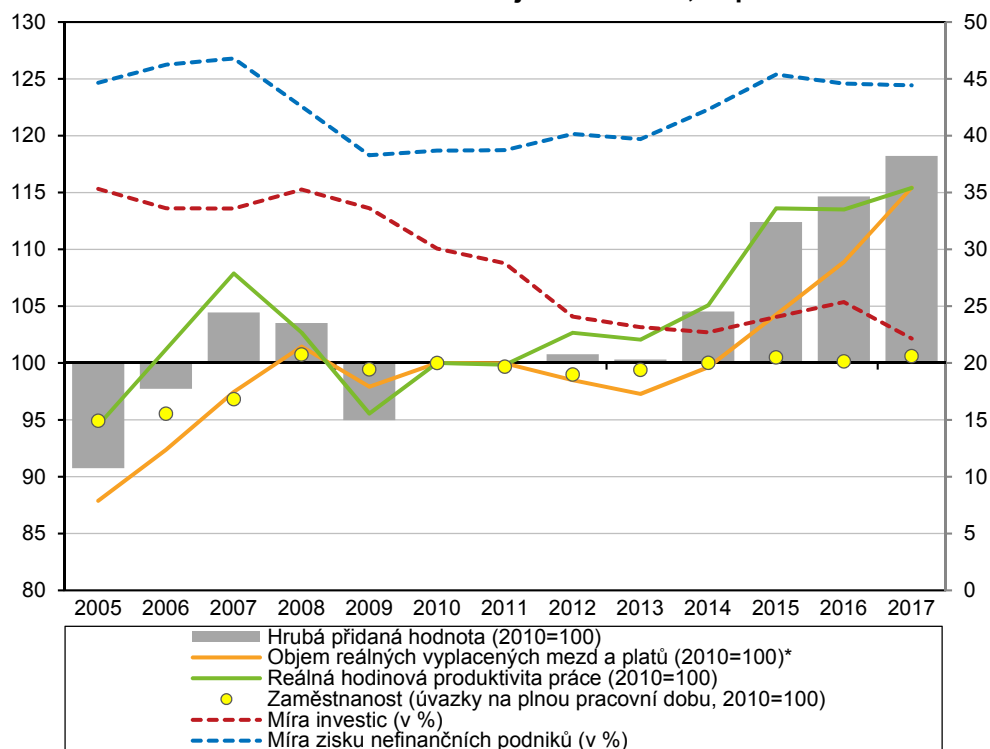


13. Obchod, doprava

Obchod a doprava vytvářely v Česku více než čtvrtinu přidané hodnoty sektoru služeb.

Obchod i doprava (včetně skladování)¹ patří dlouhodobě nejenom v Česku k nejvýznamnějším odvětvím služeb. Samotný obchod vytvářel loni v Česku 18,3 % hrubé přidané hodnoty (HPH) celého terciárního sektoru, doprava pak dosahovala zhruba polovičního podílu. Přestože meziroční růst HPH v obchodu a dopravě byl proti roku 2016 o polovinu vyšší a loni činil 3,1 %, již druhý rok v řadě za růstovým tempem v celé ekonomice zaostával. Za období od konce poslední recese (rok 2013) byl nicméně vývoj v obchodu a dopravě oproti národnímu hospodářství mírně příznivější a dařilo se mu také lépe než obchodu a dopravě v celé EU.

Graf 13.1 Zákl. ukazatele odvětví zahrnujících obchod, dopravu a skladování



*Do reálného vyjádření převedeno deflátořem výdajů na konečnou spotřebu domácností. Zdroj: ČSÚ (národní účty)

Ziskovost podniků v obchodu a dopravě v posledních dvou letech stagnovala na úrovni blízké konjunkturu z minulé dekády.

Míra zisku nefinančních podniků působících v obchodu a dopravě² v posledních dvou letech stagnovala těsně pod 45 % a blížila se tak vysokým hodnotám z konjunktury minulé dekády³. Ziskovost podniků se v dílčích odvětvích výrazněji odlišovala. Nejlepší postavení drží v posledních třech letech obchod a opravy motorových vozidel, kde přesahoval podíl hrubého provozního přebytku na HPH vždy mírně úroveň 50 %. Naopak s výrazným odstupem figurovala vodní doprava (33 %) a navzdory oživení v posledních letech nadále i letecká doprava (36 %). Specifické postavení měly poštovní a kurýrní činnosti, jež loni dosáhly nejslabší ziskovosti za posledních jedenáct let (8 %). Toto odvětví se dlouhodobě vyznačuje nízkým zastoupením soukromých podniků a dominancí podniků veřejných. Zatímco ziskovost v tomto odvětví patří v rámci obchodu a dopravy k nejslabším dlouhodobě, odvětví vykazující nejvyšší ziskovost se v posledních dvou dekáдах

¹ Pokud není uvedeno jinak, vychází všechny údaje v této kapitole z dat národních účtů, a kde je to relevantní, jsou očištěny o cenové vlivy.

² Nefinanční podniky vytvářely v roce 2017 téměř 81 % HPH odvětví obchodu a dopravy (vč. skladování). Zbylá část připadala na domácnosti (reprezentované drobnými podnikateli, 12,5 %) a vládní sektor (6,6 %). Podniky dominovaly ve většině odvětvových oddílů, především v letecké dopravě, velkoobchodu a poštovních a kurýrních činnostech. Výjimku tvořilo jen skladování a vedlejší činnosti v dopravě, kde byla jejich váha (48 %) srovnatelná se subjekty zařazenými do sektoru vládních institucí.

³ Ještě vyšších hodnot nabývala ziskovost v prvních letech na počátku tisíciletí. V roce 2002 se rovnala 52 %.



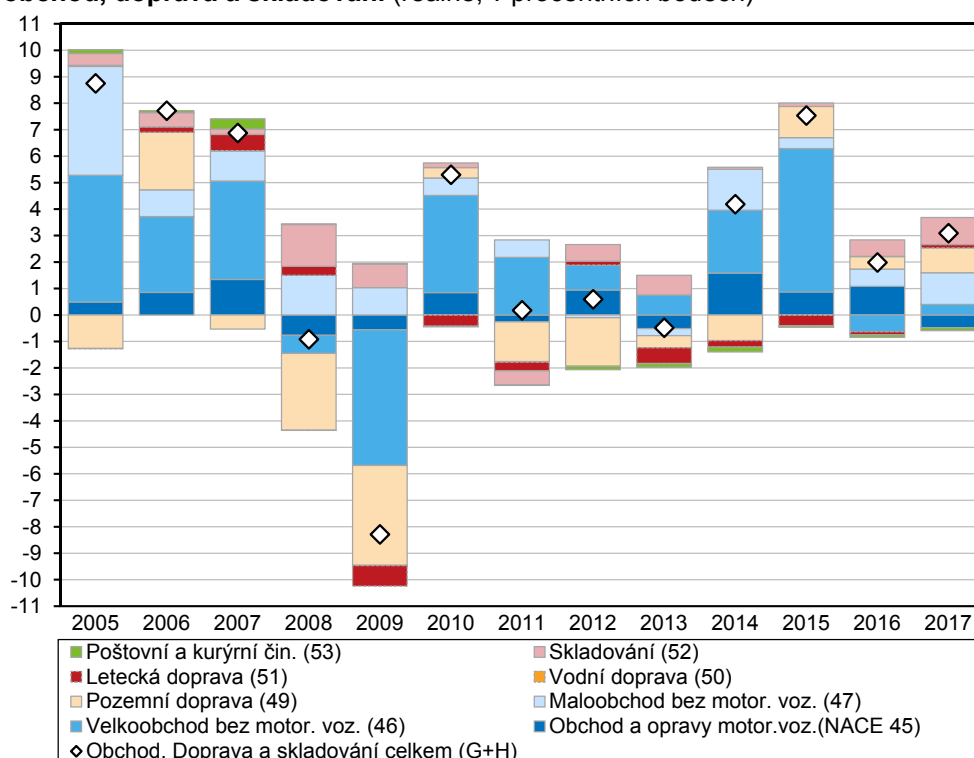
proměňovala⁴.

Strmý růst mzdových nákladů se při slabší dynamice zaměstnanosti projevil citelným posílením průměrných výdělků...

...jejich úroveň však ve srovnání s terciárním sektorem i celou ekonomikou je nadále nižší.

Za skutečností, že zvyšování míry zisku podniků v obchodu a dopravě se po roce 2015 zastavilo, stály strmě rostoucí mzdové náklady. Počet zaměstnanců se však navyšoval jen mírně (loni o 1,2 %), neboť posílení odvětví velkoobchodu i skladování bylo z větší části kompenzováno redukcí pracovních míst ve vodní dopravě a hlavně v maloobchodu. Růst objemu mzdových prostředků (v roce 2017 o 8,5 %) se tak logicky překlopil přímo do průměrných výdělků. Ty rostly v tomto odvětví v posledních třech letech vyšším tempem než v celé ekonomice, což souviselo především s jejich podprůměrnou úrovní. Mzdový růst byl vedle prohlubujícího se nedostatku pracovníků také stimulován navyšováním hranice minimální mzdy. Navzdory silícím mzdovým nákladům narostl loni reálný objem vyplacených mezd a platů proti roku 2010 stále méně než reálná hodinová produktivita práce (+15,4 %).

Graf 13.2 Příspěvky odvětvových oddílů k meziroční změně HPH v uskupení obchod, doprava a skladování (reálně, v procentních bodech)



Zdroj: ČSÚ (národní účty)

Míra investic v obchodu a dopravě klesla na více než dvacetileté minimum. Ve srovnání s ostatními odvětvími služeb byla podprůměrná.

Po mírném oživení v letech 2015 a 2016 se míra investic v obchodu a dopravě opět snížila (na 22 %). Méně než loni vydaly subjekty v tomto odvětví na investice (ve vztahu k HPH) jen v první polovině 90. let. Z toho pohledu není překvapivé, že míra investic v roce 2017 byla nižší než v celém terciárním sektoru (28 %). Ve srovnání se státy EU ale zůstává tuzemská míra investic v obchodu a dopravě výrazně nadprůměrná⁵. Silnější sklon k investicím vykazuje z jednotlivých odvětví dlouhodobě jen skladování (loni 45 %), což souvisí jak s rozšiřováním logistických center těžících z příznivé geografické polohy ČR, tak i s rozvojem automatizace. Naopak v maloobchodu setrvala míra investic navzdory pokračující modernizaci

⁴ V letech 2000 a 2004 to byla letecká doprava, v následném konjunkturním období velkoobchod (bez motoristického segmentu) a v letech 2009 až 2013 skladování a vedlejší činnosti v dopravě.

⁵ Z 26 hodnocených zemí docílily v období 2014 až 2016 v tomto odvětví vyšší míry investic jen Irsko (40 %) a Maďarsko (26 %). Údaje za Polsko a Kypr nebyly dostupné.

prodejní sítě na nízké úrovni (14 % – loni stejně jako za posledních pět let). V celém uskupení obchod a doprava převládaly ve skladbě investic ostatní budovy a stavby (zejména vlivem odvětví skladování) a také dopravní prostředky a zařízení – obě kategorie tvořily bezmála třetinu všech investic. Slabší zastoupení měly v porovnání s celou ekonomikou výdaje na ICT, ostatní stroje a zařízení a produkty duševního vlastnictví.

K růstu obchodu a dopravy přispěl loni nejvíce maloobchod.

Zatímco v letech 2014 i 2015 přispěl k meziročnímu růstu HPH v odvětví obchodu a dopravy nejvíce velkoobchod a následující rok motoristický segment obchodu, loni tuto pozici převzal maloobchod. Zejména pozemní doprava a velkoobchod představují cyklická odvětví, jejichž HPH má silnější vazbu na celkový ekonomický vývoj. Podstatně méně je tento vliv patrný v maloobchodu (kde se projevuje zpoždění dopadu makroekonomického vývoje na trh práce a následně i do příjmů domácností) a zejména skladování.

Příznivý vývoj na trhu práce společně s dalším posílením optimistických očekávání spotřebitelů výústily v téměř 6 % růst maloobchodních tržeb. Šlo o desetileté maximum.

Tempo růstu HPH v maloobchodu loni výrazně zrychlilo na 4,7 % (z 2,7 % v roce 2016). Detailnější pohled na vývoj jeho jednotlivých segmentů umožňují podnikové statistiky prostřednictvím pravidelných měsíčních šetření. Z nich vyplynulo, že maloobchodní tržby loni vzrostly o 5,9 %⁶, nejvyšším tempem za posledních deset let. Byly tradičně taženy prodejem nepotravinářského zboží, kde se tržby navýšily o 8,8 % (po Rumunsku, Bulharsku a Maďarsku nejvyšším tempem v EU). Stabilní tempa (mezi 5 a 6 %) si v posledních třech letech drželi prodejci pohonných hmot (PHM). K vyšší poptávce po PHM mohl loni přispět i relativně příznivější cenový vývoj. Maloobchod s potravinami si udržoval slabší tempo (2,8 %). Již třetím rokem v řadě vykázal růst tržeb váhově relativně okrajový prodej potravin ve specializovaných (menších) prodejnách (v letech 2016 i 2017 dokonce převýšil tempo celkových tržeb za potraviny v nespécializovaných prodejnách). To může v souvislosti s dynamickým růstem disponibilních příjmů domácností signalizovat příklon ke kvalitnějším a cenově výše zařazeným produktům. Z ostatních specializovaných prodejen se loni dařilo hlavně počítačovým a komunikačním zařízením, výrobkům pro kulturu a rekreaci. Silně rostl také odbyt oděvů, obuvi a koženého zboží. Prudce rostl segment prodeje prostřednictvím internetu nebo zásilkové služby, kde se tržby za posledních pět let téměř ztrojnásobily.

Podobně jako v roce 2016 pokračoval růst přepravních výkonů ve všech druzích veřejné osobní dopravy. Počet cestujících v železniční dopravě dosáhl desetiletého maxima.

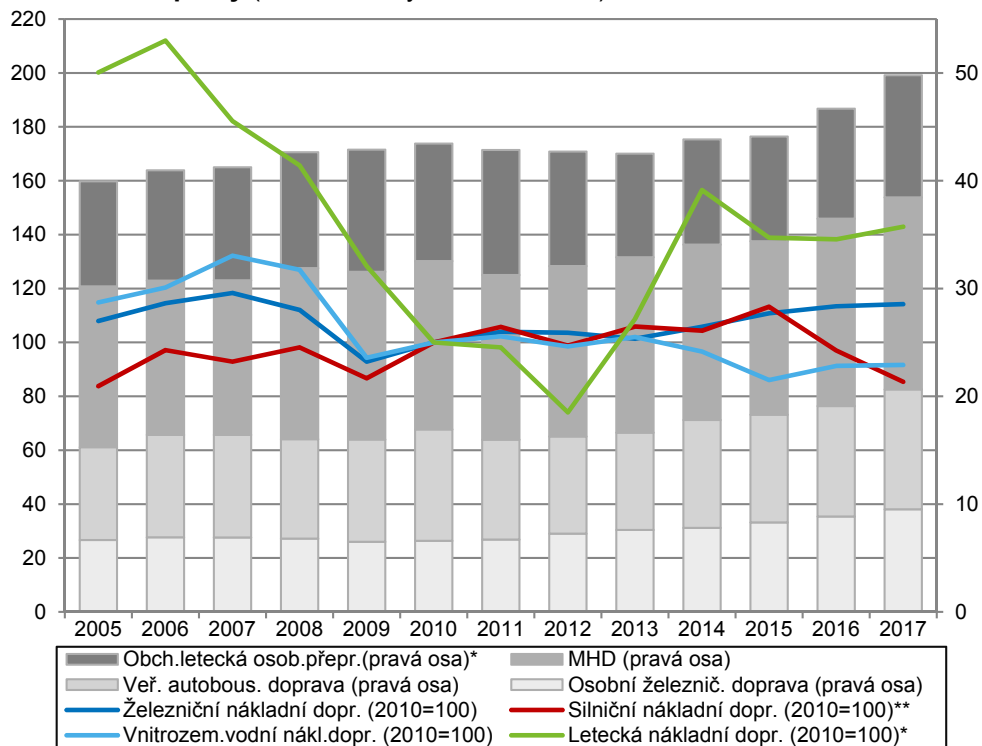
Přetrvávající svižný ekonomický růst podpořený rozvojem vnitřního i zahraničního obchodu spolu s vyšší mobilitou obyvatel (související s růstem jejich příjmů i rekordní zaměstnaností) se odrazily i v naturálních ukazatelích dopravy. Zatímco v nákladní dopravě se výrazné oživení (z pohledu fyzického objemu přepravené zboží) promítlo především v letech 2014 a 2015, ve veřejné osobní dopravě spíše v následujících dvou letech. V osobní železniční dopravě vzrostl loni počet cestujících meziročně o 2,2 % Mírný růst je zde po roce 2010 vykazován nepřetržitě. Loňský počet cestujících (183 mil.) byl zároveň nejvyšší za posledních deset let. Počet cestujících přepravených veřejnou autobusovou dopravou byl loni již druhým rokem v řadě meziročně nižší, přepravní výkony (zohledňující i ujetou vzdálenost) však rostly (+9 %). To platilo i o přepravních výkonech obchodní letecké dopravy (+11 %), jež posílily nejvíce po roce 2004. Výkony v této kategorii však plně neodráží vývoj letecké dopravy na území ČR, neboť zahrnuje pouze tuzemské přepravce⁷.

⁶ Údaje se vztahují k odvětví CZ NACE 47 (nezahrnují motoristický segment). Jsou uvedeny ve stálých cenách a očištěny o vliv nestejného počtu pracovních dní.

⁷ Je to dobře patrné ve srovnání s výkony letišť na území ČR. Zatímco počet přepravených osob tuzemskými obchodními leteckými dopravci dosáhl loni 6,7 mil. (při meziročním růstu 10,9 %), počet cestujících na letištích v ČR činil ve stejném roce 16,3 mil. osob (+18,2 %).

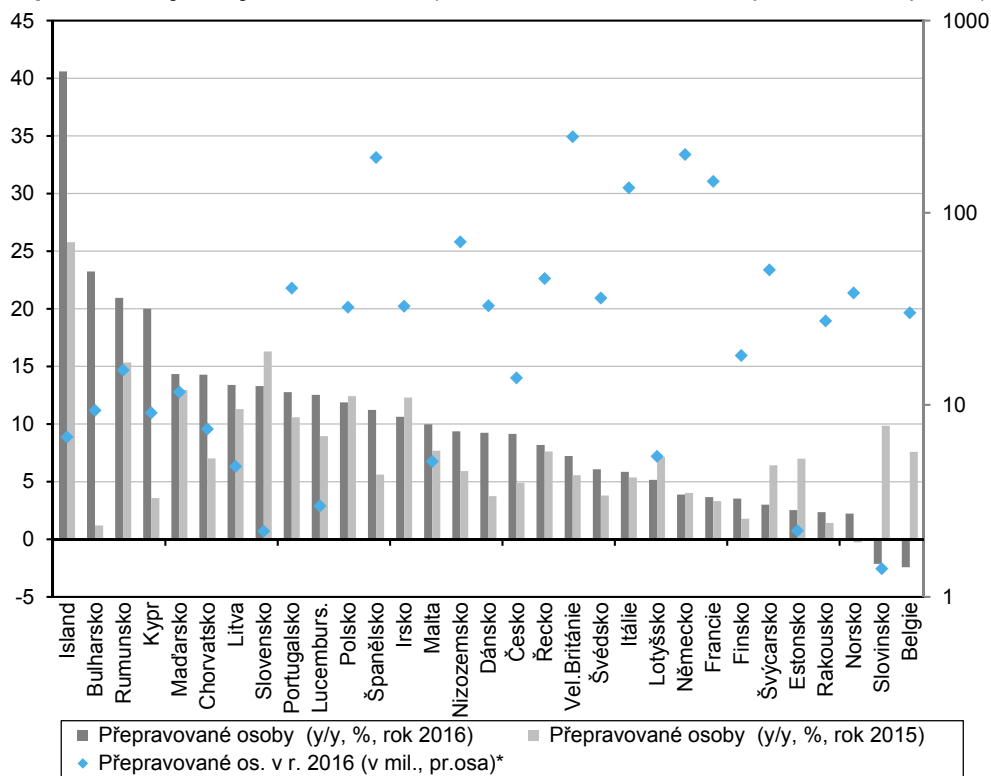


Graf 13.3 Přepravní výkony osobní dopravy (v mld. osobokilometrů, pravá osa) a nákladní dopravy (tunokilometry, rok 2010=100)



*Zahrnuje tuzemské civilní letecké dopravce zajišťující vnitrostátní i mezinárodní komerční pravidelnou i nepravidelnou přepravu osob či nákladu.
 **Zahrnuje přepravu nákladu vozidly registrovanými v ČR.
 Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Graf 13.4 Celkový počet přepravovaných cestujících v obchodní letecké dopravě* ve vybraných státech EU (meziroční změna v %, abs. počet v mil. – pr.osa)



* Zahrnuje všechny cestující, jejichž cesta začíná nebo končí na vykazujícím letišti s výjimkou cestujících v přímém tranzitu.
 Poznámka: Počty přepravovaných osob uvedené na pravé ose jsou vyjádřeny v logaritmickém měřítku.
 Zdroj: Eurostat

Hlubší pokles výkonů silniční nákladní dopravy v letech 2016 i 2017 kontrastoval s mírným posilováním železniční přepravy.

V nákladní dopravě pokračoval pozitivní trend posilování přepravních výkonů na železnici (orientované hlavně na přepravu nerostných surovin, koksu či ropných produktů), které v období 2016-2017 zčásti kompenzovaly úbytek výkonů v objemově dominantní⁸ silniční dopravě. Její slabší loňské výkon (pokles o 6 mld. tunokilometrů, resp. o 12 %) byl loni způsoben poklesem přepravní vzdálenosti, neboť fyzický objem přepravného zboží (vozidly registrovanými na území ČR) meziročně vzrostl (+6,4 %). Váha vnitrostátní silniční nákladní dopravy na úkor dříve dominantní mezinárodní dopravy v ČR dlouhodobě roste. V roce 2017 byla již proporce hlavních složek silniční nákladní dopravy z pohledu přepravních výkonů (tkm) prakticky vyrovnaná.

⁸ Podíl silniční dopravy na celkových přepravních výkonech (v tkm) ve vnitrozemské nákladní dopravě loni klesl na 73 %. Šlo o nejnižší hodnotu po roce 2001. Přitom ještě v roce 2015 dosahoval téměř 79 % a mírně převyšoval úroveň v EU (o 3 p b.).

