

Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací

PROBLEMATIKA STANOVENÍ MINIMÁLNÍ CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU

Ing. Jan TICHÝ, Ph.D., ČVUT FD,
jan.tich@seznam.cz

Ing. Milan Sliacky, ČVUT FD,
sliacky@fd.cvut.cz

SDRUŽENÍ AUTODOPRAVCŮ ČECH A MORAVY (SAČM)



Reprezentuje převážně:

a) malé a střední podnikatele, zabývající se:

- silniční nákladní a osobní dopravou
- taxislužbou
- zasilatelstvím

b) podnikatele, kteří používají silniční motorová vozidla pro své podnikání

Reprezentuje tedy:

cca 300 členů (firem), kteří **provozují převážně nedotovanou dopravu** a kteří vlastní přes 3 500 vozidel

V lednu 2012 nás toto sdružení oslovilo s prosbou o **vytvoření metodiky kalkulace nákladů silniční nákladní dopravy a autobusů**

Důvody:

- domněnka, že jsou na trhu neúměrně nízké ceny
- osvěta v oblasti kalkulace nákladů mezi vlastními členy

Cíl:

- stanovit (pravděpodobné) **SKUTEČNÉ náklady** dopravce

VÝCHODISKA:

1. ačkoliv rostou vstupní náklady a zpřísňují se podmínky provozu, **ceny za dopravní výkony stagnují či dokonce klesají**
2. rostoucí síla velkých dopravců, kteří nutí své subdodavatele **tlačit náklady na hranu zákona a bezpečnosti provozu**
3. domněnka, že jsou zvýhodněni dopravci provozující současně **nedotovanou a dotovanou dopravu**

ASPEKTY ZNEHODNOCUJÍCÍ VOLNOU SOUTĚŽ (rok 2012):

- dlouhodobé až trvalé neřešení **daňových úniků z pohonných hmot**
- domněnka **nerovných podmínek** mezi dopravci provozujícími dotovanou a nedotovanou dopravu
- **dumpingové ceny** některých velkých dopravců (zneužívání tržního postavení)
- dopravní **výkony mimo živnostenská oprávnění**
- **NEREGULOVANÉ MINIMÁLNÍ CENY** a kvalita dopravy, poměrně liberální podmínky v přístupu k podnikání (licencování)
- aj.

POSTUP PRACÍ:

1. definice **kalkulačního vzorce**, tj. tabulka s podrobnou strukturou nákladů
2. definice **kalkulační jednice** (ujetý km, km dle JŘ, hodina stání)
3. definice variant **rozpočítání režijních nákladů** dopravce

Základem metodiky byl tarif silniční dopravy (TR4) z 1.1.1990.

Normativní přesnost sice dávno vzala za své, nicméně menší dopravci, zejména ti začínající, ho stále používají jako pomůcku pro výpočet vlastních nákladů.

VÝSLEDEK PRÁCE:

- **textová část**, detailní popis jednotlivých nákladových druhů
- **excelová tabulka**, do které dopravce zadá vstupní hodnoty a sama mu spočítá ve strukturované podobě náklady na kalkulační jednici
- **komentář**, ve kterém je popisováno, jaké důvody vedly SAČM k tomu, aby tuto metodiku řešil

VÝSLEDEK:

- metodika – tabelární část

2. PŘÍMÝ MATERIÁL						
2.1. PNEUMATIKY						
9	životnost (proběh) pneumatik	km	50 000	50 000	50 000	50 000
10	počet pneumatik na vozidle	ks				
11	průměrná cena 1 pneumatiky	Kč / ks				
12	ostatní náklady	Kč				
13	pneumatiky = (ř. 10 x ř.11 x ř.4 / ř.9) + ř.12	Kč	0	0	0	0
Σ						0

- metodika - textový popis

Položka 2: Přímý materiál

Položka 2.1: Pneumatiky (též Pryžové obruče)

ř.9 - životnost (proběh) pneumatik [km]

Délka jízdy (též životnost pneumatik) v kilometrech mezi 2 výměnami pneumatik.

Poznámka:

U tahače se dá očekávat proběh cca 320 000 km, u návěsu cca 150 000 km, u autobusů cca 90 000 km.

ř.10 - počet pneumatik na vozidle [ks]

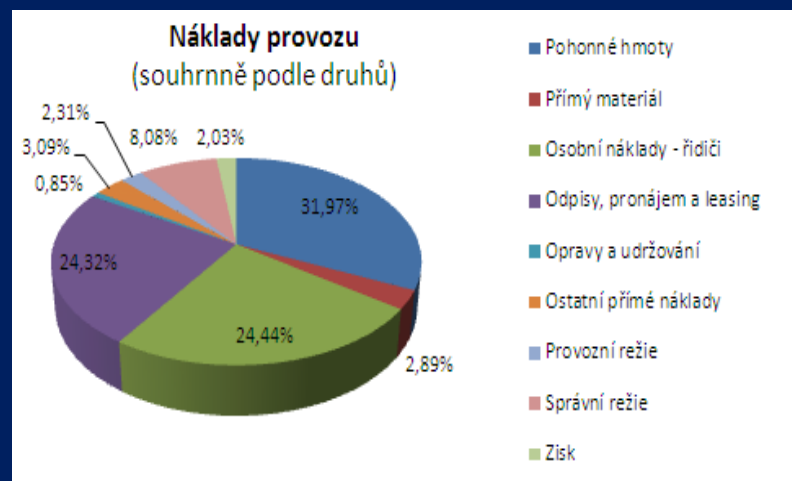
Počet pneumatik, které jsou na vozidle trvale osazeny.

Pokud jsou rezervní pneumatiky využívány průběžně také, lze zadat počet pneumatik o 1 vyšší a současně zvýšit proběh (ř.9) příp. lze rezervu zařadit do položky 7 Provozní režie.

ř.11 - průměrná cena 1 pneumatiky [Kč / ks]

Pořizovací cena za 1 kus pneumatiky

NÁKLADOVÉ TARIFY [Kč / m.j.]	Vozidlo 1		Vozidlo 2		t _{km} Kč /
	t _{km}	t _{hod}	t _{km}	t _{hod}	
	Kč / km	Kč / hod	Kč / km	Kč / hod	
1. Pohonné hmoty a energie	10,56		7,68		
2. Přímý materiál	0,99		0,61		
z toho: 2.1. Pneumatiky	0,72		0,42		
2.2. Ostatní přímý materiál	0,27		0,19		
3. Osobní náklady - řidiči	4,05	259,07	6,19	259,07	
4. Odpisy, pronájem a leasing	9,38	600,86	4,12	172,41	
z toho: 4.1. Odpisy, pronájem a leasing vozidel	9,29	594,83	4,12	172,41	
4.2. Odpisy a pronájem příslušenství vozidel	0,09	6,03	0,00	0,00	
4.3. Úroky z úvěrů na k. 4.1. a 4.2.	0,00	0,00	0,00	0,00	
5. Opravy a udržování dopravních prostředků	0,23		0,21		
6. Ostatní přímé náklady	0,64	40,78	0,99	41,55	
z toho: 6.1. Nezávislé na konkrétním výkonu	0,29	18,79	0,66	27,76	
6.2. Závislé na konkrétním výkonu	0,34	21,98	0,33	13,79	
PRÍMÉ NÁKLADY (položky 1-6)	25,84	900,70	19,80	473,03	
7. Provozní režie	0,83	53,00	0,33	13,86	
8. Správní režie	2,89	185,22	1,16	48,44	
REŽIJNÍ NÁKLADY (položky 7 - 8)	3,72	238,22	1,49	62,30	
CELKOVÉ NÁKLADY (kap. 1 až 8)	29,56	1 138,92	21,29	535,34	
9. Zisk (ztráta)	0,73	46,63	0,29	12,20	
CENA VÝKONU (položky 1-9)	30,29	1 185,56	21,58	547,53	



VÝHODY METODIKY SAČM:

1. v textové části je předložen **velmi podrobný popis nákladů**, jaké může dopravce s provozem dopravy mít
2. na rozdíl od TR4 a současných obdobných dokumentů (finanční model apod.) **lze zadat vstupní hodnoty**
3. bez další práce dopravce získá strukturovaný **přehled nákladů na své kalkulační jednice**

NEVÝHODY:

- **omezení excelu** (volba metody pro rozpočítání režijních nákladů apod.)
- **neopírá se o žádnou datovou základnu**, která by mohla tvořit normativní podklady (ve výuce problém najít vůbec nějaká orientační čísla)

Názor ÚHOS

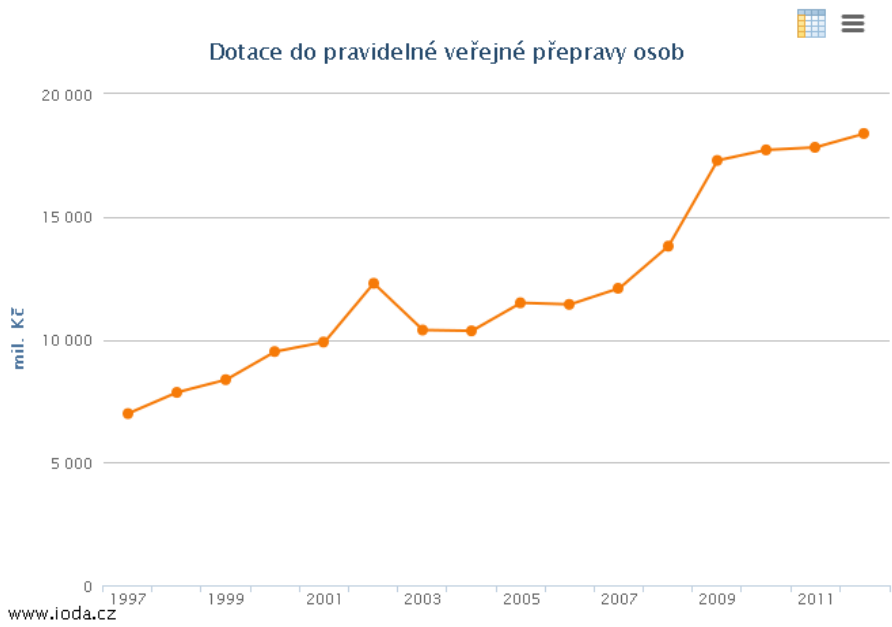
- Sdružení poskytovatelů služby **nemůže vydávat doporučený kalkulační vzorec**, natož veřejně udávat nějaké **nákladové hladiny** a údaje.
- Svým způsobem by šlo o **kartelovou dohodu a omezování soutěže** atd.
- Takovou metodiku a postup smí stanovit jen **NEZÁVISLÝ ORGÁN či INSTITUCE.**

Obdobný problém se řešil i ve stavebnictví, kde na trhu působí několik firem (cca 5), které poskytují třídíky a klasifikaci stavebních prací a materiálů (strukturu nákladů) a jejich **ORIENTAČNÍ** výši (orientační ceny).

Standardizace klasifikace nákladů i zveřejnění orientačních cen je podle mě **výchozí předpoklad k úspěšné realizaci** jakéhokoliv stavebního díla či dopravního výkonu , což umožní či aspoň usnadní

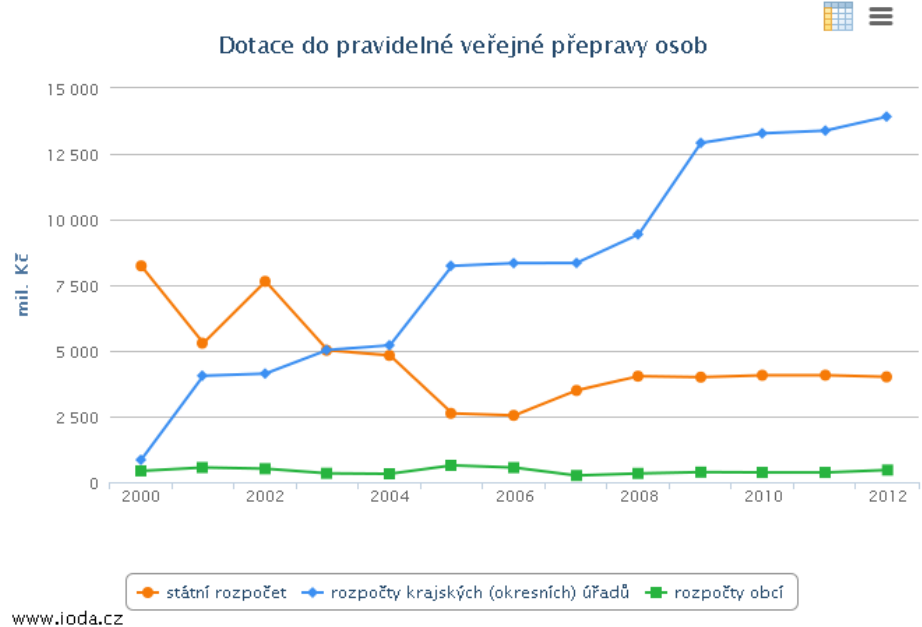
KONTROLA VÝDAJŮ Z VEŘEJNÝCH ROZPOČTŮ.

Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob



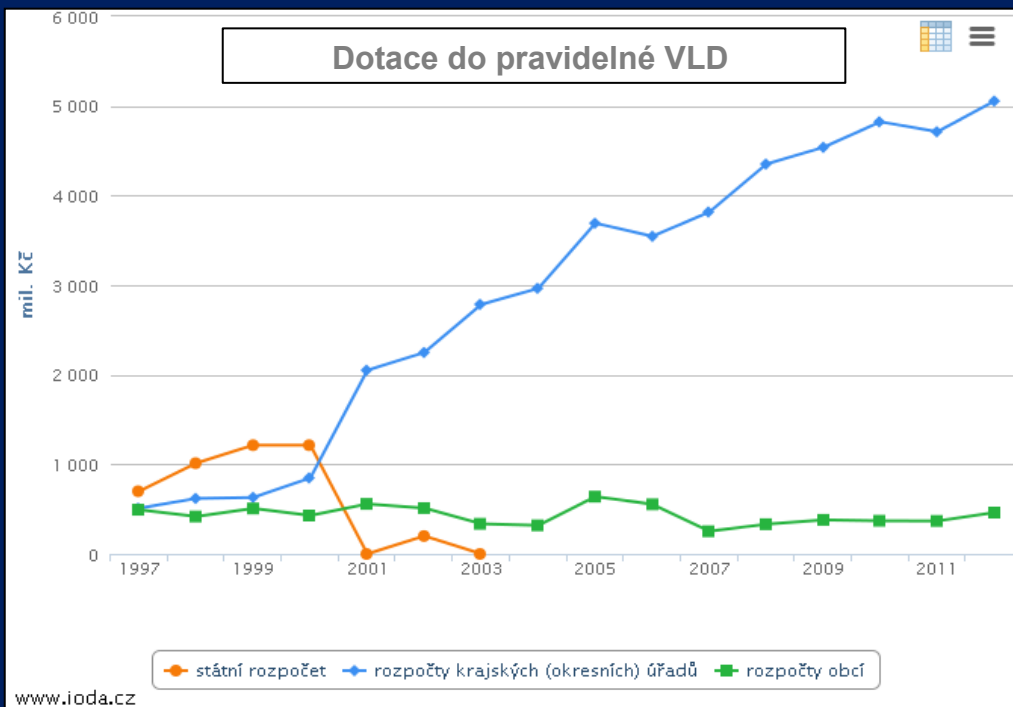
www.ioda.cz

Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob



www.ioda.cz

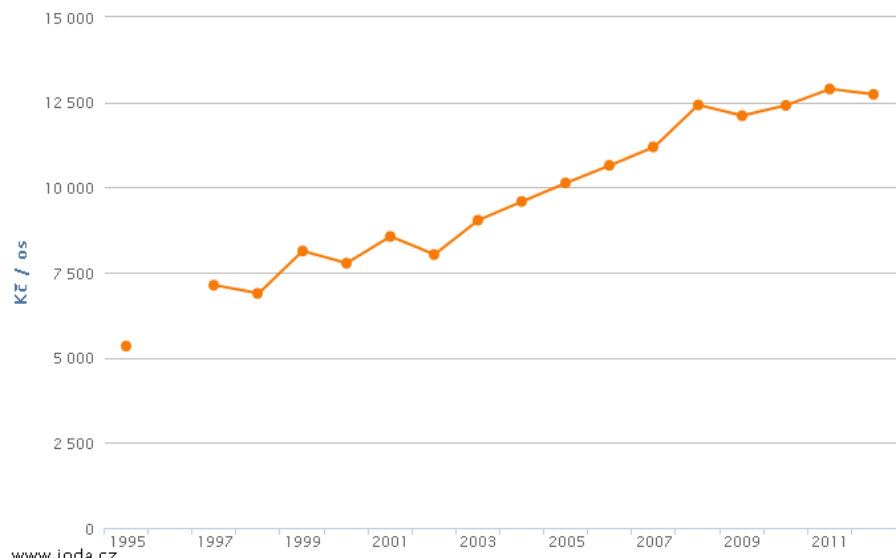
Dotace do pravidelné VLD



www.ioda.cz

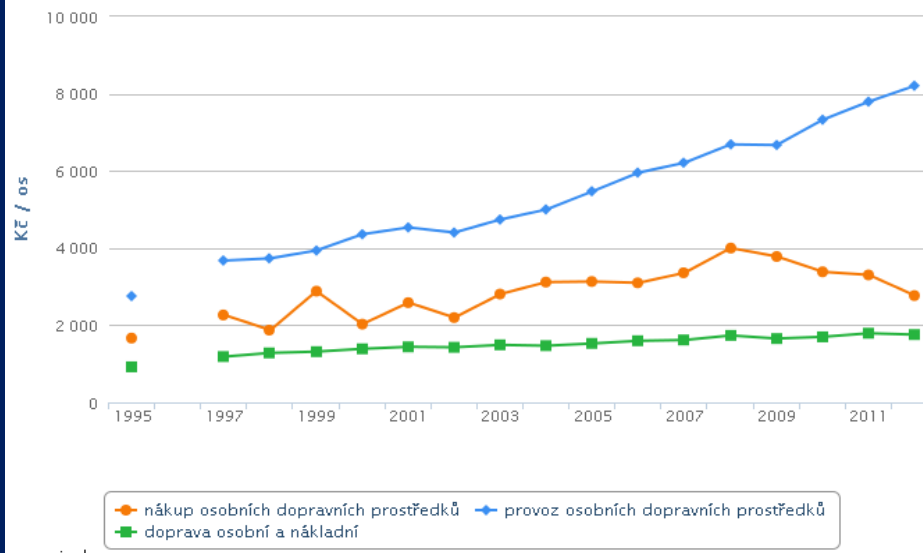
Zdroje:
Ročenka Ministerstva dopravy ČR
IODA.cz

Průměrná hrubá peněžní vydání na dopravu



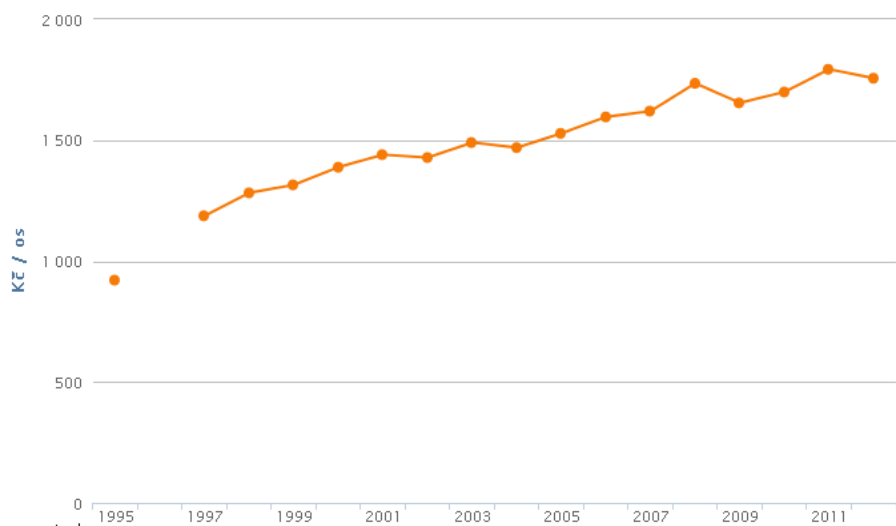
www.ioda.cz

Průměrná hrubá peněžní vydání na dopravu



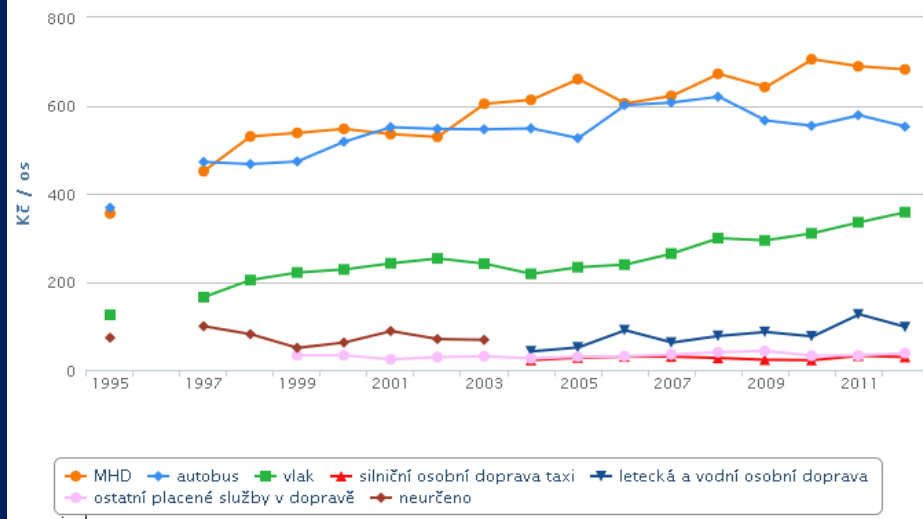
www.ioda.cz

Průměrná hrubá peněžní vydání na dopravu – pouze osobní a nákladní doprava



www.ioda.cz

Průměrná hrubá peněžní vydání na dopravu – pouze osobní a nákladní doprava



www.ioda.cz

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE (KULK)

- Požadavek stanovit **MINIMÁLNÍ CENU** dopravního výkonu ve 3 oblastech: Sever, Východ, Západ
- **DŮVOD:**
zamezit vítězství podnákladové nabídce a tím minimalizovat riziko komplikací během trvání zakázky

KOMPLIKACE:

- dopravní výkony poptávané ve veřejné zakázce byly výrazně nižší než obvyklé
- nabídky mohly být podávány za všechny 3 oblasti samostatně i za 2-3 oblasti dohromady (pozor režijní náklady)
- neznalost údajů z předchozího období a možnost kontroly výsledků výpočtů
- neexistence dostatečně kvalitních vstupních údajů

PARAMETRY ZAKÁZKY

1. Kategorizace dopravních prostředků:

M1, M2, S, V1, V2, V3 ... podle počtu míst k sezení a stání

2. Počty dopravních prostředků v jednotlivých kategoriích

3. Očekávané dopravní výkony vozidel v jednotlivých kategoriích

4. Kategorie nákladů:

P ... průměrné náklady na pohonné hmoty

O ... ostatní variabilní náklady

B ... celkové fixní náklady na provoz vozidel

R ... režie (vč. předepsané fixního příspěvku na provoz IDS)

Každá kategorie nákladů měla vlastní mechanismus pro **přepočet** v případě, že dojde ke změně vstupů.

Tyto přepočtové vzorce nebyly řešeny (a v obecném kontextu nebyla posuzována metodika veřejné zakázky), neb v rámci zakázky bylo nutné spočítat **náklady pouze pro 1. rok provozu**.

METODIKA		Měrné jednotky
MD <u>Dop</u>	KULK	
Pohonné hmoty	Pohonné hmoty (P)	Kč / km
Přímý materiál a energie	Ostatní variabilní náklady (O)	Kč / km
Opravy a udržování		
Přímé mzdy		
SZP		
Cestovné		
Odpisy	Celkové fixní náklady na provoz vozidel (B)	Kč / rok
Leasing (pronájem)		
Pojištění zákonné odpovědnosti		
Silniční daň		
Úhrada za použití infrastruktury		
Ostatní přímé náklady		
Elektronické mýtné		
Režijní náklady - provozní	Správní režie + kalkulovaný zisk (R)	Kč / rok
Režijní náklady - správní		
Zisk		
Ostatní služby		

NEZAPOČÍTÁVANÉ ČI JINAK ŘEŠENÉ NÁKLADY:

- **mýto** – v Libereckém kraj nejsou dálnice
- **silniční daň** – vozidla linkové dopravy jsou od ní osvobozena
- **poplatky za vjezdy na nádraží** – nebyly součástí nákladů, protože tyto si bude řešit s provozovateli autobusových nádraží sám kraj
- **náklady na správu a provoz IDS** - jejich výše byla stanovena fixní částkou a započtena přímo v podmínkách zadávací dokumentace

KOMPLIKACE ŘEŠENÍ:

Nebyly k dispozici žádné veřejně dostupné údaje, o které by se dalo při kalkulaci nákladů opřít, proto bylo nutné o tato data prosit dopravce, kteří nebyli do soutěže přihlášení.

Nešlo dostatečně použít výkaz MD Dop 2-04, neboť tento udává pouze průměrné hodnoty za celou ČR, tudíž nebylo možné čerpat ani údaje obvyklé pro Liberecký kraj, ani podle jednotlivých kategorií autobusů.

Nebylo možné najít jednoznačnou ekvivalentnost mezi strukturou nákladů dle zadávací dokumentace VZ a nákladů dle MD Dop 2-04, z něhož vyplynul výsledný finanční model (problém dělení režii na provozní a správní, definice obsahu režijních nákladů, komplikace dělení veřejné zakázky vs. režie)

POSTUP PRÁCE

- definice informací, které bylo potřeba zjistit
- oslovení dopravců a výrobců autobusů s žádostí o poskytnutí údajů
- oslovení MDČR s prosbou o pomoc při stanovení výše některých položek
- využití externích kolegů na konzultantské služby
- validace dat
- definice podrobné struktury a postupu výpočtů jednotlivých položek
- přepočítání zjištěných výsledků do tzv. Výchozího finančního modelu

Obecně lze konstatovat, že absence dat se promítala nejen do složitého řešení této studie, ale má dopady i na akademické možnosti a výuku studentů a odborníků oboru.

ZÁVĚR

- **roste objem peněz** vydávaných objednateli veřejné dopravy
- **poroste počet veřejných zakázek** na dopravní obslužnost
- **poroste potřeba najít minimální možnou cenu** poptávaného dopravního výkonu
- stanovit minimální cenu dopravního výkonu není možné bez bohaté **databáze údajů** o pořizovacích cenách autobusů a provozu
- takovou databázi zřejmě musí provozovat nějaká **nezávislá instituce**
- základem takové databáze musí být:
 - a) jednoznačná **kategorizace dopravního parku**
 - b) jednoznačná **struktura a obsah nákladových položek**
- je žádoucí **vytvořit a „uzákonit“ metodiku** kalkulace nákladů na dopravní výkon

DĚKUJI ZA POZORNOST

Ing. Milan Sliacky

sliacky@fd.cvut.cz

Ing. Jan Tichý, Ph.D.

www.jantichy.net