

Dopravní náklady a lokalizace dopravy



- až do konce **60. let 20. století** dopravní náklady považovány za zásadní faktor vysvětlující rozdíly ve využití území a za hlavní lokalizační faktor ekonomických aktivit (především průmysl)
- **70. léta** – marginalizace významu dopravních nákladů s argumentem jejich nízké hodnoty
- **současnost** – opětovný zájem o dopravní náklady, především pak o jejich regionální variabilitu a dopravní náklady jako část tzv. logistických nákladů

Definice dopravních nákladů

- dle Rodrigua a kol. (2006) jsou dopravní náklady *peněžním vyjádřením toho, co musí poskytovatel dopravy (dopravce) zaplatit/vydat, aby byla provedena přeprava*
- dělení:
 - **FIXNÍ** – např. náklady na výstavbu dopravní infrastruktury (cesty, terminály atd.), náklady na pořízení vozidel
 - **VARIABILNÍ (PROVOZNÍ)** – náklady na vlastní přepravu osob a nákladu – pohonné hmoty, pracovní síla, údržba komunikací a dopravních prostředků apod.

- **dopravní náklady jsou různé v čase i prostoru, liší se podle jednotlivých druhů dopravy**
- **závisí na celé řadě skutečností (často proměnných)**
- lokalizace vhodného typu dopravy při minimalizaci nákladů závisí na poměru fixních a variabilních nákladů:

$$p=f/v$$

- v současnosti se význam fixních dopravních nákladů zmenšuje

Nejdůležitější skutečnosti ovlivňující výši dopravních nákladů

- geografické podmínky – problém „odporových faktorů prostoru“
 - vzdálenost, orografie atd.
- druh dopravní cesty
- rozsah a způsob přepravy
 - zvýšení množství přepravované komodity zpravidla snižuje jednotkové náklady na přepravu
- vlastnosti přepravované komodity
- energetická náročnost druhu dopravy
- vyrovnanost přepravních proudů
 - nevyrovnanost přepravních proudů zvyšuje dopravní náklady (nutná jízda prázdného vozidla)
- efektivita a kapacita dopravní infrastruktury
- různé druhy deformace trhu ze strany veřejné správy
- specifika jednotlivých druhů dopravy daných odlišnými terminálními a přepravními náklady

Příklady lokalizační modelů a teorií v závislosti na dopravních nákladech

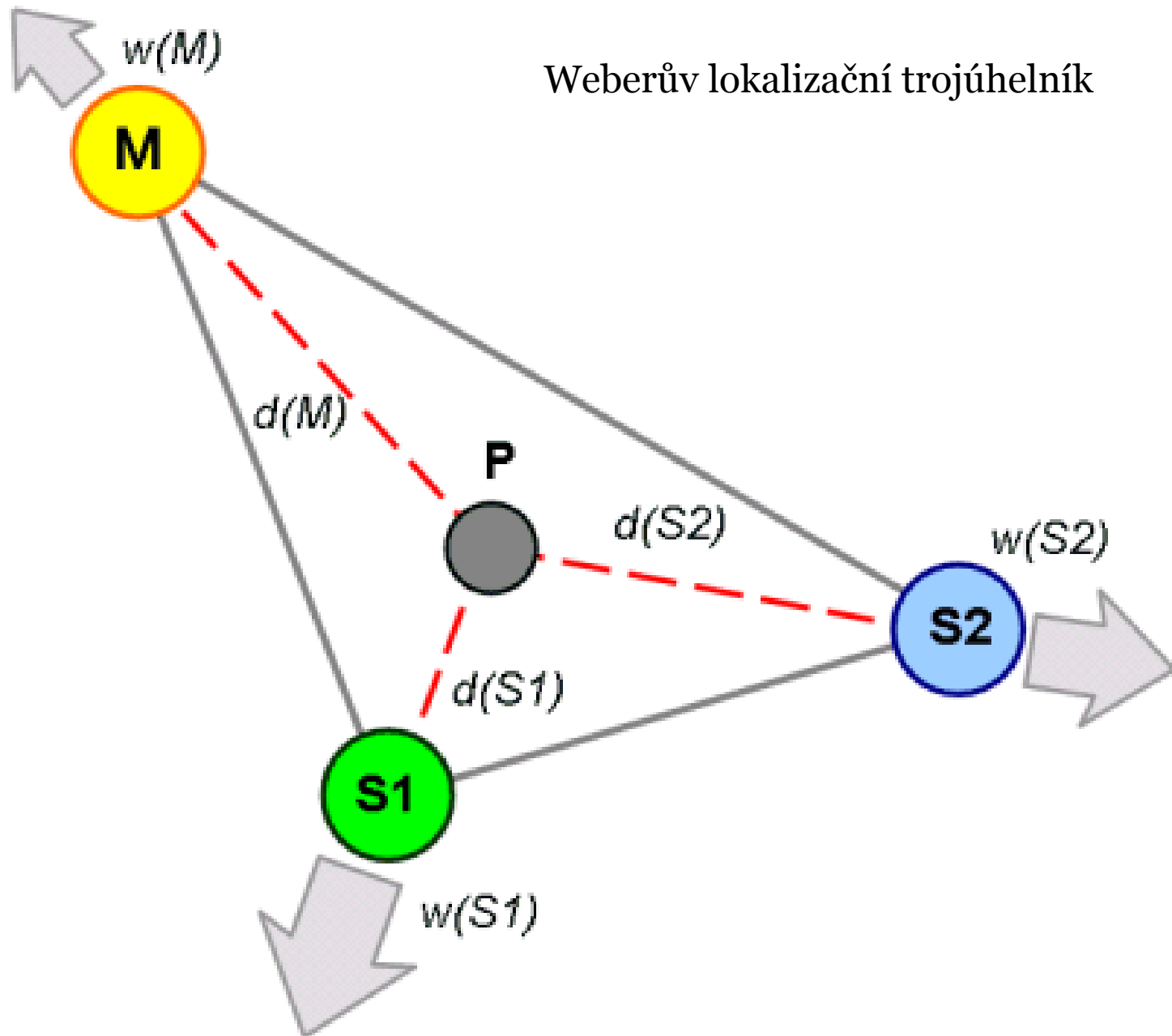
- nízké dopravní náklady umožňují podle tradičních názorů funkční a výrobní specializaci regionů na činnost, ke které mají lepší předpoklady
- dřívější vyšší dopravní náklady vedly v minulosti ke vzniku teoretických modelů, které popisují prostorovou lokalizaci výrobních činností (za klíčový lokalizační prvek považovaly právě dopravní náklady):
 - **von Thünenův** model dopravními náklady formovaného zemědělského land-use v zázemí tržního místa
 - **Weberova** teorie popisující obecné lokalizační chování průmyslových podniků v závislosti na dopravních nákladech
- dnes tyto teorie, díky relativně nízkým dopravní nákladům, lze považovat za neplatné

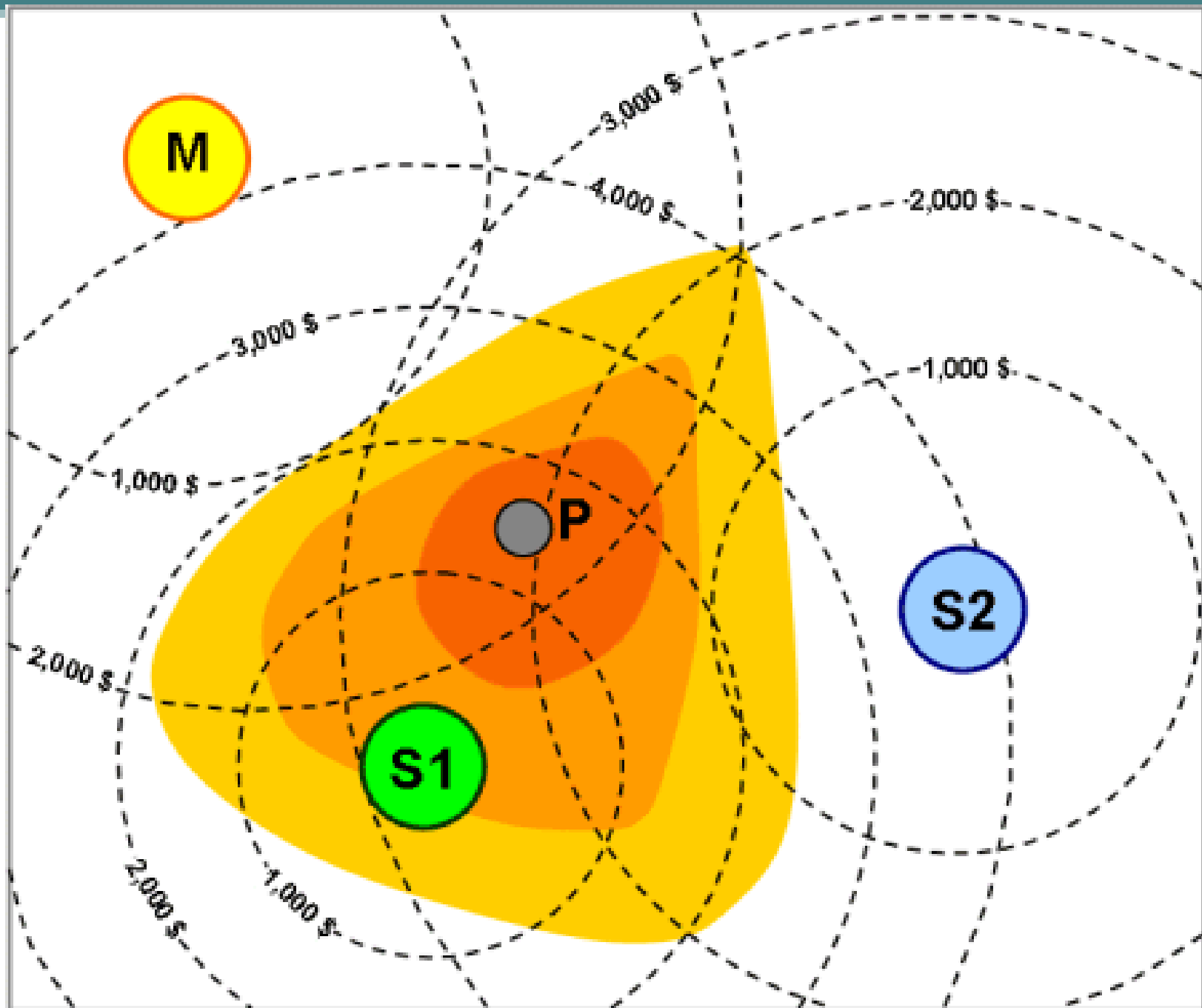
Alfred Weber a jeho lokalizační teorie

- popisuje obecné lokalizační chování průmyslových podniků v závislosti na dopravních nákladech
- pracuje se zjednodušenou realitou prostřednictvím formálních omezení:
 - předpoklad uniformního prostředí
 - předpoklad pouze jednoho finálního výrobku, který se přepravuje do jednoho místa spotřeby, jehož poloha je známa
 - pracovní síla je prostorově fixována a je dostupná kdekoliv v neomezeném množství
 - dopravní náklady jsou funkcí pouze dvou skutečností
 - hmotnost zboží
 - přepravní vzdálenost

- předpoklad: základním cílem, který průmyslový podnik z lokalizačního hlediska sleduje, je **minimalizace dopravních nákladů**
- pravidla, jak najít takové místo:
 1. případ existence jednoho zdroje surovin a jednoho trhu
 2. případ existence dvou zdrojů surovin a jednoho trhu
 - zde se aplikuje klasický **Weberův trojúhelník**
- kromě dopravy snaha o zpřesnění díky započítání **vlivu prostorové variability ceny práce a také vlivu tzv. aglomeračních výhod**
- dnes tuto i von Thunenovu lze vzhledem k poklesu dopravních nákladů a rozvoji globálních obchodních vazeb považovat za neplatnou
- po dlouhou dobu však Weberova teorie představovala v ekonomické geografii velmi vlivnou a cennou teorii
 - pod jejím vlivem vznik i dalších lokalizačních konceptů

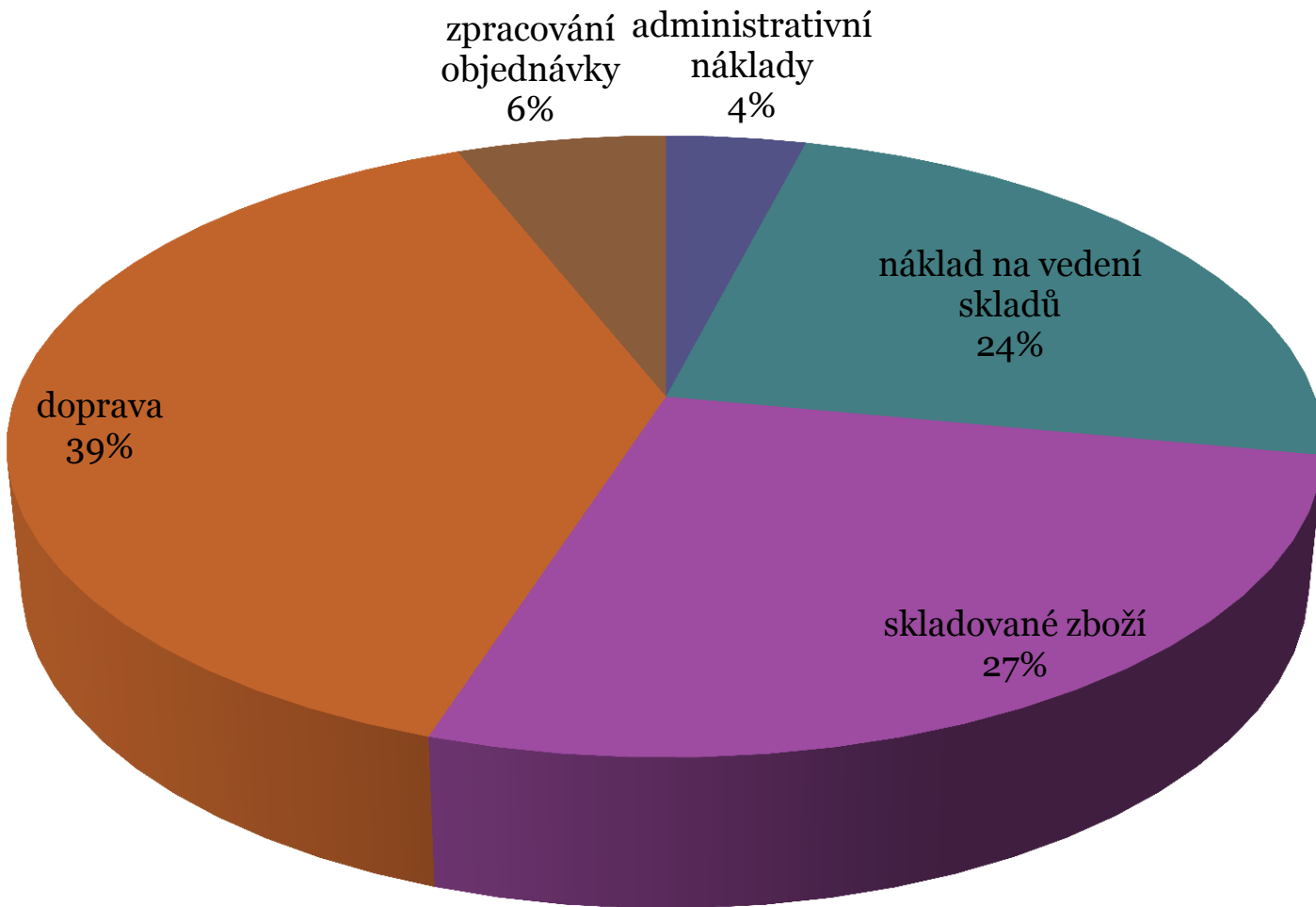
Weberův lokalizační trojúhelník





Období opětovné renesance zájmu o dopravní náklady (cca. od 90. let 20. století)

- zpochybnění předchozích názorů vedoucích k marginalizaci významu dopravních nákladů
 - ano, pokles jednotkových přepravních nákladů, ale celkové dopravní náklady se pro firmy nesnížily
 - vzrostla délka a množství vykonaných cest
 - lze tedy říci, že význam dostupnosti dopravní infrastruktury a kvalitních dopravních služeb ve druhé polovině 20. století narostl
 - nedošlo k rovnoměrnému poklesu nákladů v případě všech typů zboží a ve všech regionech světa
 - vlivem externalizace výroby a služeb dochází k určitému zastření celkové výše dopravních nákladů, které jsou často skryty do agregovaných plateb jednotlivým dodavatelům
 - dopravní náklady se tak stávají součástí širších tzv. **logistických nákladů**



Vnitřní členění logistických nákladů v roce 2007