

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA**

Evidenčné číslo: *102003/D/2015/3610169053*

**MEDZINÁRODNÉ TRANSAKČNÉ NÁKLADY A VEREJNÉ
INFRAŠTRUKTÚRY AKO DETERMINANT
UDRŽATEĽNÉHO RASTU DUNAJSKÉHO REGIÓNU**

(Dizertačná práca)

2015

Lenka Drobcová, Ing.

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

**MEDZINÁRODNÉ TRANSAKČNÉ NÁKLADY
A VEREJNÉ INFRAŠTRUKTÚRY AKO DETERMINANT
UDRŽATEĽNÉHO RASTU DUNAJSKÉHO REGIÓNU**

(Dizertačná práca)

Študijný program: Manažment medzinárodného podnikania
Študijný odbor: 6225 Medzinárodné podnikanie
Školiace pracovisko: Katedra Medzinárodného obchodu
Školiteľ: Heda Hansenová, doc. Dr. Ing.

Bratislava, 2015

Lenka Drobcová, Ing.

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne a že som uviedla všetku použitú literatúru.

Dátum:

.....

Ing. Lenka Drobcová

Pod'akovanie

Ďakujem školiteľovi dizertačnej práce, pani doc. Dr. Ing. HEDE HANSENOVEJ za jej pomoc, návrhy, cenné rady pri spracovaní danej problematiky a pripomienky, ktoré mi umožnili vypracovať túto dizertačnú prácu.

Ďalej ďakujem za odborné konzultácie pani doc. RNDr. Viere Labudovej, PhD, Ing. Marekovi Minárikovi, PhD a predstaviteľom spoločností pôsobiacich v odbore vodnej dopravy, ktorí boli ochotní so mnou spolupracovať a poskytnúť mi podklady a relevantné informácie.

ABSTRAKT

DROBCOVÁ, Lenka: *Medzinárodné transakčné náklady a verejné infraštruktúry ako determinant udržateľného rastu Dunajského regiónu.* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra medzinárodného obchodu. – Školiteľ: doc. Dr. Ing. Heda Hansenová. – Bratislava: OF EU, 2015, 153s.

Cieľom záverečnej práce je identifikácia vzťahu verejne dostupných infraštruktúr na ekonomický rast Dunajského regiónu z hľadiska medzinárodných transakčných nákladov a so zvláštnym zameraním na hodnotenie a meranie vznikajúcich externalít a implicitných nákladov a výnosov.

V rámci tohto cieľa je prioritnou úlohou zistiť vplyv a význam meniacej sa štruktúry transakčných nákladov na udržateľný rast Dunajského regiónu, so zvláštnym zameraním sa na identifikovanie determinantov exportnej výkonnosti SR pri využití vodnej dopravy po Dunaji. Riadenie transakčných nákladov v súčasnosti predstavuje nový spôsob zabezpečenia udržateľnej konkurenčnej výhody z dlhodobého hľadiska. Zmenou pomerov medzi jednotlivými nákladovými položkami sa vytvára priestor pre efektívnejšie vynakladanie finančných prostriedkov. Okrem hlavného cieľa sme určili aj ciele parciálne. Práca je rozdelená do 5 kapitol. Obsahuje 15 grafov, 19 obrázkov, 34 tabuliek a 7 príloh.

Prvá kapitola je venovaná súčasnému stavu riešenej problematiky doma a v zahraničí. Poskytuje prehľad o súčasných teoretických poznatkoch z pohľadu viacerých teoretických prístupov.

V druhej časti sa charakterizuje hlavný a komplementárne ciele práce. Prostredníctvom jednotlivých metód práce sme popísali postupnosť krokov, ktoré vedú k splneniu stanovených cieľov a overeniu hypotéz.

Záverečná kapitola sa zaoberá výsledkami práce, ku ktorým sme sa dopracovali na základe výsledkov primárneho prieskumu a regresnej a korelačnej analýzy použitej pri tvorbe modelu transakčných nákladov. Táto časť práce ďalej poukazuje na teoretické a praktické prínosy predkladanej práce.

Výsledkom riešenia danej problematiky je vypracovanie modelu transakčných nákladov a vypracovanie komplexnej analýzy transakčných nákladov ako determinantov konkurencieschopnosti a udržateľného rastu dunajského regiónu.

Kľúčové slová:

Transakčné náklady, export, udržateľný ekonomický rast, európske projekty a stratégie, dunajský región.

ABSTRACT

DROBCOVÁ, Lenka: *International transaction costs and public infrastructure as a determinant of sustainable growth in the Danube Region.* – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of International Trade. - Supervisor: doc. Dr. Ing. Heda Hansenová. – Bratislava: OF EU, 2015, 153 pg.

The aim of the thesis is to identify the relationship of available public infrastructure on economic growth in the Danube region in terms of international transaction costs and with a special focus on assessing and measuring emerging externalities and implicit costs and benefits.

As a part of this objective, the priority task is to identify the impact and importance of changing structure of the transaction costs on sustainable growth of the Danube Region, with a particular focus on identifying the determinants of export performance of the Slovak Republic at the use of water transport on the Danube. Managing transaction costs currently represents a new way of ensuring a sustainable competitive advantage in the long run. Changing the ratio among the individual costs creates a space for more efficient use of financial resources. In addition to the main goal we have also set partial goals. The work is divided into five chapters. It contains 15 charts, 19 diagrams, 34 tables and 7 attachments.

The first chapter is devoted to current state of the involved domestic problems and abroad. It provides an overview of current theoretical knowledge in terms of a number of theoretical approaches.

The second section describes the main objectives and complementary goals of the work. Through specific working methods we described the sequence of steps that lead to the fulfilment of the set objectives and tested hypotheses.

The final chapter deals with the results of work to which we hammer out based on the results of primary research and regression and correlation analysis used in developing the model of transaction costs. This part of the work also highlights the theoretical and practical contributions of this study.

The result of the work is a development of a model of transaction costs and a comprehensive analysis of transaction costs as determinants of competitiveness and sustainable development of the Danube region.

Key words:

Transaction costs, export, sustainable economic growth, European projects and strategies, the Danube Region.

OB S A H	str.
Úvod	11
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí	15
1.1 Neoklasické teórie	17
1.1.1 Teórie udržateľného rastu	18
1.1.2 Teórie medzinárodného obchodu	20
1.1.3 Teórie konkurencieschopnosti	24
1.1.4 Alokačné teórie	26
1.2 Inštitucionálna teória a teória transakčných nákladov	28
1.2.1 Teória transakčných nákladov podľa R. Coaseho	29
1.2.2 Inštitucionálna ekonómia	30
1.2.3 Pôvod a rozdielne prístupy merania transakčných nákladov	32
1.2.4 Teórie vlastníckych práv	37
2 Cieľ práce	40
3 Metodika práce a metódy skúmania	42
4 Výsledky práce	53
4.1 Znalostná ekonómia a exportné ceny	53
4.1.1 Význam znalostí v exportných cenách	54
4.1.2 Transakčné náklady v exportnej cene	55
4.1.3 Ekonomické ponímanie externalít	58
4.1.4 Determinanty exportnej výkonnosti	60
4.2 Charakteristika dunajského regiónu	67
4.2.1 Vybrané makroekonomické ukazovatele	69
4.3 Charakteristika Slovenska ako súčasti dunajského regiónu	79
4.3.1 Charakteristika verejnej infraštruktúry	85
4.3.2 Charakteristika dopravnej infraštruktúry	87
4.3.3 Charakteristika vodnej dopravy	90
4.3.4 Charakteristika prístavu Bratislava	94
4.4 Vybrané európske iniciatívy rozvoja regiónu Dunaja	95
4.4.1 Transeurópska dopravná sieť TEN-T	97
4.4.2 Integrovaný akčný program pre vnútrozemskú dopravu	99
4.4.3 Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť EUSDR	100
4.4.4 Investičné projekty	102
4.5 Výsledky prieskumu	105
4.5.1 Výsledky primárneho prieskumu	106
4.5.2 Analýzy založené na modeli transakčných nákladov	116
4.5.4 Overovanie hypotéz	123
5 Diskusia	125
Záver	131
Zoznam použitej literatúry	134
Prílohy	144

Zoznam grafov, schém a tabuliek

• Grafy

Graf 1: Náklady na dopravu a medzinárodný obchod s tovarom X

Graf 2: Percentuálny podiel jednotlivých nákladových položiek na celkové transakčné náklady (2013)

Graf 3: Medziročný vývoj ukazovateľov indexu LPI na Slovensku

Graf 4: Porovnanie ukazovateľov indexu LPI za rok 2014 vo vybraných krajinách dunajského regiónu

Graf 5: Vývoj HDP Slovenska v mld. Eur (2008-2014)

Graf 6: Vývoj zahraničného obchodu SR v mld. Eur (2008-2014)

Graf 7 : Preprava tovaru za prevádzkovateľov s platnou licenciou

Graf 8: Oblasť pôsobenia subjektov

Graf 9: Veľkosť podnikov podľa počtu zamestnancov

Graf 10: Frekvencia využívania jednotlivých druhov dopravy

Graf 11: Príspevok nákladov informácií k exportným nákladom na 1 TEU (2014)

Graf 12: Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a finančnými nákladmi

Graf 13: Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi administratívy

Graf 14: Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi rizík

Graf 15: Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi neetiky

• Obrázky

Obrázok 1: Fázy vývoja logistiky

Obrázok 2: Prvky teórie transakčných nákladov podľa Williamsona

Obrázok 3: Úrovne novej inštitucionálnej ekonómie

Obrázok 4: Model podmienok dodacej parity EXW

Obrázok 5: Model podmienok dodacej parity DDP

Obrázok 6: Proces postupného pridávania hodnoty exportnej ceny

Obrázok 7: Model výskumu

Obrázok 8: Model pridanej hodnoty

Obrázok 9: Viacúrovňová štruktúra pohľadu na export

Obrázok 10: Najčastejšie rozdelenie transakčných nákladov

Obrázok 11: Zložky infraštruktúry

Obrázok 12: Prvky komplexného adaptačného systému (KAS)

Obrázok 13: Významné mestá pozdĺž alebo v blízkosti Dunaja

Obrázok 14: Rozloženie automobilového priemyslu v SR

Obrázok 15: Vzďialenosti závodov elektrotechnického priemyslu od prístavu Bratislava

Obrázok 16: Prehľad rozmiestnenia spoločností chemického priemyslu v SR

Obrázok 17: Charakteristické znaky infraštruktúry

Obrázok 18: Mapa územného pokrytia stratégie EÚ pre podunajskú oblasť

Obrázok 19: Krajiny spolupracujúce na projekte IRIS 3

- **Tabuľky**

Tabuľka 1: Stratégia červeného a modrého oceánu

Tabuľka 2: Typy trhov a hierarchií v neoklasickom prístupe a prístupe cez transakčné náklady

Tabuľka 3: Všeobecné modely merania transakčných nákladov

Tabuľka 4: Model exportnej ceny

Tabuľka 5: Porovnanie modelovej a reálnej situácie

Tabuľka 6: Piliere konkurencieschopnosti podľa indexu GCI

Tabuľka 7: Hypotetická štruktúra nákladov výmeny v exportnej cene

Tabuľka 8: Determinanty exportnej výkonnosti

Tabuľka 9: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu na základe makroekonomických ukazovateľov

Tabuľka 10: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu podľa GCI a DB

Tabuľka 11: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu – kvalitatívne ukazovatele

Tabuľka 12: Ukazovatele LPI 2014 podľa vybraných krajín dunajského regiónu

Tabuľka 13: Rozloženie priemyslu v nami vybraných regiónoch SR

Tabuľka 14: Vzďialenosti podnikov strojárského priemyslu do prístavu Bratislava

Tabuľka 15: Najčastejšie vyčlenené súčasti infraštruktúry

Tabuľka 16: Prepojenie Slovenska s dôležitými dopravnými koridormi

Tabuľka 17: Prehľad prepravy tovaru podľa jednotlivých druhov dopravy (tis. ton)

Tabuľka 18: Prehľad výkonov nákladnej dopravy po Dunaji za všetkých prevádzkovateľov

Tabuľka 19: Najvýznamnejšie prepravované komodity vo vybraných prístavoch

Tabuľka 20: Štruktúra dotazníka

Tabuľka 21: Miera informovanosti respondentov o možnostiach využitia vodnej dopravy

- Tabuľka 22: Kritériá výberu dopravných služieb podľa dôležitosti
- Tabuľka 23 : Hodnotenie prekážok nevyužívania riečnej dopravy po Dunaji
- Tabuľka 24: Koeficient korelácie medzi dodacími podmienkami a prekážkami využívania riečnej dopravy
- Tabuľka 25: Vzťah ceny a etiky ako najdôležitejšieho kritéria k prekážkam využívania riečnej dopravy
- Tabuľka 26: Informovanosť subjektov vo vzťahu k používaniu riečnej dopravy
- Tabuľka 27: Informovanosť subjektov o používaní kombinovanej dopravy
- Tabuľka 28: Prvky modelu transakčných nákladov
- Tabuľka 29: Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NF)
- Tabuľka 30: Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NA)
- Tabuľka 31: Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NR)
- Tabuľka 32: Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NN)
- Tabuľka 33: Poradie vybraných krajín dunajského regiónu podľa Doing Business
- Tabuľka 34: SWOT analýza riečnej dopravy dunajského regiónu

Úvod

V súčasnosti je celosvetové dianie charakteristické neustálou liberalizáciou a harmonizáciou. Pod vplyvom globalizácie a narastajúcej interdependencie jednotlivých štátov sa medzinárodný obchod dostal do súčasnej podoby. Globalizácia predstavuje každodennú realitu, ktorá má vplyv na všetky oblasti hospodárskeho, sociálneho, kultúrneho života a v nemalej miere aj na životné prostredie.

Vďaka fenoménu globalizácia sa v podmienkach medzinárodného obchodu firma či krajina nestretáva iba s domácou, či geograficky blízkou konkurenciou, ale dostáva sa do prostredia svetovej konkurencie. Jednotlivé ekonomické subjekty, národné ekonomiky a integračné zoskupenia tak nezameriavajú svoju pozornosť len na ekonomický rast, do popredia sa čoraz častejšie dostáva otázka udržateľného rastu.

Z hľadiska ekonomickej teórie si v tejto súvislosti treba uvedomiť fakt, že udržateľný rast nie je totožný s ekonomickým rastom. Zatiaľ čo ekonomický rast predstavuje zmeny v národnom hospodárstve najmä prostredníctvom zvyšovania hrubého domáceho produktu v čase resp. HDP na obyvateľa. Z hľadiska firiem môže ísť o zvyšovanie produkcie prostredníctvom zapájania väčšieho množstva výrobných faktorov (napr. viac pracovných síl, kapitálu atď.). Modernejšou formou je využívanie najnovších produktov vedecko-technického pokroku ako napríklad zavádzanie nových technológií.

Udržateľný rast predstavuje také hospodárstvo, ktoré je konkurencieschopnejšie, efektívnejšie využíva svoje zdroje a to najmä s ohľadom na životné prostredie. Udržateľný rast, inými slovami, zohľadňuje súčasné možnosti ekonomického rastu s ohľadom na jeho udržateľnosť pre budúce generácie. Európska únia vo svojom programe Európa 2020 stanovila ciele týkajúce sa udržateľného rastu a to prostredníctvom vybudovania nízkouhlíkového hospodárstva, znižovania emisií či zavádzania nových ekologických technológií. Významným prvkom je implementácia najnovších poznatkov informačných a telekomunikačných technológií, vytvorenie jednotnej dopravnej siete pokrývajúcej celú Európu (napr. Transeurópska dopravná sieť TEN-T), ďalej zlepšenie podnikateľského prostredia najmä pre malé a stredné podniky a dobrá informovanosť spotrebiteľov.¹

Logická snaha výrobcov presadzovať sa na svetových trhoch ich núti vyrovnáť sa svetovej konkurencii najmä prostredníctvom znižovania nákladov. V minulosti hlavnými motormi zvyšovania produktivity výrobných systémov boli automatizácia a informatizácia. V súčasnosti sa tieto prvky považujú za samozrejmé. Do popredia sa dostáva logistika,

¹ Európska komisia, Európa 2020. Dostupné na: <http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/priorities/sustainable-growth/index_sk.htm>

ktorá vytvára priestor na znižovanie nákladov prostredníctvom nadväznosti jednotlivých operácií a riadiacich procesov. Logistika tak predstavuje efektívnejší a menej nákladný zdroj tvorby konkurenčnej výhody.

Slovenská republika, ako členský štát Európskej únie, sa aktívne zapája do diania v rámci únie s cieľom plniť záväzky vyplývajúce z tohto členstva. Členské štáty venujú značnú pozornosť a snahu pri hľadaní spoločných riešení a koordinácie postupov najmä v strategicky významných oblastiach ekonomiky a hospodárstva akou je napríklad doprava a dopravné služby. Jedným z hlavných cieľov Slovenska je celková koordinácia dopravnej politiky a vytváranie strategických dokumentov, ktorými sa riadi rozvoj dopravy a dopravných služieb. Z medzinárodného hľadiska je pre tieto účely smerodajný dokument s názvom Biela kniha – európska dopravná politika do roku 2010. Biela kniha stanovila ciele, pričom za riešenie narastajúcich nárokov na dopravu nepovažuje len samotné budovanie infraštruktúry a otváranie nových trhov, ale najmä trvalo udržateľný rozvoj moderného dopravného systému a to nielen z hľadiska ekonomického a sociálneho ale aj environmentálneho. Tento dokument ďalej navrhuje špecifické opatrenia zahrnuté v akčnom pláne. Ide o opatrenia, ktoré smerujú priamo do praxe ako napríklad: revitalizácia železníc, zvýšenie kvality cestnej dopravy, efektívnejšie využitie vodnej dopravy či rovnováha medzi rastom leteckej dopravy a životným prostredím.

V rámci programového obdobia na roky 2014 až 2020 sa pre Slovenskú republiku od 1. januára 2014 otvorili nové možnosti prístupu k čerpaniu finančných prostriedkov z fondov EÚ. Prostredníctvom programu Európa 2020, Európska komisia v legislatíve pre implementáciu politiky po roku 2013 stanovila tematické a všeobecné ex ante podmienky prístupu k fondom EÚ. V sektore dopravy bola stanovená podmienka zabezpečenia komplexných plánov na rozvoj infraštruktúry, vrátane plánov pre udržateľný rozvoj celoplošnej dopravy.

Cieľom predkladanej dizertačnej práce je výskum, ktorý bude zameraný na identifikáciu vzťahu verejne dostupných infraštruktúr na ekonomický rast Dunajského regiónu z hľadiska medzinárodných transakčných nákladov podľa Coaseho a Williamsona a so zvláštnym zameraním na charakterizovanie vznikajúcich externalít a implicitných nákladov a výnosov.

Pre jeho naplnenie je potrebné definovať význam a vplyv transakčných nákladov na konkurencieschopnosť a udržateľný rast Dunajského regiónu a zároveň poukázať na čo najefektívnejšie využitie verejných infraštruktúr so zvláštnym zameraním na vodnú nákladnú dopravu. V súčasných podmienkach znalostnej ekonomiky a za predpokladu, že

väčšina ekonomík Európskej únie úplne resp. čiastočne vyčerpala tradičné konkurenčné výhody, je nevyhnutné hľadať nové spôsoby zabezpečenia udržateľného rastu a konkurencieschopnosti nielen jednotlivých krajín, ale aj regiónov. Skúmaním vybraných determinantov udržateľného rastu poukážeme na potenciál vodnej dopravy na Dunaji a identifikujeme vplyv vybraných európskych investičných projektov rozvoja Dunaja na možnosti efektívnejšieho vynakladania financií prostredníctvom riadenia transakčných nákladov v exportnej cene. Vhodným rozložením a riadením transakčných nákladov vzniká priestor pre producentov a exportérov na vytvorenie konkurenčnej výhody. Transakčné náklady v tejto práci chápeme ako náklady pozitívneho a negatívneho charakteru. Pričom znižovaním nákladov negatívneho charakteru sú exportéri schopní vytvoriť pridanú hodnotu pre zákazníka.

Pri plnení cieľov je dôležité si uvedomiť, že v súčasnosti sa do popredia dostáva nie len samotné efektívne využitie dostupných zdrojov, ale aj trvalo udržateľný rast v spojení s ekológiou a ochranou životného prostredia.

Teoretickým východiskom dizertačnej práce bude neoklasická teória rovnováhy dopytu a ponuky. Pre posúdenie ekonomického rastu a infraštruktúry budú použité vybrané inštitucionálne, kontraktačné, alokačné teórie a teórie konkurencieschopnosti. Fenomény, ako napríklad vznik externalít budú charakterizované prostredníctvom prác jednotlivých ekonómov (Krugman). Teoretická báza bude obsahovať napríklad teórie medzinárodného obchodu (Ch. P. Kindleberger), Coaseho teóriu transakčných nákladov, teóriu inštitucionalizmu podľa O. E. Williamsona, teórie konkurencieschopnosti M. Portera a geografickej ekonómie P. Krugmana. Teoretická časť bude slúžiť ako zdroj sekundárnych informácií a podklad pre ich aplikáciu vo výsledkoch práce a následnej diskusii.

Praktická časť bude aplikovaná na konkrétnu infraštruktúru – vodnú dopravu po Dunaji a možnosti jej využitia. Vychádzať budeme zo súčasných možností a príležitostí, ktoré poskytujú stratégie a projekty Európskej únie zamerané na obnovu, rozvoj, skvalitnenie a udržateľnosť vodnej prepravy na Dunaji. Hlavným zdrojom informácií budú primárne údaje získané z dotazníkového prieskumu. Následne sa zameriame na investície do informačných technológií, ktoré predstavujú pridanú hodnotu pre zákazníka. Sekundárne zdroje budú zozbierané na základe významných štatistických ukazovateľov podľa medzinárodných indexov ako napríklad Doing Business, Global Competitiveness Index a Logistics Performance Index.

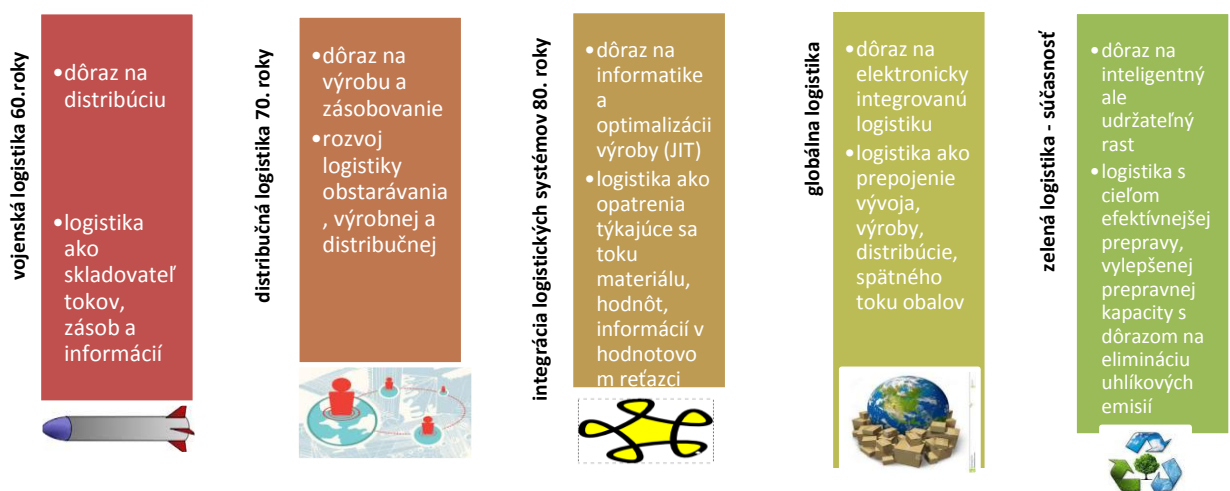
Dizertačná práca poskytne komplexný pohľad na skúmanú problematiku a to prepojením troch základných prvkov – transakčných nákladov, vodnej dopravy (ako súčasť verejných infraštruktúr) a vybraných determinantov udržateľného rastu. S využitím a spracovaním doterajších poznatkov, prístupov a informácií, základnou myšlienkou projektu bude poukázať na súčasné podmienky daného regiónu, charakterizovať v čom sú možnosti jeho ďalšieho využívania.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

Proces globalizácie vo svete otvoril, sprístupnil a uľahčil nielen pohyb osôb medzi jednotlivými hranicami, ale z ekonomického hľadiska, najmä pohyb výrobkov, materiálov, energie, informácií a finančných tokov. Do popredia sa dostáva logistika a doprava, ktorá predstavuje jeden z najdynamickejších faktorov svetovej ekonomiky. Vplyvom globalizácie došlo k výraznému budovaniu dopravných systémov všetkých oblastí dopravy (cestná, železničná, vodná, letecká) a kombinovanej dopravy. Obrovský vplyv mali a stále majú informačné technológie a informačné systémy, ktorých súčasťou sú vysokorýchlostné a objemovo veľkokapacitné „informačné diaľnice“ a siete. Jednotlivé firmy, s cieľom získania čo najväčšej konkurenčnej výhody, na jednej strane využívajú elektronické obchodovanie, ktoré zvyšuje efektívnosť, produktivitu a manažment ich obchodných aktivít a na strane druhej vytvárajú reťazce a siete. Tieto faktory majú následne vplyv na rozvoj **komerčnej logistiky** (elektronické objednávanie, bezhotovostné platby, elektronický podpis) a **makrologistiky** (prepojenie firiem počnúc ťažbou a spracovaním surovín do polotovarov, výrobkov, ich doprava k zákazníkovi, servis prípadne recyklácia).

Logistika sa začala ako prvá rozvíjať počas druhej svetovej vojny ako **vojenská logistika**. Po skončení vojny sa začala využívať v hospodárskej sfére, pričom jej vývoj prebiehal v niekoľkých fázach. Obrázok 1 znázorňuje zmeny etapy vývoja logistiky, zameranie a charakteristiku.

Obrázok 1: Fázy vývoja logistiky



Zdroj: Spracované podľa: FURDOVÁ, Lucia - HANSENOVÁ, Heda. *Logistika ako pridaná hodnota pre zákazníka v globálnej ekonomike*. Bratislava. EKONÓM, 2013. s.12-13. ISBN 978-80-225-3683-7.

Logistika sa vyvíjala v niekoľkých etapách. Základ logistiky ako vednej disciplíny sa datuje do povojnového obdobia a súvisí s rozvojom logistiky a optimalizáciou distribúcie výroby v USA. V tomto období zohrávajú v marketingových stratégiách významnú úlohu dodávateľské služby. V 70. rokoch vstupujú na svetové trhy japonské firmy hlavne v oblasti automatizácie. Reakciou európskych a amerických firiem bolo zvyšovanie kvality technológie a hľadáním spôsobov zvyšovania produktivity. Situáciu na trhu v osemdesiatych rokoch výrazne zmenila individualizácia dopytu a orientácia na zákazníka a jeho požiadaviek. V snahe uspokojiť rastúce a odlišné požiadavky zákazníkov dochádza k snahe sledovať tovarové toky čím nastal rozvoj informačných systémov. Dôležitú úlohu zohráva aj filozofia Just – In- Time (JIT), prostredníctvom ktorej sú firmy schopné efektívnejšie splňať požiadavky zákazníka. Do popredia sa dostáva hodnotový reťazec M. Portera, ktorý sa stáva zdrojom konkurencieschopnosti. Vplyvom integrácie logistických reťazcov dochádza k budovaniu globálnych logistických systémov zameraných na elektronicky integrovanú logistiku. V poslednej, súčasnej fáze sa do popredia dostávajú témy udržateľného rastu s dôrazom na ekológiu. V snahe minimalizácie prepravných kilometrov prostredníctvom hľadania nových prepravných trás, využívaním efektívnejšej prepravy tovaru a konsolidáciou zásielok dochádza k znižovaniu uhlíkových stôp, čo má pozitívny vplyv na životné prostredie. Dôraz na sledovanie uhlíkovej stopy, využívanie alternatívnych palív a recykláciu umožňuje rozvoj zelenej logistiky.²

Procesom globalizácie podstupujú aj také oblasti ako je napríklad oblasť produkcie a príslušné dodávateľské reťazce, vďaka čomu narastá potreba dopravy. V posledných rokoch rapídne narastá význam a dôležitosť logistiky ako takej, nielen v rámci jednotlivých krajín, ale čoraz viac v rámci zjednotenej Európy a európskych medzinárodných obchodných vzťahov.

V minulosti vznikali integračné zoskupenia v rôznych častiach sveta. Počet takýchto zoskupení sa neustále zvyšoval, avšak medzi zúčastnenými krajinami nie vždy dochádzalo ku komplexnému rozvoju vzťahov. Z hľadiska hospodárskych, ekonomických a diplomatických vzťahov sa za najúspešnejšie zoskupenie v rámci ekonomicky vyspelého sveta dá považovať Európska únia (EÚ). Toto zoskupenie predstavuje prepojenie 28 krajín na multilaterálnej úrovni, ktorého cieľom je diskusia a riešenie otázok politického, ekonomického a kultúrneho charakteru v zmysle posilnenia spolupráce jednotlivých

² Spracované podľa: MALINDŽÁK, D. et al. 2007. *Teória logistiky (definície, paradigmy, princípy, štruktúry)*. Košice : Karnat, 2007, s. 10. ISBN 978-80-8073-893-8.

členov. Práve vďaka vzájomnej spolupráci rastie konkurencieschopnosť jednotlivých krajín, pričom nezanedbateľný je aj ich význam v celosvetovom obchode.

Globalizácia, prostredníctvom hospodárskej súťaže medzi Európou, Spojenými štátmi a najmä Ďalekým východom predstavuje významný faktor, ktorý má vplyv na kapacitu dopravných uzlov (najmä námorných prístavov a letísk) a verejnej infraštruktúry.

Medzi základné ciele hospodárskej politiky európskych štátov patrí riešenie problematiky udržateľného rastu. Samotná Európska komisia venuje veľkú pozornosť logistike v nákladnej doprave. Prostredníctvom jednotlivých programov (napr. Lisabonský program), prijatých stratégií, obmedzení a legislatívnych úprav hľadá spoločné riešenia a postupy v tejto strategickej oblasti hospodárstva.

V nasledujúcej časti práce sme ďalej zamerali pozornosť na teoretické východiská. Tie predstavujú základné teórie a aplikované vedecké práce, ktoré poukazujú na súvislosti a vzájomné prepojenie medzinárodného obchodu, investícií do dopravy a ich vplyv na dopravu a udržateľný rast. Keďže existuje len obmedzené množstvo teoretických zdrojov od slovenských autorov na tému transakčných nákladov, vychádzali sme najmä z prác zahraničných ekonómov.

1.1 Neoklasické teórie

Podľa neoklasickej teórie, zvyšujúca sa tvorba inputov (zahŕňajú hmotný kapitál a pracovnú silu) má vplyv na rast regiónu. Infraštruktúra, podľa týchto poznatkov, vplýva pozitívne na regionálny rast a to najmä svojou schopnosťou podporiť rast produktivity fyzického a ľudského kapitálu. K rastu outputu by mohlo dôjsť, na jednej strane, znižovaním výsledných produkčných a logistických nákladov a na strane druhej, zaistením vyššej úrovne infraštruktúry.

Podklady pre teoretické východiská v tejto práci predstavujú ekonomické teórie, ktoré poukazujú na súvislosti a vzájomné prepojenie jednotlivých prvkov našej práce. Medzi najvýznamnejšie teórie patria:

- ❖ Teórie udržateľného rastu
- ❖ Teórie medzinárodného obchodu
- ❖ Teórie konkurencieschopnosti
- ❖ Alokačné teórie

1.1.1 Teórie udržateľného rastu

Ekonomické teórie rastu tradične študovali faktory, ktoré obmedzujú rozvoj ľudského blahobytu v rámci, kde blaho záviselo len na materiálnej spotrebe. Z tohto pohľadu bol „udržateľný rast“ ekvivalentný pojem k hospodárskemu rastu. Tieto teórie jasne poukázali na limity takejto schopnosti spoločnosti zabezpečiť trvalé zvyšovanie blahobytu na jedného obyvateľa prostredníctvom hmotných statkov - ako je netrpezlivosť, nedostatok informácií, ľudská populačná dynamika, zákon klesajúcich výnosov, charakter preferencie tovaru, možnosť technologických zmien a tak ďalej. Teórie trvalo udržateľného rastu vyžadujú rozšírenie takéhoto prístupu o závislosť výrobného procesu od vstupov, životného prostredia, následných zmien v prirodzenom prostredí a ich vplyv na kvalitu života.

Dlho predtým, než nastala diskusia okolo udržateľnosti, ekonómovia analyzovali medze rastu spotreby na obyvateľa, blahobyt vyplývajúci z obmedzenosti prírodných zdrojov a rast populácie. Významné sú práce veľkých klasických politických ekonómov osemnásteho storočia, medzi ktorých patril D. Ricardo, J. Malthus alebo T. Mill. Jednotliví autori skúmali jednotlivé oblasti nasledovne: D. Ricardo popísal distribučné problémy; J. Malthus písal o tlakoch populačného rastu na obmedzenosť pôdy; T. Mill skúmal ekonomické vzťahy medzi rovnovážnym stavom a prírodnými zdrojmi. V období 70-tych rokov 20. storočia, skúmala neoklasická teória rastu vplyv obmedzenosti neobnoviteľných zdrojov na udržateľnosť pozitívnej spotreby a rastu. V poslednej dobe bolo toto skúmanie rozšírené na vstupy v oblasti životného prostredia, ktoré majú priamy vplyv na ľudské blaho ako aj na škody na životnom prostredí spôsobené znečistením a inými vedľajšími produktmi spotreby a výrobného procesu.

V súčasnosti, ekonomický rast predstavuje také zmeny v hospodárstve, ktoré sa prejavujú v prírastku základných makroekonomických veličín v čase. Rozlišujeme dve základné obdobia: v krátkom období ide o prírastok reálneho hrubého domáceho produktu (HDP), v dlhom období rastie potenciálny produkt. Predpokladom skutočného rastu je rast HDP per capita (HDP na jedného obyvateľa). Takáto situácia nastáva, keď je tempo rastu HDP vyššie ako tempo rastu obyvateľstva.

Ekonomický rast sa dá vyjadriť ako absolútna veličina (prírastok HDP medzi dvoma obdobiami), koeficientom ekonomického rastu a tempom ekonomického rastu.

S. Kuznets charakterizoval ekonomický rozvoj nasledujúcimi znakmi:³

- Vysoké tempo rastu hrubého domáceho produktu na jedného obyvateľa.
- Vysoké tempo rastu produktivity výrobného faktora (outputu na jednotku VF)
- Vysoké tempo štrukturálnej transformácie ekonomiky. V minulosti predstavoval prechod poľnohospodárstva k priemyslu, dnes viac častejší presun od priemyslu k službám, hlavne od elektronického k mikroelektronickému a informačnému charakteru ekonomiky.
- Rýchle zmeny celkového spoločenského charakteru ekonomiky. Rast významu etických, morálnych a sekularizačných princípov.
- Proces konvergenzie a divergenzie ekonomík vyspelých a rozvojových krajín.
- Celosvetová vzájomná závislosť jednotlivých krajín sveta.
- Prehlbovanie ekonomických, technických, technologických a sociálnych rozdielov medzi vyspelými a rozvojovými krajinami.

Historicky, na ekonomický rast poukazujú neokeynesovské teórie, ktorých východiskom, okrem iného, sú investície ako jediný predpoklad ekonomického rastu (exogénna veličina). Multiplikátor a akcelerátor dynamizujú tento ekonomický rast.

E. Domar vo svojom diele vyjadril snahu dynamizovať statický Keynesov model. Vytvoril model, na základe ktorého tvrdí, že investície nielen že vytvárajú nový dôchodok, ale zároveň rozširujú existujúcu výrobnú kapacitu. R. Harrod považuje za faktory rastu najmä prírastok obyvateľstva, technický rozvoj a objavenie nových prírodných zdrojov. Na vysokú koleráciu medzi podielom ziskov a investícií poukazuje Kaldorov model ekonomického rastu.⁴

Neoklasické rastové teórie majú základ v Cobb-Douglasovej produkčnej funkcii. Popri nich sa v súčasnosti rozvíjajú aj teórie endogénneho ekonomického rastu, v ktorých sa za zdroj hospodárskeho rastu považuje ľudský kapitál. Ekonóm R. Solow považuje za kľúčový prvok dosahovania ekonomického rastu substitúciu zdrojov, pričom podľa jeho názoru je potrebná istá minimálna úroveň investícií na udržiavanie celkových zásob kapitálu. Podľa neho trvalá udržateľnosť neznamena udržovanie zásob každej formy

³ Spracované podľa: KUZNETS, S. 1955. Economic growth and income inequality. In: *American Economic Review*, 45, s. 1-28.

⁴ Spracované podľa: LISÝ, J. et al. 1999. *Dejiny ekonomických teórií: Vývoj ekonomickej vedy*. 2 vyd. Bratislava : Elita, 1999. 354 s. ISBN 80-85323-93-1.

kapitálu. Obhajuje pozíciu pokračujúceho technického pokroku, ktorý sa dosahuje predovšetkým zvyšovaním efektívnosti využívania zdrojov.⁵

V 80. a 90. rokoch do popredia vystupujú nové teórie ekonomického rastu, ktorých základom sa stáva presnejšie vymedzenie a chápanie kapitálu, meranie a vyjadrovanie jeho efektívnosti. Zdrojom rastu sú endogénne faktory ako napríklad počet obyvateľstva, technický pokrok, veda a výskum, inovácie, investície. Významnú úlohu zohrávajú aj investície, najmä ich podiel na HDP, ich štruktúra, relatívna cena investičných statkov, pozitívne externality investícií do ľudského a fyzického kapitálu, vedy, výskumu a tak ďalej.⁶

V roku 1987 bola Valným zhromaždením OSN prijatá správa Naša spoločná budúcnosť, ktorá ako prvá uviedla pojem trvalo udržateľného rozvoja. Správu vypracovala Svetová komisia pre životné prostredie a rozvoj, pričom táto správa obsahuje aj definíciu, ktorá je najčastejšie používaná a hovorí, že:

- „trvalo udržateľný rozvoj je taký rozvoj, ktorý umožňuje uspokojovanie potrieb súčasných generácií bez ohrozenia možnosti budúcich generácií zabezpečiť ich vlastné potreby,
- proces, v ktorom využívanie zdrojov, smerovanie investícií, orientácia technologického rozvoja a inštitucionálne zmeny sú vo vzájomnej harmónii a podporujú tak súčasný ako aj budúci potenciál naplňovať ľudské potreby a nároky.“⁷

V. Mokry charakterizuje ekonomický rast vysokej kvality. Ten sa vyznačuje trvalou dynamikou odolnou voči ekonomickým výkyvom. Ďalej je sprevádzaný finančnou stabilitou národného hospodárstva, permanentne vytvára podmienky na rozvoj hospodárstva do budúcnosti tým, že zabezpečuje rast investícií. Jedným slovom ekonomický rast vysokej kvality je typický súčasťou realizáciou cieľov ekonomických, sociálnych a ekologických v ich vzájomnom prepojení. Zanedbávať jeden z týchto cieľov znamená zanedbávať všetky tri ciele.⁸ V súčasnosti sa pojem udržateľnosti hodnotí prostredníctvom troch základných pojmov: ekonomika, ekológia a spravodlivosť.

⁵ SOLOW, R. 1974. Intergenerational equity and exhaustible resources. In: *Review of Economic Studies*, Symposium 1974, s. 29-45.

⁶ Spracované podľa: LISÝ, J. et al. 2010. *Stručný prehľad dejín ekonomických teórií*. 1 vyd. Bratislava : Iura Edition, 2010. 95 s. ISBN 978-80-8078-325-5.

⁷ REC Slovensko: *Národná stratégia udržateľného rozvoja v SR – Analýzy*. [online]. Trvalo udržateľný rozvoj - vývoj a základné definície. 2000. Bratislava.[cit. 2013-09-11] Dostupné na internete: <<http://www.kniznica.hnutie.org/>>

⁸ MOKRÝ, V. 2003. *Ekonomický rast a ekonomické rovnováhy v národnom hospodárstve*. Bratislava : Ekonóm, 2003. 16 s. ISBN: 8022516430, 9788022516433.

1.1.2 Teórie medzinárodného obchodu

Rozvoj a význam stratégií používaných v medzinárodnom obchode je spojený s meniacimi sa teóriami medzinárodného obchodu. Teoretické východiská tradičných teórií predstavujú diela **D. Ricarda**, zameriavajú sa na homogénny produkt v podmienkach dokonalej konkurencie a konštantných výnosoch z rozsahu. Určitý odklon od uvedených myšlienok predstavujú diela amerického ekonóma **P. Krugmana**, ktorý objasnil význam úspor z rozsahu a s nimi späté rastúce výnosy. Vytvoril tzv. novú teóriu medzinárodného obchodu zameranú na horizontálne diferencovaný produkt v podmienkach monopolistickej konkurencie a rastúcich výnosov z rozsahu.⁹

V súvislosti so zavedením prepravných nákladov do teórie medzinárodného obchodu treba spomenúť práce neoklasického amerického ekonóma **Ch. P. Kindlebergera**. V medzinárodnom obchode, podľa tohto autora, prepravné náklady ovplyvňujú reálne komparatívne náklady. V prípade, ak by tieto náklady boli nekonečne veľké, nedošlo by ani k samotnému rozvoju medzinárodného obchodu, tzn. rozhodovanie o alokácii výroby sa odvíja od prepravnej vzdialenosti medzi výrobcom a spotrebiteľom pri daných tovaroch náročných na dopravu.¹⁰

Ch. P. Kindleberger, v súvislosti s dopravou hlbšie rozpracoval tieto predpoklady neoklasického modelu, pričom ich priblížil realite. Do úvahy berie dopravné náklady a vplyv vedecko-technického pokroku. Zjednodušene sa dá povedať, že alokačné teórie sú postavené na probléme minimalizovania dopravných nákladov. Pri výbere lokalizácie sa vychádza z faktorov, vďaka ktorým vybrané miesto poskytuje vhodné podmienky na najnižšie prepravné náklady.

Účinky prepravných nákladov na alokáciu podnikov podľa jednotlivých odvetví sa podľa Ch. Kindlebergera dajú rozlišovať nasledovne:¹¹

- odvetvia orientované na dodávku (váha a objem materiálu je veľký v pomere k hodnote, pričom vo výrobnom procese dochádza k úbytku váhy, vo všeobecnosti ide o prvotné spracovateľské štádia),
- odvetvia orientované na trh (ide o vyššie spracovateľské štádia, kde montáž a kompletizácia pridávajú na objeme),

⁹ LIPKOVÁ, Ľ. et al. *Ekonomické teórie: Medzinárodná ekonómia*. Bratislava : Ekonóm, 2010. s.163-165. ISBN 978-80-225-3130-6.

¹⁰ BALÁŽ, P. 2005. *Medzinárodné podnikanie*. 4. vyd. Bratislava : Sprint, 2005. s. 109 ISBN 80-89085-51-2.

¹¹ KINDLEBERGER, Ch. P. 1978. *Světová ekonomika*. 1. vyd. Praha : Academia, 1978. s. 112. ISBN 509-21-857,

- alokačne neorientované odvetvia (ide o výrobky, ktorých hodnota v pomere k váhe je vysoká alebo váha, objem výrobku sa spracovaním vo výrobnom procese nemení).

Na schopnosť transformácie krajín, pričom ide o schopnosť reagovať na zmeny v domácom a zahraničnom obchode prostredníctvom zmeny štruktúry zahraničného obchodu poukazuje tzv. **Kindlebergerov efekt**. Zahraničný obchod sa ekonomickým spôsobom prispôsobí týmto zmenám. Vychádza z predpokladu, že zmeny nastávajú nielen vo vnútornom obchode, ale aj v medzinárodnom meradle. Zmeny v zahraničí majú podľa neho negatívny dopad na danú krajinu. Krajiny rozdeľuje na dva typy spoločností, na jednej strane je tradičná spoločnosť, ktorá je charakteristická nízkou alebo veľmi obmedzenou schopnosťou transformácie. Pri poklese cien stúpa produkcia tradičných výrobkov, neberú sa do úvahy zmeny v okolitom svete a krajina sa nedostatočne prispôsobuje vývojovým tendenciám v medzinárodnom obchode. Druhý typ tvorí transformujúca sa spoločnosť, ktorá je charakteristická zmenami a dynamickou ekonomikou. Výrobcovia vyvíjajú neustále aktivity a spotrebitelia majú záujem o zvyšovanie svojich reálnych dôchodkov. Znižovaním cien sa zvyšuje produkcia a zvyšovanie cien vedie k tomu, že k produkcii daného tovaru sú priťahované výrobné faktory. Rozhodujúcu úlohu zohrávajú rastúce odvetvia, ktoré sú spojené s exportom.¹²

Podľa H. Hansenovej: „Teórie vysvetľujúce charakter dopravy a logistiky v medzinárodnom podnikaní zastupujú modely neoklasickej syntézy Ch. Kindlerbergera, ktorý zrealnil zahraničnú cenu o dopravné náklady a prispel k lepšiemu štruktúrovaniu základného ukazovateľa exportu krajiny, ktorým sú jej Terms of trade“¹³.

Teórie kumulatívnych príčin sú zamerané na rast regiónov pomocou získavania výhod a rastúcich úspor. Výhody sa získavajú zo vzájomného zoskupovania jednotlivých ekonomík a úspory z rozsahu výroby. Za počiatočné stimuly sú považované dotácie a fondy, ktoré vo forme investícií predstavujú vysokú návratnosť. Návratnosť priťahuje viac investícií a tak vplyva na upevnenie regionálnych výhod. Tie majú vplyv na rozhodovanie firiem o umiestnení svojej prevádzky, na rast súkromného kapitálu a tým aj zvýšeným investovaním do infraštruktúry. Moderná a prepojená infraštruktúra zlepšuje dopravu a technické vybavenie. V tejto súvislosti dochádza k znižovaniu výrobných

¹² BALÁŽ, P. a kol. 2010. *Medzinárodné podnikanie: Na vlnu globalizujúcej sa svetovej ekonomiky*. 5. Vyd. Bratislava: Sprint dva, 2010. s.93. ISBN 978-80-89393-18-3.

¹³ HANSENOVÁ, H. 2011. Meniaca sa pozícia dopravy a logistiky v znalostnej ekonomike: úvod do problematiky. In: *Management Challenges in the 21st Century: proceedings*. [CD ROM]. Trenčín: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2011, s. 2-10. ISBN 9788089306107.

a transakčných nákladov. Vďaka vylepšenej technológii sa znižujú náklady na input a to má za následok zvyšovanie kvality tovarov a služieb, čo by malo naštartovať dopyt po regionálnom outpute.

M. Posner sa ako prvý zaoberal vplyvom technologického pokroku, do úvahy bral rozdielne technologické možnosti. Vo svojej teórii **technologickej medzery** rozpracoval skutočnosť, že v reálnom hospodárstve sa vyvíjajú nové produkty a technologické procesy kontinuálne. To dáva „hostiteľskej“ krajine (týchto inovácií), na určitú dobu technologickú výhodu v porovnaní s ostatnými krajinami. Táto krajina tak má možnosť stať sa producentom a prípadne exportérom produktu, ktorého sa technologická zmena týka (aj keď nemá zjavnú komparatívnu výhodu v zmysle dobrej relatívnej vybavenosti výrobnými faktormi, ktoré sa vo výrobe tohto produktu intenzívne využívajú). Napriek tomu sa obchod uskutoční. Je to preto, že čas, ktorý uplynie medzi tým ako sa vyvinie dopyt po danom produkte v iných krajinách (demand gap), je obvykle kratší ako doba potrebná na implementovanie nových výrobných postupov a technológií v zahraničí (imitation gap). Krajiny s relatívne rýchlou mierou inovácií budú exportovať technologicky náročné produkty do krajín, ktorých miera inovácií je pomalšia. Krajiny s podobne rýchlou mierou inovovania (a teda rozsiahlymi investíciami do výskumu a vývoja) budú ale taktiež navzájom obchodovať, keďže povaha týchto inovácií, nové produkty a výrobné procesy sa medzi jednotlivými krajinami budú líšiť. Aktivity smerované do výskumu a vývoja intenzívne využívajú kvalifikovanú pracovnú silu, preto krajiny, ktoré sú relatívne dobre vybavené týmto výrobným faktorom, budú vykazovať vyššiu tendenciu inovatívnosti. Keďže tento výrobný faktor je relatívne drahý, miera inovácie bude najvyššia v bohatých rozvinutých krajinách.¹⁴

Vzájomný vzťah medzinárodného obchodu krajín z pohľadu ich veľkosti a vzájomnej geografickej blízkosti poskytuje Gravitačný model. Podľa **P. Baláža** je **Gravitačný model** medzinárodného obchodu:¹⁵

- postavený na tom, že obchodné toky medzi krajinami rastú :
- čím je veľkosť ekonomík väčšia,
- čím je geografická vzdialenosť medzi krajinami menšia,
- čím sú ďalšie prekážky v obchode zanedbateľnejšie.

¹⁴ Spracované podľa: KUMAR, N., SIDDHARTAN, N. S., 1997. *Technology, Market Structure and Internalization: Issues and Policies for Developing Countries*. Routledge and the UNU Press. 1997. s 111. ISBN 0-415-16925-9.

¹⁵ BALÁŽ, P. a kol. 2010. *Medzinárodné podnikanie: Na vlnu globalizujúcej sa svetovej ekonomiky*. 5. Vyd. Bratislava: Sprint dva, 2010. s. 107-108. ISBN 978-80-89393-18-3.

- krajiny obchodujú medzi sebou intenzívnejšie keď:
 - zdieľajú spoločný jazyk,
 - majú historické väzby (koloniálna minulosť),
 - majú medzi sebou preferenčné väzby (napr. dohody o voľnom obchode),
 - majú spoločnú menu,
 - v nich absentuje vysoká miera korupcie a je vysoká miera právnej sily.

1.1.3 Teórie konkurencieschopnosti

V súčasnej, stále prebiehajúcej finančnej a hospodárskej kríze, konkurencieschopnosť nepredstavuje cieľ, ale prostriedok efektívnej realizácie medzinárodného obchodu. Jedným z hlavných zdrojov konkurencieschopnosti podniku je pridaná hodnota. Týmto prvkom sa zaoberal **M. Porter**, americký ekonóm, ktorý v roku 1985 sformuloval a spopularizoval hodnotový reťazec. Súčasťou tohto reťazca je logistika ako jedna z hlavných aktivít podniku, čím vlastne predstavuje existujúce a potenciálne možnosti diferenciacie sa od konkurentov. Podľa tohto autora, z dlhodobého hľadiska, efektívne umiestnenie sa spoločnosti na danom trhu jej umožňuje využitie jednej z troch konkurenčných stratégií:¹⁶

- stratégie nákladového vodcu,
- stratégie diferenciacie (pridaná hodnota)
- stratégie špecializácie (sústredenie pozornosti na diferenciaciu a náklady iba v určitom segmente, na vybraných trhoch – nákladový a hodnotový vodca).

Z pohľadu strategického plánovania sa uplatňuje aj Stratégia červeného a modrého oceánu. Jej autori, **W. Chan Kim** a **Renée Mauborgne** v nej prirovnáva typický trh dneška k prírode. Súčasný trh má svoje charakteristiky, platia tu isté pravidlá, je nasýtený konkurenciou a prebiehajú tu silné konkurenčné boje. Subjekty trhu sa pohybujú v určitých hraniciach, vyrábajú produkty rovnaké resp. podobné ako konkurencia a o svoj zisk a miesto na trhu bojujú cenovými vojnami. Stratégia je potom odvodená od správania sa žralokov vo svetových moriach kde sa pohybujú, hľadajú korisť, pričom o ňu medzi sebou bojujú. Po zdolaní koristi zostáva voda oceánu naokolo zafarbená do červena. Stratégia červeného oceánu (Red Ocean Strategy) sa takto sústreďí na porazenie konkurentov, ide

¹⁶ Spracované podľa: PORTER, M. E. 1998. *On Competition*. Boston : Harvard Business School Publishing, 1998. s. 128. ISBN 0-87584-795-1.

o presadenie sa za každých okolností. Vplyvom preplnenosti trhu dochádza k „zúrivejším“ bojom pričom sa znižujú možnosti dosahovania rastu a zisku.

Opakom je uplatňovanie stratégie modrého oceánu (Blue Ocean Strategy), ktorej hlavnou črtou je presadenie sa na doposiaľ neznámych, nepreskúmaných trhoch kde sa len vytvára, alebo začína formovať dopyt a pre firmu tento trh predstavuje neobmedzený priestor na vytváranie zisku. Na takomto trhu ešte neboli stanovené konkurenčné pravidlá (môžu sa vytvoriť rozšírením a posúvaním hraníc existujúceho trhu, alebo vytvorením nového priestoru). Podstatou tejto stratégie je hodnotová inovácia zameraná na vyradenie konkurentov z hry poskytnutím značnej pridanej hodnoty zákazníkovi, pričom v konečnom dôsledku nejde o technologickú inováciu ale o zosúladenie úžitku, nákladov a ceny.¹⁷ Príkladom využitia stratégie modrého oceánu bolo historicky vyrobenie prvého automobilu. Ľudia sa dovtedy bežne prepravovali na koňoch.

Tabuľka 1: **Stratégia červeného a modrého oceánu**

Stratégia červeného oceánu	Stratégia modrého oceánu
Súťaženie v existujúcom trhovom priestore	Vytvorenie zvrchovaného trhového priestoru
Porazenie konkurencie	Vyradenie konkurentov
Využitie existujúceho dopytu	Vytvorenie a podmanenie si nového dopytu
Voľba medzi hodnotou a nákladmi	Prekonanie rozhodovania medzi hodnotou a nákladmi
Zosúladenie celého systému činností podniku so strategickou voľbou diferenciácie alebo nízkych nákladov	Zosúladenie celého systému činností podniku v súlade s diferenciáciou a nízkymi nákladmi

Zdroj: KIM, W. CH. – MAUBORGNE, R. 2005. *Blue Ocean Strategy*. Boston : Harvard Business School Press, 2005. s. 18. ISBN 1-59139-619-0.

¹⁷ Spracované podľa: Kim W. CH., Mauborgne R., 2009. *Strategie modrého oceánu*. Praha: Management Press, s.r.o. 2009. 147s. ISBN 978-80-7261-128-7.

1.1.4 Alokačné teórie

Medzinárodný obchod zahŕňa obchod s komoditami, služby a kapitál. Ako naznačujú autori knihy *Globálna ekonomika: „Medzinárodný obchod zvyšuje stupeň voľnosti ekonomiky.“*¹⁸ Je evidentné, že bez obchodu musí byť všetka domáca spotreba realizovaná prostredníctvom dodávok domácich výrobcov. Obchod umožňuje spotrebiteľom v rôznych krajinách kupovať zo zahraničných zdrojov a firiem a to prostredníctvom vývozu tovaru do iných krajín. Za daných okolností, každá krajina si musí nájsť svoje miesto v medzinárodnom obchode na základe jej výhod. Náklady a prínosy medzinárodného obchodu ďalej závisia od ostatných faktorov, ako je napríklad veľkosť domáceho trhu danej krajiny, objem jej prírodných zdrojov a najmä lokalizácia resp. umiestnenie daného trhu.

Lokalizácia a prepravné náklady sú jedni z hlavných faktorov, ktoré ukazujú, prečo nie je hospodárska činnosť rovnomerne rozložená po celom svete. Vysvetlenie spočíva vo význame vzdialenosti. Aj v tomto svete prehlbujúcej sa globalizácie zohráva významnú úlohu práve geografická vzdialenosť. Tá spolu s ekonomickými dôsledkami výšky prepravných nákladov a iných prekážok (spojených so vzdialenosťou), súvisiacich s obchodom, vo veľkej miere ovplyvňuje charakter medzinárodného obchodu.

Náklady na dopravu, v súvislosti s medzinárodným obchodom, sú naozaj dôležité. Treba si uvedomiť, že nejde len o opatrenia v snahe charakterizovať a kvantifikovať náklady na dopravu, ale význam zohrávajú predovšetkým opatrenia kvalitatívneho charakteru ako napríklad skutočne vynaložený čas na dopravu. V tejto súvislosti je v súčasnosti najvýznamnejším opatrením v oblasti medzinárodného obchodu INCOTERMS 2010. Dôležitý je najmä rozdiel medzi paritami CIF (náklady, poistenie, prepravné) a FOB (voľne na palubu).

Z hľadiska lokalizácie, CIF meria hodnotu dovozu na mieste vstupu do krajiny a pokrýva aj náklady na poistenie a dopravu. Parita FOB zahŕňa hodnotu rovnakej komodity „voľne na palubu“, vrátane všetkých nákladov na tovar v prístave „vývozu“. Tieto dve hodnoty sa líšia v tom, ako merajú náklady na získanie tovarovej položky z krajiny vývozu do krajiny dovozu. Takto meraná hodnota svojím spôsobom podceňuje skutočné náklady na dopravu, pretože tovar musí byť prepravený do konečného miesta určenia.

¹⁸ BRAKMAN, S., GARRETSEN, H., van MARREWIJK, Ch., van WITTELOOSTUIJN, A., *Nations and Firms in the Global Economy: An Introduction to International Economics and Business*, Cambridge University Press, 2006, s. 63. ISBN 978-0-521-54057-5.

Z hľadiska teórií bolo v minulosti typické vychádzať z myšlienok a modelov komparatívnych výhod. Konvenčná ekonomika obchodu bola založená na teórii Ricarda a následne v doplnenej verzii Heckscher – Ohlin – Samuelsona, ktorá hovorí, že v podmienkach dokonalej konkurencie (pri relatívnej nehybnosti jedného alebo viacerých faktorov výroby) sa národy budú špecializovať na odvetvia s vyššími faktormi komparatívnej výhody (napr. zdroje surovín či lacnejšia práca). Na základe tohto princípu sa predpokladalo, že krajiny si budú vymieňať odlišný tovar.¹⁹ Ekonómovia zakladali svoje myšlienky na teórii obchodu, kde sa národná ekonomika považovala za bezhraničnú a medzinárodný obchod sa realizoval na základe výmenného systému, bez ohľadu na geografickú polohu trhov. Tovary a služby sa premiestňovali v bezhraničnom priestore s nulovými alebo jednotnými nákladmi na dopravu. Vplyvom tohto postoja v ekonomickej teórii chýbal rámec, ktorý by zohľadňoval geografickú polohu jednotlivých ekonomík. Táto absencia je evidentnejšia v súčasnom globalizovanom svete, kde dochádza k zoskupovaniu či už geograficky, ekonomicky či spoločensky blízkych regiónov a prehľbovaniu ich vzájomnej závislosti.

V poslednej dobe však došlo k posunu v rámci ekonomiky, ktorá môže znamenať začiatok bližšieho vzťahu s ekonomikou geografie vo všeobecnosti a ekonomikou regionálneho rozvoja. V posledných dekádach sa objavila „nová“ teória obchodu a „nová“ ekonomika komparatívnych výhod. Tieto teórie, okrem iných dôležitých funkcií, priradujú kľúčový význam pri určovaní obchodnej výkonnosti práve geografii.

K popredným predstaviteľom novej teórie obchodu patrí **P. Krugman** (nositeľ Nobelovej ceny za ekonómiu 2008), ktorý vo svojich prácach poukazuje najmä na fakt, ako je na jednej strane obchod ovplyvnený, a na druhej strane sám ovplyvňuje proces geografickej priemyselnej špecializácie sa krajín. Zastáva názor, že ekonomická geografia by mala byť prijatá v ekonomike ako hlavná subdisciplína (minimálne na rovnakej úrovni ako je oblasť medzinárodného obchodu). Vo svojich dielach sa zaoberal širokým spektrom otázok týkajúcich sa regionálneho rozvoja akými sú napríklad obchod, externality, lokalizácia priemyslu, strategická priemyselná politika, globalizácia a dôsledky hospodárskej a menovej integrácie pre regionálny rast.²⁰

¹⁹ MARTIN, R., SUNLEY, P.: Paul Krugman's Geographical Economics and Its Implications for Regional Development Theory: A critical Assessment. In: *Economic Geography*. 1996. Volume 72, Issue 3, Cambridge. s 259-261. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné na internete: <<http://members.shaw.ca/compilerpress1/Anno%20Krugman.htm>>

²⁰ KRUGMAN, P.: *Development, Geography, and Economic Theory (Ohlin Lectures)*. 1995. Massachusetts Institute of Technology. s 32-35. ISBN 0-262-11203-5(HB).

Súčasnú modernú teóriu poukazujú na to, ako rovnováha medzi aglomeráciou a rozširovaním ekonomických síl ovplyvňuje lokalizáciu. Konkrétna oblasť sa môže stať centrom ekonomickej aktivity v prípade, ak sú v nej výrazné aglomeračné sily. Ak danej oblasti dominujú sily rozširovania, táto lokalita sa môže zmeniť na periférnu. V súvislosti s lokalizáciou, v ekonomickej teórii a literatúre dominujú dva názorové prúdy. Jeden názor má silný základ v neoklasickej teórii a orientuje sa na konsekvencie medzinárodnej mobility faktorov. Druhý prúd bol vyvinutý P. Krugmanom a inými autormi v 90.-tych rokoch. Tento prúd je známy pod pojmom „nová ekonomická geografia“ alebo novší názov „geografická ekonómia“.

Základom prístupu geografickej ekonómie je kruhová úvaha, ktorá na základnú otázku o charaktere preferovanej lokality odpovedá, že ide o miesto kde je veľký trh. Avšak trh je veľký tam, kde sa nachádzajú početné firmy a ich pracovníci. Ich umiestnenie ale závisí od existencie nákladov na dopravu, ktoré predstavujú náklady na transfer tovaru z jednej lokality do druhej. V prípade absencie nákladov na dopravu lokalizácia nezohráva žiadnu úlohu, keďže trh môže byť obslužený z ostatných možných lokalít bez navýšenia nákladov. Ak sa náklady na dopravu berú do úvahy, umiestnenie sa stáva dôležitým faktorom, nakoľko rozhodnutie o umiestnení výroby na periférii zvýši cenu pre kupujúceho v centre práve o náklady na dopravu. Na základe tohto faktu sa stáva dôležitým elementom vzájomná interakcie medzi jednotlivými krajinami a regiónmi. Krajiny disponujú rozličným trhovým potenciálom. Ekonomiky s vyšším trhovým potenciálom pritiaľnu viac nových firiem a spoločností, čo následne zvýši ich trhovú potenciál a opätovne priláka viac spoločností atď.. Aglomerácie a výrobné centrá sú takto schopné pritiaľnuť výrobné faktory z okrajových oblastí.²¹

1.2 Inštitucionálna teória a teória transakčných nákladov

Z teoretického hľadiska, transakčné náklady neboli vždy považované za dôležitý prvok. Ich význam začal nabrať na dôležitosti po prekonaní teórie perfektného trhu. V minulosti, pôvodné ekonomické teórie považovali tieto náklady za nulové. Prehliadali sa náklady akými sa prispôbovali hráči na trhu a nedokázali vysvetliť existenciu hierarchicky usporiadaných subjektov, napr. firiem. Postupne, najmä vďaka **Ronaldovi**

²¹ BRAKMAN, S., GARRETSEN, H., van MARREWIJK, Ch., van WITTELOOSTUIJN, A., *Nations and Firms in the Global Economy: An Introduction to International Economics and Business*, Cambridge University Press, 2006, s. 131-133. ISBN 978-0-521-54057-5.

Coasem (držiteľ Nobelovej ceny, 1991) a **Oliverovi Williamsonovi** (držiteľ Nobelovej ceny, 2009) sa zrodila ekonómia transakčných nákladov. Pri kvantifikovaní transakčných nákladov treba vychádzať nielen z finančných výdavkov, hoci práve toto je ich najbežnejšia forma. Často sa ale vyskytujú v podobe času, energie nevyhnutnej na výber a nákup konkrétneho tovaru alebo služby, na rokovanie zmluvných podmienok. Transakčnými nákladmi sa môžu stať aj budúce riziká, či všetky finančné platby nad nákupnú cenu.

1.2.1 Teória transakčných nákladov podľa R. Coaseho

Vedecké skúmanie transakčných nákladov sa rozvinulo v tzv. **teórii transakčných nákladov** a následne v ekonómii transakčných nákladov (Transaction Cost Economies - TCE). Priamo transakčnými nákladmi sa prvý krát zaoberal v roku 1937 britský ekonóm **R. Coase** v diele Podstata firmy. „Dospel k názoru, že firma bude expandovať až do bodu, keď náklady na uskutočňovanie určitej aktivity v rámci firmy budú rovnaké ako náklady koordinácie takejto aktivity trhom.“²² Ďalší z názorov tohto významného ekonóma je známy aj ako **Coaseho teoréma**, ktorá hovorí, že „voľná výmena na trhu odstráni dôsledky nesprávnej alokácie právne určených vlastníckych práv, pokiaľ sú jednoznačne definované.“²³

Prostredníctvom teórie transakčných nákladov sa dajú objasniť príčiny vzniku a existencie firmy, kde sa do popredia dostáva práve snaha podnikateľov eliminovať transakčné náklady. Pri vzniku transakčných nákladov zohráva podstatnú úlohu zmena resp. transfer vlastníctva. V podstate ide o prevod vlastníckych práv, ktorý zahŕňa potrebný čas a úsilie vynaložené na uskutočnenie samotnej transakcie, ako aj na zdroje potrebné na uzavretie dohôd.²⁴

V diele „Problém sociálnych cien“ (1960) sa R. Coase snaží o interpretáciu škodlivých efektov tzv. negatívnych externalít. Okrem toho zaviedol do ekonomickej teórie termín „svet nulových transakčných nákladov“, v rámci ktorého predpokladá, že v prípade že sa transakčné náklady rovnajú nule, potom neexistujú ani náklady na používanie cenového mechanizmu. Vlastnícke práva sú definované jasne a jednoznačne,

²² HOLKOVÁ, V. – VESELKOVÁ, A. 2008. *Mikroekonómia*. Bratislava : Sprint, 2008. s. 156. ISBN 978-80-969927-9-9.

²³ LISÝ, J. et al. 1999. *Dejiny ekonomickej teórie: Vývoj ekonomickej vedy*. 2 vyd. Bratislava : Elita, 1999. s. 284. ISBN 80-85323-93-1.

²⁴ LISÝ, J. et al. 2010. *Stručný prehľad dejín ekonomickej teórie*. 1 vyd. Bratislava : Iura Edition, 2010. s. 90. ISBN 978-80-8078-325-5.

pričom problém vzniku tzv. negatívnych externalít sú dotknuté strany schopné vyriešiť priamo cez kontraktačný proces prostredníctvom zmluvy.

Okrem určitého počtu subjektov trhu (kupujúci a predávajúci), situácia vo vzťahu k týmto škodlivým efektom sa dá charakterizovať aj počtom ich vytvárateľov tj. znečisťovateľov a obetí. Potom subjekty ako obchodníci, firmy, regulácie, súdy a zdaňovanie, ktorí predstavujú štruktúry moci, dozoru, kontroly a riadenia musia byť schopné vyrovnať sa s problémom tzv. negatívnych externalít. Zároveň musia dokázať vyriešiť možné konflikty buď prevenciou tj. predchádzaním škodlivých transakcií s cieľom znížovania pravdepodobnosti ich výskytu alebo kompenzáciou tj. samotné riešenie vzniknutých konfliktov prostredníctvom finančného vyrovnania.²⁵

R. Coase sa vo svojich dielach zameriaval na štúdium pozitívnych transakčných nákladov a hodnotenie sociálnych vplyvov cez celkové náklady.

1.2.2 Inštitucionálna ekonómia

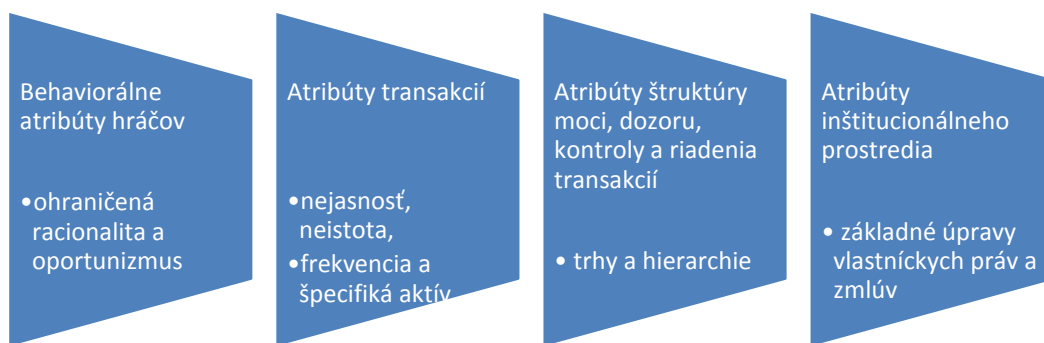
Okrem dôležitej úlohy firiem a iných organizačných jednotiek pri znižovaní transakčných nákladov treba spomenúť aj úlohu štátu a príslušných inštitúcií. Do popredia sa dostáva inštitucionálna ekonómia, ktorá vyzdvihuje význam stimulov a transakčných nákladov. Tu treba spomenúť prínos **D. Northa** (držiteľ Nobelovej ceny 1993), ktorý vo svojich štúdiách poukazuje na úlohu štátu a inštitúcií. Kým štát udržuje poriadok a zabraňuje násilium, inštitúcie zohrávajú úlohu pri obmedzovaní štátu pred zneužitím svojich právomocí. Inštitucionálna ekonomika ponúka rôzne odborné názory na rozvoj krajín. Krajiny so slabými, prípadne žiadnymi inštitúciami, sú charakteristické vysokými transakčnými nákladmi, čo spôsobuje ich pomalší vývoj prípadne stagnáciu. Nevyhnutnosťou výmeny je fakt, že zisk musí byť väčší ako náklady na jej realizáciu. Ak toto základné ekonomické pravidlo neplatí, výmena sa neuskutoční. Transakčné náklady v rôznych krajinách sú iné keďže sú v nich aj iné inštitúcie. Dá sa povedať, že tam, kde sú inštitúcie dôveryhodné a kde sa udržuju nízke transakčné náklady, trhy fungujú dobre.

V súvislosti s novou inštitucionálnou ekonomikou je potrebné spomenúť prínos **O. E. Williamsona**, ktorý v knihe „Trhy a Hierarchie“ z roku 1975 rozvinul Coaseho teóriu existencie firiem a trhov ako alternatívneho spôsobu koordinácie ekonomických aktivít subjektov. Williamson upriamuje pozornosť na svet súkromných tovarov a služieb, pričom

²⁵ Spracované podľa: BECKMANN, V. *Transaction Cost and Environmental Economics: Towards a New Approach*. [online]. [cit. 2014-10-14]. Dostupné na internete: <http://www.indiana.edu/~workshop/seminars/papers/y673_fall_2002_beckmann.pdf>

organizácia transakcií je základom existencie nákladov ich organizovania. Tieto náklady sú determinované viacerými prvkami, ktoré sú zároveň prvkami teórie transakčných nákladov. Prvky teórie transakčných nákladov podľa Williamsona zobrazuje obrázok nižšie.

Obrázok 2 : Prvky teórie transakčných nákladov podľa Williamsona



Zdroj: BECKMANN, V. *Transaction Cost and Environmental Economics: Towards a New Approach*. [online]. [cit. 2013-11-24]. Dostupné na internete: <http://www.indiana.edu/~workshop/seminars/papers/y673_fall_2002_beckmann.pdf>

Na vysvetlenie hraníc firiem a faktu, kedy sú jednotlivé aktíva prevádzané medzi jednotlivými fázami hierarchie sa používajú práve Atribúty transakcií (nejasnosť, neistota, frekvencia, špecifikácia aktív). Tabuľka 2 poukazuje na rozdiely medzi typmi trhov a hierarchií v neoklasickom prístupe a prístupe cez transakčné náklady.

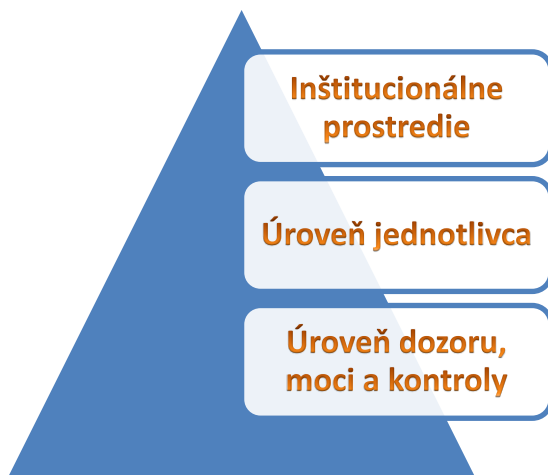
Tabuľka 2: Typy trhov a hierarchií v neoklasickom prístupe a prístupe cez transakčné náklady

Fázy hierarchie	Typy trhov	
	Neoklasický prístup	Prístup cez transakčné náklady
Informácie	dokonalé	asymetrické, čo vedie k nejasnostiam a neistote
Kupujúci a predávajúci	veľký počet	malý počet, čo vedie k oportunistu
Špecifickosť	identita kupujúcich a predávajúcich nie je podstatná	Identita kupujúcich a predávajúcich je podstatná a vedie k špecifikácii aktív
Racionalita	racionálni hráči	ekonomickí hráči, sú charakterizovaní ohraničenou racionalitou
Maximalizácia užitočnosti	orientácia na maximalizáciu užitočnosti	orientácia na maximalizáciu je žiaduca, ak všetky náklady sú známe a rozpoznateľné

Zdroj: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. 208 s

Začiatkom 70.tych rokov začala svoju podobu nadobúdať nová inštitucionálna ekonómia. Model jej fungovania znázorňuje nasledujúci obrázok.

Obrázok 3: Úrovně novej inštitucionálnej ekonómie



Zdroj: Spracované autorkou podľa: KOVÁČ, U., SERVÁTKA, M., *Inštitucionálna ekonómia*. [online]. 2009. [cit. 2014-10-25]. Dostupné na internete: <http://www.virtualsciencelab.org/content_images/media/Instit_ekonomia.pdf>

Najvyššiu úroveň predstavuje inštitucionálne prostredie, kde sa definujú na jednej strane pravidlá hry v podobe formálnych obmedzení vo forme zákonov, predpisov, ústavy atď., a na strane druhej v podobe neformálnych obmedzení: normy správania, zvyky a tak ďalej. Dôležitou súčasťou je ich vynucovanie.

Na úrovni jednotlivca sú definované behaviorálne predpoklady a predstavuje reakciu na Coaseho ideu, že inštitucionálna ekonómia by sa mala zaoberať samotným človekom.

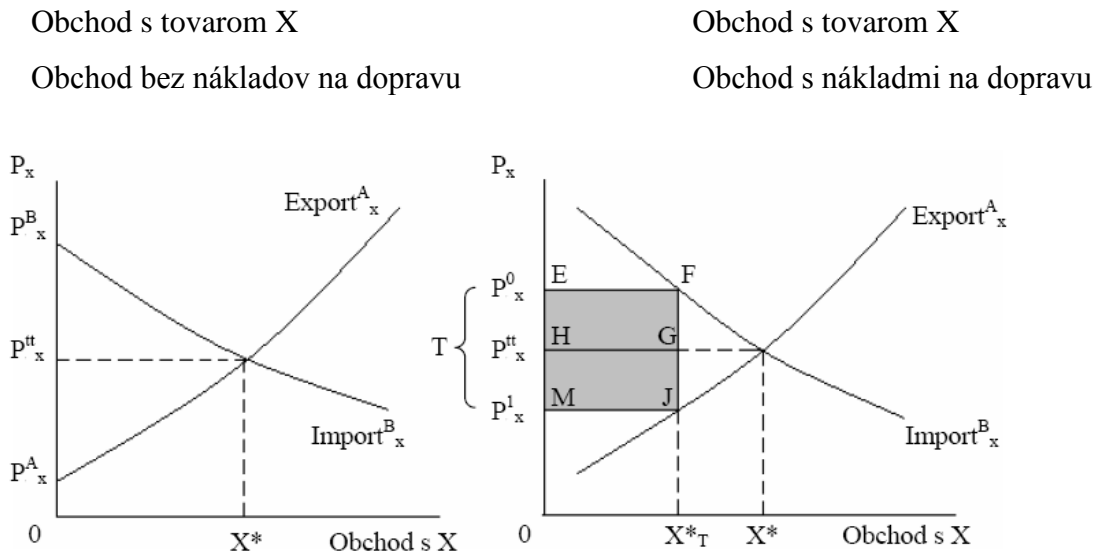
Na najnižšej úrovni sa definujú spôsoby hry a pospisujú alternatívy k spôsobu moci, dozoru a kontroly akými sú trhy, firmy, úrady. Zároveň sa vykonáva synchronizácia transakcií realizovaných v rámci firiem, trhov a úradov.

1.2.3 Pôvod a rozdielne prístupy merania transakčných nákladov

V súčasnosti význam celkových transakčných nákladov rastie. V rámci tejto problematiky P. Krugman uviedol model medzinárodného obchodu a následne rozšírenie tohto modelu do Novej Ekonomickej Geografie (NEG) založeného na modeli jadra a periférie; ide o zníženie nákladov na dopravu, existencie tradičných a moderných odvetví a naštartovanie procesu aglomerácie činností moderných sektorov.

Vplyvom celosvetového diania a najmä globalizácie, dochádza k zmenám v medzinárodnom obchode. Graf 1 vyjadruje vplyv nákladov na dopravu v období pred globalizáciou.

Graf 1: Náklady na dopravu a medzinárodný obchod s tovarom X



Vysvetlivky: Náklady na dopravu vo výške T za jednotku tovaru X spôsobujú pokles objemov z X^* na X^*_T . Cena zaplatená zákazníkom sa zvyšuje z P_x^{tt} na P_x^{0x} . Cena získaná výrobcom klesá z P_x^{TT} na P_x^A .

Zdroj: YARBROUGH, B. V. – YARBROUGH, R. M.: *The World Economy*, 2000. s. 168-170. ISBN 10: 0030261864.

Pôvod transakčných nákladov treba hľadať v samotnom fungovaní firmy. Berieme do úvahy firmu, ktorá vyrába priemyselné komponenty (stroje). Každá firma je v oblasti obchodu obklopená svojimi subdodávateľmi, ktorí zodpovedajú za dodávky. V rámci dodávateľského reťazca funguje všetko bez problémov, ale len do momentu, kým vo svetovej produkcii nevzniknú nečakané turbulencie. Pri vzniku takejto situácie subdodávatelia už nie sú schopní dodržať termín dodávky. Ak daná firma nedisponuje zásobou týchto komponentov, nastanú problémy vo výrobe a dokonca hrozí nútená odstávka výroby. Táto situácia predstavuje prvý moment vzniku transakčných nákladov, ktoré začínajú už pri dovoze inputov výroby, ktorá je ďalej určená na export.

Ďalej, rast transakčných nákladov môže mať pôvod aj v nízkej kvalite infraštruktúry. V reálnom svete neexistuje situácia, keď sa transakčné náklady rovnajú nule. Aj napriek efektívnemu alokovaniu zdrojov, napríklad cez vytváranie exportných

spracovateľských zón (najmä v rozvojových krajinách), budú transakčné náklady existovať.

Z firemného hľadiska, vymedzenie nákladov ovplyvňujúcich cenu v exporte závisí aj od cieľov samotnej firmy. Ako príklad si zoberme firmu, ktorej cieľom je dosahovanie dlhodobého zisku a stabilná pozícia na zahraničnom trhu. Firma nevstupuje na trh s dumpingovou cenou a jej exportná činnosť má dlhodobý charakter, teda nesúvisí iba s momentálnou nadvýrobou. Je v jej záujme, aby sa exportná činnosť vykonávala pravidelne.

V takomto prípade na výšku ceny tovaru na zahraničnom trhu vplývajú okrem iného aj nástroje obchodnej politiky (napríklad clá, dovozné prirážky a iné bariéry nákladového charakteru), prepravné náklady, poistenie a podľa charakteru vstupu aj prípadné náklady a zisková prirážka miestnych sprostredkovateľov. V tejto súvislosti do exportnej ceny vstupujú domáce náklady a náklady spojené s exportom.

Firmy produkujúce pre domáci trh kalkulujú svoju cenu podľa vynaložených nákladov na výrobu, réžiu, administratívu, dopravu, reklamu a k tomu si zvyčajne pripočítajú percento zisku. Pri exporte potom zväčša kalkulujú s týmito domácimi nákladmi, čo nie je správne. V domácej cene sú zahrnuté aj výdavky na propagáciu, predaj a marketing, z čoho vyplýva, že exportná cena by mala byť znížená práve o tieto výdavky.

Na druhej strane, pri exportnej operácii treba zohľadňovať aj náklady spojené s exportom. Sem patria: prepravné náklady, clo, poistenie, propagácia v zahraničí, náklady na marketing a reklamu, prispôbenie výrobku zahraničnému štandardu, modifikácia balenia a etikety a v prípade potreby aj záručný a pozáručný servis.

Dôležitým prvkom je aj zohľadnenie dane z pridanej hodnoty. Exportujúca firma za nákup surovín na domácom trhu platí DPH. Táto daň sa ale nevzťahuje na predaj tovaru za hranicami, takže by mu mala byť vrátená. Cena výrobku sa zníži o túto hodnotu a môže zvýšiť úroveň jej cenovej konkurencieschopnosti.

Osobitným prípadom je cenová eskalácia pri exporte, ktorá predstavuje postupné zvyšovanie ceny exportovaného výrobku. Táto zmena je spôsobená dodatočnými nákladmi nevyhnutne vynaloženými na realizáciu exportnej operácie. Ide najmä o vplyv prepravných nákladov a poistenia, nákladov na špeciálne exportné balenie, vybavenia potrebnej dokumentácie a dovozného cla, prípadne ďalších nástrojov na kontrolu zahraničného obchodu.

❖ Meranie transakčných nákladov

Vzhľadom na existenciu rôznych prístupov a pohľadov na problematiku transakčných nákladov, v teóriách zaoberajúcimi sa transakčnými nákladmi neexistuje ich jednoznačná a presná definícia. Zovšeobecnené definície hovoria, že sú to náklady výmeny, R. Coase považuje transakčné náklady za „náklady na realizáciu výmeny“.²⁶

Rozdielne prístupy k samotným transakčným nákladom predpokladajú aj rôzne spôsoby ich merania. Podstatné je určiť prvky potrebné pre ich meranie a prvky, ktoré by mali byť vylúčené. Za najzákladnejšie považujeme tri všeobecné modely merania transakčných nákladov uvedené v tabuľke 3.

Tabuľka 3: Všeobecné modely merania transakčných nákladov

priame meranie	rozdiel ceny (kupujúci/predávajúci)	druhotné náklady
<ul style="list-style-type: none">• ekonomické zdroje partnerov použitých v rámci transakcií IM/EX	<ul style="list-style-type: none">• rozdiel medzi cenou zaplatenou kupujúcim a obdržanou predávajúcim• rozdiel ceny produktu na parite EXW (ex works) a DDP (delivery duty paid)	<ul style="list-style-type: none">• náklady rokovania• náklady uzavretia kontraktu

Zdroj: Spracované podľa: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. s.30

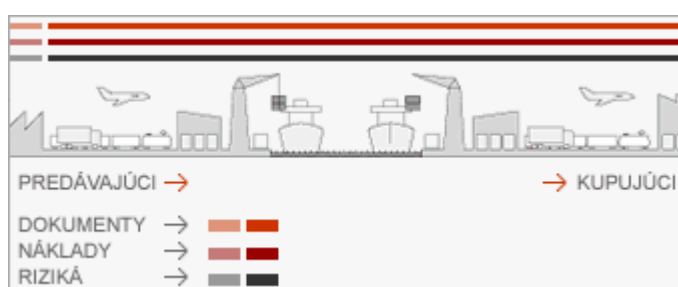
Priame meranie v empirických štúdiách predstavuje jednoduchý spôsob merania ekonomických zdrojov, ktoré obchodní partneri vynaložili v rámci transakcií ako súčasť importu a exportu.

Pri obchodnej operácii ovplyvňuje výšku exportnej ceny produktu aj druh zvolenej parity podľa INCOTERMS 2010. Cena na parite DDP (delivery duty paid - s dodaním clo platené) predstavuje vyššiu cenu ako je cena na parite EXW (ex works – zo závodu). Vzhľadom na exportnú obchodnú operáciu, cena produktu musí byť konkurenčná cena a tá je na parite DDP. Táto cena je potom funkciou ceny na parite EXW, transakčných nákladov a obchodného rozpätia.

²⁶ WANG, N. 2003. Measuring Transaction Costs: An Incomplete Survey. In. *Ronald Coase Institute, Working Paper Number 2*. [online]. 2003. [cit. 2013-10-25]. Dostupné na internete: <<http://www.coase.org/workingpapers/wp-2.pdf>>

Parita EXW – Zo Závodu (dohodnuté miesto) je taká parita, pri ktorej predávajúci dá tovar k dispozícii kupujúcemu vo svojej prevádzke, alebo na inom dohodnutom mieste (napr. v závode, v podniku, továrni, sklade atď.). Týmto si splní svoju povinnosť dodania, pričom nenesie zodpovednosť za naloženie tovaru na dopravný prostriedok (obstaráva kupujúci) a ani za jeho preclenie pri exporte. Táto doložka predstavuje minimálny záväzok predávajúceho. Práva a povinnosti kupujúceho a predávajúceho pri parite EXW znázorňuje nasledujúci obrázok.

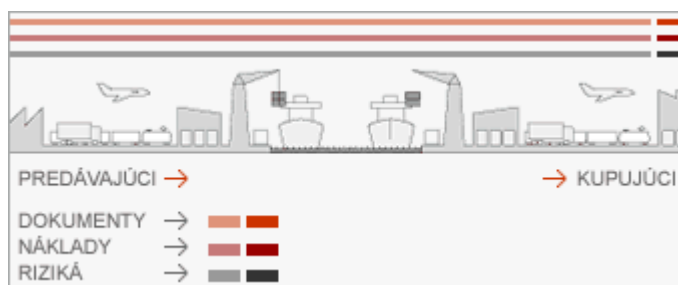
Obrázok 4: Model podmienok dodacej parity EXW



Zdroj: EuroEkonom. Incoterms. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/obchod/doprava-a-preprava/incoterms-2010/>>

Parita DDP – S dodaním clo platené (dohodnuté miesto určenia) predstavuje takú paritu, pri ktorej predávajúci splní svoju povinnosť dodaním tovaru kupujúcemu na dohodnutom mieste určenia v krajine dovozu na dopravnom prostriedku (bez vykládky). Predávajúci znáša náklady a nebezpečenstvá do dodania na toto miesto. Práva a povinnosti kupujúceho a predávajúceho pri parite DDP znázorňuje obrázok nižšie.

Obrázok 5: Model podmienok dodacej parity DDP

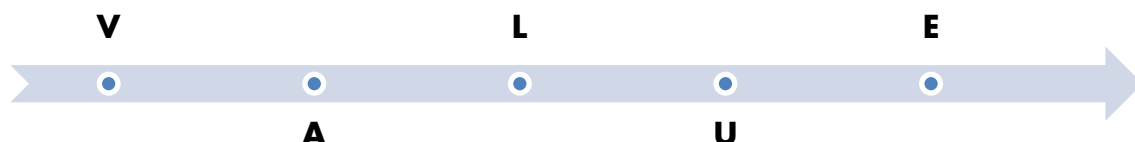


Zdroj: EuroEkonom. Incoterms. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/obchod/doprava-a-preprava/incoterms-2010/>>

Tretí model berie do úvahy sekundárne náklady, ktoré tvoria náklady rokovania a uzavretia kontraktu.

Pri spôsobe merania transakčných nákladov je potrebné zobrať do úvahy všetky tri spôsoby ich merania. Proces tvorby exportnej ceny pozostáva z hodnotového reťazca, ktorý znázorňuje postupné pridávanie hodnoty (obrázok 6).

Obrázok 6: Proces postupného pridávania hodnoty exportnej ceny



Zdroj: Spracované autorkou podľa: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. s.32

Počiatkový bod **V** predstavuje **miesto výroby v domácej krajine**. Hodnota produktu v tomto bode je daná hodnotou vlastných výrobných nákladov, nákladov na uzavretie kontraktu (zahŕňa všetky aktivity týkajúce sa vyhľadania potenciálnych kupujúcich, propagácie, prípravy vývozných operácií, organizácie atď.) Bod **A** (resp. priestor medzi V a L) predstavuje **miesto predaja v domácej krajine**. Ide o proces pridávania hodnoty, ktorý zahŕňa hodnotu tovaru v bode V a parity EXW – príprava na predaj, balenie, príprava dokumentov, atď. (bez obchodnej marže) a exportnou cenou na tej istej parite pri zohľadnení obchodnej marže. Nasleduje bod **L**, ktorý predstavuje **miesto predaja v zahraničí**. Hodnota tovaru v tomto bode je daná hodnotou na parite DDP a všetkých transakčných nákladov. Bod **U** predstavuje **miesto predaja v zahraničí** s obchodnou maržou (dovozná cena na parite DDP). Posledný bod **E**, predstavuje taký bod, kde je vnímaný a očakávaný úžitok v zhode a kupujúcemu sa oplatí nákup uskutočniť. Maximálnu hodnotu produktu znázorňuje rozmedzie medzi bodom U a E. Za bodom E sú body, v ktorých je vnímaná hodnota produktu menšia ako náklady súvisiace s kúpou a nákup sa kupujúcemu neoplatí.

1.2.4 Teórie vlastníckych práv

Teória vlastníckych práv vznikla na základe potreby reagovať na chýbajúci prvok v rámci neoklasickej mikroekonómie, ktorá primárne analyzovala správanie jednotlivca

a fungovanie trhu z ekonomického hľadiska. Neoklasickí autori sa vo svojich prácach nezaoberali sociálno-právnym rámcem takého správania sa subjektov, pri ktorom ľudia vstupujú do výmenných transakcií. Impulzom k vzniku tejto školy bol problém vlastníctva, ktorý nastal po politických zmenách v bývalých socialistických krajinách kedy sa aj prostredníctvom privatizácie prechádzalo od štátneho k súkromnému vlastníctvu. Za jedného z priekopníkov teórie vlastníckych práv sa považuje A. Alchian, americký ekonóm.

Škola ekonómie vlastníckych práv je založená na hypotéze, že zárukou efektívneho využívania ekonomického zdroja je len bezprostredná väzba medzi nákladmi a výnosmi z tohto zdroja. Inými slovami, subjekt, ktorý znáša náklady musí mať právo na vzniknuté výnosy, resp. ten kto si prisvojuje výnosy musí znášať aj náklady. Hovoríme o zásade takzvanej internalizácie nákladov a výnosov, ktorú zaručuje len súkromné vlastníctvo. V praxi však existujú prípady tzv. externalizácie výnosov a nákladov v rámci súkromného vlastníctva. Ide o prípady, kedy dochádza k regulácii zo strany štátu, alebo inej autority (napr. maximálne stanovená výška nájomného).

Vlastníctvo v podstate predstavuje súbor práv, pričom cieľom školy vlastníckych práv je dosiahnuť, aby boli tieto práva jednoznačne a jasne definované, vymedzené a následne vymožitelné. Táto požiadavka je zárukou obchodovania s vlastníckymi právami, ktoré sú potrebné pri efektívnom rozložení ekonomických zdrojov a celkového chodu národnej ekonomiky.²⁷

Aplikácia transakčného mechanizmu zohráva stále významnejšiu úlohu pri vytváraní obchodných kanálov v medzinárodnom obchode. Jeho podstatou je mechanizmus predaja resp. kúpy tovaru. Základom takéhoto právneho vzťahu je medzinárodná kúpna zmluva vymedzujúca podmienky predaja tovaru do zahraničia (resp. kúpy tovaru zo zahraničia) a následne prechodu vlastníctva z exportéra na importéra. Celý proces je založený na dodaní, prechode rizík, platbách a prechode vlastníctva k tovaru. Zo štruktúry exportnej ceny vyplýva, že pri realizácii obchodných operácií v zahraničnom obchode je potrebné brať do úvahy, okrem iného, aj náklady na prekonávanie prekážok v obchode, náklady súvisiace s nadviazaním cezhraničných kontaktov a spracovanie

²⁷ HOLMAN, R. *Vývoj ekonomického myšlení*. Praha 2003. Liberální Institut Praha. 2003. s. 57. ISBN 80-86389-08-1.

kontraktov, náklady na logistické a zmluvné zabezpečenie zahraničného obchodu, náklady súvisiace s ekonomickými rizikami, náklady financovania.²⁸

Pozícia dopravy a logistiky závisí, v prípade jednoduchých kúpnych zmlúv so stanovenou fixovanou cenou, priamo od používaných dodacích parít podľa INCOTERMS 2010. Tie niekedy priamo určujú dopravnú modalitu, ktorá sa má použiť, ale hlavne rozdeľujú povinnosti exportéra a importéra vo vzťahu k subjektom dopravných a logistických trhov.

Transakčný mechanizmus zohráva významnú úlohu pri prepájaní všetkých subjektov – agentov, ktorí participujú na realizácii medzinárodnej kúpy a predaja. Tento mechanizmus je založený na dodávke, prevode rizík a platieb, prevode vlastníctva tovaru „na ceste“, čo predstavuje najdôležitejší bod tohto mechanizmu. Schému transakčného mechanizmu znázorňuje príloha B.

²⁸ MÄNNEL, W. 1993. *Logistik-Controlling: Konzepte, Instrumente, Wirtschaftlichkeit*. Wiesbaden : Gabler, 1993. s. 14. ISBN 3-409-13448-4.

2. Cieľ práce

Tento výskum bude zameraný na skúmanie a identifikáciu vzťahu verejne dostupných infraštruktúr na ekonomický rast Dunajského regiónu z hľadiska medzinárodných transakčných nákladov a so zvláštnym zameraním na charakteristiku vznikajúcich externalít a implicitných nákladov a výnosov.

V rámci tohto cieľa je prioritnou úlohou zistiť vplyv a význam meniacej sa štruktúry transakčných nákladov (podľa R. Coaseho a O. Williamsona) na udržateľný rast (podľa R. Solowa) Dunajského regiónu, so zvláštnym zameraním sa na identifikovanie determinantov exportnej výkonnosti (podľa M. Portera a P. Krugmana) SR pri využití vodnej dopravy po Dunaji. Riadenie transakčných nákladov z dlhodobého hľadiska predstavuje nový spôsob zabezpečenia udržateľnej konkurenčnej výhody a to na základe merania pridanej hodnoty v exportných cenách (podľa Hypotetickej štruktúry nákladov výmeny v exportnej cene – pozri tabuľka 7, str. 57). Zmenou pomerov medzi jednotlivými nákladovými položkami sa vytvára priestor pre efektívnejšie vynakladanie finančných prostriedkov. Okrem hlavného cieľa sme určili aj parciálne resp. komplementárne ciele:

a) Charakterizovať súčasné spôsoby merania transakčných nákladov, ktoré by boli vhodné pre potreby nášho výskumu a nájsť súvislosť medzi transakčnými nákladmi a udržateľným rastom, dlhodobou konkurencieschopnosťou exportu v danom regióne.

b) Nájsť súvislosti a stotožniť nákladové položky modelu exportnej ceny s jednotlivými indikátormi uvedenými v databáze Indexu globálnej konkurencieschopnosti.

c) Charakterizovať medzinárodné projekty rozvoja Dunaja v rámci medzinárodne zadefinovanej Dunajskej stratégie, identifikovať projekty rozvoja dunajského regiónu.

d) Charakterizovať investičné projekty a analyzovať investície a ich pozitívne vplyvy na rozvoj vodnej dopravy na Dunaji.

e) Na základe kvantitatívnych ukazovateľov charakterizovať súčasný stav ekonomického prostredia na Slovensku vo vzťahu k dopravnej infraštruktúre, s dôrazom na vodnú dopravu.

f) Formou dotazníku získať informácie od náhodne vybraných podnikov pôsobiacich v regióne Dunaja v rámci Slovenskej republiky a identifikovať potreby, možnosti a príležitosti využitia vodnej dopravy subjektmi pôsobiacimi na Slovensku.

g) Prostredníctvom SWOT analýzy stanoviť slabé, silné stránky, hrozby a príležitosti využívania vodnej dopravy na Dunaji.

h) Zhodnotiť hypotézy 1, 2, 3, 4 stanovené v časti 2 Cieľ práce.

Splnenie vyššie definovaných cieľov bude závisieť od dostupnosti potrebných údajov a od ochoty podnikateľských subjektov poskytnúť požadované informácie, resp. od pravdivosti ich odpovedí. Ďalším determinantom je celková miera uplatňovania aplikácie stratégií rozvoja Dunaja a realizácie a kompletizácie investičných projektov.

Hypotézy

Stanovenie hypotéz vychádza z hlavného cieľa a parciálnych cieľov. V našom výskume sme stanovili nasledovné hypotézy. Premennými veličinami sú investícia (v našom ponímaní náklady vynaložené do informačných technológií) a jej vplyv na zmenu veľkosti pridanej hodnoty tovarov exportovaných vodnou dopravou.

- Hypotéza 1: *Investície do informačných technológií sa prejavujú znížením finančných nákladov (v rámci štruktúry transakčných nákladov) čo sa pozitívne prejaví v zvýšení pridanej hodnoty v exportnej cene unifikovanej prepravnej jednotky nákladnej vodnej dopravy.*²⁹
- Hypotéza 2: *Zvýšenie pridanej hodnoty v exportnej cene unifikovanej prepravnej jednotky nákladnej vodnej dopravy zvýši záujem subjektov o tento druh dopravy.*
- Hypotéza 3: *Zvýšenie informovanosti subjektov o možnostiach využívania vodnej dopravy zvýši záujem týchto subjektov o jej používanie.*
- Hypotéza 4 : *Zvýšenie záujmu subjektov o export po Dunaji prinesie pozitívny efekt na rast regiónu Dunaja.*

Stanovené hypotézy vychádzajú z predpokladu, že investície do oblasti informačných technológií majú pozitívny efekt na celkové transakčné náklady. Znižovanie transakčných nákladov resp. znižovanie akejkoľvek nákladovej položky v štruktúre transakčných nákladov poskytuje priestor pre vytváranie pridanej hodnoty v exporte. Pri využívaní vodnej dopravy cena jedného TEU kontajnera je daná na parite FOB, pri dodržaní podmienok ceteris paribus (ostatné podmienky ako napríklad náklady na ekológiu, náklady na zabezpečenie rizika, náklady administratívy atď. zostanú nezmenené).

²⁹ Unifikovaná prepravná jednotka = 1 TEU kontajner. TEU je odvodené od Twenty-foot Equivalent Unit, čo v preklade znamená kontajner s dĺžkou 20 stôp.

3 Metodika práce a metódy skúmania

V predchádzajúcej časti sme sformulovali hlavný cieľ dizertačnej práce, ako aj komplementárne ciele, prostredníctvom ktorých by sme mali dosiahnuť hlavný cieľ. Za týmto účelom bolo potrebné stanoviť aj relevantné metódy, ktoré nám poskytnú priestor na vytvorenie predpokladov dosiahnutia hlavného cieľa a následne formulovať závery tejto práce. Je potrebné si uvedomiť, že metódy a postupy používané v dizertačnej práci fungujú vo vzájomnej interakcii. Všeobecne ich môžeme zhrnúť nasledovne: *metódy získavania primárnych údajov, metódy získavania sekundárnych údajov, metódy abstrakcie, analýzy, syntézy, indukcie, dedukcie, matematické a štatistické metódy, metódy komparácie a modelovania*. Tieto metódy nám umožnili zhromaždiť informácie, pochopiť, porovnať a skúmať ich vzájomný vzťah, vplyv a vyvodit' vhodné závery.

Z hľadiska postupnosti sa najprv zameriame na metódy a postupy potrebné na dosiahnutie hlavného cieľa. Následne predstavíme metodické postupy potrebné na zabezpečenie komplementárnych cieľov. Tieto metódy sa môžu v niektorých prípadoch prelínať.

Primárnou metódou teoretickej časti práce bude literárna rešerš, ktorá nám pomôže získať dostatočné teoretické znalosti a pojmové charakteristiky, potrebné na vyhodnotenie výsledkov výskumu. Tento zdroj bude východiskom aj pri formulácii vlastných záverov. Literárna rešerš nám pomôže určiť dôležité premenné výskumu a ich vzájomné vzťahy. Teoretické východiská budú reprezentovať publikácie významných zahraničných i slovenských autorov zaoberajúcich sa medzinárodným ekonomickým dianím. Ako príklad môžeme uviesť zahraničných autorov ako R. Coase, O. Williamson, M. Porter, D. North, P. Kindleberger, P. Krugman a iní, a slovenských autorov: P. Baláž, H. Hansenová, M. Šikula a iní. Ako sekundárne zdroje budú použité časopisy, firemné publikácie, odborné publikácie, všeobecné štúdie a internetové zdroje.

Primárne údaje získame prostredníctvom metódy dopytovania, pričom v rámci kvantitatívneho výskumu budú presne formulované otázky. Kvalitatívny výskum bude realizovaný prostredníctvom voľne formulovaných otázok. Pri dopytovaní sa dajú použiť dva spôsoby realizácie a to dotazníkom alebo individuálnym hĺbkovým rozhovorom, ktorého výhodou je možnosť overiť si konkrétne vzťahy a súvislosti.

❖ Charakteristika metód

Stanovené ciele je možné splniť prostredníctvom metód skúmania ekonomických javov a procesov. Zložitosť ekonomických procesov si vyžaduje čo najdokonalejšie matematické a štatistické metódy. V práci budú použité dve základné metódy – metóda dotazníkového prieskumu a aplikácia modelu TEAT skúmaním panelu krajín dunajského regiónu. Ďalšími východiskovými metódami pri spracovávaní dizertačnej práce budú nasledovné metódy:

- metóda systémového prístupu zameraná na komplexné charakterizovanie problematiky medzinárodných transakčných nákladov a verejných infraštruktúr, ich vplyv na udržateľný rozvoj,
- analýza a syntéza. Analýza predstavuje rozklad celku na jednotlivé časti. Táto metóda nám poskytne dokonalejšie poznanie subčastí celého systému a ich vzájomných súvislostí. Ide o myšlienkové rozloženie problematiky dizertačnej práce, triedenie získaných informácií (či už zo sekundárneho alebo primárneho zdroja) a čiastkových zistení. Syntéza skúma jednotlivé javy a procesy ako celok. Metóda syntézy a analýzy sa navzájom prelína a dopĺňa. Prostredníctvom syntézy nám výsledky analýzy poskytnú celkový pohľad na vplyv investícií do dopravnej infraštruktúry na medzinárodné transakčné náklady,
- indukcia, ktorá znamená vyvodenie všeobecného záveru na základe čiastkových poznatkov, pričom uvedenú metódu využijeme najmä pri štatistickom spracovaní a vyhodnotení odpovedí respondentov (náhodne vybraných podnikov pôsobiacich na slovenskom trhu v oblasti Dunajského regiónu realizujúcich export hmotného tovaru), na základe ktorých vyvodíme záver týkajúci sa možnosti využitia vodnej dopravy,
- dedukcia predstavuje metódu pri ktorej vyvodzujeme záver na základe objektívnych poznatkov. Ide o spôsob myslenia, pri ktorom budeme vychádzať zo všeobecných teoretických záverov, tvrdení ekonómov o súvislostiach medzi transakčnými nákladmi a ich rastom resp. poklesom a exportnými cenami, o determinantoch pri rozhodovaní o spôsobe použitej dopravy, pričom ich budeme overovať v praxi, tj. na subjektoch pôsobiacich v oblasti exportu,
- štatistické metódy sa použijú pri vyhodnocovaní odpovedí respondentov dotazníkového prieskumu zameraného na zistenie možnosti využitia Dunajskej vodnej cesty pre konkrétny druh tovaru,

- dotazníky obsahujúce štruktúrované a otvorené otázky,
- prípadová štúdia bude predstavovať prepojenie sekundárnych zdrojov informácií s primárnymi, pričom sa prostredníctvom modelových situácií riešených cez transakčné náklady. Modelové situácie budú vychádzať z viacerých variantov. metóda komparácie sa využije pri porovnaní jednotlivých modelov,
 - metóda grafického zobrazenia sa použije pri vyhodnocovaní odpovedí respondentov v dotazníkoch zameraných na význam jednotlivých kvalitatívnych ukazovateľov logistiky, či na zhodnotenie podielu prepravných nákladov v rámci štruktúry transakčných nákladov,
 - z grafických metód použijeme SWOT analýzu, ktorá predstavuje zhodnotenie vnútorných a vonkajších faktorov, ovplyvňujúcich úspešnosť konkrétneho zámeru. Vnútorné faktory predstavujú zhodnotenie slabých a silných stránok, vonkajšie prostredie je definované na základe určenia príležitostí a hrozieb.

Ďalším, nemenej dôležitým východiskom práce budú plánované a realizované medzinárodné projekty investícií do rozvoja Dunajskej vodnej cesty, ich analýza a vyšpecifikovanie pohľadu na transakčné náklady. Ako je vidieť na obrázku 7, jadro výskumu predstavuje pridaná hodnota v exportných cenách. Pridaná hodnota je ovplyvnená transakčnými nákladmi, ktoré vyjadrujú udržateľnosť rozvoja prostredníctvom investícií do ekológie, znalostí, informačných technológií, dodania po vode a etiky (obrázok 8). Keďže ide o dodanie po vode, do úvahy berieme dodacie parity INCOTERMS 2010 určené práve pre túto dopravu (FOB – free on board, vyplatené na loď a CIF – cost, insurance, freight, náklady poistenie a prepravné).

Model výskumu môžeme charakterizovať nasledovným matematickým zápisom:

$$uPH = f(PaI; EX_{(INCO-FOB/CIF)}; \Sigma TN)$$

Vysvetlivky:

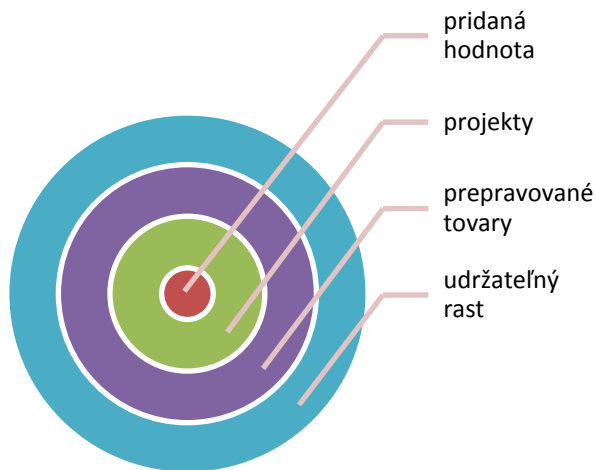
uPH = udržateľná pridaná hodnota

PaI = projekty a investície

$EX_{(INCO-FOB/CIF)}$ = export na parite FOB/CIF podľa INCOTERMS 2010

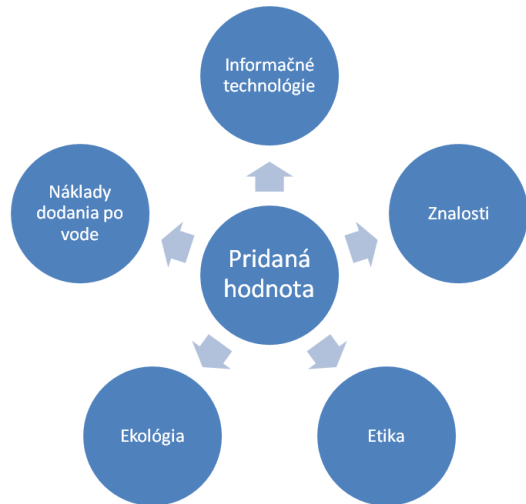
ΣTN = suma transakčných nákladov

Obrázok 7: Model výskumu



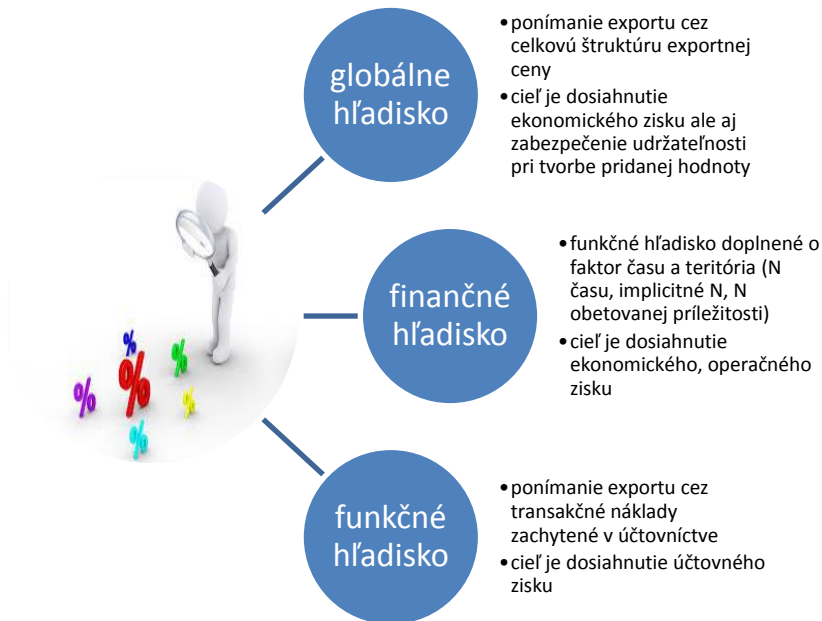
Zdroj: Spracované autorkou

Obrázok 8: Model pridanej hodnoty



V zmysle riešenia problematiky transakčných nákladov a následne ich vplyvu na konkurencieschopnosť exportu ekonomiky musíme zobrať do úvahy tri základné hľadiská (pozri obrázok 9). Pre potreby nášho výskumu budeme vychádzať z tretieho stupňa ponímania exportu – holistického globálneho hľadiska, ktorého cieľom je okrem dosiahnutia ekonomického zisku aj zabezpečenie udržateľnosti pri tvorbe pridanej hodnoty, ako súčasť konkurenčnej výhody. Udržateľnosť v našom prípade chápeme ako schopnosť pretrvať.

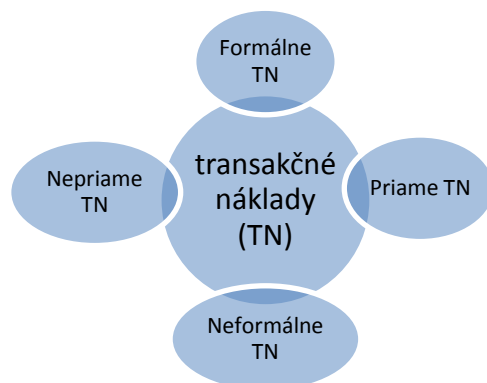
Obrázok 9: Viacúrovňová štruktúra pohľadu na export



Zdroj: Spracované autorkou

Systematický prístup ku klasifikácii transakčných nákladov na exportné ceny na základe kúpnej zmluvy vychádzajú z niekoľkých rôznych uhlov pohľadu. Najčastejšie rozdelenie transakčných nákladov podľa Hansenovej znázorňuje obrázok 10.

Obrázok 10: Najčastejšie rozdelenie transakčných nákladov



Zdroj: Spracované autorkou

Za priame transakčné náklady sa považujú fakturované ceny, poplatky, nepriame transakčné náklady predstavuje čas a hodnota, formálne náklady sú náklady za poplatok a neformálne nie za poplatok. Štruktúra celkových transakčných nákladov a pomer ich negatívnych a pozitívnych položiek ovplyvňuje udržateľnosť pridanej hodnoty v exportnej cene. Tie položky, ktoré podporujú udržateľnú pridanú hodnotu v exporte považujeme za pozitívne položky.³⁰

Pre potreby nášho výskumu budeme vychádzať z modelu exportnej ceny podľa H. Hansenovej, ktorá charakterizuje celkovú štruktúru exportnej ceny podľa tabuľky 4. Východisko predstavuje výrobná resp. obstarávacía cena, ku ktorej treba zohľadniť všetky menované nákladové položky. Tie spoločne s pridanou hodnotou, obchodnou maržou a ziskom tvoria exportnú cenu daného produktu.

³⁰ HANSENOVÁ, H. et al.: Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In. *Česko a Slovensko v medzinárodnom obchode a podnikaní 2012, Medzinárodná konkurencieschopnosť a nové výzvy vyvolané ekonomickou krízou: zborník príspevkov z 12. medzinárodnej vedeckej konferencie*: Praha, 2012.

Tabuľka 4: **Model exportnej ceny**

Výrobná cena / obstarávacia cena
Náklady na uzavretie a kontrolu kontraktu
Náklady dodania podľa INCOTERMS 2010
Finančné náklady
Náklady rizík
Náklady informácií
Náklady znalostí
Náklady neetiky
Náklady ekológie
Náklady administratívy
Vlastné náklady exportéra
Pridaná hodnota / obchodná marža / zisk

Zdroj: HANSENOVÁ, H. et al.: Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In. *Česko a Slovensko v medzinárodnom obchode a podnikaní 2012, Medzinárodná konkurencieschopnosť a nové výzvy vyvolané ekonomickou krízou: zborník príspevkov z 12. medzinárodnej vedeckej konferencie*: Praha, 2012.

❖ **Zber a získavanie údajov**

V tejto časti sme pracovali s primárnymi údajmi, ktoré sme získali priamo na základe informácií z dotazníku a sekundárnymi údajmi. Zdrojom sekundárnych údajov boli indexy zamerané na spracovanie údajov kvalitatívneho a kvantitatívneho charakteru. Štatistické databázy ako napríklad Eurostat nám poskytli údaje o makroekonomických ukazovateľoch ako napríklad svetový obchod s tovarom a službami. Dôležitá bola aj databáza OECD, ktorá v spolupráci s WTO vytvorila pomerne nový ukazovateľ – obchod s pridanou hodnotou (TiVA). Nakoľko naposledy aktualizované údaje sú z roku 2009, tento ukazovateľ sme rozobrali hlbšie a zamerali sme sa na podiel dopravy, skladovania, poštových a telekomunikačných služieb (TSPT) na celkovej hodnote TiVA. Soft alebo tzv. mäkké faktory sme získali z databázy Global Competitiveness Index (GCI 2012-2013 a 2013-2014). Prostredníctvom Indexu Logistickej výkonnosti (LPI 2014,2012,2010) sme získali prehľad o faktoroch ovplyvňujúcich logistické služby.

Pre náš výskum sme ďalej použili faktor cezhraničného obchodovania – náklady potrebné na vývoz jedného TEU kontajnera³¹, ktorý je metodikou Doing Business charakterizovaný veličinami 10 ton alebo hodnota 20 000 USD.

Pre účely nášho výskumu sme ďalej pracovali s modelom TEAT (Transaction, Export, Added value, Transportation) M. Minárika, ktorý sme aktualizovali na rok 2014. Spracované boli údaje šiestich nami vybraných krajín, išlo o panelové krajiny, ktorých spoločným menovateľom je rieka Dunaj.

Z modelu TEAT vyplývajú nasledujúce skutočnosti:³²

Rozsah a využitie marketingu bolo stotožnené s položkou **náklady na uzavretie a kontrolu** kontraktu. Pre získavanie zákazníkov resp. nadobúdaní nových obchodných stykov je spôsob a rozsah využitia marketingu veľmi dôležitý. Z finančného hľadiska je náročnejšie získavať nových zákazníkov ako udržať si už existujúcich. Tieto údaje sme zozbierali z GCI 2014 – 2015, časť 11.08 Rozsah a využitie marketingu.

Náklady dodania (podľa INCOTERMS 2010) závisia od individuálnej obchodnej relácie a dohodnutej dodacej parity.

Zdravie a morálka bankového sektora (GCI 2014 – 2015, časť 8.06) bola stotožnená s **finančnými nákladmi**. Všeobecne platí, že na dostupnosť a náklady financovania podnikateľských aktivít vplyva práve kvalita bankového sektora. Existuje predpoklad, že vyššou kvalitou tohto sektora sú náklady na financovania nižšie a naopak.

Obchodné náklady súvisiace s rozsahom zločinnosti a násilia (GCI 2014-2015 časť 1.14) boli priradené k **nákladom rizík**. Proti týmto rizikám je potrebné sa komerčne poistiť. Náklady na toto poistenie závisia od konkrétneho obchodného prípadu a danej obchodnej relácie. Z metodiky GCI vyplýva, že čím je hodnota indikátora vyššia, tým pravdepodobnosť aplikácie tejto charakteristiky nižšia.

Úroveň absorpcie nových technológií firmami (GCI 2014-2015 časť 9.02) predstavuje **náklady informácií**. Schopnosť a možnosti využitia informačných a komunikačných technológií a ich dostupnosť má pozitívny vplyv na úroveň nákladov a na získavanie informácií rôzneho charakteru.

Rozsah firemných školiacich aktivít a náklady na tieto aktivity (GCI 2014-2015 časť 5.07) predstavujú **náklady znalostí**. V súčasnom období rastie dôležitosť znalostnej

³¹ Unifikovaná prepravná jednotka = 1 TEU kontajner. TEU je odvodené od Twenty-foot Equivalent Unit, čo v preklade znamená kontajner s dĺžkou 20 stôp.

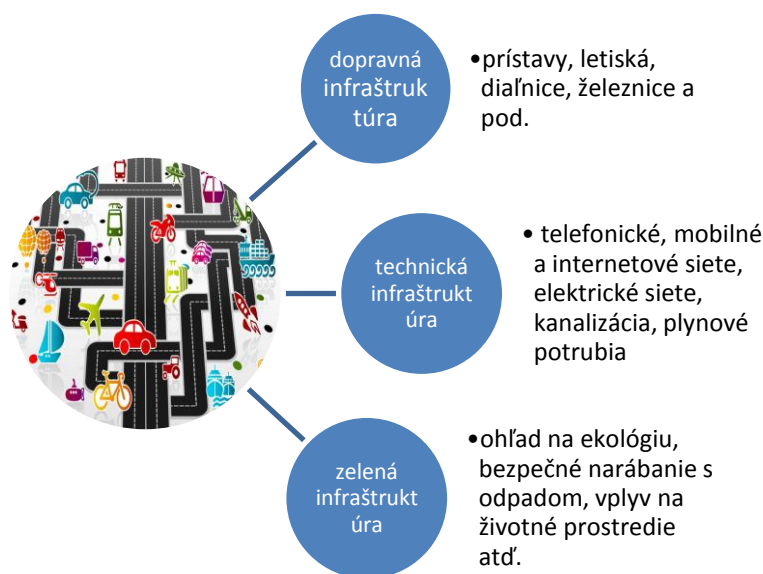
³² Metodika spracovaná podľa: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. 208 s

ekonomiky a preferovaný je systém celoživotného vzdelávania. Ten sa realizuje napríklad aj formou firemných školení rôzneho charakteru. Náklady na organizáciu školení majú rastúci vplyv na nákladové položky firiem.

Etické správanie firiem, korupcia a/alebo klientelizmus (GCI 2014-2015 časť 1.17) predstavujú **náklady neetiky**. Náklady tejto kategórie majú za následok vznik negatívnych externalít pre firmy, ktoré etické zásady dodržiavajú. Úroveň podnikateľskej etiky súvisí s vyspelosťou podnikateľského prostredia jednotlivých ekonomík, čo dokazuje aj Index globálnej konkurencieschopnosti. Z tohto indexu vyplýva, že čím je dosiahnutá hodnota indikátora vyššia, tým je pravdepodobnosť neetického správania nižšia.

Do úvahy bola braná aj kvalita **celkovej infraštruktúry** (GCI 2014-2015 časť 2.01). Infraštruktúra pozostáva z viacerých zložiek znázornených na obrázku 11.

Obrázok 11: **Zložky infraštruktúry**



Zdroj: Spracované autorkou podľa: MVRZ SR. Operačný program Základná infraštruktúra. 2003. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=92903>>

Z indexu Doing Business sme získali údaje o cezhraničnom obchodovaní, konkrétne náklady na export 1 kontajnera.

Každá z 8 vyššie spomínaných položiek (charakteristík) tvoriacich štruktúru exportnej ceny je určená v rámci Indexu globálnej konkurencieschopnosti hodnotou z

intervalu $\langle 0; 7 \rangle$. Čím je hodnota vyššia, tým je vyššia pravdepodobnosť aplikácie danej charakteristiky alebo položky.³³

❖ **Tvorba databázy**

Pri tvorbe databázy sa vychádza z dvoch možností a to:

1. Ak charakteristika N (Nature) prispieva **priamo** k rastu exportnej ceny 1 TEU kontajnera, výška takéhoto príspevku C (Contribution) bola určená nasledovne:

$$C = (N \times 100) / 7$$

Výsledná hodnota C určuje počet prípadov zo 100 (z intervalu $\langle 0; 100 \rangle$, kde sa daná charakteristika uplatňuje a zároveň prispieva k rastu exportnej ceny. Ide o náklady na uzavretie kontraktu, náklady informácií, náklady ekológie a náklady znalostí.

2. Ak daná charakteristika N prispieva **nepriamo** k rastu exportnej ceny 1 TEU kontajnera, výška takéhoto príspevku C (Contribution) bola určená nasledovne:

$$C = [(7 - N) \times 100] / 7$$

Výsledná hodnota C určuje počet prípadov zo 100 (z intervalu $\langle 0; 100 \rangle$, kde sa daná charakteristika uplatňuje a zároveň prispieva k rastu exportnej ceny. Ide o náklady rizík, náklady neetiky, finančné náklady a náklady administratívy.

❖ **Metodické zabezpečenie cieľov**

Hlavný cieľ, identifikáciu vzťahu medzi verejne dostupnými infraštruktúrami na ekonomický rast Dunajského regiónu z hľadiska medzinárodných transakčných nákladov sme naplnili prostredníctvom systematického štúdia sekundárnych zdrojov, teoretických podkladov a odbornými konzultáciami. Na základe získaných informácií sme definovali verejne dostupné infraštruktúry (so zameraním sa na vodnú nákladnú dopravu) a ich vplyv na ekonomický rast regiónu Dunaja.

Komplementárny cieľ a) sme zabezpečili systematickým štúdiom materiálov, získavaním informácií na odborných konferenciách a následnými konzultáciami.

Komplementárny cieľ b) sme dosiahli zosúladením údajov z Indexu globálnej konkurencieschopnosti (GCI) a modelu exportnej ceny.

Komplementárny cieľ c) sme naplnili zberom, štúdiom a spracovaním dostupných sekundárnych údajov.

Komplementárny cieľ d) sme naplnili získaním údajov a rozhovormi s predstaviteľmi spoločností pôsobiacich v oblasti riečnej dopravy po Dunaji.

³³ Metodika analýzy jednotlivých parametrov podľa uvedených indexov bola prevzatá z metodiky M. Minárika, ktorá sa najviac približuje potrebám nášho výskumu v daných podmienkach.

Komplementárny cieľ e) bol naplnený na jednej strane štúdiom a analýzou verejne dostupných štatistických údajov. Na druhej strane prostredníctvom vyhodnotenia informácií získaných rozhovormi s odborníkmi z praxe.

Komplementárny cieľ f) sme naplnili vypracovaním, rozposlaním, zberom a analýzou údajov z dotazníkového prieskumu. Získané údaje sme spracovali pomocou štatistického programu Statgraphics Centurion XV a Microsoft Excel. Takto spracované výsledky nám poskytli kvalitatívne informácie od náhodne vybraných subjektov pôsobiacich v dunajskom regióne.

Komplementárny cieľ g) sme dosiahli využitím marketingového nástroja SWOT analýzy. Analýzou vnútorného a vonkajšieho prostredia sme identifikovali možnosti, ktoré Dunaj ponúka. Prostredníctvom syntézy došlo k vytvoreniu kľúčových faktorov charakterizujúcich silné a slabé stránky, príležitosti a riziká.

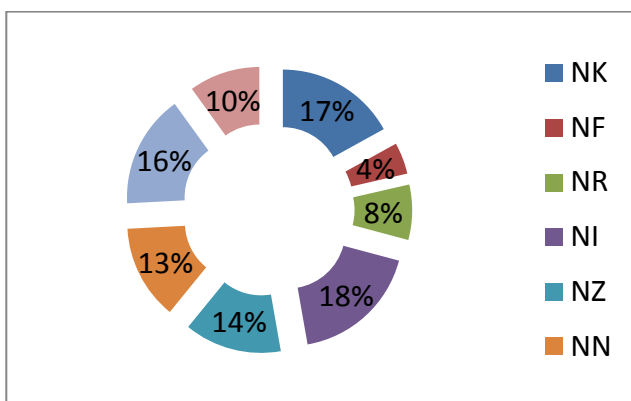
Komplementárny cieľ h) overovanie hypotéz založených na kvalitatívnych ukazovateľoch sme realizovali na porovnaním a vyhodnotením výsledkov dotazníkového prieskumu, ktoré sú obsiahnuté v časti 4 Výsledky práce. Hypotézy zamerané na kvantitatívne ukazovatele sme overili aktualizáciou modelu TEAT pre nami vybrané obdobie a panel krajín, ktoré sú rovnako obsiahnuté v časti 4 Výsledky práce.

Príspevok jednotlivých nákladových položiek k celkovým transakčným nákladom – prípadová štúdia

Na základe databázy vytvorenej spracovaním (regresnou a korelačnou analýzou) vybraných ukazovateľov Indexu Globálnej konkurencieschopnosti krajín, Doing Business a Indexu Logistickej výkonnosti je možné postupne analyzovať každú nákladovú položku samostatne. Zo vzájomných vzťahov vyplýva, že jednotlivé nákladové položky samostatne predstavujú určité percento z celkových nákladov. Vzhľadom na rozdielnosť vyspelosti a konkurencieschopnosti krajín, táto percentuálna hodnota je iná pre každú krajinu. Avšak celková hodnota resp. súčet jednotlivých percent za dané položky je 100 %.³⁴ Percentuálne rozloženie jednotlivých nákladových položiek v roku 2013 znázorňuje graf 2.

³⁴ Spracované podľa: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. 208 s

Graf 2: Percentuálny podiel jednotlivých nákladových položiek na celkové transakčné náklady (2013)



Vysvetlivky: NK = náklady na uzavretie a kontrolu kontraktu, NF = finančné náklady, NR = náklady rizík, NI = náklady informácií, NZ = náklady znalostí, NN = náklady neetiky, NE = náklady ekológie, NA = náklady administratívy.

Zdroj: Spracované autorkou

Z percentuálneho rozloženia jednotlivých nákladových položiek vyplýva, že náklady informácií v Slovenskej republike predstavovali zaokrúhlene 18% (autor udáva presný údaj 18,08%) z celkových transakčných nákladov. Náklady na export 1 TEU by vo finančnom vyjadrení mali byť 1352,15 USD. Reálne náklady podľa DB (2013) však boli vo výške 1560 USD. Tento rozdiel znamená, že v rámci štruktúry nákladových položiek existuje iná položka zvyšujúca exportné náklady. Suma 207,85 USD (v prepočte 13,32%) tak predstavuje rozdiel medzi skutočne vynaloženými nákladmi a nákladmi vypočítanými podľa modelovej funkcie. Prehľad analyzovaných údajov poskytuje tabuľka 5.

Tabuľka č. 5 : Porovnanie modelovej a reálnej situácie v roku 2013

modelová situácia		reálna situácia v SR	
N na 1 TEU (USD)	z toho 1% (USD)	N na 1 TEU (USD)	z toho 1% (USD)
1352,15	13,5215	1560	15,60
1% dodatočných N informácií znamená pokles celkových N o 133,93USD		1% dodatočných N informácií znamená pokles celkových N o 133,93USD	

Zdroj: Spracované autorkou podľa: MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. 208 s

4 Výsledky práce

4.1 Znalostná ekonomia a exportné ceny

Rozvoj znalostnej ekonomiky patrí k základným prioritám hlavných predstaviteľov jednotlivých štátov a súčasných štátnych zoskupení.

V rámci Európskej únie prijala Európska komisia program *Európa 2020 - Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu*. Dokument je postavený troch prioritách, jednou z nich je „Inteligentný rast: vytvorenie hospodárstva založeného na znalostiach a inovácií“.

Znalostná ekonomika predstavuje komplex, kde prioritné postavenie patrí rozvoju a šíreniu znalostí a inovácií, ktoré sú predpokladom budúceho rastu. Východiskovým bodom je zlepšenie kvality vzdelávania, posilnenie základného aj aplikovaného výskumu, podpora šírenia inovácií a poznatkov, využívanie najmodernejších informačných a komunikačných technológií, transformácia najnovších inovatívnych myšlienok do nových produktov a služieb tak, aby viedli k rastu, vytvoreniu kvalitných pracovných miest a riešeniu sociálnych problémov nielen v Európe a ale v svete.

K základným opatreniam znalostnej ekonomiky patrí posilnenie inovatívneho potenciálu danej krajiny, zlepšenie výsledkov v oblasti vzdelávania, kvality a dosahovaných výsledkov vzdelávacích inštitúcií a možnosť využívať hospodárske a spoločenské výhody modernej digitálnej spoločnosti.

Znalostná ekonomika načrtáva možnosť, ako uspokojiť neustále rastúce nároky spotrebiteľov a zároveň neohroziť zásoby pominuteľných zdrojov pre budúce generácie. Znalostná ekonomika má najväčšie predpoklady výrazným spôsobom napomáhať realizácii udržateľného rozvoja.³⁵

V súčasnosti neexistuje presná a jednoznačná definícia znalostnej ekonomiky. Charakteristika ekonomiky založenej na vedomostiach je podľa Svetovej banky založená na pilieroch znalostnej ekonomiky.

³⁵ NEMCOVÁ, E., SILANIČ, P.: *Indikátory znalostnej ekonomiky a konvergencia medzi členskými štátmi Európskej únie*, Prognostický ústav Bratislava. 2013. [online]. [cit. 2015-01-15]. Dostupné na internete: <http://www.prog.sav.sk/fileadmin/pusav/download_files/prognosticke_prace/2013/clanok%201%20Nemcova%20Silanic.pdf>

Vymedzujú sa štyri základné piliere:³⁶

- podporný ekonomický a inštitucionálny mechanizmus poskytujúci stimuly pre využívanie existujúcich a vytváranie nových poznatkov v podnikaní,
- vzdelaná a kvalifikovaná populácia, ktorá vytvára a používa nové poznatky,
- dynamická informačná infraštruktúra, ktorá slúži na komunikáciu, šírenie a spracovávanie informácií a
- efektívny inovačný systém podnikov, výskumných centier a univerzít za účelom vytvárania nových poznatkov.

4.1.1 Význam znalostí v exportných operáciách

Pojem znalostná ekonomika je možné charakterizovať ako určitú schopnosť ekonomiky štátu získavať, spracovávať a využívať poznatky a vedomosti ľudského kapitálu. Ďalej predstavuje schopnosť vytvárať podnety vedúce k tvorbe nového kapitálu a to prostredníctvom využívania nových technológií, investícií do vedy a výskumu s následným uplatnením v danej ekonomike. Pojmy ako efektivita, ľudský kapitál, technológie, veda a výskum predstavujú kľúčové prvky konkurencieschopnosti jednotlivých krajín. Index globálnej konkurencieschopnosti v dvanástich pilieroch identifikuje a hodnotí postavenie jednotlivých krajín sveta z hľadiska ich schopnosti konkurovať (tabuľka 6). Svetové ekonomické fórum (World Economic Forum – WEF) (2014) definuje prostredníctvom tohto indexu konkurencieschopnosť krajiny ako zoskupenie inštitúcií, politik a faktorov, ktoré spolu charakterizujú a určujú produktivitu krajiny. Konkurencieschopnejšie ekonomiky sú tie, ktoré rastú v priebehu času rýchlejšie a efektívnejšie ako ostatné.

³⁶ World Bank, *Knowledge economy indicators: Indicators for a Knowledge Based Economy*. 2008, [online]. [cit. 2015-01-17]. Dostupné na internete: < <http://www.uni-trier.de/fileadmin/fb4/projekte/SurveyStatisticsNet/KEI-WP1-D1.3a.pdf> >

Tabuľka 6: **Piliere konkurencieschopnosti podľa indexu GCI**

pilier	názov	pilier	názov
1	inštitucionálny rámec	7	efektívnosť pracovného trhu
2	infraštruktúra	8	vyspelosť finančného trhu
3	makroekonomika	9	technologická pripravenosť
4	zdravie a základné vzdelanie obyvateľstva	10	veľkosť trhu
5	vyššie vzdelávanie a školenia	11	vyspelosť podnikových procesov
6	efektívnosť trhu tovarov	12	inovácie

Zdroj: Spracované autorkou podľa Indexu globálnej konkurencieschopnosti GCI. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: < http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf>

4.1.2 Transakčné náklady v exportnej cene

Súčasná koncepcia transakčných nákladov sa týka nielen nákladov vo forme finančných výdavkov ale i napr. času potrebného na prípravu na rokovanie s obchodnými partnermi, tzn. ide o širšie ponímanie kúpnej ceny (exportnej ceny), ktorej súčasťou môžu byť náklady súvisiace so získaním potrebných informácií (využívanie poradenských spoločností), či analýzu rizík. Na štruktúre exportnej ceny (na príslušnej parite INCOTERMS 2010 sa podieľa výrobná cena / obstarávacía cena a nasledovné transakčné náklady: náklady dodania (balenie, preprava), náklady financovania priame (súvisiace s platobným stykom) a nepriame (úroky z hodnoty času plynúceho pri povinných administratívnych procesoch ako napr. colné konanie, získanie licencie), náklady administratívy (napr. clo), náklady znalostí a na získanie informácií (napr. využívanie konzultantov, prieskumy predaja) a náklady rizík (poistenie rizík, analýzy rizík).

❖ Tovarový export

Proces rozhodovania sa o tovarovom exporte je najviac ovplyvnený cenou. Cena, ako prvok marketingového mixu, predstavuje pre podnik prostriedok získavania finančných vstupov. Je to premenlivá veličina, ktorá sa dá regulovať zo strany podniku. Na cenu vplýva niekoľko faktorov a preto jej určenie predstavuje veľmi zložitý marketingový proces. Medzi základné faktory cenovej politiky patrí:

- samotný výrobok a odvetvie výroby,
- miesto výroby,
- odbytový systém,
- miestne a klimatické podmienky,
- menové vplyvy.

Stanovenie ceny v medzinárodnom obchode je ešte zložitejšie, nakoľko sa na zahraničných trhoch môžu vyskytovať prekážky. Významnú úlohu zohráva **kapacita trhov** – stáva sa, že práve tie veľké a zaujímavé trhy bývajú obsadené respektíve nasýtené rovnakými alebo podobnými výrobkami. Svoj vplyv má aj **trhová efektívnosť** čo zjednodušene znamená, že ak chceme viacej vyviezť mali by sme znížiť cenu čo môže byť v konečnom dôsledku ekonomicky nevýhodnejšie. Na cenu má vplyv aj **druh trhu**, kde na vyspelých trhoch sú vyššie ceny, menšie riziko neplatenia a náročnejší zákazníci. Naopak na rozvojových trhoch sú ceny nižšie pričom tu existuje vyššie riziko neplatenia.

❖ **Náklady ovplyvňujúce exportnú cenu**

Z hľadiska exportu je dôležitým prvkom aj zohľadnenie dane z pridanej hodnoty. Exportujúca firma za nákup surovín na domácom trhu platí DPH. Táto daň sa ale nevzťahuje na predaj tovaru za hranicami, takže by mu mala byť vrátená. Cena výrobku sa takto zníži práve o hodnotu DPH.

V exportnej cene transakčné náklady v skutočnosti predstavujú na jednej strane príjmy sprievodných trhov služieb: medzinárodný prepravný a logistický trh, bankový trh, poisťny trh, telekomunikačný trh, informačný trh, vzdelávací trh, trh ekologických technológií apod., a na strane druhej príjmy štátu z administratívnych poplatkov súvisiacich s prechodom hraníc. Existuje celé spektrum faktorov potrebných k tomu, aby došlo k zmene vlastníctva tovaru z exportéra na importéra a zároveň sa zachovala udržateľnosť obchodných transakcií, inými slovami udržateľná pridaná hodnota.³⁷ Tradičná ekonomika charakterizuje tieto faktory ako náklady, čím vzniká „pridaná hodnota ako náklad“. Podľa novej ekonomiky je možné sa domnievať, že v prípade keď transakčné náklady majú charakter investície pridaná hodnota vzniká ako výnos resp. „pridaná hodnota ako udržateľný výnos“. Práve udržateľná pridaná hodnota (UPH na parite EXW-DDP podľa INCOTERMS 2010) chápaná ako udržateľný výnos z transakcie by mohla byť jedným z determinantov udržateľnej konkurencieschopnosti exportu tovaru X.

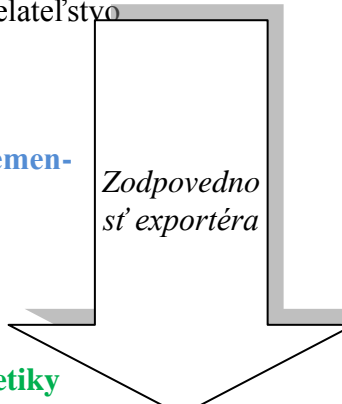
Komplexné ponímanie a kalkulácia transakčných nákladov v exporte priamo závisí od znalostí a schopností exportného manažéra tieto náklady identifikovať, riadiť a

³⁷ HANSENOVÁ, Heda - FURDOVÁ, Lucia - MINÁRIK, Marek. Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In Czech Republic and Slovakia in international trade and business 2012 : proceedings of 12th international joint conference : april 26, 2012; Prague, Czech Republic and Bratislava, Slovakia : international competitiveness & new challenges in response to economic crises [elektronický zdroj]. - Praha : University of Economics, Prague, Oeconomica Publishing house, 2012. ISBN 978-80-245-1876-3, s. 82-96

kontrolovať. V bežnej praxi sa tieto náklady vyjadrujú ako náklady predaja, pričom sa uvádzajú len explicitne zachytené nákladové položky.

Tabuľka 7: **Hypotetická štruktúra nákladov výmeny v exportnej cene**

VÝROBNÁ CENA (PRODUKČNÉ NÁKLADY/ZISK) / OBSTARÁVACIA CENA(MARŽA)	

LEGÁLNE PRIAME NÁKLADY VÝMENY	
Náklady dodania podľa Incoterms : medzinárodná doprava, zasielateľstvo a logistika	
Náklady financovania: medzinárodný platobný styk	
Náklady rizík: medzinárodné poisťovanie	
*Náklady dodania, financovania a rizík patria medzi komplementárne náklady výmeny, neinvestičného charakteru	
Náklady marketingu, prieskum trhu	
Náklady informácií a komunikácie	
Náklady znalostí	
Náklady etiky	
*Náklady marketingu, informácií a komunikácie, znalostí a etiky patria medzi komplementárne náklady výmeny substitučného a investičného charakteru	
Náklady ekológie: udržateľnosť životného prostredia	
NÁKLADY VONKAJŠEJ ADMINISTRATÍVY	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Prechod vlastníctva k tovaru</div>
Clá, dane, kvantitatívne obmedzenia	
LEGÁLNE NEPRIAME NÁKLADY VÝMENY	
Úroky ako náklady /výnosy času: optimalizácia rýchlosti dodania (+/-)	
Výnosy z kapacity: optimalizácia veľkosti dodávky (+)	
ILEGÁLNE NÁKLADY VÝMENY	
Úplatky, rodinkárstvo	
EXTERNALITY (+/-)	
Nastavenie inštitúcií (+/-)	

CELKOVÉ NÁKLADY EXPORTÉRA (podľa Incoterms v kontrakte)	
PRIDANÁ HODNOTA z toho ZISK exportéra	

CELKOVÁ EXPORTNÁ CENA (Incoterms)	
+ CELKOVÉ NÁKLADY IMPORTÉRA (podľa dodacej podmienky DDP, Incoterms)	

PRIDANÁ HODNOTA z toho ZISK(MARŽA)importéra	

CELKOVÁ PREDAJNÁ CENA IMPORTÉRA (DDP, Incoterms)	
PRIDANÁ HODNOTA ako zisk zákazníka/renta spotrebiteľa = OÚ/VÚ	

Zdroj: HANSENOVÁ, H. et al.: Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In. *Česko a Slovensko v medzinárodnom obchode a podnikaní 2012, Medzinárodná konkurencieschopnosť a nové výzvy vyvolané ekonomickou krízou*: zborník príspevkov z 12. medzinárodnej vedeckej konferencie: Praha, 2012.

4.1.3 Ekonomické ponímanie externalít

V ekonomickej teórii ekonómovia na jednej strane predpokladajú, že voľné neregulované trhy minimalizujú celkovú hodnotu produktov vytvorených pre spoločnosť a teda aktivity a rozhodnutia výrobcov a spotrebiteľov na trhu nemajú tzv. „spillover“³⁸ efekt na tretie strany, ktoré nie sú priamo zainteresované na danom trhu. Na druhej strane však existuje názor, že neregulované trhy maximalizujú hodnotu pre zákazníka a preto je potrebné pochopiť „spillover“ efekty a ich vplyv na ekonomickú hodnotu.

V súvislosti s fungovaním trhu sa do popredia dostáva otázka vzniku externalít. Externality predstavujú „vedľajší produkt“ ekonomickej aktivity subjektov. V ekonomickej teórii externality vznikajú ako dôsledok zlyhania trhu, ktorých účinkov je potrebné eliminovať zásahmi zo strany štátu. Rozlišuje sa medzi dvoma druhmi externalít – pozitívnymi a negatívnymi.³⁹ Pozitívne externality spôsobujú úžitok, ktorý daný subjekt získava z konania iného subjektu bez toho, aby sa či už parciálne alebo celkovo podieľal na nákladoch. Vďaka tomuto faktoru sa nedosahuje paretovo optimum (t.j. spoločensky optimálna úroveň outputu) a preto sú nevyhnutné zásahy štátu. Naopak negatívne externality predstavujú stav, keď činnosťou subjektu vznikajú náklady (resp. škoda) inému subjektu, ktorý nebenefituje z takéhoto konania. V danej situácii musí zasa zasiahnuť štát, ktorý minimalizuje následky, alebo zarazí takéto konanie subjektu.

Externality ďalej môžu vznikať na strane produkcie (v prípade ak je produkt fyzicky vyrobený) a spotreby (ak je produkt spotrebovaný).

Analýza externalít v spotrebe je veľmi podobná tej vo výrobe. Každopádne, na dosiahnutie rovnováhy sú potrebné zásahy vlády, s cieľom korigovať trh. Ak chceme presunúť rovnováhu trhu bližšie k spoločenskému optimu, vznik negatívnej externality vyžaduje zo strany štátu uplatňovanie daní, a pozitívne externality vyžadujú dotáciu. Prítomnosť externalít vytvára neregulovaný trh neefektívnym. Ide o zlyhanie trhu, ktoré na základnej úrovni vzniká v dôsledku porušenia zadefinovaných vlastníckych práv, čo v podstate predstavuje podmienku efektívneho fungovania voľného trhu. K porušeniu vlastníckych práv dochádza kvôli nejasne definovanému vlastníctvu napríklad vody, vzduchu, otvorených priestranstiev a tak ďalej.

³⁸ Spillover effect (z anglického: efekt prelievania) predstavuje sekundárny účinok, ktorý vznikol z primárnej činnosti subjektu, avšak jeho výskyt je nezávislý od miesta alebo času vzniku tejto primárnej aktivity.

³⁹ ECONOMICS. [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné na internete: <<http://economics.about.com/od/externalities/a/Introduction-To-Externalities.htm>>

Vládne zásahy nepovažoval za potrebné **R. Coase**, ktorý vo svojej teoréme hovorí, že súkromné subjekty môžu nájsť efektívne riešenie externalít aj bez vládnej intervencie. Podľa tejto teorémy budú strany dotknuté externalitami navzájom vyjednávať kým nedosiahnu efektívnejší výsledok. Coase ďalej hovorí, že ak sú vlastnícke práva jasne dané a obidve strany dokážu vyjednávať bez vzniku dodatočných nákladov, strany si vždy nájdu efektívne riešenie. Zákon určí, kto poniesie náklady, ale výsledok je rovnaký. Rovnako trh dokáže vyriešiť externality sám v prípade ak nie sú jasne dané vlastnícke práva (napríklad nikto nevlastní vzduch) alebo vyjednávanie je nákladné (napríklad vzduch patrí celej populácii, ale nie je možné, aby každý jednotlivec rokoval o výške znečistenia). Coaseho teoréma je často nevhodne reprodukováaná v tom význame, že trh dokáže vyriešiť všetky externality. Práve naopak, Coase tvrdí, že trh môže *potenciálne* vyriešiť externality *ak* sú vlastnícke práva jasne stanovené a rokovanie je možné. Ako príklad výnimky môžeme uviesť leteckú spoločnosť, ktorej lietadlá prelietavajú nad domami, avšak je nemožné, aby táto spoločnosť rokovala s každým vlastníkom domu o právach na prelet.⁴⁰

Pomerne rozsiahle diskusie prebiehali v ekonomickej teórii v súvislosti s povahou externalít a ich vplyvu na lokalizáciu jednotlivých priemyselných odvetví. Väčšina ekonomickej literatúry v tejto oblasti čerpá z myšlienok A. Marshalla, pričom identifikované sú tri dôvody pre lokalizáciu. Prvým je fakt, že koncentrácia niekoľkých firiem na jednom mieste ponúka jednotný trh pre pracovníkov z priemyselnými zručnosťami čím sa zabezpečuje nižšia pravdepodobnosť nezamestnanosti a nedostatku pracovnej sily. Po druhú, lokalizovaný priemysel môže podporiť produkciu neobchodovateľných špecializovaných výstupov. Po tretie, medzinárodný rozsah môže poskytnúť firmám zoskupeným v klastroch efektívnejšiu produkčnú funkciu. **P. Krugman** poskytuje iný pohľad na lokalizáciu. Kládne si otázku prečo výroba všeobecne môže skončiť koncentrovaná v jednom alebo niekoľkých regiónoch krajiny, kde zvyšné regióny zohrávajú úlohu „periférie“. Tiež pracuje s predpokladom, že vonkajšie vplyvy – vo forme externalít, ktoré môžu viesť k vzniku jadra a periférie predstavujú peňažné externality spojené buď s dopytom alebo ponukou častejšia ako s technologickým pokrokom. Počas posledných dekád sa rozvíja názor, že v prítomnosti nedokonalkej konkurencie a zvyšujúcich sa výnosov zohrávajú peňažné externality významnú úlohu. Napríklad ak jedna firma svojou činnosťou ovplyvní dopyt po produkcii inej firmy (ktorej cena

⁴⁰ Boundless. “The Coase Theorem.” *Boundless Economics*. Boundless, 14 Nov. 2014. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: < <https://www.boundless.com/economics/textbooks/boundless-economics-textbook/market-failure-externalities-7/private-solutions-60/the-coase-theorem-228-12319/>>

prevyšuje hraničné náklady) je reálnejší scenár ako keď výskum jednej firmy sa vleje do všeobecnej znalostnej bázy. Zameranie sa na peňažné externality umožňuje urobiť oveľa hlbšiu analýzu.⁴¹

Hlavné črty modelov ekonomickej geografie v súčasnosti predstavujú geografické a rastové modely založené na dvoch základných predpokladoch: externality vznikajú z diverzity a sú geograficky ohraničené. Ekonometrické štúdie vychádzajú zo súhrnných priestorových údajov, ktoré sú zamerané na peňažné alebo vedomostné externality. Nová ekonomická geografia vychádza z troch hlavných aglomeračných síl: externality ľudského kapitálu (podľa Marshalla), externality technologického charakteru (prelievanie poznatkov, ktoré sú výsledkom netrhových interakcií) a externality založené na trhových interakciách (peňažné externality podľa Krugmana).⁴²

4.1.4 Determinanty exportnej výkonnosti

Na export, resp. exportnú výkonnosť má vplyv viacero faktorov. Podľa autorov štúdie Determinanty exportnej výkonnosti (S. Zou, S. Stan) sa tieto faktory dajú rozdeliť podľa dvoch základných charakteristík: vnútorné verus vonkajšie a kontrolovateľné verus nekontrolovateľné. Z hľadiska etiky, faktory ktoré vplývajú na export patria do skupiny vnútorné/kontrolovateľné. V zásade existujú dva typy vnútorných a kontrolovateľných faktorov. Prvý typ je spojený s aspektmi danej firmy a jej stratégie vývozu. Medzi často skúmané faktory stratégie patrí adaptabilita produktu, silné stránky produktu, adaptácia podpory predaja, intenzita podpory predaja, cenová adaptácia, cenová konkurencieschopnosť, vzťahy distribučných kanálov a druhy kanálov. Druhý typ sa vzťahuje k postojom a vnímaniu konania manažmentu. Toto okrem iného zahŕňa: medzinárodnú orientáciu manažmentu, exportné záväzky manažmentu, vnímanie exportných výhod, vnímanie bariér exportu.⁴³ Samotná osobnosť manažéra a jeho etické zásady majú významný vplyv na exportnú výkonnosť daného podniku.

⁴¹ KRUGMAN, P.: Increasing Returns and Economic Geography. In: *Journal of Political Economy*, 1991, vol. 99, no. 3. 1991. The University of Chicago. No: 0022-3808/91/9903-0005\$0 484-485 pg. 485-487. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: <http://www.princeton.edu/pr/pictures/g-k/krugman/krugman-increasing_returns_1991.pdf>

⁴² AUTANT-BERNARD, C., MASSARD, N. Pecuniary and Knowledge Externalities as Agglomeration Forces: Empirical Evidence from Individual French Data. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: <http://dossier.univ-st-etienne.fr/creuset/www/pubwp/autant_massard_200503.pdf>

⁴³ Zou, S., Stan, S.: *Determinants of export performance: a review of the empirical literature between 1987-1997*, In: *International Marketing Review*, Vol. 15, No 5, 1998 [online]. Preklad: autor. Dostupné na internete: <<http://business.missouri.edu/zou/Resume/zou-stan-imr98.pdf>> [cit. 2013-3-03]

Tabuľka 8 znázorňuje vzájomné vzťahy na jednej strane medzi determinantmi a ukazovateľmi exportnej výkonnosti, charakterizuje vnútorné a vonkajšie faktory, ktoré sú zároveň rozdelené aj podľa možnosti ich kontroly na kontrolovateľné a nekontrolovateľné.

Tabuľka 8: **Determinanty exportnej výkonnosti**

Determinanty exportnej výkonnosti		Ukazovatele exportnej výkonnosti																			
vnútorné		vonkajšie																			
kontrolovateľné	všeobecná exportná stratégia	GES																			
	plánovanie exportu	EP																			
	organizácia exportu	EO																			
	využitie prieskumu trhu	MRU																			
	produktová adaptácia	PDA																			
	silné stránky produktu	PDS																			
	cenová adaptácia	PCA																			
	cenová konkurencieschopnosť	PCC																			
	určenie ceny	PCD																			
	adaptácia podpory predaja	PMA																			
	intenzita podpory predaja	PMI																			
	adaptácia distribučných kanálov	CHA																			
	vzťahy distribučných kanálov	CHR																			
	druhy distribučných kanálov	CHT																			
	Postoje a vnímanie manažmentu																				
	exportné záväzky a podpora exportu	MEC																			
	medzinárodná orientácia	IO																			
	aktívna proexportná orientácia	EM																			
	vnímané exportné výhody	MPA																			
vnímané prekážky exportu	MPB																				
nekontrolovateľné	Charakteristika manažmentu		<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Finančné</td> </tr> <tr> <td>predaj</td> <td>SAL</td> </tr> <tr> <td>profit</td> <td>PRF</td> </tr> <tr> <td>rast</td> <td>GRW</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Nefinančné</td> </tr> <tr> <td>vnímaný úspech</td> <td>SUC</td> </tr> <tr> <td>spokojnosť</td> <td>SAT</td> </tr> <tr> <td>plnenie cieľov</td> <td>GAC</td> </tr> <tr> <td>Kompozitné váhy</td> <td>COM</td> </tr> </table>	Finančné		predaj	SAL	profit	PRF	rast	GRW	Nefinančné		vnímaný úspech	SUC	spokojnosť	SAT	plnenie cieľov	GAC	Kompozitné váhy	COM
	Finančné																				
	predaj	SAL																			
	profit	PRF																			
	rast	GRW																			
	Nefinančné																				
	vnímaný úspech	SUC																			
	spokojnosť	SAT																			
	plnenie cieľov	GAC																			
	Kompozitné váhy	COM																			
	medzinárodné skúsenosti manažmentu	MIE		Charakteristika odvetvia																	
	vzdelanie/ skúsenosti manažmentu	MEE		technická náročnosť odvetvia	ITI																
				úroveň nestability odvetvia	IS																
Charakteristika a kompetencie firmy		Charakteristika zahraničného trhu																			
veľkosť firmy	SZ	atraktívnosť exportného trhu	EMA																		
medzinárodné kompetencie firmy	IC	konkurencieschopnosť ex. trhu	EMC																		
vek firmy	FA	bariéry exportného trhu	EMB																		
firemné technológie	FT																				
charakteristické črty firmy	FCH	Charakteristika domáceho trhu																			
schopnosti/kompetencie firmy	FCC	domáci trh	DM																		

Zdroj: Spracované autorkou podľa: Zou, S., Stan, S.: *Determinants of export performance: a review of the empirical literature between 1987-1997*, In: *International Marketing Review*, Vol. 15, No 5, 1998 [online]. [cit. 2013-3-03]. Dostupné na internete: < <http://business.missouri.edu/zou/Resume/zou-stan-imr98.pdf> >

❖ **Adaptácia**

Prehlbovanie globalizačných a integračných procesov sa prejavuje v orientácii na využívanie svetových zdrojov, umiestňovanie výrobkov a služieb na svetové trhy a vo vytváraní globálnych zásobovacích reťazcov. Tieto charakteristické prvky sa stali impulzom adaptačných procesov v doprave a logistike, stratégiách a samotných funkciách poskytovateľov prepravných a logistických služieb. V období neustále sa zrýchľujúceho tempa technologického rozvoja a inovácií je potrebná schopnosť jednotlivých subjektov prispôbiť svoje podnikateľské aktivity týmto zmenám. Schopnosť rýchlo reagovať a adaptácia sa novo nastoleným podmienkam súčasného medzinárodného prostredia sa stáva významným faktorom. Jednotlivé časti hospodárstva musia byť schopné pružne reagovať na súčasné požiadavky medzinárodného obchodu. Je nevyhnutné preorientovať sa na nové procesy a výrobky s nízkou energetickou a surovinovou náročnosťou, pri dodržaní princípu minimalizácie dopravných nákladov.

Z ekonomického hľadiska, adaptácia, rovnako ako pridaná hodnota, predstavuje určitú možnosť resp. zdroj konkurenčnej výhody. Zjednodušene povedané, prispôbivosť znamená schopnosť zmeniť svoje myšlienky a názory, aby sa stali vhodné pre rôzne podmienky alebo nové prostredie. Adaptáciu možno považovať aj za proces s cieľom vyrovnáť sa s novou situáciou úspešne. Podľa F. Nilssona z Lund University, "Adaptáciu v zložitých systémoch je možné popísať ako spôsob akým jednotlivci, prvky, rovnako ako aj ich súbory konajú a reagujú konkurenčným a kooperačným spôsobom na zmeny prebiehajúce v ich prostredí. To znamená, že subjekty sa prispôbujú adaptácii iných subjektov v miestnom kontexte."⁴⁴

Charakter adaptácie môže byť rôzny. Ak chceme byť adaptívny, najprv si musíme uvedomiť čo robiť a potom implementovať naše rozhodnutia do každodenného procesu. Spoločnosť má veľkú pravdepodobnosť získať väčšie konkurenčné výhody pri vhodnej implementácii na prevádzkovej, taktickej i strategickej úrovni.

- **Komplexný adaptačný systém (KAS)**

Globálne riadenie dodávateľského reťazca naznačuje, že "stratégia sa musí tiež vysporiadať s fenoménom „komplexných adaptačných systémov“. Všeobecne platí, že by prvky mali byť spojené s podmienkami životného prostredia v súčasnom turbulentnom prostredí. Nové prepojenia na životné prostredie sa prejavuje vo vznikajúcich systémoch

⁴⁴ NILSSON, F., 2003, *A Complex Adaptive System Approach on Logistics* - Implications of adopting a complexity perspective, Thesis for the degree of Licentiate of Engineering, Lund University 2003, s.31. ISBN 91-974611-7-2.

fungujúcich bez možnosti kontroly, ktorá sa odráža vo výrazoch ako "Proste sa to stáva." Stratégia v rámci tejto podmienky musí zahŕňať vnímanie zmien a rozvíjanie efektívnych nástrojov".⁴⁵

V logistike "zodpovedajúca adaptácia na buď vnútorné prevádzkové zmeny alebo tlaky vonkajšieho prostredia, ktoré nie sú súčasťou dodávateľského reťazca, môže navodiť ďalší posun v oblasti životného prostredia". Podľa D. Watersa fakt, ktorý je treba zdôrazniť, je, že KAS opisuje paralelný vývoj meniaci rovnako dodávateľský reťazec ako aj jeho okolie interaktívne, bez smeru alebo riadenia." Do popredia sa dostáva požiadavka organizačného učenia a to predovšetkým v rámci komplexných systémov. Existujú tri fázy učenia v organizáciách, ktoré prebiehajú nasledovne: Prvá fáza v podstate predstavuje doladenie priebežného systému, čo inými slovami znamená obmedzenú schopnosť adaptácie. V druhej je potreba preobjednávania, reorganizácie, potreba zmeniť prevádzkové predpoklady. Posledná, najťažšia fáza v podstate znamená naučiť sa ako sa učiť. "Tento komplexný scenár navrhuje radikálnu zmenu súboru okolností, v ktorých samotné zisťovanie vedomostí sa stáva neistým. Malé zmeny môžu byť menej úspešné ako veľké zmeny, lebo nútia dodávateľský reťazec preskúšať predtým udržiavanú pozíciu ako formu učenia druhého rádu."⁴⁶

KAS predstavuje zvláštny druh zložitých systémov, ktoré zahŕňajú adaptáciu ako jednu zo svojich základných charakteristík. Ako sme spomenuli vyššie, adaptácia z hľadiska logistiky znamená, že komponenty systému (tiež nazývané agenti) sú flexibilné, citlivé na zmeny a aktívne. KAS môže byť charakterizovaný na základe štyroch hlavných čít: vnútorné vlastnosti, vznik a vlastná organizácia, okolité prostredie a budúcnosť.

Prvok 1 charakterizuje KAS zvnútra a týka sa vzťahov, ktoré prebiehajú medzi agentmi a prvkami v miestnom kontexte. Z hľadiska analýzy, agent môže znamenať fyzickú osobu, projektový tím, oddelenie alebo celú organizáciu. Miera spojenia agentov s inými prvkami môže byť rôzna. "Títo agenti sa správajú spôsobom, aby sa zvýšila" spôsobilosť "systému, ku ktorému priliehajú a to na buď lokálnej alebo globálnej úrovni. Zvyčajne sa odkazuje na blahobyť komplexného súboru oboch, globálneho aj lokálneho stavu v rámci systému. Ako príklad môžeme uviesť keď manažér nákupu sa snaží zvýšiť

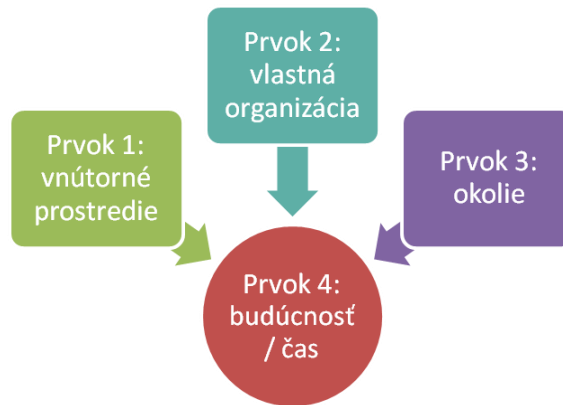
⁴⁵ SKJOTT-LARSEN, T., SCHARY P.B., MIKOLA J.H., KOTZAB, H., 2007, *Managing the Global Supply Chain*, Copenhagen: Copenhagen Business School Press, 2007. s. 348. ISBN 978-87-630-0171-7.

⁴⁶ WATERS D., *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*, 2007, London: Kogan Page Ltd, 2007. s. 170-172. ISBN-13 978 0 7494 4813 4.

spôsobilosť tým, že zaistí, prijateľné náklady, dodávku a kvalitu dielov a zakúpených surových materiálov zapojením dodávateľskej firmy do série prednášok či školení.”⁴⁷

Prvok 2 sa vyskytuje na rôznych úrovniach popisu a to je dôvod, prečo predstavuje osobitný typ. V tomto prípade predstavuje samočinný systém kde vznikajú nové, nečakané štruktúry, vzory alebo procesy. Ide o vlastnú organizáciu a riešenie vzniknutých situácií na vnútornej úrovni. Tretia črta sa odvoláva na predpoklad, že systém je možné oddeliť od okolia, hoci len v určitej miere. Existuje vonkajšie prostredie, ktoré sa skladá z agentov a ich vzájomných vnútorných vzťahov, ktoré nie sú súčasťou daného KAS systému. Budúcnosť zasa berie do úvahy zmeny a čas, keďže tieto prvky majú vplyv na všetky ostatné charakteristické črty tým, že ich robia dynamickejšími. „Na základe dojmu a získaných informácií, v rámci systému agenti generujú súbor schém a potom pôsobia na modifikované pravidlá, ktoré sa odvodili z generovaného súboru schém. Tieto pravidlá sú miestne najmä vďaka faktu, že ide práve o lokálneho alebo najbližšieho agenta, ktorý ovplyvňuje konkrétny prvok najviac, keďže existuje časový a priestorový limit do akej miery agent dokáže fakty interpretovať a pochopiť.”⁴⁸

Obrázok 12: Prvky komplexného adaptačného systému (KAS)



Zdroj: Spracované autorkou podľa: NILSSON, F., 2003, *A Complex Adaptive System Approach on Logistics - Implications of adopting a complexity perspective*, Thesis for the degree of Licentiate of Engineering, Lund University 2003, s.31. ISBN 91-974611-7-2.

⁴⁷ CHOI, T.Y., DOOLEY, K.J., RUNGTUSANATHAM, M., Supply networks and complex adaptive systems: control versus emergence. In: *Journal of Operations Management* [online]. 2001, Elsevier Science. [cit. 2013.06.21]. Dostupné na internete: <<http://www.diegm.uniud.it/aiig2003/documents/Materiale%20lezioni/Giannoccaro/Choietai.pdf>>

⁴⁸ NILSSON, F., 2003, *A Complex Adaptive System Approach on Logistics - Implications of adopting a complexity perspective*, Thesis for the degree of Licentiate of Engineering, Lund University 2003, s.32. ISBN 91-974611-7-2.

Adaptívne plánovanie vzbudzuje veľký záujem u manažérov dodávateľského reťazca pre svoj individuálny prístup ku každej požiadavke, blízkeho a optimálnemu riešeniu aj pre zložitejšie siete, kde sa kombinatorika stáva menej účinná. Výhodou je veľmi rýchla odozva na nepredvídateľné udalosti keďže nie je potrebné revidovať celú dodávateľskú schému a navyše, dynamický model naceňovania umožňuje rokovať s klientmi v reálnom čase.

❖ **Podnikateľská etika**

Podnik ako taký má významné postavenie aj z hľadiska spoločnosti. Približne v polovici 20. storočia sa v odborných publikáciách, najmä v oblasti riadenia manažmentu, objavil nový pojem Corporate Social Responsibility (CRS), čo v preklade znamená spoločenská zodpovednosť firiem. **Howard R. Bowen** charakterizuje tento fenomén vo svojej knihe *Social Responsibilities of the Businessman* ako „*záväzok podnikateľov usilovať sa o také stratégie, robiť také rozhodnutia alebo vykonávať také aktivity, ktoré sú žiaduce z pohľadu cieľov a hodnôt našej spoločnosti.*“⁴⁹. Spoločenská zodpovednosť zahŕňa nielen postoje firmy, ale aj jej praktické činnosti a programy predkladané manažérmi. Napriek tomu, že táto oblasť nie je legislatívne podchytená, v dnešnom období prevláda podnikateľská idea, ktorá zohľadňuje nielen ekonomické ale aj ekologické a spoločenské faktory. E. Hanuláková poukazuje na tento koncept, ktorý sa nazýva „triple-bottom-line“. Firma ako taká nefunguje vo vzduchoprázdne, ale je súčasťou sveta, ktorý ju vníma a tým ovplyvňuje aj jej komerčný úspech.⁵⁰

Etika konkrétne v exporte úzko súvisí so všetkými fázami, ktoré tvoria vývoznú operáciu: prípravná, kontrakčná a realizačná. S každou fázou sú zároveň spojené riziká, ktoré sa rozdeľujú na komerčné, politické a osobitné právne a kurzové riziká. Riziko predstavuje či už merateľné, alebo nemerateľné nebezpečenstvo, kvôli ktorému náš obchodný prípad nevydarí podľa našich predstáv. Preto je vhodné sa na prípadné riziko vopred pripraviť a zabezpečiť sa prostredníctvom poistenia.

Ako sme už uviedli vyššie, cena je jedným z hlavných faktorov dosahovania zisku spoločnosti. Okrem tohto vzťahu existuje aj vzťah ceny, respektíve zisku a etiky. Tento vzťah sa v literatúre často označuje ako základná eticko-ekonomická dilema, kde na jednej strane stojí snaha o maximalizáciu zisku a na strane druhej zachovanie dobrého mena

⁴⁹ BOWEN, H. R.: *Social Responsibilities of the Businessman*, Harper & Brothers, 1953. 132s. ISBN 978-1-906093-11-2.

⁵⁰ TRNKOVÁ, J.: *Společenská odpovědnost firem, kompletní průvodce tématem & závěry z průzkumu v ČR*. 58 s. [online]. 2004, [cit. 2012- 2-18]. Dostupné na internete: <<http://www.blf.cz/csr/cz/vyzkum.pdf>>

spoločnosti. E. Hanuláková charakterizuje zisk z pohľadu etiky nasledovne: „O etickom zisku hovoríme vtedy, ak je odmenou za poskytnutie služby“.⁵¹

Vplyv etiky na cenu exportovaného tovaru sa môže prejaviť v dvoch rovinách, a to ako náklad keď si dáme určité skutočnosti poistiť alebo ako prínos vo forme partnerskej či zákazníckej dôvery a lojality.

Etika sa dá merať prostredníctvom jednotlivých indikátorov a indexov. Za hlavné oblasti porušovania etických noriem sú považované: ochrana dôverných informácií, konkurencia a korupcia. Vnútro podnikové informácie predstavujú pre firmy prínos v prípade ak sú utajované. Predčasné alebo neoprávnené zverejnenie, predaj alebo protiprávne získanie takýchto informácií môže spôsobiť značnú stratu. Vo vzťahu ku konkurencii ide o klamstvo, podvádzanie, krádež, poskytovanie nepravdivých informácií o výrobkoch a o činnosti konkurencie. Korupcia sa prejavuje najmä vo forme úplatkárstva.

Všeobecne sa dá skonštatovať, že z celosvetového hľadiska etika a etické princípy naberajú na význame, závažnosti a dôležitosti. O tom, že oblasť podnikateľskej etiky predstavuje významný prvok medzinárodných obchodných vzťahov svedčí aj veľký počet významných inštitúcií a neziskových organizácií, ktoré sa zaoberajú, skúmajú a zhodnocujú inštitúty a determinanty vplyvu etického správania sa podnikateľských subjektov. Na základe získaných informácií vidíme, že Slovensko je hodnotené viac pozitívne ako negatívne, ale je isté, že tejto problematike sa treba venovať i naďalej.

Etika a obchod patria k sebe. Na makro úrovni o dôležitosti a naliehavosti tejto témy svedčia aj projekty Európskej únie, jednotlivých štátov, vlád či ministerstiev. Zo Slovenska by sme mohli spomenúť projekt Ministerstva Hospodárstva SR pod názvom Singapur, ktorý mal na základe získaných informácií radikálne zlepšiť podnikateľské prostredie na Slovensku. Hoci bol tento projekt zastavený, súčasná vláda prisľúbila vypracovanie nového, s rovnakým zameraním. Na mikro úrovni sa do praxe jednotlivých podnikov stále častejšie implementujú firemné etické kódexy, ktoré upravujú a poskytujú pravidlá správania sa či už vo vnútri samotnej firmy, vo vzťahu k jej obchodným partnerom a napokon aj ku konkurencii. Hlavnou myšlienkou je, že etický kódex má zabrániť podvodom a zlepšiť povest' firmy. Na Slovensku na nevyhnutnosť uplatňovania etického kódexu poukazujú organizácie ako Transparency International, Aliancia Fair-play, Via Iuris, Junior Achievement Slovensko a iné.

⁵¹ HANULÁKOVÁ, E.: *Etika v marketingu*, Eurounion, Bratislava 1996, s. 16. ISBN 80-85568-56-X.

4.2 Charakteristika dunajského regiónu

Dunaj znamená viac ako len fakt, že je druhá najdlhšia rieka v Európe. Od prameňa v Nemecku (Donaueschingen v Čiernom lese)⁵² po jeho deltu pri Čiernom mori (v Rumunsku) má dĺžku 2.872 km. Tento masívny tok predstavuje nielen čiaru na mape, ale spája štáty s rôznymi politickými, ekonomickými a historickými záujmami. Koryto rieky Dunaj odvádza vodu z krajín s viac ako 80 miliónmi obyvateľov, čím sa stáva „najmedzinárodnejšou“ riekou sveta. Z 18 krajín v povodí Dunaja až 13 z nich má značné územie v jej blízkosti. Do Dunaja sa vlieva nespočetné množstvo menších riek počnúc riekou Inn v Nemecku, Morava v Českej republike, Váh a Hron na Slovensku, Tisa v Maďarsku, Sáva v Slovinsku, Prut v Rumunsku a tak ďalej.⁵³

Dunaj bol a je strategicky dôležitý ako prostriedok dopravy a obchodu už od počiatku dejín, kedy rieka po stáročia slúžila ako severná hranica veľkej časti rímskeho impéria. Od stredoveku preferovali vládcovia spôsob cestovania po Dunaji a preto sa vo viacerých historických zdrojoch nazýva „rieka kráľov“. Dunaj predstavuje aj najstaršie obchodné cesty, kedy starovekí Gréci navigovali svoje obchodné lode z Čierneho mora do Dunaja. Neskôr rozvinuli riečnu dopravu po Dunaji Rimania, ktorí stavali pozdĺž tejto rieky vojenské základne.

V súčasnosti má Dunaj veľký význam nielen z hospodárskeho ale aj geopolitického hľadiska. Tento vodný tok predstavuje dôležitú dopravnú cestu pre celú Európu a v strategických dokumentoch sa označuje ako „koridor VII“. Od otvorenia kanálu Rýn – Mohan – Dunaj spája Severné more a západnú Európu s prístavmi Čierneho mora.

Na základe geografickej polohy možno povodie Dunaja rozdeliť na štyri oblasti: horné, stredné a dolné koryto a Delta Dunaja. Horná oblasť siaha od prameňa Dunaja v Nemecku do Bratislavy na Slovensku. Stredné koryto je najväčšie, skladá sa z troch subregiónov siahajúcich od Bratislavy po tiesňavu (Iron Gate Gorge) na hranici medzi Srbskom a Rumunskom. Nížiny, roviny a pohoria v Rumunsku a Bulharsku tvoria dolnú časť povodia rieky Dunaj. Pred dosiahnutím Čierneho mora sa rieka rozdeľuje do troch hlavných vetiev, ktoré tvoria Deltu Dunaja pokrývajúcu plochu približne 6750 km².

⁵² Rieka Dunaj vzniká na sútoku dvoch zdrojových riek Brigach a Breg neďaleko Donaueschingen v Čiernom lese v Nemecku. Na základe dohody sa za miesto prameňa Dunaja považuje prameň pri zámku v Donaueschingene.

⁵³ DANUBE REGIONAL PROJECT. [online]. [cit. 2015-04-22]. Dostupné na internete: <http://www.undp-drp.org/drp/danube_danube_network.html#gtop>

Krajiny dunajského regiónu sú do veľkej miery závislé na vode, ako ekonomickom zdroji. Napriek tejto spoločnej charakteristike, rieka Dunaj preteká cez krajiny s veľmi odlišnými sociálnymi a ekonomickými podmienkami. Na viac ako štyridsať rokov bola Európa rozdelená železnou oponou do dvoch politických systémov. Po rozpade Sovietskeho zväzu, v krajinách východnej Európy došlo k politickému a ekonomickému rozmachu, rozvoju demokracie a voľného trhu, súčasne pocítili vplyvy globalizácie, privatizácie a deregulácie. Následkom nových ekonomických skutočností došlo vo viacerých krajinách ku kolapsu priemyselnej a poľnohospodárskej produkcie, čo viedlo k vysokej nezamestnanosti. Napriek tomu v poslednej dobe niektoré východoeurópske krajiny urobili veľký pokrok, úspešne prispôsobili produkciu medzinárodným štandardom a pristúpili k Európskej únii.

Sociálno-ekonomické údaje poukazujú na fakt, že ide o rozmanitý región. V rámci krajín dunajského regiónu existuje široká priepasť medzi HDP na obyvateľa Rakúska, Nemecka a Slovinska a ďalších krajín povodia Dunaja: HDP na obyvateľa najbohatšej krajiny je takmer 14-krát vyššia ako krajiny najchudobnejšej (Bulharsko).⁵⁴

Ekonomická hodnota Dunaja je obrovská, predstavuje životne dôležitý zdroj pre zásobovanie vodou, energiou, zabezpečenie biodiverzity, poľnohospodárstva, priemyslu, rybárčenie, rekreácie, turistiky, navigácie a prepravy.

Dunaj priamo preteká desiatimi modernými krajinami Európy, pričom v blízkosti rieky sa nachádzajú aj pamiatky svetového dedičstva UNESCO. Rieka priamo preteká aj viacerými významnými európskymi mestami vrátane štyroch hlavných miest: Viedeň (Rakúsko), Bratislava (Slovensko), Budapešť (Maďarsko) a Belehrad (Srbsko).

Význam tejto rieky si obyvatelia daných krajín každoročne uctievať aj 29. júna, ktorý sa nazýva Deň Dunaja. Nasledujúci obrázok 13 znázorňuje významné metropoly v blízkosti povodia Dunaja.

⁵⁴ TAUCK. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: < <http://www.tauck.com/river-cruises/danube-river-facts.aspx>>

Obrázok 13: Významné mestá pozdĺž alebo v blízkosti Dunaja



Zdroj: TAUCK. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: < <http://www.tauck.com/river-cruises/danube-river-facts.aspx>>

4.2.1 Vybrané makroekonomické ukazovatele

V tejto časti sme spracovali kvantitatívne a kvalitatívne makroekonomické ukazovatele vybraných krajín. Na základe dostupných zdrojov a štatistík, sme zozbierali, spracovali a vyhodnotili ekonomické ukazovatele šiestich krajín: Nemecka, Rakúska, Slovenska, Maďarska, Bulharska a Rumunska. Spoločným znakom daných krajín je rieka Dunaj, prioritne sú to krajiny s najdlhším povodím rieky na ich území. Ukazovatele sme spracovali za roky 2013 a 2014, pričom sme vychádzali z renomovaných svetových databáz ako napríklad Doing Business, Global Competitiveness Index a Logistics Performance Index.

Zozbierané údaje môžeme zoradiť do troch hlavných okruhov. Okrem základných tzv. tvrdých makroekonomických ukazovateľov (HDP, počet obyvateľov) sme spracovali údaje týkajúce sa medzinárodného obchodu s tovarom, obchodu so službami a obchodu s pridanou hodnotou. Ukazovateľ medzinárodný obchod s tovarom skúma podiel na svetových dovozných a vývozných trhoch, obchod v rámci EÚ, hlavných obchodných partnerov a kategórie najviac obchodovateľných výrobkov. Celková hodnota medzinárodného obchodu s tovarom asi trojnásobne prekračuje hodnotu medzinárodného

obchodu so službami, pričom až jedna šestina svetového obchodu s tovarom pripadá na EÚ 28.⁵⁵

Pozornosť sme upriamili aj na spoločný projekt Svetovej obchodnej organizácie (WTO) a OECD „Meranie medzinárodného obchodu prostredníctvom pridanej hodnoty“ (Trade in Value Added - TiVA). Projekt bol spustený 16. Januára 2013 za účasti Angela Gurríu, generálneho tajomníka OECD a Pascala Lamyho, generálneho riaditeľa WTO.

Dôvodom vzniku tohto ukazovateľa bol fakt, že doterajšie meranie medzinárodného obchodu prostredníctvom dosiaľ dostupných štatistických metód nie je postačujúce, nakoľko nedostatočne reflektuje pridanú hodnotu jednotlivých ekonomík, respektíve výrobcov v reťazcoch obchodných väzieb. Tento nový štatistický ukazovateľ kvantifikuje pridanú hodnotu obchodu efektívnejšie. Ako príklad môžeme uviesť vplyv na vytváranie pracovných miest alebo príspevok k hospodárskemu rastu. Vplyvom globalizácie vzniká nutnosť zapájania sa krajín do medzinárodného obchodu prostredníctvom exportu a importu. Miera zapájania sa tak predstavuje miesta skutočnej tvorby pridanej hodnoty a inšpiruje výrobcov resp. krajiny k zvýšeniu ich konkurencieschopnosti. Štatistické ukazovatele ukazujú, že takmer polovica (50%) pridanej hodnoty je dnes tvorená sektorom služieb, pričom v údajoch podľa doterajšej metodiky merania medzinárodného obchodu predstavoval tento sektor približne 25% podiel na celkovom obchode⁵⁶.

Analýza výsledkov TiVA poukázala i na fakt, že vďaka vyššiemu obsahu zahraničných vstupov v dovoze Číny je reálny obchodný prebytok Číny a USA o 25% nižší. Ďalej napríklad že 1/3 celkovej hodnoty exportovaných automobilov z Nemecka pochádza z iných krajín, alebo že takmer 40% celkovej hodnoty elektronického vývozu Číny pochádza z iných krajín.⁵⁷

Obchod s pridanou hodnotou - TiVA databáza je spoločná iniciatíva OECD-WTO. Tento ukazovateľ je odvodený z OECD spojením vstupných a výstupných údajov prepojených na databázu dvojstranného obchodu s tovarom podľa priemyslu a kategórie BTDIxE a odhadov bilaterálnych obchodných tokov v oblasti služieb. TiVA databáza je zameraná na lepšie sledovanie globálnych výrobných sietí a dodávateľských reťazcov. Pre

⁵⁵ EUROSTAT. [online]. [cit. 2015-05-2]. Dostupné na internete: < http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/sk#Medzin.C3.A1rodn.C3.BD_obchod_s_tovarom>

⁵⁶ MZV SR. [online]. [cit. 2015-05-2]. Dostupné na internete: <[https://www.mzv.sk/servlet/content?MT=/App/WCM/main.nsf/vw_ByID/ID_BDFA0F8449A80739C125763500337369_SK&OpenDocument=Y&LANG=SK&TG=BlankMaster&URL=/App/WCM/Aktualit.nsf/\(vw_ByID\)/ID_037B634B478A533EC1257AF60033DE56](https://www.mzv.sk/servlet/content?MT=/App/WCM/main.nsf/vw_ByID/ID_BDFA0F8449A80739C125763500337369_SK&OpenDocument=Y&LANG=SK&TG=BlankMaster&URL=/App/WCM/Aktualit.nsf/(vw_ByID)/ID_037B634B478A533EC1257AF60033DE56)>

⁵⁷ Tamtiež

analýzu bolo vybraných 39 indikátorov pre: 34 krajín OECD, 23 členských ekonomík vrátane BRIICS (Brazília, Ruská federácia, India, Indonézia, Čína a Južná Afrika), zvyšok sveta, a niekoľkých ekonomických zón ako je EÚ-27, EÚ-15, ASEAN atď., pričom zahŕňa 18 ekonomických aktivít. Výsledky pokrývali obdobie rokov 1995, 2000, 2005, 2008, v súčasnosti je najnovší údaj 2009.⁵⁸

Z údajov v tabuľke 9 vyplýva, že vo všetkých sledovaných krajinách za nami sledované obdobie vzrástol ukazovateľ HDP. Najviac sa zvýšilo HDP Nemecka, ktoré v našom prípade predstavuje referenčnú krajinu, a to o 208,87 mld USD. Na Slovensku vzrástol tento ukazovateľ v roku 2014 v celkovej hodnote o 5,16 mld USD. Významný nárast zaznamenalo Rakúsko (o 21,38 mld USD) a Rumunsko (o 20,64 mld USD). Aktívne saldo obchodnej bilancie (obchod s tovarom aj službami) v období rokov 2013 a 2014 zaznamenalo len Nemecko, Slovensko a Maďarsko.

Na základe štatistického ukazovateľa TiVA 2009 sme zistili, že najvyšší podiel pridanej hodnoty ukazovateľa dopravy (TSPT – doprava, skladovanie, pošta a telekomunikácie) na celkovej pridanej hodnote má Bulharsko a to vo výške 21,06%. Nasleduje Rumunsko s 9,89% podielom pridanej hodnoty TSTP na celkovej hodnote TiVA. Nasleduje Rakúsko s 7,76%, ostatné krajiny vykazujú približne rovnakú percentuálnu hodnotu podielu, okolo 5%, pričom podiel pridanej hodnoty ukazovateľa dopravy je na Slovensku 4,73% na celkovom meraní medzinárodného obchodu prostredníctvom pridanej hodnoty.

⁵⁸OECD. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné na internete: <[http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA#/>](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA#/)

Tabuľka 9: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu na základe makroekonomických ukazovateľov

vybrané kvantitatívne ukazovatele									
krajina	rok	počet obyvateľov v mil ⁵⁹	HDP mld USD ⁶⁰	obchod s tovarom v mld EUR ⁶¹		obchod so službami v mld EUR ⁶²		TiVA mil USD/ TSPT mil USD ⁶³	TiVA/TSPT v %
				EX/	IM	EX	IM		
Nemecko	2013	81,7	3425,95	1093,8	895,2	226,7	45	134917,132	5,45
	2014	81,9	3634,82					7356,919	
Rakúsko	2013	8,4	394,46	131,5	137,2	49,1	33,7	3608,786	7,76
	2014	8,5	415,84					280,089	
Slovensko	2013	5,4	92,55	64,8	61,7	5,6	5,5	872,614	4,73
	2014	5,4	97,71					41,258	
Maďarsko	2013	10	126,82	81,4	75,4	16,2	12,7	1415,14	4,58
	2014	9,9	133,42					64,898	
Bulharsko	2013	7,5	51,03	22,2	25,8	5,8	3,7	101,467	21,06
	2014	7,3	53,01					21,376	
Rumunsko	2013	21,4	169	49,8	55,3	10,8	8,1	604,367	9,89
	2014	21,3	189,64					59,782	

Vysvetlivky: TiVA – ukazovateľ medzinárodného obchodu s pridanou hodnotou (podľa WTO a OECD), TSPT predstavuje podkapitolu TSPT (doprava, skladovanie, pošta a telekomunikácie). TiVA/TSPT predstavuje percentuálny podiel skupiny Doprava, skladovanie, pošta a telekomunikácie na celkovej hodnote ukazovateľa pridanej hodnoty.

Zdroj: Spracované autorkou

⁵⁹ DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-04-28]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB13-Full-Report.pdf>> a <<http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2014>>

⁶⁰ TRADINGECONOMICS. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <<http://www.tradingeconomics.com/>>

⁶¹ EUROSTAT. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/>

⁶² EUROSTAT. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_services/>

⁶³ OECD. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné na internete: <<http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA#/>>

Druhý okruh predstavuje charakteristika vybraných krajín regiónu, uskutočnená na základe indexu globálnej konkurencieschopnosti, ktorý vydáva Svetové ekonomické fórum (WEF). Správa o globálnej konkurencieschopnosti vychádza každoročne, pričom hodnotí faktory trvalého ekonomického rastu a prosperity jednotlivých ekonomík. Index vychádza z predpokladu, že konkurencieschopnosť krajiny je schopnosť dosahovať udržateľne vysokú mieru rastu HDP na obyvateľa. Vo svojich správach sa WEF odvoláva na prácu M. Portera, podľa ktorého je možné skúmať národnú konkurencieschopnosť a tým aj rast národného hospodárstva na základe súboru faktorov, ktoré zahŕňajú nielen ekonomické ale aj politické a inštitucionálne prvky ovplyvňujúce produktivity danej krajiny.⁶⁴

V našej práci sme vychádzali z údajov GCI 2012-2013 (144 krajín) a 2013-2014 (148 krajín). Index globálnej konkurencieschopnosti je tvorený z viac ako 113 premenných, z ktorých cca 2/3 vychádzajú z odpovedí vedúcich pracovníkov na konkrétne otázky dotazníku (ide o tzv. mäkké dáta) a zvyšok 1/3 pochádza z verejne dostupných štatistík (tzv. tvrdé dáta). Presné štatistické údaje sú hodnotené v škále od 1-7. Premenné, ktoré vstupujú do údajov na dvoch miestach majú symbol $\frac{1}{2}$, aby sa predišlo ich dvojitému zarátaniu. Metodika GCI vychádza z hodnotenia jednotlivých ukazovateľov v škále od 1 do 7, pričom 1 je najhorší výsledok a 7 najlepší. Index tak predstavuje vážený priemer množstva elementov, pričom základ tvorí dvanásť pilierov konkurencieschopnosti.

Tabuľka 10 poskytuje prehľad konkrétnych ukazovateľov, ktoré sme vybrali pre potreby našej práce. Ide o ukazovatele kvalitatívneho charakteru, ktoré sa dajú stotožniť s nákladovými položkami modelu transakčných nákladov.

Jediný kvantitatívny ukazovateľ zobrazený v nasledujúcej tabuľke bol vybraný zo správy Doing Business (Svetová Banka) za roky 2012 a 2014. Konkrétne sme sa zamerali na cezhraničné obchodovanie a náklady na export konkrétne jedného TEU kontajnera (v USD). Tento ukazovateľ predstavuje kvantitatívny údaj. Na základe údajov správy DB majú investori základné informácie o krajine, ktoré môžu ovplyvniť ich rozhodovanie o vstupe na daný trh. Za posledné sledované obdobia sa pozícia Slovenska v danom rebríčku zhoršovala, pokles z miesta 46 v roku 2013 (185 krajín) na 49. v roku 2014 (189 krajín). V roku 2015 (189 krajín) však Slovensko zaznamenalo posun na 37. priečku, čo predstavuje historicky najlepší pokrok v podnikaní. Tento posun je ovplyvnený zmenou metodiky, keďže ak by sa vlni použila tohtoročná metodika, klesli by sme o dve miesta.

⁶⁴ XAVIER, S.M. et al.: The Global competitiveness report 2009-2010. [online] World Economic Forum: Geneva, 2009. [cit. 2013-11-10]. Dostupné na internete: <<http://www.weforum.org/documents/GCR09/index.html>>. ISBN-13:978-92-95044-25-8, ISBN-10:92-95044-25-8.

Tabuľka 10: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu podľa GCI a DB

krajina	rok	vybrané kvalitatívne ukazovatele								Náklady na export 1TEU v USD (I)
		Rozsah a využitie marketingu (A)	Zdravie a morálka bankového sektora (B)	Náklady súvisiace s rozsahom zločinnosti a násilia (C)	Úroveň absorpcie nových technológií (D)	Rozsah firemných školiacich aktivít (E)	Etické správanie firiem (F)	Kvalita celkovej infraštruktúry (G)	Náklady colného konania (H)	
Nemecko	2013 ⁶⁵	5,7	5,1	5,8	5,9	5	5,8	6,2	4,9	872 ⁶⁶
	2014 ⁶⁷	5,7	5,1	5,6	5,8	5,1	5,7	6,2	4,9	905 ⁶⁸
Rakúsko	2013	5,7	5,4	5,8	5,9	5	5,6	6,3	5,1	1090
	2014	5,5	5,2	6	5,8	4,9	5,6	6,2	5,2	1090
Slovensko	2013	4,6	5,8	4,9	4,9	3,7	3,4	4,3	4,3	1560
	2014	4,5	5,8	4,7	4,7	3,8	3,3	4,1	4,3	1500
Maďarsko	2013	4,2	4,9	5	4,8	3,5	3,6	4,8	4,7	885
	2014	4,2	4,7	4,9	4,7	3,6	3,7	4,9	4,8	885
Bulharsko	2013	3,5	4,6	3,8	4	3,3	3,5	3,3	3,6	1551
	2014	3,7	4,8	3,9	4,2	3,2	3,6	3,5	3,9	1375
Rumunsko	2013	3,8	4,4	5,1	4,1	3,4	3,2	2,8	3	1485
	2014	3,9	4,4	5,1	4,3	3,1	3,1	3,4	3,3	1485

Vysvetlivky: Údaje z tabuľky A – H boli spracované na základe Global Competitiveness Index (2012-2013, 2013-2014). Vybrali sme len tie ukazovatele, ktoré sa čo najviac približovali jednotlivým nákladom modelu transakčných nákladov. Podľa metodiky GCI sa ukazovatele hodnotia v škále od 1 do 7, pričom najlepšie bodové ohodnotenie je 7. Údaj I bol spracovaný podľa databázy Doing Business 2013 a 2014 a predstavuje kvantitatívny ukazovateľ.

Zdroj: Spracované autorkou

⁶⁵ WEFORUM. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf>

⁶⁶ DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB13-Full-Report.pdf>>

⁶⁷ WEFORUM. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf>

⁶⁸ DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB14-Full-Report.pdf>>

Z kvalitatívnych ukazovateľov Slovensko vykazuje najlepšie hodnoty v Zdraví a morálke bankového sektora, ktorého hodnota je za nami sledované obdobia rokov 2013 a 2014 nemenná (hodnota 5,8 z celkových 7). Problémovou oblasťou je Etické správanie firiem, kde dosahujeme len polovičné hodnoty (3,3) z najvyššie možného skóre 7 a Rozsah firemných a školiacich aktivít 3,8. Pri ostatných ukazovateľoch došlo k zhoršeniu, hoci len na úrovni desatinného čísla (napr. Rozsah a využitie marketingu z 4,6 v 2013 na 4,5 v 2014). V porovnaní s ostatnými sledovanými krajinami má Slovensko nedostatky v Kvalite celkovej infraštruktúry s bodovým ukazovateľom 4,1 v porovnaní s najlepším Nemeckom 6,2.

Tretí okruh ukazovateľov sme získali zozbieraním údajov z Logistics Performance Index – indexu logistickej výkonnosti. LPI predstavuje komplexný index logistickej výkonnosti, ktorý vychádza z vyhodnotenia odpovedí prieskumu takmer tisícky logistických odborníkov po celom svete. Svetová banka (World Bank) publikuje tento index v spolupráci s FIATA (International Association of Freight Forwarders), GEA (Global Express Association) a GFP (Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade). LPI index vychádza z hodnotenia od 1 (najsľabšie hodnotenie) po 5 (najlepšie hodnotenie) a predstavuje vážený priemer 6 ukazovateľov:⁶⁹

- **Colná oblasť:** ide najmä o efektívnosť procesov colného konania, hraničné kontroly, colné prehliadky, colné poplatky,
- **Infraštruktúra:** kvalita obchodnej i dopravnej infraštruktúry pre železnice, cesty, prístavy, letiská, informačné technológie,
- **Medzinárodné zásielky:** jednoduchosť dosahovania resp. dohodnutia konkurencieschopných cien za prepravu zásielok,
- **Logistické kompetencie:** odbornosť a kvalita logistických služieb,
- **Sledovanosť zásielky:** možnosť sledovania zásielky,
- **Časové hľadisko:** spoľahlivosť dosiahnutia príjemcu na dohodnutom mieste v stanovenom čase.

Tabuľka 11 poskytuje prehľad dosiahnutých hodnôt jednotlivých ukazovateľov nami vybraných krajín z predchádzajúceho indexu (podľa LPI 2012) a 2014 (podľa LPI 2014).

⁶⁹ WORLD BANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global2010>>

Tabuľka 11: Charakteristika vybraných krajín dunajského regiónu – kvalitatívne ukazovatele

vybrané kvalitatívne ukazovatele								vybrané stratégie	vybrané projekty
krajina	rok	colné konanie	infraštruktúra	medzinárodné zásielky	kvalita logistických služieb	sledovanie zásielok	doručenie zásielok na čas		
Nemecko	2012 ⁷⁰	3,87	4,26	3,67	4,09	4,05	4,32	TEN-T ⁷²	NAIADES ⁷³ (PLATINA) INWAPO ⁷⁵ IRIS ⁷⁶
	2014 ⁷¹	4.10	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36		
Rakúsko	2012	3,77	4,05	3,71	4,1	3,97	3,79	EUSDR ⁷⁴	
	2014	3,53	3,64	3,26	3,56	3,93	4,04		
Slovensko	2012	2,88	2,99	2,84	3,07	2,84	3,57		
	2014	2,89	3,22	3,3	3,16	3,02	3,94		
Maďarsko	2012	2,82	3,14	2,99	3,18	3,52	3,41		
	2014	2,97	3,18	3,4	3,33	3,82	4,06		
Bulharsko	2012	2,97	3,2	3,25	3,1	3,16	3,56		
	2014	2,75	2,94	3,31	3	2,88	4,04		
Rumunsko	2012	2,65	2,51	2,99	2,83	3,1	3,82		
	2014	2,83	2,77	3,32	3,2	3,39	4,00		

Vysvetlivky: Ukazovatele boli spracované na základe Logistics Performance Index, v škále hodnotenia od 1 (najhoršie hodnotenie) po 5 (najlepšie hodnotenie).

Zdroj: Spracované autorkou

⁷⁰ WORLDBANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global2012>>

⁷¹ WORLDBANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global2014>>

⁷² TEN-T = TRanseuropean Transport Network, transeurópska dopravná sieť, ktorej hlavným cieľom je efektívnym spôsobom prepojiť európske regióny a národné dopravné siete cez modernú infraštruktúru

⁷³ NAIADES = Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe, pre SR obsahuje opatrenia na zlepšenie vnútrozemskej vodnej cesty na Dunaji, v súčasnosti sa implementuje NAIADES II, PLATINA predstavuje podporný projekt realizácie NAIADES

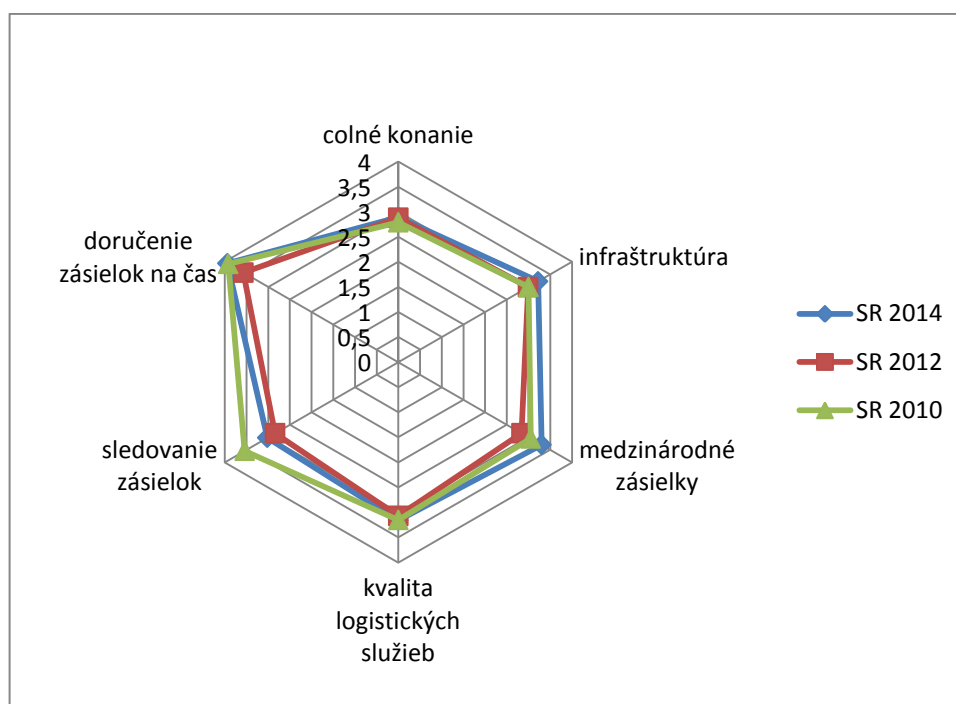
⁷⁴ EUSDR – European Union Strategy for the Danube Region, stratégia EÚ s cieľom riešenia spoločných problémov, vytváranie sinergií a koordinácia politiky dunajského regiónu

⁷⁵ INWAPO-Upgrading of Inland Waterway and Sea Ports, ide o projekt s cieľom poskytnúť podporu pri implementácii investičnej a intermodálnej dopravnej infraštruktúry, v SR hlavne posilnenie atraktivity prístavov v SR. V súčasnosti platí INWAPO 2.

⁷⁶ IRIS- implementácia riečnych informačných služieb, ide o investičný projekt s cieľom implementácie kvalitných informačných služieb. V súčasnosti IRIS 3.

Na základe získaných údajov vykazuje Slovensko dlhodobo nedostatky v oblasti colného konania, kde sa za posledné sledované obdobia pohybuje na hodnotení 3. Od roku 2010 sa mierne zlepšil ukazovateľ Infraštruktúra a Medzinárodné zásielky. Z hľadiska doručenia zásielok na čas a sledovania zásielok sme najlepšie výsledky dosiahli v roku 2010, odvtedy sa tieto ukazovatele zhoršili. Graf 3 znázorňuje zmeny jednotlivých ukazovateľov Slovenska podľa LPI za sledované obdobia.

Graf 3: Medziročný vývoj ukazovateľov indexu LPI na Slovensku



Zdroj: Spracované autorkou podľa: WORLDBANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global>>

V roku 2014 sa podľa indexu LPI na prvej priečke umiestnilo Nemecko s celkovým hodnotením 4,12. Najlepšie výsledku dosahuje Nemecko v oblasti doručovania zásielok na čas (4,36 z 5), priestor pre zlepšenie predstavuje ukazovateľ Medzinárodné zásielky. Slovensko sa v tomto rebríčku umiestnila na celkovom 43. Mieste s celkovým skóre 3,25. Najproblémovejšou oblasťou sa javí colné konanie (2,89), najlepšie skóre sme dosiahli v doručovaní zásielok na čas (3,94). Spomedzi nami sledovaných krajín sme sa umiestnili na predposlednom mieste. Tabuľka 12 znázorňuje sumár výsledkov LPI 2014 v nami sledovaných šiestich krajinách (z celkových 160).

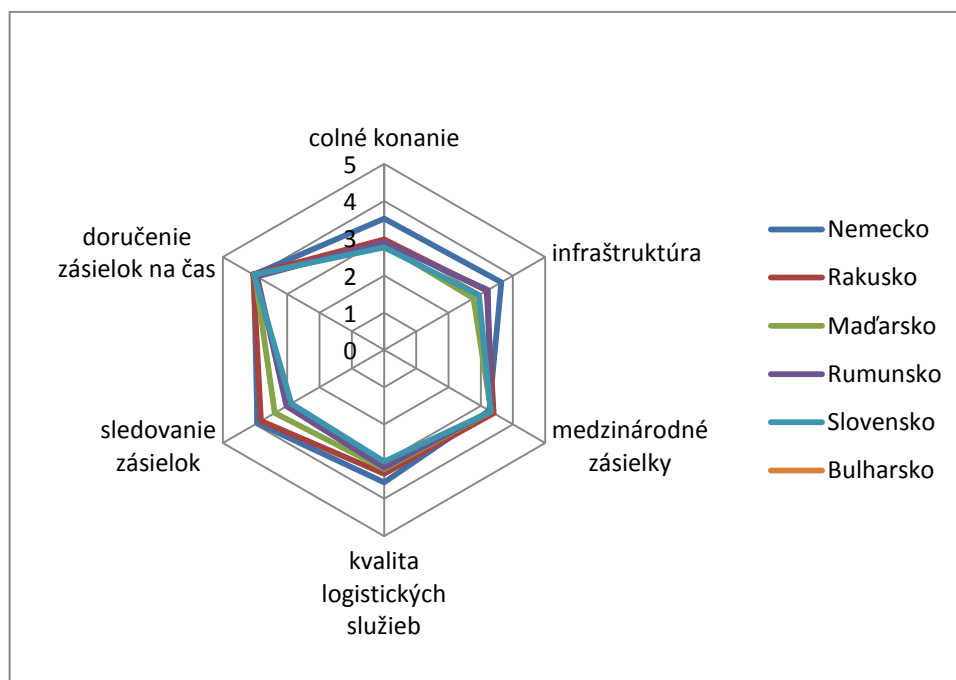
Tabuľka 12: Ukazovatele LPI 2014 podľa vybraných krajín dunajského regiónu

krajina	poradie	colné konanie	infraštruktúra	medzinárodné zásielky	kvalita logistických služieb	sledovanie zásielok	doručenie zásielok na čas	celkom
Nemecko	1	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36	4,12
Rakúsko	22	3,53	3,64	3,26	3,56	3,93	4,04	3,65
Maďarsko	33	2,97	3,18	3,4	3,33	3,82	4,06	3,46
Rumunsko	40	2,83	2,77	3,32	3,2	3,39	4	3,26
Slovensko	43	2,89	3,22	3,3	3,16	3,02	3,94	3,25
Bulharsko	47	2,75	2,94	3,31	3	2,88	4,04	3,16

Zdroj: Spracované autorkou podľa: WORLD BANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global2014>>

Všetky sledované krajiny dosahujú dobré skóre v ukazovateli Doručenie zásielok na čas a Sledovanie zásielok (na hranici 4 z 5). Okrem Nemecka, sa vo zvyšných krajinách javí problematická najmä infraštruktúra a colné konanie. Priestor pre zlepšenie je v kvalite logistických služieb a jednoduchosti dosahovania resp. dohodnutia konkurencieschopných cien za prepravu zásielok v medzinárodnom obchode.

Graf 4: Porovnanie ukazovateľov indexu LPI za rok 2014 vo vybraných krajinách dunajského regiónu



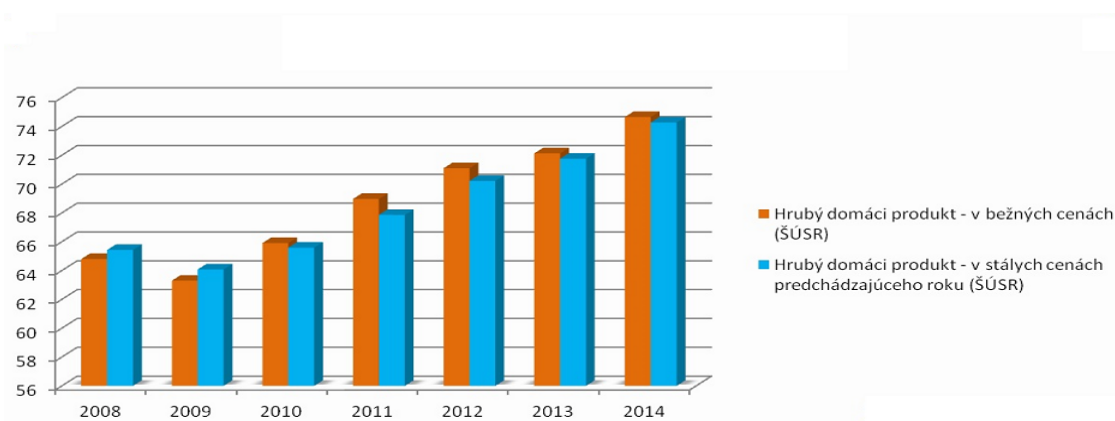
Zdroj: Spracované autorkou podľa: WORLD BANK.. [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/global2014>>

4.3 Charakteristika Slovenska ako súčasti dunajského regiónu

Fenomén globalizácie na jednej strane, integrácia a vytváranie novších integračných zoskupení na strane druhej, núti predovšetkým vyspelé ekonomiky zvyšovať mieru ich špecializácie a zintenzívniť aktivity v rámci medzinárodného obchodu. Krajiny sa do medzinárodného obchodu zapájajú v rozdielnej miere, pričom intenzitu zapojenia najlepšie charakterizuje ukazovateľ otvorenosti ekonomiky. Otvorenosť ekonomiky predstavuje hodnotu, v akom pomere je celkový objem exportovaného a importovaného tovaru a služieb k hrubému domácejmu produktu (HDP) danej krajiny za sledované obdobie. Slovenská republika patrí ku krajinám s najotvorenejšou ekonomikou. V roku 2013 bola na tretej priečke v poradí otvorenosti ekonomík v rámci krajín Európskej únie, kedy otvorenosť dosiahla hodnotu 189 % HDP (nárast o 3% oproti 2012).⁷⁷ Vysoká otvorenosť sa prejavuje nielen rastúcim dopytom zo zahraničia, ale aj vyššou produkciou domácich výrobkov a tvorbou nových pracovných miest. V končnom dôsledku má aj vplyv na konkurencieschopnosť krajiny.

Vývoj základného makroekonomického ukazovateľa – hrubého domáceho produktu v SR má rastúci trend. Za obdobie posledných piatich rokov sa zmenila celková hodnota HDP z 63,3 mld. Eur (rok 2009) na 74,655 mld. Eur (rok 2014) čo predstavuje nárast o 11,355 mld. Eur a 3,5% nárast oproti roku 2013. Graf 5 znázorňuje vývoj HDP vo finančnom vyjadrení.

Graf 5: Vývoj HDP Slovenska v mld. Eur (2008-2014)

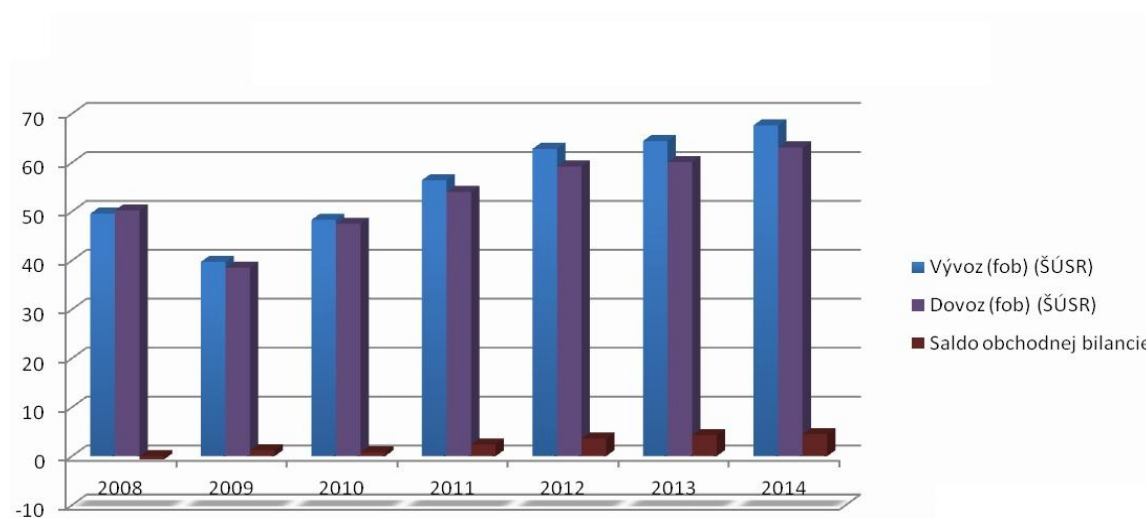


Zdroj: EuroEkonom.sk, [online] [cit. 2015-02-20]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/ekonomika/ekonomika-sr/ekonomika-slovenska-2014/>>

⁷⁷O PENIAZOCH. [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné na internete: <<http://openiazoch.zoznam.sk/cl/145405/Mala-otvorena-a-proexportne-orientovana-Mame-tretiu-najotvorenejisu-ekonomiku-v-EU>>

Ďalším dôležitým ukazovateľom je saldo zahraničného obchodu, ktoré hovorí v akom pomere je celkový vývoz tovaru z danej krajiny k celkovému dovozu tovaru do danej krajiny. Saldo zahraničného obchodu môže byť aktívne – ak EX prevyšuje IM, alebo pasívne IM prevyšuje EX. Slovensko vykazuje za posledných päť rokov aktívne saldo (s medzročným nárastom), v roku 2014 predstavovalo hodnotu 4 673,4 mil. Eur.⁷⁸ Ako vidieť na grafe 6 medzročne narastá aj hodnota dovozu, avšak v menšej miere v porovnaní s rastom hodnoty vývozu.

Graf 6: Vývoj zahraničného obchodu SR v mld. Eur (2008-2014)



Zdroj: EuroEkonom.sk, [online] [cit. 2015-02-20]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/ekonomika/ekonomika-sr/ekonomika-slovenska-2014/>>

Cieľom nasledujúcich častí je upriamiť pozornosť na vybrané regióny, v rámci ktorých by jednotlivé podnikateľské subjekty mohli predstavovať potenciálnych zákazníkov vodnej dopravy po Dunaji a to vzhľadom na ich geografickú polohu a charakter vyrábaného tovaru.

❖ Charakteristika podľa vybraných regiónov

Slovensko je z administratívneho hľadiska rozdelené na 8 krajov. V našej práci sa však zaoberáme najmä dunajským regiónom a preto sa nasledujúca charakteristika bude týkať troch vybraných krajov: Bratislavského, Trnavského a Nitrianskeho.

⁷⁸ Údaje sú predbežné, v bežných cenách v hodnote typu FOB a sú spracované podľa metodiky platnej od roku 2007. Informáciu vypracoval Štatistický úrad SR na základe údajov Colnej sekcie finančného riaditeľstva SR získaných v rámci colného konania a z INTRASTAT-SK hlásení poskytnutých príjemcami a odosielateľmi tovaru.

Najvýznamnejší a z ekonomického pohľadu aj najvýkonnejší je **Bratislavský kraj**, ktorý sa podieľa na tvorbe HDP SR celkovo cca 26%. Hodnota HDP na jedného obyvateľa (v parite kúpnej sily) prekračuje priemer krajín Európskej únie (EÚ 25) o 15,9 %. Na území tohto kraja sú zastúpené všetky sektory, k najvýznamnejším priemyselným odvetviám patrí chemický priemysel, automobilový priemysel, strojárstvo, elektrotechnický a potravinársky priemysel. Z hľadiska exportu až 30% celoslovenskému vývozu sa realizuje vývozom produktov automobilového priemyslu, ktorý má najväčšie zastúpenie práve v Bratislavskom kraji.⁷⁹

Z hľadiska dopravy je poloha Bratislavského kraja, najmä hlavného mesta Bratislavy významná pre medzinárodný tranzit. Na tomto území sú zastúpené všetky druhy dopravy. Je potrebné spomenúť, že okrem cestnej, železničnej a leteckej, je tu k dispozícii vodná doprava, ktorá prostredníctvom vodnej cesty po Dunaji siaha až k prístavom námornej dopravy.

Napriek svojej rozlohe (zo všetkých krajov najmenší) patrí **Trnavský kraj** medzi kraje s najväčšou poľnohospodárskou produktivitou v SR (druhý hneď po Nitrianskom kraji). Poľnohospodárska pôda v tomto kraji zaberá 69,7 % rozlohy, s dobrým stupňom produkčnej schopnosti pôdy. Najviac sa tu dopestujú obilniny, cukrová repa a olejoviny. Rastlinná výroba je doplnená aj živočíšnou výrobou, pričom výrazný podiel má chov hovädzieho dobytku a ošípaných. Z potravinárskeho priemyslu sa tu najviac vyrába mlieko a mliečne výrobky, mäso a mäsové výrobky, cukor, cukrovinky a šumivé vína.

Z hľadiska štruktúry priemyslu sa v Trnavskom kraji vykonávajú takmer všetky činnosti. Významný podiel výroby kraja predstavujú počítačové, elektronické, optické výrobky a motorové vozidlá. V rámci kraja má významné postavenie aj výroba konštrukcií z kovu, výroba a kompletizácia strojov, výroba chemikálií a chemických produktov a výroba základných farmaceutických výrobkov.⁸⁰

Trnavský kraj zohráva významné postavenie najmä z hľadiska domácej aj medzinárodnej dopravy. Územím kraja prechádza cestná infraštruktúra (dôležitý ťah Bratislava – Trnava – Žilina, Hodonín – Trnava – Nitra), železničná doprava (trasa Bratislava – Žilina, jednokoľajová elektrifikovaná trať Trnava – Kúty s prepojením ťahu smerom na Českú republiku) a vodná doprava (vodné dielo Gabčíkovo). Na rieke Dunaj sa

⁷⁹ Spracované podľa: Štatistický úrad SR. [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete: <www.slovak.statistics.sk>

⁸⁰ Tamtiež

v Komárne nachádza druhý významný prístav v SR, ktorý je prepojený na európsku codnú magistrálu Dunaj – Mohan – Rýn.

V rámci **Nitrianskeho kraja** medzi najvýznamnejšie odvetvia patria elektrotechnický priemysel, chemický priemysel, gumárenský priemysel a strojársky priemysel. Nachádza sa tu významné chemické závody Duslo Šaľa, a. s..

Z hľadiska poľnohospodárstva patrí Nitriansky kraj k najvýznamnejším producentom pšenice, jačmeňa, kukurice na zrno, jedlého hrachu, cukrovej repy a hrozna. Hrubá poľnohospodárska produkcia kraja z hrubého obratu (701 636 tis. Eur v r. 2013) tvorí 31,6 % celoštátnej produkcie.⁸¹ Tabuľka 4 poskytuje prehľad o rozložení priemyslu v daných regiónoch.

Tabuľka 13: **Rozloženie priemyslu v nami vybraných regiónoch SR**

Bratislavský kraj	Trnavský kraj	Nitriansky kraj
chemický	automobilový	chemický
automobilový	elektrotechnický	strojársky
strojársky	hutnícky	elektronika
	chemický	farmaceutický
	sklársky	spracovanie potravín
	strojársky	
	farmaceutický	

Zdroj: Spracované autorkou podľa: Štatistický úrad SR. [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete: <www.slovak.statistics.sk>

❖ **Charakteristika podľa jednotlivých odvetví priemyslu**

Priamo v regióne Dunaja a v jeho blízkom okolí sídlia významné spoločnosti, z oblasti automobilového, elektrotechnického, chemického a drevospracujúceho priemyslu.

Najvýznamnejším sektorom je automobilový priemysel, kde na trhu pôsobia traja najvýznamnejší hráči: Volkswagen Slovakia v Bratislave (pobočky Martin, Košice), PSA Peugeot Citroën Slovakia v Trnave a Kia Motors Slovakia v Žiline. Volkswagen Slovakia v Bratislave má najväčšiu výrobnú kapacitu okolo 400 tisíc automobilov ročne, zvyšné dva podniky majú kapacitu 300 tisíc áut ročne. Veľká časť produkcie týchto závodov je určená na export. V súčasnosti je export realizovaný hlavne prostredníctvom cestnej dopravy. Avšak geografická blízkosť k prístavu Bratislava predstavuje potenciál pre realizáciu

⁸¹ Spracované podľa: Štatistický úrad SR. [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete <www.slovak.statistics.sk>

exportu aj po vodnou dopravou po Dunaji. Obrázok 14 znázorňuje umiestnenie závodov automobilového priemyslu na Slovensku s vyznačením prístavu Bratislava.

Obrázok 14: Rozloženie automobilového priemyslu v SR

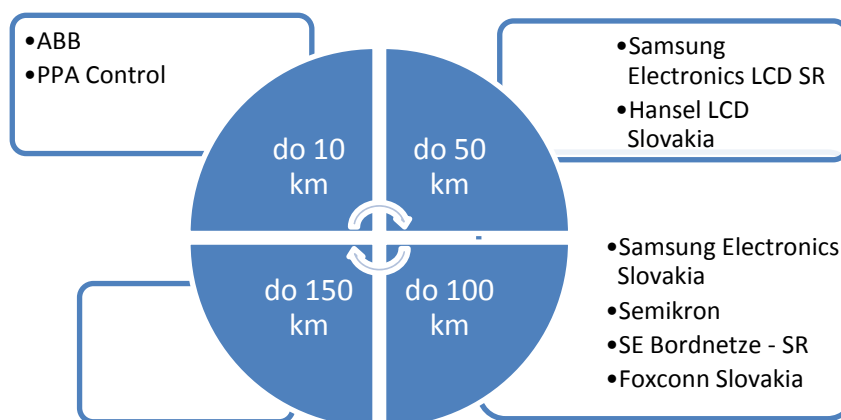


Zdroj: INWAPO – Market review analyses . [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete:

<http://www.inwapo-project.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=28&lang=si>

V oblasti elektrotechnického priemyslu pôsobia na Slovensku viaceré spoločnosti, ktorých export je zameraný na elektrické stroje a zariadenia a ich časti a súčasti. Všetky tieto spoločnosti sídlia v okruhu do 95 kilometrov od prístavu Bratislava a najviac 130 km od prístavu Komárno. Obrázok 15 poskytuje údaje o vzdialenosti jednotlivých spoločností od prístavov.

Obrázok 15: Vzdialenosti závodov elektrotechnického priemyslu od prístavu BA



Zdroj: Spracované autorkou podľa Štatistický úrad SR. [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete: <www.slovak.statistics.sk>

Chemický priemysel na Slovensku je zastúpený približne desiatimi významnými spoločnosťami. Najvýznamnejšie sú spoločnosti Slovnaft Bratislava, Duslo šaľa, Zentiva Hlohovec, Chemolak Smolenice či Plastika Nitra. Nasledujúca Obrázok 16 poskytuje prehľad o sídlach jednotlivých spoločností. Tieto spoločnosti patria medzi významných exportérov Slovenska a vzhľadom na blízkosť ich výrobných závodov existuje tu priestor pre zvýšenie resp. začatie využívania vodnej dopravy v ich obchodných operáciách.

Obrázok 16: Prehľad rozmiestnenia spoločností chemického priemyslu v SR



Zdroj: INWAP0 Market review analyses . [online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete: http://www.inwapo-project.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=28&lang=si

Strojársky priemysel je zastúpený viacerými spoločnosťami, ktoré z hľadiska potenciálneho využívania vodnej dopravy majú dobré geografické predpoklady. Tabuľka 14 poskytuje prehľad vzdialeností jednotlivých spoločností do prístavu Bratislava s vyznačením spoločností so sídlom do 50 kilometrov.

Tabuľka 14: **Vzdialenosti podnikov strojárského priemyslu do prístavu Bratislava**

spoločnosť	región	vzdialenosť do BA v km
Arcelor Mittal Slovakia	Trnava	95
Bekaert Hlohovec	Trnava	65
Bekaert Slovakia	Trnava	45
BROVEDANI SLOVAKIA	Trnava	55
Hydronika DEE	Bratislava	10
LOKO TRANS Slovakia	Nitra	90
Secop	Nitra	90
Slovenske Iodence	Nitra	95
SLOVNAFT MONTAŽE A OPRAVY	Bratislava	10
SPaP - Lodnica, s.r.o.	Bratislava	5
STROJE a MECHANIZMY	Trnava	45
Vaillant Industrial Slovakia	Trnava	95
Wertheim	Trnava	45
ŽELOS	Trnava	55
ŽOS Trnava	Trnava	55

Zdroj: Spracované autorkou podľa SARIO. online] [cit. 2015-02-23]. Dostupné na internete: <http://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/strojarsky_priemysel.pdf>

Okrem vyššie uvedených oblastí priemyslu a spoločností pôsobiacich na slovenskom trhu treba spomenúť aj drevospracujúci priemysel (najbližšie k Bratislave: Skipper Investments, Sweedwood, Jaf-Holz, Decodom a iné), poľnohospodárstvo (Food Farm, PD Hlohovec, Farma Majcichov, PD Radošinka). Všetky tieto podniky majú charakter výroby, ktorý im umožňuje využívať vodnú dopravu po Dunaji. Významným faktorom je aj fakt, že tieto spoločnosti sú v blízko prístavu Bratislava.

4.3.1 Charakteristika verejnej infraštruktúry

Infraštruktúra predstavuje pojem na označenie súboru podmienok na konkrétnom území pre aktivity vyplývajúce zo života spoločnosti. Ide o zariadenia, stavby, inštitúcie atď. potrebné na prevádzku a rozvoj národného hospodárstva. Najčastejšie vyčlenené súčasti infraštruktúry znázorňuje tabuľka 15.

Tabuľka 15: Najčastejšie vyčlenené súčasti infraštruktúry



Zdroj: Spracované autorkou podľa: MVRZ SR. Operačný program Základná infraštruktúra. 2003. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=92903>>

Inými slovami, infraštruktúra predstavuje systém postupne vytvorených spoločenských, technických a informačných zariadení s cieľom slúžiť širokému okruhu aktivít. Dobře vybudovaná infraštruktúra má potenciál, ktorý môže prilákať ďalšie investície. Krajina, územie, či región s dobre vyvinutou infraštruktúrou predstavuje pre investorov atraktívne miesto nakoľko môžu pre svoju prevádzku využiť už existujúce zložky infraštruktúry a tým pádom nemusia vynakladať dodatočné finančné prostriedky na ich výstavbu. Regióny so slabšie vyvinutou infraštruktúrou sú z tohto pohľadu menej atraktívne nakoľko sú pre investora drahšie. Podľa D. Helma z Oxford University, infraštruktúra leží medzi firmami a trhom, a medzi zákazníkmi a službami. Zahŕňa základné sieťové nástroje ako doprava, energia, voda a komunikácia. Ďalej sa rozširuje do sociálnej infraštruktúry.⁸²

Obrázok č. 17: Charakteristické znaky infraštruktúry



Zdroj: Spracované autorkou podľa: BROOKINGS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www.brookings.edu/~media/events/2010/6/10-global-infrastructure/20100610_global_infrastructure_lyneham>

⁸² Segal Rogerscasey. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.segalrc.com/tpubs/insight/infra52012.pdf>>

Pri technickej a časovej náročnosti projektov ide o posudzovanie a zohľadňovanie rôznych alternatív a variant projektov. Tieto projekty sa radia k projektom s dlhou životnosťou (spravidla na 30 a viac rokov), takže slúžia viacerým generáciám. Ide o projekty s vysokou kapitálovou náročnosťou, pričom je potrebné zabezpečiť vysoký objem finančných prostriedkov na celý proces – od vypracovania projektovej dokumentácie až po výstavbu samotného diela. Ďalšou charakteristickou črtou je dlhodobá návratnosť projektov, ktorá je primárnou príčinou nezájmu súkromných investorov, nakoľko vložený kapitál sa vracia oneskorene resp. v určitých prípadoch vôbec. Keďže ide o zariadenia a stavby (ako napríklad cesty, rozvody elektriny či plynu), pri ktorých je neefektívne budovať konkurenčné súbežné projekty existuje tu prevaha monopolného postavenia na danom území.⁸³

Infraštruktúra sa dá charakterizovať aj prostredníctvom flexibility, ktorá patrí medzi jej základné vlastnosti. Komplexne rozvinutá infraštruktúra dokáže flexibilne reagovať na novovzniknutú situáciu či už vo výrobe, alebo v živote spoločnosti a následne sa rýchlo adaptovať na nové požiadavky. Ako príklad môžeme uviesť prípad, kedy pod vplyvom rôznych okolností dôjde k zmene dodávateľa surovín, čím sa zmení smer prepravovaných nákladov. Regióny s dobre rozvinutou dopravnou sieťou budú schopné takéto presmerovanie zvládnuť bez väčších ťažkostí. Avšak regióny so slabo vybudovanou prepravnou sieťou budú najprv čeliť problému dobudovania resp. vybudovania novej prístupovej komunikácie. Takáto výstavba si okrem vysokých investícií vyžaduje dostatok času. Podobné problémy môžu nastať i v prípade nevyhnutnosti presmerovania exportu hotových výrobkov.

Pri charakterizovaní infraštruktúry je potrebné brať do úvahy aj fakt, že každá infraštruktúra má svoju priepustnosť, inými slovami prahové limity infraštruktúry. Tieto limity predstavujú jej hraničné možnosti, pričom po ich dosiahnutí už nemôže plniť nové úlohy. V prípade prekročenia prahových limitov nastávajú poruchy v celom systéme. Pre vyriešenie situácie je nevyhnutná prestavba prípadne rozšírenie komunikácií alebo presmerovanie toku dopravy.

4.3.2 Charakteristika dopravnej infraštruktúry

Doprava predstavuje jedno z kľúčových odvetví jednotlivých ekonomík, pričom vďaka svojej horizontálnej povahe má vplyv na fungovanie takmer všetkých hospodárskych odvetví štátu.

⁸³ Spracované podľa: EUROEKONOM. [online]. [cit. 2015-02-08]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/download2/vypracovane-otazky/Uvod-do-teorie-verejneho-sektora-otazky.pdf>>

Hlavnou funkciou dopravnej infraštruktúry všeobecne je komplexne prepojiť územie štátu. Kvalitná, široká a dostupná dopravná infraštruktúra predstavuje jednu z hlavných podmienok fungovania danej ekonomiky.

Na Slovensku je pomerne dobre rozvinutá dopravná sieť, územie republiky pokrýva zatiaľ postačujúco. Problémom sa javí jej kvalita najmä rozdielna prepojenosť a kvalita medzi jednotlivými regiónmi. Tento fakt negatívne vplýva na rast rozdielov v ekonomickej a sociálnej oblasti v rámci jednotlivých regiónov. Napriek súčasnej rozsiahlej modernizácii dopravnej siete na Slovensku, práve kvalita infraštruktúry predstavuje negatívny prvok pri rozhodovaní zahraničných investorov o smere ich investícií. Modernizácia dopravnej infraštruktúry v SR nevychádza z vnútorných potrieb štátu, ide hlavne o aktivity spojené s požiadavkami Európskej únie. Práve vďaka harmonizácii dopravnej politiky a požiadavkám EU na kvalitu infraštruktúry má Slovensko, ako aj iné členské štáty, možnosť čerpať finančné zdroje z fondov EU.

Slovensko má výhodnú geografickú polohu, kde vďaka svojmu umiestneniu v centrálnej časti Európy predstavuje spojnicu viacerých významných dopravných uzlov. Na jednej strane je to tranzitná úloha v rámci prepojenia EÚ s ekonomikami východnej Európy (najmä Ukrajina, ktorá vzhľadom na dnešnú politickú situáciu predstavuje rizikový trh). Na druhej strane naša poloha znamená spojnicu s dôležitými dopravnými koridormi EÚ – prehľad poskytuje tabuľka 16.

Tabuľka 16: **Prepojenie Slovenska s dôležitými dopravnými koridormi**

severo-južný smer	•spája prístavy na severnom pobreží Jadranského mora so St. Peterburgom a prístavmi v Pobaltí,
západno-východný smer	•spájajú tradičné jadrá v západnej Európe s centrami v Rusku a na Ukrajine
SZ - JV	•prepojenie medzi prístavmi v Severnom mori a prístavmi na Balkánskom polostrove

Vysvetlivky: SZ – severozápadný, JV – juhovýchodný

Zdroj: Spracované autorkou podľa: INTERMODAL. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: < <http://www.cdb.sk/sk/Cestna-siet-SR/Medzinarodne-tahy.alej>>

Na základe vyčlenenia tzv. krétskych koridorov (na Kréte v 1994, 1997 a neskôr v Helsinkách), územím Slovenska prechádzajú štyri z desiatich pan- európskych dopravných koridorov multimodálnej dopravy. Ide o koridor IV (Berlin/Nürnberg – Praha – Budapest –

Constanta/Thessaloniki/Istanbul), koridor VA (*Trieste – Ljubljana – Budapest/Bratislava – Uzgorod – Lviv*), koridor VI (Gdańsk – Warszawa – Žilina) a koridor VII (Dunaj).⁸⁴

Za najdôležitejšie segmenty dopravy sa na Slovensku jednoznačne dajú považovať železničná a cestná doprava. Tieto segmenty vykazujú z dlhodobého hľadiska významný rast v ich využívaní. Súčasnú prognózu ďalej poukazujú na takto pokračujúci trend aj do budúcnosti. Verejný sektor tak stojí pred úlohou, keď pre uspokojenie dopytu po tomto druhu dopravy je nevyhnutné poskytnúť potenciálnym užívateľom širokú a kvalitnú dopravnú infraštruktúru. Na hlavných dopravných ťahoch v Slovenskej republike tvoria túto infraštruktúru najmä diaľnice a rýchlostné cestné komunikácie. Z hľadiska železničnej dopravy ide najmä o moderné železničné trate s cieľom poskytnúť nielen rýchlu ale aj kvalitnú a bezpečnú prepravu. Za posledné obdobie rastie tempo budovania dopravnej infraštruktúry v SR. V súčasnom období je z celkovej siete diaľnic a rýchlostných cestných komunikácií v prevádzke viac ako 60 % plánovaných diaľnic a 20 % rýchlostných ciest. Z hľadiska infraštruktúry, modernizácia v železničnej doprave napredovala tak, že na konci 2013 (obdobie pre čerpanie eurofondov) boli obnovené železničné úseky v celkovej dĺžke 19,8 % z plánovanej dĺžky (plánované koridory v rámci TEN-T transeurópskej dopravnej siete). Do konca roka 2015 by na základe schváleného programu malo byť obnovených dodatočných 87 kilometrov železničnej infraštruktúry.

Letecká nákladná doprava z hľadiska objemu prepravovaných nákladov výrazne zaostáva za cestnou a železničnou dopravou.

Vodná doprava po Dunaji je zameraná najmä na prepojenie na medzinárodnú vodnú cestu, pre vnútroštátnu prepravu v rámci územia SR má len malý význam. Hospodársky význam majú na Dunaji len dva prístavy z troch a to prístav Bratislava a Komárno. Viac sa prístavom venujeme v podkapitole 4.3.4.

Tabuľka 17: **Prehľad prepravy tovaru podľa jednotlivých druhov dopravy (tis. ton)**

Rok	Preprava tovaru	cestná neverejná doprava	verejná doprava	z toho		
				železničná	cestná	vodná
2012	220 218	81 219	139 000	39 135	49 360	1321
2013	220 187	72 329	147 858	39 239	54 693	1355
2014	225 196	78 491	146 705	39 504	59 832	1228

Zdroj: Spracované autorkou podľa: Štatistický úrad SR. IN: *Aktuálne údaje o doprave č. 12/2014*, Ústredie ŠÚ SR. 2015, s 1-6, Kód publikácie: 61514.

⁸⁴ Spracované podľa: Európska komisia. [online]. [cit. 2014-02-18]. Dostupné na internete: <http://www.ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/sk_sk.pdf>

Ako vyplýva z údajov, v roku 2014 vzrástol celkový počet prepravovaných tovarov z hľadiska všetkých odborov dopravy. Najväčší nárast zaznamenala cestná doprava, vodná doprava prepravila v roku 2014 o 127 000 ton tovaru menej ako v roku 2013.

4.3.3 Charakteristika vodnej dopravy

Doprava a dopravný systém nepozostáva iba z cestnej, železničnej či leteckej dopravy. V súčasnosti sa do popredia dostáva význam a potenciál vodnej dopravy, ktorá je považovaná za jeden z najvýhodnejších druhov z hľadiska environmentálnych, energetických a spoločenských vplyvov. Na území Slovenska ide najmä o rozvoj kontinuálnej dunajskej vodnej cesty a zabezpečenie splavnosti Dunaja v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja. Na základe odporúčaní Dunajskej komisie treba venovať pozornosť rozvoju nákladnej a osobnej dopravy a dobudovaniu dunajskej vodnej cesty. V tejto súvislosti treba spomenúť aj vznik Dunajského vedomostného klastra v roku 2010. Klastre sú definované Európskou komisiou ako zoskupenia nezávislých firiem a pridružených inštitúcií, ktorých charakteristickým znakom je ich spolupráca a súťaživosť, miestna koncentrácia v jednom alebo viacerých regiónoch a sú špecializované v konkrétnom priemyselnom odvetví previazanom spoločnými technológiami a zručnosťami. Dunajský vedomostný klaster sa aktívne podieľa na vypracovaní konkrétnych návrhov, zúčastňuje sa na tvorbe projektov pre Akčný plán Stratégie EÚ pre Dunajský región. Ďalej navrhol také projekty, ktorých prípravnú etapu je možné v rokoch 2011 až 2013 spolufinancovať zo štrukturálnych fondov EÚ a v ktorých sa dá v novom finančnom rámci EÚ v rokoch 2014 - 2020 pokračovať.

Dunaj, druhá najväčšia rieka Európy, vznikol sútokom Brigachu a Bergu na území Nemecka, v Čiernom lese (Schwarzwald). Celkovo preteká desiatimi štátmi, až sa napokon na území Rumunska vlieva do Čierneho mora. Celková jeho trasa meria 2857 km, čo predstavuje 1/11 z územia Európy.

Už v minulosti mal Dunaj strategický význam pre staroveké národy, ktoré toto územie v 5. storočí aj osídlili. Na sútoku Dunaja a Moravy sa križovali dve námorné cesty – dunajská a jantárová. Na týchto cestách prekvital obchod – export aj import. Krajiny mohli navzájom spolupracovať.

Tak ako aj v minulosti, aj dnes nás Dunaj spája so susednými štátmi a umožňuje nám bližšiu spoluprácu v hospodárskom i kultúrnom živote. V dnešných dňoch je možné

plaviť sa po tejto rieke na veľkých vnútrozemských lodiach od Severného oceánu až po Čierne more. Práve vďaka svojej pozícii a faktu, že priamo spája Severné more s Baltickým, predstavuje strategický prostriedok spolupráce jednotlivých európskych štátov. Rieka je jedným z takzvaných Transeurópskych koridorov, ktoré predstavujú prioritnú os pre vnútrozemské vodné cesty naprieč územím Európskej únie. Vďaka tomu vznikla stratégia EÚ pre Dunajský región – Dunajská stratégia. Na jej príprave sa podieľalo štrnásť krajín, pričom osem z nich sú členské krajiny EÚ (Nemecko, Rakúsko, Česko, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, Bulharsko a Rumunsko) a zvyšok predstavujú Chorvátsko, Bosna a Hercegovina, Srbsko, Čierna Hora, Moldavsko a Ukrajina. Stratégia zahŕňa aj krajiny, ktoré sú v povodí Dunaja, teda ich územím pretekajú prítoky Dunaja. Popri vládach dunajského regiónu sa na príprave stratégie podieľali aj regióny, samosprávy, medzinárodné organizácie, finančné inštitúcie, sociálni partneri a zástupcovia občianskej spoločnosti. Všetci spoločne sa dohodli na vypracovaní stratégie na lepšiu, intenzívnejšiu a efektívnejšiu spoluprácu najmä v oblasti dopravy, energetiky a životného prostredia. Určili sa hlavné priority a ciele, medzi ktoré patrí zlepšenie plavbyschopnosti Dunaja najmä pre nákladné lode, z čoho vyplýva, že kľúčovou oblasťou je doprava.

❖ Inštitucionálna základňa v SR

Na Slovensku v oblasti dopravy poskytuje inštitucionálnu základňu **Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR SR)**, ktoré spolu s **Ministerstvom životného prostredia (MŽP SR)** zabezpečuje realizáciu štátnej dopravnej politiky. V oblasti vodnej dopravy. MDVRR určuje koncepciu jej rozvoja prístavov, vodných ciest a celkovej vnútrozemskej plavby, zastupuje SR v medzinárodných organizáciách a zabezpečuje medzinárodnú spoluprácu. Okrem iného vykonáva štátny dozor a vydáva záväzné stanoviská pri plánovaní územnej štruktúry a územnoplánovacích činnostiach.

Štátny dozor nad údržbou a správou slovenských vodných ciest a prístavov, vykonáva **Dopravný úrad, divízia vnútrozemskej plavby (DÚ-DVP)** Úrad v rámci svojich troch odborov vykonáva technický dozor, dozor plavebnej bezpečnosti a vodných ciest a štátny odborný dozor. Ďalej vydáva plavebné opatrenia týkajúce sa plavby cez vodné dielo Gabčíkovo, o prácach na vodnej ceste alebo vytýčenia plavebných trás.⁸⁵

Verejné prístavy, a. s. (VP, a. s.) sú obchodnou spoločnosťou so 100% majetkovou účasťou štátu, na medzinárodnej úrovni koná v ich mene MDVRR SR.

⁸⁵ Dopravný úrad – divízia vnútrozemskej plavby. [online] [cit. 2015-03-02]. Dostupné na internete <<http://www.plavba.nsat.sk/>>

Medzi hlavné aktivity spoločnosti patrí zabezpečenie príprav a realizácie výstavby verejných prístavov (konceptie rozvoja z krátkodobého aj dlhodobého hľadiska), prevádzka, evidencia, údržba a opravy objektov, zariadení v obvodoch a prenajímanie pozemkov pod ich správou. Vlastný zdroj príjmov predstavujú obchodné aktivity ako napríklad tržby z nájmov, zo služieb a z výberu poplatkov za užívanie verejných prístavov.⁸⁶

Agentúra rozvoja vodnej dopravy (ARVD) zastrešuje rozvoj a modernizáciu vodných ciest. Ide o štátnu rozpočtovú organizáciu, ktorej hlavnú činnosť predstavuje rozvoj a modernizácia vodných ciest. ARVD zaisťuje efektívne, z dopravného hľadiska zodpovedajúce, vybudovanie potrebných zariadení pre plavbu vďaka čomu zastáva dôležitú úlohu aj pri rozvoji verejných prístavov. ARVD zhromažďuje a vyhodnocuje podklady, návrhy a stanoviská na získanie a rozdelenie finančných prostriedkov podľa účelu na investície do vodných ciest, vystupuje ako koordinátor a realizátor opráv, rekonštrukcií a modernizácie súčastí vodnej cesty. Zapája sa do realizácie pilotných projektov rozvoja intermodálnych dopravných osí, podieľa sa na vývoji a implementácii nových technológií a prevádzkových systémov pre vodné cesty.⁸⁷

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. (SVP, š.p.) je štátny podnik, ktorý patrí pod rezort životného prostredia. Ako správca vodných tokov a povodí zabezpečuje starostlivosť o vodné toky a stará sa o kvalitu a kvantitu povrchových a podzemných vôd. SVP, š.p. pôsobí vo verejnom záujme najmä pri protipovodňovej ochrane a vytváraní plavebných podmienok.⁸⁸

❖ **Organizácia nákladnej vodnej dopravy**

V nákladnej lodnej doprave je najväčším dopravcom spoločnosť **Slovenská plavba a prístavy, a.s. (SPaP a.s.)**, ktorá sa zaoberá vnútrozemskou plavbou, ďalej poskytuje prístavné služby v prístavoch Bratislava a Komárno, služby špedície, opravy a rekonštrukcie či stavbu lodí. Poskytuje logistické služby spojené s prepravou tovaru všetkého druhu na Dunaji a na celej sieti európskych vodných ciest medzi Severným a Čiernym morom.

⁸⁶ Verejné prístavy, as. [online] [cit. 2015-03-02]. Dostupné na internete <<http://www.vpas.sk/>>

⁸⁷ Agentúra rozvoja vodnej dopravy. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete <<http://www.arvd.gov.sk/>>

⁸⁸ Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete <<http://www.svp.sk/>>

Ďalšou významnou spoločnosťou etablovanou v prístave Bratislava je spoločnosť **Dalby, a.s.**, ktorá zabezpečuje prekládku minerálnych olejov v objeme 700 tis. ton/rok. Spoločnosť **Portservis, a. s.** tiež dlhodobo pre vodnú dopravu zabezpečuje tovarový prúd dusíkatých hnojív v objemoch do 300 tis. ton/rok. Spoločnosť **GAMOTA TRADING, s.r.o.**, je významný operátor tovarov vo vodnej doprave s ročnými objemami cca 150 tis. ton/rok, a to najmä poľnohospodárskych produktov a krmovín (bol pôvodne etablovaný vo verejnom prístave Komárno, avšak presunul prekladné činnosti do neverejného prekladiska v Kližskej Nemej).⁸⁹

Zväčša ide o podnikateľov prevádzkujúcich vodnú dopravu s 1 – 2 nákladnými plavidlami. Takmer výlučne ide o právnické osoby podnikajúce v nákladnej doprave. Do konca roku 2014 (31.12.2014) malo platnú licenciu (na dobu neurčitú) na nákladnú vodnú dopravu po Dunaji 22 subjektov. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad výkonov nákladnej dopravy po Dunaji za všetkých prevádzkovateľov za rok 2013.

Tabuľka č. 18: **Prehľad výkonov nákladnej dopravy po Dunaji za všetkých prevádzkovateľov**

		Ukazovateľ		2013
Nákladná doprava za všetkých prevádzkovateľov	Preprava tovaru	spolu	tis. ton	8 107
		v tom: vnútroštátna	tis. ton	25
		dovoz	tis. ton	202
		vývoz	tis. ton	2 411
		tranzit	tis. ton	5 469
	Výkony	spolu	mil. tkm	1 006
		v tom: vnútroštátna	mil. tkm	1
		dovoz	mil. tkm	11
		vývoz	mil. tkm	53
tranzit		mil. tkm	941	

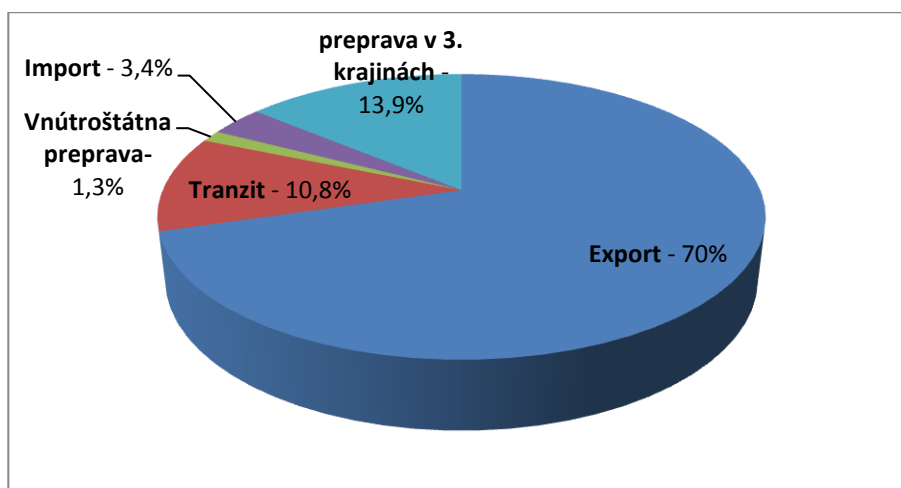
Zdroj: Spracované autorkou podľa: Štatistický úrad SR. IN: *Aktuálne údaje o doprave č. 12/2014*, Ústredie ŠÚ SR. 2015, s 1-6, Kód publikácie: 61514.

Z celkového množstva prepravovaných tovarov po Dunaji predstavuje viac ako dve tretiny export. Druhou najvýznamnejšou činnosťou prepravcov s licenciou bola v roku 2013 preprava v tretích krajinách. Treťou najdôležitejšou obchodnou operáciou bol tranzit.

⁸⁹ Spracované podľa: ŠÚ SR. In: *Ročenka dopravy pôšt a telekomunikácií 2014*. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete <www.licencie.gov.sk/index.php?ID=460&l=sk/>

Najmenej prepravcovia operujú v oblasti vnútroštátnej prepravy. Celkovú prepravu tovarov za prevádzkovateľov, ktorí mali platnú licenciu v roku 2013 znázorňuje graf 7.

Graf č. 7 : Preprava tovaru za prevádzkovateľov s platnou licenciou (za rok 2013)



Zdroj: ŠÚ SR. In: *Ročenka dopravy pôšt a telekomunikácií 2014*. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete <www.licencie.gov.sk/index.php?ID=460&l=sk/>

4.3.4 Charakteristika prístavu Bratislava

Geografická poloha Slovenska významne ovplyvňuje slovenský prepravný trh. Táto poloha je atraktívna pre rozvoj dopravy medzi jednotlivými štátmi Európskej únie a medzi EÚ a krajinami na východe napr. Ukrajinou a Ruskom. Vnútrozemská plavba sa realizuje hlavne toku rieky Dunaj. Podľa dohody AGN je táto vodná cesta (označovaná ako E-80) súčasťou paneurópskeho dopravného koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn) a prioritného projektu TEN -T č. 18, pričom umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a západoeurópske vodné cesty.

Na Slovenskom území sa na Dunaji nachádzajú tri prístavy: v Bratislave, Komárne a Štúrove. Z hospodárskeho hľadiska majú momentálne význam iba prvé dva, avšak ich momentálne využiteľnosť je značne pod ich kapacitou. Ako vyplýva z vyššie uvedeného grafu, najväčší prepravovaný tok predstavujú tovary na vývoz. Dovoz predstavuje malé percento z celkovej prepravy. Tabuľka 19 znázorňuje prehľad importovaných a exportovaných tovarov v oboch prístavoch.

Tabuľka 19: Najvýznamnejšie prepravované komodity vo vybraných prístavoch

prístav Bratislava		prístav Komárno	
export	import	export	import
potraviny a krmivá pre zvieratá	ropné výrobky	poľnohospodárske výrobky	kovové výrobky
rudy a kovový šrot	kovové výrobky	živé zvieratá	potraviny a krmivá pre zvieratá
kovové výrobky	rudy a kovový šrot	pevné nerastné palivá	pevné nerastné palivá
		kovové výrobky	kovové výrobky

Zdroj: Spracované autorkou podľa: Štatistický úrad SR. IN: *Aktuálne údaje o doprave č. 12/2014*, Ústredie ŠÚ SR. 2015, s 1-6, Kód publikácie: 61514.

Najväčšiu komoditnú skupinu v Bratislave s podielom 56% tvoria kovové rudy, ďalšími komoditami sú koks a rafinérské ropné výrobky (podiel 31%) a chemické výrobky (podiel 7%). Pre porovnanie, hlavné prepravované tovarové skupiny v prístave Komárno sú ropné výrobky (podiel 36%), kovové výrobky (podiel 22%), tuhé palivá (13%) a poľnohospodárske výrobky (podiel 11%).⁹⁰

V súčasnosti prístav Bratislava používa len niečo vyše 20% , (Komárno len cca 5%) svojej kapacity, avšak silnejší rast využiteľnosti tohto prístavu možno očakávať po dokončení vodnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj po roku 2016 .

4.4 Vybrané európske iniciatívy rozvoja dunajského regiónu

Európska únia s cieľom zvýšenia spolupráce a dosiahnutia spoločných cieľov v jednotlivých oblastiach hospodárskeho života zadefinovala niekoľko stratégií a podporných projektov financovania. V našej práci ako príklad uvedieme tie, ktorých cieľom je navyšovanie investícií do vnútrozemskej riečnej dopravy. V rámci týchto projektov je rieka Dunaj považovaná za prioritu a uprednostňuje sa ako os vnútrozemskej vodnej cesty, ktorá vyžaduje najmä verejné investície.

Európske stratégie sú do budúcnosti orientované na vytváranie multimodálnych transeurópskych dopravných sietí. Argumenty, prečo je nevyhnutné, aby zahŕňali vnútrozemské vodné cesty vychádzajú z nasledujúcich faktov:⁹¹

⁹⁰ Spracované autorkou podľa: Štatistický úrad SR. IN: *Aktuálne údaje o doprave č. 12/2014*, Ústredie ŠÚ SR. 2015, s 1-6, Kód publikácie: 61514.

⁹¹ NAIADES.INFO. [online]. 2015. [cit. 2015-04-28]. Dostupné na internete:< <http://naiades.info/what-we-do/why-inland-waterways/>>.

- **Bezpečnostné záznamy**

V rámci vnútrozemskej vodnej cesty je veľmi nízka pravdepodobnosť nehôd; ak sa aj stane takáto udalosť, straty spôsobené takouto nehodou sú nízke či už z ekonomického, alebo ľudského hľadiska. Člno prepravujúce nebezpečné náklady podliehajú extrémne prísny standardom kontroly, výcviku a udeľovania licencií.

- **Náklady na ochranu životného prostredia**

Všetky štúdie vykonané za účelom kvantifikovania environmentálnych nákladov v konečnom dôsledku ukázali rovnaký výsledok: Vnútrozemská vodná doprava je najekologickejšim druhom dopravy. Preprava väčšieho objemu tovarov na vode pomôže znížiť emisie skleníkových plynov a dopravné zápchy.

- **Spoľahlivosť dodržania času**

Každý rok sa neúmerne zvyšujú zápchy na cestách. Tým sa zvyšujú náklady a čas prepravy tovaru a prispievajú k znižujúcej sa konkurencieschopnosti európskej ekonomiky. Vodné cesty sú alternatívou, ktorá obchádza upchaté prepravné trasy a spoľahlivo, za dohodnutý čas dostane náklad do miesta jeho určenia.

- **Náklady na infraštruktúru**

Presun prepravy tovaru na vodné toky znižuje množstvo peňazí potrebných na investície do dopravnej infraštruktúry. Vnútrozemské vodné cesty majú tiež porovnateľne nízke náklady na údržbu.

- **Nosnosť**

Vnútrozemské plavidlá ponúkajú obrovskú kapacitu z pohľadu nosnosti na dopravnú jednotku. Jedna motorizovaná nákladná loď s nákladom 2000 ton nesie rovnaké množstvo nákladu ako 50 železničných vozňov (nosnosť jedného 40 ton) a 80 nákladných áut (nosnosť jedného 25t.) V kombinácii s porovnateľne nízkymi nákladmi na dopravu, vnútrozemské plavidlá vykazujú vynikajúcu nákladovú a prínosovú pomer.

- **Intermodálne siete**

Európska sieť vnútrozemských vodných ciest spája prístavy a mestá s obchodnými a priemyselnými centrami. Takto poskytuje evidentné príležitosti pre nákladovo efektívne riešenie v podnikových dodávateľských reťazcoch. Vnútrozemské vodné cesty tvoria chrbticu intermodálnej siete.

- **Nevyužitá kapacita**

Vnútrozemské vodné cesty stále ponúkajú veľké množstvo voľných kapacít. Napríklad, v súčasnosti je iba približne 15% z celkovej kapacity Dunaja využitej pre vnútrozemskú

plavbu. Na rozdiel od iných druhov dopravy, ktoré čoraz viac postihujú dopravné zápchy, problémy s kapacitou a oneskorenie dodania s negatívnym vplyvom na mobilitu a hospodársku konkurencieschopnosť, vnútrozemská vodná doprava je jasnou voľbou, ktorá môže hrať výraznejšiu úlohu v logistických reťazcoch.

- **Nadrozmerne tovary**

Vzhľadom k ich veľkosti a nosnosti, vnútrozemské plavidlá sú zvlášť vhodné na prepravu tovaru s neobvyklými rozmermi a hmotnosťou ako napríklad transformátory, turbíny, silá, kotly, časti lietadiel, lokomotívy či helikoptéry. Lodná doprava je v týchto prípadoch správna voľba najmä v dôsledku obmedzenia v cestnej a železničnej doprave (napr. nízke mosty, úzke cesty alebo kruhové objazdy).

- **Doprava „na mieru“**

Neexistuje takmer žiadny druh nákladu, ktorý nie je možné prepravovať na vnútrozemských vodných cestách. Prepravné firmy ponúkajú širokú škálu typov plavidiel, ako sú plavidlá pre suchý, tekutý náklad, kontajnerové lode a Roll on/ Roll off, ktoré vyhovujú akejkolvek potrebe špeditérom.

- **Efektívne informačné a komunikačné technológie**

Efektívne informačné systémy a komunikačné technológie sú nevyhnutným predpokladom pre efektívne riadenie logistického reťazca. Riečne informačné služby (RIS), sú prispôbené ako základ pre služby špeditérov, ktorí majú snahu začleniť vnútrozemskú dopravu do svojho dodávateľského reťazca. RIS spája dáta o nákladnej doprave, umožňuje oprávneným užívateľom v logistickom reťazci sledovať tovar v reálnom čase.

4.4.1 Trans-európska dopravná sieť (Trans-European Transport Networks – TEN-T)⁹²

TEN-T predstavuje stratégiu, ktorá má za cieľ vybudovať jednotnú dopravnú sieť a to najmä transformáciou existujúcej a v súčasnosti dostupnej siete ciest, železníc, letísk a vodných prieplavov v Európe. Okrem základných cieľov v oblasti zlepšenia infraštruktúry a odstránenia prekážok cezhraničnej dopravy sa zapája aj do bola proti zmene klímy prostredníctvom znižovania emisií CO₂ tvorených dopravou.

Myšlienka spoločného dopravného prepojenia sa začala po prvý krát realizovať v roku 2006, kedy bola zriadená Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť

⁹² TEN-T predstavuje sieť multimodálnych koridorov pre členské krajiny EÚ.

(TEN-T EA)⁹³. Agentúra vznikla na dobu určitú, s cieľom pracovať v oblasti technickej a finančnej prípravy a sledovania rozhodnutí o projektoch riadených Európskou komisiou. Od januára 2014 sa Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu Európskej komisie (DG MOVE) stalo zodpovedným za celkovú politiku, plánovanie a hodnotenie.

Stratégia sa implementuje prostredníctvom projektov realizovaných v každom členskom štáte EÚ, financovanie je zabezpečené z fondov EÚ. Z časového hľadiska sú projekty rozdelené na konkrétne časové obdobia, pričom do januára 2013 bolo konkrétne pre vodnú cestu Dunaj pridelených 160 mil. Eur (na obdobie 2007 – 2013).

Od roku 2011 je základom financovania nová politika, ktorá strojnásobila financovanie dopravy na obdobie 2014-2020 na čiastku 26 mld Eur. Prioritami do 2030 sa stalo odstránenie prekážok, modernizácia infraštruktúry, zjednodušenie cezhraničných obchodných operácií v celej EÚ. Z tohto balíčka je možné získať financie pre projekty aj na Slovensku pre nasledujúce oblasti:⁹⁴

- Bielsko Biala – Žilina / práce na cestách
- Břeclav – Bratislava / železnica/ modernizácia
- Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – hranice s Ukrajinou / železnica/ multimodalita
- Zlín – Žilina / cesta/ cezhraničný úsek
- Viedeň – Bratislava / Bratislava – Budapešť / železnica/ štúdia vysokorýchlostnej trate
- Komárom – Komárno / vnútrozemská vodná/ štúdia cezhraničného mostu

Celá sieť je zložená z desiatich koridorov (multimodálneho charakteru) prechádzajúcich naprieč celou Európou. Spája osemdesiat tri hlavných prístavov, okolo 40 hlavných letísk s prepojením na železničné a cestné spojenia do hlavných európskych miest. Z hľadiska vodnej dopravy je Dunaj prioritou (ako súčasť koridoru 10). Slovensko v rámci projektov rozvoja vodnej dopravy na svojom území naďalej realizuje projekty z programového obdobia 2014 – 2020.

⁹³ Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA). [online]. [cit. 2013-10-13]. Dostupné na internete: <http://europa.eu/about-eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_sk.htm>.

⁹⁴ EUROPEAN COMMISSION. [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné na internete: <<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/sk.pdf>>

4.4.2 Integrovaný akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu (NAIADES)⁹⁵

V roku 2006 prijala Európska komisia v rámci podpory vnútrozemskej vodnej dopravy Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu (NAIADES Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) na obdobie rokov 2006 – 2013 a v súčasnosti prebiehajúci NAIADES II na roky 2014-2020. V programe ide najmä o propagáciu vnútrozemskej dopravy ako bezpečnej a ekologickej formy dopravy s dôrazom na efektívnejšie využívanie jej kapacít.

V programe je zastúpených päť navzájom prepojených s cieľom podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu prostredníctvom⁹⁶:

- zlepšenia trhových podmienok,
- modernizácie flotily,
- rozvoja ľudského potenciálu,
- posilnenia imidžu vnútrozemskej vodnej dopravy,
- zlepšenia infraštruktúry.

Program disponuje legislatívnymi, politickými a finančnými nástrojmi, pričom má zámer povzbudiť jednotlivé vlády a riečne komisie k podpore a vykonaniu činnosti prostredníctvom svojich politík, grantov alebo programov pomoci. Hlavným cieľom je zvýšiť atraktivnosť vnútrozemskej vodnej dopravy pre podnikateľov.

Program vyžaduje aktívnu účasť členských štátov na politike vnútrozemskej vodnej dopravy. Rozsah opatrení na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy sa líši v závislosti od vnútroštátnych priorít každého členského štátu.

V roku 2008 bola Európskou komisiou navrhnutá platforma PLATINA⁹⁷, s cieľom poskytovania podpory pre realizáciu NAIADES. Táto platforma združuje 22 partnerov z 9 európskych krajín a získala finančné prostriedky vo výške 8,5 milióna Eur. V programovom období 2013-2016 sa realizuje projekt PLATINA 2, ktorý sa zameriava na podporu udržateľného rastu vodnej dopravy. Spája všetky príslušné subjekty v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy, poskytuje technickú a organizačnú pomoc, zabezpečuje aktívnu účasť kľúčových priemyselných subjektov, asociácií a správnymi orgánmi

⁹⁵ NAIADES: – Integrovaný akčný program pre podporu vnútrozemskej vodnej dopravy, ako jednej z foriem, ktorá propaguje bezpečný a ekologický spôsob dopravy s dôrazom na využitie kapacít, ktoré ponúka.

⁹⁶ MDVRR SR. 2009. Generálny program implementácie NAIADES v Slovenskej republike. [online]. 2009. Dostupné na internete:< <http://hsr.rokovania.sk/14585/5/>>. [cit. 2014-01-23].

⁹⁷ Projekt PLATINA bol predstavený v rámci 7. Rámcového programu pre výskum a vývoj technológií, pokrýva päť strategických oblastí implementácie NAIADES

členských štátov. Okrem toho organizuje stretnutia expertov a pracovných skupín a vypracováva odborné štúdie. Ďalšie aktivity sú zamerané na vytvorenie jednotného portálu pre online navigačné služby, na poskytovanie technickej podpory pre ďalší rozvoj riešnych informačných systémov (RIS).⁹⁸

4.4.3 Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť (EUSDR)⁹⁹

Dunajský región je nielen vďaka svojej rozlohe región s obrovským potenciálom rastu. Okrem pôvodných zakladateľských krajín, tvoria EÚ aj postupne sa transformujúce štáty, ktoré sa vďaka ekonomickej a spoločenskej transformácii stali jej členmi len pred niekoľkými rokmi. Za hlavné nedostatky regiónu sa považuje nepostačujúca infraštruktúra v cestnej a železničnej doprave, málo využitý potenciál lodnej dopravy, nekoordinované úsilie v oblasti vzdelávania, slabo rozvinutý výskum, nedostatok inovácií, či hrozba ekologických katastrof s nepriaznivým dopadom na životné prostredie.

EUSDR predstavuje makroekonomickú stratégiu, ktorá bola v roku 2010 prijatá Európskou komisiou a v roku 2011 schválená na zasadnutí Európskej rady a realizuje sa v podobe Akčného plánu pre dunajský región¹⁰⁰. Vzniku tejto stratégie predchádzalo sformovanie zoskupenia EUSBR¹⁰¹

Stratégiu prijalo spolu štrnásť krajín Európy, z toho Nemecko, Rakúsko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, Bulharsko, Rumunsko, Chorvátsko sú členské krajiny a Srbsko, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Moldavsko a Ukrajina. Stratégia pokrýva rozsiahle územie. Spolupráca krajín je založená na právnych predpisoch EÚ, realizácia prebieha prostredníctvom existujúcich inštitúcií. Koordinátorom stratégie je Európska komisia v spolupráci so skupinou expertov z členských štátov. Nečlenské štáty participujú podľa potreby. Spoločnou úlohou všetkých členov je koordinovať jednotlivé prioritné oblasti prostredníctvom určených koordinátorov.

Stratégia vychádza zo 4 pilierov: prepojenie podunajskej oblasti, ochrana životného prostredia, rozvíjanie prosperity a posilnenie podunajskej oblasti. Tieto piliere sú ďalej členené na prioritné oblasti (11 PO). Slovensko participuje s Maďarskom na PO 4 Obnoviť a udržať kvalitu vôd a so Srbskom na PO 7 **Rozvíjať znalostnú spoločnosť**

⁹⁸ NAIADES.INFO. [online]. 2015. [cit. 2015-04-28]. Dostupné na internete:< <http://naiades.info/>>.

⁹⁹ EUSDR: European Union Strategy for the Danube Region – makroregionálna stratégia vyvinutá za účelom riešenia spoločných problémov zainteresovanými krajinami, usiluje o vytváranie synergií a koordináciu medzi existujúcimi politikami a iniciatívami po celom dunajskom regióne.

¹⁰⁰ MZVEZ SK. Stratégia EÚ pre dunajský región. [online]. [cit. 2013-10-18]. Dostupné na internete:>http://www.mzv.sk/sk/zahranicna_politika/europske_zalezitosti_dunajska>.

¹⁰¹ EU Strategy for the Baltic Sea Region – stratégia pre Pobaltskú oblasť

prostredníctvom výskumu, vzdelávania a informačných technológií. Medzi konečné ciele PO patrí zvyšovanie objemu nákladnej dopravy na rieke o 20 % do roku 2020 (oproti 2010); odstránenie prekážok splavnosti s ohľadom na špecifickú charakteristiku jednotlivých úsekov Dunaja a jeho splavných prítokov, v zaviest' efektívne riadenie infraštruktúry; budovanie efektívnych multimodálnych terminálov v prístavoch na Dunaji s cieľom prepojiť vnútrozemskú vodnú dopravu so železničnou a cestnou dopravou (do roku 2020); zavedenie jednotnej riečnej informačnej služby na Dunaji v zmysle zabezpečenia medzinárodnej výmeny údajov riečného informačného systému; vyriešenie nedostatku kvalifikovaného personálu a do roku 2020 zosúladienie vzdelávacích noriem pre vnútrozemskú plavbu v podunajskom regióne.

Obrázok 18: Mapa územného pokrytia stratégie EÚ pre podunajskú oblasť



Zdroj: Danube region strategy. [cit. 2014 01-13]. Dostupné na internete <<http://www.danube-region.eu/about/the-danube-region>>

Za predchodcu EUSDR sa považuje prijatie stratégie pre región Baltského mora a sformovanie zoskupenia EUSBR. V októbri 2014 bola schválená tretia makroregionálna stratégia EÚ pod názvom stratégia Európskej únie pre región Jadranského a Iónskeho mora (EUSAIR)¹⁰². Ide o tretí makroregión, ktorý zahŕňa spolu 8 krajín, z toho 4 nečlenské.

¹⁰² EUSAIR – EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region. [online] [cit. 2015-02-24]. Dostupné na internete: <<http://www.adriatic-ionian.eu/>>.

4.4.4 Investičné projekty

V roku 2011 bola prezentovaná štúdia v rámci projektu Európskej Únie na zlepšenie a modernizáciu vnútrozemských a námorných prístavov INWAPO¹⁰³.

Na projekte INWAPO participovalo 7 krajín a 13 projektových partnerov s celkovou hodnotou financovania vo výške 3,8 miliónov Eur. Projekt bol schválený na realizáciu od októbra 2011 do decembra 2014. Slovensko bolo v tomto projekte zastúpené spoločnosťou Verejné plavby a prístavy, a.s. a Slovenské plavby a prístavy, a.s., projekt sa týkal všetkých troch slovenských prístavov. Významnú úlohu zohráva aj spoločnosť KIOS s.r.o, ktorá podporuje činnosť vyššie spomenutých spoločností v 6 základných balíkoch: projektový manažment a koordinácia, propagácia, analýza potenciálu prepravného objemu vo vnútrozemskej vodnej doprave, zhodnotenie potrieb, uskutočniteľnosť nových liniek a pilotné akcie.¹⁰⁴

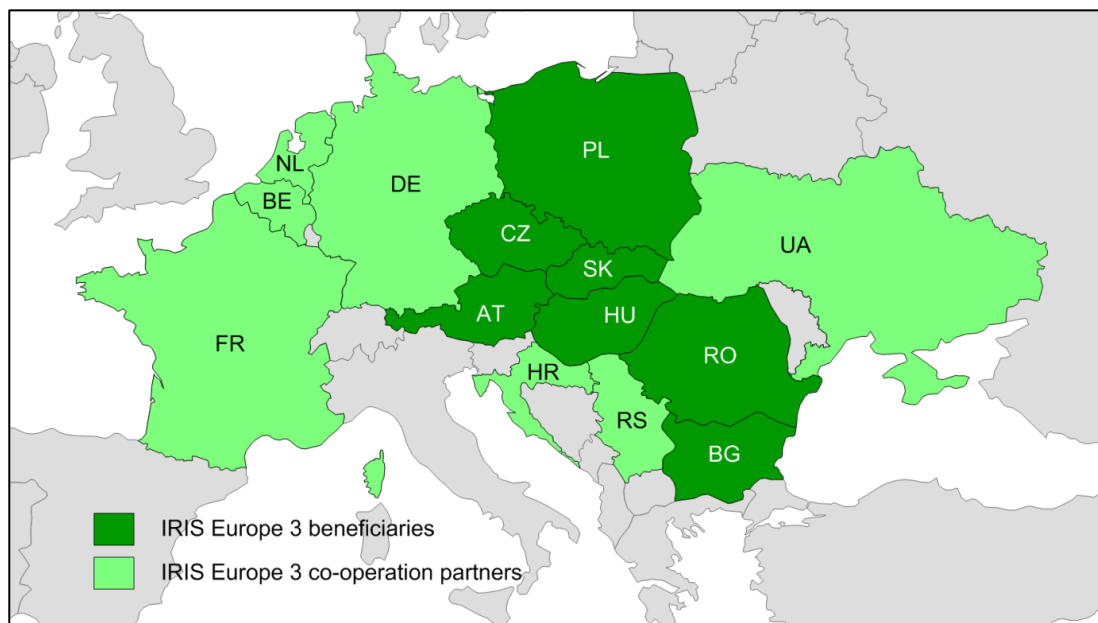
Hlavným zámerom projektu INWAPO bolo poskytnúť podporu pri implementácii investičnej a intermodálnej infraštruktúry a pri aktivácii nových intermodálnych služieb. V prípade Slovenska išlo hlavne o infraštruktúrne a technické služby s cieľom posilniť atraktivitu slovenských prístavov. V rámci tohto projektu boli zrealizované tri významné investície, jednou z nich bola aj renovácia prístavného žeriavu v Bratislave. Po vypršaní realizačného obdobia projekt pokračuje pod názvom INWAPO 2, v ktorom boli stanovené priority a ciele pre obdobie rokov 2014-2020. Medzi hlavné priority patrí spolupráca v doprave s cieľom lepšej prepojitelnosti strednej Európy. Z investičných priorít ide o rozvoj a zlepšenie dopravných systémov šetrných k životnému prostrediu a nízkouhlíkových dopravných systémov, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnej siete a letiskovej infraštruktúry, s cieľom podporovať udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.

Od januára 2012 do decembra 2014 bol realizovaný projekt IRIS Europe 3 – Implementácia Riečnych Informačných služieb v Európe 3. Projekt bol spolufinancovaný Európskou Komisiou v rámci programu TEN-T. Na projekte participovali partneri zo siedmich štátov členských štátov Rakúsko, Bulharsko, Česká Republika, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko a Slovensko a siedmymi pozorovateľskými krajinami Belgicko, Chorvátsko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko, Srbsko a Ukrajina (pozri obrázok 24).

¹⁰³ Upgrading of Inland Waterway and Sea Ports

¹⁰⁴ Spracované podľa: KIOS s.r.o. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete <<http://www.kios.sk/>>

Obrázok 19: **Krajiny spolupracujúce na projekte IRIS 3**



Zdroj: KIOS Piešťany, IRIS Europe 3. Záverečná správa. Interný dokument.

V záverečnej správe po vykonaní analýz, vypracovaní špecifikácií a dokumentácie, výberových konaní, implementácií, testovania a dokumentovania výsledkov participujúce strany skonštatovali, že projekt bol úspešne zrealizovaný a všetky plánované ciele boli dosiahnuté najmä vďaka aktívnej spolupráce a motivácie projektových partnerov. Medzi vybrané kľúčové úspechy projektu možno zaradiť¹⁰⁵

- Uzatvorenie viacstranných legislatívnych dohôd, ktoré slúžia ako právny základ pre medzinárodnú výmenu údajov RIS (riečne informačné systémy),
- Začiatok skúšobnej prevádzky medzinárodnej výmeny údajov RIS medzi viacerými krajinami,
- Pilotná implementácia mobilných aplikácií RIS vo viacerých krajinách,
- Pilotná implementácia špecifických služieb pre logistických používateľov založených na národnej a medzinárodnej výmene údajov RIS,
- Detailné preskúmanie oblasti kvality pre RIS (identifikácia a dokumentácia nedostatkov a deficitov v danej kľúčovej RIS technológii, definovanie kvalitatívnych požiadaviek pre medzinárodnú výmenu údajov RIS.

¹⁰⁵ Spracované podľa: IRIS Europe 3:Záverečná správa, interný dokument spoločnosti KIOS Piešťany

Výsledky projektu IRIS 3 na Slovensku sú zhrnuté v 6 základných činnostiach:

1. Pilotná implementácia zdokonalených informačných služieb o vodnej ceste
2. Pilotná implementácia informačných služieb v oblasti plavby a dopravy
3. Pilotná implementácia kvalitných informačných služieb (QoIS) pre RIS
4. Pilotná implementácia zdokonalených informačných služieb pre logistiku a orgány
5. Podpora prechodu k pravidelnej prevádzke RIS
6. Riadenie projektu / programu

Z medzinárodného hľadiska bola prínosom pilotná implementácia kvalitných informačných služieb pre medzinárodnú výmenu údajov. V rámci tejto činnosti boli vykonané opatrenia za účelom podpory minimálnej úrovne kvality pre prepojenie vnútroštátnych systémov RIS s európskymi RIS službami ako je Európska databáza trupov lodí a Európsky systém správy referenčných údajov RIS a pre vzájomnú medzinárodnú výmenu údajov medzi jednotlivými vnútroštátnymi systémami. Boli preskúmané požiadavky na kvalitu medzinárodnej výmeny údajov RIS vymedzenej a pilotne zavedenej v rámci IRIS Europe I a IRIS Europe II a požiadavky na kvalitu voči existujúcim a potenciálnym budúcim európskym službám a vypracovali sa požiadavky na kvalitu vnútroštátnej infraštruktúry a zdrojov údajov prepojených s európskymi službami. Výsledkom sú vymedzené požiadavky na kvalitu prepojenia vnútroštátnej infraštruktúry s európskou databázou trupov lodí a službou európskej správy referenčných údajov, ako aj identifikácia optimalizovaných procesov pre vzájomnú medzinárodnú výmenu dát RIS medzi vnútroštátnymi systémami.

Slovenská republika sa aktívne zapojila do riešení nasledujúcich čiastkových činností:¹⁰⁶

- Organizačný a právny rámec pre medzinárodnú výmenu údajov RIS

V rámci tejto činnosti boli podrobne analyzované právne prekážky medzinárodnej výmeny údajov RIS. Boli prijaté opatrenia na odstránenie týchto právnych prekážok prostredníctvom definovania príslušných legislatívnych dohôd medzi členskými štátmi vychádzajúc z legislatívy EÚ. Súčasne bol vypracovaný plán na medzinárodnú výmenu údajov, v ktorom je predstavený prístup ku každej službe RIS. Tento plán poslužil ako príspevok pre Európsku komisiu na vytvorenie právneho rámca pre medzinárodnú výmenu

¹⁰⁶ Spracované podľa: KIOS Piešťany, IRIS Europe 3. Záverečná správa. Interný dokument

údajov RIS na európskej úrovni. Organizačný a právny rámec bol definovaný prostredníctvom tzv. Servisných/administratívnych dohôd, ktoré predstavujú výsledok tejto činnosti.

- Zdokonalenie rozhraní pre logistiku v rámci vnútroštátnej /medzinárodnej výmeny údajov RIS

V rámci tejto činnosti sa prijali opatrenia na uľahčenie výmeny RIS údajov medzi používateľmi z oblasti logistiky. Na základe zistení súvisiacich s organizačným a právnym rámcom pre medzinárodnú výmenu údajov RIS, ako aj na základe názorov používateľov a skúseností z predchádzajúcich pilotných projektov, sa rozhrania RIS pre zainteresované strany v oblasti logistiky upravili a zdokonalili. Výsledkom je pilotná prevádzka zdokonalených služieb pre zainteresované strany v oblasti logistiky na základe koncepcie medzinárodnej výmeny údajov RIS, ako aj na základe praktických skúseností používateľov týchto služieb.

- Zdokonalenie prepojení s európskymi službami

V rámci tejto činnosti boli vnútroštátne systémy RIS pilotne zdokonalené tak, aby mohli v plnej miere využívať európske služby RIS. T. j. Európsku databázu trupov lodí a Európsky systém správy referenčných údajov RIS.

4.5 Výsledky prieskumu

Pri vyhodnocovaní výsledkov prieskumu sme vychádzali z dvoch základných hľadísk:

- získavanie, zber a spracovanie kvalitatívnych podkladov,
- získavanie, zber, analýza a spracovanie informácií kvantitatívneho charakteru.

Cieľom primárneho prieskumu bolo na jednej strane analyzovať súčasné podnikateľské prostredie na Slovensku a na strane druhej záujem resp. nezáujem subjektov pôsobiacich v dunajskom regióne o využitie konkrétne vodnej dopravy po Dunaji. Vodnú dopravu sme si vybrali na základe niekoľkých faktov:

- Z hľadiska dostupnej dopravnej infraštruktúry, využiteľnosť vodnej dopravy na Slovensku dlhodobo nedosahuje skutočné kapacity. Ide teda o najmenej využívanú dopravu, pričom jej pozícia v rámci Slovenska je veľmi výhodná.

- Doteraz vybudované cestné dopravné spojenia nepostačujú požiadavkám dopravcov a situácia na cestách začína byť neúnosná. Hoci sa časť cestnej dopravy presúva na železničnú trať, do budúcnosti je nevyhnutné hľadať riešenia, ktoré nie len odľahčia jednu formu dopravy, ale zároveň poskytnú ekonomickejšie a hlavne ekologické riešenia. V našom ponímaní je to práve vodná doprava, ktorá spĺňa prísne ekologické kritériá.
- Prepojenie podunajskej oblasti s cieľom zlepšenia mobility a modality, dôraz na vnútrozemské vodné cesty predstavujú jeden zo základných pilierov európskej stratégie.
- V oblasti dunajského regiónu pôsobí veľa firiem, ktorých charakter činnosti umožňuje využívať vodnú dopravu resp. kombinovanú dopravu s využitím vodnej dopravy.
- V tomto výskume sme vychádzali z predpokladu, že firmy resp. manažéri firiem nie sú dostatočne informovaní o možnostiach využitia tohto druhu dopravy.

Na získanie kvantitatívnych údajov sme vychádzali z regresných a korelačných analýz, na základe ktorých vytvorili model transakčných nákladov. Doplnením modelu o najnovšie dáta sme získali kvantitatívne údaje potrebné pre overenie hypotéz a celkové vyhodnotenie nášho prieskumu.

4.5.1 Výsledky primárneho prieskumu

Primárny prieskum sa uskutočnil metódou dopytovania s použitím štandardizovaného dotazníka (prostredníctvom dotazníka vytvoreného na google docs). Prieskum sa realizoval v období od decembra 2014 do marca 2015.

Kritériá prieskumu boli nasledovné:

- Spoločnosti pôsobia v dunajskom regióne.
- Spoločnosti vo svojej činnosti realizujú export (len export alebo export aj import).
- Spoločnosti využívajú medzinárodnú prepravu a logistiku.

V rámci prieskumu bolo oslovených 135 náhodne vybraných firiem pôsobiacich v dunajskom regióne.¹⁰⁷ Návratnosť dotazníkov bola 45 dotazníkov čo je 33,3%

¹⁰⁷ Kontakty na dané spoločnosti boli získané z vlastných zdrojov a z EDB databázy firiem [online]. [cit. 2014-12-08]. Dostupné na internete: <<http://www.edb.sk/>>, ďalej rozposlané na sociálnych sieťach a prostredníctvom emailu.

z celkového počtu 135 kusov. Jedenásť dotazníkov bolo vyradených a to 8 z dôvodu nesplnenia kritéria exportu a 3 dotazníky neboli úplné.

Údaje boli spracované štatistickým programom Statgraphics Centurion XV a Microsoft Excel.

Na základe zozbieraných údajov sme vypočítali štatistickú významnosť. V podstate ide o určenie, či výsledky zistené na našej výskumnej vzorke sa môžu zovšeobecniť na celý základný súbor. Zvyčajne sa vyjadruje sa na úrovni 5% (alebo presnejšie na úrovni 1%). Štatistická významnosť sa vyjadruje pomocou P-value (p- hodnota), ktorá má v prípade 5% zápis $p \leq 0,05$. Jednotlivé údaje sa dajú vypočítať na základe nasledovného vzťahu¹⁰⁸:

$$n = t^2 \times p \times (100 - p) / e^2$$

Pre interval spoľahlivosti 95% sme získali nasledovné údaje:

- p (variabilnosť základného súboru) = 50%,
- e (maximálne prípustné rozpätie chýb) = 8,23%,
- t (spoľahlivosť odhadu) = 1,96 pri pravdepodobnosti odhadu 95%
- n (veľkosť vzorky) = 34

Maximálnu chybu odhadu sme vypočítali dosadením skutočného počtu respondentov (n=34) do vyššie uvedeného vzorca:

$$e^2 = 1,96^2 \times 50 \times (100-50) / 34$$

z čoho vyplýva, že maximálna chyba odhadu je v našom prípade +/- 17%.

Dotazník je obsahovo rozdelený na štyri časti, prvá časť sa zameriava na charakterizovanie vzorky, druhá časť na konkrétny druh používanej dopravy, tretia na ohodnotenie vybraných kritérií využívania resp. nevyužívania jednotlivých druhov dopravy a posledná časť bola zložená len z dvoch otázok, ktoré sa týkali etického správania v podnikaní. Prehľad častí a otázok v jednotlivých častiach poskytuje nasledujúca tabuľka.

¹⁰⁸ RICHTEROVÁ, K. a kol. 2005. *Marketingový výskum*. Bratislava: Ekonóm, 2005. s. 141. ISBN 80-225-2064-0.

Tabuľka 20: Štruktúra dotazníka

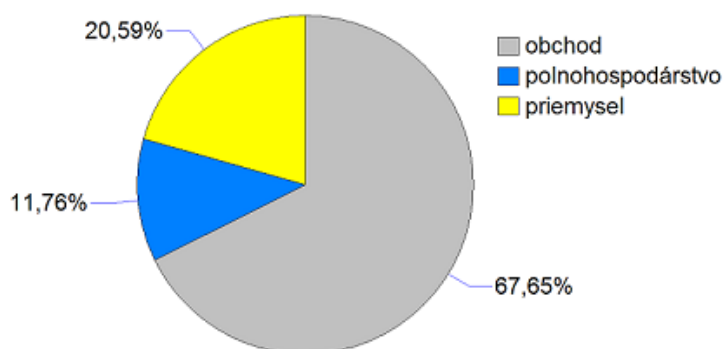
časť otázka	A Charakteristika vzorky 1. V akej oblasti pôsobí Vaša firma? 2. Aká veľká je Vaša firma podľa počtu zamestnancov? 4. Aká je forma vlastníctva Vašej spoločnosti? 5. Aké obchodné operácie realizujete vo svojej činnosti? 6. Export akých komodít realizujete? 7. Import akých komodít realizujete? 8. Aké objemy prepravujete mesačne?
časť otázka	B Otázky týkajúce sa druhu používanej dopravy 9. Aký druh dopravy pri svojej činnosti využívate? 12. Dovoľuje charakter Vašej činnosti použiť na prepravu len vodnú dopravu? 13. Dovoľuje charakter Vašej činnosti použiť kombinovanú prepravu s použitím vodnej dopravy? 14. O možnostiach využitia vodnej dopravy ste informovaní: 16. O použití vodnej dopravy vo Vašej firme by ste začali rozmýšľať v prípade ak by: 17. Myslíte si, že investície do informačných technológií používaných vo vodnej doprave zvýšia záujem subjektov pôsobiacich na Slovensku o túto dopravu?
časť otázka	C Vybrané kritériá jednotlivých druhov dopravy 11. Ohodnoťte kritéria dopravných služieb podľa dôležitosti 15. V čom vidíte najväčšie prekážky využívania riečnej dopravy po Dunaji?
časť otázka	D Ostatné 18. Stretli ste sa už vo svojej podnikateľskej činnosti s neetickým prístupom 19. Vyznačte skutočnosť, ktorú považujete za neetické správanie v obchode

Zdroj: Spracované autorkou

❖ Charakteristika vzorky

Zo získaných odpovedí, viac ako polovica respondentov (23) pôsobí v oblasti obchodu. Druhou najväčšou oblasťou bola oblasť priemyslu (7 respondentov) a len 4 respondenti pôsobia v oblasti poľnohospodárstva. Graf 8 predstavuje percentuálne rozloženie respondentov podľa oblasti pôsobenia.

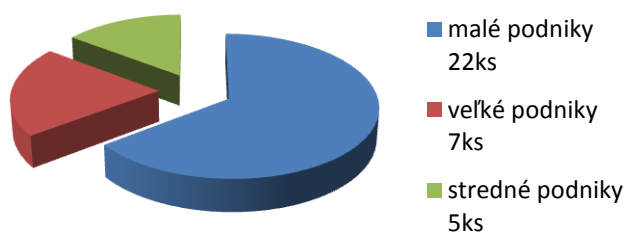
Graf 8: Oblasť pôsobenia subjektov



Zdroj: Spracované autorkou

Z hľadiska veľkosti boli podniky rozdelené na malé podniky s počtom zamestnancov od 1 do 24, stredné podniky od 25 do 500 a veľké podniky s počtom zamestnancov prevyšujúcim 501. Pozitívny je fakt, že viac ako polovica respondentov (65%) tvorili malé podniky, nakoľko podľa nášho názoru práve malé a stredné podniky predstavujú potenciál pre zvýšenie využívania vodnej dopravy. Graf 9 znázorňuje početnosť respondentov v poradí od najviac po najmenej zastúpené podniky.

Graf 9: Veľkosť podnikov podľa počtu zamestnancov



Zdroj: Spracované autorkou

Podľa formy vlastníctva viac ako tri štvrtiny respondentov, 76% predstavovala 100% domáca firma, len 6 respondentov (18%) bolo zo 100% zahraničnej firmy a 2 respondenti z firmy, kde 51% a viac vlastní domáca firma.

Polovica opýtaných firiem realizuje vo svojej obchodnej činnosti len export, druhá polovica export aj import.

Otázky č. 6 „Export akých komodít vo svojej činnosti vykonávate?“, č.7 „Import akých komodít vo svojej činnosti vykonávate?“ a č. 8 „Aké objemy tovarov prepravujete mesačne?“ nemohli byť spracované pre veľký počet nevyplnených políček.

❖ Otázky týkajúce sa druhu používanej dopravy

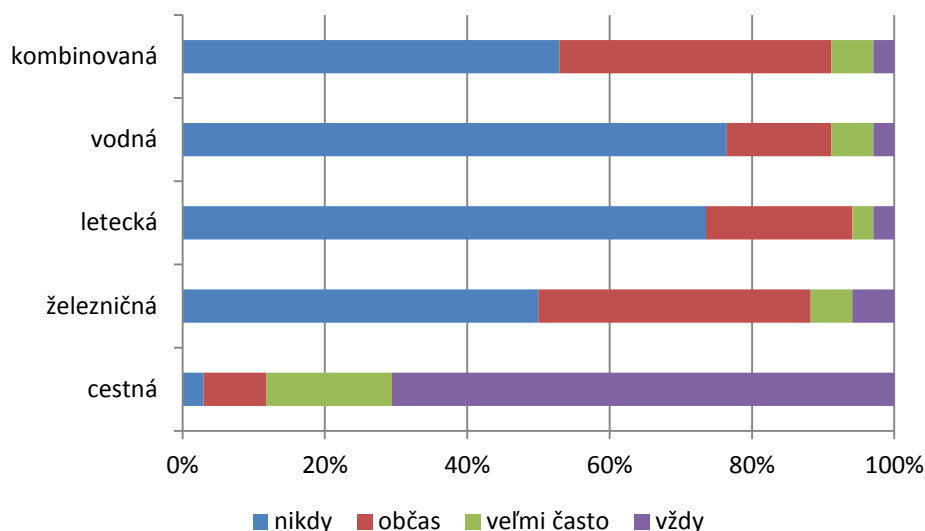
V otázke číslo 9 „Aký druh dopravy pri svojej činnosti využívate?“ mali respondenti ohodnotiť jednotlivé druhy dopravy (cestná, železničná, letecká, vodná, kombinovaná) podľa frekvencie využívania (vždy, veľmi často, občas, nikdy). Ako vidieť na grafe 9, takmer tri štvrtiny respondentov (70%) využívajú pri svojej činnosti vždy cestnú dopravu. Jedna pätina z nich (20%) využíva cestnú dopravu veľmi často, 7% občas a len 3% tento druh dopravy nevyužíva vôbec.

Opačná situácia je pri využívaní vodnej dopravy, kde viac ako tri štvrtiny (77%) respondentov ju nevyužíva nikdy, 13% občas, len 6% prepravuje svoje tovary vodnou dopravou veľmi často a 4% používajú tento druh vždy.

Podobné výsledky sme zaznamenali aj pre oblasť leteckej dopravy, kde sa 72% respondentov vyjadrilo, že tento druh dopravy nevyužíva nikdy, jedna pätina (20%) občas, 4% veľmi často a 4% vždy.

Čo sa týka železničnej dopravy, frekvencia jej využívania je odlišná. Polovica respondentov (50%) ju nevyužíva nikdy, 34% občas, 8% veľmi často a 8% vždy.

Graf 10: Frekvencia využívania jednotlivých druhov dopravy



Zdroj: Spracované autorkou

Z prieskumu ďalej vyplýva, že 41% respondentom dovoľuje charakter ich podnikateľskej činnosti použiť kombinovanú dopravu s použitím vodnej dopravy. 14

respondentov teda má podmienky využitia takejto kombinácie dopravy, ale napriek tomu viac ako polovica z nich – až 64% ju nikdy nevyužíva (9). Občas a veľmi často ju využíva 14,5% (2) a vždy len 7% (1).

V otázke 14 respondenti odpovedali na mieru informovanosti o možnostiach využitia vodnej dopravy. Viac ako jedna tretina (38%) dopytovaných je nedostatočne informovaných o týchto možnostiach. Jedna tretina (33%) je dobre informovaná. Až 17% subjektov si myslí, že nemá žiadne informácie, len 6% má dostatočné a 6% veľmi dobré informácie. Všetky údaje zobrazuje tabuľka 21.

Tabuľka 21: **Miera informovanosti o možnostiach využitia vodnej dopravy**

Informovanosť	veľmi dobrá	dostatočná	dobrá	nedostatočná	žiadna
počet subjektov	2	2	11	13	6
% hodnota	6	6	33	38	17

Zdroj: Spracované autorkou

Z ďalších výsledkov vyplýva, že polovica respondentov (17) si myslí, že investície do informačných technológií používaných vo vodnej doprave zvýšia záujem subjektov pôsobiacich na Slovensku o túto dopravu. Paradoxne, druhá polovica nevie, či tieto investície budú mať pozitívny vplyv na zvýšenie záujmu o vodnú dopravu.

Otázky 18 a 19 sa zaoberali etickým resp. neetickým správaním sa firiem. Až 29 respondentov (85%) sa vo svojej podnikateľskej činnosti stretlo s neetickým správaním. Zvyšných 15% sa s neetickým správaním doteraz nestretlo.

Presná polovica opýtaných (50%) považuje za neetické správanie nezaplatenie za uskutočnený obchod. Jedna štvrtina respondentov (25%) považuje za neetické správanie zatajovanie alebo prikrášľovanie skutočností. Za etický problém v podnikaní považuje 16% respondentov nedodržanie termínu dodania. Len 6% dopytovaných podnikateľských subjektov považuje nedodržanie ceny dodania za neetické. 3% respondentov zase považujú za etický problém nelegálny prístup k informáciám.

❖ **Vybrané kritériá jednotlivých druhov dopravy**

Otázky 11, 15 a 16 sa zaoberali konkrétnymi vybranými kritériami posudzovania dopravných služieb. Pri spracovaní týchto otázok sme najprv vyhodnotili jednotlivé odpovede a následne použili korelačné metódy na zistenie vzájomného vzťahu medzi jednotlivými veličinami. Pri spracovaní týchto otázok sme posudzovali aj korelačný

koeficient = index, ktorý vyjadruje stupeň vzťahov medzi dvoma premennými. Platí, že čím vyšší je koeficient korelácie, tým väčší je vzťah medzi danými veličinami.

Z odpovedí na otázku 11 „Ohodnoťte kritériá dopravných služieb podľa dôležitosti.“ sme získali informácie o tom, ktoré kritérium považujú opýtané subjekty za najdôležitejšie. Subjekty hodnotili 8 kritérií v škále od 1 – najmenej dôležité, po 5 – najviac dôležité.

Tabuľka 22: **Kritériá výberu dopravných služieb podľa dôležitosti**

Kritériá výberu dopravných služieb	dodacie podmienky	elektronizácia informácií a dokladov	cenová hladina	komplexnosť ponuky	rýchlosť prepravy	veľkosť rizika	dôraz na etiku	dôraz na ekológiu
Priemerné hodnotenie	4,56	3,71	4,32	4,03	4,35	3,91	3,47	3,62

Vysvetlivky: ... prvé tri najdôležitejšie kritériá ... najmenej dôležité kritérium

Zdroj: Spracované autorkou

Ako vyplýva z tabuľky 22, za najdôležitejšie kritérium (najvyššie ohodnotenie 4,56 z 5) považujú respondenti dodacie podmienky. V našom ponímaní dodacie podmienky (podľa INCOTERMS 2010) predstavujú komplexnú charakteristiku povinností predávajúceho a kupujúceho, ktoré súvisia s dodávkou a prevzatím tovaru. Dodacie podmienky predstavujú dôležitú súčasť kúpnej zmluvy. Druhým významným faktorom je rýchlosť prepravy a následne, s malým rozdielom, je cenová hladina. Podľa dôležitosti, na štvrtom mieste nasleduje kritérium komplexnosť ponuky. Ďalej je to veľkosť rizika, elektronizácia informácií a dokladov a dôraz na ekológiu. Najmenej dôležité kritérium pre respondentov bol dôraz na etiku.

Rovnakou metódou sme spracovali aj otázku č. 15 „V čom vidíte najväčšie prekážky využívania riečnej dopravy po Dunaji?“. Subjekty hodnotili 8 kritérií v rozpätí od 1 – najmenej dôležité, po 5 – najviac dôležité. Kritérium s najvyšším hodnotením bolo považované za najväčšiu prekážku.

Z našich výpočtov vyplýva, že za najväčšiu prekážku nevyužívania riečnej dopravy po Dunaji považujú respondenti nízku rýchlosť prepravy. Druhá významná prekážka je podľa dopytovaných subjektov používanie špecifických jednotiek prepravy (napr. TEU kontajnery). Ďalším dôležitým, pre firmy negatívnym faktorom je fakt, že vodná doprava nie je dostatočne prepojená na iný druh dopravy. Za najmenšiu prekážku využívania vodnej dopravy považovali respondenti cenu za poskytované dopravné služby v riečnej

doprave a s rovnakým priemerným hodnotením 3,09 aj nevyužívanie moderných IT technológií a elektronizáciu služieb. Výsledky sú zhrnuté v tabuľke 23.

Tabuľka 23: **Hodnotenie prekážok nevyužívania riečnej dopravy po Dunaji**

Kritérium	Priemerné hodnotenie	Poradie kritérií	Kritérium	Priemerné hodnotenie	Poradie kritérií
nedostatočná informovanosť	3,56	5	nízka spoľahlivosť a flexibilita	3,44	6
zlá dostupnosť	3,62	4	nízka rýchlosť prepravy	3,94	1
neprepojenosť na iný druh dopravy	3,79	3	špecifické jednotky prepravy (TEU)	3,85	2
cena za poskytované služby	3,09	7	nevyužívanie moderných IT technológií a elektronizácia služieb	3,09	8

Vysvetlivky: ... prvé tri najdôležitejšie kritériá ... najmenej dôležité kritérium

Zdroj: Spracované autorkou

V ďalšom kroku sme pomocou neparametrickej metódy, Wilcoxonovho testu analyzovali, či existuje štatisticky významný rozdiel medzi dvoma parametrami a to konkrétne vzájomný vzťah medzi najvýznamnejším kritériom dopravných služieb (otázka č. 11), ktorým sú dodacie podmienky a jednotlivými prekážkami využívania riečnej dopravy (otázka č. 15). Analýzou v programe Statgraphics sme dostali maticu kritérií, na základe ktorej sme získali koeficient korelácie. Jeho hodnota určuje tesnosť vzťahu medzi jednotlivými veličinami. Platí, že čím je koeficient korelácie vyšší, tým silnejšia je väzba medzi danými kritériami. P- value (p hodnota) slúži na zistenie, či nami získaný údaj má štatisticky významnú hodnotu (najvýznamnejšie sú údaje, ktorých p- hodnota sa približuje nule).

Tabuľka 24 vyjadruje vzájomné vzťahy medzi sledovanými kritériami. Na základe hodnoty koeficientu korelácie sme zistili, že najtesnejší vzťah je medzi dodacími podmienkami (v našom výskume ide o paritu podľa INCOTERMS 2010) a dostupnosťou služieb riečnej prepravy. Dostupnosť chápeme z hľadiska infraštruktúry.

Tabuľka 24: **Koeficient korelácie medzi dodacími podmienkami a prekážkami využívania riečnej dopravy**

dodacie podmienky	kritériá	cena	dostupnosť	informovanosť	IT	prepojenosť	rýchlosť	špec_jednotky	spoľahlivosť
	koef. korelácie		0,1689	0,3925	0,0896	0,1577	0,302	0,1289	0,1427
p-value		0,3396	0,0217	0,6141	0,3731	0,0826	0,4677	0,4206	0,3652

Vysvetlivky: **...** najväčšia korelácia **....** najnižšia korelácia

Zdroj: Spracované autorkou

Druhý najvyšší koeficient korelácie poukazuje na vzájomný vzťah medzi dodacími podmienkami a prepojenosťou. Ide o kritérium prepojenosti resp. nedostatočnej prepojenosti riečnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy (cestnou, železničnou, leteckou, atď.). Ostatné kritériá nevyužívania riečnej dopravy (uvedené v tabuľke) neboli vo významnom vzťahu s kritériom dodacie podmienky. Najmenšia miera korelácie je medzi dodacími podmienkami a informovanosťou.

Tabuľka 25: **Vzťah ceny a etiky ako najdôležitejšieho kritéria k prekážkam využívania riečnej dopravy**

kritérium		1	2	3	4	5	6	7	8
Cena	Koef. korelácie	0,3848	0,565	0,3177	0,2398	0,564	0,4456	0,4233	0,4639
	P-value	0,0246	0,0005	0,0671	0,172	0,0005	0,0083	0,0126	0,0057
Etika	Koef. korelácie	0,1374	-	-	0,265	-0,231	0,0629	0,3061	0,1676
	P-value	0,4385	0,576	0,3275	0,1306	0,1886	0,7238	0,0783	0,3433

Vysvetlivky: **...** najväčšia korelácia **....** najnižšia korelácia

1.cena ako prekážka, 2. zlá dostupnosť, 3. nedostatočná informovanosť, 4. nevyužívanie IT technológií, 5. nedostatočná prepojenosť, 6. nízka rýchlosť prepravy, 7. používanie špecifických jednotiek, 8. spoľahlivosť riečnej dopravy.

Zdroj: Spracované autorkou

V tabuľke 25 sme dali do vzťahu tretie najvýznamnejšie kritérium výberu dopravnej služby cenu a najmenej dôležité kritérium etiku ku kritériám považovaným za prekážku využívania vodnej dopravy. Z hľadiska ceny dosiahli rovnaký stupeň korelácie dve kritéria: zlá dostupnosť a nedostatočná prepojenosť. Najmenší vzťah je medzi cenou

a využívaním resp. nevyužívaním moderných IT technológií. Vzájomný vzťah etiky k väčšine ostatných sledovaných kritérií sa nepotvrdil.

V ďalšom kroku sme prostredníctvom frekvenčnej tabuľky zistili vzťah medzi informovanosťou subjektov o možnostiach využitia riečnej dopravy a koľkí z nich ju aj využívajú resp. nevyužívajú.

Tabuľka 26: Informovanosť subjektov vo vzťahu k používaniu riečnej dopravy

využívanie/ informovanosť	nie	áno	celkom
dobrá	9	3	12
	26,47%	8,82%	35,29%
dostatočná	1	0	1
	2,94%	0,00%	2,94%
nedostatočná	11	2	13
	32,35%	5,88%	38,24%
veľmi dobrá	0	2	2
	0,00%	5,88%	5,88%
žiadna	5	1	6
	14,71%	2,94%	17,65%

Zdroj: Spracované autorkou

Zo zistených údajov vyplýva, že hoci je viac ako jedna tretina respondentov dobre informovaná o možnostiach využitia riečnej dopravy, tri štvrtiny z nich ju nevyužívajú. Podobne, z celkového počtu respondentov, ktorí nie sú dostatočne informovaní ju nevyužívajú dve tretiny. Všetky veľmi dobre informované subjekty riečnu dopravu využívajú.

Rovnako sme analyzovali vzťah medzi informovanosťou subjektov a používaní kombinovanej dopravy, ktorej súčasťou je riečna doprava.

Tabuľka 27: Informovanosť subjektov o používaní kombinovanej dopravy

využívanie/ informovanosť	nie	áno	celkom
dobrá	5	7	12
	14,71%	20,59%	35,29%
dostatočná	1	0	1
	2,94%	0,00%	2,94%
nedostatočná	8	5	13
	23,53%	14,71%	38,24%
veľmi dobrá	0	2	2
	0,00%	5,88%	5,88%
žiadna	4	2	6
	11,76%	5,88%	17,65%

Zdroj: Spracované autorkou

Po spracovaní údajov sa dá skonštatovať, že medzi mierou informovanosti a použitím kombinovanej dopravy existuje užší vzťah ako tomu bolo v prípade informovanosti a len riečnej dopravy. Z celkového počtu dobre informovaných subjektov, viac ako polovica kombinovanú dopravu využíva. Rovnako ju využívajú aj všetky veľmi dobre informované subjekty. Viac ako dve tretiny nedostatočne informovaných subjektov túto dopravu nevyužíva. Paradoxom je fakt, že v prípade dostatočnej informovanosti ju nevyužíva žiadny dopytovaný. Napriek žiadnej informovanosti, jedna tretina subjektov danú dopravu využíva.

4.5.2 Analýzy založené na modeli transakčných nákladov

V roku 2013 vytvoril M. Minárik model TEAT, v ktorom použil model exportnej ceny z pohľadu strategického manažmentu. Tento model predstavuje nástroj, prostredníctvom ktorého je možné kvantifikovať, riadiť a kontrolovať transakčné náklady. Okrem toho poskytuje systematický holistický pohľad na chápanie transakčných nákladov kombinujúce ekonomické teórie s praxou. Model na základe multifaktorovej analýzy (8 položiek) transakčných nákladov analyzuje meniacu sa štruktúru a význam jednotlivých položiek týchto nákladov v exportnej cene. Ide o pomerne presný model, nakoľko vychádza z dát indexu Globálnej konkurencieschopnosti krajín (GCI) s výberom 143 krajín a hodnoty 1 TEU kontajnera podľa metodiky Doing Business (DB) pri stanovených hodnotách 1TEU = 10 ton alebo 1TEU sa 20000 USD.

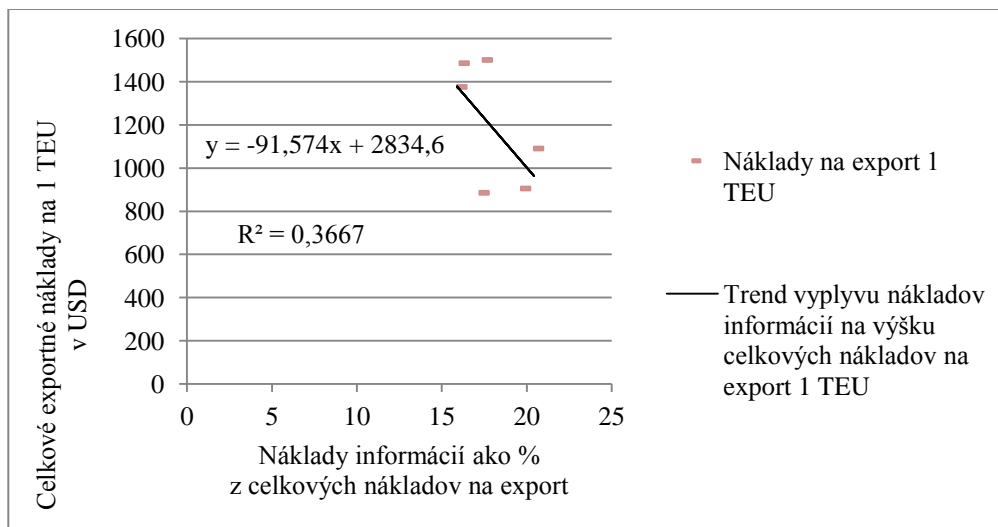
Aktualizáciou údajov za rok 2014 a výberom panelu krajín podunajského regiónu sme získali podklady potrebné pre ďalšiu analýzu. Prostredníctvom regresnej analýzy bola vytvorená funkcia, ktorá charakterizovala závislosť výšky jednotlivých nákladov (v našom prípade nákladov informácií) a výšky celkových nákladov na export 1 TEU kontajnera, matematicky vyjadrená rovnicou s nasledujúcimi premennými:

$$y = -91,574x + 2834,6$$

Premenná x predstavuje nezávislú premennú, ktorá zachytáva v percentuálnom vyjadrení náklady informácií. Premenná y je závislá premenná a zachytáva celkové náklady na export 1 TEU kontajnera (v USD). Sklon funkcie je záporný z čoho vyplýva, že ak rastie podiel nákladov informácií, celkové náklady na export jedného kontajnera klesajú. Musia pri tom platiť podmienky *ceteris paribus* t.j. ostatné nákladové položky zostávajú nezmenené. V praxi to teda znamená, že kvalitné informácie a informačné technológie predstavujú menšie riziko pri rozhodovaní manažérov v prípade vzniku

nepredvídaných situácií. Investície v tomto prípade predstavujú náklady pozitívneho charakteru. Nasledujúci graf predstavuje grafické znázornenie vyššie uvedenej funkcie.

Graf 11: Príspevok nákladov informácií k exportným nákladom na 1 TEU (2014)



Zdroj: Spracované autorkou aktualizáciou TEAT pre panelové krajiny

Z funkcie závislosti nákladov informácií a celkových transakčných nákladov vyplýva, že ak by náklady informácií v rámci medzinárodných obchodných operácií boli 0 (hypoteticky) tak celkové transakčné náklady predstavujú sumu vo výške 2834,6 USD. Pri výške nákladov informácií 1% by celkové náklady predstavovali čiastku 3548,10 USD na export 1 TEU.

Prínosom tohto modelu je schopnosť vyčíslit' v percentuálnom (%) aj finančnom (USD) vyjadrení hodnotu transakčných nákladov na 1 TEU kontajner, pričom ide o kontajner exportovaný na parite FOB v konkrétnom sledovanom období a z konkrétnej krajiny Na základe tejto metodiky sme vytvorili model transakčných nákladov, ktorý definuje a určuje povahu nákladových položiek, ktoré sú súčasťou exportnej ceny.

Charakteristické prvky modelu znázorňuje tabuľka . Ako vidieť na schéme, model sa skladá z osi X a osi Y, pričom na obidvoch osiach sú znázornené rovnaké premenné. Ide o náklady, ktoré tvoria štruktúru transakčných nákladov. Ich vzájomný vzťah je vyjadrený číselne a aj matematickými znamienkami +/-, ktoré predstavujú povahu nákladov. Zároveň vyjadruje, že ak vzrastie nákladová položka na osi X o 1%, ostatné nákladové položky na osi Y sa zmenia o x%.

Tabuľka 28: Prvky modelu transakčných nákladov

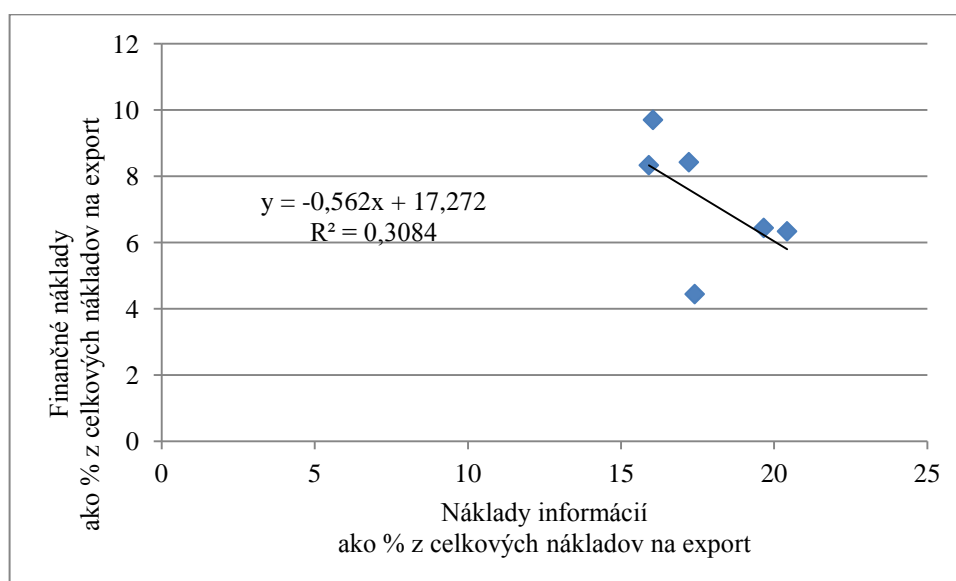
os Y	Náklady na uzavretie a kontrolu kontraktu +
	Finančné náklady -
	Náklady rizík -
	Náklady informácií +
	Náklady znalostí +
	Náklady neetiky -
	Náklady ekológie +
	Náklady administratívy -
os X	

Zdroj: Spracované autorkou

Po zozbieraní aktuálnych údajov sme zostrojili podkladovú databázu pre kvantitatívny výpočet vzťahov medzi jednotlivými položkami v nami zadanovej štruktúre transakčných nákladov. Konkrétny postup získavania informácií a proces ich spracovania je vysvetlený v časti 3 Metodika práce a metódy skúmania. Vzhľadom na naše hypotézy sa predmetom skúmania stali vzťahy medzi nákladmi informácií a ostatnými nákladovými položkami.

Pri analýze sme vychádzali z povahy nákladov, pričom pozitívnu povahu jednotlivých nákladových položiek chápeme ako stav, keď rast tejto položky spôsobí zníženie celkových nákladov na export. Vychádzajúc z modelu exportnej ceny, za položky pozitívnej povahy považujeme v našom výskume náklady na uzavretie a kontrolu kontraktu, náklady znalostí, *náklady informácií* a náklady ekológie. Náklady s negatívnou povahou predstavujú tie náklady, ktorých rast v konečnom dôsledku spôsobí nárast celkových nákladov. V našom prípade ide o finančné náklady, náklady rizík, náklady neetiky a náklady administratívy. Pre potreby nášho výskumu sme ďalej analyzovali vzťahy medzi nákladmi informácií (predstavujú náklady pozitívnej povahy) a iných nákladových položiek opačnej (negatívnej) povahy.

Graf č. 12: **Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a finančnými nákladmi**



Zdroj: Spracované autorkou podľa údajov GCI a DB, na základe metodiky M. Minárika.

Graf znázorňuje vplyv (a význam tohto vplyvu) nákladov informácií na finančné náklady. Na osi x sú zobrazené hodnoty nezávislej premennej v %, os y zobrazuje hodnoty premennej závislej. Matematicky túto funkciu vyjadruje zápis: $y = -0,562x + 17,272$.

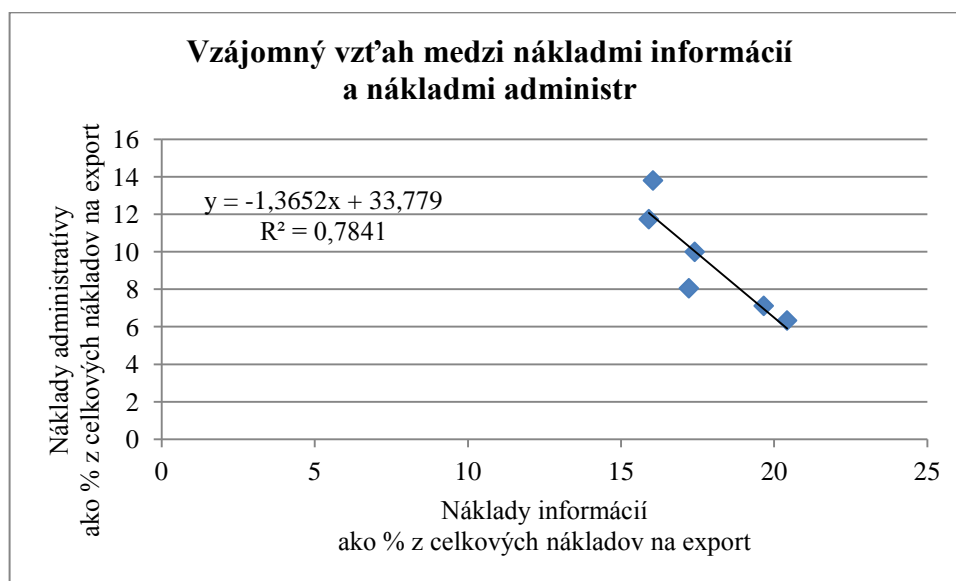
Táto funkcia popisuje ako sa menia finančné náklady v závislosti od zmeny veľkosti nákladov informácií. Zo zápisu a sklonu funkcie vyplýva, že medzi danými položkami ide o nepriamo úmerný vzťah, teda čím vyššie sú náklady informácií, tým nižšie sú finančné náklady. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad ako sa menia finančné náklady pri zvýšení nákladov informácií o jednotlivé percentá. V konkrétnom vyjadrení, pri nákladoch informácií 0%, je výška finančných nákladov 17,272% z celkových nákladov. Každé dodatočné 1% nákladov informácií spôsobí pokles finančných nákladov o 0,562%. Zvyšné % sa odrazia na zmene ostatných položiek v modeli.

Tabuľka 29: **Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NF)**

Náklady informácií (%)	Finančné náklady (%)
0	17,272
1	16,71
10	11,652

Zdroj: Spracované autorkou

Graf 13: **Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi administratívy**



Zdroj: Spracované autorkou podľa údajov GCI a DB, na základe metodiky M. Minárika.

Graf znázorňuje vplyv (a význam tohto vplyvu) nákladov informácií na náklady administratívy. Na osi x sú zobrazené hodnoty nezávislej premennej v %, os y zobrazuje hodnoty premennej závislej. Matematicky túto funkciu vyjadruje zápis: $y = -1,3652x + 33,779$.

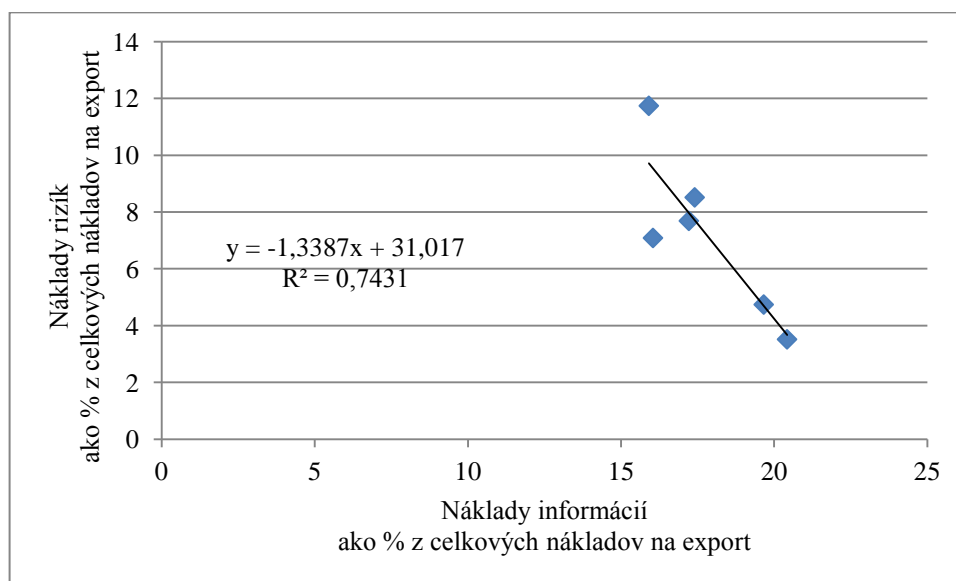
Táto funkcia popisuje ako sa menia náklady administratívy v závislosti od zmeny veľkosti nákladov informácií. Zo zápisu a sklonu funkcie vyplýva, že medzi danými položkami ide o nepriamo úmerný vzťah, teda čím vyššie sú náklady informácií, tým nižšie sú náklady administratívy. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad ako sa zmenia náklady administratívy pri zvýšení nákladov informácií o jednotlivé percentá. V konkrétnom vyjadrení, pri nákladoch informácií 0%, je výška nákladov administratívy 33,779% z celkových nákladov. Každé dodatočné 1% nákladov informácií spôsobí pokles finančných nákladov o 1,3652%. Zvyšné % sa odrazia na zmene ostatných položiek v modeli.

Tabuľka 30: **Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NA)**

Náklady informácií (%)	Náklady administratívy (%)
0	33,779
1	32,4138
10	20,127

Zdroj: Spracované autorkou

Graf 14: **Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi rizík**



Zdroj: Spracované autorkou podľa údajov GCI a DB, na základe metodiky M. Minárika.

Graf 14 znázorňuje vplyv (a význam tohto vplyvu) nákladov informácií na náklady rizík. Na osi x sú zobrazené hodnoty nezávislej premennej v %, os y zobrazuje hodnoty premennej závislej. Matematicky túto funkciu vyjadruje zápis: $y = -1,3387x + 31,017$.

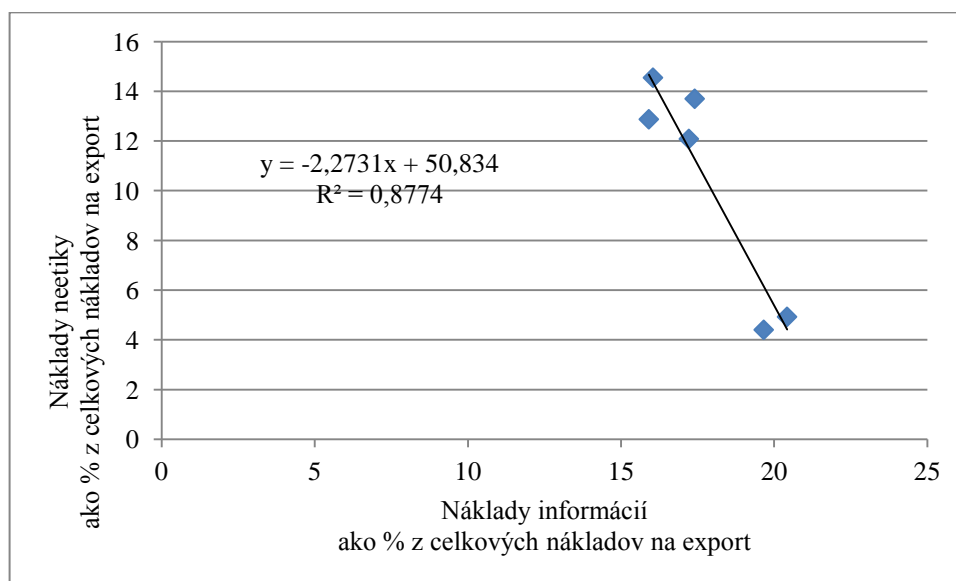
Táto funkcia popisuje ako sa menia náklady rizík v závislosti od zmeny veľkosti nákladov informácií. Zo zápisu a sklonu funkcie vyplýva, že medzi danými položkami ide o nepriamo úmerný vzťah, teda čím vyššie sú náklady informácií, tým nižšie sú náklady rizík. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad ako sa menia náklady rizík pri zvýšení nákladov informácií o jednotlivé percentá. V konkrétnom vyjadrení, pri nákladoch informácií 0%, je výška nákladov rizík 31,017% z celkových nákladov. Každé dodatočné 1% nákladov informácií spôsobí pokles finančných nákladov o 1,3387%. Zvyšné % sa odrazia na zmene ostatných položiek v modeli.

Tabuľka 31: **Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NR)**

Náklady informácií (%)	Náklady rizík (%)
0	31,017
1	29,6783
10	17,63

Zdroj: Spracované autorkou

Graf 15: Vzájomný vzťah medzi nákladmi informácií a nákladmi neetiky



Zdroj: Spracované autorkou podľa údajov GCI a DB, na základe metodiky M. Minárika.

Graf 15 znázorňuje vplyv (a význam tohto vplyvu) nákladov informácií na náklady neetiky. Na osi x sú zobrazené hodnoty nezávislej premennej v %, os y zobrazuje hodnoty premennej závislej. Matematicky túto funkciu vyjadruje zápis: $y = -2,2731x + 50,834$.

Táto funkcia popisuje ako sa menia náklady neetiky v závislosti od zmeny veľkosti nákladov informácií. Zo zápisu a sklonu funkcie vyplýva, že medzi danými položkami ide o nepriamo úmerný vzťah, teda čím vyššie sú náklady informácií, tým nižšie sú náklady neetiky. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad ako sa zmenia náklady neetiky pri zvýšení nákladov informácií o jednotlivé percentá. V konkrétnom vyjadrení, pri nákladoch informácií 0%, je výška nákladov neetiky 50,834% z celkových nákladov. Každé dodatočné 1% nákladov informácií spôsobí pokles finančných nákladov o 2,2731%. Zvyšné % sa odrazia na zmene ostatných položiek v modeli.

Tabuľka 32: Prehľad vplyvu zmien nákladových položiek (NI a NN)

Náklady informácií (%)	Náklady neetiky (%)
0	50,834
1	48,5609
10	28,103

Zdroj: Spracované autorkou

Všetky vyššie uvedené analýzy vedú k záveru, že zvyšovanie nákladov na informácie vedie k znižovaniu ostatných nákladových položiek negatívnej povahy. Tento záver sa dá aj logicky vysvetliť nakoľko predpokladom pre dokonalú prípravu exportnej obchodnej operácie je práve získavanie, spracovanie a vytvorenie kvalitnej informačnej bázy, spolu so schopnosťou transformovať ju na znalosti. Tieto procesy predstavujú investície do získavanie týchto informácií a teda predstavujú nákladovú položku.

4.5.3 Overovanie hypotéz

❖ Hypotéza 1: *Investície do informačných technológií sa prejavia znížením finančných nákladov (v rámci štruktúry transakčných nákladov) čo sa pozitívne prejaví v zvýšení pridanej hodnoty v exportnej cene unifikovanej prepravnej jednotky nákladnej vodnej dopravy.*

Na základe nami vykonaných analýz sa potvrdilo, že z hľadiska transakčných nákladov existujú dva základné aspekty konkurencieschopnosti. Vychádzajúc z modelu exportnej ceny, jedným z aspektov je samotná hodnota jednotlivých nákladových položiek. Druhým parametrom je vzájomný vzťah týchto nákladových položiek (ovplyvnený ich pozitívnou alebo negatívnou povahou).

V našej práci sme vychádzali z údajov 8 skúmaných nákladových položiek, ktorých celková hodnota predstavovala 100%. V rámci danej štruktúry exportnej ceny platí, že znížením významu negatívnych nákladových položiek sa zvýši význam tých pozitívnych (a naopak). Výsledkom tohto vzájomného vzťahu bude v konečnom dôsledku pokles transakčných nákladov na export čo sa premietne vo fakturovanej exportnej cene.

Túto hypotézu sme overovali prostredníctvom regresnej a korelačnej analýzy na základe údajov šiestich vybraných krajín dunajského regiónu získaných z celosvetovo uznávaných indexov: Indexu globálnej konkurencieschopnosti a Doing Business. Na základe získanej funkcie sme zisťovali vzájomný vzťah resp. závislosť nákladovej položky náklady informácií, ako nezávislej premennej a finančných nákladov, ako premennej závislej. Zo sklonu funkcie vyplýva, že medzi týmito položkami je vzťah nepriamo úmerný. To znamená, že každé dodatočne vynaložené 1% nákladov informácií sa prejaví v znížení nákladov finančných o zaokrúhlene 0,56% (ako % z celkových nákladov na export). Celkové náklady na export podľa DB (2014) predstavujú 1500 USD na 1 TEU kontajner, čo pri vynaložení 1% nákladov informácií v hodnotovom vyjadrení predstavuje zníženie finančných nákladov o % sumu 8,40 USD (zaokrúhlene).

Na základe vyššie spomínanej analýzy **potvrdzujeme hypotézu 1.**

❖ Hypotéza 2: *Zvýšenie pridanej hodnoty v exportnej cene unifikovanej prepravnej jednotky nákladnej vodnej dopravy zvýši záujem subjektov o tento druh dopravy.*

Na základe výsledkov analýz založených na modeli transakčných nákladov sme matematicky dokázali, že zvyšovaním nákladových položiek pozitívnej povahy (patria sem náklady informácií, náklady na uzavretie a kontrolu kontraktu, náklady znalostí a náklady ekológie) exportnej ceny na 1 TEU sa znižujú nákladové položky negatívneho charakteru (finančné náklady, náklady rizík, náklady neetiky a náklady administratívy). Tento rozdiel predstavuje potenciál zvyšovania pridanej hodnoty v exportnej cene.

Otázkou však zostáva, či toto zvýšenie pridanej hodnoty na 1 TEU vo vodnej doprave je dostatočne veľké na to, aby subjekty pôsobiace na trhu a využívajúce dopravné služby, zvýšili svoj záujem práve o vodnú dopravu. Odpoveď sme získali analýzou výsledkov dotazníkového prieskumu a to konkrétne odpoveďami na otázky č. 11 „Ohodnoťte kritériá dopravných služieb podľa dôležitosti“ teda ktoré kritérium považujú opýtané subjekty za najdôležitejšie (škála hodnotenia: 1 – najmenej dôležité, 5 – najdôležitejšie), a č. 15 „V čom vidíte najväčšie prekážky využívanie riečnej dopravy po Dunaji?“ kde subjekty hodnotili 8 kritérií (škála hodnotenia: 1 – najmenej dôležité, 5 – najdôležitejšie). Kritérium s najvyšším hodnotením bolo považované za najväčšiu prekážku.

Podľa výsledkov nášho prieskumu vyplýva, že viac ako tri štvrtiny respondentov nevyužíva vodnú dopravu nikdy. Zvyšná jedna štvrtina subjektov je rozdelená na využívanie občas (13%), veľmi často (6%) a vždy (4%).

Napriek tomu, že 41% respondentov umožňuje charakter ich činnosti používať kombinovanú dopravu s použitím vodnej, dve tretiny z nich ju nevyužívajú nikdy. Vždy ju využíva len 7%.

Cena (v našom prípade fakturovaná exportná cena) je v poradí až tretím najdôležitejším kritériom výberu dopravných služieb.

Z hľadiska vnímania prekážok využívania vodnej dopravy respondenti považovali cenu za poskytované dopravné služby v riečnej doprave a nevyužívanie moderných IT technológií za najmenej dôležité kritérium.

Zo zistení vyplýva, že cena za služby (v našom prípade fakturovaná exportná cena) nezohráva významnú úlohu pri rozhodovaní sa subjektov o druhu používanej dopravy čím **nepotvrdzujeme hypotézu 2.**

❖ Hypotéza 3: *Zvýšenie informovanosti subjektov o možnostiach využívania vodnej dopravy zvýši záujem týchto subjektov o jej používanie.*

Overenie tejto hypotézy sme realizovali prostredníctvom otázky v dotazníkovom prieskume. V 14. otázke oslovené subjekty odpovedali na mieru informovanosti o možnostiach využitia vodnej dopravy. Viac ako jedna tretina (38%) dopytovaných bola na základe výsledkov nedostatočne informovaná o možnostiach využívania riečnej dopravy. Druhá tretina (33%) si myslí, že je dobre informovaná. Až 17% subjektov si myslí, že nemá žiadne informácie. Za dostatočne a veľmi dobre informovaných sa považuje spolu 12% subjektov.

Napriek tomu, že viac ako jedna tretina respondentov je dobre informovaná o možnostiach využívania riečnej dopravy, až tri štvrtiny z nich ju nevyužíva.

Na základe týchto zistení môžeme skonštatovať, že informovanosť nepredstavuje dôležitý faktor pri využívaní vodnej dopravy a preto sa **hypotéza 3 nepotvrdila**.

❖ Hypotéza 4 : *Zvýšenie záujmu subjektov o export po Dunaji prinesie pozitívny efekt na rast regiónu Dunaja.*

Túto hypotézu sme overili prostredníctvom teoretických prístupov ku konkurencieschopnosti a rastu jednotlivých ekonomík resp. regiónov, v zmysle znalostnej ekonomiky. Krajiny v dnešnom globalizovanom svete plnom turbulencií nielen na finančných trhoch, ale aj na dopravnom a logistickom, sú nútené hľadať iné možnosti ako ustáť v konkurencii s ostatnými ekonomikami. Pôvodné tradičné zdroje konkurenčných výhod (ako napríklad cenová konkurencieschopnosť) sa z dlhodobej perspektívy stávajú menej významné resp. vyčerpatel'né. Do popredia sa dostávajú nové formy konkurenčného boja na trhoch kde ako príklad môžeme uviesť zavádzanie poznatkov znalostnej ekonomiky.

Charakteristickou črtou zahraničného obchodu Slovenska je vysoká otvorenosť ekonomiky. Slovensko patrí medzi najotvorenejšie krajiny v rámci EÚ. Za posledné obdobie prevláda rastúci podiel vývozu na tvorbe HDP (189% z HDP v 2013). Okrem nárastu exportných obchodných operácií, pozitívny je aj zvýšený prílev priamych zahraničných investícií a disponibilná priemyselná infraštruktúra. Z charakteristiky regiónu (časť 4.2) vyplýva, že zvyšovanie exportu resp. exportnej výkonnosti prostredníctvom akéhokoľvek druhu dopravy má pozitívny vplyv na rast regiónu a v konečnom dôsledku aj samotnej ekonomiky. Na základe tohto faktu **potvrdzujeme hypotézu 4**.

5 Diskusia

Základ predkladanej práce vychádza na jednej strane zo štruktúry, variability a celkového chápania **transakčných nákladov**, ktoré v našom ponímaní predstavujú jeden z hlavných determinantov tvorby pridanej hodnoty v exporte resp. v exportnej cene tovarov. Na druhej strane stoja **dostupné verejné infraštruktúry**, v našom výskume najmä *dopravná infraštruktúra*, ktorej komplexnosť, dostupnosť a využiteľnosť ovplyvňuje rozhodovanie ekonomických subjektov o uskutočnení (alebo neuskutočnení) obchodnej operácie. Tretím pilierom nášho výskumu bol **udržateľný rast** so zameraním sa na dunajský región. Ekonomický rast chápeme ako schopnosť individuálnej ekonomiky alebo subjektu rásť z dlhodobého hľadiska. V ekonomickom raste sa odráža samotná konkurencieschopnosť danej ekonomiky a následne aj konkurencieschopnosť exportu.

Rozhodujúcim prvkom pri výbere metódy získavania, zberu a spracovania údajov bol model výskumu (obrázok 8). Hoci jeho ťažiskom je pridaná hodnota tvorená jednotlivými ukazovateľmi vybranými podľa potrieb nášho výskumu (náklady dodania, IT, znalosti, etika a ekológia), nemalú úlohu zohráva aj legislatíva a makroekonomické prostredie skúmaného regiónu. V rámci Európskej únie bolo schválených niekoľko významných stratégií s cieľom zintenzívniť a zefektívniť spoluprácu zainteresovaných krajín v oblasti dopravy, energetiky a životného prostredia. Medzi takéto **stratégie** patrí aj Stratégia EÚ pre dunajský región EUSDR (The European Union Strategy for the Danube Region), ktorá má za úlohu podporovať spoločnú zodpovednosť jednotlivých krajín regiónu Dunaja za ich ekonomický a spoločenský rozvoj ale aj prírodné a kultúrne dedičstvo. Tento jednotný a koordinovaný prístup umožňuje hľadať a implementovať efektívnejšie a nákladovo výhodnejšie riešenia spoločných problémov. Zároveň dovoľuje naplno využiť obrovský potenciál dunajského regiónu. Participujúce krajiny majú prostredníctvom **projektov**, zameraných na financovanie rôznych oblastí, možnosť získať finančné prostriedky. Tieto investície predstavujú ďalší zdroj vytvárania pridanej hodnoty a preto bolo v našom výskume potrebné brať tieto projekty do úvahy.

Európska komisia si kladie za cieľ podporiť a posilniť konkurencieschopnú pozíciu vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy v dopravnom systéme a uľahčiť jej integráciu do intermodálneho logistického reťazca. Táto podpora je v súlade s koncepčnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ. Medzi dôležité európske strategické dokumenty patrí BIELA KNIHA, Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast, Dohoda AGR

(European Agreement on Main International Traffic Arteries), Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050.

V rámci Slovenska ide o stratégie ako napríklad Dopravná politika SR do roku 2015, Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020, Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS), Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 a iné.

Pri spracovávaní databázy prostredníctvom regresnej a korelačnej analýzy sme aktualizovali model transakčných nákladov založený na štruktúre exportnej ceny. Medzi silné stránky modelu patrí moderné chápanie transakčných nákladov, ktoré kombinuje ekonomické teórie s praxou a zároveň analyzuje meniacu sa štruktúru a význam jednotlivých nákladových položiek v štruktúre exportnej ceny. Táto štruktúra je „jemnejšia“ pričom zohľadňuje povahu nákladových položiek v zmysle pozitívnych a negatívnych. Pozitívne predstavujú viacnásobný investičný charakter, negatívne jednorazový – výdavkový charakter.

Medzi slabé stránky modelu patrí fakt, že pri našom výbere krajín dunajského regiónu dokáže len predpokladať vývoj zmeny exportnej ceny vo vzťahu k analyzovaným krajinám. Aj napriek poznatkom získaných z tohto modelu, nedokáže reálne znižovať alebo zvyšovať fakturovanú exportnú sumu. Často ide o položky ako napríklad etika či ekológia, ktoré sa dajú kvantifikovať len prostredníctvom určitých ukazovateľov. Medzi najväčšie riziká patrí možné skreslenie výsledku viacnásobnou modifikáciou, prípadne zaokrúhľovaním čísiel.

Z hľadiska overovania hypotéz sa nám potvrdili dve zo štyroch. Domnievame sa, že Hypotéza 2 a Hypotéza 3 sa nám nepotvrdili pre odlišné ponímanie štruktúry transakčných nákladov nami dopytovaných spoločností. Problém vidíme aj v ponímaní pridanej hodnoty. Na základe prieskumu sme prišli k záveru, že za najdôležitejšie kritérium výberu druhu dopravy subjekty považovali dodacie podmienky a cenu. Je preto otázne, ako chápu pridanú hodnotu exportéri. Zväčša je jej ponímanie obmedzené iba na účtovnú hodnotu vo forme fakturovanej ceny. Reálne by sa však mala pridaná hodnota pre exportéra prejaviť v takej štruktúre nákladov, ktorá mu pomôže zostať konkurencieschopným a udržať si kupujúceho aj v prípade veľkej konkurencie na trhu.

Na základe našich výsledkov, zoberme si situáciu, kde zmenou významu položky náklady ekológie nepriamo cez náklady znalostí, prichádza aj k zmene pomerov ostatných nákladových položiek v modeli. Túto zmenu je možné kvantifikovať údajmi obsiahnutými v modeli. Ak sa náklady znalostí zvýšia a následne sa tento rast prejaví v ešte intenzívnejšom raste nákladov ekológie (ide o pozitívne nákladové položky), dôjde k rastu ostatných pozitívnych nákladových položiek (náklady informácií a náklady na uzavretie a kontrolu

kontraktu). Tento rast je zapríčinený potrebou dodatočných informácií a znalostí pri riadení týchto nákladových položiek a následne rastom investícií do dopravnej, znalostnej, informačnej a zelenej infraštruktúry. Nárast nákladov na uzavretie a kontrolu kontraktu je zapríčinený nárastom vstupov ako sú náklady znalostí a informácií, ale aj zmenou situácie na trhu, ktoré sú potrebné zakomponovať do uzatvárania kontraktu. Ani v tejto situácii nemáme na mysli formulárové kontrakty, uzatváranie ktorých je sprevádzané minimálnymi nákladmi a takmer žiadnou pridanou hodnotou plynúcou z exportného prípadu, ale komplexné kontrakty, ktorých prínos spočíva vo vysokej pridanej hodnote plynúcej z exportnej operácie. Na druhej strane vidíme, že prichádza k redukcii negatívnych nákladových položiek (finančné náklady, náklady rizík, náklady neetiky a náklady administratívy). Základom pre zníženie finančných nákladov pod vplyvom rastu nákladov ekológie cez znalosti je predpoklad, že ak sa investuje do znalostí, ktoré sa realizujú v praxi napr. cez rast investícií do infraštruktúry, rastie aj rýchlosť dodania, čím sa znižujú náklady na financovanie exportu, klesá riziko (náklady rizík), znižuje sa pravdepodobnosť neetického správania iných ekonomických subjektov (náklady neetiky), keďže sa redukuje čas na export a redukovujú sa aj náklady administratívy z dôvodu kvalitnejšieho prepojenia miesta dopytu s miestom ponuky.

Ďalším významným činiteľom sú náklady exportu. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad informácií o nami vybraných krajinách dunajského regiónu a ich pozíciu za posledné tri roky na základe Doing Business.

Tabuľka 33: Poradie vybraných krajín dunajského regiónu podľa Doing Business

rok	poradie v rámci krajín			cezhraničné obchodovanie/ poradie			náklady exportu USD/kontajner		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
SR	46	49	37	98	108	71	1560	1500	1525
Nemecko	20	21	14	13	14	18	872	905	1015
Rumunsko	72	73	48	72	76	65	1485	1485	1485
Maďarsko	54	54	54	73	70	72	885	885	885
Rakúsko	29	30	21	26	19	19	1090	1090	1150
Bulharsko	66	58	38	93	79	57	1551	1375	1375

najlepšie hodnoty v rámci krajiny za sledované obdobia

najlepšie poradie v porovnaní všetkých krajín v 2015

Zdroj: Spracované autorkou podľa DB

Ako príklad sme si vybrali krajiny, ktorých spoločný menovateľ je rieka Dunaj. Ako vyplýva z údajov v tabuľke, najlepšiu pozíciu v roku 2015 v rámci vybraných krajín

má Nemecko, a to nie len v celkovom poradí krajín, ale aj v poradí cezhraničného obchodovania. Hoci si Slovensko za skúmané obdobie neustále vylepšuje pozíciu v poradí krajín, postup zo 49. miesta podľa DB 2014 na 37. (DB 2015), stále máme najvyššie náklady exportu na 1 TEU kontajner – 1525 USD. Naopak, Maďarsko s dlhodobou najnižšími nákladmi na 1 TEU si síce udržuje rovnaké poradie aj v rámci krajín (54. miesto), avšak v poslednom období sa zhoršila jeho pozícia v ukazovateli cezhraničného obchodovania (zo 70. miesta na 72.). Z daných faktov sa domnievame, že významným prvkom ovplyvňujúcim exportnú cenu vo vodnej doprave nie je samotná výška nákladov na 1 TEU kontajner, ale rozloženie jednotlivých nákladových položiek tak ako sme ich charakterizovali v modeli transakčných nákladov.

Teoretický prínos predkladanej dizertačnej práce spočíva v ucelenom vymedzení súvislostí medzi transakčnými nákladmi, ktoré na jednej strane tvoria štruktúru exportnej ceny a na druhej strane poskytujú priestor pre vytváranie pridanej hodnoty prostredníctvom ich povahy (pozitívna a negatívna). Vychádzajúc z teoretických poznatkov inštitucionálnych, kontrakčných teórií a teórií transakčných nákladov a konkurencieschopnosti sme posudzovali ekonomický rast a infraštruktúry.

Za praktický prínos považujeme výsledky primárneho prieskumu, ktorý bol zameraný na vybrané aspekty jednak všetkých druhov dopravy a následne na charakteristiku determinantov využívania resp. nevyužívania vodnej dopravy. Rovnako prínosné bolo aj aktualizovanie modelu transakčných nákladov a jeho aplikácia na panel nami vybraných krajín.

Konfrontáciou teoretických a praktických poznatkov sme konkretizovali vzťah medzi udržateľným ekonomickým rastom, verejnou infraštruktúrou a európskymi iniciatívami na rozvoj dunajského regiónu, ktoré okrem inštitucionálnej a programovej základne a poskytujú finančnú bázu na realizáciu jednotlivých projektov.

Teoretické a praktické poznatky spracované a zhrnuté v predkladanej práci poskytujú podkladovú bázu pre hlbšie skúmanie problematiky transakčných nákladov v exportnej cene, so zvláštnym zameraním na export prostredníctvom vodnej dopravy.

Tabuľka 34 : **SWOT analýza riečnej dopravy dunajského regiónu**

silné stránky	slabé stránky
priamy prístup k európskemu dopravnému koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn)	obmedzená plavebná dráha pre kontajnerovú dopravu
ekologickejší spôsob dopravy	tovar v režime tranzit - žiadna manipulácia v prístavoch
podpora prostredníctvom európskych projektov	nedostavané vodné dielo Gabčíkovo – Nagymarosz
obnovený potenciál vďaka rekonštrukcii žeriavu v prístave Bratislava	len 13% využitie prepravnej kapacity v tonách
spoľahlivosť dodania v dohodnutom čase (žiadne dopravné zápchy, nečakané zdržania)	len 20% vyťaženosť prístavu Bratislava
nižšie náklady na ochranu životného prostredia	slabá informovanosť verejnosti
nižšie náklady na rozvoj a údržbu infraštruktúry	nedostatočná prepojenosť na iný druh dopravy
doprava "na mier" - možnosti prepravy rôznych druhov tovaru...sypké, tekuté, kontajnerové, Roll on/ Roll off	konkurencia zahraničných prístavov
preprava nadrozmerného tovaru, veľkoobjemové a veľkotonážne plavidlá	
príležitosti	riziká
vodná doprava ako prioritný cieľ európskych iniciatív	povodne
prepojenie na more	možné hrozby narušenia ekosystému Dunaja pri zvýšení prepravnej kapacity
nevyužitá prepravná kapacita	znečisťovanie prostredia odpadmi z lodí
dlhodobu neudržateľnú dopravnú situáciu na ceste	nedostatočná vzdelanosť, absencia školy na prípravu ľudí pre prácu v prístavoch
modernizácia infraštruktúry, lodného parku	napriek investovaniu do IT technológií firmy a spoločnosti zohľadňujú tradičné komparatívne výhody ako je cena a čas
zavádzanie kontajnerovej dopravy do vnútrozemia	
intermodalita a multimodalita	
lokalizácia priemyselných podnikov	
zvyšovanie kvality, bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy na báze inteligentných dopravných systémov	
zvyšovanie kvality, bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy na báze inteligentných dopravných systémov	

Zdroj: Spracované autorkou

Záver

Vplyvom globalizácie sa menia aj kritéria konkurencieschopnosti. S cieľom využívať konkurenčnú výhodu prostredníctvom nižších nákladov jednotlivé subjekty medzinárodného obchodu rozširujú geografický priestor svojich aktivít, čím rastie rozsah konkurencie v celosvetovom meradle. Do úzadia sa dostáva klasické ponímanie konkurencieschopnosti, ktoré sa zakladalo na komparatívnych výhodách. Súčasný trend charakterizuje schopnosť konkurovať v celosvetovom meradle prostredníctvom zmien spojených s technologickou revolúciou a inováciami, vďaka ktorým sa prekonávajú časové obmedzenia, znižujú sa výrobné, dopravné a transakčné náklady. Globalizácia zasahuje aj do deľby práce, ktorá postupne spájala jednotlivé formy až sa vytvorila globálna deľba práce. Dôležitý prvok je globalizácia vo finančnej oblasti, kde nastáva efektívnejšia alokácia finančných zdrojov, rýchlejšie uskutočňovanie finančných operácií, znižovanie transakčných nákladov a využívanie informačných a telekomunikačných prostriedkov. Vplyvom globalizácie sa realizovali aj významné inštitucionálne zmeny, prostredníctvom ktorých sa mení funkcia, postavenie a vzťah jednotlivých ekonomických subjektov (najmä TNK, štát). Zároveň sa vytvára a stupňuje globálna konkurencia – hyperkonkurencia. Tá zvyšuje tlak na kvalitu a rýchlosť adaptačných procesov jednotlivých podnikateľských subjektov a národných ekonomík s cieľom získania a udržania konkurencieschopnosti.

Slovensko ako také nedisponuje potrebným množstvom finančných prostriedkov, ale vďaka súčasnej politike Európskej únii máme veľkú šancu dobudovať a zlepšiť doterajšiu infraštruktúru najmä vďaka finančnej podpore prostredníctvom štrukturálnych fondov. Preto potrebujeme predkladať také projekty, na základe ktorých bude možné tieto fondy čerpať. Avšak samotná výstavba pre zvládnutie zvyšujúcich sa prepravných výkonov cestnej dopravy nestačí. Nevyhnutnosťou sa stávajú inteligentné dopravné systémy a vzdelávanie vodičov cestnej nákladnej dopravy s cieľom eliminovať nepriaznivé dopady zvyšovania výkonov cestnej nákladnej dopravy na bezpečnosť cestnej premávky a životné prostredie. Pozornosť treba obrátiť aj na budovanie kontrolného systému cestnej nákladnej dopravy (váženie vozidiel, kontrola technického stavu a upevnenia nákladu, plnenie požiadaviek jednotlivých dohôd atď.) až po výstavbu multifunkčných kontrolných bodov pri frekventovaných pozemných komunikáciách.

V súčasnom globalizovanom svete, prepájanie výkonných činností logistiky s jej manažérskymi činnosťami predstavuje spôsob akým môžu jednotlivé subjekty uspieť

v hospodárskej súťaži. Spoločnosti operujúce na medzinárodných trhoch dnes čelia výzve, kde v situácii pri pomerne nízkych a stále klesajúcich nákladoch vynakladaných na dosiahnutie vysokých a stále rastúcich tržieb z predaja produktov a služieb je treba hľadať nové spôsoby zvyšovania konkurencieschopnosti.

Ďalším z dôležitých predpokladov zlepšovania konkurencieschopnosti Slovenska vo vzťahu k doprave a logistike je budovanie kvalitnej infraštruktúry. Vzhľadom na určitú obmedzenosť infraštruktúry, bez implementácie patričných opatrení sa bude táto situácia naďalej zhoršovať a tým negatívne vplývať na konkurencieschopnosť nielen našej krajiny ale z celkového hľadiska aj Európy. Na prekonanie súčasných problémov je potrebné nielen budovať nové verejné infraštruktúry a dopravné siete, ale hlavne využiť a optimalizovať súčasný dopravný systém prostredníctvom vyspelých logistických riešení. Tie môžu zefektívniť jednotlivé druhy dopravy a napomáhať k ich účinnejšiemu kombinovaniu. Vďaka takémuto zefektívneniu môže menšie množstvo rôznych dopravných prostriedkov (motorové vozidlá, vagóny, lode) prevážať objemovo väčšie množstvo nákladu. Na Slovensku je nevyhnutné modernizovať nielen železničné cesty, ale najmä málo využívané vodné cesty, urýchliť vývoj medzinárodnej prepravy po Dunaji a tesnejšie integrovať jednotlivé systémy aj s využitým nákladnej leteckej dopravy. Optimálne využitie zdrojov je možné dosiahnuť prostredníctvom komodalít, ktoré predstavujú používanie rozdielnych druhov dopravy či už samostatne alebo v ich kombináciách.

Vývoj nákladnej dopravy ovplyvňujú významnou mierou najmä trendy v oblasti skladovania materiálov a tovarov, napr. Just-in-time (JIT). Cieľom JIT je to, aby sa premiestnenie produktov a materiálov realizovalo v náležitom čase a v požadovanej kvalite, a teda aby náklady na skladovanie boli čo najnižšie. Časová senzitivnosť prepravy produktov tak nepriaznivo ovplyvňuje vývoj nákladnej lodnej dopravy, keďže transport po vodnej ceste trvá dlhšie ako po železničnej trati alebo po cestnej sieti a je ovplyvňovaný ročnou sezónnosťou (premenlivý vodostav, povodne, ľadochod atď.).

Priaznivo na vývoj vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy bude i naďalej vplývať propagácia tohto druhu dopravy zo strany EÚ, najmä z dôvodu nízkeho ekologického dosahu a rozvoja intermodálnych kapacít, no na druhej strane sa ako negatívum nachádza nízka prepravná rýchlosť a zásadné nedostatky v infraštruktúre a v splavnosti vodných koridorov, ktoré obmedzujú využiteľnosť lodnej nákladnej dopravy v JIT logistických reťazcoch.

Rozvoj dopravnej infraštruktúry treba realizovať s priamym napojením na nosné dopravné koridory (cestná, železničná, vodná napr. aj kompy cez Dunaj, letecká, príp. cyklotrasy). Dobudovanie dopravnej infraštruktúry v regiónoch, vytváranie synergických efektov splavňovaním prítokov Dunaja, výstavba a rekonštrukcia verejných prístavov na Dunaji a jeho splavných prítokoch so zreteľom na zlepšenie medzinárodného a regionálneho prepojenia by sa mali stať podpornými, avšak nevyhnutnými opatreniami, ktoré umožnia dosiahnuť komplexnú konektivitu dunajského regiónu.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

1. Agentúra rozvoja vodnej dopravy. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete: <<http://www.arvd.gov.sk/>>
2. ASIA – EUROPE MEETING [online] [cit. 2015-01-27]. Dostupné na internete: <<http://www.aseminfoboard.org/>>
3. AUTANT-BERNARD, C., MASSARD, N. Pecuniary and Knowledge Externalities as Agglomeration Forces: Empirical Evidence from Individual French Data. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: <http://dossier.univ-st-etienne.fr/creuset/www/pubwp/autant_massard_200503.pdf>
4. BALÁŽ, P. 2005. *Medzinárodné podnikanie*. 4. vyd. Bratislava : Sprint, 2005. 571 s. ISBN 80-89085-51-2.
5. BALÁŽ, P. a kol. 2010. *Medzinárodné podnikanie: Na vlně globalizujúcej sa svetovej ekonomiky*. 5. Vyd. Bratislava: Sprint dva, 2010. 546s. ISBN 978-80-89393-18-3.
6. BECKMANN, V. *Transaction Cost and Environmental Economics: Towards a New Approach*. [online]. [cit. 2013-11-24]. Dostupné na internete: <http://www.indiana.edu/~workshop/seminars/papers/y673_fall_2002_beckmann.pdf>
7. Boundless. “The Coase Theorem.” *Boundless Economics*. Boundless, 14 Nov. 2014. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: <<https://www.boundless.com/economics/textbooks/boundless-economics-textbook/market-failure-externalities-7/private-solutions-60/the-coase-theorem-228-12319/>>
8. BOWEN, H. R.: *Social Responsibilities of the Businessman*, Harper & Brothers, 1953. 132s. ISBN 978-1-906093-11-2.
9. BRAKMAN, S., GARRETSEN, H., VAN MARREIJK, CH., VAN WITTELOOSTUIJN, A. *Nations and Firms in the Global Economy: An Introduction to International Economics and Business*, Cambridge: Cambridge University Press. 2006. s. 446. ISBN 978-0-521-54057-5.
10. ČAPKOVÁ, S. et al. 2011. *Regionálny rozvoj a inovácie. Regional Development and Innovation*. Banská Bystrica. 2011. Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 2011. 140 s. ISBN 978-80-557-0130-1.

11. DANUBE REGIONAL PROJECT. [online]. [cit. 2015-04-22]. Dostupné na internete: <http://www.undp-drp.org/drp/danube_danube_network.html#gtop>
12. DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-reports/English/DB14-Full-Report.pdf>>
13. DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB15-Full-Report.pdf>>
14. DOING BUSINESS. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB13-Full-Report.pdf>>
15. Dopravný úrad – divízia vnútrozemskej plavby. [online] [cit. 2015-03-02]. Dostupné na internete: <<http://www.plavba.nsat.sk/>>
16. ECONOMICS. [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné na internete: <<http://economics.about.com/od/externalities/a/Introduction-To-Externalities.htm>>
17. EDB databázy firiem [online]. [cit. 2014-12-08]. Dostupné na internete: <<http://www.edb.sk/>>
18. EÚ. Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA). [online]. [cit. 2013-10-13]. Dostupné na internete: <http://europa.eu/about-eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_sk.htm>.
19. European Commission. 2013. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. Towards quality inland waterway transport: NAIADES II. Brussels: European Commission, [online]. 2013. 12sp. SWD(2013) 324 final. [cit. 2013 - 12-28]. Dostupné na internete: <<http://ec.europa.eu.htm>>
20. EuroEkonom. Incoterms. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/obchod/doprava-a-preprava/incoterms-2010/>>
21. EUROEKONOM. [online]. [cit. 2015-02-08]. Dostupné na internete: <<http://www.euroekonom.sk/download2/vypracovane-otazky/Uvod-do-teorie-verejneho-sektora-otazky.pdf>>
22. EUROSTAT. [online]. [cit. 2015-05-2]. Dostupné na internete: <<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics->

- explained/index.php/International_trade_in_goods/sk#Medzin.C3.A1rodn.C3.BD_obchod_s_tovaram>
23. EUROSTAT. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_services/>
 24. Európska komisia. [online]. [cit. 2014-02-18]. Dostupné na internete: <http://www.ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/sk_sk.pdf>
 25. EUSAIR – EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region. [online]. [cit. 2015-02-24]. Dostupné na internete: <<http://www.adriatic-ionian.eu/>>.
 26. FURDOVÁ L, 2012. *Meniace sa medzinárodné marketingové stratégie a obchodné podmienky a ich vplyv na prepravu a logistiku*: dizertačná práca. Bratislava: EUBA, 2012.
 27. FURDOVÁ, Lucia - HANSENOVÁ, Heda. *Logistika ako pridaná hodnota pre zákazníka v globálnej ekonomike*. Bratislava. Vydavateľstvo EKONÓM, 2013. 121 pg. ISBN 978-80-225-3683-7.
 28. GAVORA, Peter a kol. 2010. Elektronická učebnica pedagogického výskumu. [online]. Bratislava : Univerzita Komenského, 2010. [cit. 2015-03-08]. Dostupné na: <<http://www.e-metodologia.fedu.uniba.sk/>> ISBN 978–80–223–2951–4.
 29. HANSENOVÁ, H. et al.: Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In. *Česko a Slovensko v medzinárodnom obchode a podnikaní 2012, Medzinárodná konkurencieschopnosť a nové výzvy vyvolané ekonomickou krízou*: zborník príspevkov z 12. medzinárodnej vedeckej konferencie: Praha, 2012.
 30. HANSENOVÁ, H. 2011. Meniaca sa pozícia dopravy a logistiky v znalostnej ekonomike: úvod do problematiky. In: *Management Challenges in the 21st Century: proceedings*. [CD ROM]. Trenčín: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2011, s. 2-10. ISBN 9788089306107.
 31. HANSENOVÁ, Heda - FURDOVÁ, Lucia - MINÁRIK, Marek. Transport and its impact on transaction costs in export prices – draft of model of export prices. In *Czech Republic and Slovakia in international trade and business 2012 : proceedings of 12th international joint conference : april 26, 2012; Prague, Czech Republic and Bratislava, Slovakia : international competitiveness & new challenges in response*

- to economic crises [elektronický zdroj]. - Praha : University of Economics, Prague, Oeconomica Publishing house, 2012. ISBN 978-80-245-1876-3, s. 96
32. HANULÁKOVÁ, E.: *Etika v marketingu*, Eurounion, Bratislava 1996, s. 16. ISBN 80-85568-56-X.
33. HOLKOVÁ, V. – VESELKOVÁ, A. 2008. *Mikroekonómia*. Bratislava : Sprint, 2008. s. 156. ISBN 978-80-969927-9-9.
34. HOLMAN, R. *Vývoj ekonomického myšlení*. Praha 2003. Liberální Institut Praha. 2003. s. 58. ISBN 80-86389-08-1.
35. HUMMELS, D. *Time as a Trade Barrier*. [online]. 2001. [cit. 2014-01-09]. Dostupné na internete:
<<http://www.krannert.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/time3b.pdf>>
36. CHOI, T.Y., DOOLEY, K.J., RUNGTUSANATHAM, M., Supply networks and complex adaptive systems: control versus emergence. In: *Journal of Operations Management* [online]. 2001, Elsevier Science. [cit. 2013.06.21]. Dostupné na internete:<<http://www.diegm.uniud.it/aiig2003/documents/Materiale%20lezioni/Giannoccaro/Choietal.pdf>>
37. KIM W. CH., Mauborgne R., 2009. *Strategie modrého oceánu*. Praha: Management Press, s.r.o. 2009. 147s. ISBN 978-80-7261-128-7.
38. KIOS s.r.o. [online]. [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete:
<<http://www.kios.sk/>>
39. KINDLEBERGER, Ch. P. 1978. *Světová ekonomika*. 1. vyd. Praha : Academia, 1978. 558 s. ISBN 509-21-857.
40. KRUGMAN, P.: *Development, Geography, and Economic Theory (Ohlin Lectures)*. 1995. Massachusetts Institute of Technology. ISBN 0-262-11203-5(HB). s 132.
41. KRUGMAN, P.: Increasing Returns and Economic Geography. In: *Journal of Political Economy*, 1991, vol. 99, no. 3. 1991. The University of Chicago. No: 0022-3808/91/9903-0005\$0 484-485 pg. 485-487. [online]. [cit. 2015-05-25]. Dostupné na internete: <http://www.princeton.edu/pr/pictures/g-k/krugman/krugman-increasing_returns_1991.pdf/>
42. KUMAR, N., SIDDHARTAN, N. S., 1997. *Technology, Market Structure and Internalization: Issues and Policies for Developing Countries*. Routledge and the UNU Press. 1997. s 165. ISBN 0-415-16925-9.

43. KUZNETS, S. 1955. Economic growth and income inequality. In: *American Economic Review*, 45, s.28.
44. LIPKOVÁ, E. et al. *Ekonomické teórie: Medzinárodná ekonómia*. Bratislava : Ekonóm, 2010. 174 s. ISBN 978-80-225-3130-6.
45. LISÝ, J. et al. 1999. *Dejiny ekonomických teórií: Vývoj ekonomickej vedy*. 2 vyd. Bratislava : Elita, 1999. 354 s. ISBN 80-85323-93-1.
46. LISÝ, J. et al. 2010. *Stručný prehľad dejín ekonomických teórií*. 1 vyd. Bratislava : Iura Edition, 2010. 95 s. ISBN 978-80-8078-325-5.
47. MALINDŽÁK, D. et al. 2007. *Teória logistiky (definície, paradigmy, princípy, štruktúry)*. Košice : Karnat, 2007, s. 10. ISBN 978-80-8073-893-8.
48. MARTIN, R., SUNLEY, P.: Paul Krugman's Geographical Economics and Its Implications for Regional Development Theory: A critical Assessment. In: *Economic Geography*. 1996. Volume 72, Issue 3, Cambridge. s 291. Dostupné na internete: < <http://members.shaw.ca/compilerpress1/Anno%20Krugman.htm>>
49. MÄNNEL, W. 1993. *Logistik-Controlling: Konzepte, Instrumente, Wirtschaftlichkeit*. Wiesbaden : Gabler, 1993. 224 s. ISBN 3-409-13448-4.
50. MDVRR SR. 2009. Generálny program implementácie NAIADES v Slovenskej republike. Predkladacia správa. [online]. 2009. Dostupné na internete: <<http://hsr.rokovania.sk/14585/5-/>>. [cit. 2013-10-15].
51. MINÁRIK, M. 2014. *Transakčné náklady a ich vplyv na konkurencieschopnosť exportu EÚ a Slovenska*: dizertačná doktorandská práca. Bratislava: Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. 208 s
52. MOKRÝ, V. 2003. *Ekonomický rast a ekonomické rovnováhy v národnom hospodárstve*. Bratislava : Ekonóm, 2003. 16 s. ISBN: 8022516430, 9788022516433.
53. MZVEZ SK. Stratégia EÚ pre dunajský región. [online]. [cit. 2013-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.mzv.sk/sk/zahranicna_politika/europske_zalezitosti_dunajska>.
54. MZV SR. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete: <[https://www.mzv.sk/App/wcm/media.nsf/vw_ByID/ID_75E78DAEB40AFE76C1257B58003E4847_SK/\\$File/Program%20podpory%20zahrani%C4%8Dn%C3%A9ho%20obchodu%202013.pdf](https://www.mzv.sk/App/wcm/media.nsf/vw_ByID/ID_75E78DAEB40AFE76C1257B58003E4847_SK/$File/Program%20podpory%20zahrani%C4%8Dn%C3%A9ho%20obchodu%202013.pdf)>
55. NAIADES.INFO. 2015 [online]. [cit. 2015-04-28]. Dostupné na internete: <<http://naiades.info/what-we-do/why-inland-waterways/>>.

56. NEMCOVÁ, E., SILANIČ, P.: *Indikátory znalostnej ekonomiky a konvergencia medzi členskými štátmi Európskej únie*, Prognostický ústav Bratislava. 2013. [online]. [cit. 2015-01-15]. Dostupné na internete: <http://www.prog.sav.sk/fileadmin/pusav/download_files/prognosticke_prace/2013/clanok%201%20Nemcova%20Silanic.pdf>
57. NILSSON, F., 2003, *A Complex Adaptive System Approach on Logistics - Implications of adopting a complexity perspective*, Thesis for the degree of Licentiate of Engineering, Lund University 2003, s.31. ISBN 91-974611-7-2.
58. OECD. [online]. [cit. 2015-04-30]. Dostupné na internete: <[http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA#/>](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA#/)
59. O PENIAZOCH. [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné na internete: <<http://openiazoch.zoznam.sk/cl/145405/Mala-otvorena-a-proexportne-orientovana-Mame-tretiu-najotvorenejisu-ekonomiku-v-EU>>
60. PORTER, M. E. 1998. *On Competition*. Boston : Harvard Business School Publishing, 1998. s. 1-485. ISBN 0-87584-795-1.
61. REC Slovensko: *Národná stratégia udržateľného rozvoja v SR – Analýzy*. [online]. Trvalo udržateľný rozvoj - vývoj a základné definície. 2000. Bratislava.[cit. 2013-09-11] Dostupné na internete: <<http://www.kniznica.hnutie.org/>>
62. Segal Rogerscasey. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://www.segalrc.com/tpubs/insight/infra52012.pdf>>
63. SKJOTT-LARSEN, T., SCHARY P.B., MIKOLA J.H., KOTZAB, H., 2007, *Managing the Global Supply Chain*, Copenhagen: Copenhagen Business School Press, 2007. s. 348. ISBN 978-87-630-0171-7.
64. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. [online]. [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete: <<http://www.svp.sk/>>
65. SOLOW, R. 1974. Intergenerational equity and exhaustible resources. In: *Review of Economic Studies*, Symposium 1974, s. 29-45.
66. ŠÚ SR. In: *Ročenka dopravy pôšt a telekomunikácií 2014*. [online] [cit. 2015-03-01]. Dostupné na internete: <www.licencie.gov.sk/index.php?ID=460&l=sk/>
67. Štatistický úrad SR. IN: *Aktuálne údaje o doprave č. 12/2014*, Ústredie ŠÚ SR. 2015, s 1-6, Kód publikácie: 61514.
68. TAUCK. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <<http://www.tauck.com/river-cruises/danube-river-facts.aspx>>

69. TRADINGECONOMICS. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné na internete: <<http://www.tradingeconomics.com/>>
70. TRNKOVÁ, J.: *Společenská odpovědnost firem, kompletní průvodce tématem & závěry z průzkumu v ČR*. 58s. 2004. [online]. [cit. 2012- 2-18]. Dostupné na internete: <<http://www.blf.cz/csr/cz/vyzkum.pdf>>
71. Úrad vlády Slovenskej republiky. *Dunajská stratégia*. Hlavná stránka. [online]. [cit. 2013-10-18]. Dostupné na internete: <<http://dunajskastrategia.gov.sk/>>.
72. Úrad vlády SR. *Dunajská stratégia*. Aktuality. [online]. [cit. 2013-10-18]. Dostupné na internete: <<http://dunajskastrategia.gov.sk/aktuality/>>.
73. Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 452/2012. [online] [cit. 2013-10-27]. Dostupné na internete: <<http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-12784?prefixFile=u>>.
74. VAN DEN BOSSCHE, M. - MERK, O. – LI, J. 2013. *The Competitiveness of Global Port-Cities: the case of Danube Axis* (Bratislava, Štúrovo, Komárno – Slovak republic). [online] 2013/14. Paris: OECD Public Governance and Territorial Development Directorate, 2013. 107s. [cit. 2013 - 12-18]. Dostupné na internete: <<http://telecom.gov.sk.htm>>.
75. Verejné prístavy, as. [online] [cit. 2015-03-02]. Dostupné na internete: <<http://www.vpas.sk/>>
76. Vodžinský V., Malindžák D.2008. Vplyv logistiky na globalizáciu v oblasti hospodárenia s nerastnými surovinami po perióde transformácie.[online] In: *Logistický Monitor* [cit. 2013.06.22.]. Dostupné na: <<http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/vodzinsky-malindzak.pdf>>
77. WANG, N. 2003. Measuring Transaction Costs: An Incomplete Survey. In. *Ronald Coase Institute, Working Paper Number 2*. [online]. 2003. [cit. 2013-10-25]. Dostupné na internete: <<http://www.coase.org/workingpapers/wp-2.pdf>>
78. WATERS D., *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*, 2007, London: Kogan Page Ltd, 2007. s. 170-172. ISBN-13 978 0 7494 4813 4.
79. WEFORUM. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf>

80. WEFORUM. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf>
81. WEFORUM. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf>
82. WORLD BANK. [online]. [cit. 2015-02-18]. Dostupné na internete: <<http://lpi.worldbank.org/international/globalGCI>>
83. WORLD BANK, *Knowledge economy indicators: Indicators for a Knowledge Based Economy*. 2008, [online]. [cit. 2015-01-17]. Dostupné na internete: <<http://www.uni-trier.de/fileadmin/fb4/projekte/SurveyStatisticsNet/KEI-WP1-D1.3a.pdf>>
84. XAVIER, S.M. et al.: *The Global competitiveness report 2009-2010*. [online] World Economic Forum: Geneva, 2009. [cit. 2013-11-10]. Dostupné na internete: <<http://www.weforum.org/documents/GCR09/index.html>> ISBN-13:978-92-95044-25-8, ISBN-10:92-95044-25-8.
85. YARBROUGH, B. V. – YARBROUGH, R. M.: *The World Economy*, 2005. South-Western College Pub; 5 edition edition s. 168-170. ISBN 10: 0030261864
86. Zou, S., Stan, S.: *Determinants of export performance: a review of the empirical literature between 1987-1997*, In: *International Marketing Review*, Vol. 15, No 5, 1998 [online]. Preklad: autor. [cit. 2013-3-03]. Dostupné na internete: <<http://business.missouri.edu/zou/Resume/zou-stan-imr98.pdf>>

Publikované príspevky

DROBCOVÁ, Lenka. *Adaptability and its determinants as important factors of competitiveness from the view of international transport and logistics*. In MERKÚR 2014. International scientific conference for PhD. students and young scientists. MERKÚR 2014 : the proceedings of the international scientific conference for PhD. students and young scientists : Virt, December 4 - 5, 2014 [elektronický zdroj]. - Bratislava : Publisher EKONÓM, 2014. ISBN 978-80-225-3993-7, pp. 50-58 [CD-ROM].

DROBCOVÁ, Lenka. *Možnosti a príležitosti malých a stredných podnikov pri využívaní Dunaja s aplikáciou na vlastné podnikové stratégie*. In *Management challenges in the 21st century. Conference. Management challenges in the 21st century : conference proceedings : fostering entrepreneurship: small and medium-sized businesses as pillars of economic growth* : Bratislava, april 23, 2014 [elektronický zdroj]. - Bratislava : School of Management/Vysoká škola manažmentu v Trenčíne, 2014. ISBN 978-80-89306-24-4, s. 147-156. VEGA 1/0550/14.

DROBCOVÁ, Lenka. Adaptation as a mean of increasing competitiveness in international transport and logistics. In *The Czech and Slovak Republics in international trade and business : is the crisis over? Lessons-learned, challenges and future perspectives of international business. International scientific conference. The Czech and Slovak Republics in international trade and business : is the crisis over? Lessons-learned, challenges and future perspectives of international business : proceedings : 14th international scientific conference : may 29th 2014, Prague and Bratislava.* - Praha : Nakladatelství Oeconomica, 2014. ISBN 978-80-245-2037-7, s. 62-77. VEGA 1/0550/14.

KAŠŤÁKOVÁ, Elena - DROBCOVÁ, Lenka. *Vývoj vzájomných zahraničnoobchodných vzťahov EÚ s Ukrajinou vplyvom globálnych geopolitických zmien.* In *Studia commercialia Bratislavensia : scientific journal of Faculty of Commerce, University of Economics in Bratislava.* - Bratislava : Obchodná fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave, 2014. ISSN 1337-7493, 2014, roč. 7, č. 27, s. 358-368. VEGA 1/0391/13.

DROBCOVÁ, Lenka. *Udržateľný ekonomický rast a adaptácia ako významný faktor konkurencieschopnosti v podmienkach medzinárodnej dopravy a logistiky.* In *Vedecké state Obchodnej fakulty 2014 : zborník vedeckých štátí [elektronický zdroj].* - Bratislava : Vydavateľstvo EKONÓM, 2014. ISBN 978-80-225-3931-9, s. 54-62 CD-ROM. VEGA 1/0550/14

FURDOVÁ, Lucia - DROBCOVÁ, Lenka. *Looking for a Competitive Advantage in International Transport and Logistics.* In *Application of knowledge in process of business dynamization in Central Europe. International scientific conference. Application of knowledge in process of business dynamization in Central Europe : the proceedings of the 5th international scientific conference on trade, international business and tourism : 16. - 17. october 2014, Mojmirovce, Slovak Republic.* - Bratislava : Publisher EKONÓM, 2014. ISBN 978-80-225-3994-4, pp. 156-161. PMVP: I-14-109-00.

HANSENOVÁ, Heda - FURDOVÁ, Lucia - DROBCOVÁ, Lenka. *Pridaná hodnota v doprave a logistike: model ESSO.* In *Česko a Slovensko v medzinárodnom obchode a podnikaní 2013 : adaptácia - nástroj na presadenie rozvojovej stratégie slovenských a českých firiem v období hospodárskej krízy : zborník z 13. medzinárodnej vedeckej konferencie : Praha a Bratislava, 23. máj 2013.* - Bratislava : Vydavateľstvo EKONÓM, 2013. ISBN 978-80-225-3664-6, s. 37-48. VEGA 1/0893/12.

ČIDEROVÁ, Denisa - DROBCOVÁ, Lenka. *Vývoj podnikateľského prostredia v Európskej únii a jej susedstve v období krízy IV. - Fokus na (vybrané štáty) EÚ a Západný Balkán.* In *Ekonomika cestovného ruchu a podnikanie : vedecký časopis Obchodnej fakulty Ekonomickej univerzity v Bratislave.* - Bratislava : Katedra služieb a cestovného ruchu OBF EU, 2013. ISSN 1337-9313, 2013, roč. 5, č. 3, s. 20-34. VEGA 1/1057/12.

DROBCOVÁ, Lenka. *Logistics performance and its changes during present global financial and economic crisis.* In *MERKÚR 2013 : the proceedings of the international scientific conference for PhD students and young scientists : Bratislava, December 5 - 6, 2013 [elektronický zdroj].* - Bratislava : Publishing house EKONÓM, 2013. ISBN 978-80-225-3764-3, s. 71-80 [CD-ROM]. VEGA 1/0893/12.

DROBCOVÁ, Lenka. Vplyv globalizácie a finančnej krízy na konkurencieschopnosť v oblasti dopravy. In EDAMBA 2013 : proceedings of the international scientific conference for doctoral students and young researchers : 14th november 2013, Bratislava, the Slovak Republic [elektronický zdroj]. - Bratislava : Publishing House EKONÓM, 2013. ISBN 978-80-225-3766-7, s. 274-283 [CD-ROM]. VEGA 1/0893/12.

HANSENOVÁ, Heda - DROBCOVÁ, Lenka. Etika v exporte: princípy a inštitúty. In Management challenges in the 21st century : managing the intangible: ethics and value changes in business, education and research : conference proceedings : [5th international research conference] : april 25, 2013, Bratislava [elektronický zdroj]. - Bratislava : [School of Management/Vysoká škola manažmentu v Trenčíne], 2013. ISBN 978-80-89306-20-6, s. 322-333. VEGA 1/0893/12. Dostupné na internete: <http://www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2013/editovane_prispevky/36.%20Hansenov%C3%A1_Drobcov%C3%A1.pdf>