

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Konkurenční prostředí v mezinárodní
silniční dopravě**

(Bakalářská práce)



Zadání bakalářské práce

student	Petr Šesták
studijní program obor	Logistika Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Konkurenční prostředí v mezinárodní kamionové dopravě**

Cíl práce:

Vyhodnotit statistiky vývoje mezinárodní silniční nákladní dopravy českých a zahraničních dopravců, a porovnat podmínky podnikání v České republice a v zemích východní Evropy. Navrhnout opatření, která mohou usnadnit podnikání českým dopravcům.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Aktuální stav české MKD, porovnání s východními zeměmi.
2. Metodika kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě
3. Statistika vývoje nákladní dopravy, konkurenční prostředí, přínosy silniční nákladní dopravy do veřejných rozpočtů
4. Návrhy možných řešení, jejich zhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DUCHOŇ, Bedřich. Inženýrská ekonomika. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-763-0

KUNST, Jaroslav, EISLER, Jan a ORAVA, František. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9

PERNICA, Petr. Logistický management. 1. vyd. Praha: RADIX s.r.o., 1998. ISBN 80-86031-13-6.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

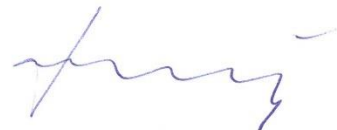
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

podpis

Poděkování

Především bych chtěl poděkovat vedoucímu práce, panu doc. Ing. Zdeňkovi Říhovi, Ph.D., za věcné připomínky a poskytnutí zdrojů. Dále bych chtěl poděkovat zaměstnavateli za umožnění studia.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na konkurenční prostředí v mezinárodní přepravě. Zaobírá se všeobecným stavem české kamionové dopravy. Analyzuje současný stav dopravců a konkurence ze zemí východní Evropy. Je zde vypracování nákladového indexu soukromé dopravní společnosti. Hlavním cílem je řešení zvýšení konkurenceschopnosti na poli mezinárodní nákladní silniční dopravy.

Klíčová slova

Konkurence, silniční nákladní doprava, kalkulace nákladů, mezinárodní doprava, obchodní podmínky

Annotation

The bachelor thesis is focused on the competitive environment in international transport. It deals with the general state of Czech truck transport. It analyzes the current state of carriers and competition from Eastern European countries. There a cost index of a private transport company. The main goal is to increase competitiveness in the field of international road freight transport.

Keywords

Competition, Road Freight Transport, Cost Calculation, International Transport, Bussines Condititon

Obsah

Úvod.....	10
1 Aktuální stav české MKD a porovnání s východními zeměmi	11
1.1 Snižování výkonů mezinárodní kamionové dopravy českých dopravců.....	13
1.2 Ovlivňující faktory.....	14
1.3 Ziskovost českých dopravců.....	16
2 Metodika kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě	17
2.1 Definice a matematické vymezení nákladů v silniční dopravě.....	17
2.2 Matematický návrh nákladů za použití alternativního pohonu.....	21
2.3 Rozdělení nákladů v silniční nákladní dopravě	22
2.3.1 Modelová souprava.....	22
2.3.2 Pohonné hmoty	24
2.3.3 Přímý materiál a pneumatiky	24
2.3.4 Odpisy a leasing.....	24
2.3.5 Opravy a údržba.....	25
2.3.6 Mzdy řidičů a povinné odvody	25
2.3.7 Diety a cestovné.....	25
2.3.8 Mýtné	25
2.3.9 Ostatní přímé náklady	26
2.3.10 Režijní náklady	26
3 Přínos silniční nákladní dopravy do veřejných rozpočtů	28
3.1 Statistika vývoje v silniční nákladní dopravě a konkurenční prostředí	29
4 Návrhy možných řešení a jejich zhodnocení.....	32
4.1 Snížení spotřební daně z PHM.....	32
4.2 Dotační program pro dopravce	35
4.3 Úprava slevového schématu v mýtu, přepracování sazby na 1 km	36
4.4 Snížení sazby ze silniční daně	37

4.5	Zhodnocení	38
	Závěr	39
	Seznam zdrojů.....	40
	Seznam grafických objektů.....	42
	Seznam zkratk	44
	Seznam příloh	45

Úvod

Téma konkurenčního prostředí v mezinárodní silniční dopravě jsem si vybral, jelikož mám k dispozici přímou **vazbu** k problematice. Pracuji v rodinné firmě EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o., která se potýká s konkurencí stejně jako všichni dopravci v České republice.

Práce je rozdělena do tří kapitol. Jedná se o teoretickou práci s návrhy řešení. Řešení jsem aplikoval do modelového příkladu, který sem vypracoval na základě firemních údajů společnosti EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o.

V první kapitole mojí práce se zaměřím na definování dopravního podniku, definice problematiky a její popsání. V této části se budu zaměřovat převážně na srovnávání s polskými dopravci, jelikož pro nás představují největší konkurenty v oblasti silniční nákladní dopravy. Dále se pokusím popsat jaká je momentální situace českých dopravců.

V druhé kapitole se pokusím definovat náklady dopravní společnosti. Mimo jiné v této kapitole bude vypracován modelový příklad rozdělení nákladů dopravní společnosti o velikosti deseti nákladních souprav (tahač a návěs do 40 tun). Dále se zaměřím na vymezení nákladů v dopravě a praktické využití i s uvážením možného použití alternativních pohonných hmot jako je například zkapalněný zemní plyn, nebo elektrická energie.

Ve třetí části se budu zaměřovat na přínos do státního rozpočtu, spolu s rozdíly oproti východním zemím. Zaměřím se opět na země východní Evropy, a jejich zatížení na dani.

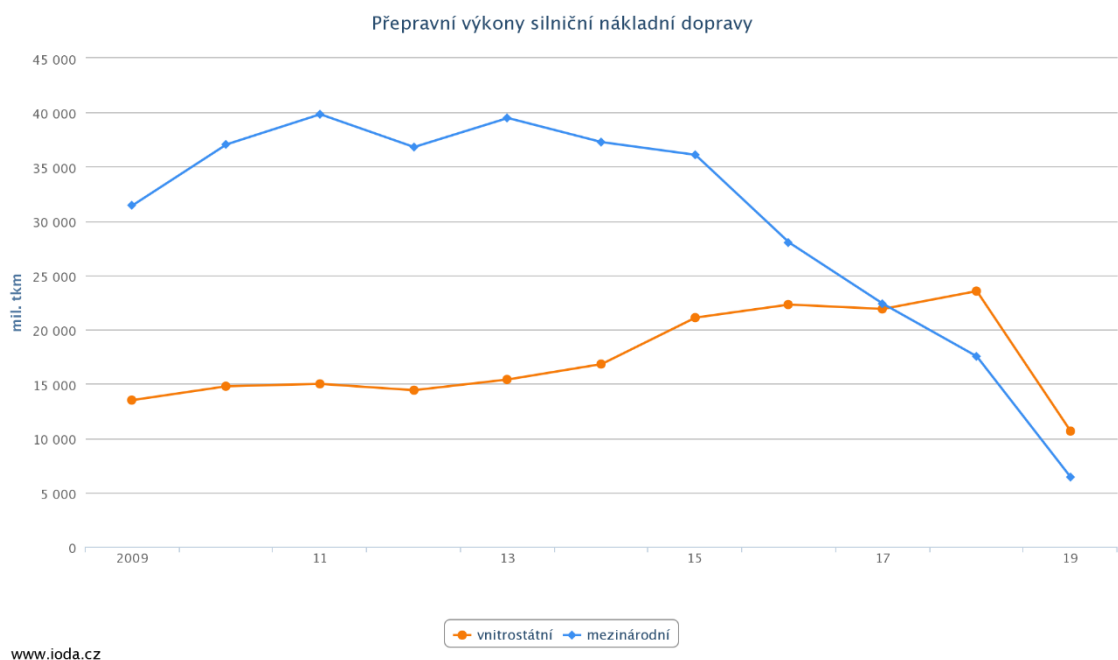
Ve čtvrté části se snažím popsat navrhovaná řešení na zvýšení konkurenceschopnosti se zeměmi východní Evropy, které mají velkou podporu od státu, co se týče silniční dopravy. Následně navrhovaná řešení, pokud to bude v mých možnostech prakticky dokázat, aplikuji do nákladů dopravní společnosti. Zhodnotím návrh řešení z mého pohledu vzhledem k situaci, která nastala v posledních měsících, a která ještě více zvětšila propad výkonů českých dopravců.

1 Aktuální stav české MKD a porovnání s východními zeměmi

Jako první je třeba si definovat dopravu. „Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách.“ Doprava se dále může dělit na dopravu osobní a nákladní. V této práci se ale budu zaměřovat pouze na dopravu nákladní. Výsledkem dopravy je přeprava, která nám vyjadřuje kolik zboží bylo přemístěno, za jakou cenu a na jakou vzdálenost.

„Přepravní proces v nákladní dopravě je souhrn činností, které počínají objednááním přepravy, vyplněním přepravních listin, podáním zboží k přepravě a končí vydáním zboží příjemci včetně případných doplňkových služeb.“

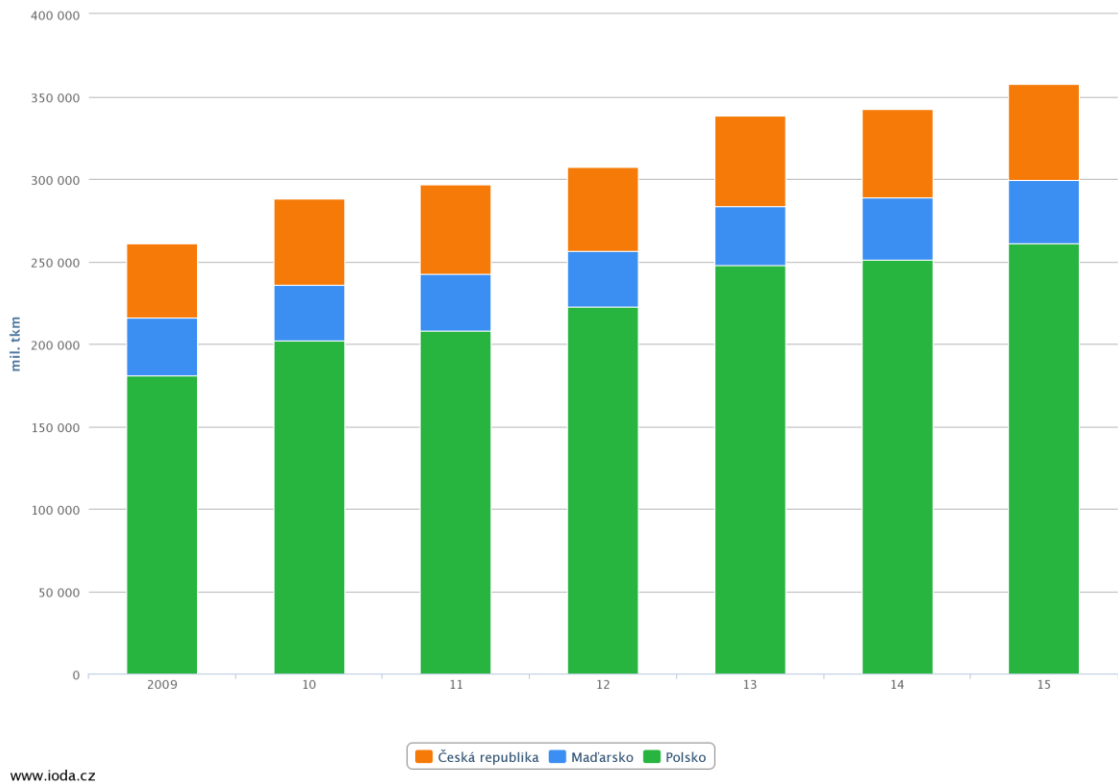
Aktuální stav české MKD a dopravců je takový, že doprava stagnuje a za rok 2019 rapidně klesl přepravní výkon silniční dopravy, a to jak mezinárodní, která klesá od roku 2015, tak vnitrostátní přeprava. [1]



Graf 1.1 Přepravní výkony silniční nákladní dopravy [2]

Zásadní problémy v dopravě

Jak jsem uvedl, Česká doprava zažívá velice těžké období. Jednou z nejzásadnějších věcí je konkurence z východních zemí. V roce 2019 pak čeští dopravci přepravili pouze o 3,5 procenta více než v roce 2004, kdy ČR vstoupila do Evropské unie. Pro ještě lepší demonstraci krize v dopravě oproti roku 2015 jde o propad o 43,1 procenta. Mezi konkurenční země patří hlavně Polsko spolu s Rumunskem a Maďarskem.



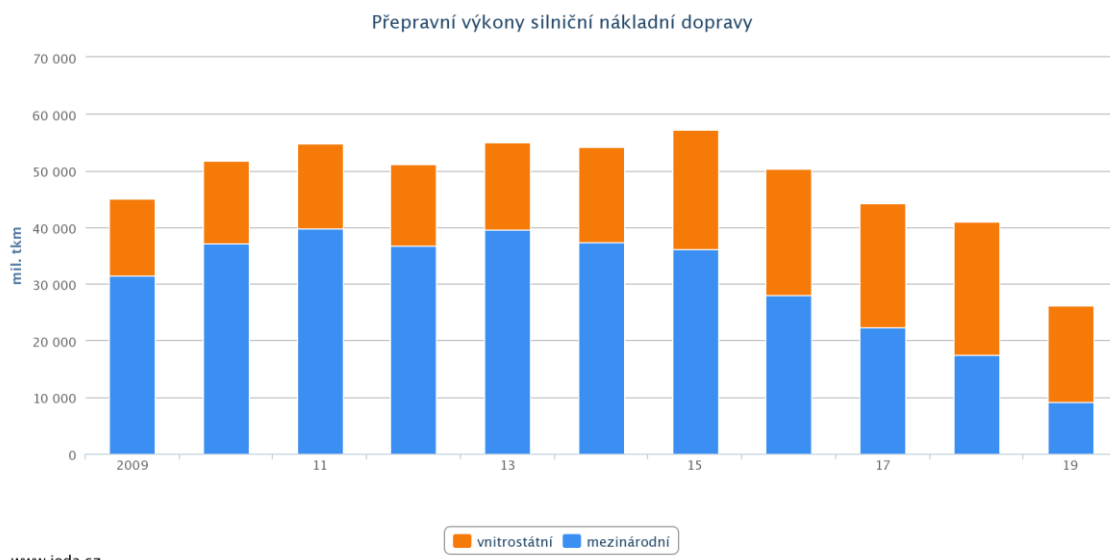
Graf 1.2 Porovnání výkonu [3]

Doprovci z východních zemí, mají často výhody v podnikání například v odvádění daní. Některé věci, které je český dopravce povinen zaplatit, dopravci východní země platit nemusí, nebo jsou od nich z části osvobozeni, nebo je daň menší.

Konkrétně Polsko se chytlo velké příležitosti v silniční dopravě. Pro porovnání v ČR je kolem 11 tisíc dopravců, celkem provozují 77 tisíc nákladních aut. Oproti tomu v Polsku je již kolem 33 500 dopravců provozujících 212 tisíc nákladních aut, což je o 135 tisíc nákladních vozů více. [4]

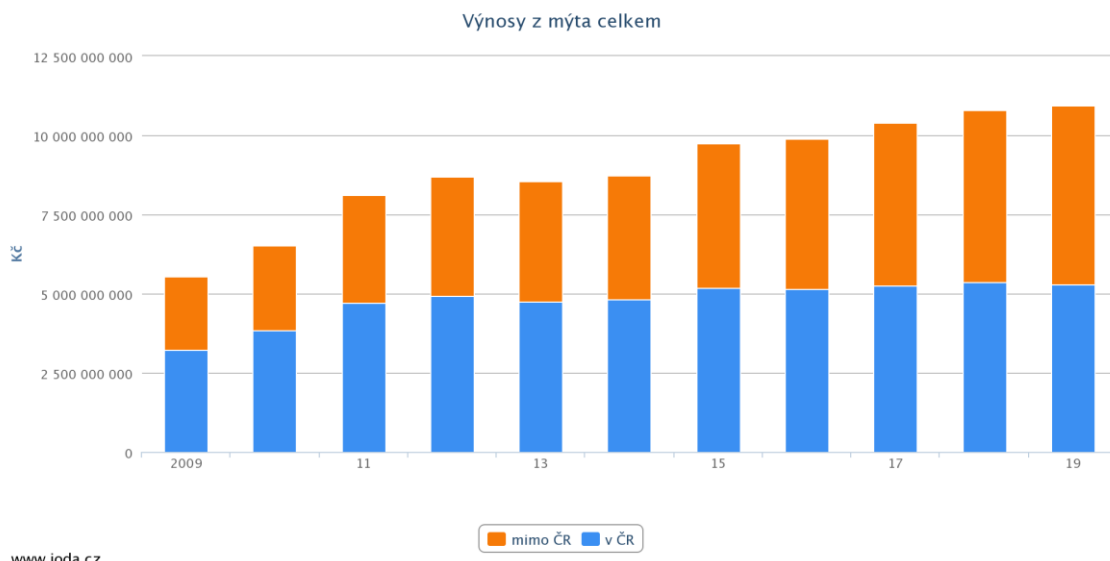
1.1 Snižování výkonů mezinárodní kamionové dopravy českých dopravců

V posledních letech dochází u českých dopravců ke snižování výkonů mezinárodní silniční dopravy. K tomuto snížení dochází zejména kvůli konkurenci levnějších dopravců z východní Evropy. Mezi tyto země patří, jak jsem již zmiňoval hlavně Polsko a Rumunsko. Převážný objem, realizovaný českými dopravci klesl v prvním pololetí roku 2018 o 43,1 % oproti stejnému období v roce 2015. Převážný výkon českých dopravců klesl dokonce o 50,5 % a to na 9 819 milionů tkm. Klesající převážný výkon je vidět v následujícím grafu, kde nastává v posledních letech obrovský propad.



Graf 1.3 Vývoj přepravních výkonů českých a zahraničních dopravců [5]

K tomuto snížení dochází také díky zvýhodnění podnikání ve východních státech. V následujícím grafu můžeme vidět, že podíl českých dopravců platící mýtné se už několik let drží v jedné rovině, kdežto zahraniční dopravci platí mýta více. [4]



Graf 1.4 Výnosy z mýta (porovnání dopravců z a mimo ČR) [6]

Pokud si to zadáme do tabulky, můžeme zjistit že od roku 2012 je platících zahraničních dopravců o 8,42 % vyšší a o 2,98 % více než dopravců z ČR.

Tab. 1.1 Výnosy z mýta (porovnání dopravců z a mimo ČR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
mimo ČR / Kč	3 738 161 808	3 795 582 729	3 927 000 662	4 544 494 976	4 741 533 280	5 136 231 960	5 434 951 956	5 630 448 804
v ČR / Kč	4 941 724 674	4 762 479 331	4 806 697 477	5 192 021 971	5 148 959 537	5 269 621 749	5 370 286 612	5 304 556 765
Celkem	8 679 886 482	8 558 062 060	8 733 698 139	9 736 516 947	9 890 492 817	10 405 853 709	10 805 238 568	10 935 005 569
Mimo ČR / %	43,07 %	44,35 %	44,96 %	46,67 %	47,94 %	49,36 %	50,30 %	51,49 %
V ČR / %	56,93 %	55,65 %	55,04 %	53,33 %	52,06 %	50,64 %	49,70 %	48,51 %

Zdroj: vlastní zpracování

1.2 Ovlivňující faktory

Cena práce je v České republice vyšší, a to hlavně kvůli odvodům z mezd, které jsou u nás oproti například Polsku o hodně vyšší.

Spotřební dan z pohonných hmot, která je v české republice ve srovnání s Polskem o 2,20 Kč na jeden litr. Tato hodnota je ale podobná i ve státech jako Bulharsko, Rumunsko, Litva. Zde je překvapení že levnější spotřební daň je i v Rakousku.

Další faktor je, jak zmiňuji v další části, větší šance, a hlavně rychlejší získání pracovníka například z Ukrajiny. V české republice vyřízení všech potřebných věcí pro umožnění pobytu a získání pracovního víza.

Protekcionalismus ze strany západních zemí (Německo, Francie apod.), který je viditelný například na stanovených zákonech (příkladem je zavedení minimální mzdy která je v dané zemi stanovená, Německo má kolem 8 EUR)

Český odborný dozor, který ve srovnání s jinými zeměmi často netrestá přestupky, za které jsou v jiných zemích cizí řidiči normálně trestáni. Česká správa jako by se nesnažila pokuty vymáhat a jsou časem zapomenuty. V Rakousku je například za nezaplacenou pokutu i zabavení vozu, dokud nedojde k úhradě.

Dalším velkým problémem v dopravě je nedostatek profesionálních řidičů. Čeští řidiči častokrát odcházejí do Německa s vidinou větších platů, a hlavně příspěvků na děti, které jsou 200 EUR na jedno dítě.

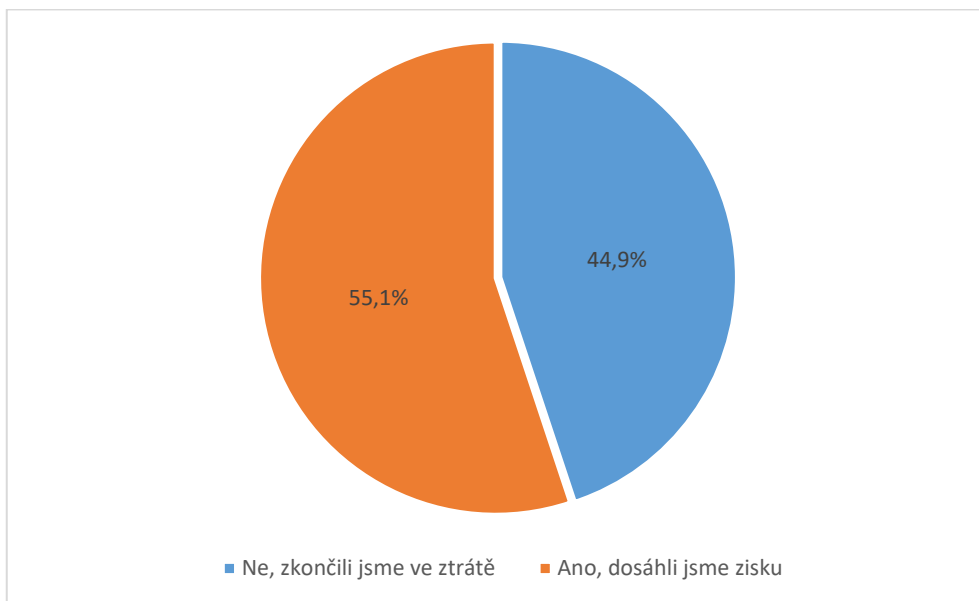
Řidiči tohoto problému využívají, a tak se častokrát stává, že dopravci například vyhrožují že pokud nedostanou zvýšenou mzdu, tak odejdou. Ministerstvo dopravy spolu s pracovním úřadem tomu chtějí pomoci, a proto je dnes často proplácená výuka řidičského oprávnění skupin C pro nákladní auta nad 3,5 tuny, skupiny E přípojná vozidla a profesní průkaz, který je potřeba pro získání karty řidiče pro digitální tachograf. Další možností je, že dopravce sám hradí výuku pod podmínkou, že po dokončení výuky řidič musí u dopravce pracovat nějaké období (v závislosti na smlouvě).

Získání řidiče ze zahraničí je další možnost. Jenže pro české dopravce je to velmi složitá možnost. Pokud by se dopravce vydal takovou cestou, tak vyřízení všech náležitostí trvá okolo 180 dní. Zde se opět vrátím ke konkrétně polské konkurenci, kdy Polský dopravce dostane pracovníka ze zahraničí za volant už za 10 dní (samozřejmě pokud má řidičské oprávnění). Z informací ČESMAD Bohemia během třech měsíců využili Polští dopravci 50 tisíc Ruských a Ukrajinských řidičů, kterým dali práci.

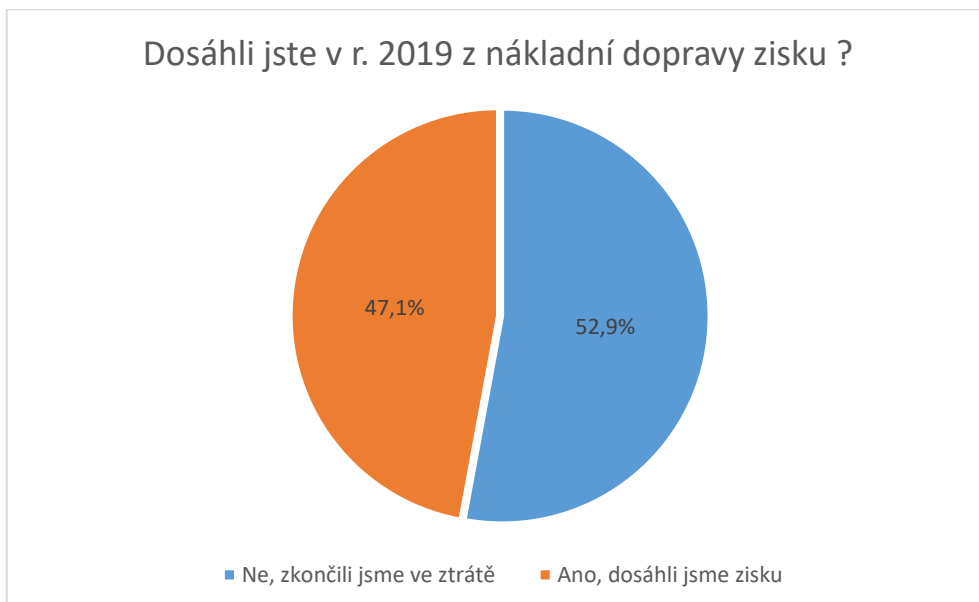
Není to jen ale o konkurenci z východu. Západní země začali řešit situaci s levnou pracovní silou a uplatňují některá opatření. Jde například o zaplacení řidiči minimální mzdy v dané zemi, ve které vykonává v daný okamžik práci a byla o tom vedená evidence. Další bod byl zákaz vykonávání týdenní pauzy v nákladním autě. [7]

1.3 Ziskovost českých dopravců

ČESMAD Bohemia dělala mezi dopravci anketu, kde respondenti byli tázáni na ziskovost a očekávanou ziskovost v roce 2019 a 2020. Podle odpovědí je zřejmé že dopravci vědí že se blíží velice těžká doba a mnoho dopravců bude muset ukončit svoji činnost.



Graf 1.5 Dosažení zisku v roce 2018 [8]



Graf 1.6 Dosažení zisku v roce 2019 [8]

2 Metodika kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě

2.1 Definice a matematické vymezení nákladů v silniční dopravě

Obecně je základním předpokladem pro ekonomickou efektivnost podniku výnosnost, kterou můžeme vyjádřit jako poměr docíleného zisku a nákladů, které byly vynaloženy k realizování daného výkonu. Výkon znamená v tomto případě množství jednotek produkce označovaných jako kalkulační jednice. V silniční dopravě jsou tyto jednotky považovány za 1 kilometr, který můžeme rozlišit na ujetý kilometr a kilometr uvedený v jízdním řádu, respektive ložený metr, a na hodinu stání (případně hodinu provozu)

Matematické vymezení nákladů v dopravě

Náklady můžeme rozdělit na fixní a variabilní, nebo přímé a nepřímé. V první variantě je nákladový model dán touto funkcí:

$$N = N_{fix} + n_1 \times V + n_2 + \dots + n_{m-1} \times V^{m-1} + n_m \times V^m, \quad (1.1)$$

N – celkové náklady,

N_{fix} – fixní náklady,

V_k – objem výroby (ks^k/rok), $k = 1, 2, \dots, m$,

N_k – koeficient závislosti,

Z teoretického hlediska víme, že derivací nákladové funkce dostaneme mezní náklady (to jsou náklady na poslední vyrobenou jednotku) a podílem celkových nákladů a objemu výroby náklady měrné. Dopravci při rozhodování přikládají mezním nákladům velkou roli, a to hlavně v případě o rozhodování o dalším spoji, kde je třeba hledat optimální cestu (tzn. Kde se mezní výnosy budou rovnat mezním nákladům). Jakýkoliv spoj, jehož náklady budou nižší než výnosy, pak bude pro dopravce mnohem zajímavějším a bude ho realizovat, pokud bude dosahovat dostatečné kapacity.

Pokud chceme znát hodnotu nákladů na výrobní jednotku, použijeme dělení nákladů za účelem kalkulace na nepřímé a přímé. Pokud si definujeme náklady přímé a nepřímé, pak náklady přímé jsou takové, které lze přímo změřit na kalkulační jednotku, jsou to

především materiální položky a přímé mzdy. Pokud náklady nelze přiřadit, nebo jsou ve více kalkulačních jednicích, jsou náklady nepřímé.

Pokud je pro nás prioritou rozdělení nákladů na přímé a nepřímé (s označením N_p a N_{NP}), vyjdeme z následujícího vzorce:

$$N_C = N_p + N_{NP} \quad (1.2)$$

Celkové náklady pak nejsou klíčové, a proto je nutné se zaměřit na jednotkové náklady a u nich je možné postupovat vypočítáním tzv. tarifní sazby. Zde musíme určit na čem budou sazby závislé. Jedna z možností je sazbu brát dle ujetých kilometrů, nebo na hodinách provozu. Potom tarifní sazbu stanovíme takto:

$$tS_{km} = \sum_{l=1}^n n_{km}^l \quad (1.3)$$

Kde: tS_{km} – tarifní sazba na jeden kilometr

n_{km}^l – l-tý typ jednotkových nákladů

Tento vztah můžeme rozepsat na:

$$tS_{km} = n_{km}^P + n_{HOD}^P + n_{km}^{NP} \quad (1.4)$$

n_{km}^P – přímé náklady závislé na ujetém kilometru

n_{HOD}^P – přímé náklady závislé na hodině provozu přepočtené na jeden kilometr

n_{km}^{NP} – nepřímé náklady přepočtené na ujetý kilometr

Pokud chceme detailnější strukturu nákladů, musíme dosadit i hlavní nákladové položky. Náklady přímé jsou vždy závislé buď přímo na kilometru, nebo na hodině provozu. Nepřímé náklady jsou namísto toho měřeny za časovou jednotku, musíme se přitom držet stanovené tarifní sazby na jeden kilometr dvou pravidel:

„Náklady nezávislé se v prvním kroku vydělí roční dobu provozu vozidla a vypočtená hodnota se zapíše do nákladů sazby na hodinu stání vozidel,

Náklady závislé na hodinách provozu v jednotlivých položkách kalkulačního vzorce se vydělí rychlostí a výsledek se uvede v nákladech za ujetý kilometr.“

$$tS_{km} = n_{PH} + n_{PNEU} + n_{OST} \frac{n_{HOD}^P}{v} + n_{ODP} + n_R \quad (1.5)$$

Kde: n_{PH} – jednotkové náklady na pohonné hmoty

n_{PNEU} – jednotkové náklady na pneumatiky

n_{OST} – ostatní přímé náklady, zejména náklady na údržbu a materiál

v – cestovní rychlost

n_R – jednotkové režijní náklady

n_{ODP} – odpisové náklady

Respektive:

$$tS_{km} = c \times p_{PH} + n_{PNEU} + n_{OST} + \frac{n_{HOD}^P}{v} + \frac{n_{ODP} + n_R}{L} \quad (1.6)$$

c – spotřeba pohonných hmot na jeden kilometr

p_{PH} – jednotková cena pohonných hmot

n_P – ostatní přímé náklady (opravy, přímé mzdy apod.)

n_{ODP} – odpisy dopravního prostředku

n_R – režijní náklady

L – ujeté kilometry za období jednoho roku

Další částí jsou režijní náklady. Tyto náklady nevznikají přímo s produkcí dané jednice, ale tyto náklady podnik sám vynakládá, proto je důležité je přičíst k přímým nákladům na jednici. To, jak velká část nákladů bude přiřazena ke každému vozu si musí určit dopravce. Nemůžeme totiž rozdělit režijní náklady mezi počet vozů ve flotile nákladních vozů, protože se mohou vozidla lišit pořizovací cenou, dopravními výkony, kapacitou, nebo jiným, důležitým, parametrem. Parametry lze mezi sebou kombinovat, tudíž nemusíme využít pouze jednoho parametru a vzhledem k tomu, že dopravní výkon není jen jízda, ale i prostoje (odpočinek, nakládka, vykládka), je zapotřebí určit si i tarifní sazbu nákladů. [9]

Tu spočítáme podle vzorce:

$$tS_{HOD} = n_{OST}^h + \frac{N_{ODP} + N_R}{T} \quad (1.7)$$

Kde: tS_{HOD} – tarifní sazba na jednu hodinu /Kč/h)

T doba provozu (h/rok)

n_{mzd}^h – hodinová sazba nákladů na mzdy (Kč/h)

n_{ost}^H – hodinová sazba ostatních nákladů

Poté se celkové náklady vypočítají jako

$$N_C = tS_{km} \cdot L + tS_{hod} \cdot T \quad (1.8)$$

Nyní jsme v momentě, kdy můžeme vypočítat jednotkové náklady na jeden kilometr ujetý k účelu přepravy (účelné kilometry). Účelných kilometrů je samozřejmě méně, jelikož v nich nejsou obsaženy kilometry spojené s přejezdem na nakládkách/vykládkách apod., případně další režijní náklady (jízdy do servisu, na čerpací stanice, nebo na kontrolu TK). To lze vypočítat z tohoto vzorce:

$$n_{ukm} = \frac{tS_{km} + tS_{HOD} \cdot T}{L_{ukm}} \quad (1.9)$$

N_{ukm} – náklady na jeden ujetý kilometr za účelem přepravy (Kč/km)

L_{ukm} – ujeté kilometry s účelem přepravy (km/rok)

2.2 Matematický návrh nákladů za použití alternativního pohonu

Metodiku kalkulace můžeme využít při využívání alternativních pohonů. Mezi alternativní pohony, které jsou již běžně v provozu patří zkapalněný zemní plyn. Zemní plyn má zatím oproti fosilním palivům nevýhodu v podobě dojezdu. Na plné nádrže je schopen nákladní vůz za použití zemního plynu ujet kolem 1000 km, při použití motorové nafty je dojezd až 5000 km (v závislosti na náročnosti trasy). Dalším možným alternativním pohonem je elektrická energie. Společnost Mercedes Benz již na IAA 2018 v Hannoveru představila koncept elektrického tahače za použití baterií umístěných v podvozku. Další Německá společnost Siemens testuje na dálnici v okolí Berlína trolejové připojení nákladních vozů. V tomto případě by došlo ještě k větší úspoře, a hlavně ke snížení emisí produkovaných spalovacími motory.

V České republice se zatím s nasazením alternativních pohonů nepočítá. Dopravcům to zamezuje síť čerpacích stanic, kde je absence možnosti dočerpání zkapalněný zemní plyn do nákladního vozu. V okolních zemích také dochází k dotacím na využití pohonu na zkapalněný zemní plyn. V Německu je například souprava s použitím tahače využívajícího alternativního pohonu osvobozena od mýtné sazby, tudíž dopravce výrazně ušetří na položce mýta (což je v nákladovém indexu položka, která má podíl 18 % a je tak nezanedbatelnou úsporou). Dále je na pořízení vozidla dotace 12 000 EUR (v přepočtu 300 000). V ostatních zemích, například Nizozemsko, pak dále přímo dotuje čerpání paliva.

V budoucnu ale bude hlavně záležet na ceně pohonných hmot a také o kolik se ještě posune technologie. Pro výpočet jednotkových nákladů uvažíme čistě náhradu nákladního vozu se spalovacím motorem. Potom budeme muset náklady vypočítat jako rozdíl položek ve kterých došlo ke změně. [10]

$$\Delta n_{km}^{i,j} = \left(c \cdot p_{PH}^i + n_{UDR}^i + n_{ALT} + \frac{N_{ODP}^i}{L} \right) - \left(c \cdot p_{PH}^j + n_{UDR}^j + \frac{N_{ODP}^j}{L} \right) \quad (1.10)$$

2.3 Rozdělení nákladů v silniční nákladní dopravě

2.3.1 Modelová souprava

Parametry jsou reálné náklady dopravní soukromé dopravní firmy EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o. Všechny hodnoty, pokud byly původně v cizí měně (EUR), budou přepočteny průměrným kurzem za 4. kvartál roku 2019.

Tab. 2.1 Vstupní údaje

Modelová souprava	Tahač + návěs
Hmotnost soupravy	40 tun (z toho užitečné zatížení 25 tun)
Počet náprav	5 (2 osy tahač, 3 osy návěs)
Emisní kategorie tahače	Euro 6
Typ návěsu	Plachtový
Objem ložné plochy	84,5 m ³
Objem nádrže	1400 litrů (nečerpatelný zůstatek 30 litrů)

Zdroj: vlastní zpracování

Jako dodatečné vstupní údaje použijí následující:

Tab. 2.2 Dodatečné vstupní údaje

Financování vozidla	Operativní leasing
Doba trvání operativního leasingu	4 roky (48 měsíců s možným prodloužením)
Životnost vozidla	4 roky tahač (dle smlouvy), 7-8 let návěs
Pořizovací cena tahače bez DPH (euro 6)	
Pořizovací cena návěsu	
Roční proběh soupravy	120 000 km
Průměrná spotřeba PHM na 100 km	28 l/100 km
Počet pneumatik	12 ks (6 pro tahač, 6 pro návěs)
Pořizovací cena pneumatik	13 000 Kč
Životnost pneumatik	300 000 km

Zdroj: vlastní zpracování

2.3.2 Pohonné hmoty

První položkou v nákladech jsou pohonné hmoty, respektive v nákladní silniční dopravě pouze motorová nafta (by mohl být sestaven i pro vozidla využívající zkapalněný zemní plyn – LNG, ale tyto motory nejsou zcela rozšířené mezi dopravci a jejich využití je omezující dojezdem a sítí čerpacích stanic).

U pohonných hmot je rozhodující

- plán tankování,
- spotřeba pohonných hmot
- jednotková cena paliva bez DPH

V mém případě budu vycházet z údajů dopravní společnosti EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o. Tankování je prováděno na čerpacích stanicích Tank ONO a za použití tankovací karty společnosti UTA.

Počet vyčerpané nafty: 61 065 l

Celková cena (stanovena na 30Kč/l): 1 832 010 Kč

2.3.3 Přímý materiál a pneumatiky

Zde jsou náklady započteny jako nákup pneumatik a jejich celková údržba a skladování. Údržbou se myslí například využití opotřebované pneumatiky na recyklaci v podobě tzv. Remixu, nebo protektoru. Rozdíl mezi remixem a protektorem je v průběhu recyklace. Dle dlouhodobého sledování jsme ve firmě najeli na gumách Michelin 300 000 – 350 000 km, a to samé jsou schopny gumy vydržet i po recyklaci čímž se dostáváme na hodnotu kolem 600 000 – 700 000 km.

2.3.4 Odpisy a leasing

Použití operativního leasingu spolu se servisní smlouvou. Operativní leasing umožňuje udržovat vozový park poměrně mladý (v závislosti na délce operativního leasingu). Spolu se servisní smlouvou nevznikají dopravci zbytečné náklady na opravu nákladního vozu (pouze tahače). Operativní leasing nabízí přímo prodejce nákladních vozů (v tomto případě Mercedes Benz)

Za operativní leasing bylo zapláceno: 477 105 Kč (18 710 EUR)

2.3.5 Opravy a údržba

Jelikož se ve firmě využívá servisní smlouvy, tak tento díl nákladů bude hodně odlišný v porovnání s jinými společnostmi. Budou se zde objevovat pouze náklady na opravy a údržbu návěsu

2.3.6 Mzdy řidičů a povinné odvody

Mzdy jsou převzaty opět z firmy EUROEXPRES Starý Plzenec, kdy je zde pouze mzda, a nikoliv diety a cestovné do zahraničí. Tato položka je v následujícím dodatku.

2.3.7 Diety a cestovné

Jedná se většinou o týdenní cyklus výplaty diet a cestovného a je zde třeba si přesně určit, jak budou diety a cestovné vypočítáno. Na výběr je ze dvou variant. První varianta je čas strávený v zahraničí. To znamená, že po přejezdu hranic (je jedno do jaké země, já jsem se s různými výpočty v různých zemích nesetkal) se počítá čas, než jsou opět překročeny hranice do ČR (pokud je během cesty znovu překročena hranice do ČR a následně opět cesta do zahraničí v jednom týdnu tak se samozřejmě čas na konci týdne sečte na celkový čas strávený mimo ČR). Druhá metoda je kilometrová a je běžněji používaná.

Při počtu deseti řidičů činili diety 687 939 Kč (26 978 EUR)

2.3.8 Mýtné

Tato položka bude tvořit velkou část nákladů. Mýtné se počítá na jeden ujetý kilometr, emisní třídu a počet náprav. V tomto případě to bude náprav 5 a emisní třída EURO 6. V poslední době je mýtné zvedáno a zavádí se po vzoru Německa i zpoplatnění silnic 1. třídy, ačkoliv české silnice (například silnice č. 20 z Plzně na České Budějovice) neodpovídají stavu natolik aby měli být zpoplatněny. V Německu a například i Rakousku je ještě k mýtnému připočítán poplatek za hluk.

Tab. 2.3 Sazby za mýtné v Česku (k dubnu 2020) [11]

Silnice 1. třídy	1,96 Kč/km
Dálnice a rychlostní silnice	4,12 Kč/km

Zde se jedná o součet tří vstupních hodnot. Kategorie vozu, emisní třída a zpoplatnění hlukové zátěže způsobené dopravou

Tab. 2.4 sazby za mýtné v Německu [12]

Nákladní vozy, 4 nápravy a více, přípustná hmotnost nad 18 tun	0,174 €/km – 4,73 Kč/km
Emisní třída EURO 6	0,011 €/km – 0,30 Kč/km
Hluková zátěž	0,002 €/km – 0,054 Kč/km
Celkem	0,187 €/km – 5,05 Kč/km

2.3.9 Ostatní přímé náklady

Do tohoto dílu se počítají tyto položky:

Povinné ručení, havarijní pojištění, silniční daň, ostatní pojištění (pojištění nákladu, zahraniční pojištění pro pracovníky atp.)

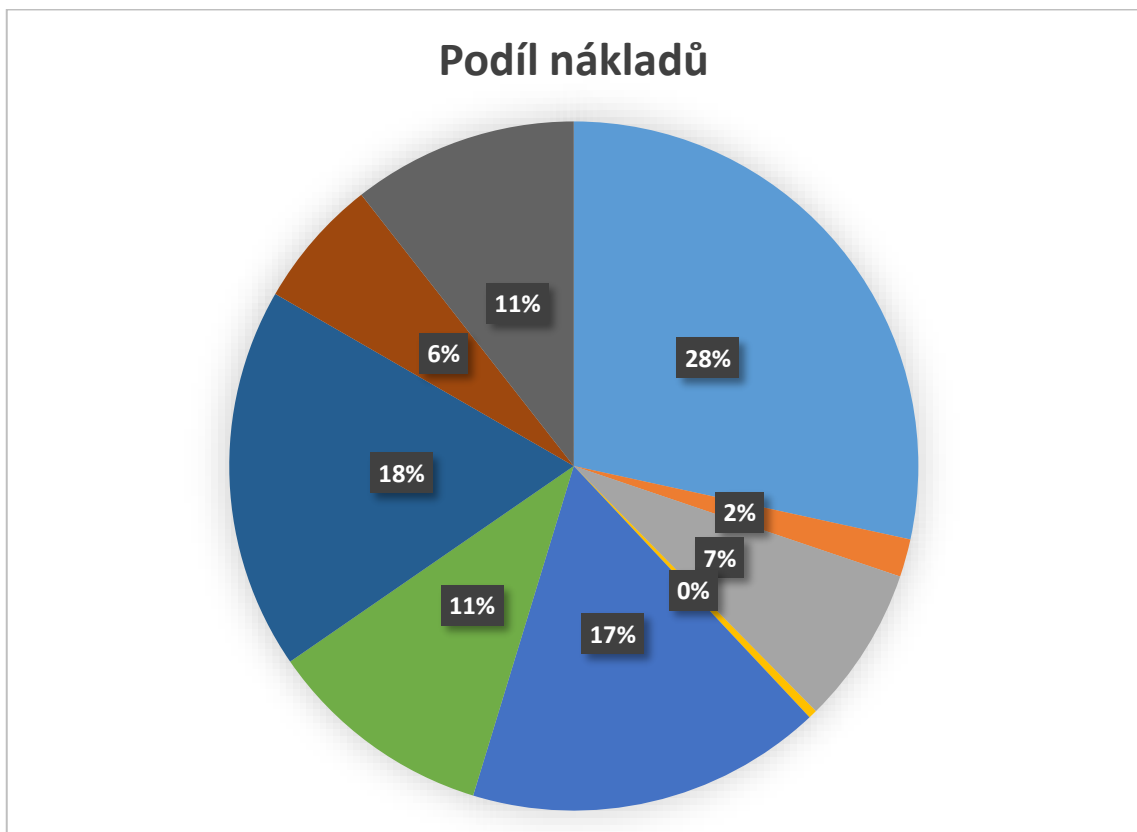
2.3.10 Režijní náklady

Tyto náklady jsou ostatní náklady jako například plat ostatních zaměstnanců

[9]

Tab. 2.5 Rozdělení nákladů

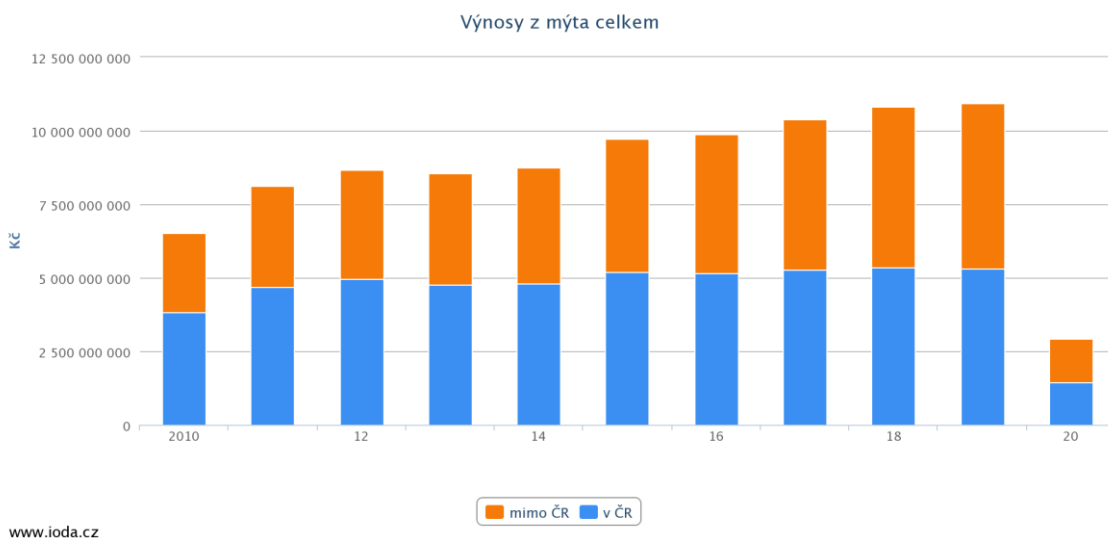
Pohonné hmoty	1 832 010 Kč	28,4 %
Přímý materiál a pneumatiky	114 546 Kč	1,8 %
Operativní leasing	477 105 Kč	7,4 %
Opravy a údržba	26 338 Kč	0,4 %
Mzdy řidičů a povinné odvody	1 077 165 Kč	16,7 %
Diety a cestovné	687 939 Kč	10,7 %
Mýtné	1 155 883 Kč	17,9 %
Ostatní přímé náklady	393 387 Kč	6,1 %
Režijní náklady	681 645 Kč	10,6 %
Náklady celkem	6 446 018 Kč	100 %



Graf 2.1 Rozdělení nákladů [13]

3 Přínos silniční nákladní dopravy do veřejných rozpočtů

Dopravci provozující silniční nákladní dopravu neposílají nákladní automobily do zahraničí a po České republice jen tak. Samozřejmě za jistá opotřebení silnic je zde kompenzace v podobě mýtného. Mýtný systém je relativně dobře regulovatelný zdroj příjmu do státního rozpočtu, jelikož je ČR geologicky dobře položena, je přes naše území vedeno spousta tranzitních cest. Jen za rok 2019 zaplatili dopravci na mýtném 10,935 miliardy korun, z toho 5,3 miliardy korun jen dopravci z České republiky, navíc se od přelomu roku 2019/20 zpoplatnilo kolem 1100 km silnic první třídy. To způsobilo, že v prvním čtvrtletí roku 2020 již bylo na mýtném vybráno přes 2,7 miliardy korun, a to i s přihlédnutím na krizi, která momentálně panuje.



Graf 3.1 Aktualizovaný graf výnosu z mýta

Zdroj: www.ioda.cz

Jak jsem již zmínil, některé silnice první třídy dle mého nesplňují technický stav natolik, aby za tyto komunikace bylo adekvátní požadovat mýtné (například vzpomenutá silnice č. 20). na druhou stranu chápu proč ke zpoplatnění došlo, ale řešení bych viděl jinde, a to ve výstavbě a dostavbě dálnice, nebo alespoň obchvaty některých kritických měst, která by propojila Plzeň – České Budějovice.

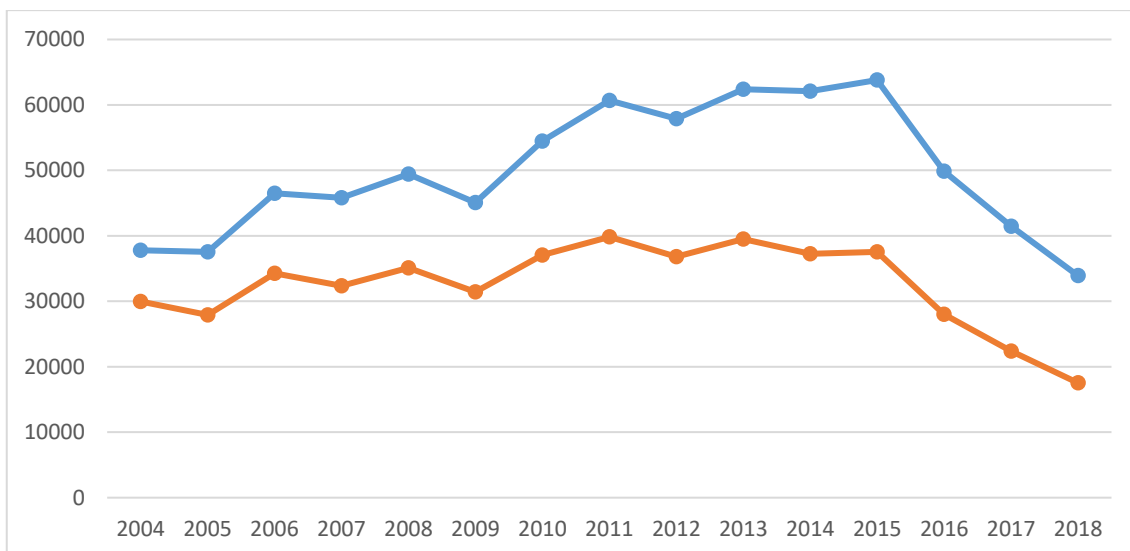
Hlavním přínosem z dopravy jako takové má Česká republika tedy hlavně z mýta. Přínos z mýta není jen od Českých dopravců, ale i dopravců zahraničních. Dalším přínosem do státního rozpočtu je ze silniční daně a spotřební daně z pohonných hmot.

Tyto položky jsou pouze od Českých dopravců. Zahraniční dopravci tankují minimálně na území české republiky (to samé platí i pro naše dopravce), většina dopravců se snaží tankovat na území České republiky. Důvodem může být například dražší nafta, nebo přepočítání ze zahraniční měny na koruny.

Dalším přínosem do rozpočtu jsou i náklady na mzdy a odpisy. Tyto dvě položky spolu se spotřební daní na pohonné hmoty činí na jednu návěsovou soupravu 600 000 až 850 000 korun ročně, a to se jedná pouze o jednu soupravu. Pokud ale dojde k tomu, že čeští dopravci začnou ztrácet na konkurenceschopnosti pak dojde i k tomu, že se do veřejného rozpočtu nedostane tolik financí. To by mohlo ve výsledku zapříčinit zvednutí poplatku za mýto, zvýšit silniční daň apod. Pro upřesnění, v české republice bylo v roce 2017 vydáno, nebo vlastněno 2017 Eurolicencí, které umožňují vykonávat mezinárodní přepravu (v osobní i nákladní dopravě). V roce 2018 začal pokles a hrubý propočet představoval pro stát ztrátu několik miliard (zdroj informace: ČESMAD Bohemia). Pokud nastane změna a nezlepší se situace pro dopravce postupně si zakázky převezmou třetizemní dopravci (Polsko, Bulharsko, Rumunsko, Litva). Pro Českou republiku to bude ohromná ztráta. Pokud totiž například vezmeme v úvahu, že polský dopravce pojedje tranzitně přes ČR po trase Břeclav – Rozvadov, pojedje po zpoplatněné komunikaci 416 kilometrů, při ceně 5,88 Kč/km, celkem tedy zaplatí za jedno vozidlo 2 446 Kč, nebo po trase Ostrava – Rozvadov 530 km za cenu 3 116 Kč. Tyto částky jsou to jediné, co Česká republika dostane do rozpočtu. Oproti českému dopravci je to 0,37 %. [15]

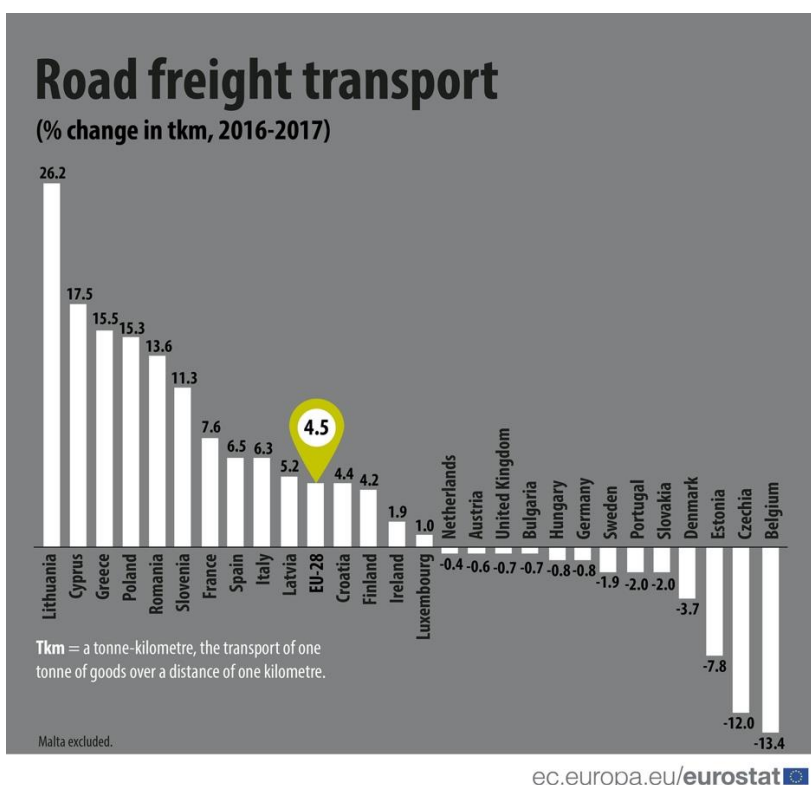
3.1 Statistika vývoje v silniční nákladní dopravě a konkurenční prostředí

Výkony české kamionové dopravy podle dat z Ministerstva dopravy meziročně klesají od roku 2014. Porovnáním roku 2013 a 2018 je viditelný značný propad o 55 %. Propad pokračoval i v první polovině roku 2019 kdy byl pokles o dalších 35 % oproti stejnému období roku 2018. vše se navíc děje v době kdy ekonomika roste, tudíž vše nasvědčuje tomu, že Česká kamionová doprava ztrácí konkurenceschopnost.



Graf 3.2 Statistika vývoje výkonu vnitrostátní/mezinárodní přeprava

Další statistika ukazuje vysoký nárůst převezeného zboží Polskými a Rumunskými dopravci. Nejvyšší procentuální nárůst v přepravených tunokilometrech má Litva.



Obr. 3.1 Procentní nárůst/pokles přepraveného zboží dopravci [16]

Nejlépe je vidět Polská převaha v silniční nákladní dopravě na přepravách mezi různými zeměmi EU. Například trasa Česko – Polsko je prováděna z 90 % Polskými dopravci. Česko – Německo je stále v rukou českých dopravců ale Polsko má také celkem velký podíl.

Main country-to-country flows in intra EU road freight transport, 2018
(million tonnes)

Rank	Pair of countries	Total tonnes (million)	Hauliers of first country (%)	Hauliers second country (%)	All other hauliers (%)	Main other haulier
1	Germany - Netherlands	89.9	26.5	55.3	18.3	Poland
2	Germany - Poland	60.4	4.2	95.0	0.8	Lithuania
3	Belgium - Netherlands	56.0	21.9	70.0	8.1	Poland
4	Belgium - France	51.2	42.4	29.4	28.2	Luxembourg
5	Germany - France	47.6	34.8	13.9	51.3	Poland
6	Spain - France	43.6	81.8	5.5	12.7	Poland
7	Belgium - Germany	38.3	15.1	35.3	49.6	Romania
8	Austria - Germany	37.8	33.0	35.7	31.3	Hungary
9	Spain - Portugal	22.6	47.5	51.3	1.1	Poland
10	Germany - Italy	21.5	23.4	22.4	54.2	Poland
11	Czechia - Germany	21.0	58.8	21.6	19.6	Lithuania
12	France - Italy	19.1	21.2	37.9	40.8	Poland
13	France - Netherlands	16.4	9.2	51.6	39.2	Poland
14	Czechia - Poland	14.5	9.9	89.7	0.4	Lithuania
15	Czechia - Slovakia	13.2	39.6	56.8	3.6	Poland
16	Germany - Spain	12.7	4.2	60.1	35.7	Portugal
17	Ireland - United Kingdom	12.2	39.8	59.7	0.5	Poland
18	Germany - Denmark	11.5	52.1	14.2	33.8	Poland
19	Austria - Italy	11.2	33.3	14.2	52.5	Slovenia
20	Italy - Slovenia	8.9	7.6	82.9	9.6	Poland

Source: Eurostat (online data codes: road_go_ia_ugtt, road_go_ia_lgft and road_go_cta_gtt)



Obr. 3.2 Podíl dopravců na přepravách mezi danými zeměmi, včetně největšího podílu 3. přepravců [17]

Jak je z tabulky zřejmé, Polsko je zkrátka velkým hráčem na poli silniční dopravy. Pokud nenastane nějaká změna tak budou čeští dopravci nahrazeni, jelikož nebudou schopni dorovnat cenu dopravců z Polska. Zde se vrátím opět k silniční dani a spotřební dani na pohonných hmotách, které mají polští dopravci a dopravci v z Rumunska nastavené na skoro minimu hodnoty udávanou Evropskou unií. Potom nastává situace, kdy je schopen polský dopravce nabídnout za přepravu například 0,60 centů na kilometr (~15,5 Kč/km) na což se český dopravce nikdy dostat nemůže, jelikož by to pro něj bylo likvidační. Čímž se opět dostávám k tomu, že je to špatné pro všechny. Dopravce by musel propustit zaměstnance – dopad zvýšení nezaměstnanosti, odchod zaměstnance do zahraničí (za zaměstnance nebudou odvody v česku), státní rozpočet by utrpěl velkou ztrátu – zahraniční dopravci odvedou <1 % toho co dopravci z ČR. Při nahrazení jednoho vozu je to pro Českou republiku ztráta 600 000 – 850 000 Kč a výpadek příjmů státu od dopravců kvůli poklesu v roce 2017 a 2018 českou republiku stálo 4 – 5 miliard Kč.

4 Návrhy možných řešení a jejich zhodnocení

Tato kapitola bude rozdělena do bodů, které nastíní možné řešení. Řešení bude následováno zhodnocením z hlediska reálné aplikace do systému. Všechny návrhy jsou podané sdružením pro dopravce ČESMAD Bohemia.

4.1 Snížení spotřební daně z PHM

Snížením spotřební daně získají dopravci možnost lépe reagovat na nízké ceny třetizemních dopravců. Jelikož je silniční doprava silně zatížená náklady, což znamená že se tím uleví dopravcům. Jednalo by se tak o zavedení takzvané „profesionální nafty“. Momentálně je v České republice spotřební daň nastavená na hodnotu 10 950 Kč/1000 l (434 EUR/1000 l), Polsko je na sazbě 8 852 Kč/1000 l (347 EUR/1000 l). Evropská unie má nastavenou minimální hranici na 330 EUR/1000 l což je 8420 Kč/1000 l. větší sazbu má už jen Německo, které má sazbu na 11 990 Kč/1000 l (470 EUR/1000 l). Naopak bychom měli využít našeho geografického položení, a nabídnout takové podmínky na čerpacích stanicích, aby zde čerpali motorovou naftu i nákladní vozy které provádí pouze tranzit, což by mohlo relativně docílit toho, že by ČR netratila na snížení spotřební daně pro české dopravce. Tím se vracíme k tomu, že by byli stále odvozy, případně vyšší, díky jistotě, kterou by dopravci relativně získali.

Tab. 4.1 Spotřební daně v zemích EU

Česká republika	434 EUR/1000 l
Německo	470 EUR/1000 l
Polsko	347 EUR/1000 l
Rakousko	409 EUR/1000 l
Slovensko	398 EUR/1000 l
Maďarsko	338 EUR/1000 l

Zdroj: vlastní, data ČESMAD

Dopady navrhovaných řešení

- Snížení spotřební daně

Tab. 4.2 rozdělení financí při navrhovaném řešení [18]

Současný výběr spotřební daně při sazbě 10,95 Kč/l	64 800 000 000 Kč
Dopad na výběru po snížení o 2 Kč (8,95 Kč/l)	- 5 918 000 000 Kč
zastavení substituce českých kamionů a výpadku příjmů státu z daní a odvodů	+ 4 000 000 000 Kč
Nový výběr spotřební daně od zahraničních vozidel	+2 500 000 000 Kč
Návrat českých dopravců k čerpání v ČR	+ 1 000 000 000 Kč

- Zavedení profesionální nafty

Tab. 4.3 rozdělení financí při navrhovaném řešení [18]

Současný výběr spotřební daně při sazbě 10,95 Kč/l	64 800 000 000 Kč
Poskytnutí vratné částky 2 Kč/l	- 2 960 000 000 Kč
zastavení substituce českých kamionů a výpadku příjmů státu z daní a odvodů	+ 4 000 000 000 Kč
Nový výběr spotřební daně od zahraničních vozidel	+ 2 000 000 000 Kč
Návrat českých dopravců k čerpání v ČR	+ 1 000 000 000 Kč

Zhodnocení řešení

Toto řešení má velký potenciál, Česká republika by se na toto měla zaměřit, aby co nejdříve tato položka vešla v platnost. Navíc pokud dojde k vyřešení a větší využití naší polohy, a nabídneme atraktivní tankovací možnosti, nemusela by tato změna výrazně zasáhnout rozpočet.

Reálná aplikace do nákladů dopravce

Příkladový zásah bude představen na nákladovém výpočtu použitého v této práci. Spotřební daň činí 10,95 Kč/l a 21 % DPH z 30 Kč/l (částka za litr ze které byl vypočítané původní náklady). Z částky 1 832 010 Kč a vyčerpané nafty o objemu 61 067 l je spotřební daň 668 683,65 Kč a DPH 384 722,1 Kč. Zbytek částky je marže čerpacích stanic a rafinérií. Daně zde mají podíl 57,5 %. Pokud by došlo k navrhovanému řešení a spotřební daň by byla snížena o 2 Kč/l pak by při stejné spotřebě byla odvedena daň pouze 546 549,65 Kč. Rozdíl je 122 134 Kč a úspora dosažená dopravcem je 18,26 %. Po přepočítání nákladů by pak položka pohonných hmot činila 1 709 876 Kč a podíl položky by se snížil na 27 % (o 1,4 %) což by dopravci uvolnilo finance na možnou investici do nového vybavení. V tomto modelovém příkladu by úspora pokryla nakoupení a údržbu pneumatik, případně údržbu a opravy návěsů, a část pneumatik (86,3 % nákladů pneumatiky)

Tab. 4.4 Výsledný přepočet nákladů

Pohonné hmoty	1 709 876 Kč	27 %
Přímý materiál a pneumatiky	114 546 Kč	1,8 %
Operativní leasing	477 105 Kč	7,5 %
Opravy a údržba	26 338 Kč	0,4 %
Mzdy řidičů a povinné odvody	1 077 165 Kč	17 %
Diety a cestovné	687 939 Kč	10,9 %
Mýtné	1 155 883 Kč	18,3 %
Ostatní přímé náklady	393 387 Kč	6,2 %
Režijní náklady	681 645 Kč	10,8 %
Náklady celkem	6 323 884 Kč	100 %

4.2 Dotační program pro dopravce

Tento krok by bylo třeba učinit hlavně pro obnovu vozového parku. Bohužel spousta dopravců vyjde s financemi jen na všechny náklady, ale ne na obnovu vozového parku, případně jinou modernizaci společnosti. Již jednou byl jednorázový dotační program jednou nabídnut, a to v roce 2011 a částkou 300 000 000 Kč. Nový návrh počítá s poskytnutím dotací o částce 500 000 000 Kč ročně.

Upravený návrh ze strany ČESMADu spočíval v jednorázové peněžní dotaci 120 000 Kč za vozidlo nad 7,5 tuny a 80 000 Kč do 7,5 tuny.

Zhodnocení řešení

Toto řešení má zajímavý koncept, bohužel je vzhledem k dnešní situaci celkem nesplnitelný, protože bude třeba se velice opatrně rozhodovat kam jak s penězi ze státního rozpočtu naložit. Doprava je samozřejmě jeden z oborů kde by to nebyli vůbec vyhozené peníze, ale o tom bohužel rozhodují jiní. Ohledně upraveného návrhu by šlo určitě o vyšší finanční zásah do rozpočtu. Pokud bychom se drželi prvního návrhu a například se rozhodli udělat čtyřletý cyklus dotací, kdy je v ČR registrováno ~10 000 Eurolicencí a dotace by se rozdělila na ¼, poté by se jednalo o rozdělení 500 milionů mezi 2500 dopravců a částka by činila 200 000 Kč pro každého dopravce, kterou by dostali jednou za 4 roky.

4.3 Úprava slevového schématu v mýtu, přepracování sazby na 1 km

Zde by se jednalo o zvýšení slevy při určeném objemu uloženého mýtného. V praxi to znamená že čím více se využije zpoplatněných silnic tím větší úspora nastane pro dopravce. V dnešní době jsou slevy stanovené takto:

Tab. 4.5 Současný předpis na slevu [18]

Objem uloženého mýtného – 75 000 Kč	Sleva ve výši 5 %
Objem uloženého mýtného – 110 000 Kč	Sleva ve výši 8 %
Objem uloženého mýtného – 190 000 Kč	Sleva ve výši 11 %
Objem uloženého mýtného - 300 000 Kč	Sleva ve výši 13 %

Návrh by potom vypadal takto:

Tab. 4.6 Navrhovaný předpis na slevu [18]

Objem uloženého mýtného – 65 000 Kč	Sleva ve výši 6 %
Objem uloženého mýtného – 95 000 Kč	Sleva ve výši 9 %
Objem uloženého mýtného – 170 000 Kč	Sleva ve výši 11 %
Objem uloženého mýtného - 270 000 Kč	Sleva ve výši 13 %

Zhodnocení řešení

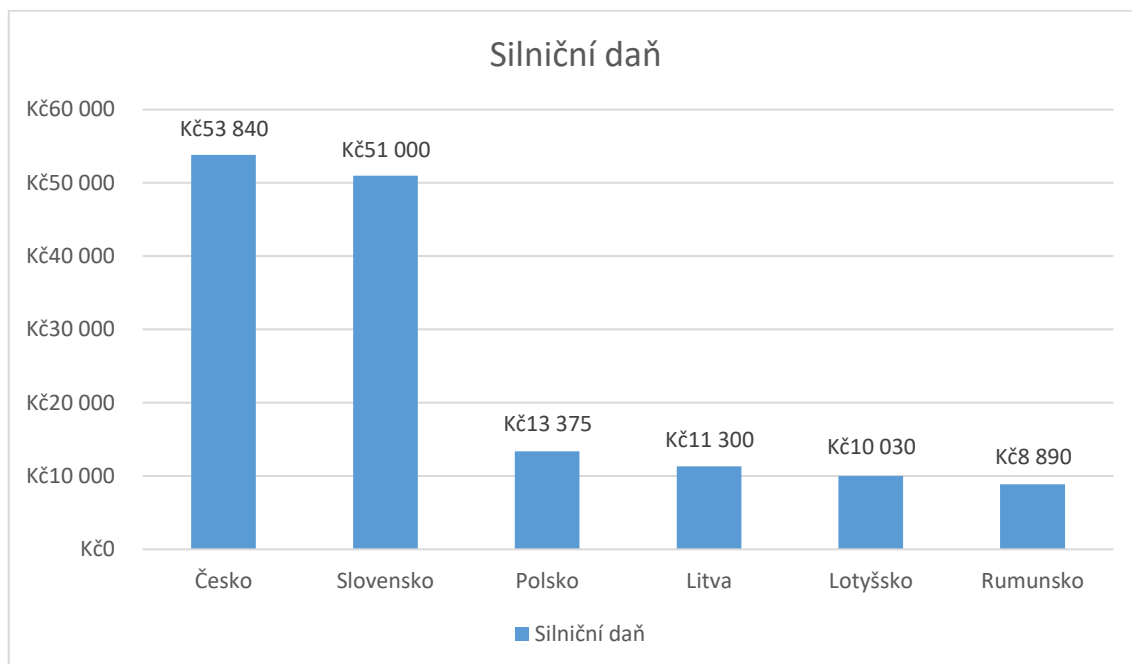
Toto řešení by nebyl plusem pouze pro dopravce, kteří by i při menším nájezdu mohli dosáhnout na slevu, tudíž by to nezasáhlo jejich náklady, ale i pro některá města přes která se jezdí za účelem vyhnout se zpoplatněným silnicím, nebo dálnicím. Dopad tohoto řešení je dle odhadů ČESMADu o **43 000 000 Kč** do státního rozpočtu méně.

4.4 Snížení sazby ze silniční daně

Toto řešení by mělo za následek větší slevu na nová vozidla. Česká republika umožňuje slevy na nová vozidla. Základní sazba na soupravu tahač a návěs (do 40 tun) 51 000 Kč. Slevy jsou zavedeny následovně:

- první 3 roky od koupě nového vozu je sleva 48 %,
- v dalších letech je sleva 40 %,
- a v posledních třech letech, kdy lze uplatnit sleva, 25 %.

Poté je sazba 100% bez úlevy. Porovnáním například s Polskem, kde je sazba 13 375 Kč. Polsko má tedy sazbu těsně nad minimem stanoveným Evropskou unií, která je stanovena na 13 350 Kč. Polsko není jedinou zemí kde je takto nízká sazba. Například Rumunsko, Litva, nebo Lotyšsko mají sazbu ještě pod evropským minimem.



Graf 4.1 Silniční daň [19]

Navrhované sazby silniční daně by vypadaly takto:

- první 3 roky by sleva činila 70 %,
- v dalších třech letech 65 %,
- a v posledních 3 letech, kdy lze uplatnit sleva, 50 %.

Zhodnocení řešení

Snížení spotřební daně výrazně pomůže k dorovnání konkurenčně schopného stavu. Spolu se Slovenskem má Česká republika jednu z nejvyšších sazeb za silniční daň. Nová sazba pro první tři roky by činili 16 150 Kč. To je o 37,5 % méně než při stávajícím řešení. Dopad pro státní rozpočet by byla ztráta o 1 080 000 000 Kč. Ovšem pokud nebudou čeští dopravci udržet krok, což při stávajících sazbách nebude dlouhodobě možné, bude ztráta do státního rozpočtu mnohem vyšší.

4.5 Zhodnocení

Z mého hlediska by se mělo postupovat postupně. Jako první krok bych určitě viděl snížení spotřební daně za naftu, jelikož spotřební daň máme jednu z nejvyšších z Evropských zemích. Spolu se snížením spotřební daně by muselo přijít i snížení silniční daně. Tyto dvě položky jsou z hlediska nákladů rozhodující, a případný odklad jedné či druhé by mohlo mít za následek velké krize mezi dopravci a tím následná velká nezaměstnanost v tomto oboru. Zde budu trochu spekulovat, ale pokud by došlo ke krizi ze strany dopravců a větší vlna propouštění z důvodu krachu dopravních společností, Česká republika by na tom mohla tratit ještě výrazně více než by se mohlo předpokládat. Spousta řidičů by totiž odešla, pokud by k tomu měla možnost z hlediska dopravy do zaměstnání, do zahraničí, kde je poptávka po řidičích nákladních vozů velký. V následujících letech by mohlo dojít i na přepracování sazby za mýto. Pokud budou alternativní zdroje pohonu motoru bylo by dobré zapracovat nějaké úlevy po vzoru sousedního Německa, které momentálně při použití zkapalněného zemního plynu dokonce osvobozuje od sazby za mýto, tudíž nákladní automobily využívají zpoplatněných silnic a dálnic zcela zdarma. Se sazbou za mýto se spojuje ještě jedna věc, a to zpoplatnění silnic 1. tříd. Jak jsem již zmiňoval v této práci, některé silnice nesplňují technický stav zpoplatnitelné komunikace. Další návrh by mohl spočívat ve výstavbě rychlostních komunikací, nebo obchvatů kolem měst ležících na frekventovaných tranzitních cestách. Jedná se například o silnici 26 a to v délce Folmava – Plzeň.

Závěr

Konkurenční prostředí v mezinárodní silniční dopravě je téma, které je třeba více řešit. V první kapitole byla nastíněná problematika s propadajícími se výkony českých dopravců. S přihlédnutím k situaci, která nastala začátkem roku 2020 se propad ještě zvětší. Pro obnovení ekonomiky by bylo třeba zajistit některé řešení navrhované v dalších částech práce.

V druhé kapitole bylo cílem práce upřesnit metodiku nákladů. Tato část byla doplněna o reálné náklady dopravní společnosti. Byl zde uveden i příklad pro výpočet nákladů při použití alternativních pohonných hmot

V části přínosu do státního rozpočtu a konkurenčního prostředí jsem měl problémy se získáním přesné částky, která byla vybrána pouze dopravci, jelikož data, které se mi podařilo získat nebyli přesné, jelikož obsahovali daň odvedenou v oboru dopravy a skladování. Dle počtu registrovaných vozidel by šlo odhadnout částku, která by byla okolo 158 miliard Kč.

Ve čtvrté části mé práce jsem se věnoval návrhům řešení, které mi byly poskytnuty panem Mgr. Vojtěchem Hromířem jsem se snažil aplikovat do nákladů modelové firmy. Veškeré plánované změny byly plánované pro období od 1.1.2021. Vzhledem k situaci budou návrhy zřejmě odloženy, změněny, nebo přijaty postupně.

Seznam zdrojů

- [1] Duchoň, B.; Inženýrská ekonomika, C.H.Beck, 2009, ISBN 978–80–7179–763-0
- [2] IODA.cz. *IODA.CZ* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=658s_all-all_dim1
- [3] IODA.cz. *IODA.CZ* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=658s_all-all_dim1&so=line&po=line
- [4] Dopravní noviny. *Dopravní noviny* [online]. Praha: České dopravní vydavatelství, 2017. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/cesmad-bohemia-je-treba-chranit-tuzemsky-trh-pred-nekalou-konkurenci>
- [5]
- [6] IODA.cz. *IODA.CZ* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=142s_all-all_dim1
- [7] Euro.cz. *Euro.cz* [online]. Praha: Mladá fronta, 2020. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/nenavidene-povolani-v-nemecku-chybi-tisice-ridicu-kamionu-1453735>
- [8] ČESMAD BOBEMIA, z.s. *O Dopravě* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: <https://info.odoprave.cz/tiskova-zprava-cesmad-bohemia-jednal-s-premierem-1578994323>
- [9] TICHÝ, Jan. *Kalkulace nákladů v silniční dopravě*. Praha: IODA, 2017. ISBN 978-80-270-1405-7.
- [10] Duchoň, B.; Říha Z.; Faifrová V.: *Ekonomické a provozní problémy spojené s využíváním alternativních paliv v dopravě*, Aktuálně problémy v podnikání v cestnej dopravě – CEDOP 2006
- [11] MYTO.CZ. *MYTO.CZ* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/zpoplatnena-vozidla/vozidla-s-uhradou-mytneho>
- [12] EUROWAG. *EUROWAG* [online]. Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.eurowag.com/sluzby/myto/myto-v-nemecku/>

- [13] Euro.cz. *Euro.cz* [online]. Praha: Mladá fronta, 2020. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/troleje-pro-kamiony-vyjdou-levneji-nez-umela-zelena-paliva>
- [14] *Náklady*. Starý Plzenec: EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o. 2020. Dostupné z: EUROEXPRES Starý Plzenec s.r.o.
- [15] *Ekonomické podmínky českých dopravců*. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2020. Dostupné z: společnost Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s.
- [16] EUROSTAT. *EUROSTAT* [online]. Luxemburg, 2020. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/product/-/asset_publisher/VWJkHuaYvLIN/content/DDN-20181123-1/pop_up?_101_INSTANCE_VWJkHuaYvLIN_viewMode=print&_101_INSTANCE_VWJkHuaYvLIN_languageId=de_DE
- [17] EUROSTAT. *EUROSTAT* [online]. Luxemburg, 2020. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_country-to-country_flows_in_intra_EU_road_freight_transport,_2018_\(million_tonnes\).png&oldid=465758](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_country-to-country_flows_in_intra_EU_road_freight_transport,_2018_(million_tonnes).png&oldid=465758)
- [18] *Krize, Grafy 2020*. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2020. Dostupné z: společnost Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s.
- [19] *Komparativní analýza*. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2020. Dostupné z: společnost Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s.

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 3.1 Procentní nárůst/pokles přepraveného zboží dopravci 29

Obr. 3.2

Seznam Grafů

Graf 1.1

Graf 1.2

Graf 1.3

Graf 1.4

Graf 1.5

Graf 1.6

Graf 2.1

Graf 3.1

Graf 3.2

Graf 3.3

Seznam tabulek

Tabulka 1.1

Tabulka 2.1

Tabulka 2.2

Tabulka 2.3

Tabulka 2.4

Tabulka 2.5

Tabulka 4.1

Tabulka 4.2

Tabulka 4.3

Tabulka 4.4

Tabulka 4.5

Tabulka 4.6

Seznam zkratek

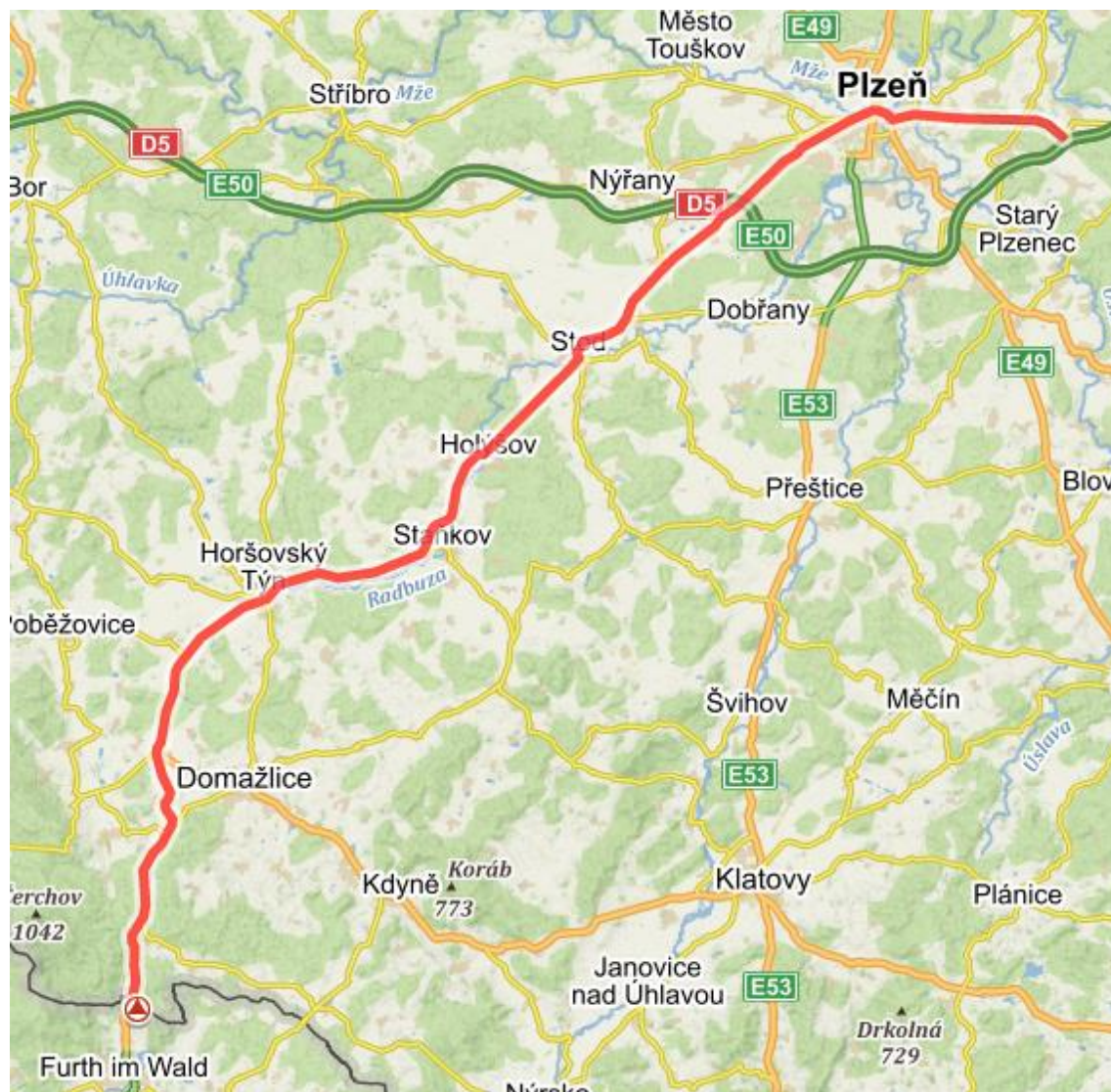
TKM	Tunokilometr
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
%	Procento
EUR	Euro
ČESMAD	ČESMAD Bohemia
€	Euro
KČ	Korun českých

Seznam příloh

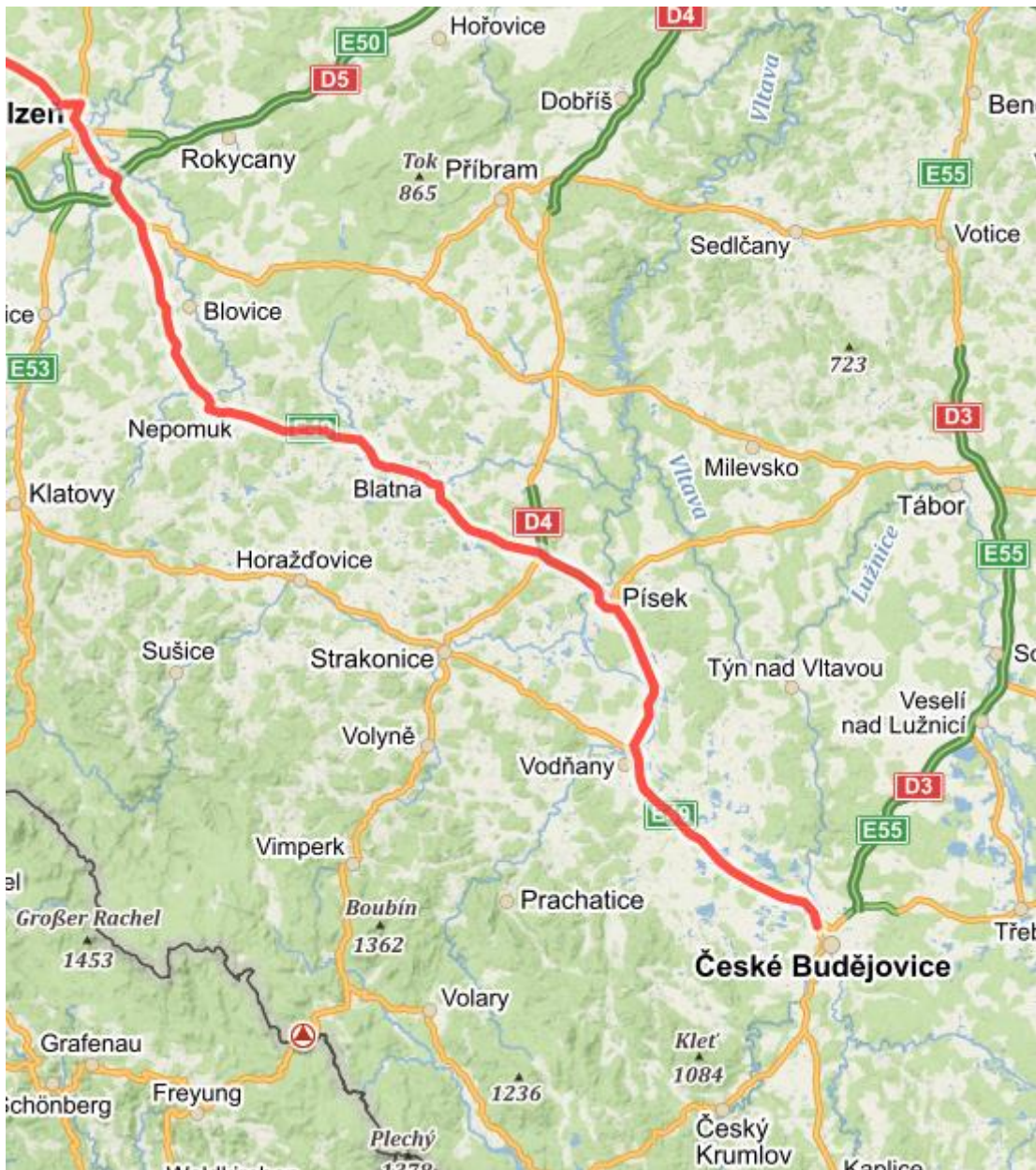
Příloha A Silnice č. 26 Folmava – Plzeň

Příloha B Silnice č. 20 Plzeň – České Budějovice

Silnice č. 26 Folmava – Plzeň



Silnice č. 20 Plzeň – České Budějovice



Autor	Petr Šesták
Název BP	Konkurenční prostředí v mezinárodní silniční přepravě
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	47
Počet příloh	2
Vedoucí BP	
Anotace	
Klíčová slova	
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	