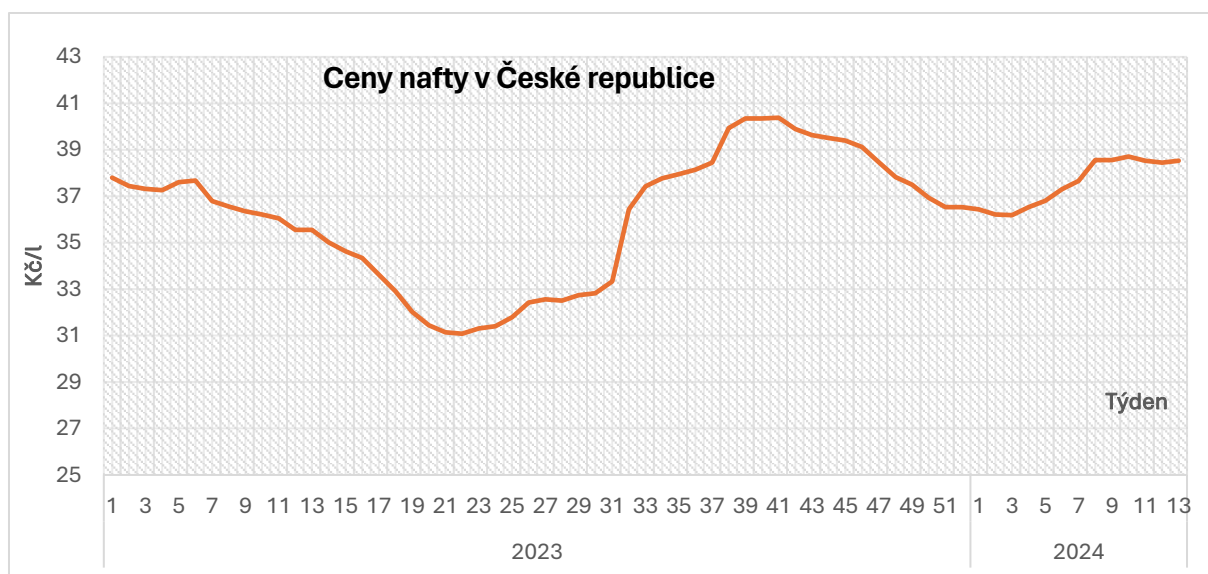


KOMENTÁŘ K NÁKLADOVÉMU INDEXU SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY 1. čtvrtletí 2024

Hodnota globálního indexu, tedy hodnota váženého průměru změny nákladů na všech trasách ve srovnání s předchozím čtvrtletím, dosáhla v prvním čtvrtletí **+4,60%**. Pokud bychom neuvažovali vliv cen nafty, hodnota tohoto indexu by byla **+6,40%**.

Vývoj nákladů silniční nákladní dopravy byl v prvním čtvrtletí ovlivněn zejména třemi faktory. Prvním z nich jsou ceny pohonných hmot, které sice v posledních týdnech rostou, ale v porovnání se čtvrtým čtvrtletím předchozího roku jsou o něco nižší. Druhým faktorem je mýto, které výrazně vzrostlo nejen u nás, ale i v Rakousku a v řádech jednotek procent i v Itálii, Francii a Španělsku. Do indexu se promítlo už i celé navýšení mýta v Německu, které platí od prosince loňského roku a v minulém čtvrtletí jsme kalkulovali pouze s jeho třetinou (podobně jsme to udělali nyní s růstem mýtného v ČR od 1. března. Německé mýto se propisuje výrazně do tří tras (Německo, Španělsko a Velká Británie).

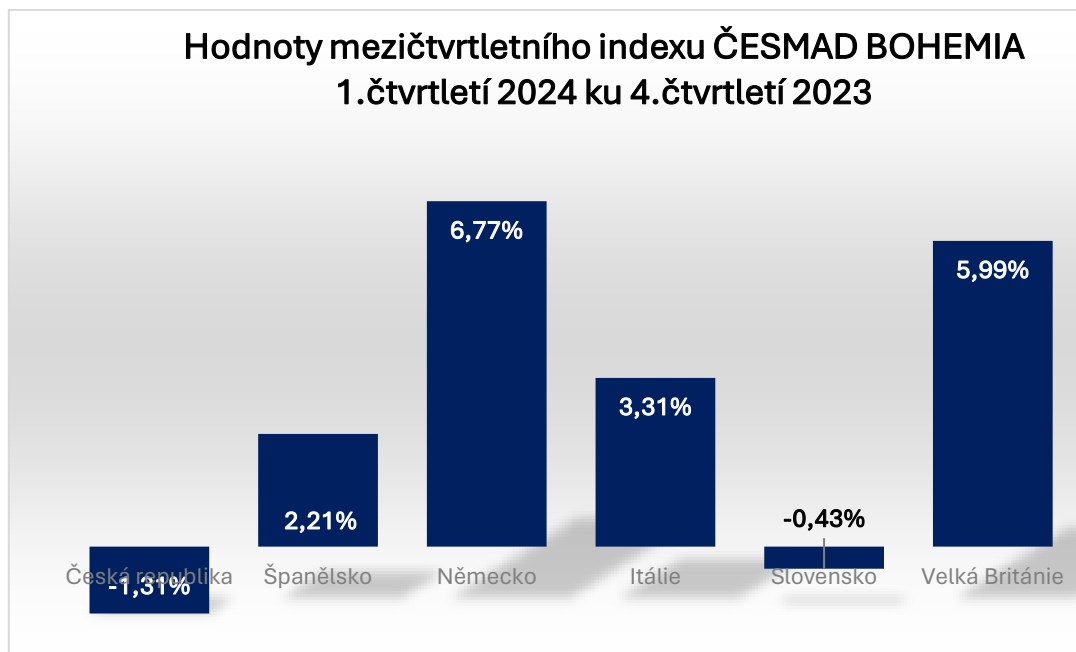


Obr. 1: Vývoj cen nafty s DPH v České republice, zdroj: Eurostat

Třetím faktorem je kombinovaný vliv úrokové míry a kurzu koruny. Vzhledem k nižší inflaci ČNB postupně snižuje úrokové sazby (dvoutýdenní repo sazba je nyní na 5,75% a blíží se tedy úrovni úrokové sazby eurozóny), což vede k oslabování české koruny a zvýšení nákladů za platby v zahraničí. Stejně tak slabší koruna zdražuje dovozy do České republiky a tím přispívá k růstu cen pohonných hmot.

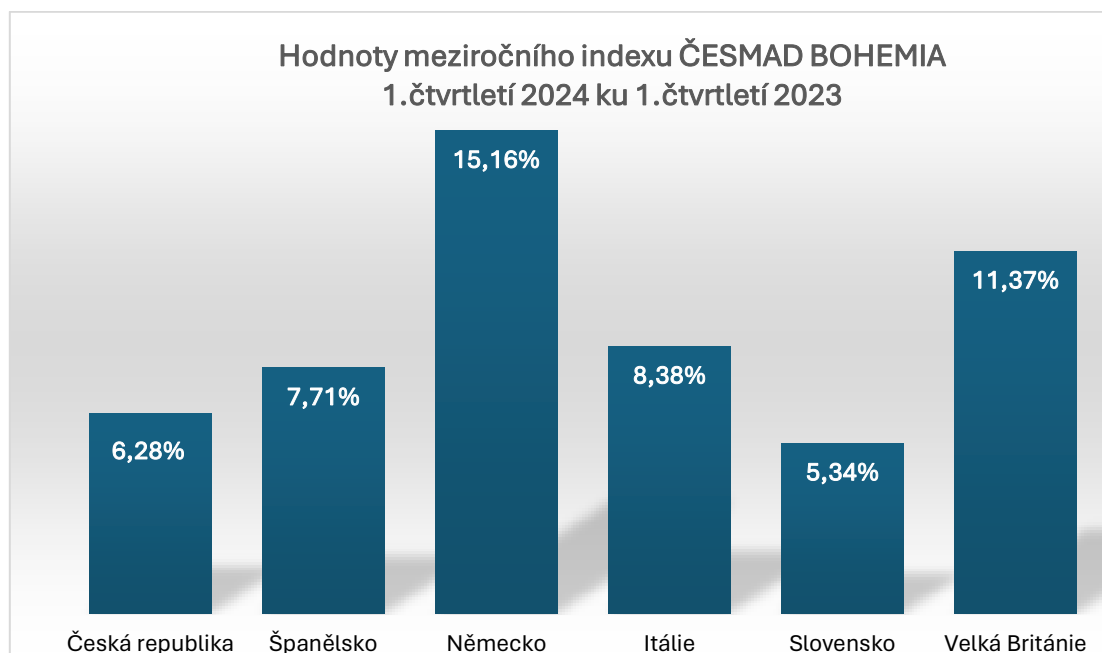
Pozitivní zprávou pro dopravce je fakt, že se zastavil růst cen pneumatik a dokonce se pomalu snižují ceny tahačů a návěsů. Ne zcela jasný je odhad růstu mezd v letošním roce. Pro první čtvrtletí volíme konzervativní odhad jejich nárůstu o jedno procento s předpokladem, že se za celý rok mzdy postupně navýší o 4 až 6 %.

V důsledku výše uvedených vývojových trendů nejvíce rostou náklady na zahraničních trasách, které navíc procházejí Německem. Naopak na vnitrostátní trase a na trase na Slovensko se náklady ve srovnání s poslední čtvrtinou ložského roku víceméně nezměnily.



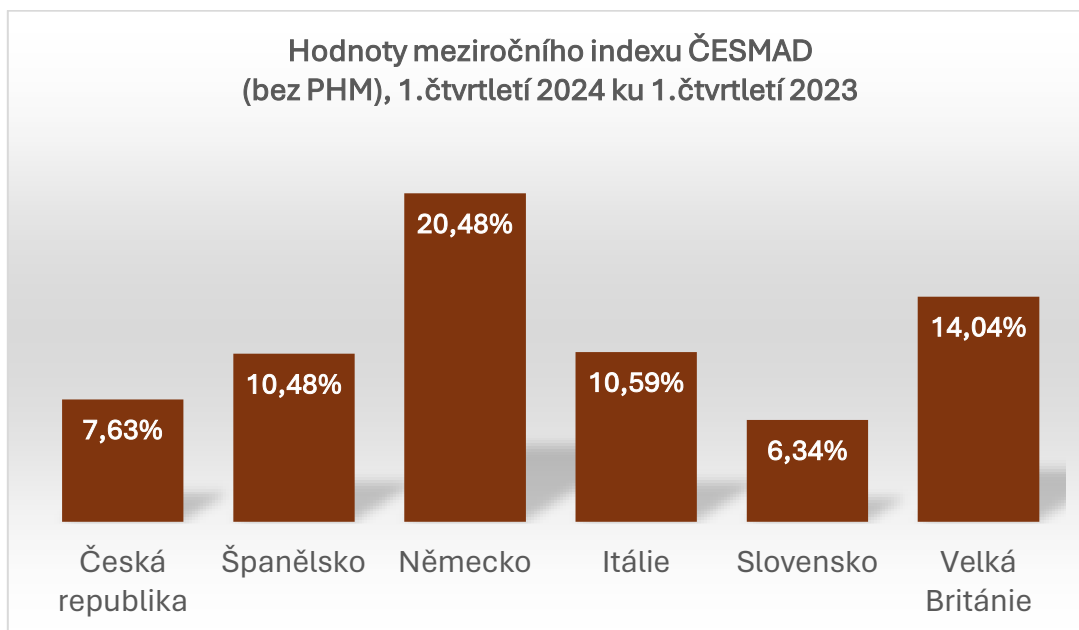
Obr.2: Hodnoty mezičtvrtletního indexu 1.čtvrtletí 2024 ku 4.čtvrtletí 2023, zdroj: [Index CESMAD Bohemia](#)

Vzhledem k tomu, že v posledních měsících dochází ke změnám ve vývoji jednotlivých položek velmi nepravidelně (nafta, mýto, úroky, aj.), má větší vypovídací hodnotu meziroční index porovnávající 1. čtvrtletí 2024 a 2023, který zde také uvádíme. Tento index velmi vysokých hodnot dosahuje pro trasy do Německa a do Velké Británie.



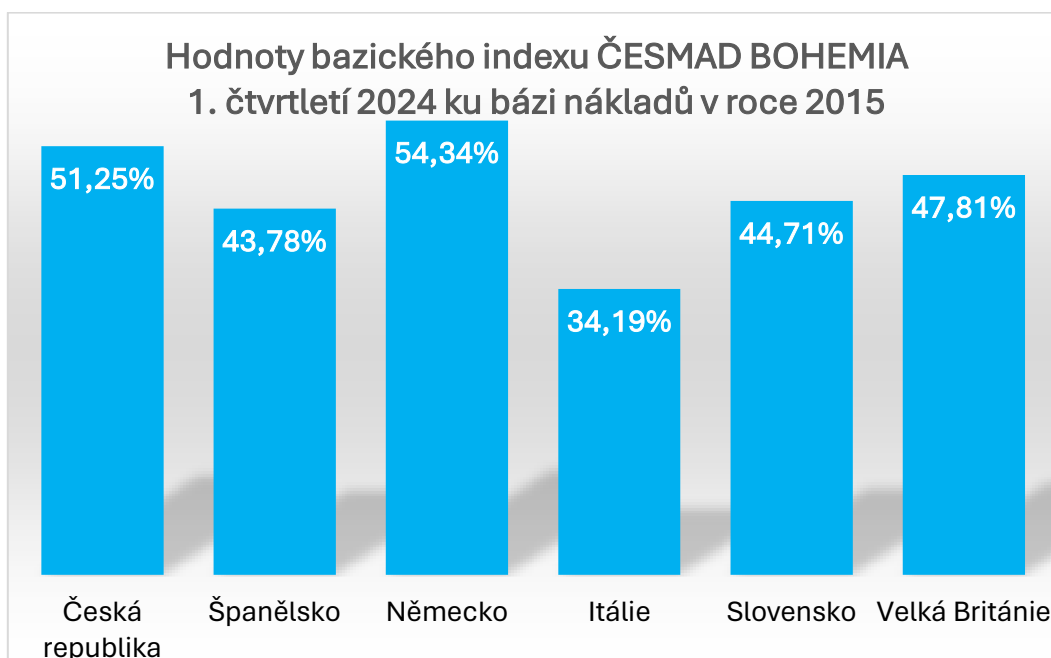
Obr.3: Hodnoty meziročního indexu 1.čtvrtletí 2024 ku 1.čtvrtletí 2023, zdroj: [Index CESMAD Bohemia](#)

V meziročním srovnání jsou zajímavé i hodnoty indexu bez započítání vlivu cen pohonných hmot.



Obr. 4: Hodnoty meziročního indexu bez vlivu PHM 1.čtvrtletí 2024 ku 1.čtvrtletí 2023, zdroj: [Index CESMAD Bohemia](#)

Na úplný závěr doplňujeme data tzv. bazického indexu, která jsou vztahována k průměru nákladů roku 2015. Ukazuje, že náklady českých dopravců se za tu dobu zvýšily více než o polovinu.



Obr.5: Hodnoty bazického indexu 1. čtvrtletí 2024 ku bázi nákladů v roce 2015, zdroj: [Index CESMAD Bohemia](#)

Index ČESMAD BOHEMIA, který je veřejně přístupný na webové stránce www.indexcesmad.cz, umožňuje uživatelům – dopravcům, ale i jejich zákazníkům, aby byl nakonfigurován tak, aby co nejvíce odpovídal konkrétní situaci. Lze jej využít v té nejjobecnější formě, tj. přes všechny

relace (GLOBAL), pro vozidla EURO V i EURO VI (MIX) podle jejich zastoupení v mýtném systému a včetně nákladů na PHM a mýto. Lze ale také odpojit palivovou a mýtnou složku, lze vybrat jen konkrétní relaci nebo jej vztáhnout třeba jen na vozidla EURO VI (byť mýtný systém stále reportuje cca 10 % výkonů realizovaných vozidly EURO V). Pak index poslouží nejpřesněji k transparentní valorizaci cen ve smlouvě mezi dopravcem a zákazníkem.