

Dopravní náklady – kontext, význam

podle: **Pedersen, P., O.** 2001. Freight transport under globalisation and its impact on Africa. In Journal of Transport Geography 9 (2001), pp. 85-99.

Až do konce 60. let byly dopravní náklady obecně řazeny k *hlavním faktorům vysvětlujícím lokalizaci ekonomických aktivit* – jinými slovy lze říci, že byly ve většině lokalizačních teorií považovány za klíčový princip.

Toto jejich vnímání se na počátku 70. let radikálně změnilo, a to především ze dvou důvodů:

- množství empirických studií provedených během 60. a na počátku 70. let ukázalo, že *neexistuje jednoduchá vazba mezi investicemi do dopravy a rozvojem*; v některých případech zlepšení dopravní dostupnosti periferních regionů vedlo v důsledku silného importu dokonce k omezení místní ekonomické aktivity;
- *změna lokalizační logiky výrobních podniků*:
 - pobočky (závody) velkých firem s minimální samostaností začaly být umísťovány do oblastí s nízkými mzdami;
 - řada činností byla „vyvedena“ z vlastní firmy a začala být zajišťována prostřednictvím subdodávek (za nižší cenu než v předchozím případě).

Firmy (nadmárodní korporace) tak postupně začaly rozprostírat jednotlivé výrobní funkce po celém světě do těch regionů a států, které nabízely nejnižší:

- specifickou cenu práce;
- dalších vstupů do výroby.

Přestože nízké dopravní náklady byly považovány za nutný předpoklad prostorové disperze výroby, byl obecně považován za platný ten názor, že dopravní náklady jsou dnes tak nízké (a navíc dále rychle klesají), že už nemají pro lokalizaci výroby žádný význam.

Argument o poklesu významu dopravních nákladů (a potažmo dopravy jako celku) je však do určité míry *chybný*. K jeho **zpochybnění** lze uvést minimálně následující poznámky:

1. Přestože nepochybně došlo k poklesu průměrných jednotkových dopravních nákladů, **celkové dopravní náklady se nesnížily** – důvodem je skutečnost, že *množství a délka cest rostla stejným tempem jako jednotkové dopravní náklady klesaly*. V souvislosti s tím lze dokonce říci, že *význam dostupnosti dopravní infrastruktury a dopravních služeb se naopak zvětšil*.

Jedním z argumentů očekávaného poklesu dopravních nákladů v 70. letech a na počátku 80. let bylo tvrzení, že *doprava bude částečně nahrazena mnohem levnějšími telekomunikacemi*. Ačkoliv existují příklady takové substituce, mnohem důležitějším důsledkem jejich rozvoje byla *standardizace produktů*, která do značné míry přispěla k usnadnění prostorové disperze výroby a vedla tak k nárůstu poptávky po dopravě.

2. Přestože celkově jednotkové dopravní náklady poklesly, **nedošlo k jejich rovnoměrnému poklesu v případě všech typů zboží a ve všech přepravních směrech**. Ve skutečnosti dopravní náklady ještě více než dříve závisí na:
 - dostupnosti dopravní infrastruktury;
 - velikosti poptávky po dopravě v jednotlivých přepravních směrech.

To ve svém důsledku *zhoršuje relativní pozici* některých odlehlých vnitrozemských států, jako typický příklad v tomto smyslu lze použít téměř celou Afriku. Dopravní náklady jako podíl z celkové hodnoty importu zboží jsou proto v různých částech světa různé:

- rozvinuté státy → 4 %
- rozvojové státy → 8 %

- subsaharská Afrika → 14 %
- vybrané vnitrozemské africké státy → 20 až 40 %

3. Současný trend *externalizace výroby a služeb* (tedy jejich zajištění prostřednictvím subdodávek) vede k určitému **zastření a znejasnění výše dopravních nákladů**. Ty jsou totiž často *skryty do agregovaných plateb* jednotlivým dodavatelům, které kromě ceny samotné dopravy zahrnují i náklady spojené se skladováním, balením, pojištěním zboží apod. – stávají se součástí širší skupiny tzv. *logistických nákladů*. Na základě toho lze tedy konstatovat, že firmy se dnes již nesnaží snížit dopravní náklady, ale *redukovat celkové logistické náklady*.

Přitom je důležité, že internacionalizace a globalizace výroby (umožněná mimojiné standardizací) *celkově přepravní proudy zvětšila*, a to nejenom díky přepravě surovin a finálních výrobků, ale také – a to především – výrobků a komponent v různé fázi rozpracovanosti. Tyto přepravy jsou přitom realizovány jednak mezi různými závody vlastního výrobce, tak i mezi závody jednotlivých dodavatelů, subdodavatelů apod.

Značným problémem se proto stává samotná *koordinace těchto přeprav*, která by nebyla možná bez použití informačních a komunikačních technologií a bez vyvinutých systémů dopravního a logistického managementu.

Z uvedeného vyplývají následující skutečnosti:

- *důležitost pokračování zájmu geografie dopravy o dopravní náklady*, respektive o jejich *regionální variabilitu* (viz znevýhodnění Afriky);
- *posun v chápání dopravních nákladů z ceny za vlastní dopravu k celkové ceně za logistické služby*, respektive za zajištění celého *logistického řetězce* (tj. doprava včetně balení, skladování, dopravy typu „just-in-time“ apod.).

Logistický řetězec můžeme přitom chápat následovně:

Logistický řetězec je tvořen sérií vazeb, které propojují zpracovatele (suroviny, materiál) se spotřebitelem (finálním). Jednotlivé vazby v řetězci mohou být tvořeny různými druhy dopravy, zpracováním, balením, skladováním anebo jinou činností. Na zabezpečení logistického řetězce se může podílet množství soukromých a veřejných aktérů.

REGULACE A DEREGULACE V DOPRAVĚ

Regulace v dopravě

Dopravní regulace mají dlouhou *tradici* na celém světě. Většina vlád *ovlivňovala dopravní trh* po mnoho desetiletí mnoha *způsoby* – hovořit lze např. o:

- ochraně zákazníků a zaměstnanců;
- kontrole kvality poskytovaných služeb;
- kontrole bezpečnosti poskytovaných služeb;
- kontrole ceny poskytovaných služeb;
- regulaci přístupu nových dopravců na trh;
- veřejném vlastnictví dopravních a přepravních společností.

Tyto rozsáhlé regulace uvalované na dopravní trh zhruba *od 19. století do 70. let 20. století* byly motivovány především snahou ***zamezit vzniku významných sociálních a finančních rozdílů v přístupu na dopravní trh mezi různými geografickými oblastmi a skupinami obyvatelstva***. V rámci takto nastaveného systému byly uplatňovány následující *přístupy*:

- Požadavek, aby dopravci kromě tržních důvodů (snahy o dosažení zisku) zabezpečovali určité služby i ze *sociálních důvodů* – ranné příklady těchto snah:
 - *britský „Railway Act“ z roku 1844*, v němž je nařízeno, že na každé nové železniční trati musí být provozovány tzv. „parlamentní“ vlaky, v nichž jízdné nesmí překročit cenu 1 pence za míli; to mělo zaručit, aby k rychlé mechanizované železniční dopravě měly přístup všechny vrstvy obyvatelstva;
 - *britský „Road Traffic Act“ z roku 1930*, který zavádí systém licencí a kontrol tarifů v autobusové dopravě; jeho cílem byla regulace chaosu, který v silniční dopravě vznikl ve 20. letech – jeho prostřednictvím byla autobusovým dopravcům zajištěna ochrana před neregulovanou konkurencí, ale zato museli provozovat některé ztrátové venkovské linky (a dotovat je ze zisků dosažených na jiných trasách).
- *Veřejná výstavba a vlastnictví dopravní infrastruktury* – tento přístup byl zpočátku uplatňován pouze ze *strategických a sociálních důvodů*, zvláště v řídicí zaldněných oblastech, kde nebyla výstavba dopravních tras předmětem tržního zájmu soukromých investorů; příklady:
 - výstavba kanálů „Crinan Canal“ a „Caledonian Canal“ ve Skotsku za napoleonských válek, tyto kanály měly zkrátit přejezd válečných lodí mezi Irským a Severním mořem;
 - výstavba lokálních železničních tratí v 2. pol. 18. století v celé Evropě.

Později byl tento princip aplikován i v silniční dopravě – s malými výjimkami (dálnice, mosty, tunely, ...) byla veškerá evropská silniční síť postavena z veřejných prostředků.

- *Znárodnění / veřejné vlastnictví celých druhů dopravy* – teze:
 - znárodnění se v Evropě obecně týkalo železniční dopravy;
 - v některých evropských státech byly v průběhu 20. století z ideologických důvodů znárodněny i ostatní druhy dopravy – teze platí zejména pro bývalé socialistické / komunistické státy Východního bloku;
 - také letecká doprava byla ve většině států od svého počátku vlastněna státem, příčinou byla jak její kapitálová a provozní nákladnost, tak i politický požadavek rychlé dostupnosti vzdálených míst uvnitř států a také zámořských kolonií;
 - pro městskou hromadnou dopravu je charakteristický buď rozvoj pod taktovkou municipalit anebo municipální odkup soukromých společností brzy po jejich vzniku.

Deregulace a privatizace v dopravě

Na konci 70. let 20. století se v dopravě začalo významněji prosazovat *liberální paradigma*. To v zásadě tvrdí, že **volný přístup nových dopravců na dopravní trh, anebo dokonce pouze hrozba jejich příchodu, představuje i v sektoru klíčový mechanismus zvýšení efektivity, poklesu cen a maximalizace výkonů**.

Regulace v dopravě podle této teorie zapříčinily v důsledku omezení konkurence nárůst cen. *Státní a municipální* vlastnictví a provozování dopravních služeb bylo vnímáno jako *neefektivní, byrokratické a nereagující na požadavky trhu*. Veřejná sféra by tedy podle liberálního paradigmatu měla *omezit svou roli na přijímání minimálních regulací*. Ty by se měly týkat pouze:

- férové konkurence;
- bezpečnosti provozu.

Deregulace a privatizace dopravy započala na konci 70. let v *USA* a ve *Velké Británii*. V následujícím období se pak rozšířila po *celém světě*, včetně řady rozvojových zemí, kde byla často zavedena v reakci na podnět Světové banky či Mezinárodního měnového fondu.

Od poloviny 80. let bylo liberální paradigma do určité míry **zpochybňováno**, protože častým výsledkem deregulace a liberalizace sektoru dopravy bylo namísto tržní konkurence *oligopolní uspořádání dopravního trhu*. Jistou nevýhodou deregulace a privatizace je rovněž *ohrožení životaschopnosti dopravní obslužnosti v periferně položených venkovských oblastech*. To je negativní záležitost, protože určitým skupinám obyvatelstva charakteristickým špatným přístupem k individuální mobilitě (chudší a méně vzdělané vrstvy, důchodci, školní děti) *omezuje dostupnost pracovních a obslužných příležitostí* (obchody, zdravotnictví, úřady, ...).

V důsledku toho byl v následujícím období více zdůrazňován význam nástrojů jako jsou např. **franchising** anebo **povinná výběrová řízení**, jejichž smyslem je současně:

- *stimulace konkurence* na dopravním trhu (pokles nákladů, a tudíž i výše nutné podpory z veřejných peněz);
- *veřejná kontrola služeb, kvality a jízdného*, a to včetně *zamezení vzniku monopolního anebo oligopolního uspořádání trhu*;
- výhodou tohoto systému je i to, že *nevede k rozkladu integrované sítě hromadné dopravy*.

Novou fází v deregulaci a privatizaci dopravy předznamenal v letech 1989 a 1990 také *pád komunistických systémů ve státech střední a východní Evropy*.