



KOMENTÁŘ K METODICE

KALKULACE NÁKLADŮ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ A OSOBNÍ DOPRAVY

Zpracoval:

**Ústav logistiky a managementu dopravy
Fakulta dopravní ČVUT v Praze**

za odborného přispění

Společenství autodopravců Čech a Moravy (SAČM)

2014

Za ČVUT Fakultu dopravní metodiku zpracoval:



Ing. Jan Tichý, Ph.D.
Ústav logistiky a managementu dopravy
Fakulta dopravní ČVUT v Praze
Horská 3, Praha 2, 128 03
<http://www.jantichy.net>

PODĚKOVÁNÍ

Velmi děkuji Společenství dopravců Čech a Moravy (SAČM) za veškerou pomoc a odborné rady, které mi v souvislosti s prací na Metodice kalkulace nákladů silniční nákladní a osobní dopravy, určené pro studenty a širokou odbornou veřejnost, poskytlo.



Společenství autodopraců Čech a Moravy
Pracovní skupina ve složení:
Dr. L. Ondroušek, K. Toman, B. Suldovský, K. Hering a Ing. J. Ryba
Opravářská 944/2, Praha 10 - Hostivař, 102 00
<http://www.sacm.cz>

Úvod do problematiky a specifika oboru

Problémy autodopravců, kteří se potýkají zejména s růstem nákladů při trvale stagnujících či dokonce klesajících tržních cenách svých služeb, indikují současné i budoucí problémy celého segmentu dopravy.

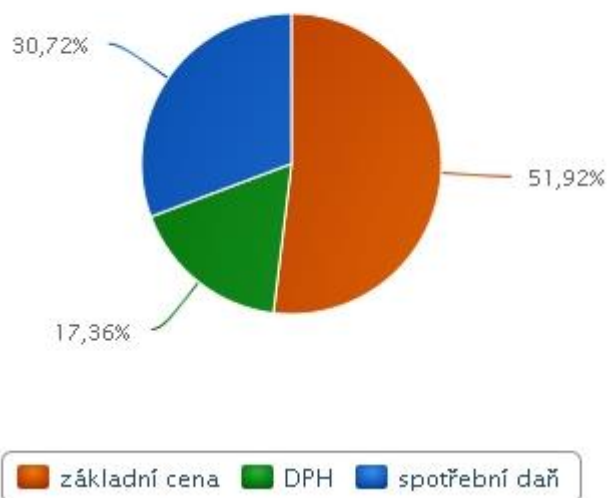
Náklady na dopravu se zvyšují kvůli mnoha aspektům. Patří mezi ně nejen jednotkové ceny vstupů (např. zvýšení spotřební daně, opakované zvýšení DPH, růst cen pohonných hmot, mýtných sazeb, cen časových kuponů, rostoucí požadavky a tím i růst pořizovacích cen nákladních vozidel, náklady na jejich opravy, tlak na zvyšování mezd řidičů), ale také zpříšňování podmínek provozu (např. větší důraz na kontroly povinných přestávek řidičů, páteční omezení provozu kamionů na dálnicích apod.).



Zdroj dat: www.ioda.cz

Kromě globálních vlivů mají na cenu pohonných hmot, které tvoří cca 40% celkový nákladů na dopravní výkon, cenové a monopolní strategie distributorů pohonných hmot, provozovatelů čerpacích stanic i daňová politika státu v oblasti daně z přidané hodnoty a spotřebních daní.

Cena motorové nafty (podle CCS) (2014)

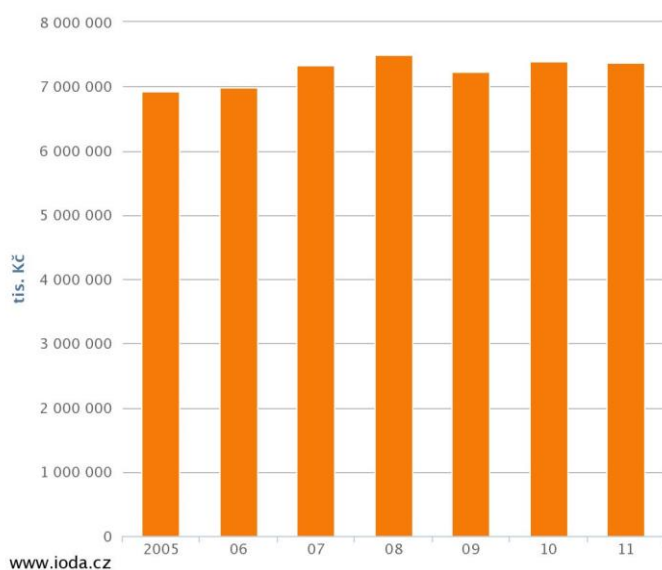


Zdroj dat: www.ioda.cz

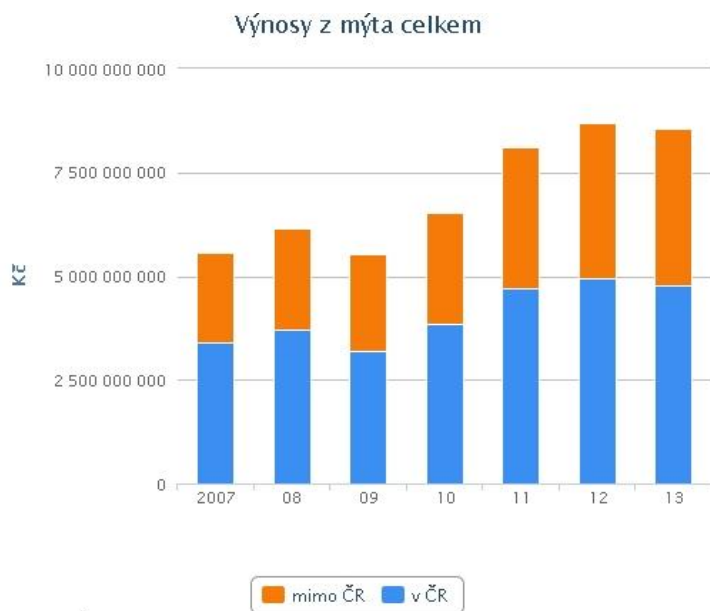
Z níže uvedeného grafu je patrný růst výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů, ačkoliv se spotřeba benzínu snížila od roku 2007 o 15% (v roce 2011 činila 1,78 milionu tun) a spotřeba nafty od roku 2007 klesla o 1,5%. V loňském roce spotřeba nafty spíše stagnovala na necelých čtyřech milionech tun.

Podíl spotřební daně z minerálních olejů plynoucí do rozpočtu SFDI je pouhých 9,1% z celkového výnosu daně z minerálních olejů.

Podíl výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů v rozpočtu SFDI



Zdroj dat: www.ioda.cz



Zdroj dat: www.ioda.cz

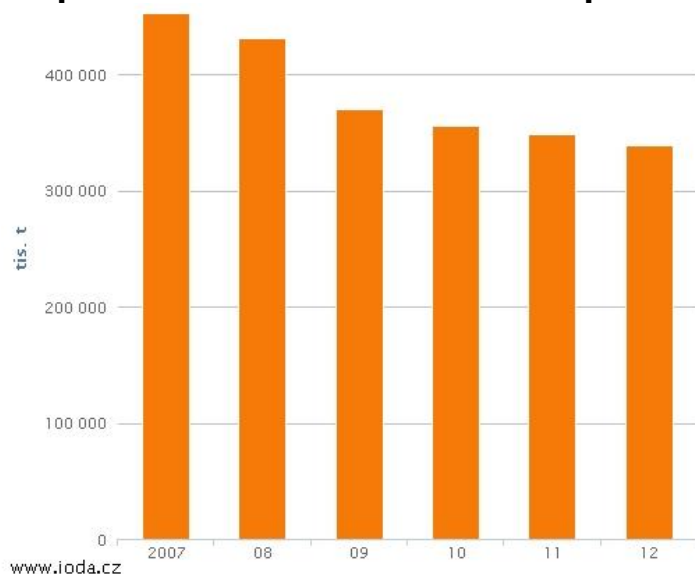
Ačkoliv dochází k postupnému rozšiřování zpoplatněné sítě dálnic a silnic 1. třídy a tedy růst výnosů z mýta je, i v důsledku zvýšení mýtných sazeb v nižších emisních kategoriích, svým způsobem logický, již samotné zavedení mýtného skokově zvýšilo náklady dopravců.

Výnosy z mýta jistým odrazem dopravních výkonů, což dokládá i následující graf.



Zatímco v posledních letech výnosy z mýta rostou a dopravní výkony v posledních 3 letech stagnují, přepravní výkony, což dokládá následující graf) trvale klesají a tím tlak na dopravce ještě více vzrůstá.

Přeprava věcí v nákladní silniční dopravě



Zdroj dat: www.ioda.cz

Na straně výnosů dopravců dochází též k mnoha aspektům, které negativně ovlivňují a svým způsobem znehodnocují volnou soutěž. Uvedme namátkou:

- a) dlouhodobé až trvalé neřešení daňových úniků z pohonných hmot (úniky na spotřební dani a dani z přidané hodnoty se odhadují na cca 8 mld. Kč ročně)
 - b) komplikovaná kontrola dotací na dopravu v závazku veřejné služby (veřejná linková doprava), kdy společnosti provozující dotovanou i nedotovanou osobní či nákladní dopravu mají možnost korigovat vykazované náklady vůči poskytovateli dotací
 - c) nepřiměřeně nízké ceny některých velkých dopravců (zneužívání tržního postavení)
 - d) dopravní výkony mimo živnostenská oprávnění (přepravy zboží bez dokladů, tzv. na černo)
 - e) nedostatečná definice a hodnocení kvality přepravy zboží nebo osob často pouze podle jediného faktoru, kterým se stala smluvní cena
 - f) poměrně liberální podmínky v přístupu k podnikání (licencování)
- aj.

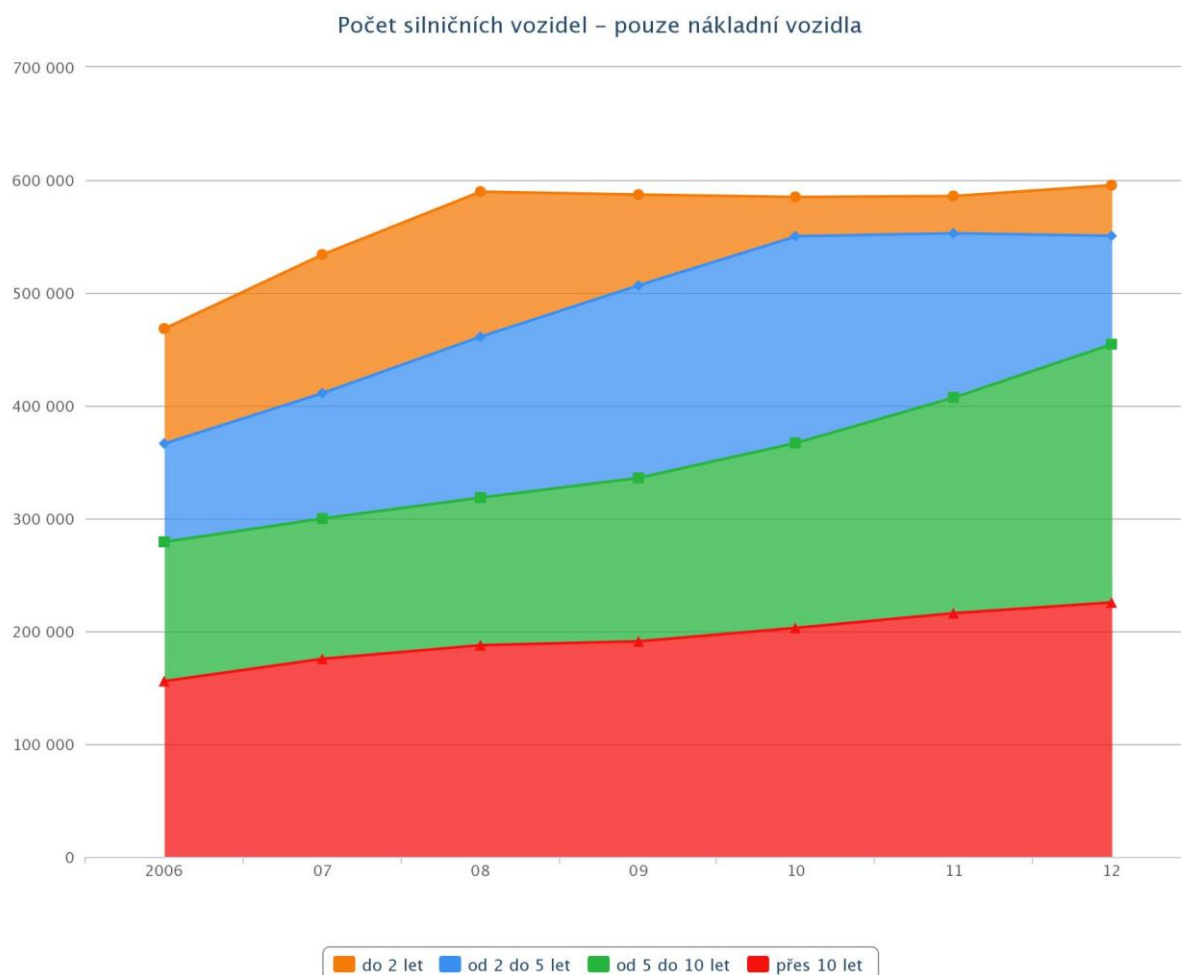
V důsledku těchto a dalších skutečností především malí a střední dopravci často balancují na hraně dluhové pasti v důsledku rostoucích nákladů a nerostoucích tržeb, čehož mnohdy zneužívají nejen zákazníci, ale i někteří velcí dopravci a speditéři, kteří si diktují podmínky. Není pochyb, že podmínky malých a středních dopravců, kteří jsou často v roli subdodavatele, nejsou záviděníhodné. Vliv „velkých“ je kolikrát zintenzivňován ještě množstevními slevami (např. pohonné hmoty, pneu, pojištění) a podobnými „nerovnými“ podmínkami.

Dalším faktorem, který výrazně komplikuje situaci mnoha podnikajícím subjektům a logicky zejména těm menším, je trvale odsouvané schválení a dodržování doby splatnosti faktur. Drtivou většinu nákladů na dopravu (namátkou náklady na pohonné

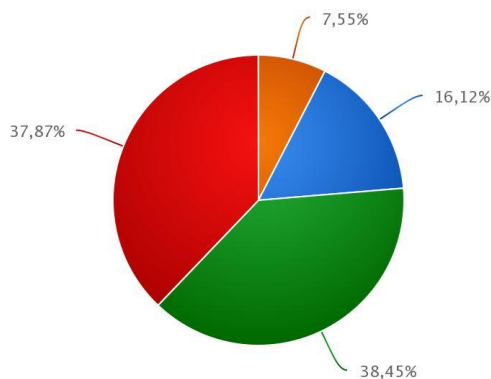
hmoty, mýto, pojištění atd.) musí dopravce uhradit ihned, nejpozději do 14 dnů, zatímco tržby za realizované výkony se k němu dostávají čím dál tím později (v současné době není výjimkou 90 až 120 dní). Důvody jsou zřejmé, přibývá však různých nešvarů, kdy je např. záměrně rozporována správnost faktury a další výmluvy s cílem oddálit její zaplacení atd.

V současné době uplatňovaná role volné ruky trhu, která klade podmínky zejména na cenu dopravy a nikoliv na její kvalitu, vede především u malých a středních autodopravců k mnoha negativním jevům. Patří k nim např.: nedostatečná obnova vozidel (viz graf č.5), nedostatek kvalitních profesionálních řidičů na trhu (např. u velké části řidičů chybí větší zkušenosti, jazyková vybavenost, nedostatečná zodpovědnost atd.). K udržení alespoň vyrovnaných hospodářských výsledků dochází u dopravních firem ke zvyšování obrátkovosti při přepravách zboží i osob, což v mnoha případech způsobuje porušování zákoníku práce, nedodržování dohod o provozu vozidel (AETR) a v tomto směru především bezpečnostní normy atd.

Počet nákladních silničních vozidel registrovaných v ČR



Počet silničních vozidel – pouze nákladní vozidla (2012)



www.ioda.cz

Zdroj dat: www.ioda.cz

Tento dlouhodobý vývoj, se rovněž projevuje v trvale nízkých základních mzdách řidičů, nedostatečné technické vybavenosti vozového parku, v obcházení různých zákonů a vyhlášek, rostoucích odhadech daňových úniků atd. To samozřejmě ovlivňuje rozvoj i malých a středních dopravních firem, jejich prosperitu a koneckonců i spokojenost zaměstnanců.

Na rostoucí problémy lze částečně reagovat snižováním nákladů, lepším plánováním a využíváním vozidel apod., nicméně v době hospodářské stagnace či poklesu jsou i v této oblasti výrazná omezení.

Vzhledem k tomu, že velké dopravní firmy mají své „managementy“, větší základní kapitál atd., mohou na ekonomické výkyvy reagovat pružněji a racionálněji. Na druhé straně u malých a středních firem tomu tak není, protože mají svá specifika, o něž se často opírají, např. :

- majitel firmy je často zároveň i řidičem
- řidič jezdí ve vozidle většinou sám, tudíž nemůže vytěžovat vozidlo nad rámec své zákonné pracovní doby
- majitel firmy o cca 5 – 10 vozidlech řídí firmu, ale zároveň je i jejím provozním, obchodním, ekonomickým ředitelem
- majitel firmy mnohdy zastupuje dispečera a někdy i zaskakuje za nemocného řidiče
- část agendy (sekretářské, organizační, provozní, fakturace atd.) dělají rodinní příslušníci nebo 1 zaměstnanec
- na vedení účetnictví je zpravidla najata účetní firma, manažerské účetnictví se nevede apod.

Z výše uvedených důvodů je situace v silniční nákladní a osobní dopravě především u malých a středních firem stále nepříznivá.

Závěr

Výkony silniční nákladní a osobní dopravy byly až do roku 1991 regulovány, nicméně v dnešní době probíhá oceňování těchto výkonů na smluvním základě (viz. zákon o cenách). Pro pochopení dané problematiky je třeba zdůraznit, že deregulovaný "tarif silniční nákladní vnitrostátní dopravy TR-4" byl prohlášen referenčním tarifem pro základní orientaci dopravců a přepravců. Jeho úroveň byla indexově zvýšena, nicméně ostrý konkurenční boj silničních dopravců vytvořil na trhu cenové úrovně, které jen vzdáleně připomínají svůj předobraz ¹.

Tato učební pomůcka se skládá z úvodního vysvětlujícího komentáře, tabulky kalkulací nákladů a metodiky osvětující její vyplňování. Má sloužit především pro výuku studentů a širokou odbornou veřejnost.

¹ Stejskal, P.: Tarify a ceny v dopravě