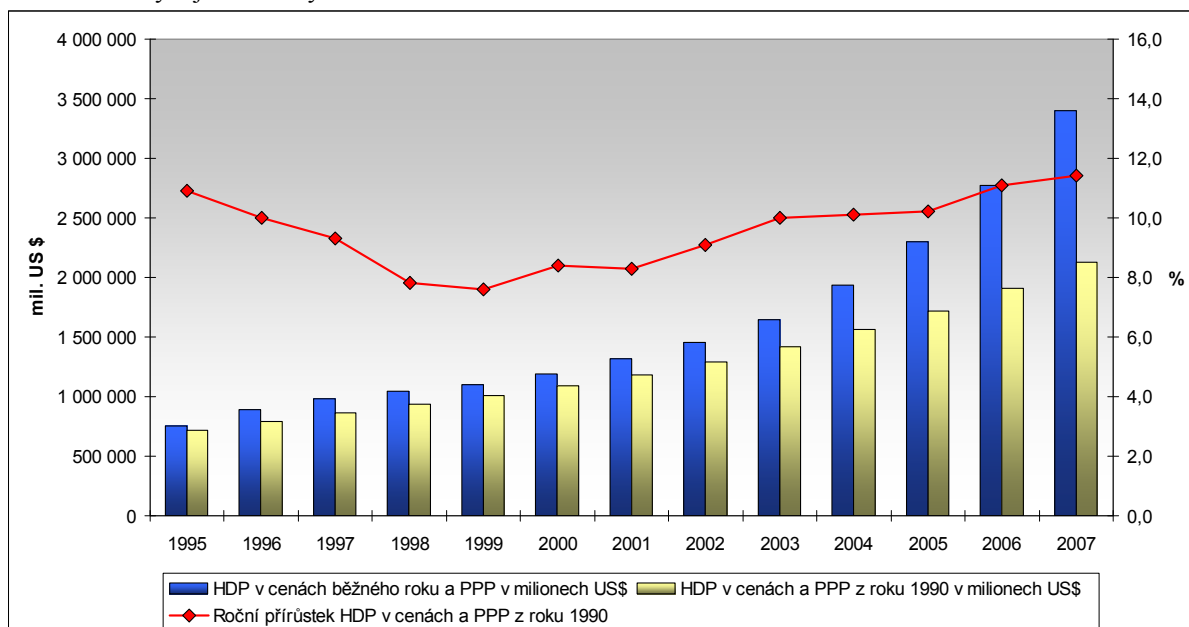
2.1.2 Čína

Nejlidnatější země světa měla od počátku odlišný vývoj od západní civilizace s kterou ji chceme srovnávat. Po skončení jejího historického vývoje z pohledu nadvlády dynastií byla v roce 1912 vyhlášena Čínská republika aby se v roce 1920 vydala cestou komunismu a plánovaného hospodářství. Mezi roky 1920 až 1978 procházela Čína bouřlivým vývojem ať už z hlediska územního, kulturního nebo sociálního. A i když vyšla z druhé světové války jako vítězná, hlavně bojem proti fašistickému Japonsku tak po stránce hospodářské jak se později ukázalo na tom byla hůře nežli poražené Japonsko nebo Německo.

Jelikož se systém centrálně plánované ekonomiky ukazoval jako silně neefektivní a jakákoli naděje na změnu byla v nedohlednu tak v roce 1978 komunistická strana přistoupila k reformám systému hospodářství a umožnila v omezené míře soukromé vlastnictví privatizací zemědělské výroby a ostatních malých podniků.

Změny se ukázaly více než efektivní a hospodářství začalo prudce růst. Potenciál takto velké země z tržního hlediska je nezměrný a tak více méně do devadesátých let vykazovala neustálý růst kde docházelo pouze ke kolísání jeho výše.

Obrázek 4: Vývoj HDP Číny v letech 1995 - 2007



Zdroj: UN data, autor

Výraznější pokles pocítla Čínská ekonomika po roce 1997 v důsledku asijské finanční krize kdy došlo k odlivu zahraničního kapitálu z tamějších trhů. Nicméně krizi přestála a její nástup především jako vývozce spotřebního zboží pro celý západní svět, ale také vývoz oceli a ostatních surovin učinil z Číny plnohodnotného mezinárodního hráče. Což potvrdila v roce 2001 kdy vstoupila do WTO (Světové obchodní organizace).

V současnosti Čína zažívá nejrychlejší růst HDP kdy pravidelně dosahuje dvouciferného růstu, nicméně v přepočtu na osobu je více než pod průměrná.

Tabulka 3: Vývoj HDP Číny v letech 1995 - 2007

Rok	HDP v cenách a PPP z roku 1990 v mil. US\$	HDP v cenách běžného roku a PPP v mil. US\$	Roční přírůstek HDP v cenách a PPP z roku 1990	HDP na osobu v cenách a PPP z r. 1990 v US\$
1995	756 960	721 274	10,9	635
1996	892 013	793 401	10,0	741
1997	985 045	867 187	9,3	810
1998	1 045 199	934 828	7,8	852
1999	1 098 832	1 005 875	7,6	888
2000	1 192 836	1 090 368	8,4	956
2001	1 316 558	1 180 869	8,3	1 047
2002	1 454 040	1 288 328	9,1	1 149
2003	1 647 918	1 417 161	10,0	1 293
2004	1 936 502	1 560 294	10,1	1 510
2005	2 302 718	1 719 444	10,2	1 785
2006	2 773 835	1 910 302	11,1	2 137
2007	3 400 351	2 128 077	11,4	2 604

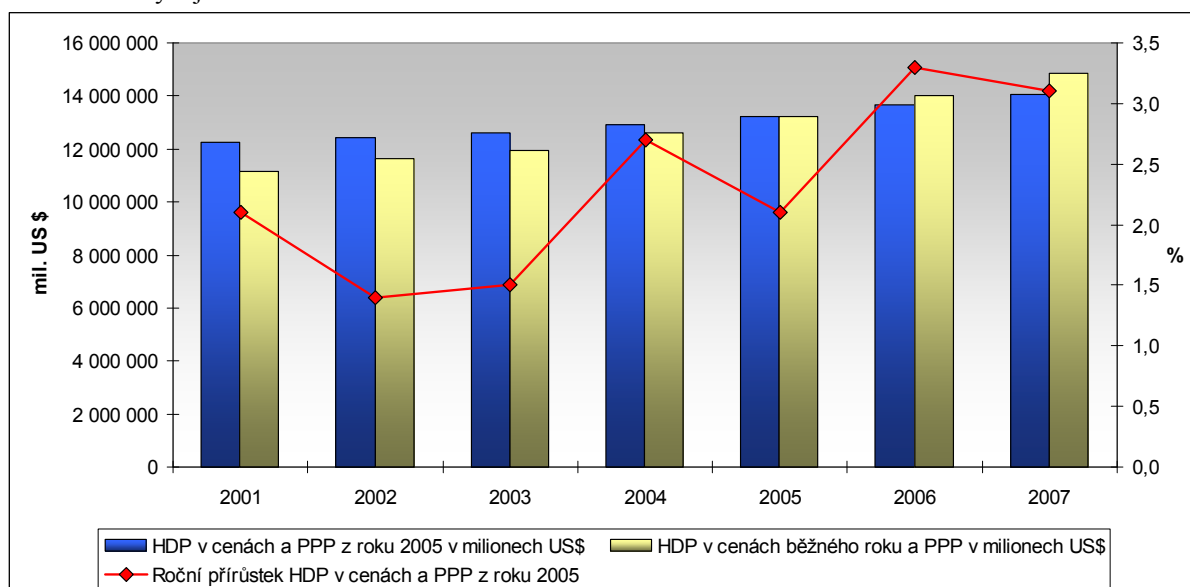
Zdroj: UN data, autor

2.1.3 Evropská unie

EU je největší unií států na zemi. Od jejího vzniku v roce 1952 se v šesti etapách rozšířila na současný počet 27 států (Grónsko z Evropského společenství vystoupilo v roce 1985). Po druhé světové válce a vytvoření NATO (Severo atlantické aliance) bylo zapotřebí vytvořit organizaci států v Evropě z důvodu volného trhu a vzájemné koordinace poválečného hospodářského vývoje.

S každým dalším rozšířením se zvětšoval vnitřní trh což umožňovalo stabilní růst ekonomiky jednotlivých států i unie jako celku. Do roku 2000 vykazovala EU růst, ale míra růstu nebyla rovnoměrně rozdělena mezi jednotlivé státy a po posledním rozšíření o Bulharsko a Rumunsko byl rozdíl ještě propastnější. Což ale zase umožnilo „Starým“ státům EU do nově přistoupivších investovat a například rozvíjet jejich infrastrukturu pomocí dotací.

Obrázek 5: Vývoj HDP EU v letech 2000 - 2007



Zdroj: UNECE, autor

Co se tempa růstu týče, nedosahuje EU takových čísel jako spíše stále se rozvíjející Čína nebo Rusko, jelikož je většina jejich členských zemí už rozvinuta. Jistý cyklus může být spatřován v letech 2004 a 2007 kdy do EU vstoupily další země a rozšířily tak potenciál vnitřního trhu.

Za hlavní brzdu rozvoje ekonomické výkonnosti lze v EU v porovnání se Spojenými státy, což je relevantní vzor z ekonomického, kulturního a politického hlediska, považovat legislativní bariéry podnikání, nízkou ochotu mobility pracovní síly a větší roli státu v ekonomice jako takové.

Tabulka 4: Vývoj HDP EU v letech 2000 - 2007

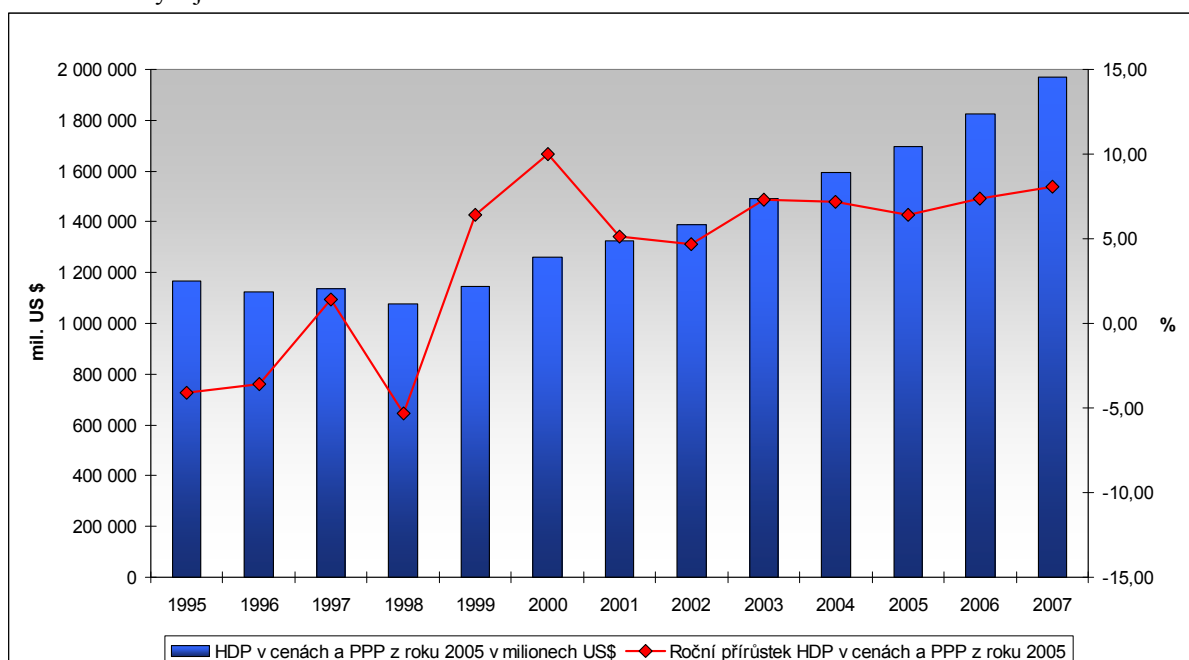
Rok	HDP v cenách a PPP z roku 2005 v mil. US\$	HDP v cenách běžného roku a PPP v mil. US\$	Roční přírůstek HDP v cenách a PPP z r. 2005	HDP na osobu v cenách a PPP z r. 2005 v US\$
2000	11 993 736	10 571 399	..	24 858
2001	12 244 084	11 160 085	2,1	25 298
2002	12 410 775	11 635 750	1,4	25 553
2003	12 597 516	11 958 187	1,5	25 831
2004	12 932 571	12 591 249	2,7	26 403
2005	13 207 564	13 207 564	2,1	26 848
2006	13 644 118	14 009 839	3,3	27 627
2007	14 061 635	14 856 746	3,1	28 356

Zdroj: UNECE, autor

2.1.4 Rusko

Po rozpadu Sovětského svazu na konci devadesátých let došlo v Rusku k řadě pokusů o ekonomické reformy a přechod na tržní hospodářství. Jelikož má ale Rusko velmi specifický politicko ekonomický charakter daný jeho historickým vývojem, nebyly tyto snahy moc úspěšné. Plně centrálně plánovaná ekonomika zaměřena především na těžký a zbrojní průmysl s velmi malým téměř zanedbatelným podílem služeb navíc ještě s velkou ideologickou zátěží přeživšího komunismu byla v těžké depresi. Jedinou a největší výhodou země jsou její bohaté přírodní zdroje a to především ropa a zemní plyn.

Obrázek 6: Vývoj HDP Ruska v letech 1995 - 2007



Zdroj: UNECE, autor

Jako v jediné ze sledovaných zemí lze mezi lety 1995 až 1998 sledovat i pokles HDP který dosahoval i více než 5 %. V roce 1998 došlo k měnové reformě a z jednoho tisíce rublů se stal jeden rubl, proto též není možné efektivně sledovat HDP v cenách a PPP z roku 2005.

Přes všechny obtíže je Rusko osmou nejsilnější ekonomikou na světě a po dalších reformách dosáhlo v roce 2000 dvouciferného růstu a v námi sledovaném období téměř zdvojnásobilo HDP na osobu. Stále je však velmi závislé na vývojích cen ropy a právě v současné době světové ekonomické krize kdy se poptávka po ropě snižuje se velmi výrazně snížila i její cena.

Tabulka 5: Vývoj HDP Ruska v letech 1995 - 2007

Rok	HDP v cenách a PPP z roku 2005 v mil. US\$	Roční přírůstek HDP v cenách a PPP z r. 2005	HDP na osobu v cenách a PPP z r. 2005 v US\$	HDP v cenách běžného roku a PPP v mil. US\$
1995	1 165 400	-4,1	7 854	..
1996	1 123 355	-3,6	7 582	..
1997	1 138 870	1,4	7 699	..
1998	1 077 999	-5,3	7 300	..
1999	1 146 464	6,4	7 788	..
2000	1 261 634	10,0	8 606	..
2001	1 325 865	5,1	9 083	1 201 119
2002	1 388 761	4,7	9 557	1 280 069
2003	1 489 489	7,3	10 303	1 402 136
2004	1 596 008	7,2	11 097	1 545 563
2005	1 697 955	6,4	11 864	1 697 955
2006	1 822 817	7,4	12 793	1 881 556
2007	1 970 663	8,1	13 867	2 088 901

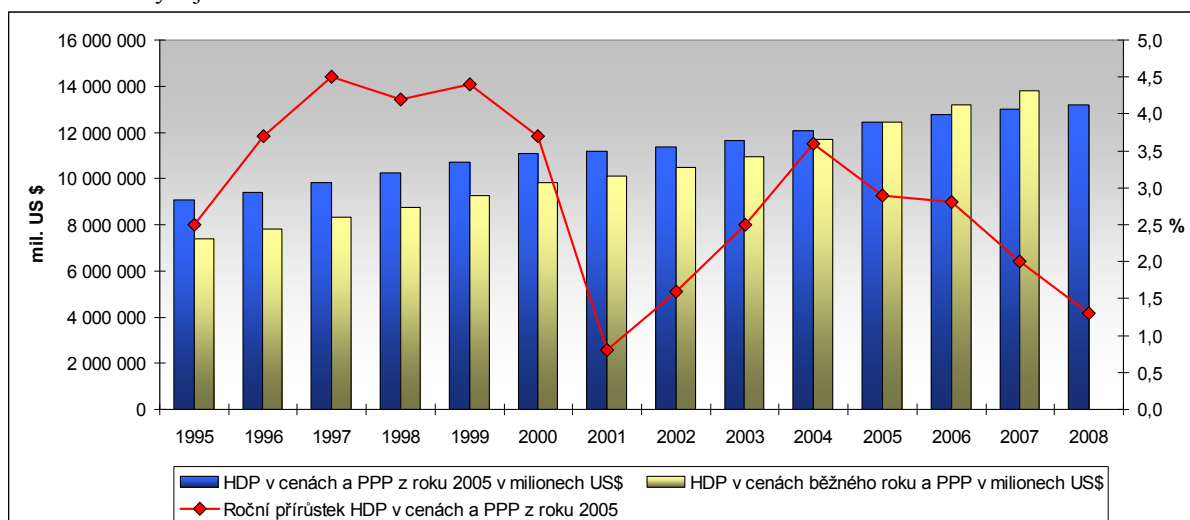
Zdroj: UNECE, autor

2.1.5 Spojené státy americké

Spojené státy americké jsou největší ekonomikou světa, vývoj jejich ekonomiky přímo ovlivňuje vývoj celosvětový. USA zaujímá pět procent světové populace, což je přibližně 300 milionů lidí a vytváří stejný HDP jako zbylých pět nejvýkonnějších zemí světa (1,7 mld. lidí). V roce 1994 vznikla NAFTA (North American Free Trade Agreement), která sdružuje Kanadu, USA a Mexiko v zónu volného obchodu. V následující době zažívaly USA růst HDP, který se ustálil nad tři a půl procenty.

Zlomovým rokem ve vývoji ekonomiky byl rok 2001 kdy došlo v září k útoku na Světové obchodní centrum (WTC) v New Yorku. Samotný útok kompletně zlikvidoval několik firem působících po celém světě, ale sídlících právě ve WTC. Hlavně ale došlo ke ztrátě důvěry spotřebitelů a k vnímání rizik které globalizace jako taková přináší. I když k útokům došlo ke konci třetího kvartálu celoroční růst poklesl na 0,8 %. Po částečném zotavení začala ekonomika zase růst ročně přibližně o 0,8 % a to až do roku 2004.

Obrázek 7: Vývoj HDP USA v letech 1995 - 2008



Zdroj: UNECE, autor

Rok 2004 můžeme brát jako zlomový pro počátek poklesu vývoje HDP. Na ekonomiku začíná působit mnoho negativních vlivů. Jedná se především o rostoucí státní deficit s ohledem na vojenské operace v Afganistanu a v Iráku, zhoršující se stav finančních trhů respektive jejich pokles, ztráta důvěry spotřebitelů a mnoho dalších.

Špatná alokace investic, rostoucí zadlužování domácností a neschopnost tyto aktivity financovat, zejména na trhu z nemovitostmi přispělo ke vzniku finanční krize (krize likvidity), která ovlivnila financování provozu podniků, hospodaření státu i ekonomiku jako celku.

Tabulka 6: Vývoj HDP USA v letech 1995 - 2008

Rok	HDP v Cenách a PPP z roku 2005, v milionech US\$	HDP v cenách běžného roku a PPP, v milionech US\$	HDP v Cenách a PPP z roku 2005, Roční přírůstek	HDP na osobu v Cenách a PPP z roku 2005, US\$
1995	9 078 573	7 397 700	2,5	34 055
1996	9 414 510	7 816 900	3,7	34 906
1997	9 837 937	8 304 300	4,5	36 042
1998	10 248 703	8 747 000	4,2	37 112
1999	10 704 684	9 268 400	4,4	38 323
2000	11 096 573	9 817 000	3,7	39 289
2001	11 179 880	10 128 000	0,8	39 177
2002	11 358 587	10 469 600	1,6	39 410
2003	11 643 659	10 960 800	2,5	40 018
2004	12 067 312	11 685 900	3,6	41 095
2005	12 421 900	12 421 900	2,9	41 913
2006	12 766 994	13 178 400	2,8	42 671
2007	13 025 955	13 807 500	2,0	43 120
2008	13 192 568		1,3	

Zdroj: UNECE, autor

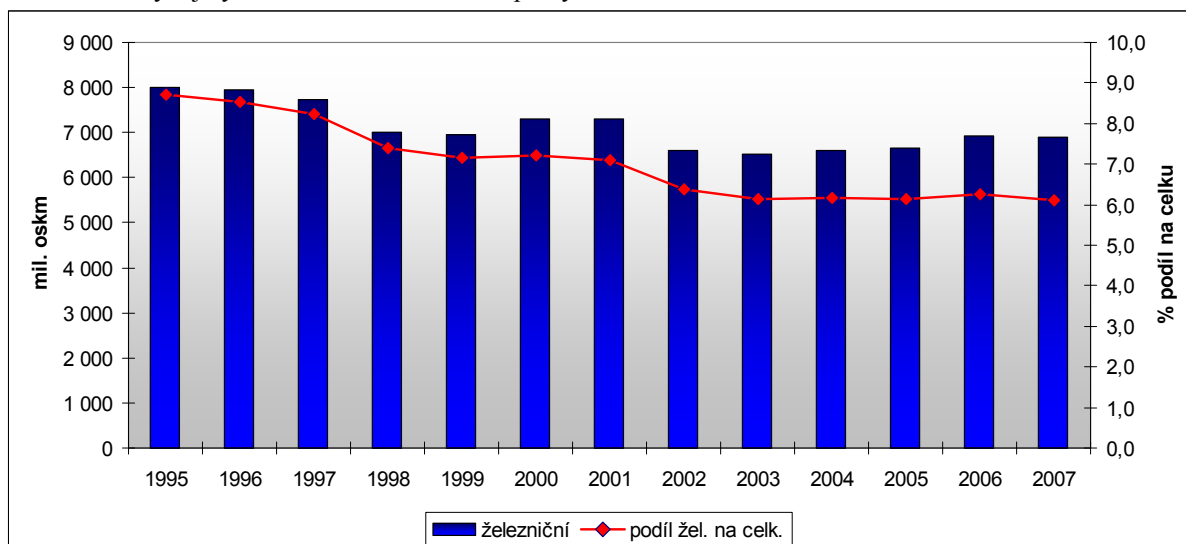
2.2 Dopravní výkony

2.2.1 Česká republika - osobní doprava

Železniční

U železniční osobní dopravy můžeme sledovat jak její podíl na celku ve sledovaném období průběžně klesá. Z původních více než osmi procent na současných šest. Lze to částečně přisuzovat ztrátě atraktivity z hlediska pohodlí a z části rostoucím cenám. Není to na vrub pouze silniční dopravě, ale především veřejné hromadné dopravě. Přes větší snahu státu investovat a přerozdělovat peníze do železniční dopravy nelze očekávat bez příchodu konkurence uvnitř železničního trhu posun k lepšímu či změně klesající tendence.

Obrázek 8: Vývoj výkonu železniční osobní dopravy v letech 1995 - 2007

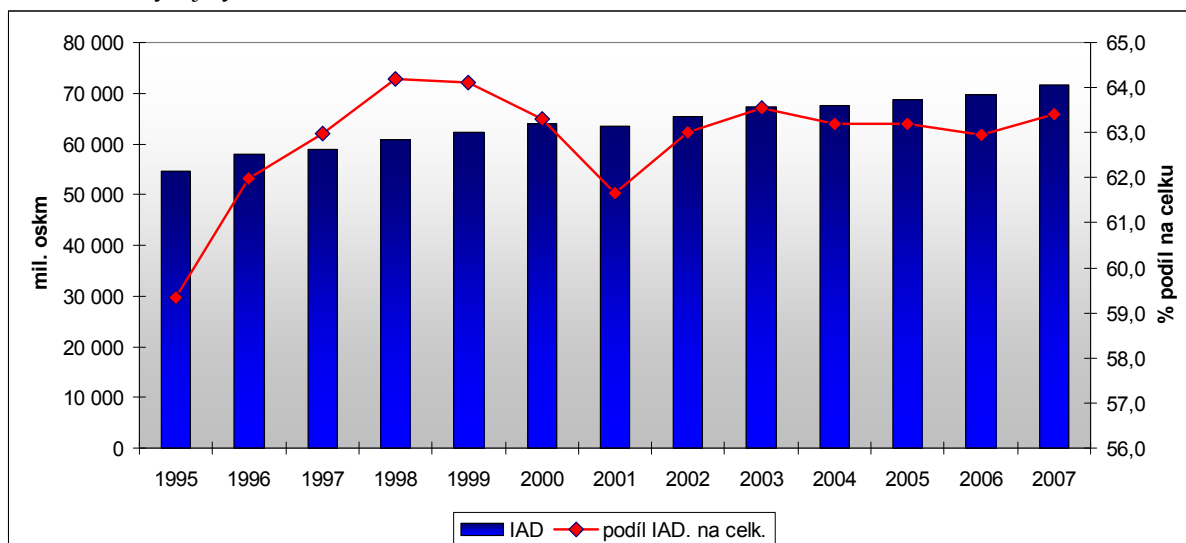


Zdroj: ČSÚ, MD, autor

Silniční

V silniční dopravě i v osobní dopravě jako celku dominuje Individuální automobilová doprava (IAD). I přes rostoucí ceny pohonných hmot nabízí IAD relativně levný, pohodlný a spolehlivý druh dopravy. S nárůstem IAD na přepravním výkonu je ale spojena i řada negativ a to především vytváření nárazových kongescí ve městech s tím související znečištění ovzduší, nárůst počtu nehod, zvýšená spotřeba fosilních paliv a další. Podíl autobusové dopravy se stabilně pohybuje okolo devíti procent.

Obrázek 9: Vývoj výkonu IAD v letech 1995 - 2007



Zdroj: ČSÚ, MD, autor

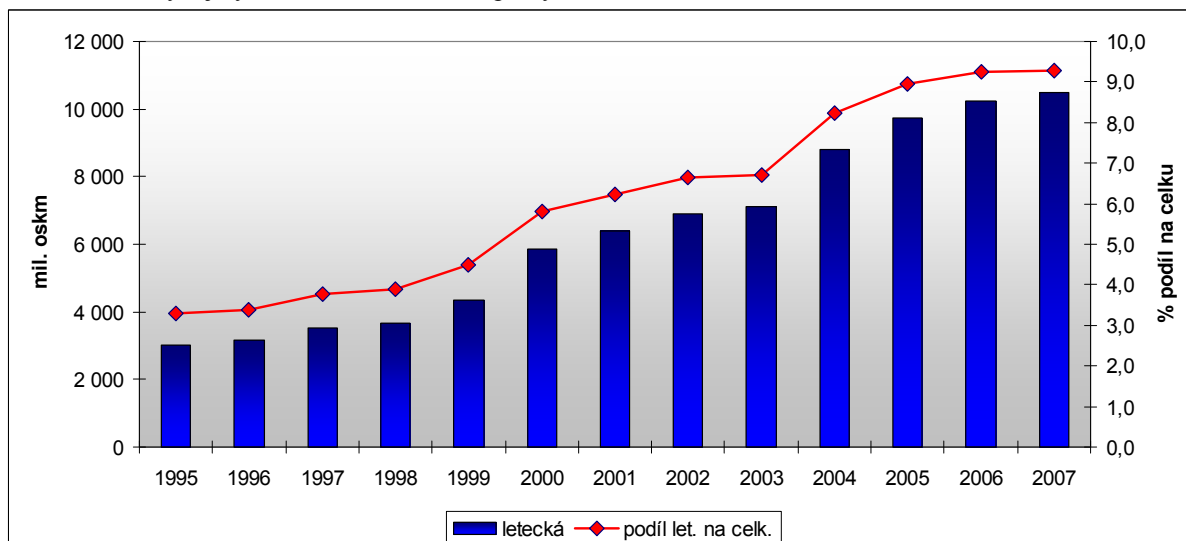
Vodní

Vodní doprava je v ČR minoritní a nijak zvlášť se na přepravních výkonech osobní dopavy nepodílí. Ačkoli v roce 2002 došlo k nárůstu stále se jedná o zanedbatelné hodnoty. Její budoucnost lze maximálně spatřovat z turistického hlediska v jednotlivých lokalitách. Jedná se tedy spíše o zážitkovou dopravu, než o realizaci hlavních přepravních požadavků.

Letecká

Letecká doprava roste nejdynamičtěji ze všech v ČR a především s rozvojem a privatizací Českých aerolinií popřípadě vlastního mezinárodního letiště Ruzyně lze očekávat že s příchodem soukromého vlastníka tomu nebude jinak.

Obrázek 10: Vývoj výkonu letecké osobní dopavy v letech 1995 - 2007



Zdroj: ČSÚ, MD, autor

Celkem

Tabulka 7: Vývoj výkonu osobní dopavy v letech 1995 – 2007 (mil. oskm)

Rok	železniční	autobusová	letecká	vodní	MHD	IAD	celkem
1995	8 005	11 763	3 033	11,9	14 525	54 500	91 838
1996	7 960	9 729	3 170	7,8	14 665	57 900	93 432
1997	7 721	8 804	3 524	7,8	14 607	59 000	93 664
1998	7 018	8 681	3 680	7,6	14 548	60 800	94 735
1999	6 954	8 649	4 354	7,5	14 949	62 352	97 266
2000	7 300	9 351	5 865	7,7	14 541	63 940	101 004
2001	7 299	10 607	6 399	7,8	15 138	63 470	102 921
2002	6 597	9 667	6 895	16,6	15 170	65 290	103 636
2003	6 518	9 449	7 096	21,9	15 539	67 360	105 984
2004	6 589	8 516	8 815	21,8	15 427	67 570	106 939
2005	6 667	8 608	9 736	18,1	14 935	68 640	108 603
2006	6 922	9 501	10 233	12,8	14 313	69 630	110 612
2007	6 899	9 519	10 477	17,3	14 353	71 540	112 805

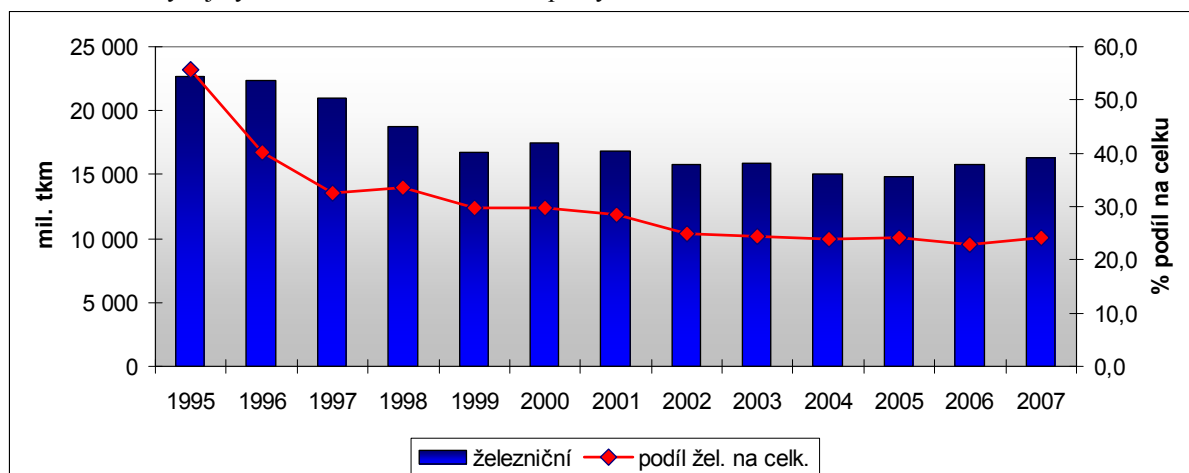
Zdroj: ČSÚ, MD, autor

2.2.2 Česká republika - nákladní doprava

Železniční

Podíl železniční nákladní dopavy na celkovém dopravním výkonu klesal ve sledovaném období nejvýrazněji ze všech druhů dopavy. Z původních 56 % v roce 1995 na současných 24 %. Za příčinu to má jednoznačně enormní nárůst dopravního výkonu silniční nákladní přepravy tak také pokles realizovaných přepravních výkonů z 22,6 mil. tkm v roce 1995 na 16,3 mil. tkm v současnosti. Jako i v osobní dopravě je za poklesem přepravních výkonů klesající atraktivita pro zákazníky a to především s ohledem na místo a čas realizovaných přepravních výkonů. Zajisté má také vliv úbytku těžkého průmyslu.

Obrázek 11: Vývoj výkonu železniční nákladní dopavy v letech 1995 - 2007

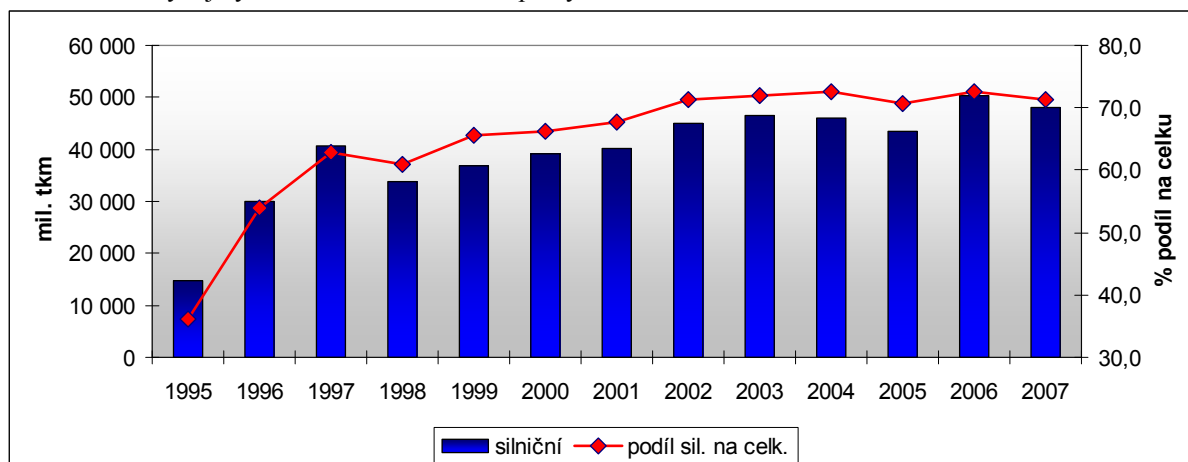


Zdroj: ČSÚ, MD, autor

Silniční

Silniční nákladní doprava v ČR opisuje opačný vývoj dopravy železniční. Dopravní výkon za sledované období vzrostl na více než trojnásobek a podíl na celku přesáhl 70 %. Velký podíl na tomto vývoji má tranzitní a mezinárodní přeprava. V současné době je tendence na její regulaci a zavedení mýtného pro její výkonové zpoplatnění.

Obrázek 12: Vývoj výkonu silniční nákladní dopravy v letech 1995 - 2007

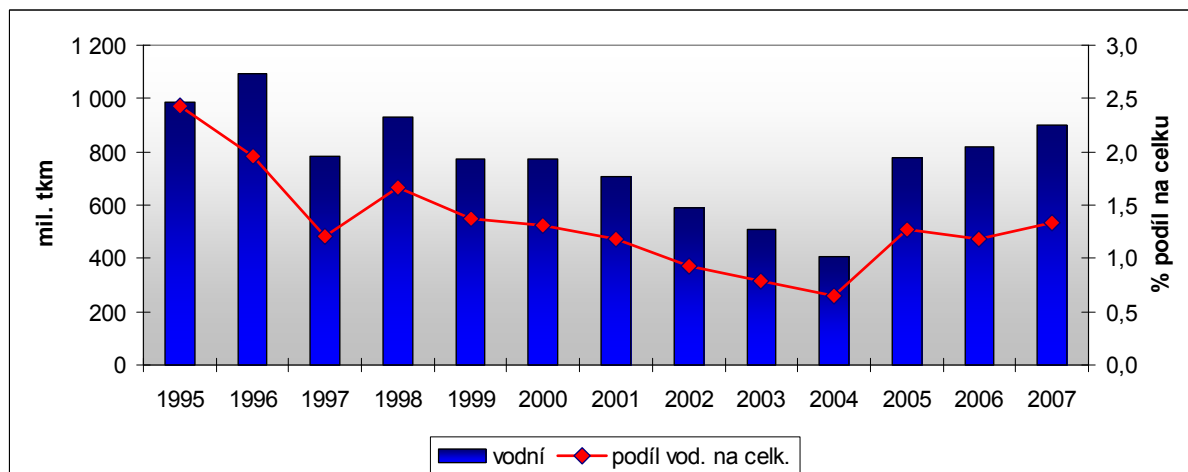


Zdroj: ČSÚ, MD, autor

Vodní

Vodní doprava nemá na celkových dopravních výkonech velký podíl. Na grafu je možné vidět že i když objem přepravy z roku 1995 na rok 1996 rostl podíl na celkovém výkonu nákladní dopravy klesal. Obecně má vývoj klesající trend a v ČR je vodní doprava velmi závislá na splavnosti řek a tak je velmi citlivá na aktuálním stavu hladiny jednotlivých řek.

Obrázek 13: Vývoj výkonu vodní nákladní dopravy v letech 1995 - 2007



Zdroj: ČSÚ, MD, autor

Celkem

Tabulka 8: Vývoj výkonu nákladní dopravy v letech 1995 – 2007 (v mil. tkm)

Rok	železniční	silniční	vodní	letecká	potrubní	celkem
1995	22 623	14 697	988	33	2 276	40 617
1996	22 338	30 052	1 093	26	2 271	55 780
1997	21 010	40 640	784	27	2 106	64 567
1998	18 709	33 911	928	56	2 078	55 682
1999	16 713	36 964	772	30	1 795	56 274
2000	17 496	39 036	772	38	1 612	58 954
2001	16 882	40 260	705	29	1 661	59 537
2002	15 810	45 059	587	32	1 717	63 206
2003	15 862	46 564	509	42	1 820	64 796
2004	15 091	46 010	409	46	1 902	63 457
2005	14 866	43 447	779	45	2 259	61 396
2006	15 779	50 369	818	47	2 291	69 304
2007	16 304	48 141	898	41	2 079	67 463

Zdroj: ČSÚ, MD, autor

2.2.3 Čína - osobní doprava

Vývoj v železniční a silniční osobní dopravě v Číně lze označit za lineární, ve sledovaném období se výkony postupně zdvojnásobily. Největší podíl na osobní dopravě má doprava silniční kdy v roce 2006 dosáhla 53 % podílu na celku. Zatímco vodní doprava zažívala strmý pád se zapojením Číny do mezinárodního obchodu roste podíl dopravy letecké. Celkový výkon osobní dopravy vzrostl mezi roky 1995 a 2006 o více než jeden bilion osobokilometrů.

Tabulka 9: Vývoj výkonu osobní dopravy Číny v letech 1995 – 2006 (v mld. oskm)

Rok	Železniční	Silniční	Vodní	Letecká	Celkem
1995	354,6	460,3	17,2	68,1	900,2
1996	332,5	490,9	16,1	74,8	914,3
1997	358,5	554,1	15,6	77,4	1005,5
1998	377,3	594,3	12,0	80,0	1063,6
1999	413,6	619,9	10,7	85,7	1130,0
2000	453,3	665,7	10,1	97,1	1226,1
2001	476,7	720,7	9,0	109,1	1315,5
2002	496,9	780,6	8,2	126,9	1412,6
2003	478,9	769,6	6,3	126,3	1381,1
2004	571,2	874,8	6,6	178,2	1630,9
2005	606,2	929,2	6,8	204,5	1746,7
2006	662,2	1013,6	7,4	236,0	1919,3

Zdroj: National Bureau of Statistic of China, autor

2.2.4 Čína - nákladní doprava

V Číně má největší podíl na nákladní dopravních výkonech doprava vodní a to 60 %. Je to dáno polohou Číny vůči zemím kam vyváží většinu své produkce, v takto velkých objemech je vodní doprava nejefektivnější. Výrazný nárůst je možné sledovat ve všech druzích dopravy, jejich podíl je ale řádově nižší než dopravy vodní.

Tabulka 10: Vývoj výkonu nákladní dopravy Číny v letech 1995 – 2006 (v mld. tkm)

Rok	Železniční	Silniční	Vodní	Letecká	Potrubní	Celkem
1995	1287,0	469,5	1755,2	2,2	59,0	3573,0
1996	1297,1	501,1	1786,3	2,5	58,5	3645,4
1997	1325,3	527,2	1923,5	3,0	57,9	3836,8
1998	1251,7	548,3	1940,6	3,4	60,6	3804,6
1999	1283,8	572,4	2126,3	4,2	62,8	4049,6
2000	1366,3	612,9	2373,4	5,0	63,6	4421,2
2001	1457,5	633,0	2598,9	4,4	65,3	4759,1
2002	1551,6	678,2	2751,1	5,2	68,3	5054,3
2003	1724,7	709,9	2871,6	5,8	73,9	5385,9
2004	1928,9	784,1	4142,9	7,2	81,5	6944,5
2005	2072,6	869,3	4967,2	7,9	108,8	8025,8
2006	2195,4	975,4	5548,6	9,1	166,4	8797,9

Zdroj: National Bureau of Statistic of China, autor

2.2.5 Evropská unie - osobní doprava

V EU bylo v roce 2007 realizováno 6473 mld. oskm. Největší podíl na osobní dopravě má IAD a to 72 %. U všech druhů dopravy můžeme sledovat rostoucí trend, vyjma dopravy námořní, která průběžně osciluje okolo 41 mld. oskm. Zajímavý je také podíl dvoustopých vozidel (motorek) na celku, který v roce 2007 činil 2,5 %.

Tabulka 11: Vývoj výkonu osobní dopravy EU v letech 2000 - 2007 (v mld. oskm)

Rok	IAD	motorky	autobusy	železnice	drážní	letecká	námořní	celkem
2000	4292	136	518	371	77	456	42	5891
2001	4376	139	519	373	78	453	42	5979
2002	4452	139	518	366	79	445	42	6040
2003	4480	144	519	362	79	463	41	6088
2004	4543	147	525	368	82	493	41	6198
2005	4536	150	526	379	82	527	40	6240
2006	4656	154	526	390	84	549	40	6399
2007	4688	154	539	395	85	571	41	6473

Zdroj: ETIF, autor

2.2.6 Evropská unie - nákladní doprava

U nákladní dopravy v EU je nejvíce přepravních výkonů realizováno po železnici a na druhém místě je doprava námořní. Tento trend lze považovat za převážně pozitivní jelikož energetická náročnost a ekologická zátěž těchto druhů dopravy je s porovnání s ostatními na velmi nízké úrovni. Silniční doprava má minoritní podíl a to necelých 11 %. Minimum dopravních výkonů je realizováno pomocí letecké dopravy.

Tabulka 12: Vývoj výkonu nákladní dopravy EU v letech 2000 - 2007 (v mld. tkm)

Rok	železnice	silnice	vnitrozemská vodní	potrubní	námořní	letecká	celková
2000	1 519	404	134	127	1 348	2,7	3 534
2001	1 556	386	133	132	1 400	2,7	3 610
2002	1 606	384	132	128	1 415	2,6	3 668
2003	1 625	392	124	130	1 444	2,6	3 718
2004	1 747	416	137	132	1 485	2,8	3 920
2005	1 800	414	139	136	1 520	2,9	4 012
2006	1 855	440	139	135	1 548	3,0	4 120
2007	1 927	452	141	129	1 575	3,1	4 228

Zdroj: ETIF, autor

2.2.7 Rusko - osobní doprava

Jako v jediné ze sledovaných zemí je v Rusku trend vývoje výkonů osobní dopravy klesající, tento efekt je možné částečně přisoudit lineárnímu poklesu počtu obyvatel za sledované období. Největší podíl má jako v jediné zemi doprava železniční. Rostoucí trend je možné sledovat u dopravy letecké.

Tabulka 13: Vývoj výkonu osobní dopravy Ruska v letech 2000 - 2007 (v mld. oskm)

Rok	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
celkem	493,8	486,0	486,6	501,8	464,5	466,9	465,5
železniční	167,1	152,9	157,6	164,3	172,2	177,8	174,1
autobusová	171,9	167,3	161,5	161,7	133,5	126,4	118,1
taxislužba	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
tramvaje	25,1	21,9	20,2	18,7	13,5	11,1	8,7
trolejbusy	28,1	26,6	23,8	21,4	15,0	12,4	9,8
metro	46,9	51,3	51,3	51,4	43,4	44,2	42,6
námořní	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
vnitrozemská vodní	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0
letecká	53,4	64,7	71,1	83,0	85,8	93,9	111,0

Zdroj: Federal state statistic service, autor

2.2.8 Rusko - nákladní doprava

Majoritní podíl na dopravních výkonech má v Rusku doprava potrubní a to cca. 50 %. Je to dáno především tím, že je Rusko dodavatelem ropy a zemního plynu pro EU. Tato doprava je pro Rusko důležitá z hlediska ekonomického, ale i politicky strategického. Velké množství evropských zemí je na dodávkách z Ruska z velké části závislá (např. ČR a ostatní státy východní Evropy). Velký podíl přepravní práce má také železniční doprava a to přibližně 40 %.

Tabulka 14: Vývoj výkonu nákladní dopravy Ruska v letech 2000 - 2007 (v mld. tkm)

Rok	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
celkem	3638,0	3976,0	4284,0	4558,0	4676,0	4801,0	4910,0
železniční	1373,0	1510,0	1669,0	1802,0	1858,0	1951,0	2090,0
silniční	153,0	167,0	173,0	182,0	194,0	199,0	206,0
potrubní	1916,0	2100,0	2273,0	2413,0	2474,0	2499,0	2465,0
námořní	122,0	112,0	85,0	66,0	60,0	62,0	62,0
vnitrozemská vodní	71,0	84,0	81,0	92,0	87,0	87,0	84,0
letecká	2,5	2,7	2,7	3,0	2,8	2,9	3,4

Zdroj: Federal state statistic service, autor

2.2.9 Spojené státy americké - osobní doprava

Jako ve většině vyspělých zemí světa tak především v USA je největší část přepravních výkonů realizována IAD. Její podíl byl v roce 2006 85 % na celku a realizovalo se cca. 7317 mld. oskm. Druhým nejvíce využívaným druhem dopravy je doprava letecká. Hlavním negativem je tak vysoká závislost osobní dopravy na ropných produktech potažmo jejich ceně a dostupnosti.

Tabulka 15: Vývoj výkonu osobní dopravy USA v letech 1995 - 2006 (v mld. oskm)

Rok	IAD	motorky	železnice	autobusy	drážní	letecká	celkem
1995	5702,0	17,3	17,0	249,3	14,7	650,0	6650,3
1996	5850,6	17,6	18,6	254,7	15,0	699,5	6855,8
1997	6021,7	17,8	19,4	265,0	14,6	725,2	7063,8
1998	6186,9	18,2	19,8	271,8	15,8	745,5	7258,1
1999	6320,7	18,7	20,8	295,6	16,0	785,9	7457,7
2000	6456,9	18,5	22,3	293,2	17,3	830,6	7638,8
2001	6816,1	18,9	22,8	276,9	17,7	783,0	7935,4
2002	6912,4	19,5	22,0	268,7	17,6	776,2	8016,4
2003	6997,4	19,6	21,9	265,6	17,8	813,0	8135,3
2004	7188,3	20,7	23,1	266,5	18,2	897,8	8414,6
2005	7248,7	21,4	23,2	273,3	18,0	939,4	8523,9
2006	7317,1	25,3	23,7	275,4	19,7	950,5	8611,7

Zdroj: ETIF, [3], autor

2.2.10 Spojené státy americké - nákladní doprava

V nákladní dopravě je situace v USA odlišná od dopravy osobní jelikož je majoritní podíl nákladu přepravován po železnici, v roce 2006 více než 45 %. Druhá v pořadí je doprava silniční kde bylo realizováno 32 % výkonů. A ačkoli obecně dopravní výkony nákladní dopravy v USA rostou, množství přepravené potrubní a vnitrozemskou vodní dopravou klesá.

Tabulka 16: Vývoj výkonu nákladní dopravy USA v letech 1995 - 2006 (v mld. tkm)

Rok	silnice	železnice	vnitrozemská vodní	potrubní	celkem
1995	1509,7	1922,8	534,4	877,6	4844,5
1996	1550,4	2010,5	518,5	904,0	4983,4
1997	1621,4	2031,0	520,0	900,1	5072,4
1998	1664,0	2114,6	520,6	904,9	5204,0
1999	1717,5	2195,3	528,2	902,3	5343,2
2000	1741,5	2257,6	526,2	842,4	5367,7
2001	1771,3	2335,0	504,7	840,9	5451,9
2002	1818,5	2344,0	506,7	855,5	5524,7
2003	1846,5	2341,2	475,8	861,4	5524,9
2004	1871,1	2459,3	496,1	875,4	5701,9
2005	1885,6	2531,3	476,4	886,9	5780,2
2006	1889,9	2705,1	486,0	853,6	5934,7

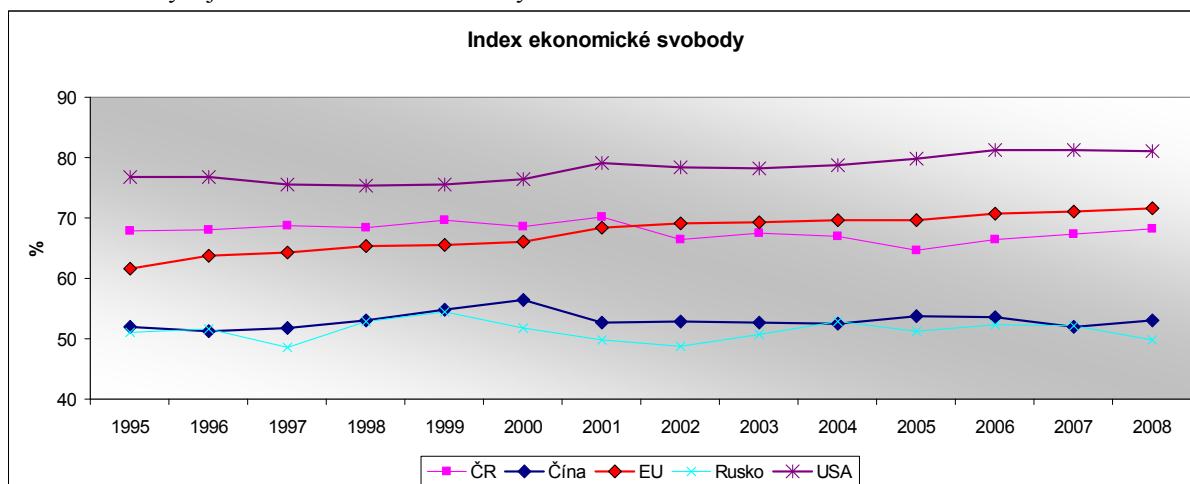
Zdroj: ETIF, [3], autor

2.3 Index ekonomické svobody

Na indexu je možné v jednotlivých zemích sledovat vývoj ekonomické svobody, která je pevně spjata se svobodou jednotlivce. Z grafu je možné vysledovat, že v zemích kde je ekonomická svoboda nejnižší je i nejmenší HDP na obyvatele. Na rozdílu EU a USA je možné vidět jak bariéry omezující podnikání a svobodu mohou bránit ekonomickému růstu viz. výše.

Mezi Ruskem a Čínou je možné najít nepatrný rozdíl v řádu procent, ale i přesto pokud to porovnáme s hospodářským růstem těchto dvou zemí vidíme že Čína dosahuje i dvouprocentního růstu HDP i když z horší výchozí pozice. Tento částečný náskok lze považovat za výhodu. Odhaduje se že transformace Číny z plánované na tržní ekonomiku vyvedlo přibližně 300 milionů lidí z chudoby, kteří žily s příjmem méně než jeden US\$ na den.

Obrázek 14: Vývoj indexu ekonomické svobody 1995 - 2008



Zdroj: Index of Economic freedom, autor

Zajímavým jevem který můžeme na grafu sledovat je vývoj indexu ČR a EU. Lze z toho usoudit že legislativní přibližováním ČR k EU snižuje ekonomickou svobodu uvnitř přistupujícího státu avšak ekonomická svoboda uvnitř unie roste. Je možné to spojit s rostoucí administrativou vstupujícího státu a růstem příležitostí otevírajících se státům uvnitř unie.

Na konstrukci indexu se podílí řada renomovaných institucí a ač není přímou kvantifikací státními úřady posvěcenými ukazateli může nám dát rámcovou představu o vývoji ekonomické svobody, která je nutnou podmínkou pro prosperující společnost vytvářející bohatství a chránící svobodu.

Tabulka 17: Vývoj indexu ekonomické svobody 1995 - 2008

Rok	ČR	Čína	EU	Rusko	USA
1995	67,8	52,0	61,6	51,1	76,7
1996	68,1	51,3	63,7	51,6	76,7
1997	68,8	51,7	64,3	48,6	75,6
1998	68,4	53,1	65,4	52,8	75,4
1999	69,7	54,8	65,5	54,5	75,5
2000	68,6	56,4	66,1	51,8	76,4
2001	70,2	52,6	68,5	49,8	79,1
2002	66,5	52,8	69,0	48,7	78,4
2003	67,5	52,6	69,2	50,8	78,2
2004	67,0	52,5	69,6	52,8	78,7
2005	64,6	53,7	69,6	51,3	79,9
2006	66,4	53,6	70,8	52,4	81,2
2007	67,4	52,0	71,0	52,2	81,2
2008	68,2	53,1	71,6	49,8	81,0

Zdroj: Index of Economic freedom, autor

3 Posouzení faktorů ovlivňujících jednotlivé indikátory

Nejdříve je nutné rozlišit finanční, ekonomickou a hospodářskou krizi aby bylo možné posoudit faktory které je ovlivnily ať jsou všechny vzájemně propojeny. Zatím bez zkoumání jejich příčin.

Finanční krizi lze rozdělit na dvě oblasti. První oblastí je krach burzy a propad cen akcií a druhou částí jež lze považovat za následek je nedostatek likvidity bankovních ústavů z čehož plyne i nedostatek likvidity v ekonomice a neochota bank realizovat úvěry i s velmi nízkou mírou rizika.

Ekonomickou krizi lze považovat za následek krize finanční. Jedná se především o pokles či útlumu schopnosti firem realizovat a financovat svojí činnost a sníženou schopnost lidí nakupovat a spotřebovávat ekonomické statky.

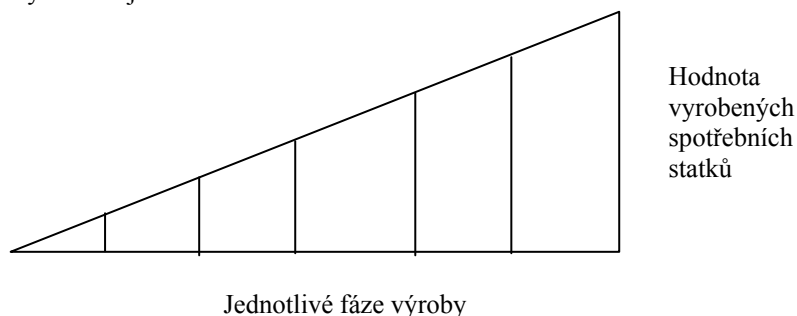
Hospodářskou krizi lze z části považovat za příčinu i následek dvou výše zmíněných. Na jedné straně se jedná o snížení výběru daní jelikož podniky a spotřebitelé omezují svojí ekonomickou aktivitu a tím se prohlubující deficit hlavně úbytkem na straně příjmů státního rozpočtu což lze považovat za následek. Příčinou pak je fiskální politika vlády a to zvyšování daní (pro kompenzaci nižších výběrů), rozdělování a přerozdělování a zvyšování státního dluhu.

3.1 Faktory ovlivňující vývoj

3.1.1 Monetární politika

Hlavním faktorem ovlivňujícím finanční, ekonomickou i hospodářskou krizi je monetární politika centrálních bank jednotlivých zemí. Vysvětlení nám poskytuje Měnová teorie hospodářského cyklu, která dokazuje, že úvěrová expanze podporovaná politikou Centrálních bank (CB) vytváří jednotlivé „bubliny“ na trhu a následně dochází k ozdravení ekonomiky pomocí krize. Primární příčinou vytváření úvěrového „boomu“ je zvyšování peněžní zásoby. Vliv změny množství peněz lze jednoduše popsat na Hayekově trojúhelníku.

Obrázek 15: Hayekův trojúhelník



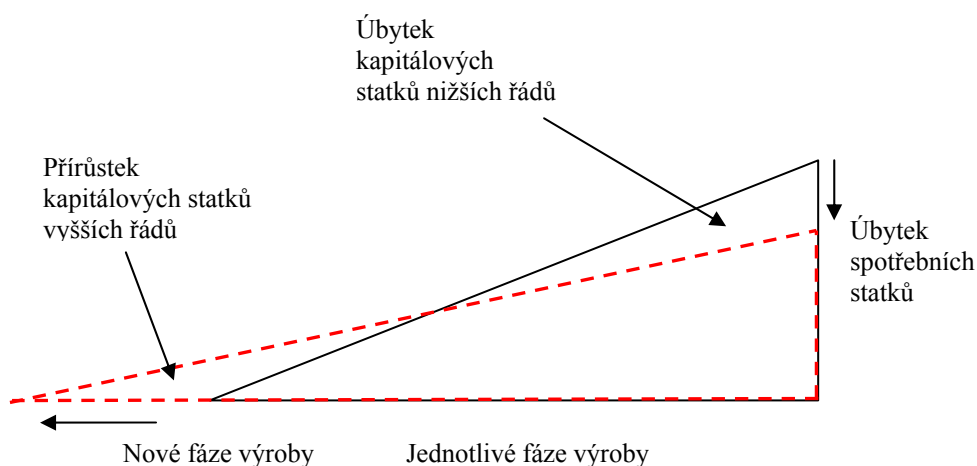
Zdroj: Šíma, J. Trh v čase a prostoru, autor

Za jednotlivé fáze výroby lze považovat např. těžbu surovin, zpracování, opracování, distribuci atd. které vytvářejí ekonomický statek a postupně zvyšují jeho hodnotu.

Neměnná úroková míra odrážející neměnné časové preference jednotlivců alokuje zdroje mezi jednotlivé výrobní fáze a dochází ke změně velikosti investic, nikoli však ke změně jejich časové struktury. Rostou jak investice do jednotlivých výrob, tak i spotřeba. Zároveň se objevují investice do nových výrob, tj. prodlužuje se výrobní cyklus. Zůstává-li v této situaci peněžní zásoba neměnná, pak nutně musí docházet k poklesu cen v ekonomice, který v žádném případě nebrání růstu ekonomiky, není žádným negativním jevem. Naopak, pokles cen je průvodním jevem hospodářského růstu a prosperity. Rozhodne-li se ovšem centrální banka provést měnovou expanzi, aby poklesu cen zabránila, může tohoto cíle sice dosáhnout, ale pouze za cenu narušení přirozené úrokové míry a také tedy narušení intertemporální koordinace na trhu, která se projeví v narušení přirozené struktury výroby. Zdroje jsou následně nutně alokovány mylně, dochází k plýtvání a ke snižování životní úrovně [6].

Z toho plyne že zvyšování peněžní zásoby nutí držitele současných peněz investovat, aby své peníze zhodnotily kvůli předejití ztráty jejich hodnoty. Podniky jsou tak ochotnější investovat do kapitálových statků vyšších řádů (stroje, budovy) a vytvářet je aniž by je byli schopni prodat spotřebitelům.

Obrázek 16: Snížení časových preferencí spotřebitelů v Hayekově trojúhelníku

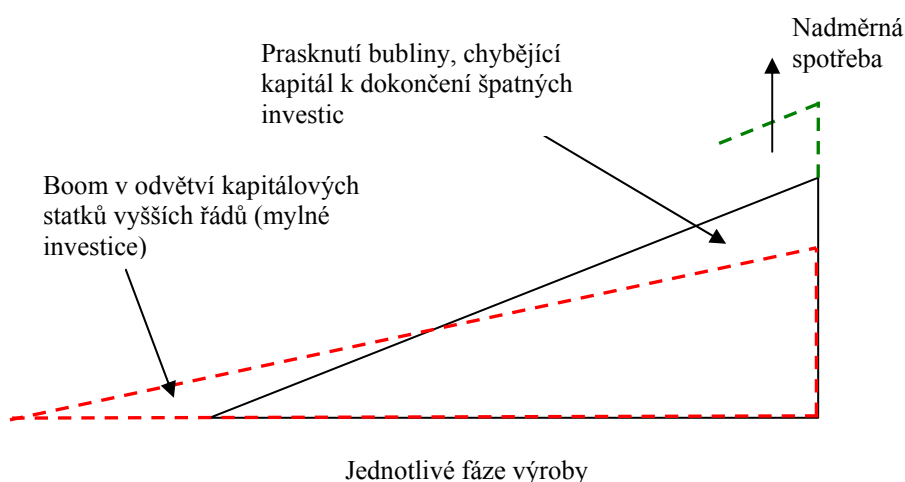


Zdroj: Šíma, J. Trh v čase a prostoru, autor

CB následně sníží úrokovou míru aby byly peníze pro lidi dostupnější a ty jsou motivováni k braní úvěrů (vyšší spotřebě), které nejsou schopny splatit. Banky by za normálních okolností do rizikových akcí nešly, ale s rostoucí nabídkou peněz a s nízkými

úrokovými sazbami zanedbávají riziko na úkor zisku, předcházejí inflační¹ ztrátě. Následkem neschopnosti části spotřebitelů splácet své úvěry, propadnou tyto statky bance v současné krizi šlo především o hypotéky na bydlení. Čímž se na trhu zvedne nabídka domů a tím pádem klesne jejich cena. Zbytek spotřebitelů splácejících své úvěry a hypotéky zjistí že splácí majetek který má nižší hodnotu než za kterou si ho pořídily a tak se domů vzdají. Banky nyní vlastní velké množství domů, ale nemají žádný kapitál. Tak vznikne krize likvidity která posléze přeroste ve krizi finanční.

Obrázek 17: Vliv špatných investic na hospodářský cyklus



Zdroj: Šíma, J. Trh v čase a prostoru, autor

Řešením které je preferované je emise dodatečných peněz CB a dodání jich do ekonomiky, vykoupení od bank toxická aktiva státem apod. To ovšem neřeší příčinu problému ale jen jeho důsledkem a vede to k vytvoření mnohem větších problémů, respektive k jejich oddálení. Dalším negativním efektem záchrany bank a firem je státem posvěcení špatné alokace, podnikatelského záměru a vnímání rizika i když byl způsoben monetární politikou CB stejně by měl být podnikatel zodpovědný za riziko, které dobrovolně podstoupil.

3.1.2 Státní intervence do ekonomiky a regulace dopravy

Velký díl na strukturálních výkyvech ekonomiky mají zásahy státu do tržního mechanismu. Například tvrzení že: „Nedokonalost tržního mechanismu vyžaduje dodatečné zásahy do ekonomiky“, které je možné najít jako odůvodnění státních regulací je spíše protimluvem. Regulace cen, nebo jakýchkoli činností naopak vytváří na trhu nedostatek a

¹ Inlace ve smyslu nárůstu peněžní zásoby, nikoli jako změny cenové hladiny

deformuje cenový systém, který je důležitým signálem pro spotřebitele pro rozpoznání hodnoty nabízeného zboží a správné alokace peněžních prostředků.

Pokud například státní úředník stanoví, že u výrobku nebo služby nesmí cena přesáhnout určitou hranici uměle tak vytvoří nedostatek na straně nabídky. Znemožní interakci nabídky a poptávky a vytvoření rovnovážné ceny výhodné jak pro prodávajícího tak pro kupujícího.

Negativním důsledky má samozřejmě i regulace dopravy. Vztah mezi nákladní dopravou a ekonomikou je možno považovat za lineární jak je možné vidět na obr. č.22 i když je snaha o to vazbu minimalizovat. Zvláště, ale v období nepříznivého ekonomického vývoje obecně klesá poptávka po dopravních službách jak z důvodu růstu nezaměstnanosti a následné nepotřeby cestovat za prací ta i kvůli snížené poptávce po zboží. Proto jakkoli jinak ještě regulovat dopravu může mít vážné ekonomické důsledky.

Analogicky může být pomocný index ekonomické svobody, z něhož můžeme vyčíst že čím menší zásahy státu do tržního mechanismu tím vyšší HDP na osobu. Porovnáme li relativně srovnatelné USA s EU, s obdobnou historicko-kulturní tradicí, lišící se především vývojem legislativním je HDP na osobu v EU dvě třetiny průměru USA.

Zde je možné taky v současné době vidět mnoho návrhů řešení, která spíše prohlubují vzniklé problémy. Příkladem může být například: příspěvek státu na nákup nového osobního automobilu. Takovéto opatření naopak vytvoří ještě hlubší strukturální výkyv v odvětví automobilového průmyslu. Nejenže se uměle deformuje poptávka a povzbudí to chybnou alokaci finančních prostředků do kapitálových statků vyšších řádů, ale též motivuje spotřebitele k dalšímu nadměrnému zadlužování, které současné problémy způsobilo (viz. krize likvidity, neschopnost splácet úvěry), ale také se na úkor ostatních odvětví vydají peníze všech daňových poplatníků ve prospěch automobilovému průmyslu. Pro řešení je lepší využít plošné opatření jako například vzdání se určitého množství daňových výnosů plošně například v oblasti nákladů na zaměstnance jelikož takové opatření není diskriminační a podporuje zaměstnanost ve všech odvětvích rovnoměrně.

3.1.3 Hodnotové soudy v ekonomii a její řízení

Problémem ovlivňujícím vývoj jak ekonomiky tak dopravy má částečně na svědomí také vnášení hodnotových soudů do ekonomie a rozhodování politiků. Stanovením tzv. makroekonomických cílů jako jsou: vysoká míra zaměstnanosti, stabilní cenová hladina, vysoký růst HDP, se vnáší hodnotové soudy do čistě dobrovolné interakce subjektů na trhu. Nebere se ohled na to že např. ne každý jedinec se realizuje pomocí zaměstnání. Cílováním

inflace pomocí indexu spotřebitelských cen se zdá více méně nemožné. Snažit se stanovit cenovou hladinu cca. 800 statků za pomoci nástrojů CB se zdá více než přehnaný idealismus.

Proč právě zde opravovat rozhodnutí lidí? Všichni lidé zabývající se fungováním lidské společnosti vidí přednosti situace, kdy např. nabídka bytů odpovídá poptávce, ale právě tato rovnováha je produktem trhu. Není v žádném případě cílem hospodářské politiky! Stejně i vztah mezi dovozem a vývozem (který tak trápil merkantilisty) je produktem trhu, a nikoli hospodářsko-politickým cílem, jak dnešní ekonomové většinou již také chápou. Podobně je i rovnováha mezi nabídkou a poptávkou na trhu práce (výše zaměstnanosti) výsledkem fungování trhu, a nikoli žádoucím cílem hospodářské politiky. A jak je to s hospodářským růstem? Jak říká Murray Rothbard: „Každý má takový růst, pro jaký se rozhodne.“ Každý jedinec se totiž sám rozhoduje o tom, jak moc bude pracovat (a tedy kolik bude jeho produkt) a jak moc bude preferovat volný čas [6].

Negativním dopadem může být také snaha ekonomiku řídit. Místo aby ukazatelé jako je např. HDP sloužily ke sledování vývoje a analyzování je často mylně kladen důraz na to že by se mělo využívat různých prostředků pro jejich řízení.

3.1.4 Bariéry volného obchodu a konkurence

Velkou brzdou pro rozvoj obecně jsou bariéry volného obchodu typu cel, dovozních kvót a protekcionismu obecně a celosvětově. Nejenom že „hrozba z venku“ nutí firmy inovovat a poskytovat zákazníkovi co možná nejlepší statky a služby aby obstál v mezinárodní konkurenci, ale byla by též řešením tíživé humanitární krize především rozvojových zemí jako jsou například země střední Afriky.

Nejenom že není volný trh celosvětově, ale i například v EU dostávají zemědělci v jednotlivých zemích rozdílné dotace nařízené a prosazované úředníky a politiky, což velmi komplikuje konkurenci schopnost zemědělců, kteří nejsou v přízni evropských úředníků.

Specifickým typem regulace je omezování mezinárodní dělby práce, kdy je zamezováno pracovat i mezi členskými zeměmi EU z důvodu chránění trhu práce před levnou pracovní silou.

Tyto typy regulací mají za následek zaprvé dražší zboží pro spotřebitele jež by mohlo být nahrazeno zbožím levnějším ze zahraničí. Za druhé zvyšuje chudobu lidí kterým je zamezeno maximalizovat svůj užitek, ale hlavně snižuje množství bohatství ve společnosti obecně. S ohledem na to jak je dnes globální ekonomika provázána a když např. v případě ČR se nedaří ekonomice německé kam realizujeme velkou část svých vývozu, klesá i ekonomika česká s přelíváním kapitálů a investic lze očekávat že na sobě bude svět čím dál tím závislejší

a cílem by mělo být prosperita globální a ne národní na úkor chudších a méně vyvinutých států. Nehledě na to že ekonomická soběstačnost je v současné době utopie.

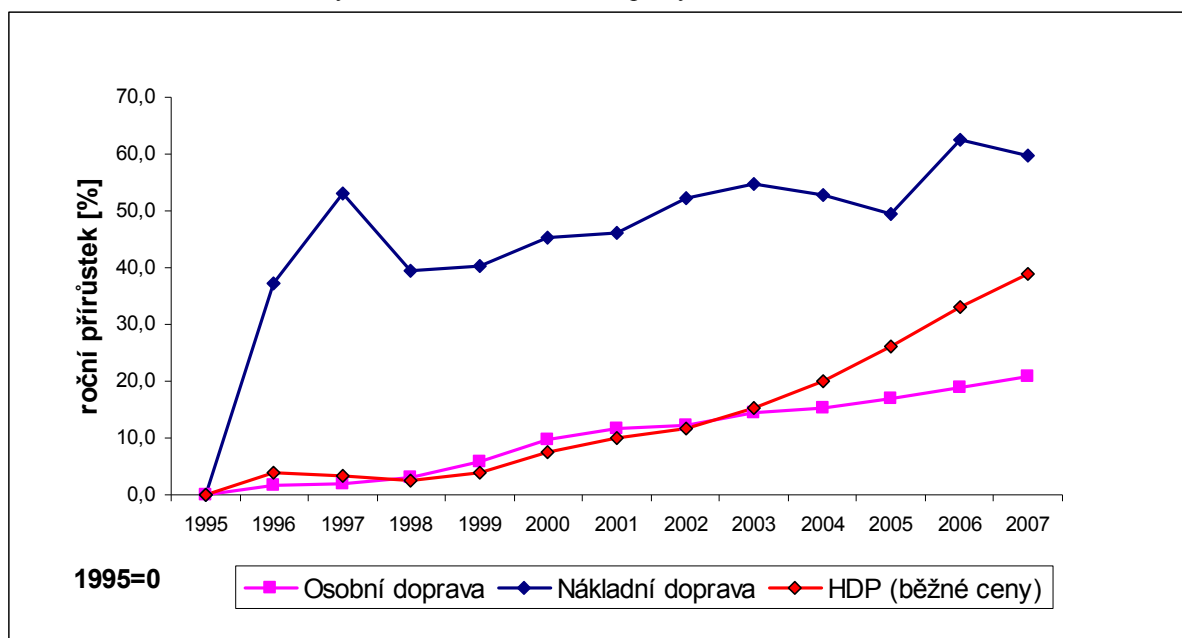
Z pohledu ČR na železniční dopravu lze jen velmi těžko očekávat že se trend klesajících přepravních výkonů jak v osobní tak v nákladní dopravě a její atraktivita pro zákazníky zvýší pokud se do odvětví neumožní vstoupit konkurenci, která by nutila přizpůsobovat dopravu požadavkům zákazníků.

4 Syntéza zjištěných údajů a formulace zjištěných vazeb

4.1 Vazba mezi dopravním výkonem a HDP v ČR

Z grafu vyjadřujícího růst výkonů osobní a nákladní dopravy s HDP v ČR mezi roky 1995 až 2007 je možné vidět pozitivní změnu trendu. Od roku 2003 je možné sledovat jak se růst HDP odpoutal od vývoje výkonů osobní dopravy a i reakce na změnu výkonů nákladní dopravy v roce 2005, kdy došlo k jejímu poklesu, neovlivnilo růst HDP. Za příčinu je možné považovat stále narůstající podíl IT průmyslu který není v takové míře závislý na dopravě.

Obrázek 18: Porovnání růstu výkonů osobní a nákladní dopravy s HDP v ČR

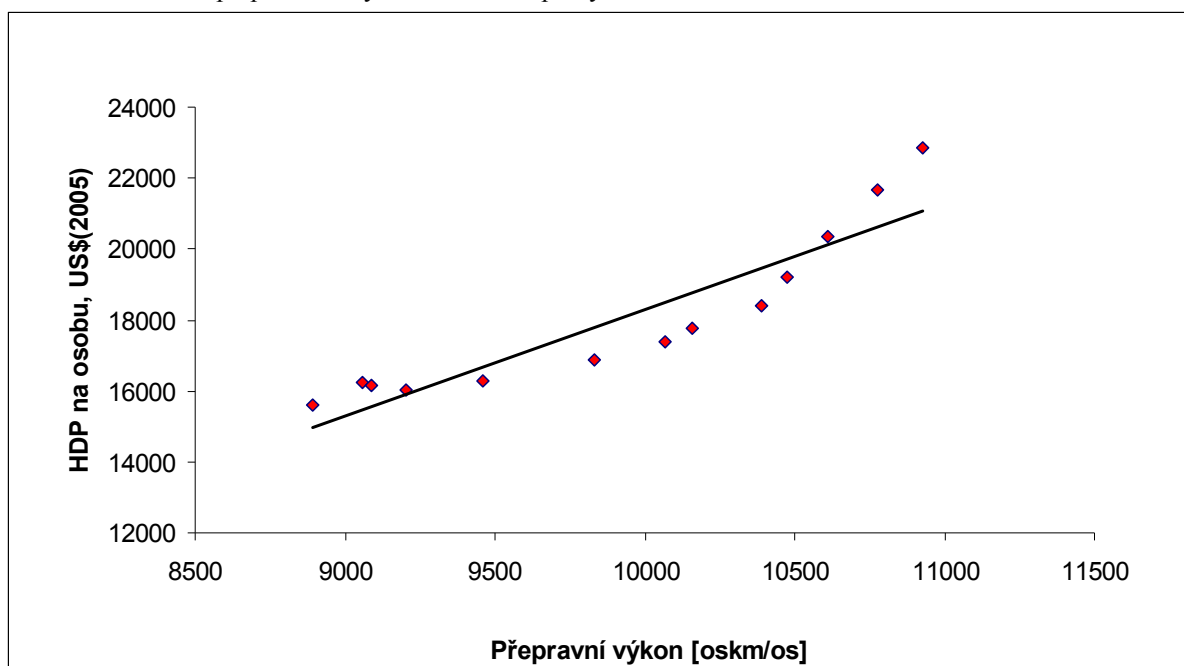


Zdroj: autor

4.1.1 Osobní doprava

Na vztahu výkonu osobní dopravy a HDP můžeme sledovat že čím vyšší je přeprava osob tím více roste HDP. Z grafu je ovšem také patrné že vývoj není úplně lineární a opisuje téměř plynulý cyklický vývoj. Lze také pozorovat že i při mírném poklesu výkonu osobní dopravy dochází stále k růstu HDP. Z toho trendu je možné také vyčíst že pravděpodobně roste ochota cestovat za prací, což se samozřejmě pozitivně odráží na ekonomickém růstu.

Obrázek 19: Vztah přepravních výkonů osobní dopravy a HDP na osobu v ČR



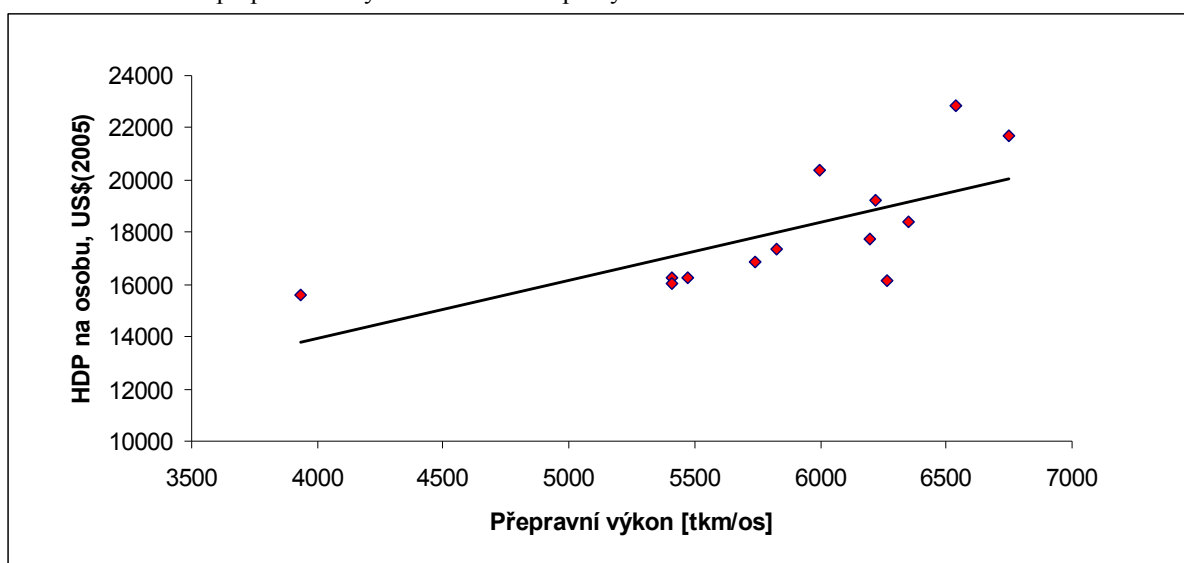
Zdroj: autor

Snahou je ovšem omezit podíl IAD na dopravních výkonech ve prospěch dopravy veřejné, která je schopna s nižšími náklady zajistit větší mobilitu a bezpečnost než doprava individuální. Současný trend vývoje je, ale spíše opačný.

4.1.2 Nákladní doprava

U nákladní dopravy je možné vidět že už tak silná závislost na růstu HDP není. Po roce 1995 můžeme zaznamenat skokový nárůst výkonu nákladní dopravy z méně než 4000 tkm na osobu na současný interval v rozmezí 5500 až 7000 tkm na osobu. Skokový nárůst můžeme přisoudit začleňováním ČR do evropských struktur. V současném vývoji po roce 1996 nelze hledat závislost na růstu což má nejpravděpodobněji zvýšení tranzitu zahraničního zboží a surovin přes území státu, které se na vytváření HDP ČR nepodílí.

Obrázek 20: Vztah přepravních výkonů nákladní dopravy a HDP na osobu v ČR



Zdroj: autor

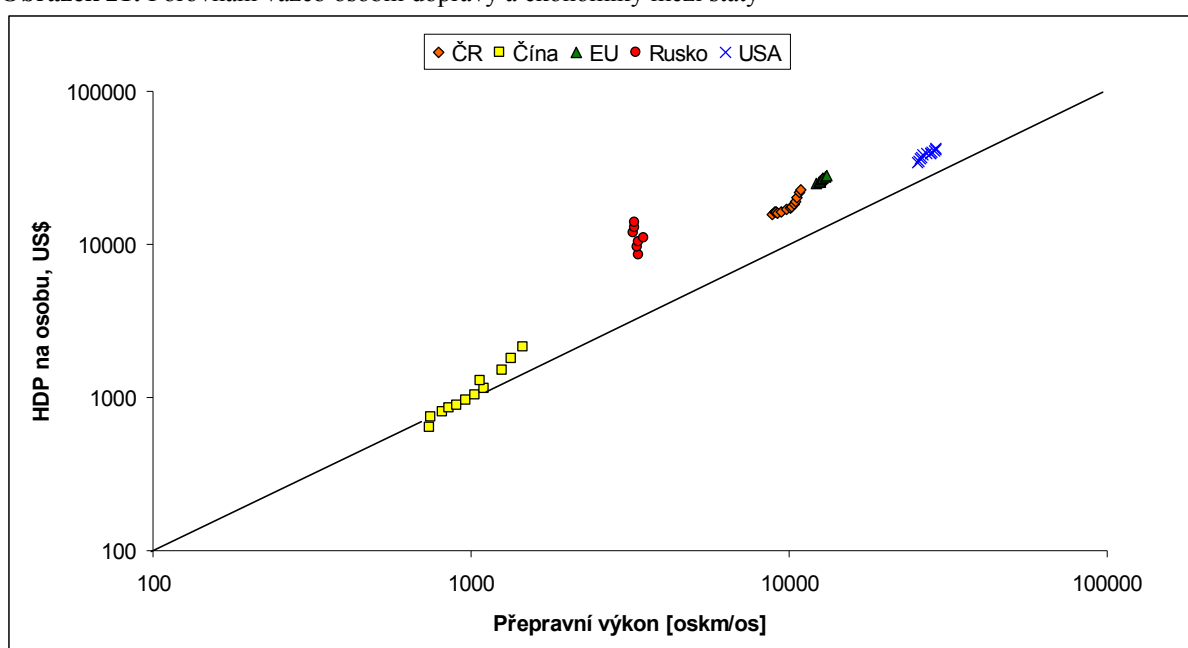
Proto se za výhodu považuje zavedení výkonového zpoplatnění nákladní dopravy tzv. elektronického mýta. V současné době snížení výkonů nákladní dopravy z důvodu ekonomické recese, kdy se musí stále provozovateli systému platit paušální částka, za jeho provoz klesají zisky.

4.2 Porovnání vazeb dopravních výkonů a HDP mezi státy

4.2.1 Osobní doprava

Na grafu porovnání vazeb osobní dopravy a ekonomiky mezi státy lze pozorovat že vývoj vztahu je lineární s výjimkou Ruska kde pokles výkonů v osobní dopravě neznamená pokles růstu HDP. Na grafu je také možné vidět jak se v devadesátých letech ekonomicky zaostalá Čína pomalu přibližuje na úroveň vyspělých zemí, čím více se vzdálí od úhlopříčky grafu tím větší tempo růstu zaznamenává.

Obrázek 21: Porovnání vazeb osobní dopravy a ekonomiky mezi státy



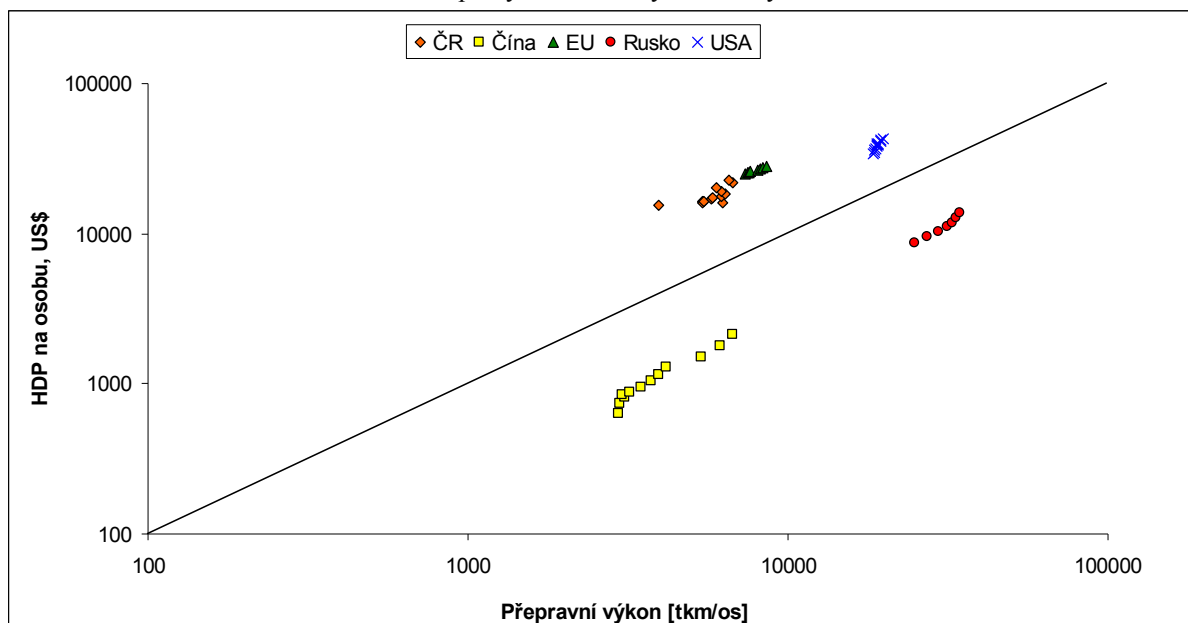
Zdroj: autor

Na vztahu ČR a EU je možné vidět jak se ČR plíživě přibližuje průměrným výkonům EU avšak je stále možné vidět že je zatím stále zemí pod průměrem unie. U spojených států je možné vidět že jejich vývoj je dynamický a lineární zároveň v porovnání má nejvyšší HDP na obyvatele, ale mobilita pracovních sil je velmi závislá na IAD což činí velké nároky na potřebu pohonných hmot.

4.2.2 Nákladní doprava

Lineární vztah výkonů nákladní dopravy můžeme sledovat u všech sledovaných zemí s výjimkou ČR (viz. výše). Čínu a Rusko dostává pod úhlopříčku grafu nižší HDP na osobu, ale v přepravních výkonech dosahuje Rusko nejvyšších hodnot na obyvatele, je to dáno především orientací na vývoz nerostného bohatství do zahraničí, zatímco Čína nabírá na síle až v posledních letech a to především růstem vývozu spotřebního zboží.

Obrázek 22: Porovnání vazeb nákladní dopravy a ekonomiky mezi státy



Zdroj: autor

ZÁVĚR

Cílem této práce byl rozbor vývoje výkonnosti světových ekonomik a dopravy z pohledu finanční, ekonomické a hospodářské krize a porovnání jejich vývoje s Českou republikou. Na základě dostupnosti a relevance dat byly shromážděny dopravní a ekonomická data pro jednotlivé země a bylo provedeno jejich vzájemné porovnávání a posouzení faktorů které jednotlivé ukazatele ovlivňovaly. Nakonec formulace vazeb mezi ekonomikou a dopravou v ČR a jejich porovnání se sledovanými ekonomikami EU, USA, Číny a Ruska.

Z důvodu toho že se krize začala projevovat až v posledním čtvrtletí roku 2008 nebylo možné analyzovat její vývoj a dopady, ale spíše předchází vývoj a faktory které ke krizi vedly. Důkladnější analýzu by bylo možné udělat až po dostatečném časovém odstupu aby se mohly všechny aspekty plně projevit na ekonomických ukazatelích.

Rozsáhlou či kvalitní analýzu není v podobných případech možno na základě racionálního úsudku formulovat, jelikož nám není umožněno nahlédnout do budoucího vývoje, ale pouze zkoumat historická data. Je proto možnost podívat se do minulosti a zkoumat příčiny krizí předešlých, určitě nám to ale nemůže dát návod nebo informace o vývoji té současné jelikož by musel být dodržen princip „za jinak stejných podmínek“, ale právě v současné době se svět a ekonomika tak dynamicky mění že je to nemožné.

Pomocí by nám proto z minulosti mohlo být vyhýbat se chybám, které můžeme z minulého vývoje vysledovat a neopakovat je. Zkoumat a řešit spíše příčiny než následky jelikož opačným postupem by mohlo být dosaženo rozsáhlých škod.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] BRAJEROVÁ, Helena, DRAHOTSKÁ, Hana. *Makroekonomie a doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 119 s. ISBN 80-7194-376-2.
- [2] CEMPÍREK, Václav, PIVOŇKA, Karel, ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 120 s. ISBN 80-7194-471-8.
- [3] JELÍNEK, Josef. *Posouzení vlivu dopravy na vývoj ekonomiky: diplomová práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, DFJP, 2008, 67s.
- [4] FALTUS, Jozef, PRŮCHA, Václav. *Všeobecné hospodářské dějiny 19. a 20. století*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 194 s. ISBN 80-7079-931-5.
- [5] MISES, Ludwig von. *Lidské jednání: Pojednání o ekonomii*. Praha: Liberální institut, 2006. 851 s. ISBN 80-86389-45-6
- [6] Šíma, Josef. *Trh v čase a prostoru: Hayekovská témata v současné ekonomii*. Praha: Liberální institut, 2000. 104 s. ISBN 80-86389-09-X

Elektronické dokumenty

- [7] *Index of Economic freedom* [online]. aktualizováno 1.2.2009 [cit. 2009-03-21]. Dostupný na WWW: <<http://www.heritage.org/Index/>>.
- [8] *UNECE: Statistical database* [online]. aktualizováno 25.2.2009 [cit. 2009-03-16]. Dostupný na WWW: <<http://w3.unece.org/pxweb/DATABASE/STAT/20-ME/1-MEOV/1-MEOV.asp>>.
- [9] *UN data: A world of information* [online]. aktualizováno 17.12.2008 [cit. 2009-03-20]. Dostupný na WWW: <<http://data.un.org/Search.aspx?q=China>>.
- [10] *Ministerstvo dopravy. Ročenka dopravy 2007* [online]. [cit. 2009-04-03]. Dostupný na WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/obsah5.html>.
- [11] *Český statistický úřad* [online]. aktualizováno 6.5.2009 [cit. 2009-05-08]. Dostupný na WWW: <http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/naturalni_ukazatele_casove_rady>.
- [12] *EU energy and transport in figures* [online]. [cit. 2009-05-08]. Dostupný na WWW: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf>.
- [13] *National Bureau of Statistic of China STATISTICAL YEARBOOK* [online]. [cit. 2009-05-09]. Dostupný na WWW: <<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2008/indexeh.htm>>.
- [14] *FEDERAL STATE STATISTIC SERVICE* [online]. [cit. 2009-05-09]. Dostupný na WWW: <<http://www.fsgs.ru/wps/portal/english>>.

SEZNAM TABULEK

	strana
Tabulka 1: Fáze hospodářského cyklu	13
Tabulka 2: Vývoj HDP ČR v letech 1995 - 2007	17
Tabulka 3: Vývoj HDP Číny v letech 1995 - 2007	19
Tabulka 4: Vývoj HDP EU v letech 2000 - 2007	20
Tabulka 5: Vývoj HDP Ruska v letech 1995 - 2007	22
Tabulka 6: Vývoj HDP USA v letech 1995 - 2008	23
Tabulka 7: Vývoj výkonu osobní dopravy v letech 1995 – 2007 (mil. oskm)	26
Tabulka 8: Vývoj výkonu nákladní dopravy v letech 1995 – 2007 (v mil. tkm)	28
Tabulka 9: Vývoj výkonu osobní dopravy Číny v letech 1995 – 2006 (v mld. oskm)	28
Tabulka 10: Vývoj výkonu nákladní dopravy Číny v letech 1995 – 2006 (v mld. tkm)	29
Tabulka 11: Vývoj výkonu osobní dopravy EU v letech 2000 - 2007 (v mld. oskm)	29
Tabulka 12: Vývoj výkonu nákladní dopravy EU v letech 2000 - 2007 (v mld. tkm)	30
Tabulka 13: Vývoj výkonu osobní dopravy Ruska v letech 2000 - 2007 (v mld. oskm)	30
Tabulka 14: Vývoj výkonu nákladní dopravy Ruska v letech 2000 - 2007 (v mld. tkm)	31
Tabulka 15: Vývoj výkonu osobní dopravy USA v letech 1995 - 2006 (v mld. oskm)	31
Tabulka 16: Vývoj výkonu nákladní dopravy USA v letech 1995 - 2006 (v mld. tkm)	32
Tabulka 17: Vývoj indexu ekonomické svobody 1995 - 2008	34

SEZNAM OBRÁZKŮ

	strana
Obrázek 1: Koloběh makroekonomie.....	9
Obrázek 2: Průběh hospodářského cyklu	13
Obrázek 3: Vývoj HDP ČR v letech 1995 - 2007	16
Obrázek 4: Vývoj HDP Číny v letech 1995 - 2007	18
Obrázek 5: Vývoj HDP EU v letech 2000 - 2007	20
Obrázek 6: Vývoj HDP Ruska v letech 1995 - 2007.....	21
Obrázek 7: Vývoj HDP USA v letech 1995 - 2008.....	23
Obrázek 8: Vývoj výkonu železniční osobní dopravy v letech 1995 - 2007.....	24
Obrázek 9: Vývoj výkonu IAD v letech 1995 - 2007.....	25
Obrázek 10: Vývoj výkonu letecké osobní dopravy v letech 1995 - 2007.....	25
Obrázek 11: Vývoj výkonu železniční nákladní dopravy v letech 1995 - 2007.....	26
Obrázek 12: Vývoj výkonu silniční nákladní dopravy v letech 1995 - 2007	27
Obrázek 13: Vývoj výkonu vodní nákladní dopravy v letech 1995 - 2007.....	27
Obrázek 14: Vývoj indexu ekonomické svobody 1995 - 2008	33
Obrázek 15: Hayekův trojúhelník.....	35
Obrázek 16: Snížení časových preferencí spotřebitelů v Hayekově trojúhelníku.....	36
Obrázek 17: Vliv špatných investic na hospodářský cyklus	37
Obrázek 18: Porovnání růstu výkonů osobní a nákladní dopravy s HDP v ČR.....	41
Obrázek 19: Vztah přepravních výkonů osobní dopravy a HDP na osobu v ČR.....	42
Obrázek 20: Vztah přepravních výkonů nákladní dopravy a HDP na osobu v ČR.....	43
Obrázek 21: Porovnání vazeb osobní dopravy a ekonomiky mezi státy.....	44
Obrázek 22: Porovnání vazeb nákladní dopravy a ekonomiky mezi státy.....	45

SEZNAM ZKRATEK

HDP	Hrubý domácí produkt
EU	Evropská unie (27 zemí)
USA	United states of America (Spojené státy americké)
tkm	tunokilometr
oskm	osobokilometr
MHD	městská hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
mld.	miliarda
mil.	milion
tis.	tisíc
US\$	United states dolar (Americký dolar)
WTO	World trade organization (Světová obchodní organizace)
WTC	World trade center (Světové obchodní centrum)
SSSR	Sovětský svaz socialistických republik
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Severo atlantické aliance)
ETIF	Energy and transport in figures (Energie a doprava v číslech)
MD	Ministerstvo dopravy ČR
ČSÚ	Český statistický úřad
CB	Centrální banka
NAFTA	North American Free Trade Agreement (Severoamerická dohoda o volném obchodu)