

3 Analýza pozemní a potrubní dopravy (OKEČ 60)

3.1 Popis pozemní a potrubní dopravy

3.1.1 Činnosti v pozemní a potrubní dopravě

Do odvětví pozemní a potrubní dopravy se zařazují následující odvětvové činnosti:

- Železniční doprava (OKEČ 60.1);
- Ostatní pozemní doprava (OKEČ 60.2);
 - Ostatní pravidelná osobní pozemní doprava (OKEČ 60.21);
 - Osobní taxislužba a pronájem osobních vozů s řidičem (OKEČ 60.22);
 - Ostatní nepravidelná osobní pozemní doprava (OKEČ 60.23);
 - Silniční nákladní doprava (OKEČ 60.24);
- Potrubní doprava (OKEČ 60.3).

3.1.2 Popis ekonomických subjektů v pozemní a potrubní dopravě

V hodnoceném odvětví bylo v roce 2005 zjištěno 34 902 aktivních ekonomických subjektů, které se na počtu subjektů v dopravě celkem podílely 77,7 %. Nefinančních podniků bylo 3 311 (tj. 9,5 % ze všech subjektů v pozemní a potrubní dopravě) a fyzických osob 31 591. Podle počtu zaměstnanců byly rozděleny do velikostních skupin:

- s 0 – 49 zaměstnanci - 34 600 podniků, podíl na počtu podniků ve stejné velikostní skupině v dopravě 77,8 %;
- s 50 – 249 zaměstnanci - 240 podniků, podíl na počtu podniků ve stejné velikostní skupině v dopravě 71,6 %;
- s 250 a více zaměstnanci - 62 podniků, podíl na počtu podniků ve stejné velikostní skupině v dopravě 72,9 %.

Pod zahraniční kontrolou působilo 266 podniků, což bylo o téměř 42,2 % více než v roce 2000, ale stále pouze necelé jedno procento z celkového počtu subjektů. Z uvedeného počtu patřilo 230 jednotek (více než 86 %) mezi malé, 30 jednotek mezi středně velké a 6 jednotek mezi velké podniky. Pro srovnání v rámci celého podnikatelského sektoru NH bylo v r. 2005 pod zahraniční kontrolou 48 831 subjektů, tzn. zhruba 5 % celkového počtu (viz také tabulky č. 2 – 8 v části Přílohové tabulky).

3.2 Vývoj základních ukazatelů

3.2.1 Produkce, mezispotřeba a HPH

Jak dokumentuje tabulka č. 6, produkce v OKEČ 60 dosáhla v **reálném** vyjádření ve sledovaném období průměrného meziročního růstu 7,7 %, přičemž meziroční změny se pohybovaly v intervalu (1,9 %; 16,4 %). Nejvyšší nárůst byl zaznamenán v roce 2001, v následujících letech se dynamika zpomalovala a v roce 2005 představoval meziroční růst pouze 1,9 %. Pro srovnání průměrný meziroční růst produkce v dopravě a celém NH byl v hodnoceném období 5,0 %, resp. 5,6 %. Míra variability měřená variačním koeficientem dosáhla v hodnoceném období 12,4 %, což bylo shodně o 3,3 p.b. více než v dopravě a NH (viz také tabulku č. 1 v části Přílohové tabulky).

Mezispotřeba v průměru rostla o 8,4 %, meziroční vývoj dosáhl extrémních hodnot v letech 2002 (pokles o 2,2 %) a 2003 (růst o 16,2 %). Stejně jako v případě produkce i u mezispotřeby byl průměrný meziroční růst v pozemní a potrubní dopravě vyšší než v dopravě i celém NH. Variační koeficient dosáhl úrovně 14,7 % (v dopravě 12,1 %, v NH 10,7 %).

Relativně vysoká volatilita produkce a mezispotřeby v pozemní a potrubní dopravě se projevila i v HPH. Její meziroční změny se pohybovaly v rozmezí -8,1 % až 26,7 %, přičemž v průměru rostla o 6,8 %. Podíl směrodatné odchylky a průměrné hodnoty HPH dosáhl úrovně 14,0 % a byl tak téměř dvojnásobně, resp. více než dvojnásobně vyšší než v dopravě a NH.

Tab. č. 6 Vývoj HPH, produkce a mezispotřeby v období let 2001 – 2005 v národním hospodářství (NH), OKEČ 60 a dopravě (OKEČ 60 – 63), v cenách předchozího roku

		Index 2001/2000	Index 2002/2001	Index 2003/2002	Index 2004/2003	Index 2005/2004	Geom. průměr
Produkce							
Meziroční index	NH	107,3	103,1	105,1	106,8	105,6	105,6
	OKEČ 60	116,4	109,1	108,2	103,7	101,9	107,7
	OKEČ 60-63	107,6	102,4	111,8	102,9	100,5	105,0
Deflátor v %	NH	101,8	99,6	100,7	103,5	101,0	101,3
	OKEČ 60	99,8	100,5	103,3	103,4	102,8	101,9
	OKEČ 60-63	102,8	102,3	103,0	103,9	103,4	103,1
Mezispotřeba							
Meziroční index	NH	110,1	103,4	106,4	108,2	105,1	106,6
	OKEČ 60	107,3	97,8	116,2	110,2	111,2	108,4
	OKEČ 60-63	106,1	97,7	116,6	108,1	104,9	106,5
Deflátor v %	NH	100,1	98,0	100,1	103,6	101,8	100,7
	OKEČ 60	99,8	101,1	103,4	105,2	105,0	102,9
	OKEČ 60-63	101,5	100,5	103,0	104,8	104,2	102,8
HPH							
Meziroční index	NH	102,5	102,5	102,9	104,5	106,5	103,8
	OKEČ 60	126,7	120,0	101,8	97,8	91,9	106,8
	OKEČ 60-63	109,7	108,4	106,5	96,7	94,5	103,0
Deflátor v %	NH	104,9	102,5	101,6	103,3	99,4	102,3
	OKEČ 60	99,7	100,0	103,2	101,4	99,9	100,8
	OKEČ 60-63	104,5	104,5	102,9	102,7	102,0	103,3

Nestálost produkce a mezispotřeby v období let 2000 – 2005 dokazuje i vývoj jejich vlivů na HPH. Jak je možné vidět z tabulky č. 7, vliv produkce se pohyboval v intervalu (3,8 %; 35 %), mezispotřeba vykazovala nižší míru variability z intervalu (-12,9 %; 2,1 %).

Tab. č. 7 Vliv produkce a mezispotřeby na HPH v OKEČ 60, 2001 – 2005

	2001	2002	2003	2004	2005
Přírůstek HPH*					
v mil. Kč	18 722	17 716	1 965	-2 407	-8 982
v %	26,7	20,0	1,8	-2,2	-8,1
Vliv na HPH v p.b.					
Produkce	35,0	17,9	14,8	7,1	3,8
Mezispotřeba	-8,3	2,1	-12,9	-9,3	-11,9

*V cenách předchozího roku

Na celkové přidané hodnotě NH se hrubá přidaná hodnota pozemní a potrubní dopravy v roce 2005 podílela 3,8 %, což bylo s výjimkou r. 2000 nejméně za celé sledované období (průměr 2000 – 2005 byl 4,2 %). Na HPH odvětví dopravy celkem se pozemní a potrubní doprava podílela 56 %.

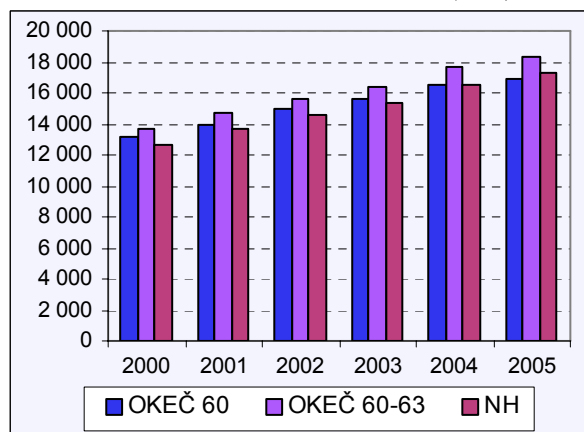
3.2.2 Zaměstnanost, mzdy a produktivita práce

V roce 2005 pracovalo v odvětví 218 632 pracovníků, tzn. 5,7 % celého podnikatelského sektoru a 82,0 % v dopravě celkem. Z toho bylo 186 410 zaměstnanců (podíl na celku 6,0 %, na dopravě stejně jako v případě počtu zaměstnanců 82,0 %). Za pozornost stojí fakt, že velké podniky zaměstnávaly v posledním roce sledovaného období více než 51 % všech pracovníků pozemní a potrubní dopravy, zatímco skupina malých podniků zahrnující více než 99 % jednotek zaměstnávala jen necelých 38 % pracovníků (viz také tabulky č. 2 – 8 v části Přílohové tabulky).

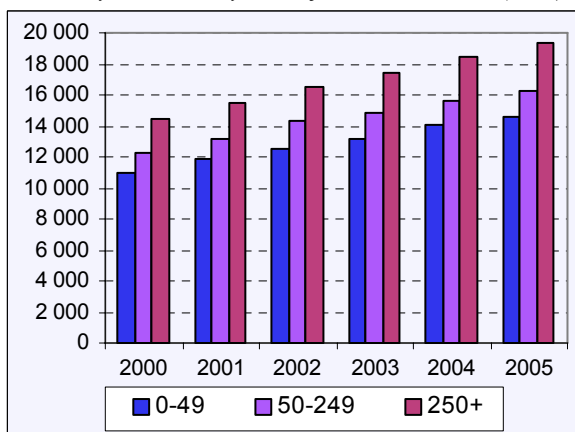
Pracovníci železniční dopravy se počtem 69 097 podíleli v roce 2005 na zaměstnaných osobách v OKEČ 60 více než 31 %, v silniční dopravě jich našlo uplatnění 148 312, což byly přes dvě třetiny z celku a v potrubní dopravě 1 223 (0,6 % z celku).

Průměrná mzda v pozemní a potrubní dopravě dosáhla v roce 2005 hodnoty 16 902 Kč a přestože se oproti roku 2000 zvýšila o 28,3 %, ve srovnání s celým podnikatelským sektorem národního hospodářství rostla v letech 2000 až 2005 o 1,2 p.b. pomaleji. Zatímco v roce 2000 dostávali zaměstnanci pozemní a potrubní dopravy o 469 Kč (tzn. o 3,7 %) více než průměrný zaměstnanec v celém podnikatelském sektoru, v roce 2005 už tomu bylo jinak. Zaměstnanec v OKEČ 60 našel na výplatní pásce o 375 Kč (tzn. o 2,2 %) nižší mzdu, než byla průměrná mzda za podnikatelský sektor celkem. Pro srovnání průměrná mzda v roce 2005 byla v dopravě celkem 18 384 Kč, přičemž v hodnoceném období rostla v průměru o jeden procentní bod rychleji než v pozemní a potrubní dopravě (viz tabulky č. 9 a 10 v části Přílohové tabulky).

Graf č. 1 Průměrná nominální mzda v podnikatelském sektoru OKEČ 60, OKEČ 60 – 63 a NH (v Kč)



Graf č. 2 Průměrná nominální mzda podle velikostní struktury ekonomických subjektů v OKEČ 60 (v Kč)



Nejvyšší průměrnou měsíční mzdu (19 377 Kč) v OKEČ 60 vyplácely v roce 2005 velké podniky, nejnižší naopak podniky malé (11 729 Kč). Pro ty bylo charakteristické, že nejméně platily svým zaměstnancům subjekty s 1 až 9 zaměstnanci, a to přesto, že s výjimkou let 2000 a 2003 vykazovaly ve srovnání s ostatními malými podniky vždy vyšší produktivitu práce měřenou účetní přidanou hodnotou na pracovníka. Příčinou vyšší produktivity by mohlo být např. zaměstnávání na způsob tzv. Schwarz systému, kdy část pracovní síly je „najímána“

a placena v rámci nákladů na služby. Tato pracovní síla přidanou hodnotu sice vytváří, ale není zachycena v ukazateli počet pracovníků, čímž je uměle zvyšována produktivita práce. O příčinách nižší průměrné mzdy lze pouze spekulovat, např. můžeme předpokládat častější výskyt „šedé“ ekonomiky, kdy část mzdy je vyplácena zaměstnancům mimo účetní evidenci. Nejrychleji rostly v hodnoceném období mzdy velkým podnikům, a to v průměru o 6,1 %, nejpomaleji malým subjektům (v průměru o 4,0 %).

Podle dopravních oborů byla v roce 2005 nejvyšší mzda v potrubní dopravě, kde byl zaznamenán i nejvyšší průměrný meziroční růst (o 11,0 %). Naopak nejnižší průměrná mzda a současně i nejnižší průměrný meziroční růst (5,0 %) byl vykázán v silniční dopravě.

Odvětví pozemní a potrubní dopravy je náročné na pracovní sílu, což se odráží v produktivitě práce, která byla v hodnoceném období téměř o 30 % nižší než produktivita celého podnikatelského sektoru NH. Zatímco průměrný pracovník podnikatelského sektoru NH vyprodukoval v období let 2000 – 2005 účetní přidanou hodnotu (ÚPH) v průměrné výši 410 608 Kč, v odvětví pozemní a potrubní dopravy to bylo pouze 289 233 Kč.

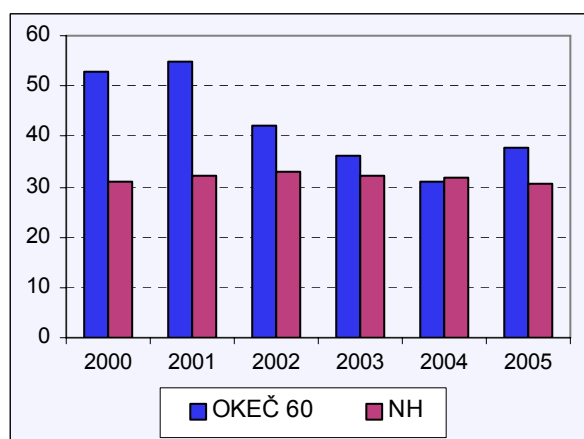
Narozdíl od absolutní hodnoty byl průměrný růst produktivity práce v hodnoceném období v pozemní a potrubní dopravě vyšší než v podnikatelském sektoru NH (13,6 %, resp. 9,6 %). Dynamika růstu však v OKEČ 60 postupně klesala z 27,0 % v roce 2001 na 8,8 % v roce 2004, v roce 2005 se produktivita ve srovnání s rokem 2004 dokonce o 2,8 % snížila (viz také tabulky č. 11 a 12 v části Přílohové tabulky).

Nejvyšší průměrnou produktivitu práce (369 169 Kč) zaznamenaly v hodnoceném období středně velké podniky, nejvyšší průměrné meziroční tempo růstu (16,5 %) malé podniky s méně než 50 zaměstnanci.

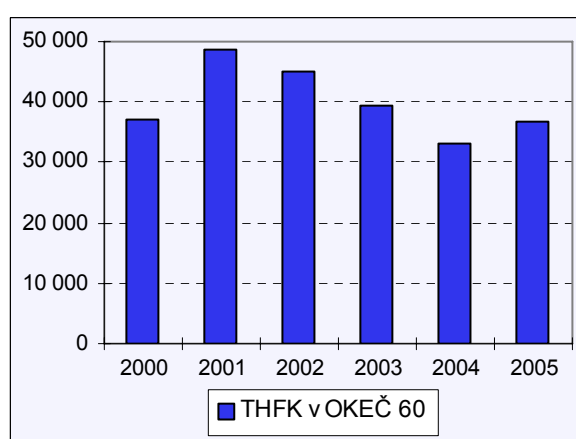
3.2.3 Tvorba hrubého fixního kapitálu (THFK)

V pozemní a potrubní dopravě bylo v letech 2000 – 2005 vytvořeno 5,8 % hrubého fixního kapitálu celé ČR, což bylo ovlivněno zejména investiční aktivitou v letech 2001 a 2002, kdy podíl dosáhl 7,4 %, resp. 6,6 %. Podíl tvorby hrubého fixního kapitálu a hrubé přidané hodnoty dosáhl v hodnoceném období v průměru 41,5 % a přestože pouze v roce 2001 byl vyšší než ve výchozím roce 2000, převyšoval hodnotu tohoto ukazatele za republiku celkem ve všech sledovaných letech s výjimkou roku 2004.

Graf č. 3 Podíl THFK a HPH v OKEČ 60 a NH (v %)



Graf č. 4 THFK v mil. Kč, OKEČ 60, stálé ceny roku 2000



Vzhledem k tomu, že od r. 2001 se THFK v OKEČ 60 s výjimkou r. 2005 snižovala a naopak rostla v některých jiných dopravních odvětvích, snižoval se každoročně i podíl THFK pozemní a potrubní dopravy na investiční aktivitě dopravy celkem.

3.3 Vývoj finančních ukazatelů

3.3.1 Vývoj a struktura výnosů a nákladů, tvorba zisku, nákladovost

Celkové výnosy na počátku hodnoceného období v odvětví pozemní a potrubní dopravy klesaly, v posledních dvou letech rostly, průměrný roční přírůstek činil 1,3 %, v tom u fyzických osob 10,6 %, naopak podniky zapsané do obchodního rejstříku vykázaly průměrný pokles 0,5 %. V posledním sledovaném roce se tak fyzické osoby podílely na celkových výnosech již zhruba pětinou. Obdobně se vyvíjely i celkové náklady, jen jejich průměrný růst byl nižší, a to proto, že podnikům zapsaným do obchodního rejstříku náklady klesaly o 1,2 % (viz také tabulku č. 21 v části Přílohové tabulky).

Největší položkou výnosů byly tržby, které se v roce 2005 podílely na celkových výnosech téměř 87 %. V nákladech dominovala výkonová spotřeba (v r. 2005 podíl cca 45 %), nákup služeb představoval pětinu nákladů a osobní náklady 17,1 %. Nákladovost výnosů se v hodnoceném období příliš neměnila (v r. 2005 činila 96,0 %), což souviselo s již uvedeným obdobným vývojem obou složek. Ve vztahu k tržbám byl pokles nákladovosti mnohem výraznější, v r. 2000 bylo potřeba na 1 000 Kč tržeb vynaložit 1 642 Kč celkových nákladů, v r. 2005 již jen 1 098 Kč. Naopak personální intenzita se v hodnoceném období zvýšila o pětinu, pro získání 1 000 Kč výnosů bylo potřebné v r. 2000 vynaložit v průměru pouze 138 Kč mzdových a dalších osobních výdajů, kdežto v r. 2005 to již bylo 165 Kč. V subsektoru právnických osob byla v r. 2005 personální intenzita oproti subsektoru fyzických osob téměř dvojnásobná (viz také tabulku č. 22 v části Přílohové tabulky).

Tab. č. 8 Výnosy a náklady v OKEČ 60

		2000	2001	2002	2003	2004	2005
Výnosy	mil. Kč	312 048	311 454	295 068	293 123	301 347	332 388
	index	x	99,8	94,7	99,3	102,8	110,3
z toho tržby	mil. Kč	189 554	217 751	207 032	242 544	262 562	290 527
	index	x	114,9	95,1	117,2	108,3	110,7
Náklady	mil. Kč	311 289	304 139	287 843	275 139	285 134	319 123
	index	x	97,7	94,6	95,6	103,6	111,9
z toho výkonová spotřeba	mil. Kč	98 706	109 275	98 303	114 928	128 384	143 348
	index	x	110,7	90,0	116,9	111,7	111,7
Hospodářský výsledek po zdanění	mil. Kč	760	7 315	7 225	17 983	16 214	13 265
	index	x	962,5	98,8	248,9	90,2	81,8

Nejnižšího zisku po zdanění dosáhla pozemní a potrubní doprava v r. 2000 (pouze 0,8 mld. Kč), nejvyššího v r. 2003 (18,0 mld. Kč). Dominantní roli sehrávaly fyzické osoby nezapsané v obchodním rejstříku, které se v jednotlivých letech hodnoceného období v průměru podílely na celkovém zisku odvětví 63 %.

V posledním sledovaném roce bylo 30 025 jednotek ziskových (tj. 86,0 %) a 4 877 ztrátových, podíl ziskových podniků za celou ekonomiku byl jen 83,3 %. Největší část zisku (58,1 %) vytvořily malé podniky s méně než 50 zaměstnanci, naopak nejméně (9,0 %) se na

kladném hospodářském výsledku podílely středně velké podniky s 50 až 249 zaměstnanci. Na vykázaném zisku za dopravu celkem měly podniky pozemní a potrubní dopravy podíl 71,7 %.

Tab. č. 9 Rentabilita a nákladovost výnosů v OKEČ 60

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rentabilita výnosů	0,2	2,3	2,4	6,1	5,4	4,0
Nákladovost výnosů	99,8	97,7	97,6	93,9	94,6	96,0

3.3.2 Trendy ve struktuře majetku a kapitálu

Při hodnocení vývoje jednotlivých charakteristik ve sledovaném období je třeba mít na paměti, že v r. 2003 došlo v odvětví pozemní a potrubní dopravy k významné změně, když se České dráhy rozdělily na dva subjekty: České dráhy, a.s. a Správa železniční dopravní cesty, s.o., přičemž druhý zmiňovaný subjekt přešel do sektoru vládních institucí a OKEČ 63. Vývoj výkonových ukazatelů tím nebyl zásadně ovlivněn, ale stálá aktiva, zejména dlouhodobý hmotný majetek, doznala poměrně významných změn ve struktuře.

Od roku 2000 do roku 2002 včetně se podíl stálých aktiv na celkových aktivech přibližoval hodnotě 74 %, v následujících letech dosahoval zhruba 66 %, v průměru tak byl o téměř 16 p.b. vyšší než v podnikatelském sektoru celkem (viz také tabulky č. 23 – 25 v části Přílohové tabulky). Ve struktuře dlouhodobého majetku zůstaly v pozemní a potrubní dopravě (údaje pouze za právnické osoby) po celé hodnocené období zachovány podíly pozemků, strojů a přístrojů na přibližně stejné úrovni (v průměru okolo 9 % v obou případech), v důsledku zmiňované organizační změny se změnil podíl budov a staveb (do r. 2002 v průměru 65 %, od r. 2003 jen 54 %) ve prospěch dopravních prostředků (ze zhruba 17 % na 27 %).

Tab. č. 10 Celková aktiva v OKEČ 60

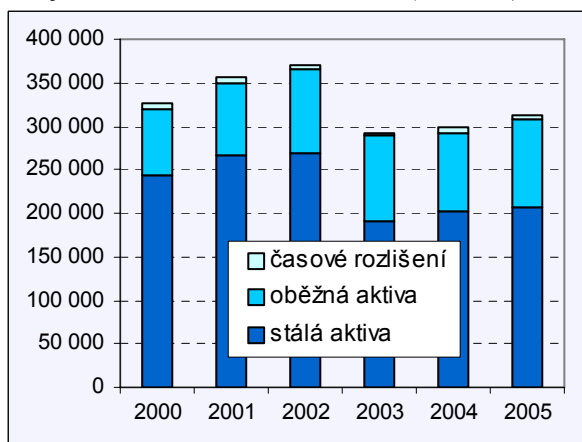
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Celková aktiva	mil. Kč	325 855	356 319	370 138	292 048	298 190	311 881	
	index	x	109,35	103,88	78,90	102,10	104,59	
v tom	stálá aktiva	mil. Kč	242 691	266 288	269 859	190 515	202 272	206 584
		index	x	109,72	101,34	70,60	106,17	102,13
	oběžná aktiva	mil. Kč	77 450	83 504	94 676	98 567	89 981	101 825
		index	x	107,82	113,38	104,11	91,29	113,16
	časové rozlišení	mil. Kč	5 714	6 527	5 603	2 966	5 938	3 472
		index	x	114,23	85,84	52,94	200,20	58,47

Výše uvedená organizační změna neměla významný vliv na vývoj a strukturu oběžných aktiv, která byla ovlivňována značnou volatilitou vývoje zásob zejména ve druhé polovině hodnoceného období a trvalým růstem pohledávek, jejichž podíl se zvýšil z 54,2 % v r. 2000 na 65,2 % v r. 2005. V podnikatelském sektoru celkem podíl pohledávek sice také rostl, avšak pomaleji, v r. 2005 byl o 9,9 p.b. nižší než v hodnoceném odvětví. Podíl zásob na oběžném majetku do r. 2004 klesal, stejně jako v ekonomice celkem, a přes následný růst v r. 2005 zůstal téměř o 9 p.b. nižší než v průměrném podniku podnikatelského sektoru celkem.

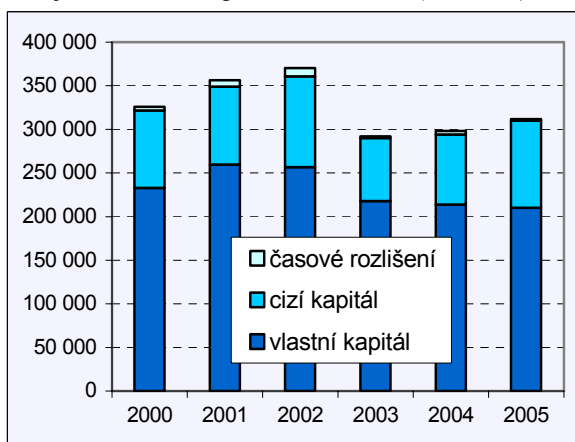
Stejně jako aktiva byla i pasiva ovlivněna zmiňovanou organizační změnou, a podíly jednotlivých složek lze hodnotit až od r. 2003. Podíl vlastního kapitálu se od tohoto roku každoročně snižoval a v r. 2005 dosáhl 67,3 %, logicky rostl podíl cizích zdrojů. V jejich rámci se mírně zvyšoval význam bankovních úvěrů, které se na financování odvětví z cizích

zdrojů podílely v roce 2003 pouze 12,2 %, v posledním hodnoceném roce 13,9 %. Nicméně nejvýznamnější součástí cizích zdrojů zůstávaly závazky se zhruba čtyřpětinovým podílem.

Graf č. 5 Struktura aktiv v OKEČ 60 (v mil. Kč)



Graf č. 6 Struktura pasiv v OKEČ 60 (v mil. Kč)



V celém podnikatelském sektoru ČR se podíl vlastního kapitálu na celkových pasivech v letech 2000 až 2005 sice zvyšoval, i tak ale v posledním hodnoceném roce byl cca o 19 p.b. nižší než v pozemní a potrubní dopravě. Nižší byl i podíl závazků na cizích zdrojích (o téměř 9 p.b.) a naopak vyšší podíl bankovních úvěrů (o téměř 6 p.b.).

Tab. č. 11 Celková pasiva v OKEČ 60

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Celková pasiva	mil. Kč	325 855	356 319	370 138	292 048	298 190	311 881	
	index	x	109,35	103,88	78,90	102,10	104,59	
v tom	vlastní kapitál	mil. Kč	232 830	259 755	256 706	217 978	213 766	209 957
		index	x	111,56	98,83	84,91	98,07	98,22
	cizí kapitál	mil. Kč	88 862	89 165	104 048	72 228	80 521	99 998
		index	x	100,34	116,69	69,42	111,48	124,19
	časové rozlišení	mil. Kč	4 164	7 399	9 383	1 842	3 904	1 926
		index	x	177,69	126,81	19,63	211,94	49,33

3.3.3 Rentabilita a doba obratu aktiv a jejich složek, reprodukční schopnost aktiv

Zatímco podíl hospodářského výsledku po zdanění na celkových aktivech (rentabilita aktiv) se v průběhu hodnoceného období u průměrného podniku zvyšoval, aby v posledním roce dosáhl 6,2 %, v pozemní a potrubní dopravě se od r. 2003 snižoval na konečných 4,3 %.

Malé podniky dosahovaly téměř 2,5krát vyšší rentabilitu celkových aktiv, než byl průměr u stejné skupiny podniků v podnikatelském sektoru NH a téměř čtyřikrát vyšší rentabilitu než u průměrného podniku za všechny velikostní skupiny (viz také tabulky č. 13 a 14 v části Přílohové tabulky). Navíc příznivý poměr hospodářského výsledku a celkových aktiv si ve sledovaném období dokázaly i udržet (průměrný meziroční růst ROA o 1,8 %).

Vývoj a hodnota finančních charakteristik ve skupině malých podniků je určována především podnikateli bez zaměstnanců (na celkovém počtu ekonomických subjektů v této skupině se např. v roce 2005 podíleli téměř 77 %). Ve velké většině případů se jedná o podnikatele v silniční nákladní dopravě, kteří vlastní zpravidla jedno nákladní vozidlo. Hodnota jejich celkových aktiv je relativně nízká a je obvyklé, že rentabilita u jednotlivců

překračuje i 50 %, dokonce často více než 100 %. Průměrná hodnota byla u nich ve sledovaném období 35,3 %, za celý podnikatelský sektor NH dosáhli podnikatelé bez zaměstnanců 12,8 %. Bez těchto ekonomických subjektů by rentabilita aktiv ve skupině malých podniků v pozemní a potrubní dopravě byla více než 3krát nižší.

Ačkoli malé podniky měly v pozemní a potrubní dopravě vyšší rentabilitu než stejné podniky za NH celkem a středně velké podniky dosáhly v hodnoceném období ve srovnání se stejně velkými podniky totožné rentability, tak skupina podniků s 250 a více zaměstnanci již za průměrem v NH zaostávala o více než 2 procentní body. Bylo tomu tak proto, že kromě provozovatelů železniční a potrubní dopravy sem patří především dopravní podniky zajišťující městskou a příměstskou hromadnou dopravu, což jsou obory náročné na aktiva a nepříliš ziskové.

Efektivnost hospodaření s majetkem vyjádřenou vázaností kapitálu v aktivech a jejich jednotlivých formách jsme hodnotili prostřednictvím ukazatelů **doby obratu**, která byla počítána ve vztahu k výnosům.

Jako u všech ukazatelů souvisejících s celkovými aktivy je i u doby jejich obratu nutno brát v úvahu organizační změnu z r. 2003. Do té doby totiž každoročně rostla, od r. 2003 naopak klesala, v r. 2005 dosáhla hodnoty 338 dní a ve srovnání s podnikatelským sektorem celkem byla téměř o čtvrtinu delší. Ještě nevýhodnější poměr vykazovala doba obratu stálých aktiv, která byla v r. 2005 v pozemní a potrubní dopravě při výši 224 dní o 79 dní delší než v podnikatelském sektoru celkem, a to i přesto, že stejně jako doba obratu celkových aktiv vykazovala od r. 2003 klesající trend (viz také tabulku č. 22 v části Přílohové tabulky).

Z povahy odvětví vyplývá menší význam zásob pro podnikatelskou činnost v pozemní a potrubní dopravě, což se odráží i ve srovnání doby obratu zásob s podnikatelským sektorem celkem, kde v r. 2005 činila doba obratu 28 dní a byla tak o 11 dní delší než v hodnoceném odvětví. Doba obratu pohledávek představovala ve stejném roce v pozemní a potrubní dopravě 72 dní a byla jen o 3 dni delší než v podnikatelském sektoru celkem. Pro úplnost dodáváme, že doba obratu oběžného majetku byla 110 dní, tzn. o 12 dní kratší proti průměru za podnikatele celkem.

Nejpříznivější doby obratu jednotlivých druhů aktiv byly u malých podniků s maximálním počtem 49 zaměstnanců.

Reprodukční schopnost aktiv můžeme hodnotit pouze u subjektů obesílaných výkazem P 5-01. Ta v pozemní a potrubní dopravě v r. 2005 překročila 15 let a byla o 5 let delší než v podnikatelském sektoru celkem. Od roku 2003, kdy byla v obou případech zhruba stejná (cca 12 let), se v pozemní a potrubní dopravě vlivem růstu aktiv a rychleji klesajícího zisku než rostoucích odpisů postupně prodlužovala, v podnikatelském sektoru celkem se naopak zkrátila.

3.3.4 Rentabilita vlastního kapitálu, zadluženost, kapitálová přiměřenost

Jak již bylo v kapitole 3.3.2 řečeno, hraje v pozemní a potrubní dopravě vlastní kapitál významnější roli než v ostatních odvětvích NH. Jeho rentabilita je však v hodnoceném odvětví trvale nižší než v NH celkem, a to zejména v sektoru právnických osob. V roce 2005 dosáhla v pozemní a potrubní dopravě 6,3 % a byla tak zhruba poloviční oproti NH celkem

(viz také tabulky č. 17 – 20 v části Přílohové tabulky), právnické osoby vykázaly v OKEČ 60 rentabilitu vlastního kapitálu 3,2 %, ve stejném sektoru NH 11,0 %.

Pokud bychom vyjadřovali finanční stabilitu odvětví celkovou mírou zadluženosti počítanou z podílu cizích zdrojů na celkovém kapitálu, jevila by se situace v odvětví pozemní a potrubní dopravy naopak v příznivém světle ve srovnání s podnikatelským sektorem celkem. Přestože se od r. 2003 míra zadluženosti v pozemní a potrubní dopravě postupně zvyšovala a v podnikatelském sektoru celkem od roku 2004 naopak klesala, v r. 2005 činil rozdíl mezi nimi 18,8 procentních bodů. O příznivé situaci však pochopitelně nelze hovořit ve všech podnicích, jedná se o průměr za celé odvětví. Ani situace celého odvětví však není jednoznačná, protože cizí kapitál bývá levnější (zvláště v období s nízkými úroky) a jeho nevyužívání naopak snižuje možnosti rychle reagovat na nové podmínky pro rozvoj podnikání a zhoršuje rentabilitu vlastního kapitálu. Využívání cizích zdrojů tak sice ovlivňuje výnosnost kapitálu, současně však znamená i riziko podnikatelské činnosti. Pokud je úroková míra cizího kapitálu nižší, než je rentabilita celkového kapitálu, se zvyšující se mírou zadluženosti počítanou z podílu cizích zdrojů na celkovém kapitálu roste rentabilita vlastního kapitálu. V zájmu zachování přijatelné míry výnosnosti vlastního kapitálu a nezvyšování rizika plynoucího z používání cizího kapitálu se proto doporučuje, aby celková zadluženost (míra zadluženosti) oscilovala okolo 50 %.

Stupeň zadluženosti (resp. kapitálová přiměřenost vyjádřená podílem cizích zdrojů a vlastního kapitálu) se vyvíjel obdobně jako míra zadlužení, kdy od r. 2003 v pozemní a potrubní dopravě rostl až do hodnoty 47,6 %, a současně se – jak již bylo výše popsáno – zvyšoval i podíl bankovních úvěrů na cizích zdrojích. Za ekonomiku celkem klesl stupeň zadlužení za stejnou dobu ze 126,2 % na 108,2 % při cca pětinovém podílu bankovních úvěrů na cizích zdrojích (viz také tabulku č. 22 v části Přílohové tabulky).

S přihlédnutím na zmiňované přínosy a rizika využívání cizího kapitálu, můžeme konstatovat, že u průměrného podniku NH byla v r. 2005 situace dobrá, protože ukazatel celkové zadluženosti dosáhl 50,9 %, průměrnému podniku v pozemní a potrubní dopravě sice nehrozilo riziko předlužení, ale ve využívání cizího kapitálu měl ještě velké rezervy. To se odrazilo i ve vývoji tzv. pákového efektu (poměr výnosnosti vlastního a celkového kapitálu, hodnoceno jen v institucionálním sektoru nefinančních podniků), který se v OKEČ 60 zvýšil od r. 2003 do r. 2005 jen nepatrně, zato v ekonomice celkem významně. Úrokové zatížení nebylo od r. 2003 pro tento sektor v dopravě větším problémem, neboť se pohybovalo pod 10 %, průměrný podnik za všechna odvětví se z hodnot překračujících desítky procent přiblížil k doporučené hodnotě 10 % až v r. 2005.

3.3.5 Běžná, pohotová a okamžitá likvidita

V analýze hodnotíme krátkodobou likviditu, kde podkladem k získání dat byly statistické výkazy, ve kterých se nedělily všechny závazky na dlouhodobé a krátkodobé. Pro potřeby analýzy jsou za krátkodobé závazky považovány všechny závazky z obchodního styku, krátkodobé dluhopisy a směnky, závazky ze sociálního zabezpečení, daňové závazky bez dotací a krátkodobé bankovní úvěry a výpomoci.

V celém národním hospodářství se hodnota běžné likvidity pohybovala v letech 2000 až 2005 v rozmezí 1,2 až 1,6 (průměr za hodnocené období byl 1,4). Do intervalu doporučených hodnot běžné likvidity se tedy průměrný podnik nevešel. Obdobné hodnocení je možné vyslovit i pro okamžitou likviditu, která sice s výjimkou r. 2000 vykazovala stabilní

hodnoty, ty však byly poměrně značně vzdálené středové hodnotě doporučeného intervalu. Výjimkou mezi jednotlivými typy likvidity byla pohotová likvidita, která se kromě roku 2000 naopak uprostřed doporučeného intervalu pohybovala trvale.

Tab. č. 12 Srovnání likvidity podle vybraných ukazatelů v podnikatelském sektoru OKEČ 60 a NH

	Běžná likvidita		Pohotová likvidita		Okamžitá likvidita	
	OKEČ 60	NH	OKEČ 60	NH	OKEČ 60	NH
2000	2,3	1,2	1,8	0,9	0,6	0,2
2001	2,3	1,4	1,9	1,0	0,6	0,3
2002	2,7	1,5	2,3	1,1	0,7	0,3
2003	3,2	1,4	2,7	1,1	0,7	0,3
2004	2,7	1,5	2,3	1,1	0,5	0,3
2005	2,3	1,6	2,0	1,2	0,4	0,3
Průměr 2000-2005	2,6	1,4	2,1	1,1	0,6	0,3
Doporučené hodnoty	2,0 - 2,5		1,0 - 1,5		0,9 - 1,1	

Ze srovnání jednotlivých typů likvidity je možno usoudit, že při dané výši krátkodobých závazků byl příčinou nižších než doporučených hodnot běžné a také okamžité likvidity relativně nízký stav krátkodobého finančního majetku. Vzhledem k tomu, že krátkodobé závazky rostly v průběhu sledovaného období meziročně pomaleji než většina ostatních složek uváděných typů likvidity, dá se hodnotit vývoj krátkodobých likvidit jako poměrně uspokojující, zvláště s přihlédnutím k jejich relativní stabilitě.

Pro hodnoty běžné a pohotové likvidity sledované za celé národní hospodářství je charakteristické, že se nijak významně neliší podle velikosti podniků. Běžná likvidita dosáhla ve sledovaném období téměř stejné průměrné hodnoty ve všech velikostních skupinách, maximální rozdíl mezi velikostními skupinami byl v jednotlivých letech pouze 0,2. Pohotová likvidita se při průměrné výši 1,1 za podniky celkem lišila mezi velikostními skupinami maximálně o 0,3, a to v letech 2000 a 2001 (viz také tabulky č. 26 – 28 v části Přílohové tabulky).

Situace v odvětví pozemní a potrubní dopravy se naproti tomu vyznačovala větší variabilitou mezi velikostními skupinami. Od průměrné hodnoty běžné likvidity za všechny podniky v OKEČ 60 se ve sledovaném období odchyly nejvíce (o 0,8) středně velké podniky. V rámci jednotlivých velikostních skupin největší vzájemná odchylka byla dosažena mezi velkými a středně velkými podniky v r. 2003 ve výši 2,7. Odchylky od pohotové likvidity za všechny podniky byly již o něco menší, navzájem se ale hodnoty jednotlivých velikostních skupin lišily až o 1,8 (opět v r. 2003). U okamžité likvidity se od průměrné hodnoty za celé sledované období a všechny podniky odchyly skupiny malých a středně velkých podniků o 0,3, velké podniky jen o 0,1. Nejvyšší vzájemný rozdíl (0,5) byl zaznamenán mezi malými a středními podniky v letech 2002 a 2004.

Pokud bychom hodnotili podniky pozemní a potrubní dopravy ve vztahu k průměrnému podniku NH a v průměru za celé hodnocené období, vykazala běžná a pohotová likvidita 1,9násobek a pohotová likvidita dvojnásobek průměru NH.

Co se týče vývoje v jednotlivých letech resp. v průběhu hodnoceného období, nejméně variabilní hodnoty vykazovaly středně velké podniky jak za celé NH tak za pozemní a potrubní dopravu v okamžité likviditě. Za celé NH se ani ostatní druhy likvidity příliš meziročně v rámci jednotlivých velikostních skupin neměnily. Z důvodu již zmiňované

organizační změny v pozemní a potrubní dopravě zaznamenaly velké podniky v letech 2004 a 2005 významný pokles hodnot všech druhů likvidity.

Příliš nízký stav krátkodobého finančního majetku ve vztahu ke krátkodobým závazkům byl v pozemní a potrubní dopravě příčinou toho, že se okamžitá likvidita pohybovala po celé hodnocené období mimo interval směrem dolů, naopak vyšší poměr pohledávek a krátkodobých závazků zapříčinil vybočení mimo interval směrem nahoru u pohotové likvidity. Ačkoli hodnoty běžné likvidity se v některých letech pohybovaly uvnitř doporučeného intervalu, nebylo toho dosaženo odpovídajícím vzájemným poměrem pohledávek, krátkodobého finančního majetku a zásob.

3.4 Analýza vybraných naturálních ukazatelů v pozemní a potrubní dopravě

3.4.1 Osobní doprava

3.4.1.1 Železniční osobní doprava

Vývoj přepravních výkonů v železniční osobní dopravě byl v průběhu hodnoceného období nerovnoměrný. Meziročně klesly výkony sice jen v letech 2002 a 2003, nicméně v roce 2002 tak výrazně (o 9,6 %), že pouze mírný růst v letech 2004 a 2005 (o 1,1 %, respektive 1,2 %) již započatý propad nemohl vyrovnat. V roce 2005 představovaly přepravní výkony 6 667 mil. oskm, což bylo oproti r. 2000 o 633 mil. oskm méně. Průměrně ročně klesaly tedy celkové výkony o 1,8 %, v tom ve vnitrostátní dopravě o 1,2 % a v objemově méně významné mezinárodní dopravě o 9,2 % (podíl na celku v r. 2005 pouze necelých 6 %).

Zatímco počet přepravených osob se snížil z 185 milionů v roce 2000 na 180 milionů v roce 2005, nabízená kapacita místových kilometrů ve stejném období vzrostla z 22,5 mld. na 27,6 mld. Její využití se tak snížilo z 32,4 % na 24,1 %.

3.4.1.2 Silniční osobní doprava

Přepravní výkony silniční osobní dopravy, do které zahrnujeme městskou hromadnou dopravou (MHD), veřejnou autobusovou dopravou a individuální automobilovou dopravu, představovaly v roce 2005 92,5 mld. oskm a byly o 5,4 % vyšší než v roce 2000 (průměrný roční růst o 1,1 %). Výkony individuální automobilové dopravy jsou odhadovány MD, přičemž průměrná přepravní vzdálenost jedné osoby je dlouhodobě stanovena na 32 km ročně. V hodnoceném období se tyto výkony zvýšily o 7,4 % (průměrně ročně o 1,4 %), přičemž v roce 2001 mírně klesly a v r. 2004 prakticky stagnovaly. Vzhledem k tomu, že ve stejnou dobu veřejná doprava stagnovala, zvýšil se podíl individuální dopravy na celkových výkonech silniční osobní dopravy ze 72,8 % v roce 2000 na 74,2 % v roce 2005. Ve veřejné dopravě hraje významnější roli MHD než veřejná autobusová doprava, přičemž za hodnocených šest let její význam ještě vzrostl (ze 61 % na 65 %). Výkony MHD se za tuto dobu zvýšily o více než 11 % (průměrně ročně o 2,2 %), veřejná autobusová doprava naopak zaznamenala pokles o téměř 8 %.

Celkový počet přepravených osob byl v roce 2005 o 1,6 % vyšší než v prvním roce sledovaného období (průměrný roční růst byl 0,3 %). Narozdíl od přepravních výkonů počet cestujících vzrostl oproti r. 2000 pouze v individuální dopravě (o 7,6 %), veřejná doprava zaznamenala pokles o 2,4 % (přeprava cestujících prostřednictvím veřejné dopravy byla v MHD o 1 % nižší, v autobusové dopravě dokonce o 12 %).

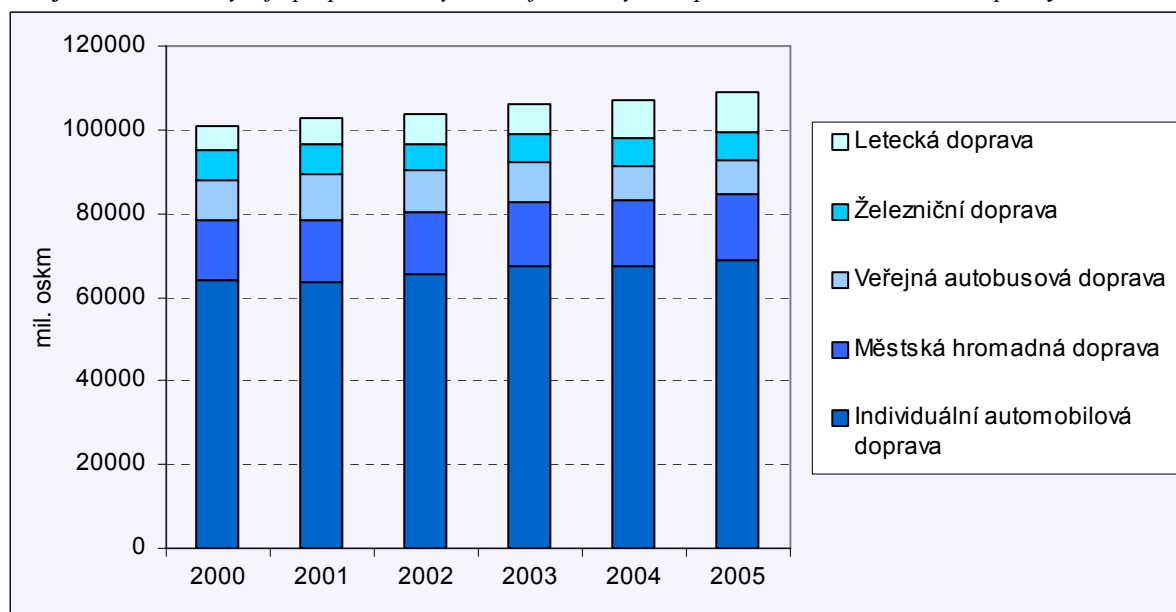
3.4.1.3 Srovnání železniční a silniční osobní dopravy

I když se podíl železniční a silniční dopravy na celkových výkonech osobní dopravy v hodnoceném období postupně snižoval (z 94,2 % na 91,0 %), zejména v důsledku významného růstu osobokilometrů v letecké dopravě (viz kapitolu 5.4), stále představovaly s průměrným podílem téměř 93 % daleko nejvýznamnější obory osobní dopravy.

Srovnání vývoje železniční osobní dopravy má smysl pouze ve vztahu k veřejné autobusové dopravě, pro MHD není železnice významnější alternativou. Srovnání s individuální automobilovou dopravou by mělo vypovídací hodnotu jen v případě, že by byla rozčleněna na dopravu místní (porovnání s MHD) a dálkovou (meziměstskou), která konkuruje osobní železniční a veřejné autobusové dopravě.

Jak jsme již uvedli, v období mezi roky 2000 a 2005 se snížily přepravní výkony jak železniční tak i veřejné autobusové dopravy. U železniční se výkony postupně snižovaly do roku 2004, aby se v dalším roce mírně zvýšily, u autobusové naopak nejprve v r. 2001 vzrostly a pak teprve začaly postupně klesat. V r. 2000 převyšovaly vykázané oskm autobusové dopravy o 28 % výkony železnice, v roce 2005 to bylo 29 %.

Graf č. 7 Srovnání vývoje přepravních výkonů v jednotlivých dopravních oborech osobní dopravy



Pozn. 1) Podíl vnitrozemské vodní dopravy na celkových přepravních výkonech osobní dopravy byl v hodnoceném období v průměru nižší než 0,02 %.

2) Výkony individuální automobilové dopravy jsou expertním odhadem MD ČR.

3.4.1 Nákladní doprava

3.4.2.1 Železniční nákladní doprava

Výkony železniční nákladní dopravy byly v roce 2005 o 15 % nižší než v roce 2000 (průměrný meziroční pokles o 3,2 %). Snížily se jak objem přepravených věcí (cca o 13 %), tak i průměrná přepravní vzdálenost (v r. 2005 oproti r. 2000 byla nižší o 2,4 %). Vnitrostátní doprava, podílející se v roce 2005 na celkových přepravních výkonech železniční dopravy necelými 42 %, klesla v hodnoceném období o téměř 16 %, mezinárodní doprava o 14 %. Export, objemově nejvýznamnější část výkonů mezinárodní dopravy (v r. 2005 podíl 55,5 %),

se snížil zhruba o 16 %, import téměř o 18 % a objemově nejmenší tranzitní doprava (v roce 2005 činil podíl na mezinárodní dopravě necelou pětinu) o 5,4 %.

Vnitrostátní přeprava zboží byla v r. 2005 o 14,2 % a mezinárodní doprava o 11,7 % nižší než v prvním roce sledovaného období. Z pohledu komoditní struktury byla nejvýznamnější skupinou zboží přepravovanou v rámci železniční dopravy pevná paliva (průměrný podíl dosáhl téměř 58 %). Jejich přeprava se snížila o 8,9 % mezi lety 2000 a 2005. Druhá objemově nejdůležitější skupina - železné rudy, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot (s průměrným podílem téměř 13 %) - byla současně jedinou skupinou, u které vykázala železniční doprava růst přepraveného objemu (o 16,8 %).

3.4.2.2 Silniční nákladní doprava

Za růstem přepravních výkonů v silniční nákladní dopravě v období let 2000 – 2005 o 11,3 % stálo především výrazné zvýšení výkonů v mezinárodní dopravě (o 21,2 %). Přepravní výkony vnitrostátní dopravy se snížily ve stejném období o 2,9 %, a to vlivem kratší průměrné přepravní vzdálenosti. Nejvýznamnější součástí mezinárodní dopravy s průměrným podílem téměř 48 % - export - sice stagnovala (růst o 0,8 %), naopak objemově nejmenší třetizemní doprava (s průměrným podílem 13,5 %) zaznamenala výrazný růst (o 138 %). Pro úplnost dodáváme, že import se ve stejném období zvýšil o 14 %. Dále se postupně zvyšoval podíl přepravních výkonů realizovaných na cizí účet na úkor dopravy na vlastní účet (z 80 % v roce 2000 na zhruba 88 % v roce 2005).

Průměrná přepravní vzdálenost zůstala na konci hodnoceného období oproti jeho začátku téměř nezměněná, i když v průběhu let kolísala. Objem přepravených věcí se tak vyvíjel téměř stejně jako přepravní výkony (růst o 11,2 %). Narozdíl od výkonů však přeprava věcí vzrostla jak v mezinárodní (růst o 15,7 %) tak ve vnitrostátní dopravě (10,8 %). V porovnání s výkony je u objemu přepravených věcí rovněž rozdílný podíl vnitrostátní a mezinárodní dopravy, neboť na vnitrostátní dopravu připadlo 92 % přepravovaného objemu. Nejvýznamnější přepravovanou komoditní skupinou byly v hodnoceném období surové nezpracované nerosty a písek (s průměrným podílem téměř 38 %), následované vápnem, cementem, stavebním materiálem a ostatními stavebninami (průměrný podíl téměř 13 %).

3.4.2.3 Srovnání železniční a silniční nákladní dopravy

Stejně jako v případě osobní dopravy byly rozhodujícími dopravními obory v nákladní dopravě silniční a železniční doprava (v průměru se v hodnoceném období podílely na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy 96 %). V období let 2000 – 2005 pokračovalo prohlubování rozdílů ve výkonových ukazatelích ve prospěch silniční dopravy. Silniční nákladní doprava vyprodukovala v prvním roce hodnoceného období 39 mld. tunových kilometrů (tkm) a na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy se podílela 66 %. Při růstu o 11,3 % však již v r. 2005 dosáhly její přepravní výkony hodnoty 43,4 mld. tkm a představovaly více než 70 % celkových přepravních výkonů v nákladní dopravě. Výkony železnice se naopak ve stejném období snížily a jejich podíl na celkových výkonech nákladní dopravy klesl recipročně k růstu podílu silniční dopravy.

Příčiny lze hledat jak na straně poptávky po dopravních službách (důraz zákazníků na včasnost dodávky, pokles přepravy surovin a růst přepravy hotových výrobků), jejímž požadavkům lépe vyhovuje silniční doprava, tak na straně nabídky (více investic směřovalo do silniční než do železniční dopravy).