

NIEKTORÉ POZNATKY Z TVORBY CIEN V CESTNEJ A ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVE

Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
Ing. Ivana Sedláková, externá doktorandka Žilinská univerzita v Žiline

Úvod

V súčasnosti v SR rezonuje zavádzanie elektronického mýta a veľa vyjadrení rôznych „odborníkov“ o koľko percent je potrebné zvýšiť ceny v cestnej nákladnej doprave. Bohužiaľ percentuálne plošné zvýšenie cien vyjadrené nejakým číslom nezodpovedá reálnemu vplyvu mýta na konkrétne prepravy v konkrétnych oblastiach SR. Napríklad ak Bratislava nepodlieha mýtu (pozri obr.1) tak pekáreň, ktorá má sídlo v „nespoplatnenej“ oblasti Bratislavy a bude mať zákazníkov len v Bratislave by nemala mať zvýšené náklady na rozvoz pekárenských výrobkov. Môže mať zvýšené náklady na dovoz múky a ďalších surovín, ak sa budú dovážať do pekárne po spoplatnených cestách.



Obr. 1 Zobrazenie spoplatnených úsekov v blízkosti Bratislavy (zdroj: www.emyto.sk)
Legenda: Biele farba sú nespoptatnené úseky

Na druhej strane pekáreň, ktoré má sídlo pri ceste I. triedy a jej zákazníci sú z väčšieho regiónu, ktorý spája spoplatnená cesta, ktorej nie je možné sa vyhnúť po cestách II. triedy (čo je hlavne v hornatých regiónoch stredného a východného Slovenska má úplne iné náklady spojené s elektronickým mýtom.

Preto dopady zavedenia elektronického mýta nie je možné paušalizovať a nemôžu mať ani rovnaký dopad na ceny za prepravu.

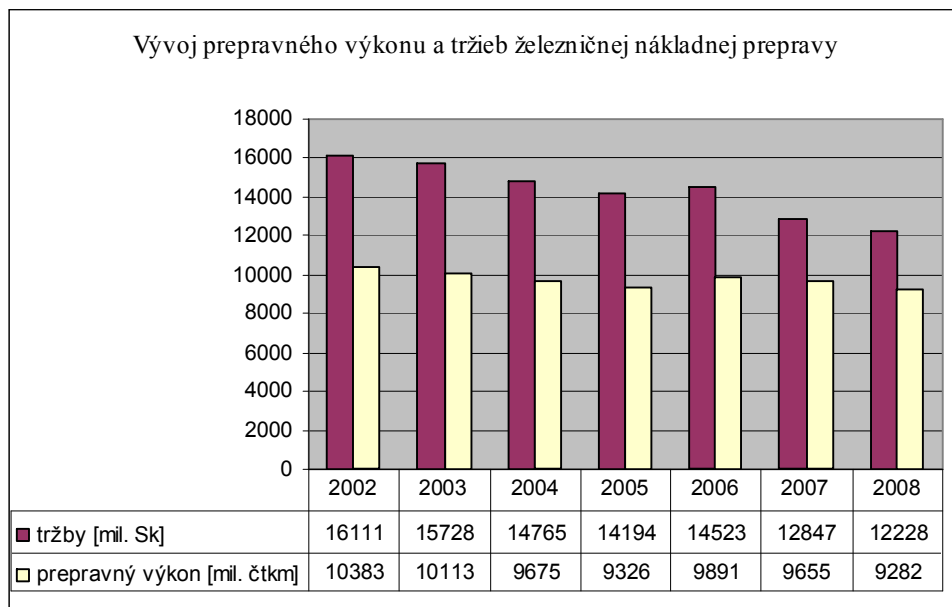
Možnosť zvýšenia konkurencie schopnosti železničnej dopravy

Ako z tab. 1 a obr. 2 vyplýva od roku 2002 je jasný klesajúci trend vývoja tržieb rozhodujúceho železničného dopravcu v SR ZSSK Cargo, a.s.

Tab. 1 Vývoj tržieb a prepravného výkonu ZSSK Cargo, a.s.

Rok	Tržby [mil. Sk]	Rozdiel oproti predch. obdobiu [mil. Sk]	Prepravný výkon [mil. čtkm]	Rozdiel oproti predch. obdobiu [mil. čtkm]
2002	16111		10383	
2003	15728	-383	10113	-270
2004	14765	-963	9675	-438
2005	14194	-571	9326	-349
2006	14523	329	9891	565
2007	12847	-1676	9655	-236
2008	12228	-619	9282	-373

Zdroj: Štatistická ročenka ZSSK Cargo, a.s. 2008



Obr. 2

Z hodnôt uvedených v tabuľke možno konštatovať, že tržby v železničnej nákladnej doprave majú od roku 2002 klesajúcu tendenciu, s výnimkou roku 2006 kedy tržby oproti roku 2005 vzrástli o 329 mil. Sk. Rok 2010 je pre prepravný trh a samotné prepravy po železnici hodnotený ako veľmi ťažký. „Je možné povedať, že taký razantný medziročný prepád v prepravách po železnici nebol na Slovensku resp. Československu v povojnovom období zaznamenaný. Medziročný prepád na úrovni viac ako 30% v prepravených tonách a viac ako 37% v prepravnom výkone vyjadrených v čtkm znamená nielen pre ZSSK CARGO, ale aj pre celý železničný sektor vážne, ak nie existenčné problémy¹.“[1].

Preto po zavedení mýta sa očakáva, že železničná nákladná doprava tento vývoj minimálne zastaví.

Aké sú možnosti železničnej nákladnej dopravy konkurovať cestnej nákladnej doprave v cene za prepravu? Na túto otázku sme hľadali aspoň čiastočnú odpoveď lebo ide o problematiku veľmi rozsiahlu a komplikovanú.

¹SIMČO, J.: - Obchodné zámery ZSSK CARGO na rok 2010,. ZSSK CARGO BUSINESS 3/2009, Bratislava 2009

CESTNÁ DOPRAVA

Prepravná relácia: *SK – Trnava – SK – Košice*

Prepravná vzdialenosť: *400 km*

Vozidlo: *Návesová súprava s užitočnou hmotnosťou do 24 ton*

Pri prepočte na 1 tonu prepraveného tovaru cestnou dopravou boli použité priemerné ročné ceny prepravného uvedené v tab. 2, získané cenovým prieskum v zasielateľskej organizácii v rokoch 2006 – 2009 vo vnútroštátnej preprave. Pre prepočet Sk na Eur pre roky 2006 až 2008 boli použité hodnoty priemerných mesačných kurzov podľa NBS.

Tab. 2 Priemerné ročné ceny za prepravu vo vybranej zasielateľskej firme

Rok	Priemerná ročná cena [Eur/km]
2006	0,7885
2007	0,8687
2008	0,8885
2009	0,8467

Rok	Cena za 1 tonu prepraveného tovaru cestnou dopravou v Eur
2006	13,14
2007	14,48
2008	14,81
2009	14,11

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Tarifná vzdialenosť: *381 - 400 km*

2006, 2007 - sadzby dovozného pre vozňové zásielky vo vozňoch, ktoré poskytol dopravca, vo vozňoch železníc rozchodu 1520 mm vo vnútroštátnej preprave, hmotnostný stupeň: 25 ton

Pre rok 2006 bola použitá Tarifa platná od 01.07.2006

Pre roky 2008, 2009, 2010 – sadzby dovozného pre vozňové zásielky vo vozňoch, ktoré poskytol dopravca vo vnútroštátnej preprave (Tarifa platná pre uvedené roky už neobsahuje členenie na hmotnostné stupne).

Pre roky 2006 až 2008 – sadzby dovozného boli prepočítané priemerným ročným kurzom Eur podľa NBS pre daný rok.

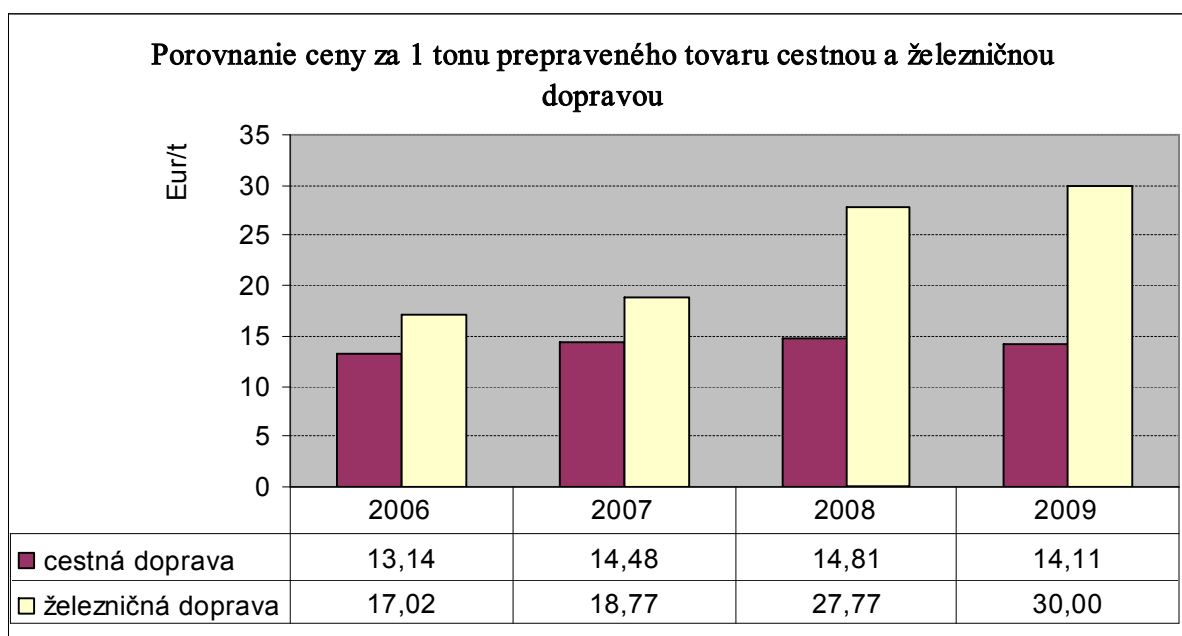
Tab. 3 Sadzby dovozného podľa platnej tarify pre príslušný rok

Rok	Sadzby dovozného za 1 tonu v Eur	Sadzby dovozného za 1 tonu v Sk	Priemerný ročný kurz Eur podľa NBS
2006	17,02	634	37,248
2007	18,77	634	33,781
2008	27,77	869	31,291
2009	30,00		
2010	30,60		

POROVNANIE CENY ZA 1 TONU PREPRAVENÉHO TOVARU CESTNOU A ŽELEZNIČNOU DOPRAVOU

Tab. 4 Porovnanie ceny za prepravu 1 tony tovaru

Rok	Cena za 1 tonu prepraveného tovaru v Eur		Rozdiel [Eur/t]
	Cestná doprava	Železničná doprava	
2006	13,14	17,02	-3,88
2007	14,48	18,77	-4,29
2008	14,81	27,77	-12,96
2009	14,11	30,00	-15,89



Obr. 3

Z vyššie uvedených hodnôt vyplýva, že v rokoch 2006 a 2007 neboli rozdiely v cene za tonu prepraveného tovaru cestnou a železničnou dopravou také výrazné, predstavovali hodnotu približne 4 Eur/tona. V roku 2008 však predstavoval rozdiel medzi cestnou a železničnou dopravou takmer 13 Eur/tona a v roku 2009 bola cena za tonu prepraveného tovaru železničnou dopravou viac ako dvojnásobná. Na základe sadziieb dovozného podľa Tarify pre prepravu vozňových zásielok platnej pre rok 2010, dôjde opäť k miernemu zvýšeniu ceny pre použitú tarifnú vzdialenosť 381 – 400 km, a to na 30,60 Eur/tona.

Z toho pravdepodobne vyplýva, že zavedenia mýta v roku 2010 nezvýši tak výrazne náklady v cestnej nákladnej doprave aby železničná doprava v SR bola konkurencie schopná. Pokles cien v rokoch 2008 a 2009 v cestnej nákladnej doprave je spôsobený predovšetkým prebytkom dopravných kapacít, vzhľadom na pokles dopytu po prepravách spojených predovšetkým finančnou a hospodárskou krízou. Je potrebné zvýrazniť, že tam kde existuje silná konkurenčné prostredie platí zákon dopytu. Tam kde konkurencia nie je resp. je veľmi oklieštená je vývoj iný na čo poukazuje aj náš príspevok.

Záver

Na záver je potrebné uviesť, že ZSSK Cargo, a.s. avizovala na konci roka 2009 zníženie cien v preprave niektorých komodít.

Treba poznamenať, že budujeme trhovou ekonomiku, ktorá je charakterizovaná tým, že cena je jedným z rozhodujúcich nástrojov konkurenčného boja. V plánovanom hospodárstve pri regulovaných cenách ktoré platili pred rokom 1990 to bolo úplne ináč [2].

Zákazník je rozhodujúcim prvkom pri rozhodovaní, ktorého dopravcu resp. ktorý druh dopravy využije a preto okrem ceny vstupuje do tohto rozhodovania celý rad iných faktorov.

Niektoré uvedieme: náklady dodania, ktoré obsahujú aj náklady na manipuláciu, upevnenie a balenie tovaru, dodacie lehoty, garancia dodacích lehôt, prehľadné a konečné ceny, ktoré nie je možné meniť rôznymi príplatkami za nevyloženie nákladu a pod. [3], [4].

Literatúra:

- [1] SIMČO, J.: - Obchodné zámery ZSSK CARGO na rok 2010,. ZSSK CARGO BUSINESS 3/2009, Bratislava 2009
- [2] GNAP, J.: Existujú ešte možnosti pre zvyšovanie efektívnosti cestnej nákladnej dopravy In: Aktuálne problémy v podnikaní v cestnej doprave (CEDOP), zborník príspevkov z 11. odborného seminára, 4.-5.2. 2009, Nitra. Vydala Žilinská univerzita – EDIS – vydavateľstvo ŽU. ISBN 978-80-8070-975-4, s. 44-50
- [3] GNAP, J. a kol.: Postavenie dopravy v logistike / Marián Šulgan, Jozef Gnap, Jozef Majerčák. – EDIS – vydavateľstvo ŽU Žilina 2008. – 238 s., 40obr., 18 tab. – ISBN 978-80-8070-784-2
- [4] GNAP, J. a kol.: Ekonomika cestnej mestskej dopravy1 / Jozef Gnap, Jozef Královský, Miloš Poliak, Vladimír Konečný. – EDIS – vydavateľstvo ŽU Žilina 2008. – 302 s., 72 obr., 62 tab. , AH 22,96 , VH 23,58– ISBN 978-80-8070-831-3.

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851