

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
Obchodná fakulta

Evidenčné číslo: 102003/I/2018/36086129769069316

**NOVÉ RIZIKÁ V CESTNEJ DOPRAVE A ICH VPLYV NA
MEDZINÁRODNÉ OBCHODNÉ OPERÁCIE**

Diplomová práca

2018

Oliver Harton

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

Obchodná fakulta

**NOVÉ RIZIKÁ V CESTNEJ DOPRAVE A ICH VPLYV NA
MEDZINÁRODNÉ OBCHODNÉ OPERÁCIE**

Diplomová práca

Študijný program: Manažment medzinárodného obchodu

Študijný odbor: Manažment medzinárodného obchodu

Školiace pracovisko: Katedra medzinárodného obchodu

Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Heda Hansenová PhD

2018

Oliver Harton

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracoval samostatne a že som uviedol všetku použitú literatúru.

Dátum:

.....

podpis študenta

Pod'akovanie

Touto cestou by som chcel pod'akovať doc. Ing. Hede Hansenovej PhD. za jej odbornú pomoc, výborné nápady a formy realizácie, trpezlivé a systematické usmerňovanie pri písaní mojej práce. Ďalej by som chcel pod'akovať všetkým spolužiakom zo svojho krúžku, ktorí mi v prípade, ak som si s niečím nevedel rady, veľmi ochotne pomohli a poradili. Nakoniec by som chcel pod'akovať svojej mame Jane Hartonovej a otcovi Robovi Hartononovi za formálnu a technickú pomoc pri spracovávaní práce a pri gramatickej korektúre práce. Ďakujem.

ABSTRAKT

HARTON, Oliver: *Nové riziká v medzinárodnej cestnej doprave a ich vplyv na medzinárodné obchodné operácie* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra medzinárodného obchodu. – doc. Ing. Heda Hansenová PhD. – Bratislava: OF, 2018, 71s.

Cieľom záverečnej práce je identifikovať mieru vplyvu nelegálnej migrácie na exportnú cenu na príklade cestnej nákladnej dopravy v relácie Slovensko – Veľká Británia. Práca je rozdelená do troch kapitol. Obsahuje jedenásť obrázkov, tri grafy, dvanásť tabuliek a jednu prílohu. Prvá kapitola je venovaná špecifikám cestnej nákladnej dopravy a klasifikácii rizík, vplývajúcich na cestnú nákladnú dopravu so zameraním hlavne na nové riziká v cestnej nákladnej doprave. V ďalšej časti charakterizujeme základné ciele diplomovej práce a objasníme metódy, ktoré sme pri spracovaní témy použili. Záverečná kapitola sa zaoberá porovnaním exportnej ceny pri vývoznej obchodnej operácii pred a počas vypuknutia migračnej krízy. Výsledkom riešenia danej problematiky je, že nelegálna migrácia má negatívny vplyv na obchodné transakcie vo forme cestnej nákladnej dopravy, čím vznikajú dodatočné náklady na eliminovanie a zmiernenie rizika nelegálnej migrácie, čo spôsobuje zvýšenie exportnej ceny, čo vedie k zníženiu konkurencieschopnosti európskych dopravcov.

Kľúčové slová: exportná cena, migračná kríza, nové riziká v cestnej nákladnej doprave

ABSTRAKT

HARTON, Oliver: *New risks in international haulage transportation and their influence on the international trade* – The University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of International Trade. – doc. Ing. Heda Hansenová PhD. – Bratislava: OF, 2018, 71 pages.

The goal of this diploma thesis is to identify the scale of the influence which the illegal migration has had on the price of export shown in an example of haulage transportation in relation Slovakia – Great Britain. The final thesis is divided into three chapters. We have eleven pictures, three graphs, twelve summary sheets and one insertion. The first chapter is dedicated to specifics of haulage transportation and to classification of risks which have had impact on the haulage transportation with the main sight on new risks of haulage transporation. In the second part we will characterise basic aims of the diploma thesis and make clear all the methods which have been used while producing the final output. The last chapter focuses on the comparison of the export prices of foreign trade before and during the boom in migration crisis. The result of solving this specific problematic issue is that illegal migration has had a negative impact on bussiness transactions in the form of the haulage transportation. With this, extra costs on elimination and reduction of the risk of illegal migration rise and this consequently leads to the increase in the prices of export which culminates in the fall in competitiveness of the European haulers.

Key words: price of export, migration crisis, new risks in haulage transportation

OBSAH

ZOZNAM SKRATIEK	8
ÚVOD	9
1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ	11
1.1 Nákladná doprava a logistika v medzinárodných obchodných operáciách.....	11
1.1.1 Cestná nákladná doprava.....	12
1.2 Tradičné riziká v medzinárodných exportných obchodných operáciách.....	16
1.2.1 Charakteristika, význam a klasifikácia tradičných zahraničných rizík.....	18
1.2.1.1 Tradičné teritoriálne riziká.....	20
1.2.1.2 Tradičné trhové riziká.....	22
1.2.1.3 Tradičné komerčné riziká.....	23
1.2.1.4 Tradičné dopravné riziká.....	24
1.3 Nové riziká v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave.....	26
1.3.1 Migrácia a jej vplyv na medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu.....	27
1.3.1.1 História migračných pohybov.....	29
1.3.1.2 Príčiny migrácie.....	31
1.3.1.3 Riešenie problému migračných tlakov.....	32
2 CIEĽ PRÁCE, METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA	35
3 VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA	37
3.1. Rizikový bod exportu – francúzske mesto Calais.....	38
3.3. Prípadová štúdia: Export tovaru Bratislava - Londýn.....	44
3.3.1 Exportný obchodný prípad pred vypuknutím migračnej krízy (rok 2011).....	45
3.3.2 Exportný obchodný prípad – zmeny v dôsledku vzniku migračnej krízy (rok 2016).....	55
3.3.3 Porovnanie exportnej ceny tovaru v roku 2011 a 2016.....	66
ZÁVER	68
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	69
PRÍLOHA A	Error! Bookmark not defined.

ZOZNAM SKRATIEK

SDR	Zvláštne práva čerpania (Special Drawing Rights)
CMR	Dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave
FMPG	Rýchloobrátkový spotrebný tovar (Fast Moving Consumer Goods)
DAP	S dodaním na miesto (Delivery At Place)
GPS	Globálny lokalizačný systém
EÚ	Európska únia
ATP	Dohoda o medzinárodných prepravách skazitelných potravín
ADR	Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí
USA	Spojené štáty americké
GPMG	Globálny prístup k migrácii a mobilite

ÚVOD

Medzinárodná cestná nákladná doprava sa vďaka technologickému pokroku stáva ekonomicky veľmi výhodným druhom dopravy. Patrí jej najväčší podiel výkonov na nákladnej doprave. Na cestnú nákladnú dopravu vplýva mnoho dlhodobých rizík ako sú riziká: inflačné riziko, prírodné a klimatické, ktoré sú spojené s prírodnými katastrofami, dlhodobým rizikovým trendom je narastajúci počet automobilov, ktorý úzko súvisí s nárastom obyvateľstva. Cestná nákladná doprava so sebou prináša veľkú škálu rizík, ale väčšina týchto rizík už pre prepravné spoločnosti nepredstavujú vážny problém.

V súčasnosti sa začínajú v cestnej nákladnej doprave objavovať úplne nové potencionálne riziká, ktoré sa prelínajú s už existujúcimi rizikami a predstavujú novovzniknutú škálu rizík pre cestnú nákladnú dopravu. Medzi najdôležitejšie riziká od roku 2014 patrí obrovský nárast migrácie na území Európskej únie. Zvýšený výskyt migrantov spôsobuje, že prepravné spoločnosti sú nútené presúvať hlavné logistické uzly do oblastí, kde je intenzita pohybu migrantov nižšia. Navyše stúpajúci trend migrácie so sebou prináša riziko terorizmu, ktorý podnecuje prísnejšie kontroly na hraniciach, bezpečnostné opatrenia pri kamiónovej doprave a rôzne iné negatívne efekty.

V našej diplomovej práci sa zameriame na oblasť nových rizík v oblasti cestnej dopravy v medzinárodných obchodných operáciách. Jedným z novovzniknutých a v súčasnosti veľmi často sa vyskytujúcim rizikom je aj nelegálna migrácia z krajín Blízkeho východu. S týmto rizikom sú spojené drahé a časovo náročné opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov migračnej krízy na plynulé fungovanie medzinárodného obchodu medzi Európskou úniou a zvyškom sveta. Hlavným cieľom záverečnej práce je identifikovať mieru vplyvu nelegálnej migrácie na exportnú cenu na príklade cestnej nákladnej dopravy v relácii Slovensko – Veľká Británia a akým spôsob, akým táto zmena ovplyvní konkurencieschopnosť exportovaného výrobku.

V teoretickej časti si priblížime špecifiká cestnej nákladnej dopravy, predstavíme si hlavné dohody Európskej únie, pomocou ktorých sa Európska únia snaží o vytvorenie konkurencieschopného systému s cieľom vytvorenia jednotného európskeho dopravného priestoru. Ďalej si vysvetlíme všetky druhy rizík, ktoré vplývajú na cestnú nákladnú dopravu, a charakterizujeme si nové riziká, ktoré vznikajú v dôsledku čoraz prehlbujúcej sa globalizácie. Objasníme si migráciu obyvateľov z jednej krajiny do druhej ako jedno z novovzniknutých

medzinárodných rizík, bližšie si priblížime príčiny a následky jeho vzniku, ako aj nástroje, pomocou ktorých vieme riziko migrácie zmierňovať.

V praktickej časti sa zameriame na objasnenie príčin, prečo patrí okolie francúzskeho mesta Calais, obľúbeného medzi prepravcami svojou výhodnou polohou a rýchlym dopravným prepojením medzi Francúzskom a Veľkou Britániou, historicky medzi oblasti, kde sa tlak rizika migračnej krízy prejavuje v najväčšej miere. Ďalej si na základe odpovedí na otázky z dotazníka vytvoríme prípadovú štúdiu, kde sa budeme venovať exportu tabličiek horkej čokolády z Bratislavy do Londýna cez francúzske mesto Calais. Najprv si spravíme tento vývozný obchodný prípad v roku 2011 aj s výpočtom exportnej ceny, ktorú porovnáme s konkurenciou na trhu Veľkej Británie a zistíme, či bol tento výrobok konkurencieschopný. V roku 2011 nebola migračná kríza v Európe ešte taká veľmi citelná a riziko zásahu migrantov bolo minimálne. Následne si predstavíme zmeny, ktoré nastali pri rovnakom vývoznom obchodnom prípade, ktorý sa exportoval v roku 2016, kedy bola migračná kríza najsilnejšia, kde následkom zvýšenia rizika spojeného s migračnou krízou prišlo k nárastu exportnej ceny a zníženiu konkurencieschopnosti výrobku na trhu Veľkej Británie.

Záverečnou prácou poukážeme, že cestná nákladná doprava je citelne ovplyvnená migračnou krízou. Od jej vypuknutia v roku 2014, znamená pre prepravné spoločnosti, ktoré používajú cestnú nákladnú dopravu obrovské riziko. Migranti predstavujú riziko pre všetky časti logistických transferov. Na dopravné prostriedky a vodičov kamiónov však majú najväčší vplyv, pretože tí s nimi prichádzajú najčastejšie k priamemu kontaktu. Spoločnosti, ktoré prepravujú tovar cez územie, kde je veľké riziko stretu dopravného prostriedku s migrantami, musia do logistického procesu zaviesť rôzne nástroje, pomocou ktorých vedú toto riziko eliminovať alebo aspoň znížiť na minimálnu hodnotu. Tieto dodatočné opatrenia a nástroje znamenajú pre exportérov zvýšené náklady, čo sa prejaví v zvýšenej exportnej cene výrobkov. Keď sú dodatočné náklady príliš vysoké, navýšenie exportnej ceny znamená pre exportéra, že sa zníži jeho konkurencieschopnosť na trhu krajiny, kde chce výrobok predávať.

1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ

1.1 Nákladná doprava a logistika v medzinárodných obchodných operáciách

V tejto kapitole chceme charakterizovať z teoretického hľadiska rôzne typy rizík, ktoré vplyvajú na cestnú nákladnú dopravu v medzinárodnom prostredí a ovplyvňujú cenu exportovaného tovaru. Medzinárodná obchodná operácia predstavuje postup rôznorodých činností, pri ktorých dochádza k obchodnej výmene na základe zmluvy uzatvorenej medzi exportérom a importérom. Z časového hľadiska ju rozdeľujeme na prípravnú fázu, realizačnú fázu a finalizačnú fázu. Z obsahového hľadiska zase na činnosti súvisiace s uzatvorením, riadením alebo kontrolou plnenia zmluvy. Medzinárodný obchodný kanál pri importe alebo exporte predstavuje štruktúru medzinárodných obchodníkov, ktorí svojou činnosťou pridávajú hodnotu k cene exportovaného tovaru na základe kúpnych alebo iných sprievodných zmlúv. Ich charakter sa rozlišuje podľa toho, či pracujú na základe marže, zisku alebo provízie. Pri exporte je najdôležitejšia exportná cena, ktorá poukazuje podnikateľom na pomer medzi tým, čo v medzinárodnom podnikateľskom prostredí dostanú a na druhej strane tým, čo dávajú. Exportnú cenu vie vo veľkom ovplyvniť práve vhodne vybraný typ dopravy a kvalitné zabezpečenie logistického reťazca.¹

Obrázok 1 Vzájomné prepojenosť logistických mechanizmov a činností



Zdroj: <<https://depositphotos.com/144082951/stock-illustration-logistic-mechanism-concept-distribution-delivery.html>>

¹ KAŠŤÁKOVÁ, Elena - RUŽEKOVÁ, Viera. 2016. *Medzinárodné obchodné operácie*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2016. Str. 124. ISBN 978-80-225-4303-3

Medzinárodný obchod je významný pre vonkajšie ekonomické vzťahy. V súčasnej dobe platí, že medzinárodný obchod patrí k rozhodujúcim faktorom, ktoré ovplyvňujú ekonomický rast jednotlivých ekonomík, ako aj celkovej svetovej ekonomiky. Medzinárodný obchod predstavuje obchod jednej národnej ekonomiky s jednou alebo viacerými susednými ekonomikami, kde tovar alebo služby prekračujú hranice štátu prostredníctvom obchodných operácií najčastejšie formou exportu vopred dohodnutými logistickými tokmi. V dnešnej dobe je úzko spätý s fenoménom globalizácie, technologických inovácií a s rastúcim významom medzinárodných vzťahov. Globalizácia a rastúca potreba ochrany životného prostredia a materiálových zdrojov vyžaduje značné zlepšenie koordinácie rôznych foriem prepravy. Vznikom nového internetového trhu sa logistika stáva ešte viac prepojenou. Ako môžeme vidieť na obrázku č. 1, logistika v medzinárodnom obchode zahŕňa obrovské množstvo vzájomne prepojených mechanizmov, napr. všetky druhy dopravy, ekologický aspekt, skladovanie, identifikáciu zásielok alebo vozidiel a mnohé iné.²

1.1.1 Cestná nákladná doprava

Cestná doprava ako jedna z druhov dopravy predstavuje zámerné premiestňovanie tovaru alebo osôb po určených dopravných cestách. Cestná doprava jednoznačne patrí k najmladším typom dopravy, no v súčasnosti ide o najrýchlejší sa rozvíjajúci typ dopravy, ktorá je momentálne najviac spojovaná s inovačnými technológiami. Cestná doprava sa delí podľa prepravovaného objektu na osobnú a nákladnú dopravu. Pre medzinárodné obchodné operácie je významná hlavne nákladná cestná doprava, ktorá má primárne na starosti logistickú činnosť podnikov. Z hľadiska potreby využitia sa cestná nákladná doprava rozdeľuje na využívanie dopravy pre vlastné potreby, ktorá slúži k zaisteniu podnikateľskej činnosti a nedochádza pri nej ku vzniku dopravného záväzku. Druhou viac využívanou variantou je cestná doprava pre cudzie potreby, ktorá vzniká na základe obchodného vzťahu medzi dopravcom a prepravcom. Medzi nimi vzniká záväzok v podobe prepravnej zmluvy.³

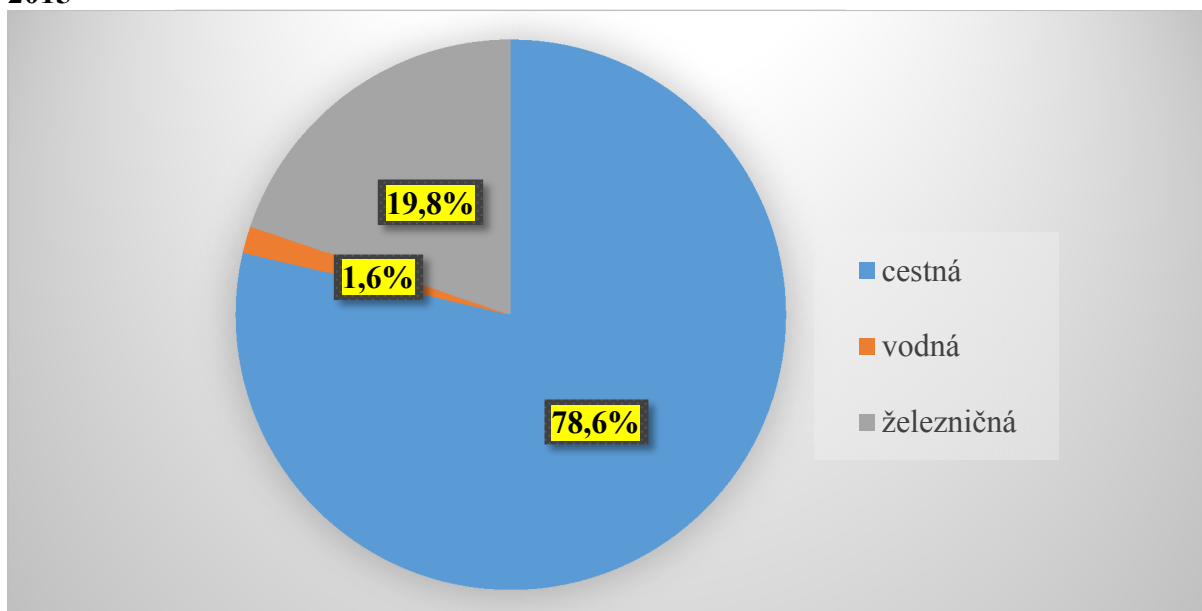
Cestná nákladná doprava má väčšinový podiel na svetovej nákladnej doprave. Podiel prepravovaného nákladu po cestách a železnicou sa líši hlavne v závislosti od druhu prepravovaného tovaru. Ťažká nákladná doprava vo forme veľkých kontajnerov alebo sypaného

² KAŠŤÁKOVÁ, Elena - RUŽEKOVÁ, Viera. 2016. *Medzinárodné obchodné operácie*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2016. Str. 124. ISBN 978-80-225-4303-3

³ *Cestná nákladná doprava: prečo prepravcovia EÚ uprednostňujú nákladné vozidlo pred vlakom*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.europarl.europa.eu/studies>>

tovaru sa prevažne uskutočňuje po železnici, zatiaľ čo tovar, ktorý je ľahší, sa prepravuje formou cestnej nákladnej dopravy. Tento typ dopravy sa taktiež vo veľkom využíva ako rozvoz dovezeného tovaru už priamo zákazníkom. Cestná nákladná doprava vo všeobecnosti flexibilnejšie reaguje na zmeny hospodárskeho cyklu než železničná nákladná doprava, no aj napriek mnohým výhodám nie je vždy najvýhodnejším riešením. Cestná doprava tvorila na Slovensku v roku 2015 až 78,6 % celkovej nákladnej dopravy. V súčasnosti je výkon cestnej nákladnej dopravy stále veľmi vysoký, no mierne poklesol z dôvodu presunu na iné druhy dopravy. Cestná doprava sa viac používa pri doprave na krátke vzdialenosti, pri preprave tovaru na väčšie vzdialenosti sa cestná nákladná doprava presúva na železničnú alebo lodnú nákladnú dopravu.⁴

Graf 1 Podiel výkonov nákladnej dopravy na Slovensku podľa druhov dopravy za rok 2015



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: <<https://www.etrend.sk/firmy/politicke-riziko-sa-siri.html>>

Prevádzkovanie cestnej nákladnej dopravy patrí pod podnikanie, ktorého predmetom je odplatné poskytovanie dopravných služieb verejnosti cestnými motorovými vozidlami, ktoré sú špeciálne na tento účel typovo schválené. V rámci osobnej cestnej dopravy je hlavnou dopravnou službou preprava cestujúcich a ich batožiny. Ďalej sú to doplnkové služby, kde môžeme hovoriť najmä o poskytovaní informácií cestujúcim, fungovaní rezervačného systému a predaja cestovných lístkov a miesteniek, ako aj služby poskytované cestujúcim pred začiatkom prepravy a počas nej. V nákladnej doprave je primárnou úlohou preprava tovaru,

⁴ Cestná nákladná doprava: prečo prepravcovia EÚ uprednostňujú nákladné vozidlo pred vlakom. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.europarl.europa.eu/studies>>

iných vecí a živých zvierat, no takisto aj súvisiace služby poskytované odosielateľom alebo príjemcom tovaru pri nakladaní alebo vykladaní tovaru alebo priamo počas prepravy.⁵

Medzi najväčšie výhody cestnej nákladnej dopravy patrí, že nie je obmedzená priestorom nakládky a vykládky, má veľkú územnú rozptýlenosť, je možné prerušenie dopravného procesu. Veľkou výhodou oproti ostatným typom dopravy je hustá sieť pozemných komunikácií. Prichádza pri nej k úspore času a nákladov pri preprave na kratšie vzdialenosti. Momentálny trend je, že sa táto doprava stáva ešte rýchlejšia a hlavne pri preprave na krátke vzdialenosti je nenahraditeľná. Cestná doprava má schopnosť prepravy špecifických tovarov, pretože sa dopravné prostriedky dajú výborne prispôbiť charakteru tovaru, takže dokáže prepravovať tovar zo skoro všetkých manipulačných skupín. Pri cestnej doprave je tiež možné flexibilné prispôsobovanie času odovzdania tovaru príjemcovi.⁶

Za hlavné nevýhody sa jednoznačne považuje malá kapacita ložného priestoru, vylúčenie určitých druhov nebezpečných nákladov z prepravy, z dôvodu príliš veľkého rizika. Ďalšou negatívnou stránkou je vysoká závislosť od počasia a dopravnej situácie na cestách, ku ktorej sa v súčasnosti pridal aj vplyv nelegálnej migrácie z Blízkeho východu a ohrozovanie nákladnej cestnej dopravy, čím sa v poslednom čase zvyšuje dopravná nehodovosť. Poslednou nevýhodou je negatívny vplyv na životné prostredie, aj keď v tejto oblasti sa v súčasnosti tlačí na znižovanie podielu benzínových a naftových motorov a preorientovanie sa cestnej dopravy na ekologickejšie typy palív.⁷

Hlavným cieľom cestnej dopravy v Európskej únii je vytvorenie jednotného európskeho trhu pre cestnú dopravu. To nie je možné bez harmonizácie právnych predpisov platných v členských štátoch. Európska únia prijíma všetky opatrenia fiškálnej, technickej, sociálnej a administratívnej povahy. Právny základ je hlava VI Lisabonskej zmluvy, najmä článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Jej primárnym cieľom je spoločná politika v oblasti cestnej dopravy, ktorá má zabezpečovať rovnocenné podmienky hospodárskej súťaže a zaručiť slobodné poskytovanie služieb. Vyžaduje si harmonizáciu právnych predpisov všetkých členských štátov. Táto zmluva sa zaoberá otázkami zdaňovania daní ako daň z pridanej

⁵ *Zákon o cestnej premávke - Zákon č. 8/2009 Z. z. - úplné znenie*. 2009. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-cestnej-doprave/>>

⁶ *Zákon o cestnej premávke - Zákon č. 8/2009 Z. z. - úplné znenie*. 2009. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-cestnej-doprave/>>

⁷ OUDOVÁ, Alena. *Základy logistiky*. 1. vyd.: ComputerMedia 2013. Str. 103. ISBN 978-80-7402-149-7

hodnoty, cestná daň, daň z minerálnych olejov, ale aj technických a sociálnych noriem a opatrení na ochranu životného prostredia.⁸

Európska únia sa prostredníctvom Európskej komisie snaží o vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho zdroje s cieľom vytvorenia jednotného európskeho dopravného priestoru s názvom Biela kniha. Mobilita je veľmi dôležitá pre vnútorný trh a pre životnú úroveň občanov, pretože im umožňuje slobodne cestovať. Doprava napomáha hospodárskemu rastu a vytváraniu pracovných miest a musí byť udržateľná vzhľadom na nové výzvy, s ktorými sa v súčasnosti stretávame. Doprava má globálny charakter, preto si účinnosť akcií vyžaduje silnú medzinárodnú spoluprácu, ktorú by mala mať Európska únia voči tretím stranám jednotnú. V rámci Bielej knihy bolo prijatých aj niekoľko cieľov, ktoré sa týkajú priamo cestnej dopravy. Prvým cieľom je zníženie používania automobilov na benzínový alebo naftový motor do roku 2030 na polovicu do roku 2050 ich úplne vyradiť z premávky v mestách, čím by mala byť mestská logistika v podstate bez emisií. Ďalším dôležitým cieľom je preniesť až 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km do roku 2030 na iné druhy dopravy, napr. na železničnú alebo vodnú dopravu.⁹

Medzinárodnú cestnú nákladnú prepravu upravujú v rámci Európskej únie viaceré multilaterálne dohody, ktoré sa pokúšajú o spoločné riešenie v otázkach cestnej dopravy formou medzinárodných dohôd. Medzi najdôležitejšie multilaterálne dohody v oblasti cestnej dopravy môžeme zaradiť:

- Dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda CMR) - dohoda CMR má pre ratifikujúce krajiny donucovací charakter. Vychádza z princípu zodpovednosti za nebezpečenstvo, čo znamená, že dopravca zodpovedá za tovar od okamihu jeho prijatia až po vydanie oprávnenej osobe. Táto zodpovednosť je vyjadrená aj v nákladnom liste CMR. Nákladný list CMR je doklad o prevzatí zásielky dopravcom, ale aj dokladom o uzavretí prepravnej zmluvy. Vystavuje sa v troch vyhotoveniach, prvé si ponecháva odosielateľ, druhé sprevádza zásielku a tretie dostane dopravca. Výška ručenia je 8,33 SDR na 1 kg hrubej hmotnosti škody na tovare.
- Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (Dohoda ADR) - je zameraná na stanovenie spoločných postupov a zníženie rizika pri cestnej preprave

⁸ Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>>

⁹ Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>>

nebezpečných vecí. Dôležitá súčasť Dohody ADR sú dve prílohy. Príloha A obsahuje ustanovenia o nebezpečných látkach a predmetoch, hlavne o ich balení a správnom označovaní. Príloha B vymedzuje ustanovenia o cestných dopravných prostriedkoch, ktoré sú špeciálne určené na prepravu nebezpečných vecí a rieši aj spôsob, akým sa má manipulovať s tovarom. Podľa Dohody ADR sú nebezpečné látky rozdelené do 9 tried nebezpečenstva podľa svojich účinkov. Povinnosťou dopravcu je zabezpečiť, aby preprava nebezpečných vecí neohrozila život a zdravie osôb, ako aj zabezpečiť celkové potrebné vybavenie a označenie vozidla a zabezpečiť preškolenie zodpovedných osôb.

- Dohoda o medzinárodných prepravách skazitelných potravín a špecializovaných prostriedkoch určených pre tieto prepravy (Dohoda ATP) – upravuje prepravu tovaru pod kontrolovanou teplotou. Predmetom Dohody ATP je medzinárodná preprava hlboko mrazených potravín a medzinárodná preprava vymenovaných v prílohe ATP. Ide o tovar z nízkou dobou spotreby, ktorý sa musí prepraviť veľmi rýchlo a v špeciálnych podmienkach uskladnenia tovaru v dopravnom prostriedku.
- Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda AETR) - zaoberá sa problematikou minimálneho veku vodičov, dennou a týždennou dobou vedenia vozidla, prerušovaním jazdy, dennou a týždennou dobou odpočinku, a kontrolnými zariadeniami, ktoré sa používajú na monitorovanie činností daného vozidla.¹⁰

1.2 Tradičné riziká v medzinárodných exportných obchodných operáciách

Riziko označuje pojem, ktorým vyjadrujeme neistý výsledok s možným nežiadúcim stavom. Riziko znamená nebezpečenstvo vzniku škody, hrozbu, potenciálny problém, možnosť zlyhania a neúspechu, poškodenia, straty či zničenia. Riziko teda vyjadruje určitú mieru neistoty, pravdepodobnosť dosiahnutia výsledku, ktorý je diametrálne odlišný od dúfaného alebo očakávaného výsledku. Riziká v organizácii súvisia predovšetkým s okolitým prostredím, inováciami, zmenami a so zdrojmi. Rizikám možno predchádzať vhodným riadením, finančný vplyv rizík možno zmierniť pomocou poistenia alebo iných vhodných nástrojov.¹¹

¹⁰ JAMBOŘOVÁ, Erika – FURDOVÁ, Lucia - PAVELKA, Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

¹¹ *Riziká, čo sú riziká?. Metódy prevencie rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://managementmania.com/sk/rizika>>

Rizikom sa zaoberali ľudia už veľmi dávno, schopnosť predvídať riziko, správne sa rozhodovať v rizikových situáciách patrilo k základným aspektom podnikateľského úspechu. Pojem riziko pochádza z arabského slova „risk“ a pôvodne toto slovo označovalo tak priaznivú, ako aj nepriaznivú udalosť v živote človeka. Až neskôr sa jeho používanie obmedzilo len na nepriaznivé udalosti prinášajúce skôr negatívne emócie. Spočiatku sa používal hlavne v poistnej teórii a praxi, neskôr sa jeho používanie rozšírilo aj do mnohých iných vedných disciplín. Je prirodzené, že sa v súvislosti s tým podstatne rozšírila aj jeho pôvodná podstata a rozsah. Podnikateľské riziko súvisí s využitím vonkajších príležitostí, ktoré pre firmu predstavuje jej okolie. To sa môže prejavovať tak pozitívne, v podobe určitého zisku, ako aj negatívne formou horších výsledkov oproti očakávaniu, či dokonca dosiahnutím straty.¹²

Najdôležitejšou charakteristikou rizika je jeho miera pravdepodobnosti rizika, ktorá označuje s akou pravdepodobnosťou môže riziko nastať. Ďalej je to úroveň rizika, predvídateľnosť rizika, miera ovplyvniteľnosti rizika - riziko môže byť ovplyvniteľné, čiastočne ovplyvniteľné alebo neovplyvniteľné. Ďalšou dôležitou charakteristikou rizika je vzťah k organizácii, na základe ktorej delíme riziká na interné riziká (subjekt ich môže ovplyvňovať a riadiť, prejavujú sa vo vnútri organizácie) a na externé riziká (subjekt ich nemôže priamo ovplyvňovať, jedná sa o faktory externého prostredia). Poslednou charakteristikou rizika je rozsah jeho pôsobenia, kde môže byť miera rizika systematická, keď platí pre všetky podnikateľské subjekty alebo nesystematická. V tomto prípade platí len pre určitý špeciálny odbor podnikania.¹³

Riziká ako javy, ktoré sa spájajú s náhodnými prvkami v ekonomických procesoch sú objektívne. Riziká však majú aj svoju subjektívnu stránku, ktorá je prepojená s bezprostredným rozhodovaním určitého subjektu. Táto subjektívna stránka sa formuluje informačným zaistením rozhodnutia, jeho načasovaním a schopnosťou predvídať vývoj a vybrať takú alternatívu, ktorá prinesie požadované výsledky. Výsledkom práce s rizikami je určitý konečný scenár pôsobenia hrozieb premietnutý do miery rizika, a teda miery možných dôsledkov pre firmu. Riziko predstavuje vplyv hrozby na aktívum, miera rizika je stanovená na základe hodnoty aktíva, jeho zraniteľnosti a veľkosti dosahu hrozby.¹⁴

Risk management. 2018. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.investopedia.com/terms/r/riskmanagement.asp>>

¹² *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

¹³ *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

¹⁴ JAMBOROVÁ, Erika. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode – Praktikum 1*. vyd. 2. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 162. ISBN 978-80-225-3727-8E.

Významným aspektom úspešného zvládnutia rizík v súvislosti s príležitosťami expanzie na nové trhy je podrobná identifikácia všetkých rizík, ktoré by mohli mať vplyv na realizáciu konkrétnej exportnej obchodnej operácie. V prípade zahraničných trhov majú riziká omnoho významnejšie dosahy a vplyvy a prinášajú omnoho ostrejšie následky, než riziká v súvislosti s obchodovaním v domácom prostredí. Jazyková bariéra, odlišné vnímanie environmentálnych otázok, odlišnosť kultúr či sociálno-ekonomického prostredia, ale i nedostatočná znalosť podnikateľského či legislatívneho prostredia, odlišné podmienky pre podnikanie a iné riziká majú významný vplyv na úspech či neúspech exportnej obchodnej operácie v podobe rozdielu oproti očakávaného efektu.¹⁵

V poslednom desaťročí sa v súvislosti s politickým, ekonomickým či technologickým vývojom vyostrila rizikovosť v medzinárodnom podnikateľskom prostredí. Dôvodmi na zvýšenie rizikovosti sú najmä prepájanie trhov na globálnu úroveň, zvýšená konkurencia, rýchlejšia implementácia inovácií či narastajúca environmentálna bezpečnosť. Zvýšenie neistoty v súvislosti s podnikaním na medzinárodných trhoch viedlo k zavádzaniu nových prvkov a prístupov k aplikovanému riziku z pohľadu krajín, podnikateľských subjektov, ale aj v činnosti medzinárodných organizácií. Riziká sa významne zvyšujú v súvislosti s dereguláciou trhov, nasadením moderných informačno-komunikačných technológií, rastúcim tlakom na cenu a energetickú bezpečnosť tovarov, ako aj tlakom na skracovanie dodacej lehoty.¹⁶

1.2.1 Charakteristika, význam a klasifikácia tradičných zahraničných rizík

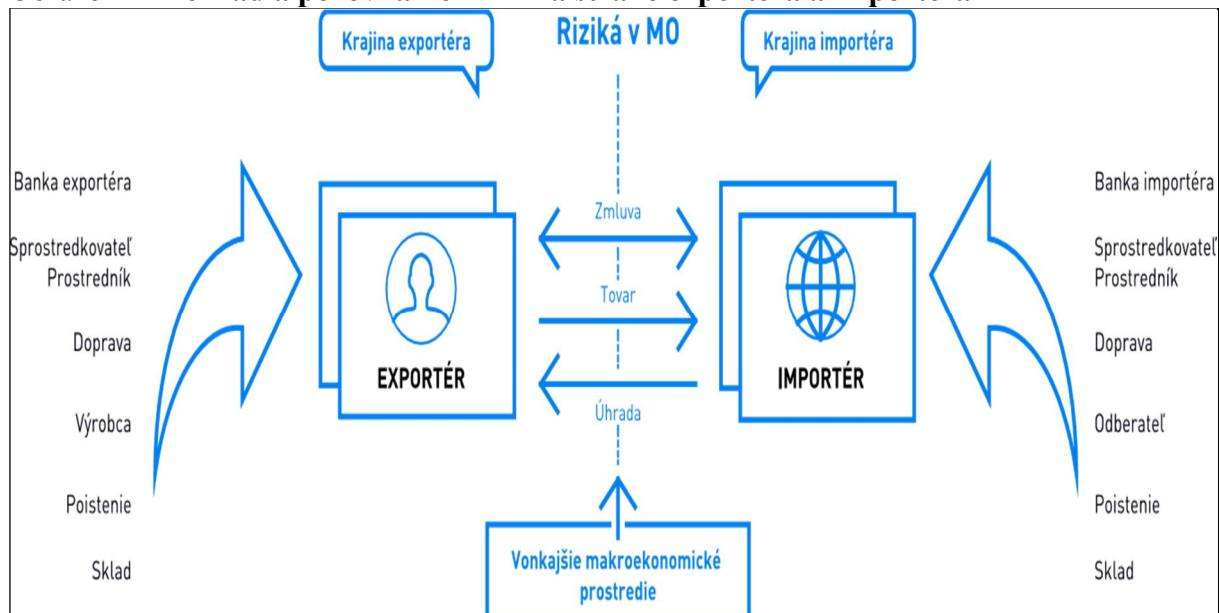
Zvyčajne vo vyspelých ekonomikách prichádza k rozširovaniu ekonomických vzťahov aj mimo územia príslušných štátov. Ekonomické vzťahy, ktoré vznikajú medzi dvoma alebo viacerými štátmi na globálnej úrovni, prinášajú veľa nových rizík. Prinášajú však tiež možnosti ich dopredu predvídať a následne ich eliminovať alebo aspoň zmiernovať ich negatívny vplyv. Mnohé sa prenášajú z jedného štátu do druhého, ako napr. cenové výkyvy, inflačný vývoj a podobne. Problematika medzinárodných rizík je veľmi rozsiahla a vstupuje do nej veľa ťažko predvídateľných premenných, ktoré môžu súvisieť vonkajším alebo vnútorným prostredím. Tieto premenné sa navyše rozlišujú aj ak ide o riziká spojené s importérom alebo na druhú

¹⁵ PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

¹⁶ JAMBOROVÁ, Erika – FURDOVÁ, Lucia - PAVELKA, Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

stranu s exportérom. Ako môžeme vidieť na obrázku 2, na importéra aj exportéra pôsobia veľmi podobné riziká, no pre každého predstavujú tieto riziká rozdielnu dôležitosť v danom momente. Preto je veľmi dôležité sledovať spoločenské dianie, čím môžeme znížiť rizikovosť ako na strane exportéra ako aj na strane importéra.¹⁷

Obrázok 2 Prehľad a porovnanie rizík na strane exportéra a importéra



Zdroj: <https://www.eximbanka.sk/buxus/docs/.../Manual_slovenskeho_exportera.pdf>

Uvedenie si rizík nám pomáha pri úspešných rozhodnutiach pri podnikateľskej činnosti. Pomocou miery rizika vieme určiť potenciál každého jedného trhového reťazca. Trhový potenciál je mierou kapacity trhu a jeho absorpčných schopností. Trhový potenciál určitého produktu v určitej geografickej oblasti predstavuje maximálne množstvo, ktoré v danej oblasti môžu predat' všetci predajcovia daného produktu za rok. Medzi hlavné indikátory trhového potenciálu patria:

- Geografické charakteristiky – sem zaradujeme fyzickú rozlohu krajiny, jej topológiu, zásoby nerastných surovín a prístup ku zdrojom, podnebie a potravinovú sebestačnosť krajiny, vzdialenosť od hlavných oblastí obchodu.
- Demografické charakteristiky – medzi tie patrí hlavne ukazovateľ veľkosti trhu, z ktorým sa spája potencionálna kúpyschopnosť obyvateľstva. Ďalej sa sem zaraduje rýchlosť rastu populácie, úroveň vzdelania obyvateľstva, úroveň používania cudzích jazykov obyvateľstva, hustota obyvateľstva či štruktúra a rozloženie obyvateľstva.

¹⁷ PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOŘOVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

- Ekonomické faktory – patria sem faktory ako hrubý domáci produkt na obyvateľa, exportná výkonnosť krajiny, prerozdelenie príjmov, pomer zahraničných investícií k hrubému národnému produktu, vplývajú sem aj faktory ako nezamestnanosť či inflácia.
- Sociokultúrne faktory – zahŕňajú charakteristiky ako adaptáciu etnických skupín a ich zastúpenie v štátnej štruktúre, lingvistická rôznorodosť a prispôsobivosť, platová úroveň obyvateľstva, regionálne rozdiely a snaha o ich zmiernenie.
- Technologické faktory – k najhlavnejším technologickým faktorom patrí úroveň technologických znalostí, existujúca výrobná alebo spotrebná technológia, úroveň vzdelania a kvalita špeciálneho vzdelania, miera investícií do technologických riešení.
- Národné ciele a plány – sem môžeme zaradiť všetky priority v oblasti rozvoja priemyselných odvetví, ako aj rôzne národné plány a projekty na podporu ekonomickej výkonnosti krajiny, medzinárodné projekty a spolupráca na úrovni medzinárodných organizácií a zmlúv medzi nimi.¹⁸

1.2.1.1 Tradičné teritoriálne riziká

Teritoriálne riziko predstavuje riziko straty z medzinárodného podnikania. Prejavuje sa v možnom ohrození úhrady pohľadávky zo strany zahraničného partnera, ide o celkové zhodnotenie pravdepodobnosti vzniku viacerých druhov rizík v určitom teritóriu. Správne ohodnotenie teritoriálneho rizika má vplyv na spôsob uskutočňovania zahranično-ekonomických stykov s teritóriom obchodného partnera. V praxi sa môžeme stretnúť aj s pojmom politické riziko, s ktorým sa vo všeobecnosti spája bezprostredné ohrozenie zisku, v extrémnych situáciách aj ohrozenie hospodárskej existencie zahraničných spoločností alebo dokonca i medzinárodných podnikov. Politické riziko sa prejavuje hlavne v krajinách s politickou nestabilitou, kde je miera vzniku rizika omnoho väčšia a medzinárodný obchod je veľmi obmedzovaný až skoro nemožný. Dôvody vzniku politických rizík vyplývajú zo zmien v politickom okolí podniku.¹⁹

Riziká krajín sú hodnotené prostredníctvom medzinárodne platnej ratingovej škály. Konkretizujú sa štátom prijatými opatreniami a tie znamenajú pre exportéra riziko neratifikovania alebo zrušenie kontraktu, embargo vývozu, neprevedenie devízového transferu,

¹⁸ JAMBOROVÁ Erika - FURDOVÁ Lucia - PAVELKA Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

¹⁹ Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu – Riziká pri vývoze. 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.sario.sk/sk/exporters/why-export/rizika-pri-vyvoze>>

konfiškáciu materiálov a výrobkov a pod. Toto riziko najčastejšie vyplýva z nepriateľských akcií ako sú vojna, revolúcie, štrajky, nepokoje, občianske vojny a pod. Tieto riziká sú stále vo svete aktuálne a už dávno ich nemožno považovať za vedľajšie a nemožno ich podceňovať, pretože ich účinky sú dlhodobé a veľmi negatívne pre dané teritórium. Teritoriálne a politické riziká členíme na tieto druhy:

- Výmenné riziko - vznikajú ako následok toho, že nemôžeme uskutočniť výmenu pohľadávky dlžníka z domácej meny na zahraničnú menu. Peniaze, ktoré už importér vyplatil svojej banke, nemožno v dôsledku štátnych opatrení importujúcej krajiny a v dôsledku nedostatku devíz vymeniť za žiadnu cudziu menu.
- Moratórium – prejavuje sa neschopnosťou uhradiť pohľadávky z dôvodu zabránenia formou štátnych opatrení. Štát nepovolí v čase splatnosti pohľadávky zaplatenie a transfer dlhovej čiastky exportérovi, ale povolí len čiastočné zaplatenie dlhu, prípadne nariadi odklad platby v plnej sume.
- Transferové riziko – v prípade transferového rizika nemôžeme previesť do zahraničia peniaze vyplatené importérom, pretože importujúca krajina z hospodársko-politických príčin nechce taký transfer povoliť.²⁰

Teritoriálne riziko sa prejavuje možným ohrozením úhrady pohľadávky zo strany zahraničného partnera, či ohrozením vloženého kapitálu. Riadenie teritoriálneho rizika pri exporte znamená jeho správny odhad, analýzu a určenie postupu na jeho elimináciu alebo predstaviť riešenie vzniknutých udalostí. Postup riadenia vývozného rizika začína definovaním podstaty rizika, potom nasleduje určenie pravdepodobnosti a možné dôsledky vzniku rizika, musíme vytvoriť stratégiu na zmiernenie rizika. Z uvedených skutočností vyplýva dôležitosť relevantných, včasných a dôveryhodných informácií o finančnej, politickej a ekonomickej situácii danej krajiny, čím vieme zamedziť vplyv teritoriálneho rizika na podnikateľskú činnosť daného subjektu. Teritoriálne riziká sa prejavujú hlavne pri dlhodobých medzinárodných kontraktoch a priamych zahraničných investíciách.²¹

²⁰ *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

OECD - Country Risk Classification. 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.oecd.org/tad/xcred/crc.htm>>

²¹ JAMBOROVÁ Erika - FURDOVÁ Lucia - PAVELKA Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

1.2.1.2 Tradičné trhové riziká

Pri týchto rizikách ide o získania a udržania optimálneho trhu, je spojené s úspešnosťou podniku na trhu. Týka sa hlavne exportéra, ktorý stojí pred potencionálnym nebezpečenstvom, že nenájde trh pre určitý produkt alebo produkt, sortiment nebude zodpovedať požiadavkám importéra, že nezvolí správny okamih vývozu či nebude schopný nasýtiť uvoľnené miesto na trhu svojimi výrobkami v primeranom množstve. Každá zmena trhových podmienok môže pre firmu predstavovať riziko, ktoré môže znamenať hrozbu straty, ale aj možnosť zisku. Za príčiny vzniku rizika, ktoré na trhu pôsobia môžeme považovať zmenu vzťahu ponuky a dopytu po určitom tovare, zmena celkovej konjunkturálnej situácie, štátne zásady, zmeny v postavení rozhodujúcich dodávateľov a odberateľov, zmeny v produktivite práce, technológii, vplyv prírodných príčin a vplyv sezónnych výkyvov.²²

Medzi najvýznamnejšie druhy trhového rizika zaraďujeme riziko odbytu. Môžeme ho charakterizovať ako príčinu vzniku straty predávajúceho v dôsledku nepredajnosti výrobku na trhu. Ďalším druhom rizika je riziko nákupu. Je spojené s možnosťou, že kupujúci nezíska na trhu potrebný výrobok. Najvýraznejšie sa prejavuje pri surovinách, náhradných dieloch a rôznych deficitných výrobkoch. Pod trhové riziko spadá aj riziko zmeny cenových relácií, ktoré možno charakterizovať ako nebezpečenstvo zmeny cenových relácií v čase medzi uzavretím kontraktu a jeho splnením.²³

Do skupiny trhových rizík patrí aj kurzové riziko. Kurzové riziko spočíva v zmenách kurzov medzi menami zmluvných partnerov, prípadne medzi domácou a treťou menou, v ktorej má byť záväzok vyrovnaný. Zmeny menových kurzov môžu mať kladný alebo záporný vplyv na predpokladaný výsledok, takže môže dochádzať ku kurzovým stratám, ale aj ku kurzovým ziskom. Kurzové riziko sa vzťahuje na čas medzi uzavretím príslušnej zmluvnej dohody a peňažným splnením zmluvy. Predvídanie menového vývoja je veľmi náročné. Vývoj kurzov nie je len výsledkom vývoja ekonomických faktorov, ale predovšetkým faktorov neekonomických, ktorých intenzita či smer pôsobenia sa v budúcnosti nedá predvídať. Na kurzové výkyvy pôsobí rad činiteľov. Medzi tieto faktory patria na prvom mieste ekonomické

²² KALÍNSKA, Emília, a kol. *Medzinárodný obchod v 21. storočí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2010. Str. 228. ISBN 978-80-247-3396-8

²³ *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

faktory ako hospodársky rast, úrokové sadzby, inflácia, výška nezamestnanosti, parita kúpnej sily, či stav devízových rezerv.²⁴

1.2.1.3 Tradičné komerčné riziká

Komerčné riziká tvoria systém väčších i menších rizík, týkajúcich sa hlavne medzinárodných obchodno-finančných transferov. Komerčné riziká pôsobia vo vonkajších vzťahoch intenzívnejšie ako vo vnútornej ekonomike krajín, najmä z nasledujúcich dôvodov rozdielnosti mentalít, ktorá je spojená s ťažšou komunikatívnosťou, ale aj ťažkosťami pri hľadaní nových trhov. Ďalším dôvodom sú jazykové bariéry, ktoré prinášajú nebezpečenstvo nedorozumení, prípadne chybných interpretácií pri uzavieraní zmlúv, čo môže mať negatívne dôsledky. Častým dôvodom je rozdielnosť právnych systémov, kde zmluvy môžu byť interpretované podľa práva a obchodných zvyklostí exportéra, ako i importéra ako aj väčšia vzdialenosť medzi zmluvnými stranami, čo má za následok menšie vzájomné poznanie, horší prehľad na cudzom trhu a tiež zvýšené riziko transportu.²⁵

Komerčné riziká v zmluvných vzťahoch vyplývajú z nebezpečenstva, že zahraničný partner nedodrží uzavretú zmluvu buď preto, že nie je ochotný, alebo preto, že nie je schopný kontrakt dodržať. Intenzita dosahu komerčných rizík je všeobecne na jednotlivé zahraničné operácie daná dvoma faktormi. Prvým faktorom je spoľahlivosť partnera – z toho hľadiska treba posudzovať právne postavenie partnera, jeho majetkovú situáciu, komerčnú zdatnosť. Druhým faktorom je stupeň právneho zaistenia daného záväzkového vzťahu, kde ide spravidla o právnu dokonalosť kontraktu, jeho podmienky a právo, podľa ktorého je právny vzťah posudzovaný. Podľa toho vieme určiť charakter sankcií za neplnenie kontraktu. Komerčné riziká sú jedným z mála druhov rizík, pri ktorých možno aplikovať ochranu cestou ich minimalizácie. Tieto riziká sú ovplyvnené kvalitou práce subjektov vo sfére medzinárodných vzťahov, ich schopnosťou odhadovať riziká a voliť vhodné cesty ich obmedzenia.²⁶

Komerčné riziká môžeme rozdeliť na viacero druhov čiastkových rizík. Prvým je riziko neprevzatia tovaru neprevzatie tovaru zahraničným odberateľom. Predstavuje riziko na strane

²⁴ Riadenie rizík – Ekonomické kurzové riziko. 2013. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.cfo.sk/articles/ekonomicke-kurzove-riziko#.WU-AoRGQypo>>

²⁵ PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

²⁶ Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

exportéra. Môže sa uskutočniť formou odmietnutia dokumentov, neakceptovaním zmenky, odmietnutím tovaru, zrušením alebo inou modifikáciou objednávky odberateľom, že pre exportéra už nie je možné jej vyhovieť. Neprevzatie tovaru môže viesť ku stratám v dôsledku skladovania, predaja tovaru inému odberateľovi za nižšiu cenu alebo v dôsledku vynaloženia dopravných nákladov na spätnú dopravu tovaru. Ďalším komerčným rizikom je riziko z nezaplatenia. Pod týmto pojmom sa skrýva fakt, že importér nechce alebo nemôže platiť. Dočasná platobná neschopnosť súvisí s nedostatkom prostriedkov na zaplatenie v danom časovom okamihu, čo môže byť spôsobené neskorším zaplatením zo strany odberateľa. Trvalá platobná neschopnosť súvisí s pretrvávajúcou zlou finančnou situáciou importéra, až s jeho úpadkom.²⁷

Medzi komerčné riziká patrí aj tovarové riziko, ktoré voláme aj riziko neplnenia zmluvy. Patrí k rizikám postihujúcim importéra, predovšetkým vtedy, ak ide o riziko neplnenia podmienok dodávky podľa zmluvy. Ide o nebezpečenstvo, že exportér tovar nedodá, prípadne, že ho dodá v inom ako dohodnutom množstve, kvalite a čase. Medzi najčastejšie princípy patria: výrobné alebo finančné problémy a hlavne zdržanie v doprave. Vo výnimočných prípadoch, keď má odberateľ možnosť oboznámiť sa s tovarom, nepreberá dodávateľ žiadne záväzky za kvalitu dodaného tovaru na dražbe. Prevenciou tohto typu rizika je výber vhodného partnera, využitie neplatobnej bankovej záruky, kontrolou množstva a kvality tovaru pred naložením. Posledným s komerčných rizík je transportné riziko alebo dopravné riziko.²⁸

1.2.1.4 Tradičné dopravné riziká

Sú významnou súčasťou komerčných rizík, pričom vzniká pri dodaní tovaru v rámci kúpnych zmlúv. V prípade dopravných rizík možno hovoriť o rizikách v medzinárodnom obchode, ktoré sú spojené so zahraničnou prepravou tovarov a s dopravnými prostriedkami. Príčinami vzniku dopravných rizík sú vznik mimoriadnych udalostí ovplyvňujúcich dopravu, prepravu a logistiku. Môžu vzniknúť ako nezávislé od ľudskej vôle, vyplývať z ľudskej činnosti, vyplývať z prirodzenej povahy tovaru, prípadne ich môže spôsobiť iný faktor, ako napr. hmyz, rádioaktívne žiarenie, hlodavce. Príčiny dopravných rizík, ktoré sú nezávislé na ľudskej činnosti, sú faktory, ktoré človek svojou činnosťou nevie ovplyvniť, a teda im ani nevie

²⁷ JAMBOROVÁ Erika - FURDOVÁ Lucia - PAVELKA Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

²⁸ *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>

zabrániť. Možno sem zahrnúť udalosti, ktoré sú spôsobené prírodným prostredím, počasím a ostatnými vplyvmi prírody na dopravný prostriedok. Výsledkom pôsobenia dopravného rizika sú vzniknuté škody na tovare alebo dopravnom prostriedku, ale aj škody, ktoré vzniknú pre dopravcu v dlhodobom horizonte. Z uvedeného dôvodu je potrebná včasná identifikácia možných hrozieb, dôkladná analýza rizika a zavedenie opatrení smerujúcich k eliminácii a zníženiu rizika.²⁹

Dopravné riziko možno teda definovať ako riziko vznikajúce pri dodaní tovaru v rámci kúpnych zmlúv, pričom súvisí so zodpovednosťou dopravcov a zasielateľov, či so samotnými dopravnými prostriedkami. Ide teda o nebezpečenstvo vzniku ekonomických strát alebo ujmy na zdraví v súvislosti s uskutočňovaním dopravy. Prejavom pôsobenia dopravného rizika je poškodenie, zničenie, odcudzenie tovaru, zdržanie tovaru pri jeho preprave. Riziko sa dotýka tak exportéra, ako aj importéra (predávajúceho i kupujúceho). Tieto riziká sa môžu obmedziť len na kontrolu prepravovaného tovaru, ktorá sa dá vyčíslieť (odhadnúť), alebo naopak, rozšíriť aj na následné škody súvisiace s nedodaním zásielky v správnom čase na správnom mieste, čo sa však ťažšie kalkuluje.³⁰

Pri dopravnom riziku ide o nebezpečenstvo, že tovar bude počas prepravy poškodený, zničený alebo odcudzený. Transportné riziko sa týka tak importéra, ako aj exportéra. Podľa dohodnutej doložky na importéra ten je povinný platiť plnú cenu aj v tom prípade, ak po tomto okamihu dôjde k náhodnému zničeniu alebo poškodeniu tovaru. Zodpovednosti prepravcu upravujú medzinárodné prepravné zmluvy. Riziká, ktoré sú spojené s prepravou tovaru sa zaraďujú do skupiny komerčných rizík v medzinárodnom obchode. Tieto riziká sa môžu obmedziť len na kontrolu tovaru, ktorý sa práve prepravuje (dá sa presne vyčíslieť a odhadnúť) alebo rozšíriť aj na následné škody ak tovar nie je v správnom čase na správnom mieste (ťažko sa vyčísluje a odhaduje).³¹

Poznáme štyri stupne riešenia dopravných rizík. Prvým je prenesenie rizika na poisťovňu formou dopravného poistenia. V medzinárodnom obchode ide hlavne o poistenie proti poškodeniu alebo zničeniu, strate tovaru alebo proti nedodaniu tovaru. Druhým riešením dopravného rizika je prenesenie rizík na zasielateľskú firmu, ktorá je špecialistom na dodanie

²⁹ PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

³⁰ PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

³¹ Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu – Riziká pri vývoze. 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.sario.sk/sk/exporters/why-export/rizika-pri-vyvoze>>

tovaru. Zasielateľská firma na seba preberie záruky zníženie rizika, kde je dôležitý výber vhodnej dopravy, vhodné a bezpečné balenie a označenie tovaru, v čom má takáto špecializovaná firma omnoho lepšie možnosti. Tretím stupňom riešenia je zbavenie sa rizika prenesením na exportéra alebo importéra použitím vhodnej medzinárodnej obchodnej podmienky. Posledným riešením je zníženie rizika vhodným balením a označovaním tovaru.³²

1.3 Nové riziká v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave

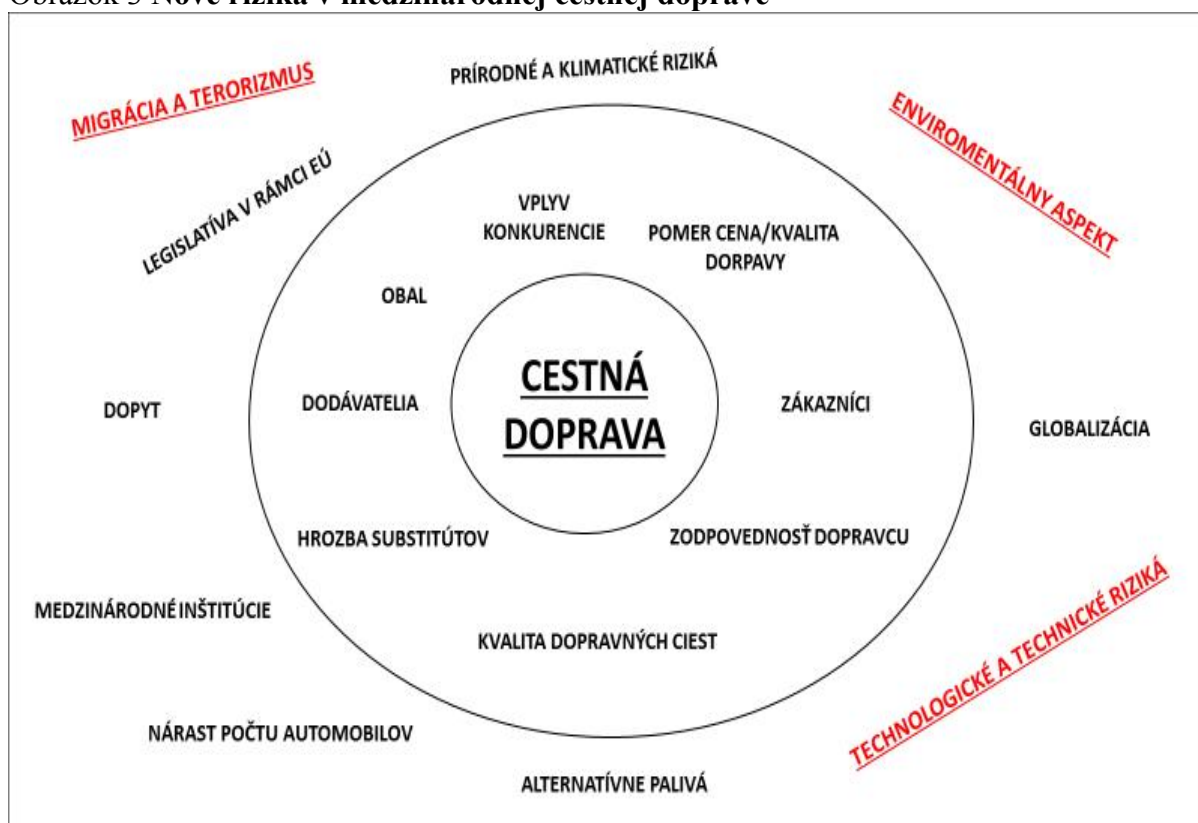
Medzinárodná cestná nákladná doprava sa vďaka technologickému pokroku a obrovskej automatizácii prepracováva na veľmi dôležitý a často používaný druh dopravy. Patrí jej najväčší podiel na nákladnej doprave, a hlavne pri preprave na kratšie vzdialenosti pred a za hlavnou dopravou. Narastajúci počet obyvateľov zo sebou automaticky prináša nárast dopravných prostriedkov cestnej dopravy, ktoré sú cenovo aj kapacitne omnoho prijateľnejšie pre obyvateľov. Na cestnú nákladnú dopravu číha mnoho dlhodobých rizík ako inflácia, prírodné a klimatické riziká spojené s prírodnými katastrofami, už dlhodobým rizikovým trendom je narastajúci počet automobilov, ktorý úzko súvisí s nárastom obyvateľstva. Ďalším rizikom, ktoré sa automaticky spája s cestnou dopravou je úroveň cestnej infraštruktúry a nízke investície do údržby ciest. Cestná nákladná doprava zo sebou prináša mnoho rizík, ale väčšinu týchto rizík sa už podniky naučili riešiť alebo aspoň eliminovať na minimálnu úroveň.

V súčasnosti sa začínajú v cestnej doprave objavovať úplne nové potencionálne riziká, ktoré sa prelínajú s už existujúcimi rizikami a predstavujú škálu rizík pre cestnú nákladnú dopravu (obrázok 3). Medzi najdôležitejšie riziká od roku 2014 patrí obrovský nárast migrácie na európsky kontinent, táto nová masa ľudí spôsobuje, že sa musia presúvať hlavné logistické uzly do oblastí, kde je intenzita pohybu migrantov nižšia. Navyše stúpajúci trend migrácie zo sebou prináša riziko terorizmu, ktorý podnecuje prísnejšie kontroly na hraniciach, bezpečnostné opatrenia pri kamiónovej doprave a rôzne iné negatívne efekty. Ďalším rizikom je obrovský nárast technologických a inovačných technológií, ktoré sa v cestnej doprave zavádzajú. Zvyšujúca sa technologická a technická úroveň cestnej dopravy prináša veľa výhod, ale pri nesprávnom a neodbornom použití ide o veľké riziko na bezpečnosť v cestnej doprave. Posledným súčasným trendom, ktorý zo sebou prináša riziko je zvyšujúci sa dopyt po

³² JAMBOROVÁ Erika - FURDOVÁ Lucia - PAVELKA Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8

environmentálnych aspektoch v cestnej doprave, na ktoré musí reagovať aj ponuka. Environmentálne hľadisko je tiež skôr pozitívne pre ekonomiku, no prináša so sebou riziko uberania na rýchlosti alebo bezpečnosti cestnej nákladnej dopravy na úkor ochrany prírody. Tieto tri riziká patria k najnovším rizikám, ktoré vplyvajú na cestnú dopravu a sú ťažiskom pre budúce smerovanie cestnej dopravy a logistiky.

Obrázok 3 Nové riziká v medzinárodnej cestnej doprave



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: <<https://www.euroekonom.sk/domaca-zakladna-a-diamant-m-e-portera/>>

1.3.1 Migrácia a jej vplyv na medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu

Migráciou označujeme proces, kedy jednotlivci i celé skupiny ľudí z rôznych dôvodov opúšťajú svoje domovy. Migrácia je ovplyvnená kombináciou ekonomických, environmentálnych, politických a sociálnych faktorov, a to buď v krajine pôvodu migranta (faktory tlaku), alebo v cieľovej krajine (faktory motivácie). Súčasná mobilita ľudí je vyššia ako kedykoľvek predtým v novodobej histórii a naďalej prudko stúpa, čím sa stáva jednou z určujúcich globálnych otázok 21. storočia. Z približne 200 štátov sveta skoro všetky sú zdrojové, tranzitné alebo cieľové územia pre migrantov. Migrácia je pohyb osôb alebo skupín osôb v geografickom a sociálnom priestore spojený s prechodnou alebo trvalou zmenou miesta pobytu. Ľudia sa v priebehu dejín presúvali z jedného miesta na druhé. Na európske pobrežie

sa snažia dostať z rôznych dôvodov a rôznymi cestami. Hľadajú legálne spôsoby, ale zároveň riskujú svoje životy, aby unikli politickému útlaku, vojne a chudobe, ako aj preto, aby sa opäť stretli s rodinou a využili výhody podnikania a vzdelávania. V rokoch 2015 a 2016 zaznamenala EÚ bezprecedentný prílev utečencov a migrantov. Do Európskej únie prišiel viac ako milión osôb, pričom väčšina z nich utekala pred vojnou a terorom v Sýrii a v okolitých krajinách.³³

Migráciu môžeme rozdeliť do niekoľkých kategórií podľa rôznych kritérií. Môžeme ju rozdeľovať podľa územného princípu, podľa situácie, ktorá donútila migrantov opustiť svoju krajinu, ale aj podľa dĺžky pobytu migrantov na území daného štátu. Poznáme niekoľko rôznych druhov migrácie:

- zahraničná migrácia – pohyb osôb cez hranice suverénnych štátov spojený s trvalou alebo prechodnou zmenou pobytu;
- vnútorná migrácia – pohyb osôb v rámci jedného štátu spojený s trvalou alebo prechodnou zmenou pobytu;
- dobrovoľná migrácia – slobodný pohyb osôb alebo skupín osôb, napríklad za účelom zamestnania, zlúčenia rodiny, vzdelávania, a pod.;
- nútená migrácia – nedobrovoľné opustenie krajiny pôvodu pre politické a sociálne problémy, vojnové konflikty, prírodné katastrofy, závažné existenčné a ekonomické problémy, alebo iné dlhodobo pretrvávajúce krízové situácie;
- legálna migrácia – prekročenie hranice krajiny s platným cestovným dokladom, prípadne aj platnými vízami a povoleniami, ak sa vyžadujú na vstup do krajiny;
- nelegálna migrácia – neoprávnené prekročenie hranice krajiny bez platných cestovných dokladov, víz a povolenia na pobyt, alebo neoprávnené zotrvávanie na území krajiny po skončení platnosti dokladov, víz alebo povolenia na pobyt;
- dlhodobá migrácia – pohyb ľudí, ktorí zmenia krajinu pobytu na viac ako jeden rok;
- krátkodobá migrácia – pohyb ľudí, ktorí zmenia krajinu svojho obvyklého pobytu na dobu dlhšiu ako tri mesiace, ale kratšiu ako jeden rok;³⁴

V dôsledku narastajúcej nestability v južnom susedstve EÚ sa zvýšil počet ľudí, ktorí sa snažia dostať do Európskej únie. Európska únia a jej členské štáty zintenzívňujú úsilie o vytvorenie účinnej, humanitárnej a bezpečnej európskej migračnej politiky. Európska rada

³³ Medzinárodná organizácia pre migráciu – Migrácia vo svete. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.iom.sk/sk/migracia/migracia-vo-svete>>

³⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, európskemu Hospodárskemu a Sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Globálny prístup k migrácii a mobilite 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52011DC0743>>

zohráva v tomto úsilí dôležitú úlohu, pretože stanovuje strategické priority. Na základe týchto priorít prijíma tiež právne predpisy a vymedzuje osobitné programy. Súčasťou migračnej politiky EÚ sú prvky ako spolupráca s krajinami pôvodu a tranzitu, posilnenie vonkajších hraníc EÚ, riadenie migračných tokov a boj proti prevádzkačom migrantov, reforma spoločného európskeho azylového systému, poskytovanie možností legálnej migrácie, podpora integrácie štátnych príslušníkov tretích krajín.³⁵

1.3.1.1 História migračných pohybov

Medzinárodné migračné pohyby obyvateľstva zohrali významnú úlohu v celom historickom vývoji obyvateľstva sveta. Prvé známe rozsiahle pohyby obyvateľov vznikali už v 5. a 6. storočí hlavne v Indii, Číne, Egypte, ale aj v Európe. Toto migračne veľmi aktívne obdobie sa historicky označuje aj ako obdobie sťahovania národov. V tomto období sa dostali do karpatskej oblasti aj Slovania, súčasťou pohybov boli aj vpády turkotatárskych kočovných kmeňov, vpády Normanov a mnohé iné migračné pohyby národov presúvajúcimi sa za lepšími životnými podmienkami. V novodobých dejinách ľudstva boli tiež zaznamenané veľké migračné presuny, medzi najväčšie patrí určite migrácia európskeho obyvateľstva za prácou do zámoria strednej a severnej Ameriky. Tá sa začala v obmedzenej miere už v 16. storočí, ale hlavná fáza nastala až v 19. a 20. storočí, kedy z Európy odišlo až 60 mil. obyvateľov, z toho drvivá väčšina do Ameriky, zvyšok do Austrálie, Južnej Afriky a mnohých iných krajín.³⁶

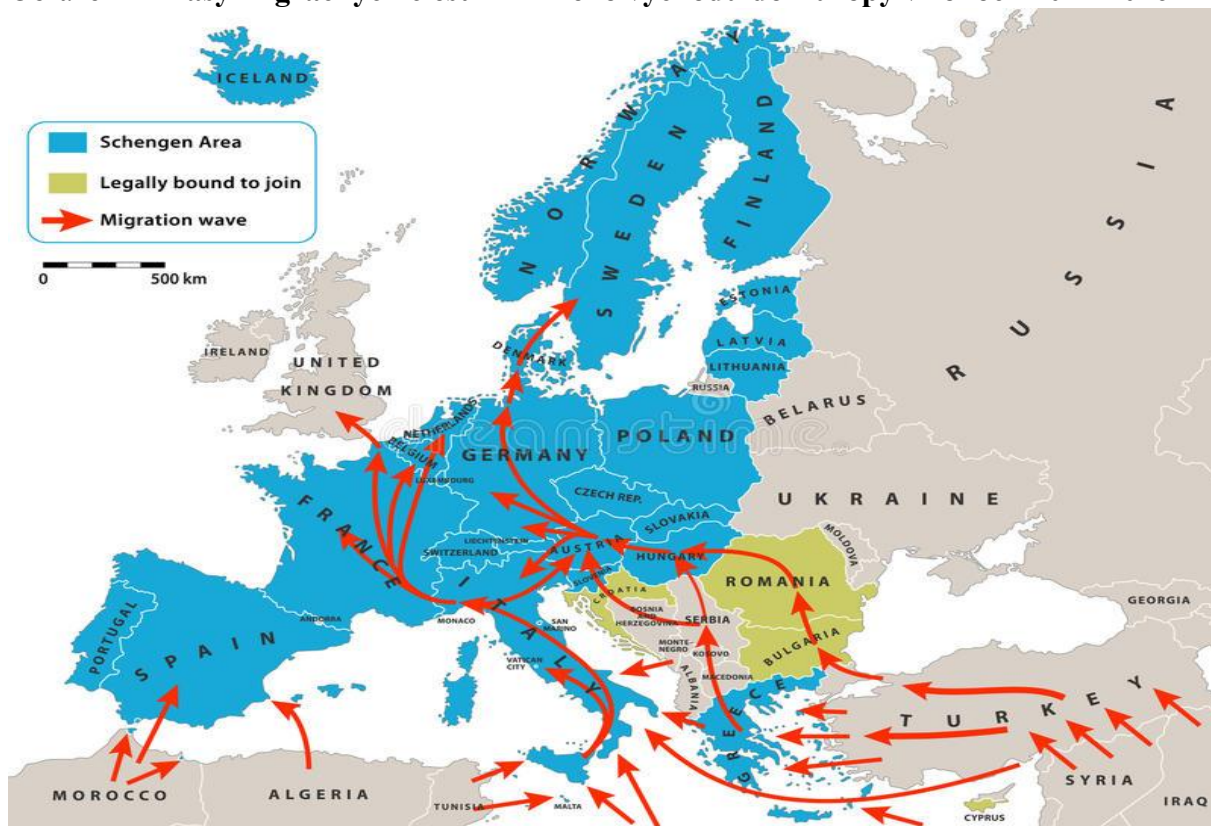
Za začiatok zámorskej migrácie sa často považuje obdobie medzi rokmi 1840-1850. V tomto období odišlo do zámorských krajín 2,5 mil. Írov, čo je extrémny prípad emigrácie obyvateľstva jednej krajiny. Medzi krajiny z najväčším množstvom migrantov, ktorí chodili hľadať prácu do Ameriky patrili Veľká Británia, Španielsko, Taliansko, Írsko, Nemecko, ale aj príslušníci slovanských národov (Poliaci, Česi, Slováci, Rusi). Európsky emigračný prúd do Severnej Ameriky pokračoval aj v medzivojnovom období, ale v menšej intenzite, pokles spôsobili najmä prísne opatrenia, ktoré začali pôsobiť na začiatku 20. storočia v USA, Kanade či Austrálii, ktoré mali za cieľ obmedziť počet migrujúcich ľudí. Hlavný prúd európskych migrantov smeroval do USA, ktoré zaznamenali absolútne najväčší migračný prírastok obyvateľov. Pre USA to bol nesmierny prínos, migranti boli výborná pracovná sila, nové

³⁵ *Európska únia a migračná kríza* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>

³⁶ *Migrácia a mechanický pohyb obyvateľstva* 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.infoweby.sk/referaty/10-mechanicky-pohyb>>

kultúry zo sebou prinášali aj nové nápady a skúsenosti. Migrácia pomohla k rýchlemu rozvoju USA po všetkých stránkach, najmä však po ekonomickej.³⁷

Obrázok 4 Trasy migračných ciest z Blízkeho východu do Európy v rokoch 2014-2016



Zdroj: <<https://www.dreamstime.com/stock-illustration-migration-crisis-europe-waves-going-schengen-area-data-source-europol-all-data-layers-easy-editing-image66632706>>

Migrácia do Latinskej Ameriky sa začína vo väčšej miere až začiatkom 20. storočia, najmä do Argentíny, Chile a Brazílie, kde boli vhodné klimatické podmienky. Odchádzali sem najmä Španieli, Taliani, Portugalci a mnohí iní. Medzi najmladšie územia európskej emigrácie patrí Austrália a Nový Zéland. Osídľovali ich najmä anglickí emigranti (pôvodne sa na tieto územia vozili trestaní väzni). Medzi osobitný typ migrácie obyvateľov zaradíme pohyb černochoz z Afriky do Ameriky, ktorý súvisí s otrokárstvom a bráním obyvateľom Afriky ako otrokov do Európy a Ameriky. Tento pohyb bol vynútený násilím, černochoz odvážali do Ameriky za účelom pracovnej sily pri najťažších prácach. Afrika takto stratila 25-30 miliónov ľudí. V súčasnosti sa rieši jedna z najvážnejších migračných kríz, ktorá pochádza z vojnového konfliktu v Sýrii a v okolitých krajinách. Obrovský nárast nelegálnych migrantov utekajúcich do Európy nastal v roku 2014 a vystupňoval sa v roku 2016, kedy bola miera prichádzajúcich migrantov najvyššia. Cieľovými krajinami sú ekonomicky vyspelé štáty západnej Európy,

³⁷ Rozšírená Európa a migrácia 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/analyzy/socialna-politika/rozsirena-europa-a-migracia/>>

keďže veľké množstvo migrantov nie sú z postihnutej oblasti, ale iba využívajú migračnú krízu na presun do bohatých západných európskych krajín. Na obrázku tri môžeme vidieť trasy ekonomických migrantov medzi rokmi 2014 až 2016 do Európy.³⁸

1.3.1.2 Príčiny migrácie

Príčiny migrácie sú rôzne, ľudia sú ovplyvňovaní rôznymi vonkajšími vplyvmi a vzniknutými situáciami. Medzi faktory, ktoré motivujú ľudí k migrácii patria napríklad: politická nestabilita, nízka životná úroveň, chudoba a vysoká chorobnosť, ozbrojené konflikty, vojny alebo rôzne štátne prevraty. Na druhej strane sú to faktory, ktoré ovplyvňujú výber cieľovej krajiny. Sem patria faktory ako: sociálna istota, dodržiavanie ľudských práv, lepšie ekonomické príležitosti a pozitívny postoj k migrantom, spravodlivosť, či dobrá bezpečnostná situácia. Z geografického hľadiska má migrácia v Európe tri základné aspekty - migrácia v rámci súčasných členských štátov EÚ, migrácia v rámci nových členských štátov strednej a východnej Európy, migrácia v rámci štátov, ktoré budú s rozšírenou Európskou úniou hraničiť, ako je Ukrajina, Turecko a mnohé iné krajiny.³⁹

V posledných rokoch v členských štátoch veľmi poklesla pôrodnosť. To znamená, že v blízkej budúcnosti sa bude viac investovať do sociálnych a zdravotníckych služieb pre seniorov, čo výrazne ovplyvní ekonomiku týchto krajín. Podľa OSN, jeden zo scenárov udržania stabilného rastu počtu obyvateľstva EÚ poukazuje na to, že Únia bude potrebovať v rokoch 2000 – 2050 viac než 47 miliónov imigrantov. Z tohto hľadiska môže znamenať migrácia pre trh práce pozitívny prvok. Na druhej strane majú občania EÚ veľké obavy z prílivu pracovnej sily zo strednej a východnej Európy, ktorá so sebou prináša ochotu pracovať za nižšiu mzdu, čím je pre zamestnávateľa lacnejšou voľbou. Aj z týchto dôvodov Parlamentné zhromaždenie Rady Európy navrhovalo založiť Európske monitorovacie stredisko pre migráciu, ktorého úlohou by bolo podrobne monitorovať celú migráciu, integračné politiky a efektivitu prijatých opatrení.⁴⁰

³⁸ EUROSTAT – Štatistika migrácie a migrujúceho obyvateľstva 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Migration_and_migrant_population_statistics/sk#.C4.8Eal.C5.A1ie_inform.C3.A1cie_z_Eu_rostatu>

³⁹ Európska únia a migračná kríza 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>

⁴⁰ Rozšírená Európa a migrácia 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/analyzy/socialna-politika/rozsirena-europa-a-migracia/>>

Z makroekonomickej perspektívy má migrácia veľa pozitívnych stránok, ako napríklad vyšší počet produktívnych pracovníkov, viac platiteľov daní a príspevkov do sociálnych fondov a nové zručnosti osvojené mladými ľuďmi. To všetko bude pozitívne vplývať na ekonomickú efektivitu budúcej multikultúrnej Európy. Práve preto musia integračné opatrenia poskytovať všetkým migrantom podmienky na ich plnú participáciu na živote tej-ktorej krajiny. Dôležité je poznať príčiny alebo faktory migračných pohybov obyvateľstva. Najčastejšie sa tieto príčiny rozdeľujú na vystaňovalecké (emigračné) a prisťahovalecké (imigračné). Ako emigračné faktory môžu pôsobiť náhle a silné zmeny prírodného prostredia, ako záplavy, sopečná činnosť, zemetrasenia, ekonomické faktory, politické, náboženské dôvody a pod. Takisto pôsobia aj imigračné faktory, ako lacná pôda, voľné pracovné miesta a ďalšie. Pri pohyboch európskeho obyvateľstva do zámoria pozorujeme pôsobenie ekonomických a demografických emigračných faktorov, najmä prebytok obyvateľstva v Európe. V zámorí získali migranti z Európy lacnú pôdu, zamestnanie, niektorí išli zbohatnúť na ťažbe zlata, iní unikali pred politickým, náboženským a rasovým prenasledovaním. Imigračným faktorom bol spočiatku neobmedzený rozsah pôdy, nové možnosti získania pracovných miest a pod.⁴¹

1.3.1.3 Riešenie problému migračných tlakov

Globálny prístup k migrácii a mobilite, pod skratkou GPMM, je spoločným rámcom, ktorým sa riadia vzťahy EÚ s tretími krajinami. V rámci GPMM sa začalo a rozvíja viacero dialógov o migrácii a zaviedli sa rámce spolupráce s príslušnými tretími krajinami. V roku 2015 sa vedúci predstavitelia EÚ dohodli v meste Vallette na akčnom pláne, ktorým reagovali na príriv migrantov do EÚ pochádzajúcich najmä z afrických krajín. V roku 2016 Európska rada schválila vytvorenie nového rámca pre partnerstvo v oblasti migrácie, ktorého cieľom je prehĺbenie spolupráce s hlavnými krajinami pôvodu. V tom istom roku EÚ a Turecko prijali vyhlásenie zamerané na riešenie tokov neregulárnej migrácie do EÚ cez Turecko. EÚ okrem toho prijíma opatrenia, ktorými reaguje na naliehavé humanitárne potreby sýrskych utečencov v Turecku, Jordánsku a Libanone.⁴²

Účinné riadenie vonkajších hraníc EÚ má zásadný význam pre riadne fungovanie voľného pohybu v rámci EÚ. V októbri 2016 začala svoju činnosť Európska agentúra pre

⁴¹ *Európska únia a migračná kríza* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>

⁴² *Hľadanie riešení problémov migračných tlakov* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/migratory-pressures/>>

pohraničnú a pobrežnú stráž v nadväznosti na výzvu Európskej rady zo septembra 2015, aby sa posilnili kontroly na vonkajších hraniciach. V súčasnosti sa rokuje o prijatí posilnených kontrol na vonkajších hraniciach, ako aj o posilnení kontrol s využívaním nových technológií. Jednou z kľúčových priorít migračnej politiky EÚ je predchádzanie neregulárnej migrácii, ako aj návrat neregulárnych migrantov do ich krajín pôvodu. V smernici o návrate sa stanovujú jasné, transparentné a spravodlivé pravidlá návratu neregulárnych štátnych príslušníkov tretích krajín. Readmisné dohody EÚ zohrávajú pri vykonávaní politiky návratu EÚ kľúčovú úlohu. EÚ tiež vytvorila celý rad námorných operácií na zabezpečenie hraníc EÚ, záchranu životov migrantov na mori a boj proti sieťam obchodníkov s ľuďmi a prevádzacom.⁴³

Migračná kríza poukázala na potrebu reformy spoločného európskeho azylového systému. Podľa existujúceho rámca sa so žiadateľmi o azyl nezaobchádza jednotne a miera uznania štatútu utečenca sa líši, čo môže viesť k sekundárnym pohybom a azylovému turizmu. Rada v súčasnosti skúma sedem legislatívnych návrhov Európskej komisie na reformu. Európska únia je odhodlaná poskytovať bezpečné a legálne cesty do Európy pre osoby, ktoré potrebujú medzinárodnú ochranu. V júli 2015 sa členské štáty dohodli na presídlení 22 504 osôb. Vo vyhlásení EÚ a Turecka z marca 2016 sa stanovuje, že za každého Sýrčana vráteného do Turecka z gréckych ostrovov bude iný Sýrčan presídlený z Turecka do EÚ. Komisia 13. júla 2016 navrhla trvalý rámec EÚ pre presídľovanie, ktorým sa majú vytvoriť spoločné normy a postupy. Rada okrem toho skúma návrh na vylepšenie smernice o modrej karte s cieľom prilákať vysoko kvalifikovaných ľudí, ktoré hospodárstvo EÚ potrebuje.⁴⁴

Európska únia prijala škálu opatrení na riešenie tejto krízy. Patrí medzi nich snaha o vyriešenie základných príčin krízy, ako aj výrazné zvýšenie pomoci pre ľudí, ktorí potrebujú humanitárnu pomoc, a to v rámci EÚ aj mimo nej. Podnikajú sa kroky na premiestnenie žiadateľov o azyl, ktorí už sú v Európe, na presídlenie ľudí v núdzi zo susedných krajín a na návrat ľudí, ktorí nespĺňajú podmienky na udelenie azylu. EÚ zlepšuje bezpečnosť na hraniciach, bojuje proti prevádzaniu migrantov a ponúka bezpečné cesty pre ľudí na legálny vstup do EÚ. Európska únia zaviedla v priebehu posledných 20 rokov jedny z najprísnejších spoločných noriem v oblasti azylu na svete. A európska migračná politika v posledných dvoch

⁴³ *Hľadanie riešení problémov migračných tlakov* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/migratory-pressures/>>

⁴⁴ *Medzinárodná organizácia pre migráciu – Migrácia vo svete*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.iom.sk/sk/migracia/migracia-vo-svete>>

rokoch výrazne pokročila v dôsledku vykonávania európskej migračnej agendy navrhnutej Európskou komisiou v máji 2015.⁴⁵

Opatrenia Európskej únie spočívajú vo viacerých oblastiach. Prvou je záchrana životov na mori. EÚ zvýšila svoju kapacitu na realizáciu pátracích a záchranných operácií v Stredozemnom mori a na boj proti zločineckým sieťam. Stojnásobenie dostupných zdrojov pomohlo v rokoch 2015 a 2016 zachrániť viac ako 400 000 životov. Cieľom vyhlásenia EÚ a Turecka z marca 2016 bolo zastaviť nekontrolovaný tok migrantov cez Egejské more. V dohode sa takisto stanovujú legálne spôsoby, akými môžu utečenci prísť do Európy. Výsledkom tejto dohody bolo, že sa počet utečencov a migrantov prichádzajúcich z Turecka výrazne znížil. EÚ poskytla Grécku a Taliansku podporu na vytvorenie tzv. hotspotov, aby orgánom v týchto krajinách pomohla s lepším riadením prichádzajúcich migračných tokov. V tejto súvislosti zároveň vyslala odborníkov z členských štátov, aby pomohli s preverovaním, identifikáciou a registráciou prichádzajúcich ľudí a informovali ich o ich práve požiadať o medzinárodnú ochranu. EÚ zvýšila mieru návratu neregulárnych migrantov, ktorí nemajú právo na pobyt v EÚ, do ich domovskej krajiny. Členské štáty súhlasili s aktívnejším uplatňovaním predpisov v oblasti návratu a Európska agentúra pre pohraničnú a pobrežnú stráž Frontex im bude pomáhať pri koordinácii návratových letov.⁴⁶

Dalším opatrením Európskej únie je ochrana európskych hraníc. V októbri 2016 bola vytvorená nová európska pohraničná a pobrežná stráž s cieľom zabezpečiť, aby mohla Európa chrániť svoje spoločné vonkajšie hranice a spoločne čeliť novým výzvam v oblasti migrácie a bezpečnosti. Posledným opatrením je otvorenie bezpečných ciest. V roku 2015 bol vytvorený systém núdzového premiestnenia zaväzujúci členské štáty EÚ, aby premiestňovali ľudí z Grécka a Talianska do iných členských krajín EÚ. Európska únia chce takisto vytvoriť bezpečné a legálne cesty, aby sa žiadatelia o azyl a utečenci mohli dostať do EÚ bez toho, aby sa museli obrátiť na obchodníkov s ľuďmi a prevádzáčov, a riskovali tým svoje životy. V dobrovoľnom programe presídľovania, na ktorom sa členské štáty dohodli, sa predpokladá, že z územia mimo EÚ bude presunutých 22 500 osôb.⁴⁷

⁴⁵ *Európska únia a migračná kríza* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>

⁴⁶ *Európska únia a migračná kríza* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>

⁴⁷ *EUROSTAT – Štatistika migrácie a migrujúceho obyvateľstva* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Migration_and_migrant_population_statistics/sk#.C4.8Eal.C5.A1ie_inform.C3.A1cie_z_Eu_rostatu>

2 CIEĽ PRÁCE, METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA

Hlavným cieľom záverečnej práce je identifikovať mieru vplyvu nelegálnej migrácie na exportnú cenu na príklade cestnej nákladnej dopravy v relácie Slovensko – Veľká Británia.

Na dosiahnutie hlavného cieľa sme si zadefinovali aj tri čiastkové ciele, ktoré nám pomôžu presnejšie objasniť aké riziká pôsobia na dopravné systémy v cestnej nákladnej doprave, v ktorých fázach vývozných obchodných operácií formou cestnej dopravy má nelegálna migrácia, ako jedno zo súčasných dopravných rizík, najväčší vplyv na exportnú cenu, akým spôsobom navyšuje transakčné náklady a akou mierou znižuje konkurencieschopnosť slovenských exportérov vyvážajúcich do Veľkej Británie. Medzi čiastkové ciele zaradujeme:

- Definovanie špecifických vlastností a charakteristík cestnej dopravy, vymenovať škálu rizík, ktoré môžu potencionálne ohrozovať cestnú nákladnú dopravu, identifikovanie spôsobov ochrany pred týmito rizikami a nakoniec bližšie zadefinovať vplyv rizika nelegálnej migrácie na dopravnú infraštruktúru cestnej dopravy.
- Preukázanie, akým spôsobom ovplyvnilo riziko nelegálnej migrácie exportnú cenu tovaru na konkrétnom príklade FMPG fiktívnej firmy vyvážajúceho sladkosti a čokolády zo Slovenska do Veľkej Británie cez francúzsky prístav Calais pred a počas migračnej krízy v Európe, ako sa táto exportná cena percentuálne zmenila na základe novovzniknutých transakčných nákladov a ako zmena tejto ceny ovplyvnila konkurencieschopnosť daného tovaru na trhu Veľkej Británie.
- Objasnenie situácie v okolí francúzskeho mesta Calais, predstavenie dôvodov vzniku a dlhodobého trvania rizika nelegálnej migrácie v tejto oblasti a definovanie cieľov vzájomných dohôd medzi Veľkou Britániou a Francúzskom na zmiernenie problémov s migrantami na tomto území pre cestnú nákladnú dopravu.

Metodika práce spočíva v teoretickom preštudovaní odborných kníh a publikácií, ďalším krokom bolo oboznámením sa s kategorizáciou rizík, ktoré môžu ovplyvniť medzinárodné obchodné operácie a preskúmať všetky novovzniknuté riziká, ktoré súvisia s trendami a smerovaním medzinárodného obchodu v rámci cestnej nákladnej dopravy. Medzi najvýznamnejšie patria čoraz vyspelejšia technologická úroveň cestnej dopravy, environmentálny aspekt a zelená logistika, či nebezpečenstvo nelegálnej migrácie ohrozujúcej dopravné koridory v Európe. V praktickej časti spočíva metodika v oboznámení sa s reálnou situáciou súvisiacou s nelegálnou migráciou v okolí francúzskeho mesta Calais, ktoré

predstavuje hlavný dopravný uzol pri vývoze tovaru z Európy do Veľkej Británie. Následne si na základe odpovedí z dotazníka predstavíme na príklade fiktívnej FNPG firmy vykonávajúcej exportnú obchodnú transakciu zo Slovenska do Veľkej Británie cez prístavné mesto Calais pred krízou v roku 2011 a určíme výslednú exportnú cenu. V poslednom kroku analyzuje tie časti exportnej obchodnej transakcie, pri ktorých nastáva riziko, že vzniknú dodatočné mimoriadne náklady súvisiace s nelegálnou migráciou, spojené priamo so zvýšením cien dopravcov alebo spojené s zavádzaním ochranných mechanizmov na zabránenie vzniku tohto rizika a určíme ako sa tieto náklady prenesú do exportnej ceny tej istej exportnej obchodnej transakcie počas migračnej krízy v roku 2016. V záverečnej práci sme využili nasledovné metódy:

Metóda textovej analýzy – prostredníctvom teoretických poznatkov z kníh a publikácií sme zmapovali staré aj nové riziká v cestnej doprave, identifikovali sme si príčiny a riešenia týchto rizík, podrobne sme si zadefinovali cestnú nákladnú dopravu a zmapovali, ktoré z rizík sú pre ňu najpríznačnejšie a najviac ju ovplyvňujú.

Metóda hĺbkového rozhovoru – vytvorili sme sériu otázok, ktoré nám pomohli bližšie sa oboznámiť s problematikou vplyvu nelegálnej migrácie na cestnú nákladnú dopravu v rámci FNPG spoločnosti, na opatrenia a nástroje, ktoré eliminujú a znižujú mieru rizika ohrozenia plynulosti exportu a na to ako sa tieto opatrenia premietnu do exportnej ceny v rámci medzinárodných obchodných operácií. Tieto otázky sme prostredníctvom dotazníka konzultovali s odborníkom v oblasti ochrany nákladnej cestnej dopravy rýchloobrátkových spotrebných produktov pred migrantami, ktorý sa priamo podieľa na ochrane kamiónov a vyvíjaní ochranných nástrojov na znižovanie tohto rizika. Na základe týchto informácií sme vypracovali prípadovú štúdiu, kde sme ich aplikovali na fiktívnej vývoznej operácii.

Komparatívne analýzy – na základe konzultácie s odborníkom sme si vytvorili fiktívny vývoznú operáciu zo Slovenska do Veľkej Británie cez francúzske mesto Calais, kde zistíme, aká bola celková exportná cena jedného kamióna v roku 2011, kedy ešte nebolo riziko migrácie v okolí Calais veľké a porovnáme si ju s exportnou cenou tej istej vývoznej operácie v roku 2016, kedy už naplno vypukla migračná kríza v okolí mesta Calais a firmy boli nútené vynaložiť dodatočné náklady na ochranu svojich tovarov.

3 VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA

V našej diplomovej práci sa zameriavame na oblasť nových rizík v oblasti cestnej dopravy v medzinárodných obchodných operáciách. Jedným z novovzniknutých a v súčasnosti veľmi často sa vyskytujúcim rizikom je aj nelegálna migrácia z krajín Blízkeho východu, ktoré je spojené s potencionálnym nebezpečenstvom teroristických útokov. S týmto rizikom sú spojené drahé a časovo náročné opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov migračnej krízy na fungovanie Európskeho trhu. Cena za prepravu je popri kvalite prepravy ďalším rozhodujúcim kritériom pri výbere spôsobu prepravy zo strany zákazníka. V prípade ďalších bezpečnostných opatrení a zdržaní vinou rizika nelegálnej migrácie z Blízkeho východu sa exportná cena za prepravu ešte predraží a tým sa ešte zníži konkurencieschopnosť exportu slovenských exportérov. V našej diplomovej práci si na konkrétnom exportnom prípade ukážeme, ako ovplyvňuje riziko nelegálnej migrácie exportnú cenu tovarov a služieb firmy exportujúcej zo Slovenska do Veľkej Británie.

Doprava predstavuje základnú službu, bez ktorej sa zahraničný obchod nezaobíde. Preto pri realizácii vývozu (ako aj dovozu) je potrebné tejto problematike venovať veľkú pozornosť, nakoľko výška a celková štruktúra dopravných nákladov má bezprostredný dosah na cenu výrobku. Podiel dopravných nákladov na cene tovaru je ovplyvnený jednak druhom tovaru, ale aj použitým dopravným prostriedkom, dodacou paritou, podmienkami trhu a ďalšími faktormi. Trh cestnej nákladnej dopravy je možné charakterizovať ako trh s vysokým stupňom konkurencie. Na takomto trhu má šancu uspieť iba dopravca, ktorý efektívne hospodári s disponibilnými zdrojmi. To znamená efektívne prevádzkuje vozidlový park, reaguje na novovzniknuté riziká a snaží sa predchádzať každému riziku, ktoré by mohlo spôsobiť ohrozenie jeho konkurencieschopnosti. Riziko ohrozenia vozidiel spoločnosti migrantmi núti firmy hľadať nové spôsoby ochrany, ktoré ale znamenajú ďalšie transakčné náklady. Tým zvyšujú exportnú cenu vyváženého tovaru a spôsobujú stratu konkurencieschopnosti oproti vývozcom, ktorých sa riziko nelegálnych migrantov netýka.

Riziko nelegálnej migrácie má niekoľko foriem. Najčastejším príkladom je stav, keď migranti ohrozujú nákladné automobily priamo na cestách a v okolí cestných komunikácií. Násilne sa snažia dostať do nákladných vozidiel, ohrozujú bezpečnosť vodičov a poškodzujú tovar, čím sa znižuje kvalita tovaru, predlžuje sa doba dodania tovaru a prepravcom vznikajú ďalšie náklady na nahradenie migrantmi zničeného tovaru, čo môže viesť až k riziku nezaplatenia tovaru importérom z dôvodu nedodržania obchodnej dohody. Ďalším negatívnym dopadom na cestnú dopravu spojenú s migračnou krízou sú uzatvorenia dopravných spojení

z dôvodu riešenia okamžitých situácií vypuknutých z dôvodu, že migranti zablokujú cestnú premávku. Tým sa navyšuje čas dodávky, počas ktorej musí cestná doprava stáť, čo znamená dodatočné náklady na samotnú dopravu, čím sa zvyšujú transakčné náklady celej vývoznjej obchodnej operácie.

Krajiny strednej a západnej Európy sú od roku 2014 v priamom ohrození rizikom nelegálnej migrácie a ohrozenia dopravných koridorov utekajúcimi migrantami, ktorí sa za každú cenu chcú dostať do cieľových krajín. Tieto problémy sa vystupňovali v roku 2015 a svoj vrchol dosiahli v roku 2016. Medzi oblasti, ktoré boli najčastejšie spomínané v súvislosti s rizikom migrácie v Európe je francúzske mesto Calais, ktoré patrí medzi dôležité dopravné prepojenia medzi Francúzskom a Veľkou Britániou. Tieto dve krajiny sú prepojené medzi sebou železničnou nákladnou dopravou formou nákladných vlakov cez Eurotunel alebo lodnou dopravou trajektami cez Lamanšský prieliv. Táto dopravná trasa je pre cestnú nákladnú dopravu zo Slovenska najrýchlejšia možnosť ako prepraviť tovar do Veľkej Británie, no od roku 2014 musíme na tejto trase rátať aj so zvýšením rizikom poškodenia alebo zdržania tovaru vinou zvýšenou aktivitou nelegálnych migrantov, čo spôsobuje navyšovanie nákladov na bezpečnú prepravu tovaru.

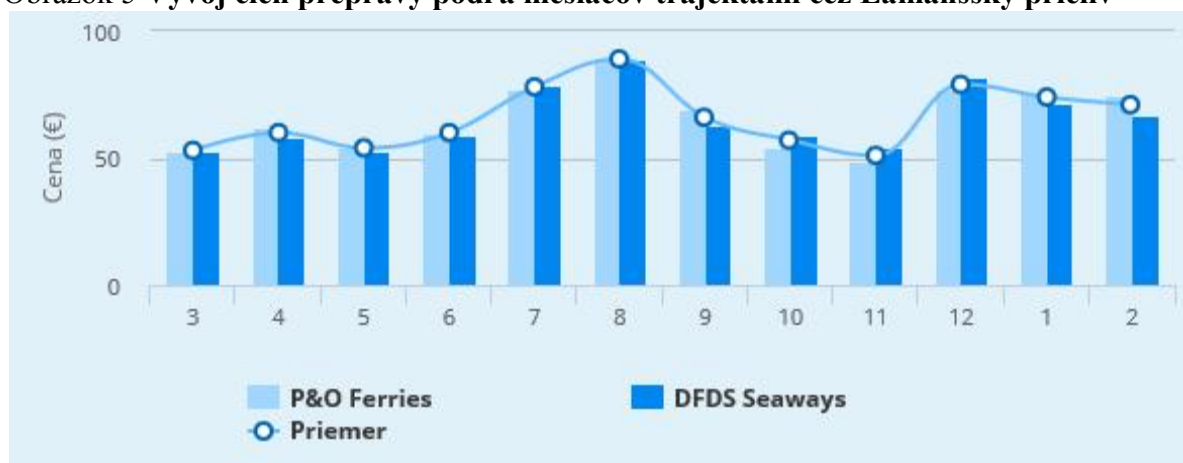
3.1. Rizikový bod exportu – francúzske mesto Calais

Calais je veľmi významné prístavné mesto na severe Francúzska, ktoré leží na pobreží Lamanšského prielivu. Je významným dopravným uzlom, s anglickým mestom Dover ho delí iba 35 kilometrov cez kanál La Manche. Ide o miesto, kde je vzdialenosť medzi Francúzskom a Veľkou Britániou najmenšia, čo z neho robí ideálne miesto na obchodné prepojenie medzi týmito dvomi krajinami. Staré mesto Calais sa nachádza na umelo vytvorenom ostrove a je obklopené kanálmi a prístavmi, je výborne dostupné lodnou, ako aj cestnou a železničnou dopravou. Z hľadiska počtu cestujúcich je Calais štvrtý najväčší francúzsky prístav. Pre obchodníkov z Veľkej Británie je hlavnou bránou do Francúzska a teda aj do zvyšku Európskej únie. Preto sa v tomto meste vybuďovali viaceré alternatívy osobnej, ako aj nákladnej dopravy, ktoré ponúkajú rýchlu a bezpečnú prepravu tovaru a osôb medzi Francúzskom a Veľkou Britániou.⁴⁸

⁴⁸ Vlastné spracovanie podľa: *Sprievodca prístavom Calais*. 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <https://www.directferries.sk/calais_dover_trajekt.htm>

Prvou alternatívou je využitie širokej siete lodnej dopravy trajektami medzi Francúzskom a Veľkou Britániou cez Lamanšský prieliv. Trajektové spojenie medzi mestami Calais a Dover patrí medzi najviac využívané trasy, pomáha tomu aj veľmi výhodná poloha, keďže prístav Calais je vzdialený menej než 3 hodiny autom z Paríža aj Bruselu a je prepojený s niekoľkými diaľnicami. Pre logistické firmy prevážajúce tovar z Európy do Veľkej Británie je toto spojenie ideálnym riešením. Trajekty odchádzajú z Calais do Doveru každých 30 minút, ide asi o 50 plavieb denne. Cesta plavby trajektom trvá v priemere 75 minút. Cena prepravy nákladného automobilu na trajektoch sa mierne líšia v závislosti od spoločnosti, ktorej trajekt patrí a ročného obdobia prepravy. Na obrázku 5 môžeme vidieť, že ceny sa v priemere pohybujú od 50 - 90 € za osobný automobil s dvomi pasažiermi. V prípade nákladných automobilov sa bude cena zvyšovať úmerne podľa hmotnosti prenášaného tovaru a jeho kvalifikácie, ako aj úrovne potencionálneho nebezpečenstva tovaru. Výhodou trajektovej dopravy je rýchle a pohodlné nalodenie celého kamióna bez nutnosti vykladať tovar.⁴⁹

Obrázok 5 Vývoj cien prepravy podľa mesiacov trajektami cez Lamanšský prieliv



Zdroj: <https://www.directferries.sk/calais_dover_trajekt.htm>

Druhou možnosťou, ktorú môžeme využiť, je špeciálny podmorský železničný tunel pod kanálom La Manche s názvom Eurotunnel. Jeho trasu môžeme vidieť na obrázku šesť. Eurotunnel otvorili spoločne predstavitelia Francúzska a Veľkej Británie s cieľom zvýšenia vzájomného obchodu medzi krajinami 14. novembra 1994. Otvorenie prinieslo mestám na oboch stranách značné obchodné oživenie a prosperitu. Eurotunnel má dĺžku 49,4 kilometra (z toho 38 kilometrov vedie pod morom) Tvoria ho dve tunelové rúry pre nákladnú a osobnú železnicu, medzi ktorými sa nachádza bezpečnostný tunel. Dopravu v tuneli zaisťujú kyvadlové vlaky spoločnosti Le Shuttle, ktoré prepravujú osobné a nákladné automobily medzi terminálmi

⁴⁹ Vlastné spracovanie podľa: *Port Boulogne Calais*. 2015. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.portboulgnecalais.fr/en/passenger-ferries/passenger-traffic/>>

v oboch mestách, kde sa nákladné, ale aj osobné automobily priamo nakladajú na špeciálne upravené vozne a vlakové súpravy. Cena prepravy týmito vlakmi sa pohybuje v relácii 150 - 300 € v závislosti od typu prepravovaného nákladného automobilu a charakteru prepravovaného tovaru. Ďalej sú na tejto trase využívané vysokorýchlostné vlaky Eurostar, ktoré spájajú Londýn s Parížom a Bruselom. Cesta aj s nakladaním a vykladaním vozidiel trvá z Londýna do Paríža 135 minút. Z Londýna do Bruselu trvá cesta 110 minút. Vlaky jazdia cez Eurotunnel spomalenou rýchlosťou okolo 160 kilometrov za hodinu.⁵⁰

Obrázok 6 Železničné spojenie Eurotunnel medzi Calais a Folkestone



Zdroj: <<http://www.mladyvedec.sk/archiv/archiv-13-cisla/325-najzaujimavejcie-tunely-sveta.html>>

V súčasnosti sa mesto Calais stalo jedným z hlavných oblastí, kde sa v Európe naplno ukázalo vysoké riziko spojené s utečeneckou migračnou krízou z Blízkeho východu. Tento fenomén miesta, kde sa zhromažďujú obrovské množstvá nelegálnych migrantov najmä z Afriky a Ázie, je pre túto oblasť typický už od roku 1999. Už začiatkom 90-tych rokov 20. storočia sa v okolí zhromaždili tisíce migrantov, pre ktorých sa mesto Calais malo stať bránou do Veľkej Británie. Veľká atraktívnosť Veľkej Británie súvisí s vysokým hospodárskym rastom, veľmi dobrou povestou a bývalými koloniálnymi väzbami na krajiny, odkiaľ do Európy migranti prichádzajú. Ďalším dôvodom je omnoho menej prísna politika voči

⁵⁰ Vlastné spracovanie podľa: *Eurotunnel – Nákladní vlaky*. 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.freightlink.cz/provozovatel%C3%A9-trajekt%C5%AF/eurotunnel-ltd>>

migrantom ako presadzujú ostatné krajiny Európskej únie a dlhodobý trend využívania hospodárskych výhod z migrácie vo forme lacnej pracovnej sily z východnej Európy.⁵¹

Ďalším dôvodom, prečo je Veľká Británia obľúbeným miestom na život pre nelegálnych migrantov, je väčšia miera prijatia nedokumentovanej práce a sloboda podľa konceptu „habeas corpus“, ktorý umožňuje migrantom vyššiu šancu na nájdenie si nelegálnej neregistrovanej pracovnej ponuky. Utečenci smerujú do Veľkej Británie aj pre anglický jazyk, ako formu dobre známeho celosvetovo využiteľného dorozumievacieho jazyka. Veľká Británia je navyše vstupnou bránou do USA, Kanady, Austrálie alebo aj do Argentíny. Rýchle a bezpečné spojenie medzi mestami Calais a Folkenstone je jedným z hlavných dôvodov, prečo sa na nelegálny prechod cez hranice rozhodli migranti využívať vlakové alebo trajektové dopravné spojenie medzi týmito mestami. V prípade, ak sa už dostanú na vlak alebo trajekt, musia byť prevezení na územie Veľkej Británie. Potom už je šanca, že sa im podarí vybaviť, aby mohli zostať na území Veľkej Británie, omnoho pravdepodobnejšia.⁵²

Od roku 2014 sa z dôvodu vypuknutia migračnej krízy na Blízkom východe počet nelegálnych migrantov, ktorí prichádzali do mesta Calais, niekoľkonásobne zvýšil. Migranti ohrozujú nákladnú a osobnú dopravu, násilne prepadávajú nákladné autá, zastavujú a spomaľujú premávku, čím zvyšujú prepravným firmám veľké neočakávané transakčné náklady na prepravu tovaru. Migranti riskujú svoj život, keď sa pokúšajú vyliezť na palubu alebo sa nepozorovane dostať do nákladných priestorov kamiónov. Vyskytujú sa viaceré prípady prepadnutých kamiónov, zranených vodičov, zničeného tovaru v nákladných automobiloch. Migranti ohrozujú aj vlakové a trajektové spojenia, ktoré prepravujú osoby a tovar cez Lamanšský prieliv. Ohrozujú aj železničnú dopravu cez Eurotunel, kde sa snažia násilne zastavovať a blokovat' vlaky a dostať sa do Veľkej Británie. Migranti takisto ohrozujú aj trajektovú dopravu medzi mestami Calais a Dover, násilne preskakujú ploty a snažia sa obsadiť trajekty smerujúce do Veľkej Británie. Opakované útoky migrantov spôsobujú obrovské časové zdržanie, ako aj materiálne škody pre prepravcov zo strednej a východnej Európy využívajúcich tento dopravný koridor, čo im spôsobuje značné komplikácie pri obchodných transakciách s Veľkou Britániou.⁵³

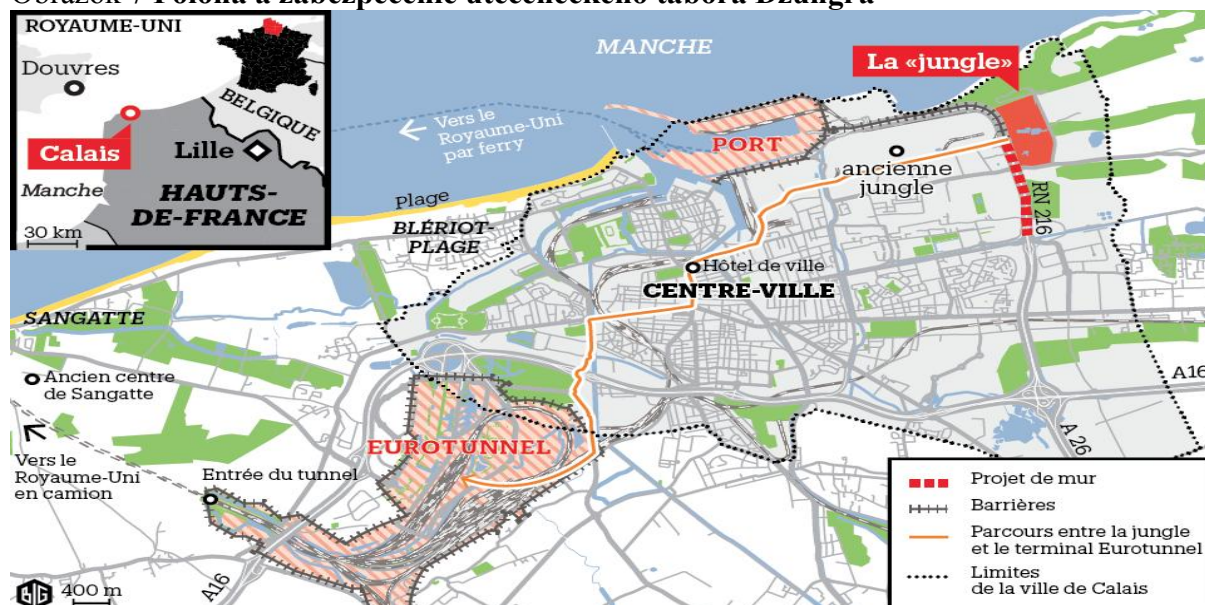
⁵¹ Vlastné spracovanie podľa: *Sangatte closure deal agreed*. 2002. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/2533415.st>

⁵² Vlastné spracovanie podľa: *Migration statistics by Oliver Hawkins*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://beta.parliament.uk/search?q=migration>>

⁵³ Vlastné spracovanie podľa: *Migration statistics by Oliver Hawkins*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://beta.parliament.uk/search?q=migration>>

Riziko nelegálnej migrácie a ohrozovanie dopravných koridorov prechádzajúcich cez mesto Calais má ešte aj ďalšiu stránku, ktorá negatívne vplyva na plynulosť obchodu medzi Francúzskom a Veľkou Britániou, a tou sú rozsiahle utečenecké tábory pre migrantov na území mesta Calais v blízkosti dopravných terminálov. Prvý veľký organizovaný tábor vznikol v okolí Calais už v roku 1999 na žiadosť Francúzskeho červeného kríža. Tábor dostal názov Sangatte podľa dediny, v ktorej sa tento tábor zariadil. Išlo o opatrenie, aby sa migranti nepohybovali voľne po meste a neohrozovali dopravu, ale aby boli umiestení na ľahšie kontrolované miesto, čím by sa zvýšila bezpečnosť na dopravných termináloch. Migranti sa aj napriek tomuto kroku stále pokúšali tajne dostať do Veľkej Británie a vznikali ďalšie a ďalšie prípady násilného správania sa migrantov voči domácim obyvateľom, ale aj nákladným autám zahraničných prepravných spoločností. Spoločnosť Eurotunnel niekoľkokrát žiadala o zatvorenie tábora Sangatte z dôvodu opakovaných pokusov a útokov na vlaky a trajekty pri dopravných termináloch. Situácia sa vyostrovala, až sa začiatkom decembra 2002 vyostрила natoľko, že francúzsky minister vnútra Nicolas Sarkozy oznámil definitívny koniec tábora Sangatte, výmenou za sľub britskej vlády prijať 1 000 kurdských utečencov a 250 afgancov. Všetci dostali pracovné povolenie vo Veľkej Británii na tri mesiace.⁵⁴

Obrázok 7 Poloha a zabezpečenie utečeneckého tábora Džungľa



Zdroj: <http://www.libération.fr/france/2016/09/21/demantelement-du-camp-de-migrants-la-crainte-d-un-fiasco_1505588>

⁵⁴ Vlastné spracovanie podľa: *The situation at the Sangatte camp in France*. 2001. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <https://www.refugeecouncil.org.uk/latest/news/754_the_situation_at_the_sangatte_camp_in_france>

Problém sa zrušením tábora Sangatte nevyriešil, nápor migrantov neustával. Od roku 2002 sa v okolí mesta Calais vytvorilo veľké množstvo chudobných štvrtí a vonkajších táborov známych pod pojmom „džungle“. Od roku 2002 do roku 2014 francúzska vláda v pravidelných intervaloch zrovnávala tieto vonkajšie tábory so zemou. Migranti sa presúvali a stavali si nové utečenecké tábory. Počty migrantov rástli, spájali sa do väčších skupín a takto sa postupne začiatkom roka 2015 vytvoril utečenecký tábor Džungľa. Ide o jednoznačne najväčší tábor, aký na území mesta Calais vznikol, podľa odhadov tábor obývalo v júni v roku 2016 až niečo okolo 10 000 migrantov. Tento tábor bol veľmi prísne strážený, medzi ním a dopravnými terminálmi v prístave alebo pred Eurotunelom boli urobené rozsiahle bariéry a bezpečnostné opatrenia na eliminovanie rizika ohrozenia dopravy migrantami. Na obrázku 7 môžeme vidieť, ako bol tábor migrantov veľmi blízko terminálov, preto museli byť tieto terminály chránené ostatnými vysokými plotmi a kamerovým systémom.⁵⁵

Medzi Veľkou Britániou a Francúzskom už dlhodobo prebiehajú spoločné rozhovory o riešení danej situácie. Spoločné zmluvné opatrenia začali už koncom minulého storočia. Jedným zo spoločných krokov, na ktorých sa obe strany dohodli, bol voľný pohyb vojakov a policajtov z Veľkej Británie po území mesta Calais bez potreby nahlasovania sa na francúzskych úradoch. V súčasnosti sa obe strany pokúšajú o novelizáciu Touquetskej dohody podpísanej v roku 2003, ktorá účinne presunula britské hranice s Francúzskom na francúzsku stranu Lamanšského prielivu. Momentálne sa dohaduje nová zmluva, ktorá by ešte zvýšila kompetencie Veľkej Británie na francúzskych hraniciach. Je veľmi dôležité dohodnúť spoločný postup bezpečnostných zložiek Veľkej Británie a Francúzska teraz, keď je nápor migrantov vo fáze útľmu, aby sa v budúcnosti predišlo problémom s migrantami. Obe strany sa dohadujú o spoločnej kontrole zabezpečenia nákladných automobilov, či neprevážajú nelegálnych migrantov ešte na území Francúzska.⁵⁶

No ani tieto bezpečnostné opatrenia nezabezpečili bezpečnú plynulú osobnú a nákladnú dopravu a bezpečnosť dopravcov. Stále vznikali konflikty na miestach, kde sa nakladali automobily a tovar na železničnú alebo trajektovú dopravu, neustávali pokusy o nelegálne prekročenie Lamanšského prielivu migrantami. Preto sa v októbri v roku 2016 francúzska vláda rozhodla začať s búraním tábora Džungľa. Väčšinu migrantov previezla vláda do ostatných

⁵⁵ Vlastné spracovanie podľa: *Migration statistics by Oliver Hawkins*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: < <https://beta.parliament.uk/search?q=migration> >

⁵⁶ Vlastné spracovanie podľa: *What is the Le Touquet border control Treaty and can Emmanuel Macron tear it up?* 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.telegraph.co.uk/news/2017/05/09/le-touquet-treaty/>>

francúzskych regiónov ďalej od pobrežia, zbúrala všetky nelegálne obydlia a začala rokovania. Aj keď riziko migrácie na tomto území sa za posledné mesiace spomalilo, migranti v okolí mesta Calais sú stále v menších počtoch. Aj keď nepredstavujú v súčasnosti také vysoké riziko. Stále sa vyskytujú prípady ohrozenia plynulosti dopravy z dôvodu zásahov migrantov a dopravcovia musia dodržiavať prísne bezpečnostné opatrenia. V súčasnosti prebiehajú medzi Veľkou Britániou a Francúzskom vzájomné rokovania o možných spoločných riešeniach pre prípad, že by sa nápor migrantov v lete 2019 znovu obnovil. Z dôvodu svojej strategickej polohy sa môže problém vzniku rizika nelegálnej migrácie v okolí mesta Calais v najbližšej dobe znovu obnoviť.

3.3. Prípadová štúdia: Export tovaru Bratislava - Londýn

V tejto časti chceme ukázať na praktickom príklade FMPG spoločnosti, ktorej výrobná činnosť spočíva vo výrobe sladkostí a tabličkových čokolád, akými konkrétnymi spôsobmi a do akej miery vplyva riziko nelegálnej migrácie na exportnú cenu exportovaného tovaru. Chceme vypočítať percentuálnu zmenu exportnej ceny na základe všetkých dodatočných nákladov, ktoré vzniknú exportérovi z dôvodu ohrozenia plynulosti cestnej dopravy migrantami na trase Bratislava – Londýn pri prechode francúzskym mestom Calais, ktoré zasiahla migrácia najsilnejšie. Keďže zvýšenie exportnej ceny nemôže mať vplyv na predajnú cenu, pretože v takom prípade by prestal byť výrobok so zvýšenou cenou konkurencieschopný, musí sa o tieto dodatočné náklady znížiť ziskovosť exportéra aj importéra.

Na základe informácií z dotazníku (viď. Príloha A) si ukážeme konkrétny vývozný obchodný prípad z roku 2011, keď ešte riziko migrácie neohrozovalo tak výrazne logistické kanály a nespôsobovalo dopravcom dodatočné náklady na ochranu svojich dopravných vozidiel a šoférov. V tomto čase nebolo treba hľadať alternatívne riešenia prepravy, ani nebolo treba hľadať doplnkové bezpečnostné opatrenia na ochranu prepravných trás. Chceme zistiť, či pri vypočítanej exportnej cene pri započítaných všetkých nákladoch bude výrobok konkurencieschopný na trhu Veľkej Británie a aký bude zisk exportéra a importéra. Potom si zadefinujeme ten istý vývozný obchodný prípad v roku 2016. Informácie budeme čerpať z odpovedí na otázky z dotazníka, na ktoré nám odpovedali odborníci v oblasti ochrany tovaru pred rizikom migrácie. V roku 2016 mala migrácia jednoznačne najsilnejší rizikový vplyv na logistický reťazec. Ukážeme si aké možnosti ochrany pred migrantami firmy používajú na ochranu tovaru alebo dopravného prostriedku a aké všetky dodatočné náklady vznikli

dopravcom, ale aj výrobcom vyvážajúcich cez rizikové územia v roku 2016 oproti roku 2011. Nakoniec porovnáme exportnú cenu vývozného prípadu pred krízou a počas najfrekvencovanejšej špičky migračnej krízy a určíme, či navýšenie dodatočných nákladov z dôvodu ochrany dodávky pred migrantami ovplyvnila konkurencieschopnosť vyváženého výrobku a akým spôsobom táto zmena ovplyvní výšku potencionálneho zisku, ktorý by získali z predaja exportér a importér.

3.3.1 Exportný obchodný prípad pred vypuknutím migračnej krízy (rok 2011)

Na základe odpovedí na otázky z dotazníka, ktoré sme sa pýtali odborníkov z praxe, ktorí priamo pracujú z nástrojmi na eliminovanie rizika pri cestnej nákladnej doprave, sme vytvorili fiktívnu FMPG spoločnosť. Výrobná spoločnosť FMPG podnikajúca zo spotrebným tovarom na medzinárodnom trhu uskutočnila v roku 2011 prepravu tovaru v obstarávacej cene 25 000 € zo Slovenska do Veľkej Británie. Exportér sa obrátil na dopravcu so žiadosťou o medzinárodnú cestnú prepravu zásielky. Dopravcom exportéra bola renomovaná prepravná spoločnosť, ktorá zabezpečuje prepravu po celom svete, pričom tieto dve firmy v minulosti už niekoľkokrát spolupracovali a mali medzi sebou veľmi korektné a priateľské vzťahy. V nákladnom liste CMR bolo uvedené, že preprava podlieha podmienkam dohovoru CRM. Predmetom prepravy tovaru bolo 25 000 kusov kvalitnej 70 percentnej horkej čokolády vo forme klasických tabličiek. Rozmery čokolády boli: 15,5 cm x 7,5 cm x 0,8 cm a jej hmotnosť bola 100 gramov. Po vzájomnej dohode sa exportér a zasielateľ dohodli, že zásielka bude nachystaná u predávajúceho 12. 10. 2011 v podobe jedného plne naloženého kamióna. Čokolády budú uložené na 66 europaletách v dvoch radoch na sebe. Celková hmotnosť plne naloženého kamióna bola 22,5 tony. Platobná podmienka je hladká platba po dodávke, cesta trvá 3 dni, čiže importér zaplatí exportérovi za dodávku v deň dodania 15. 10. 2011.

Na prepravu tovaru bola využitá často používaná dopravná trasa, ktorú využívajú exportéri zo Slovenska pri vývoze do Veľkej Británie, ako je zobrazená na obrázku 8. Trasa prepravy sa začínala v Bratislave na Slovensku, ďalej pokračovala diaľničným koridorom cez Rakúsko a Nemecko. Cesta pokračovala Belgickom a Francúzskom až do prístavného mesta Calais, ktoré je jedným z miest, kde sa formou preloženia tovaru na iný typ nákladnej dopravy dokážeme dostať cez Lamanšský prieliv. Mesto Calais si dopravca vybral z viacerých alternatív v okolí z dôvodu, že ide o najväčší a najmodernejšie vybavený dopravný prístav a je tam alternatíva pre trajektovú dopravu vo forme Eurotunelu a prekladiska na nákladnú železničnú dopravu. Tovar sa dostal na územie Veľkej Británie, potom ho už len stačilo dopraviť do

Londýna, kde má sídlo importér. Celková lehota dopravy na celej trase Bratislava – Londýn je vrátane zastavení a povinných prestávok maximálne tri dni. Výhodou tohto dopravného spojenia je jednoznačne rýchlosť a kvalita dopravnej siete, ako aj plynulosť dopravy a vyhnutie sa vykladaniu a nakladaniu tovaru, keďže v prístave aj v Eurotuneli sa na vlaky ako aj na trajekty nakladajú celé kamiónové súpravy bez potreby vykladať alebo nakladať tovar.⁵⁷

Obrázok 8 **Dopravná trasa exportnej obchodnej operácie Bratislava - Londýn**



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa:

<<https://www.google.com/maps/d/edit?ie=utf8&hl=sk&msa=2&dg=feature&mid=1rUX3LB7xGHDf7CmDJBdphRfWfjra46YZ&ll=53.18397592833786%2C5.857959375000064&z=6>>

Štruktúru medzinárodnej kúpnej zmluvy tvorila viacero subjektov, ktorí sú bližšie špecifikovaní v tabuľke číslo 1. Exportér so sídlom v Bratislave je zároveň výrobcom exportovaného tovaru. Ide o firmu, ktorej hlavná činnosť spočíva vo výrobe a spracovanie kakaových bôbov, konzumného kakaového prášku, tabuľkových čokolád, čokoládových a nečokoládových cukrovín. Keďže ide o odvetvie spotrebného tovaru s rýchlou spotrebou, firmy musia dodržiavať veľmi prísne bezpečnostné a hygienické pravidlá a striktné dodržiavať termíny dodania. Dopravcom je rakúska prepravná firma s bohatými skúsenosťami s medzinárodnou prepravou tovaru potravinového charakteru so širokým vozovým parkom. Výhodou oproti konkurencii je vysoké bezpečnostné a technologické zabezpečenie kamiónov

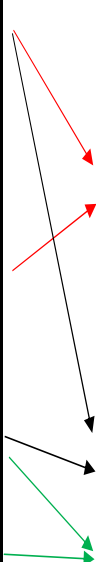
⁵⁷ Vlastné spracovanie podľa: *Mapa dopravnej trasy Bratislava – Londýn*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.]

Dostupné na internete:

<<https://www.google.com/maps/d/edit?ie=utf8&hl=sk&msa=2&dg=feature&mid=1rUX3LB7xGHDf7CmDJBdphRfWfjra46YZ&ll=53.18397592833786%2C5.857959375000064&z=6>>

pred možnými rizikami a vysoký záujem o nové inovačné technológie v cestnej doprave. Importér je britský potravinový reťazec pôsobiaci na trhu Veľkej Británie. Firma má dobrú povesť, výrobky, ktoré sprostredkovávajú, majú vysoký podiel na trhu, čím láka zaujímavé zahraničné výrobky, ktorým pomôže s predajom na britskom trhu. Poistiteľ je poisťovňa na Slovensku, ktorá má v portfóliu produkty vhodné na poistenie pred rôznymi druhmi rizika, ktoré môžu počas prepravy vzniknúť. Zabezpečujú poistenie prepravovaného tovaru aj poistenie dopravného prostriedku a snažia sa vytvárať nové poistné produkty pre novovzniknuté riziká na trhu.

Tabuľka 1 Štruktúra medzinárodnej kúpnej zmluvy v roku 2011

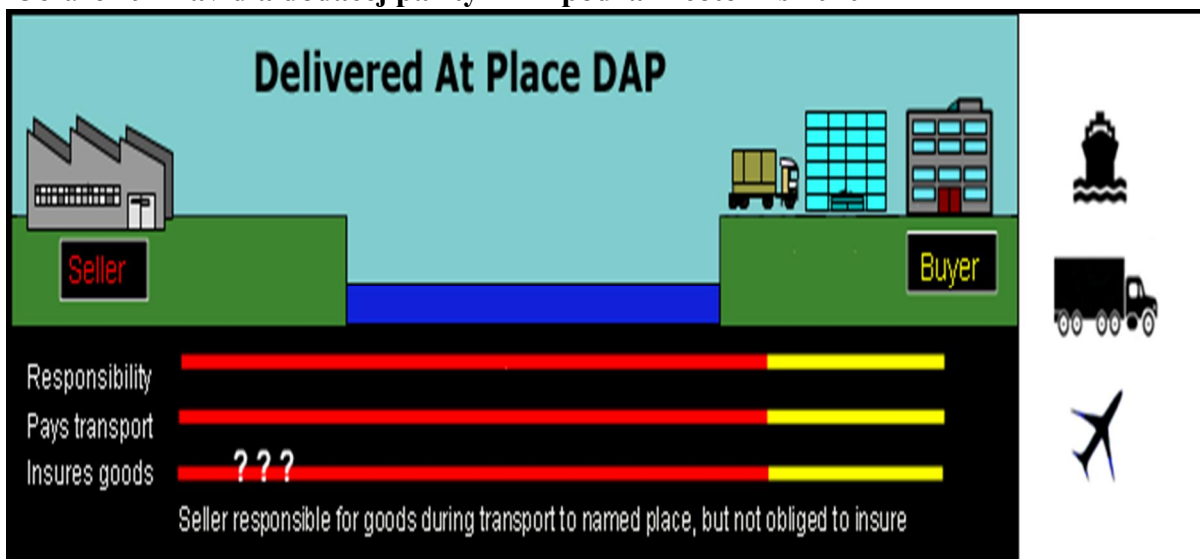
SUBJEKTY		ZMLUVNÉ VZŤAHY		CENA	DOKUMENTY
Výrobca/Exportér (E)	Bratislava		MKZ 25 000 kusov 70% horkej čokolády (100g) 66 paliet, váha - 22,5 tony DAP Londýn, miesto prekladania - Calais, splatné ihneď po dodaní na miesto určenia najneskôr do 15.10.2011	Výrobná cena 25 000 €	OF Exportéra (Kredit)
Importér (I)	Londýn				
Dopravca exportéra (De)	Bratislava		Prepravná zmluva 25 000 kusov 70% horkej čokolády (100g) 66 paliet, váha - 22,5 tony DAP Londýn	Prepravné náklady 3000 €	OF Dopravcu exportéra (debet),
Poistiteľ (P)	Bratislava		Poistná zmluva povinné poistenie CMR pre medzinárodnú cestnú prepravu	Poistné 400€	Povinné poistenie CMR

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Zmluvný základ tejto obchodnej transakcie tvorili dve zmluvy. Prvú na základe záväznej objednávky uzavreli medzi sebou exportér z Bratislavy a importér so sídlom v Londýne medzinárodnú kúpnu zmluvu, v ktorej sa dohodli na dodacej parite DAP Londýn podľa Incoterms 2010. Pri dodacej parite DAP predávajúci zabezpečuje dovoz na miesto určenia na svoje náklady a znáša akékoľvek riziko spojené s prepravou. Okrem toho však musí zabezpečiť odbavenie tovaru pre dovoz, colné konanie, úhradu cla a daní či ďalších poplatkov (obr. 9). Kupujúci si prevezme tovar spolu so zodpovednosťou zaň až v krajine, kde sa nachádza cieľový závod, čiže v Londýne. Medzinárodná kúpna zmluva znamená pre exportéra položku vo forme kreditu, výrobná cena bola 25 000 eur a platobná podmienka bola, že pohľadávka je splatná ihneď po dodaní tovaru na miesto určenia formou hladkej platby. Hladká platba patrí

k rizikovejším platobným podmienkam pre exportéra, lebo neprináša žiadnu istotu zaplatenia tovaru zo strany importéra.

Obrázok 9 Pravidlá dodacej parity DAP podľa Incoterms 2010



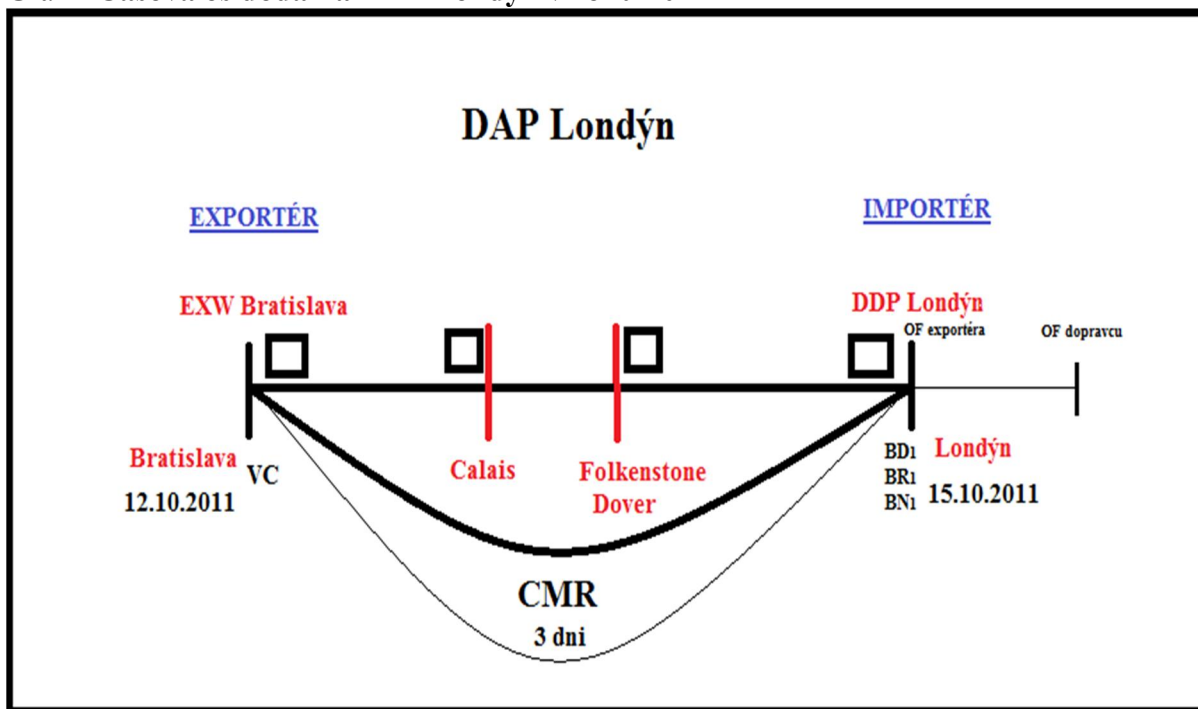
Zdroj: <<https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/delivered-place/>>

Po druhé ide o zasielateľskú zmluvu. Pred uzavretím zasielateľskej zmluvy bolo treba ešte dohodnúť zopár detailov. Jedným z požiadaviek exportéra bolo, aby zasielateľ použil svoj vlastný kamión, čím vie exportér lepšie spolupracovať so zasielateľom. Vedia si dohodnúť spôsoby, ako sa vyhnúť vzniknutým rizikám počas dopravnej relácie, dohodnúť mieru zodpovednosti za vzniknuté riziko a nemusia riešiť prípadné vzniknuté problémy ešte s treťou stranou, ktorej by kamión patrilo. Keďže prepravná firma ako zasielateľ túto skutočnosť akceptovala, uzavreli medzi sebou exportér z Bratislavy a zasielateľ zasielateľskú zmluvu. Colný úrad sa nezahrnul do medzinárodnej kúpnej zmluvy, pretože pri vývoze v rámci Európskej únie sa colná povinnosť neuplatňuje, za tovar sa clo v takomto prípade neplatí.

Ďalšou zmluvnou stranou, ktorá vstupuje do medzinárodnej kúpnej zmluvy je poisťiteľ, s ktorým uzatvára poisťnú zmluvu dopravca. Vždy, kedy ide o medzinárodnú obchodnú operáciu je dopravca povinný poistiť si tovar aspoň základným poistením CMR. Podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave nákladný dopravca zodpovedá za škodu na prepravovanom tovare. Zodpovednosť je limitovaná sadzbou 8,33 SDR za kilogram nákladu. Dopravca musí v prípade straty, poškodenia, alebo nedodržania dodacej lehoty uhradiť majiteľovi za každý kilogram nákladu skutočnú škodu, najviac však do výšky limitu. Dopravca teda často neručí za náklad v jeho plnej hodnote. Dopravca musí uzavrieť pre uvedené škody povinné poistenie. Medzi škody, ktoré sú poistením kryté patria: čiastočná alebo úplná strata zásielky, čiastočné alebo úplné poškodenie zásielky, prepravné, clo, iné výdavky

s prepravou, zachraňovacie náklady, náklady právneho zastúpenia, prekročenie dodacej lehoty.⁵⁸

Graf 2 Časová os dodania DAP Londýn v roku 2011



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Časová os dodania vyjadruje pohyb tovaru na parite DAP Londýn v priestore a čase. Časová os dodania sa začína pred fabrikou exportéra v Bratislave, kde sa 12. 10. 2011 stretne s dopravcom, ktorý prevezme tovar a naloží ho do kamiónu (graf 2). V Bratislave prechádza na základe prepravnej zmluvy, ale aj Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave CMR, zodpovednosť za tovar na dopravcu, no vo vzťahu medzi importérom a exportérom je za tovar zodpovedný stále exportér. Dopravca preváža tovar nákladnou cestnou dopravou až do terminálu mesta Calais a následne po výbere typu sekundárnej dopravy a prejení Lamanšského prielivu do Londýna.

V meste Calais má dopravca dve možnosti, buď preloží tovar na trajekt alebo na nákladné vlaky prepravujúce cez Eurotunel, no druh dopravy sa nemení na železničnú alebo lodnú, pretože v oboch prípadoch sa tovar z kamiónu nevykladá, ale celý kamión sa naloží na vlak alebo trajekt, takže stále ostáva zahrnutý v rámci Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave CMR a dodržiava pravidlá platné pri cestnej

⁵⁸ Vlastné spracovanie podľa: *Poistenie zodpovednosti cestného prepravcu*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.]

Dostupné na internete: <<https://www.poistenie.sk/podnikatelia/zodpovednost/cmr>>

Vlastné spracovanie podľa: *Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave*. 2016. [online] [cit. 2018.03.08.]

Dostupné na internete: <<http://www.svetdopravy.sk/zodpovednost-dopravcu-v-medzinarodnej-preprave/>>

nákladnej doprave. Po vyložení kamióna na terminály v britskom meste Folkenstone (železničná doprava cez Eurotunnel) alebo v meste Dover (lodná doprava trajektom) kamión pokračuje až do miesta určenia pri sídle importéra v Londýne, kde tovar vyloží podľa vopred dohodnutých podmienok. V Londýne je podľa medzinárodnej kúpnej zmluvy aj miesto dodania, miesto prechodu rizika a aj miesto nákladov, takže od toho momentu je za tovar zodpovedný importér. Importér zaplatí exportérovi za tovar hneď pri prevzatí tovaru, takže 15. 10. 2011. Až po prevzatí platby potom exportér vyplatí dohodnutú sumu v prepravnej zmluve na účet prepravcu, ak splnil všetky podmienky dohodnuté v tejto zmluve. Poplatok poisťovni musí exportér uhradiť vopred ešte pred začatím prepravy.

Tabuľka 2 **Kalkulačná štruktúra exportnej ceny DAP Londýn v roku 2011**

Výrobná cena	Výrobná cena	25 000	25 000
Náklady dodania	Prepravné náklady	3000	4600
	Mzda šoféra	500	
	Plné naloženie kamiónu	250	
	Cena prepravy v Calais	300	
	Provízia dopravcu	600	
Náklady financovania	Cudzie financovanie	0	0
Náklady rizík	Povinné poistenie CMR	400	400
	Migračné riziko	0	0
Náklady vonkajšej administratívy	Colná povinnosť	0	0
	Daňová povinnosť	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	Zisk/marža exportéra	15%	4 500
Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			34 500

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Dôležitým krokom, ktorý musel exportér urobiť, ak chcel zistiť, či bude výrobok konkurencieschopný aj na trhu Veľkej Británie, je predbežná cenová kalkulácia exportnej ceny daného výrobku. Cieľom je, aby vykalkulovaná exportná cena bola pre exportéra čo najziskovejšia, ale zároveň konkurencieschopná. Cena exportovaného tovaru patrí k podstatným náležitostiam kúpnej zmluvy. Pomocou kalkulačnej štruktúry exportnej ceny môžeme definovať všetky nutné predajné náklady, ktoré sú tvorené výrobnými nákladmi, ku ktorým pripočítavame všetky náklady, ktoré vznikajú počas procesu dodávky tovaru importérovi. Výrobné náklady určujú dolnú hranicu ceny, za ktorú sa exportérovi oplatí tovar vyvážať. Hornú hranicu určuje situácia na zahraničnom trhu, t. j. dopyt a ponuka, prípadne cena konkurencie na zahraničnom trhu. Preto je nevyhnutné, aby vývozca (predajca) poznal aj

dosiahnutú cenu rovnakého alebo podobného tovaru konkurencie na danom trhu v zahraničí. Každý exportér by si mal zabezpečiť pri tvorbe ceny aj určitú rezervu na prípadné neočakávané skutočnosti, ktoré prinesú zvýšenie nákladov, ako napríklad zvýšenie nákladov na prepravu, zdržanie dopravného prostriedku alebo znehodnotenie tovaru počas prepravy.⁵⁹

Tabuľka č. 2 predstavuje kalkuláciu exportnej ceny na tomto konkrétnom prípade DAP Londýn v roku 2011. Začína výrobnou cenou. Výrobná cena predstavuje náklady na výrobu tvaru. Výrobná cena čokolád je vo výške 25 000 eur. Vo výrobnej cene je zahrnutá samotná výroba čokolády, ktorá zahŕňa v sebe nákup a spracovanie surovín, výrobné stroje, mzdu zamestnancov, ktorí sú zamestnaní v podniku a mnohé ďalšie vstupné náklady. Ďalej sú tu zahrnuté všetky procesy spojené s prípravou tovaru na prepravu. Sem zaraďujeme balenie tovaru, signovanie a označovanie tovaru, rôzne mechanizmy na kontrolu kvality a certifikácie, že je tovar zdravotne nezávadný, skladovanie tovaru, pokiaľ sa tovar nepresunie do nákladného vozidla atď. Na kompletnú výrobu 25 000 tabličiek horkej 70 % čokolády potrebuje exportér 25 000 eur, čo značí, že výrobná cena jednej vyvážanej čokolády je približne 1 euro.

Ďalšou časťou kalkulácie exportnej ceny sú náklady dodania, ktoré sa začínajú v momente, keď dopravca prevezme tovar od exportéra pred výrobnou halou exportéra a naloží ho do kamióna. Náklady dodania súvisia s činnosťou dopravnej spoločnosti, no znáša ich exportér, pretože vstupujú do exportnej ceny dohodnutej v medzinárodnej kúpnej zmluve medzi exportérom a importérom. Prvou časťou sú prepravné náklady, ktoré sú vo výške 3 000 eur. Tieto náklady súvisia so samotnou dopravou, sú to náklady, ktoré si započítava dopravca za možnosť používania dopravného prostriedku, na financovanie a servis vozidiel. Prepravné náklady sú veľmi premenlivé s ohľadom na bezpečnostnú situáciu na území, ktorým sa bude tovar prepravovať. V prípade zvýšenia dopravného alebo iného rizika spojeným s ohrozením vozidla alebo tovaru si dopravcovia prepravné náklady zvyšujú.

S prepravnými nákladmi súvisia aj ďalšie druhy nákladov. Mzda šoféra nákladného auta je vo výške 500 eur, keďže v roku 2011 bolo riziko ohrozenia prepravy migrantami veľmi nízke, nebol potrebný ďalší človek na ochranu vozidla. Poplatok za plné naloženie kontajneru vo výške 250 eur tiež zaraďujeme do nákladov dodania. Poslednou časťou prepravných nákladov je zaplatenie prepravy cez Lamanšský prieliv v meste Calais. Do úvahy prichádzajú dve alternatívy. Prvou je použitie nákladných vlakov, kde je poplatok za kamión našej

⁵⁹PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4

hmotnosti okolo 270 eur. Druhá alternatíva je použitie trajektov, kde je poplatok mierne nižší na úrovni 230 eur. Priemerná cena za prepravu cez Lamanšský prieliv, ak nepreferujeme špeciálne jeden druh dopravy poplatku, je 250 eur. Dopravca si navyše zaráta do prepravných nákladov aj províziu v hodnote 600 eur, čo predstavuje 15 % z prepravných nákladov. Celková výška nákladov dodania pre exportéra je 4 600 eur, ktoré vyplatí dopravcovi podľa prepravnej zmluvy po dodaní tovaru na miesto určenia.⁶⁰

Náklady financovania pre exportéra žiadne nie sú, pretože všetko financuje z vlastných zdrojov. Napriek tomu, že aj financovanie z vlastných prostriedkov by sa malo rátať do nákladov financovania, nemajú žiadny vplyv na zmenu exportnej ceny, pretože ide o vyrovnanie zo zisku z minulých období. Platobná podmienka je hladká platba po dodávke, ktorá nevyžaduje bankovú záruku pri nedodržaní podmienok zo strany importéra. Náklady rizík predstavuje hlavne poistenie, riziko ohrozenia prepravy migrantami v roku 2011 bolo len minimálne a preto s ním exportér nepočítal ani do nákladov na financovanie potencionálnych rizík. Z toho dôvodu uzavrel exportér len povinné poistenie zodpovednosti dopravcu CMR v cene 400 eur za celý náklad tovaru. Dopravca neručí za náklad v celej jeho hodnote. Dopravca ručí sumou 9,53 Eur za kilogram nákladu bez ohľadu na reálnu hodnotu tovaru v prípadoch, ak ide o: čiastočnú alebo úplnú stratu zásielky, čiastočné alebo úplne poškodenie zásielky, prekročenie dodacej lehoty, ktorá vyplýva z dohovoru CMR. Colná povinnosť v prípade, keď sa tovar exportuje v rámci Európskej únie, nevzniká. Takisto exportér neplatí ani DPH, v prípade ak ide o export medzi dvomi krajinami Európskej únie. Náklady vonkajšej administratívy sú teda nulové a neovplyvňujú exportnú cenu.⁶¹

Posledná zložka na výpočet exportnej ceny je pridaná hodnota pre exportéra. Exportér si určil pridanú hodnotu vo výške 15 % z úplných vlastných nákladov exportéra, čo predstavuje sumu 4 500 eur. Pridaná hodnota má pre exportéra dve funkcie. Po prvé v prípade, ak vzniknú nejaké neočakávané náklady počas prepravy tovaru, exportér ich vykryje z tejto sumy. Po druhé v prípade, ak nijaké neočakávané náklady nevzniknú, predstavuje táto pridaná hodnota zisk/maržu exportéra. Je veľmi dôležité túto sumu upraviť, podľa toho aká je veľká pravdepodobnosť vzniku neočakávaných nákladov zvýšeným rizikom pri preprave tovaru. Výsledná exportná cena, ktorá bola uvedená na faktúre určenej pre importéra za celý náklad

⁶⁰Vlastné spracovanie podľa: *Port Boulogne Calais*. 2015. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.portboulognecalais.fr/en/passenger-ferries/passenger-traffic/>>

⁶¹Vlastné spracovanie podľa: *Poistenie zodpovednosti CMR*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.tirex.sk/pages/sk/infoservis/poistenie-zodpovednosti-cmr.php>>

tovaru bola 34 500 eur. Táto cena predstavuje exportnú cenu, za ktorú exportér vyváža svoj tovar do zahraničia a sú v nej zarátané všetky náklady pre exportéra.

Tabuľka 3 **Kalkulačná štruktúra predajnej ceny importéra v roku 2011**

Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			34 500
Pridaná hodnota importéra	zisk/marža importéra	12%	4140
daňová povinnosť	daňová povinnosť	20%	7 728
Celková predajná cena importéra			46 200
Predajná cena importéra / 1 kus			1,86 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Výsledná exportná cena vo faktúre v sebe zahŕňa len náklady exportéra. Ak chceme vypočítať finálnu predajnú cenu, z ktorej vieme vypočítať ziskovosť exportnej operácie, musíme ešte vypočítať aj vstupy, ktoré do tejto ceny pridáva importér. Importér si k exportnej cene pridáva svoju maržu, ktorá pre neho predstavuje zisk, ktorý vie využiť na financovanie pri vzniku nečakaných nákladov. Pridanú hodnotu si importér stanovil vo výške 12 %, čo z exportnej ceny 34 500 eur predstavuje sumu 4 140 eur. Navyše musí z tovaru, ktorý bude importér predávať na trhu Veľkej Británie, zaplatiť daň z pridanej hodnoty, ktorá je vo Veľkej Británii 20 % z predajnej sumy. Daň z pridanej hodnoty bola vo výške 7 728 eur. Celková predajná cena importéra za celý náklad horkej čokolády bola 46 368 eur. Keď sa táto suma vydolí počtom čokolád 25 000 kusov, vychádza, že výsledná predajná cena pre konečného spotrebiteľa na jednu tabličku čokolády je 1,86 eur. V prípade nenastali žiadne neočakávané náklady spojené s rizikom nelegálnej migrácie, importér ale aj exportér nemuseli tieto náklady financovať z potencionálneho zisku, ktorý si mohli v celej výške ponechať. Na určenie, či bol tento výrobok konkurencieschopný, bolo potrebné túto cenu porovnať s konkurenčnými výrobkami.⁶²

Na trhu Veľkej Británie pôsobí veľké množstvo druhov horkej čokolády, ktoré predstavujú konkurenciu pre dovážanú čokoládu zo Slovenska. Keďže ide o veľmi široký a rozmanitý trh, zameraný na kvalitnú horkú čokoládu s vysokým obsahom kakaa, hlavným spôsobom, ako môže dovážaná horká čokoláda konkurovať domácim výrobcom, je nižšia predajná cena na trhu. Medzi konkurenciu dovážanej čokolády patria horké čokolády strednej triedy s obsahom kakaa okolo 70 % bez špeciálnych príchutí, ktoré vyrábajú britské spoločnosti alebo sú do Veľkej Británie priamo dovážané z iných krajín. Najväčšiu konkurenciu na trhu

⁶²Vlastné spracovanie podľa: *Praktické informácie – DPH v rámci krajín EU*. 2011. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.dph.sk/14/9/1/>>

Veľkej Británie ponúkajú hlavne značky ako Green & Black's, ktorá patrí k najväčším formám na výrobu sladkostí a čokolády vo Veľkej Británii. Ďalej sú to značky ako Montezuma's, značka Divine so širokou ponukou horkých čokolád. Obľúbené sú aj čokolády od firmy Traidcraft, ako aj značky, ktoré sa predávajú prostredníctvom obchodného reťazca Tesco, a. s., ako sú značka Lindt so širokou škálou druhov čokolád a aj priamo značka Tesco Finest.⁶³

Obrázok 10 Konkurenčná ponuka horkých 70 % čokolád vo Veľkej Británii



Zdroj: <<https://www.theguardian.com/environment/2007/sep/28/food>>

Pri konkurenčnej analýze daného prostredia v roku 2011 chce importér zistiť, či je predajná cena dovezenej čokolády zo Slovenska po pripočítaní všetkých častí kalkulačnej štruktúry ceny konkurencieschopná. Kvalita všetkých čokolád je takmer rovnaká, takže ich konkurencieschopnosť spočíva v čo najmenšej predajnej cene, za ktorú si ju zákazník môže kúpiť. Ak porovnávame značky horkej čokolády, ktoré už na trhu Veľkej Británie dlhodobejšie pôsobia a dovážanú čokoládu zo Slovenska, vidíme, že obsahom čokolády a gramážou výrobku je dovezená čokoláda porovnateľná. Všetky porovnávané čokolády majú rovnakú gramáž 100 gramov a obsah čokolády je rovnaký a to 70 percent, čím spĺňajú podmienku, že ide o horkú čokoládu.

Cenovo je slovenská čokoláda s cenou 1,85 eura cenovo najvýhodnejšia, čo znamená, že je cenovo konkurencieschopná na trhu Veľkej Británie za dodržania danej kvality. Za nízku cenu môžu nízke výrobné náklady oproti výrobe vo Veľkej Británii, hlavne omnoho nižšími mzdami na Slovensku. Ďalšou príčinou výhodnej ceny oproti ostatným značkám je oproti

⁶³Vlastné spracovanie podľa: *Praktické informácie – DPH v rámci krajín EU*. 2011. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.dph.sk/14/9/1/>>

doprave z ostatných omnoho viac vzdialených krajín dovozcov, veľmi rýchla a bezpečná dopravná trasa cez mesto Calais, čím sa znižuje miera nákladov dodania. Exportér zo Slovenska má za prioritu dostať svoje výrobky na trh Veľkej Británie aj za cenu nižšieho výnosu počas prvých pár rokov predaja, čo má tiež vplyv na nízku cenu. Horká čokoláda zo Slovenska je konkurencieschopná na trhu Veľkej Británie a exportér aj importér nepotrebovali financovanie dodatočných nákladov zo svojho zisku.

Tabuľka 4 **Konkurenčná cenová analýza predajcov horkej čokolády v roku 2011**

Poradie	Produkt	Gramáž	Percento čokolády	Cena
1.	Naša horká čokoláda	100 gramov	70 % čokoláda	1,85 €
2.	Tesco Finest	100 gramov	70 % čokoláda	2,00 €
3.	Lindt Excellence	100 gramov	70 % čokoláda	2,08 €
4.	Green & Black's	100 gramov	70 % čokoláda	2,24 €
5.	Traidcraft organic	100 gramov	70 % čokoláda	2,45 €
6.	Divine chocolate	100 gramov	70 % čokoláda	2,75 €
7.	Montezuma's	100 gramov	73 % čokoláda	2,90 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe: <<https://www.theguardian.com/environment/2007/sep/28/food>>

3.3.2 Exportný obchodný prípad – zmeny v dôsledku vzniku migračnej krízy (rok 2016)

Na základe odpovedí z dotazníka v prílohe sme sa dozvedeli, aké zmeny nastali pri medzinárodných obchodných operáciách medzi Slovenskom a Veľkou Britániou oproti roku 2011 následkom vzniku rizika vzniku migračnej krízy dotýkajúcej sa daného územia. Ten istý exportér obchodujúci s rovnakým objemom, druhom aj kvalitou tovaru, spolupracujúci s rovnakou prepravnou spoločnosťou, vyvážajúci tovar znova do Londýna rovnakému importérovi, zopakoval rovnaký obchodný prípad v roku 2016. Pri dohadovaní kúpnej zmluvy exportér zistil, že náklady dodania tovaru rovnakou prepravnou trasou cez mesto Calais sa vinou zvýšenia rizika nelegálnej migrácie v okolí tohto mesta veľmi zvýšili a takisto sa aj celkové riziko poškodenia tovaru alebo prerušenia plynulej cestnej nákladnej dopravy výrazne zvýšilo. Počet nelegálnych migrantov začal rásť v okolí mesta Calais medzi rokmi 2014 až 2016 formou neočakávaného nepoznaného rizika pre prepravné spoločnosti, ktoré exportovali tovar z Európy do Veľkej Británie a naopak. Tieto firmy boli nútené vymyslieť ochranné a zabezpečovacie technologické systémy, ktoré by pomáhali vodičom tomuto riziku

predchádzať. Tieto opatrenia však znamenali dodatočné náklady, ktoré sa preniesli do prepravných nákladov a celkovo do cien cestnej nákladnej dopravy.

Tabuľka 5 Štruktúra medzinárodnej kúpnej zmluvy a jej zmeny v roku 2016

SUBJEKTY		ZMLUVNÉ VZŤAHY		CENA	DOKUMENTY
Výrobca/Exportér (E)	Bratislava		MKZ 25 000 kusov 70% horkej čokolády (100g) 66 paliet, váha - 22,5 tony DAP Londýn, miesto prekladania - Calais, splatné ihneď po dodaní na miesto určenia najneskôr do 16.10.2016	Výrobná cena 25 000 €	OF Exportéra (Kredit)
Importér (I)	Londýn		Prepravná zmluva 25 000 kusov 70% horkej čokolády (100g) 66 paliet, váha - 22,5 tony DAP Londýn	Prepravné náklady 5000 €	OF Dopravcu exportéra (debet),
Dopravca exportéra (De)	Bratislava		Poistná zmluva povinné poistenie CMR pre medzinárodnú cestnú prepravu + dodatočné poistenie nákladu	Poistné 800€	Povinné poistenie CMR Poistenie nákladu
Poistiteľ (P)	Bratislava				

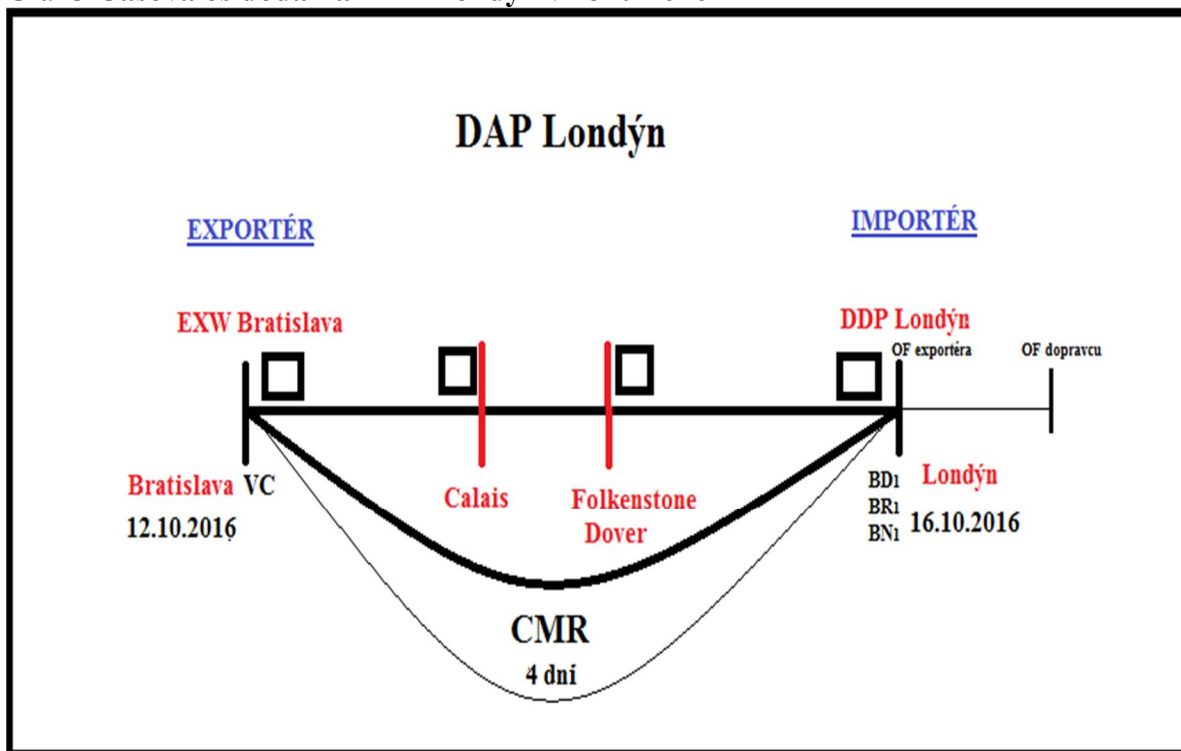
Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Obstarávacía cena sa oproti roku 2011 nezmenila, pretože riziko migrácie nijako výrazne neovplyvnilo výrobné náklady na výrobu horkej čokolády vo fabrike na Slovensku. Tak isto ostalo aj prepravované množstvo čokoládových tabličiek 25 000 kusov, v rovnakom obale a na rovnakej parite DAP Londýn. Zmenila sa doba prepravy tovaru, ktorá sa z dôvodu potencionálneho zdržania dopravy v meste Calais predĺžila o jeden deň, a tak preprava tovaru z Bratislavy do Londýna v roku 2016 trvala v priemere až štyri dni, keďže prepravné spoločnosti musia dopredu rátať s možnosťou, že sa takýto problém vyskytne a budú musieť prepravnú dobu o jeden deň predĺžiť.

Prepravná zmluva medzi exportérom a dopravnou spoločnosťou ostala na rovnaký druh tovaru, no zmenila sa výška prepravných nákladov, ktoré si dopravca zaúčtoval za prepravné služby. Dôvodom je zvýšené riziko prepravy ohrozené zdržaním tovaru, alebo poškodením kamiónu. Prepravné náklady stúpili oproti roku 2011 až o 2 000 eur. Zvýšené riziko migrácie spôsobilo väčšie právomoci dopravcu na určenie si podmienok prepravnej zmluvy vo svoj

prospech. Poistná zmluva medzi dopravcom, exportérom a poisťovňou sa zvýšila o ďalšiu zložku a okrem povinného poistenia CMR pre medzinárodnú cestnú dopravu uzavrel ešte špeciálne dopravné poistenie nákladu v prípade poškodeniu vozidla migrantami, čo malo za následok zvýšenie nákladov na poistenie.

Graf 3 Časová os dodania DAP Londýn v roku 2016



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Časová os dodania pre DAP Londýn v roku 2016 je skoro rovnaká ako v roku 2011. Až do okolia mesta Calais prebieha všetko ako v roku 2011, náklady sú tu rovnaké a riziko ohrozenia tovaru je tiež veľmi minimálne. Hlavný problém prichádza v okolí terminálov a na parkoviskách pri hlavnej trase do mesta Calais. V meste Calais má dopravca stále dve možnosti, buď preloží tovar na trajekt alebo na nákladné vlaky prepravujúce cez Eurotunel. Rozdielna je len doba trvania dodávky tovaru, kamión vyštartoval z Bratislavy 12. 10. 2016 a do Londýna príde za 4 dni 16. 10. 2016. Toto predĺženie na prepravného času nastáva z dôvodu zvýšených kontrol na dopravných termináloch v Calais, ale aj následnej kontroly v britskom meste Folkenstone (železničná doprava cez Eurotunel) alebo v meste Dover (lodná doprava trajektom). Kamión aj napriek zdržaniu pokračuje až do miesta určenia pri sídle importéra v Londýne, kde tovar vyloží podľa vopred dohodnutých podmienok. Tam rovnako ako v roku 2011 prechádza aj bod rizika, bod nákladov a bod dodania medzi dopravcom exportéra a importérom. Obchodnú faktúra exportéra uhradil importér po prevzatí tovaru v Londýne 16. 10. 2016.

Kalkulačná štruktúra exportnej ceny na parite DAP Londýn sa oproti roku 2011 v roku 2016 výrazne zmenila, čo je spôsobené hlavne veľkým nárastom nákladov na dodanie tovaru na strane prepravcu. Exportér si tieto dodatočne vzniknuté náklady prenesie do prepravných nákladov, ktoré si dohodne s exportérom v prepravnej zmluve. Výrobná cena ostáva rovnaká vo výške 25 000 eur, pretože riziko nelegálnej migrácie nemalo vplyv na ceny výrobných faktorov na Slovensku.

Tabuľka 6 Zmena štruktúry exportnej ceny – navýšenie prepravných nákladov

Výrobná cena	Výrobná cena	25 000	25 000
Náklady dodania	Prepravné náklady	5000	7500
	Mzda šoféra	1000	
	Plné naloženie kamiónu	250	
	Cena prepravy v Calais	300	
	Provízia dopravcu	950	
Náklady financovania	Cudzie financovanie	0	0
Náklady rizík	Povinné poistenie CMR	800	800
	Migračné riziko	3000	3000
Náklady vonkajšej administratívy	Colná povinnosť	0	0
	Daňová povinnosť	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	Zisk/marža exportéra	15%	6 336
Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			42 636

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Prepravné náklady sa zvýšili z 3 000 eur v roku 2011 na 5 000 eur v roku 2016. Príčinou rastu sú opatrenia a ochranné mechanizmy, ktoré dopravca aplikuje na nákladné automobily s cieľom ochrániť prepravovaný tovar alebo vodiča kamiónu pred priamym alebo nepriamym ohrozením rizikom migrácie. Prepravné náklady boli nútení prepravcovia začať zvyšovať hlavne od roku 2014 od vypuknutia migračnej krízy. Stúpajúce riziko pre kamióny súvisí hlavne s cieľom migrantov dostať sa nepozorovane do úložného priestoru kamióna a nelegálne sa previesť na územie Veľkej Británie. Opatrenia, ktoré začali prepravcovia zavádzať na eliminovanie týchto stretov medzi kamiónmi a migrantami môžeme rozdeliť na priame a nepriame.

Medzi nepriame opatrenia patrí napríklad vznik špeciálnych oddelení zaoberajúcimi sa problematikou migrácie. Tieto oddelenia majú za úlohu vymyslieť, ako sa môže firma efektívne chrániť pred vznikom rizika migrácie. Pre firmy, ktoré prepravujú tovar cez rizikové oblasti, je vznik týchto oddelení mimoriadne dôležitý. Toto opatrenie znamená pre firmu prijatie nových ľudí, čo prináša zvýšené mzdové náklady a nepriamo pre firmu predstavuje dodatočné náklady.

Medzi vedľajšie úlohy týchto oddelení patrí aj spracovávanie štatistických súborov ohľadom reálnych stretov s migrantami, spolupráca s medzinárodnými oddeleniami, zavádzanie nových opatrení a systémov, školenia vodičov kamiónov, ako aj práca v teréne. Založenie takýchto oddelení je pre firmu veľmi zdĺhavé a nákladné a premieta sa do ponúkaných cien prepravných služieb. Vznik špeciálneho oddelenia, ktoré sa zaoberá ochranou zásielok pred migrantami, predstavuje pre exportnú firmu náklady vo forme mzdy nových pracovníkov a finančné zabezpečenie chodu tímu.

Ďalším nepriamym opatrením je presun veľkej časti cestnej dopravy do Veľkej Británie na iné typy dopravy alebo presun do iných miest francúzskeho pobrežia, odkiaľ sa dá previesť tovar do Veľkej Británie. Presun prepravnej relácie na lodnú alebo železničnú dopravu znamená pre prepravné firmy ďalšie náklady spojené s prekladaním alebo presúvaním tovaru. Veľa prepravných firiem začalo využívať lodnú dopravu, ktorá je síce pomalšia, no jednoznačne menej riziková pokusmi migrantov dostať sa k tovaru. V súčasnosti sa pomer medzi využívaním mesta Calais oproti ostatným dopravným prepojeniam zmenšuje, prepravníci sa snažia nájsť trasy, kde sa migranti vyskytujú v menšom počte. Tento proces znamená pre prepravné spoločnosti ďalšie náklady, no vďaka nim sa vedia vyhnúť riziku stretov s migrantami, ktoré so sebou prinášajú omnoho vyššie náklady. Ďalším nepriamym opatrením je aj preferencia prepravných spoločností, ktoré majú vlastný vozový park a využívajú svoje vlastné nákladné autá. Nákup vozového parku a jeho sústavná modernizácia tiež zvyšuje požadované náklady na fungovanie prepravnej spoločnosti.

Medzi priame opatrenia, ktoré začali prepravné firmy používať, patrí systém plánovania cesty, ktorý prepravca zmluvne dohodne s vodičmi kamiónov, ktorí prevážajú tovar cez rizikové územie. Tento systém má za cieľ presne naplánovať cestu a zastávky vodičov, vyhnúť sa nočným prestávkam v okolí miest, kde sa migranti nachádzajú. Súčasťou týchto systémov je aj dohodnutý okruh 150 kilometrov v okolí rizikových oblastí, kde už má vodič zakázané zastavovať kamión a robiť si prestávky. Ukážka na obrázku číslo 13 ohraničuje územie, kde už majú vodiči zakázané zastavovať. Cez toto územie až do terminálu nesmie vodič zastaviť na žiadnom parkovisku, zastavuje, až keď sa dostane do terminálu, ktorý je chránený plotom. Cieľom je vyhnúť sa stretom s migrantami, ktorí sa snažia dostať do kamióna. Toto opatrenie znamená hĺbkové plánovanie, ktoré je časovo aj finančne nákladné a znamená dodatočné náklady pre prepravnú spoločnosť a komplikácie pre vodičov, ktorí musia dodržiavať prísne pravidlá a prejsť väčšiu vzialenosť na jeden-krát.

Blankenberge



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (vid' príloha A)

Ďalšie priame opatrenie, ktoré využívajú dopravcovia na zníženie migračného rizika na kamióny, sú špeciálne strážené parkoviská, kde sa dá v noci, ale aj počas dňa odstaviť kamión. Eliminuje sa riziko, že sa migranti dostanú dovnútra kamióna. V okolí mesta Calais je niekoľko takýchto strážených parkovísk, najväčšie sa nachádza na diaľnici A16 v tesnej blízkosti hlavných dopravných ciest smerujúcich do Calais. Parkovisko je prevádzkované spoločnosťou DK Trucks Park. Má kapacitu pre 250 nákladných vozidiel, areál parkoviska je určený výhradne pre nákladné vozidlá. Bezpečnosť týchto strážených parkovísk zaisťuje nepretržitá ochranka a kamerový systém. Celé parkoviská sú oplotené a prichádzajúce aj odchádzajúce osoby sú kontrolované ochrankou. Poplatky za parkovanie sa pohybujú od 5,40 eur (2 hodiny) do 40 eur (paušálna víkendová sadzba), takže použitie bezpečného parkoviska predstavuje v priemere na jeden deň náklad 20 eur. Strážené parkoviská navyše ponúkajú vodičom veľmi

vhodné ekonomické služby – miesto na odpočinok, toalety, sprchy, práčky, sušičky, ako aj možnosť reštauračných služieb.⁶⁴

Veľmi dôležitým priamym opatrením, ktoré vstupuje do prepravných nákladov, sú bezpečnostné zámky. Existuje veľa druhov ochranných zámkov na zabezpečenia bezpečnosti nákladu. Migračná kríza spôsobila, že základné pravidelne používané zámky prestali byť efektívne, pretože sa cez ne migranti veľmi ľahko dostali do kamióna. Prepravné firmy museli vymyslieť nové efektívnejšie a bezpečnejšie typy bezpečnostných zámkov. Umelohmotné tesnenie začali prepravcovia nahrádzať špeciálnymi kovovými tesneniami, ktoré sa nedali pri prestrihnutí nanovo spojiť a bolo hneď pri vonkajšej kontrole jasné, že sa migranti dostali do kamióna. Kovové tesnenia sú niekoľkonásobne drahšie a predstavujú pre ďalšie navýšenie prepravných nákladov. Prepravcovia navyše začali pridávať dodatočné bezpečnostné zámky, ktoré úplne znemožnia vstup do prepravnej časti kamióna, až kým nepríde kamión na miesta určenia. Ide o rôzne typy bezpečnostných zámkov, každý má trochu iný mechanizmus zamykania. Medzi najbezpečnejšie typy bezpečnostných zámkov patria tie, ktoré sa zamykajú zvnútra a dokáže ich otvoriť iba vodič. Zvýšené náklady na bezpečnostné zámky sa prenesú do vyššej exportnej ceny tovaru.⁶⁵

Posledné priame opatrenie, ktoré ovplyvňuje prepravné náklady a navyšuje exportnú cenu, je zavádzanie GPS monitorovacích jednotiek do nákladných automobilov. Monitorovanie pomocou GPS technológií má pri cestnej nákladnej doprave dve formy. Po prvé ide o sledovanie vozidla, kontrolovanie polohy vozidla, či vodič dodržiava trasu a naplánované zastávky. Prepravná spoločnosť vie presne, kde sa jej vodič nachádza a či mu nehrozí nejaké riziko. Druhou formou použitia GPS sledovania je uloženie GPS senzora medzi tovar, čím sa prepravca ubezpečuje, že tovar neopustil kamión pred dosiahnutím miesta určenia. V prípade, ak by sa migranti dostali do prepravného priestoru, GPS senzor bude hneď signalizovať nedovolenú manipuláciu s tovarom. Ide o veľmi efektívny nástroj riadenie rizika nelegálnej migrácie, no jeho zavádzanie a používanie je veľmi nákladné. Cenovo sa ponuka GPS monitoringu pre jeden kamión pohybuje od 350 - 650 eur. V cene je zahrnutý nákup GPS snímača, jeho montáž ako aj mesačné poplatky za používanie GPS siete. Rozhodnutie

⁶⁴Vlastné spracovanie podľa: *Nové strážené parkovisko v blízkosti Calais*. 2015. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.transservice.sk/new/nove-strazene-parkovisko-v-blizkosti-calais/>>

⁶⁵Vlastné spracovanie podľa: *Tyden Brooks – Security products group*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://tydenbrooks.com/plastic-truck-seal>>

prepravcu zaviesť GPS monitoring do svojich kamiónov prináša veľké zvýšenie prepravných nákladov, no na druhej strane zvýši šancu na eliminovanie rizika stretu kamióna s migrantami.

Tabuľka 7 Zmena štruktúry exportnej ceny – navýšenie ostatných nákladov dodania

Výrobná cena	Výrobná cena	25 000	25 000
Náklady dodania	Prepravné náklady	5000	7500
	Mzda šoféra	1000	
	Plné naloženie kamiónu	250	
	Cena prepravy v Calais	300	
	Provízia dopravcu	950	
Náklady financovania	Cudzie financovanie	0	0
Náklady rizík	Povinné poistenie CMR	800	800
	Migračné riziko	3000	3000
Náklady vonkajšej administratívy	Colná povinnosť	0	0
	Daňová povinnosť	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	Zisk/marža exportéra	15%	6 336
Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			42 636

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Najväčším problémom pre prepravné spoločnosti predstavovalo v roku 2016 nedostatok kvalifikovaných vodičov, ktorí by boli ochotní prepravovať tovar cez rizikové oblasti s hroziacim útokom migrantov. Medzi rokmi 2014 až 2016 mali logistické firmy veľký problém nájsť voľných vodičov kamiónov, čo predstavovalo obrovské problémy aj pre exportérov zo Slovenska. Prepravné firmy boli nútené ponúkať vodičom kamiónov vyššie mzdy. Priemerná požadovaná mzda sa oproti roku 2011, kedy bola 500 eur, navýšila skoro dvojnásobne a v najrizikovejších oblastiach sa dostala až na hodnotu 1 000 eur, ako vidíme v tabuľke 6. Náklady na vodiča sa pre medzinárodné prepravné spoločnosti prepravujúce trasou cez mesto Calais zvýšili mesačne v priemere o 500 eur.

Niektoré prepravné spoločnosti zamestnali navyše špeciálnych strážcov, ktorí sedia spolu s vodičom v kamióne a majú na starosti osobnú ochranu kamióna a prepravného priestoru. Títo zamestnanci tiež znamenajú pre spoločnosti navýšenie pôvodných nákladov, zabezpečujú pravidelnú kontrolu prepravného priestoru a znižujú mieru rizika ohrozenia kamiónu migrantami. Provízia dopravcu sa tiež oproti roku 2011 mierne navýšila z dôvodu náročnejšej pozície prepravcu a zvýšeniu rizika na prepravnej trase Bratislava - Londýn. Cena plného naloženia kamióna sa nezmenila a takisto aj prepravný poplatok za použitie prepravy

z Calais sa nezmenil, narástlo tam ale nepriame riziko zdržania sa z dôvodu pokusu migrantov o preniknutie do logistických terminálov.

Tabuľka 8 Zmena štruktúry exportnej ceny – navýšenie nákladov rizík

Výrobná cena	Výrobná cena	25 000	25 000
Náklady dodania	Prepravné náklady	5000	7500
	Mzda šoféra	1000	
	Plné naloženie kamiónu	250	
	Cena prepravy v Calais	300	
	Provízia dopravcu	950	
Náklady financovania	Cudzie financovanie	0	0
Náklady rizík	Povinné poistenie CMR	800	800
	Migračné riziko	3000	3000
Náklady vonkajšej administratívy	Colná povinnosť	0	0
	Daňová povinnosť	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	Zisk/marža exportéra	15%	6 336
Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			42 636

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Zvýšené riziko nelegálnej migrácie v roku 2016 počas migračnej krízy spôsobilo aj navýšenie nákladov rizík. Poistné riziko sa navýšilo z pôvodných 400 eur na 800 eur z dôvodu, že sa k povinnému poisteniu CMR pridalo aj doplnkové poistenie nákladu. Náklad je počas prepravy poistený proti poškodeniu, zničeniu v dôsledku dopravnej nehody alebo živeľnej udalosti, prípadne aj proti krádeži alebo lúpeži. To sú najčastejšie spôsoby ohrozenia nákladu migrantami. Cieľom tohto doplnkového poistenia je väčšia flexibilita na reagovanie v prípade vzniknutia škody spôsobenej migrantami. Poistenie nákladu začína po nakládke tovaru do kamióna a končí sa tesne pred jeho vyložením. Pričom poistné plnenie sa poskytuje až do dvojnásobku poistnej sumy počas poistného obdobia. Povinné poistenie CMR v kombinácii s doplnkovým poistením nákladu predstavuje zabezpečenie väčšiny možných problémov, ktoré môžu vzniknúť, no takisto predstavuje dodatočné náklady oproti roku 2011.⁶⁶

Pod pojmom „migračné riziko“ sa skrývajú náklady, ktoré vzniknú v prípade, ak už sa migranti dostanú do prepravného priestoru a prídu do kontaktu s prepravovaným tovarom. V prípade, keď migranti poškodia tovar, musí sa tento tovar zobrať do najbližšieho skladu na kontrolu. Tým pádom stráca exportér niekoľko hodín, počas ktorých sa tovar kontroluje. V prípade, ak sa migranti tovaru dotýkali, musí byť celé vrchné poschodie odstránené, čo

⁶⁶Vlastné spracovanie podľa: Allianz, Slovenská poisťovňa – Poistenie nákladu. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.allianzsp.sk/dopravcovia#flap-5>>

znamená pre exportéra stratu polovice nákladu. V prípade veľmi veľkého poškodenia musí exportér odstrániť celý náklad na svoje vlastné náklady. Ďalšie náklady vznikajú exportérovi zdržiavaním tovaru v sklade, kde musí platiť za uskladnenie tovaru. Navyše je tu veľké riziko nedodržania termínu prepravy, čo môže skončiť až odmietnutím kúpnej zmluvy zo strany importéra z dôvodu nedodržania obchodných podmienok dohodnutých v tejto kúpnej zmluve. Na vykrytie všetkých týchto potencionálnych rizík vyčlenil exportér sumu 3 000 eur, ktorá sa takisto zarátava do exportnej ceny.

Tabuľka 9 Zmena štruktúry exportnej ceny – výsledná exportná cena

Výrobná cena	Výrobná cena	25 000	25 000
Náklady dodania	Prepravné náklady	5000	7500
	Mzda šoféra	1000	
	Plné naloženie kamiónu	250	
	Cena prepravy v Calais	300	
	Provízia dopravcu	950	
Náklady financovania	Cudzie financovanie	0	0
Náklady rizík	Povinné poistenie CMR	800	800
	Migračné riziko	3000	3000
Náklady vonkajšej administratívy	Colná povinnosť	0	0
	Daňová povinnosť	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	Zisk/marža exportéra	15%	6 336
Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			42 636

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Posledná zložka, ktorá sa pripočítala do výslednej exportnej ceny, bola pridaná hodnota exportéra. Exportér si chcel ponechať aj v roku 2016 maržu na rovnakej úrovni 15 % z výrobnéj ceny navýšenej o všetky ostatné nákladové položky. Keďže sa náklady zvýšili, zvýšil sa aj základ pre výpočet pridanej hodnoty exportéra. Tá predstavovala 6 336 eur. Po pripočítaní tejto položky bola výsledná exportná cena na faktúre pre importéra 42 636 eur. Exportná cena je omnoho vyššia, ako bola v roku 2011. Jedným z dôvodov bola aj potreba exportéra vytvoriť vyššiu zálohovú časť, ktorá má na starosti promptné odstránenie vzniknutých rizikových situácií a možných vzniknutých strát. Túto zálohovú časť tvorili dve časti: čiastka 3 000 eur na migračné riziko a marža exportéra v hodnote 6336 eur. Spolu teda v roku 2016 mal k dispozícii exportér zálohovú časť 9 336 eur, ktorá sa dala použiť na vyrovnanie exportnej ceny výrobku oproti roku 2011 a udržať slovenskú čokoládu cenovo konkurencieschopnú na trhu Veľkej Británie.

Tabuľka 10 **Kalkulačná štruktúra predajnej ceny importéra v roku 2016**

Výsledná exportná cena na faktúre OFE (kredit)			42 636
Pridaná hodnota importéra	zisk/marža importéra	12%	5116
daňová povinnosť	daňová povinnosť	20%	9 550
Celková predajná cena importéra		46 200	57 302
Predajná cena importéra / 1 kus			2,29 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Po vypočítaní výslednej exportnej ceny v roku 2016, ktorá zahŕňa všetky náklady exportéra až po prebratie tovaru importérom v Londýne, sme museli ešte pripočítať všetky náklady importéra, aby sme vedeli, aká bude konečná predajná cena importéra. Importér si k exportnej cene pridáva svoju maržu, ktorá pre neho predstavuje zisk. Tento zisk vie použiť na financovanie vzniknutia nečakaných nákladov, ako aj financovať nárast predajnej ceny čokolády. Pridanú hodnotu si importér stanovil rovnako ako v roku 2011 vo výške 12 %, čo z exportnej ceny 42 636 eur predstavovalo sumu 5 116 eur. Importér musí takisto zaplatiť daň z pridanej hodnoty, ktorá je vo Veľkej Británii 20 % z predajnej sumy. Daň z pridanej hodnoty bola vo výške 9 550 eur. Celková predajná cena importéra za celý náklad horkej čokolády bola 47 302 eur. Keď sa táto suma vydeli počtom čokolád 25 000 kusov, vychádza, že výsledná predajná cena pre konečného spotrebiteľa na jednu tabličku čokolády bola v roku 2016 vo výške 2,29 eur. Predajná cena na jeden kus sa oproti roku 2011 zvýšila. Na určenie, či bol tento výrobok stále konkurencieschopný, bolo potrebné túto cenu porovnať s konkurenčnými výrobkami na trhu Veľkej Británie.

Tabuľka 11 **Konkurenčná cenová analýza predajcov horkej čokolády v roku 2016**

Poradie	Produkt	Gramáž	Percento čokolády	Cena
1.	Tesco Finest	100 gramov	70 % čokoláda	2,00 €
2.	Lindt Excellence	100 gramov	70 % čokoláda	2,08 €
3.	Green & Black's	100 gramov	70 % čokoláda	2,24 €
4.	Naša horká čokoláda	100 gramov	70 % čokoláda	2,29 €
5.	Traidcraft organic	100 gramov	70 % čokoláda	2,45 €
6.	Divine chocolate	100 gramov	70 % čokoláda	2,75 €
7.	Montezuma's	100 gramov	73 % čokoláda	2,90 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe: <<https://www.theguardian.com/environment/2007/sep/28/food>>

Konkurencia na trhu tabličkových čokolád na trhu Veľkej Británie ostala oproti roku úplne rovnaká, najväčšími konkurentami stále boli spoločnosti ako: Green&Black's, Traidcraft alebo Montezuma's a čokolády Lindt a Tesco Finest distribuované a predávané obchodným

reťazcom Tesco. Predajná cena konkurenčných výrobkov ostali rovnaké, pretože výška ich nákladov sa nezmenila. Konkurenčné spoločnosti nepoužívali dopravné trasy ohrozené rizikom nelegálnych migrantov a preto im nevznikli dodatočné náklady. Predajná cena horkej čokolády zo Slovenska sa zvýšila z 1,86 eura v roku 2011 na 2,29 eura v roku 2016. Zmena predajnej ceny mala za dôsledok, že slovenská čokoláda stratila pozíciu cenovo najvýhodnejšej horkej čokolády a dostala sa až na štvrté miesto. Cenovo výhodnejšie boli v roku 2016 horké čokolády Tesco Finest s predajnou cenou 2 eurá, horká čokoláda od spoločnosti Lindt s predajnou cenou 2,08 eura, ako aj horká čokoláda značky Green&Black's s cenou 2,24 eura. Ostatné čokolády boli aj napriek zvýšeniu predajnej ceny slovenskej čokolády aj v roku 2016 drahšie. Zvýšené náklady na zníženie rizika nelegálnej migrácie mali za následok zvýšenie predajnej ceny, ktorá sa z najvýhodnejšej ponuky posunula až na štvrté miesto, čím sa stala cenovo menej konkurencieschopnou na trhu Veľkej Británie.

3.3.3 Porovnanie exportnej ceny tovaru v roku 2011 a 2016

Pri porovnaní konečnej predajnej ceny sme zistili, že v roku 2011 bola vyvázaná horká čokoláda zo Slovenska cenovo konkurencieschopná a mala veľkú šancu uspieť na trhu Veľkej Británie. V tom období bola prepravná trasa Bratislava – Londýn cez mesto Calais iba minimálne riziková z pohľadu vplyvu nelegálnych migrantov. Nevyskytovali sa skoro žiadne strety s migrantami, ktoré by počas prepravy ohrozovali prepravu, čo napomáhalo plynulému a rýchlemu vzájomnému obchodu. V roku 2016 sa však situácia na tejto trase a aj v celej Európe zmenila, obrovský príliv migrantov z Blízkeho východu spôsobil nárast útokov migrantov na dopravné prostriedky alebo terminály v meste Calais. Toto riziko prinútilo prepravcov hľadať spôsoby, ako tomuto riziku predísť, čo však znamenalo zvýšené náklady pre prepravné spoločnosti, ktoré zvyšovali ceny prepravy, čím sa zvyšovali aj celkové náklady, ktoré musel vynaložiť exportér pri vývoze horkej čokolády do Veľkej Británie.

Exportér sa musel rozhodnúť, do akej miery bude akceptovať riziko migrácie, akú sumu je ochotný odpočítať zo zisku na vyrovnanie nákladov, pretože bolo dôležité udržať predajnú cenu na jeden kus rovnakú alebo len veľmi málo zvýšenú. Inak by prestala byť horká čokoláda zo Slovenska konkurencieschopná a nepredávala by sa. Exportér aj importér museli rozdiel medzi predajnou cenou na jeden kus v roku 2011 a 2016 financovať zo svojho zisku, prípadne z čiastky 3 000 eur, určenej exportérom na eliminovanie prípadného rizika vzniku poškodenia tovaru migrantami. Percentuálna šanca vzniku priamej škody na prepravovanom tovare bola v roku 2016 na 100 kamiónov 0,16 percenta, čo predstavuje veľmi malú šancu, že tovar bude

zničený migrantami. No v prípade, ak by sa také niečo stalo, vzniknú exportérovi cenové straty v obrovskom rozsahu, čo môže mať pre exportéra veľmi negatívne následky.

Tabuľka 12 Porovnanie exportnej ceny tovaru v roku 2011 a 2016

Rok	2011	2016	Navýšenie v 2016
Výrobná cena	25 000	25 000	0
Náklady dodania	4600	7500	2900
Náklady financovania	0	0	0
Náklady rizík - poistenie CMR	400	800	400
Náklady rizík - migračné riziko	0	3000	3000
Náklady vonkajšej administratívy	0	0	0
Pridaná hodnota pre exportéra	4 500	6 336	1836
Výsledná exportná cena na faktúre OFE	34 500	42 636	8136
Pridaná hodnota importéra	4140	5116	976
Daňová povinnosť	7 728	9 550	1822
Celková predajná cena importéra	46 368	57 302	10 934
Predajná cena importéra / 1 kus	1,86 €	2,29 €	0,43 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe dotazníka (viď príloha A)

Zmenu exportnej ceny oproti roku 2011, ktorá sa zvýšila o 8 136 eur, spôsobilo hlavne navýšenie nákladov dodania o 2 900 eura. Toto navýšenie predstavuje nutnosť prepravcov navyšovať náklady na bezpečnosť a eliminovanie vplyvu rizika nelegálnej migrácie v roku 2016. Náklady na poistenie sa zvýšili oproti roku 2011 o 400 eur z dôvodu uzavretia špeciálneho poistenia nákladu, ktoré sa vzťahuje na širší okruh možných problémov súvisiacich s migrantami. Dodatočný náklad 3000 eur na pokrytie potencionálnych strát tovaru z dôvodu poškodenia migrantami alebo zdržaním nákladu sa v prípade, ak nenastane strata tovaru, môže využiť na financovanie rozdielu predajnej ceny.

Pri rovnakej percentuálnej pridanej hodnote zo strany exportéra aj importéra sa predajná cena na celý náklad zvýšila o 10 934 eur, čo na jeden kus predstavuje v roku 2016 nárast o 0,43 eur. V takomto prípade by však slovenská horká čokoláda nebola konkurencieschopná. Preto musia tento rozdiel medzi predajnou cenou v roku 2011 a 2016 financovať importér aj exportér zo svojej pridanej hodnoty a znížiť potencionálny zisk, ktorý chceli získať z predaja horkej čokolády. Exportér má k dispozícii pridanú hodnotu vo výške 6 336 eur, navyše si k tomu môže pripočítať náklad na pokrytie migračných rizík v hodnote 3 000 eur v prípade, ak nenastane prípad poškodenia tovaru migrantami. Importér má k dispozícii pridanú hodnotu 5 116 eur. Ak chce byť čokoláda zo Slovenska konkurencieschopná na trhu Veľkej Británie, musia exportér ako aj importér vyrovnať rozdiel v predajnej cene časťou zisku, čím udržia predajnú cenu konkurencieschopnú.

ZÁVER

V súčasnosti sa začínajú v cestnej nákladnej doprave objavovať úplne nové potencionálne riziká, ktoré sa prelínajú s už existujúcimi rizikami a predstavujú novovzniknutú škálu rizík pre cestnú nákladnú dopravu. Medzi najdôležitejšie riziká od roku 2014 patrí obrovský nárast migrácie na území Európskej únie. Zvýšený výskyt migrantov spôsobuje, že prepravné spoločnosti sú nútené presúvať hlavné logistické uzly do oblastí, kde je intenzita pohybu migrantov nižšia. Navyše stúpajúci trend migrácie so sebou prináša riziko terorizmu, ktorý podnecuje prísnejšie kontroly na hraniciach, bezpečnostné opatrenia pri kamiónovej doprave a rôzne iné negatívne efekty.

V našej diplomovej práci sme sa zamerali na oblasť nových rizík v oblasti cestnej dopravy v medzinárodných obchodných operáciách. Jedným z novovzniknutých a v súčasnosti veľmi často sa vyskytujúcim rizikom je aj nelegálna migrácia z krajín Blízkeho východu. S týmto rizikom sú spojené drahé a časovo náročné opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov migračnej krízy na plynulé fungovanie medzinárodného obchodu medzi Európskou úniou a zvyškom sveta. Hlavným cieľom záverečnej práce bolo identifikovať mieru vplyvu nelegálnej migrácie na exportnú cenu na príklade cestnej nákladnej dopravy v relácii Slovensko – Veľká Británia a akým spôsobom táto zmena ovplyvnila konkurencieschopnosť exportovaného výrobku.

Preskúmaním problematiky sme zistili, akými konkrétnymi spôsobmi ohrozujú migranti prepravné spoločnosti a akým spôsobom sa pred jednotlivými druhmi rizika, spojenými s migrantami, dokážu prepravné spoločnosti ochraňovať a eliminovať tak potencionálne riziko straty alebo poškodenia prepravovaného tovaru. Ujasnili sme sa v tom, aká vážna situácia s migračnou krízou bola v roku 2016 v okolí mesta Calais, ktoré predstavuje strategické spojenie medzi Francúzskom a Veľkou Britániou a do akej miery ovplyvnila migračná kríza funkčnosť tohto spojenia do budúcnosti pre európskych exportérov.

Na základe výsledkov prípadovej štúdie sme zistili, že nárast rizika nelegálnej migrácie na území Európskej únie ovplyvňuje exportnú cenu výrobkov exportovaných zo Slovenska do Veľkej Británie. Vysoký nárast exportnej spôsobil exportérom zníženie konkurencieschopnosti ich výrobkov. Migračná kríza, od svojho vypuknutia, spôsobila rast transakčných nákladov na export tovaru v priemere 5 až 8 % ročne, čo predstavovalo celkový nárast exportnej ceny v roku 2016 oproti roku 2011 o 23,58 %. Taký vysoký nárast bol ovplyvnený hlavne veľkým rastom nákladov na dodanie, ktorými si prepravné spoločnosti kompenzovali vyššie preprané riziko na prepravných trasách cez francúzske mesto Calais.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

1. KAŠŤÁKOVÁ Elena - RUŽEKOVÁ Viera. 2016. *Medzinárodné obchodné operácie*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2016. Str. 124. ISBN 978-80-225-4303-3
2. OUDOVÁ Alena. *Základy logistiky*. 1. vyd.: ComputerMedia 2013. Str. 103. ISBN 978-80-7402-149-7
3. JAMBOROVÁ Erika - FURDOVÁ Lucia - PAVELKA Ľuboš. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode: Manažment hodnoty rizika v globálnom podnikateľskom prostredí*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 240. ISBN 978-80-225-3727-8
4. KALÍNSKA, Emília a kol. *Medzinárodný obchod v 21. storočí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2010. Str. 228. ISBN 978-80-247-3396-8
5. JAMBOROVÁ Erika. *Riadenie rizík v medzinárodnom obchode – Praktikum* 1. vyd. 2. Bratislava: Ekonóm 2013. Str. 162. ISBN 978-80-225-3727-8E.
6. PAVELKA, Ľuboš – RUŽEKOVÁ, Viera - JAMBOROVÁ, Erika Mária. *Manuál Slovenského importéra - Základy bezpečného obchodu so zahraničím*. Vyd. 1. Bratislava: Eximbanka 2015. Str. 105. ISBN 978-80-972-2059-4
7. *Cestná nákladná doprava: prečo prepravcovia EÚ uprednostňujú nákladné vozidlo pred vlakom*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.europarl.europa.eu/studies>>
8. *Zákon o cestnej premávke - Zákon č. 8/2009 Z. z. - úplné znenie*. 2009. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.vyvvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-cestnej-doprave/>>
9. *Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*. 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>
10. *Riziká, čo sú riziká?. Metódy prevencie rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://managementmania.com/sk/rizika>>
11. *Risk management*. 2018. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.investopedia.com/terms/r/riskmanagement.asp>>
12. *Medzinárodný obchod – Klasifikácia medzinárodných rizík*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://www.euroekonom.sk/obchod/medzinarodny-obchod/>>
13. *Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu – Riziká pri vývoze*. 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.sario.sk/sk/exporters/why-export/rizika-pri-vyvoze>>

14. *OECD - Country Risk Classification*. 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.oecd.org/tad/xcred/crc.htm>>
15. *Riadenie rizík – Ekonomické kurzové riziko*. 2013. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.cfo.sk/articles/ekonomicke-kurzove-riziko#.WU-AoRGQypo>>
16. *Medzinárodná organizácia pre migráciu – Migrácia vo svete*. 2015. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.iom.sk/sk/migracia/migracia-vo-svete>>
17. *Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, európskemu Hospodárskemu a Sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Globálny prístup k migrácii a mobilite* 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52011DC0743>>
18. *Európska únia a migračná kríza* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/migration-crisis/sk/>>
19. *Rozšírená Európa a migrácia* 2016. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/analyzy/socialna-politika/rozsirena-europa-a-migracia/>>
20. *Migrácia a mechanický pohyb obyvateľstva* 2011. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.infowebby.sk/referaty/10-mechanicky-pohyb>>
21. *EUROSTAT – Štatistika migrácie a migrujúceho obyvateľstva* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Migration_and_migrant_population_statistics/sk#.C4.8Eal.C5.A1ie_i_nform.C3.A1cie_z_Eurostatu>
22. *Hľadanie riešení problémov migračných tlakov* 2017. [online] [cit. 2018.02.11.] Dostupné na internete: <<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/migratory-pressure/>>
23. *Sprievodca prístavom Calais*. 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <https://www.directferries.sk/calais_dover_trajekt.htm>
24. *Port Boulogne Calais*. 2015. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.portboulognecalais.fr/en/passenger-ferries/passenger-traffic/>>
25. *Eurotunnel – Nákladní vlaky*. 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.freightlink.cz/provozovatel%C3%A9-trajekt%C5%AF/eurotunnel-ltd>>
26. *Sangatte closure deal agreed*. 2002. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/2533415.st>
27. *Migration statistics by Oliver Hawkins*. 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://beta.parliament.uk/search?q=migration>>
28. *The situation at the Sangatte camp in France*. 2001. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <https://www.refugeecouncil.org.uk/latest/news/754_the_situation_at_the_sangatte_camp_in_france>

29. *What is the Le Touquet border control Treaty and can Emmanuel Macron tear it up?* 2017. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.telegraph.co.uk/news/2017/05/09/le-touquet-treaty/>>
30. *Mapa dopravnej trasy Bratislava – Londýn.* 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.google.com/maps/d/edit?ie=utf8&hl=sk&msa=2&dg=feature&mid=1rUX3LB7xGHDf7CmDJBdphRfWfjra46YZ&ll=53.18397592833786%2C5.857959375000064&z=6>>
31. *Poistenie zodpovednosti cestného prepravcu.* 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.poistenie.sk/podnikatelia/zodpovednost/cmr>>
32. *Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave.* 2016. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.svetdopravy.sk/zodpovednost-dopravcu-v-medzinarodnej-preprave/>>
33. *Poistenie zodpovednosti CMR.* 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.tirex.sk/pages/sk/infoservis/poistenie-zodpovednosti-cmr.php>>
34. *Praktické informácie – DPH v rámci krajín EU.* 2011. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<http://www.dph.sk/14/9/1/>>
35. *Allianz, Slovenská poisťovňa – Poistenie nákladu.* 2018. [online] [cit. 2018.03.08.] Dostupné na internete: <<https://www.allianzsp.sk/dopravcovia#flap-5>>