

Tisková zpráva

Brno, 11. 1. 2021

Jakou hodnotu má čas v nákladní dopravě? Výsledky výzkumu ovlivní národní dopravní model ČR.

Náklady a přínosy dopravních staveb, to jsou základní kritéria, která odborníci zvažují při jejich plánování. Při hodnocení ekonomické efektivity musí počítat s finančními prostředky vynaloženými na danou stavbu, stejně jako s výdaji na následnou údržbu. Tyto položky představují náklady. Proti nim je potřeba doložit předpokládané přínosy, které by měly za dobu životnosti náklady převýšit. Jedním z nich je i výpočet hodnoty času při přepravě kupříkladu nákladních zásilek.

A právě tuto hodnotu zjišťovalo Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR v rozsáhlém průzkumu zaměřeném na rozhodování o způsobu přepravy nákladních zásilek, do něhož se zapojilo 1 261 firem. Samotné šetření prováděla agentura FOCUS. Díky průzkumu byla získána data pro aktualizaci modelu nákladní dopravy, který je součástí národního dopravního modelu České republiky. Ten slouží především pro posuzování přínosů budoucích investic do dopravní infrastruktury. S čím přesnějšími daty model pracuje, tím relevantnější jsou také výsledné studie proveditelnosti. Vzhledem k nemalým finančním výdajům, které se na dopravní výstavbu vynakládají, je dobré zakládat rozhodnutí o rozvoji nových komunikací na co možná nejaktuálnějších a pro Česko specifických datech.

Co je přínosem dopravních staveb?

Může to být například zkrácení délky cesty a z toho vyplývající nižší spotřeba pohonných hmot nebo zkrácení cestovního času. Takové přínosy mohou být zdánlivě zanedbatelné – v řádech jednotek kilometrů či několika desítek minut. Úspory umožněné dopravní stavbou na jednu cestu se však násobí počtem cest, ke kterým je stavba využita, a zde už se může jednat o značné rozdíly. Aby se daly tyto různé veličiny, například vzdálenost nebo čas, porovnávat s náklady, je potřeba je vyjádřit v penězích, tedy najít jejich finanční hodnotu. To lze zjišťovat pomocí tzv. experimentu diskrétních voleb, který byl tedy proveden v tomto průzkumu.



Jak probíhal experiment?

„Hodnotu netržních přínosů dopravní stavby pro cestující lze odhadnout pomocí experimentu, ve kterém jsme nechali oslovené manažery logistiky firem rozhodovat mezi několika alternativami přepravy zásilky,“ vysvětluje Michal Šimeček, výzkumný pracovník z Centra dopravního výzkumu, a dodává: „Rozhodovali se podle ceny a úspory přepravního času. Díky výsledkům bude možné vyčíslit finanční přínosy posuzovaných dopravních staveb.“

Definovali jsme tuto přepravní poptávku:

Odkud: Česká republika -- Zlínský kraj, okres Zlín, Zlín 1
Kam: Německo -- Hamburk, ,

Převážená komodita: Zemědělské produkty a potraviny
Přepravovaný objem: 100 t
Způsob dopravy: Silniční doprava – automobil nad 3,5t

Nyní seřadte nabízené hypotetické alternativy pro tuto vaši přepravní poptávku podle vlastní preference. U každé z alternativ A až G zvolte, na jakém bude pořadí Vaší preference.

ALTERNATIVA	CENA ZA TRANSPORTNÍ ZAKÁZKU	DOBA PŘEPRAVY	PROCENTO ODCHYLEK DORUČENÍ PROTI PLÁNU	POŘADÍ
A	140 Eur	1,4 dnů	21 %	7
B	100 Eur	1,4 dnů	15 %	5
C	70 Eur	1,4 dnů	10,5 %	2
D	70 Eur	2 dnů	21 %	3
E	140 Eur	2 dnů	15 %	1
F	70 Eur	2,8 dnů	15 %	4
G	100 Eur	2,8 dnů	10,5 %	6

14/15 [Zpět](#) [Další](#) [Pokr.později](#) [Přerušit](#)

obr. Ukázka experimentu volby způsobu přepravy: respondent řadí alternativy A až G podle vlastní preference
Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

„Manažeři logistiky ze zapojených firem nejprve poskytli základní informace o konkrétní zásilce, jejíž přepravu zajišťovali, to znamená druh zboží, její objem (hmotnost), odkud a kam se zásilka přepravovala, jak dlouho přeprava trvala a za jakou cenu. Hodnotili také spolehlivost přepravy, tedy jak důležité je pro ně doručení zásilky v předpokládaném čase,“ doplňuje Roman Čampula, vedoucí Oblasti analýz dopravního chování a modelování dopravy Centra dopravního výzkumu.

Získané informace posloužily k vytvoření různých přepravních alternativ, které byly sice umělé, ale takové, aby co nejvíce odpovídaly skutečným možnostem. Respondent pak hodnotil tyto alternativy podle vlastních potřeb. Na základě výsledků experimentu a celého průzkumu bylo možné odhadnout například hodnoty času pro tři komoditní skupiny (přeprava nerostných surovin, potravin a nekovových výrobků, strojů a automobilů), hodnoty spolehlivosti doručení zásilky v termínu a další užitečné údaje.



Co představuje hodnota přepravního času?

Hodnotu přepravního času definujeme jako cenu, kterou je firma ochotna zaplatit navíc za přepravu jedné tuny nákladu, pokud by se doba přepravy zkrátila o jednu hodinu. Úzce souvisí s hodnotou přepravované zásilky, jak ukazují také následující výsledky vzešlé z průzkumu.

Pro komodity s nízkou přidanou hodnotou, jako jsou například nerostné suroviny, je hodnota času nízká. Vychází na 0,31 euro za tunu a hodinu.

Hodnota času pro potraviny a nekovové výrobky byla z průzkumu odhadnuta na 0,39 euro/t/h.

U nákladu s vysokou přidanou hodnotou (například stroje nebo automobily) vyšla hodnota času přepravy na 0,76 euro/t/h.

Bylo také zjištěno, že hodnota času přepravy zásilek dopravovaných přes hranice je obvykle o něco vyšší nežli ve vnitrostátní dopravě.

Hodnota spolehlivosti, vyjádřené jako směrodatná odchylka času doručení zásilky od předpokládaného termínu, vychází 0,21 euro/t/h; 0,25 euro/t/h, respektive 0,40 euro/t/h. Tato čísla jsou podle očekávání o něco nižší než příslušné hodnoty času, nejsou však zanedbatelné. To například znamená, že modernizace infrastruktury, která povede hlavně ke zvýšení spolehlivosti dopravy, přinese uživatelům nezanedbatelné úspory.

K čemu budou výsledky konkrétněji sloužit?

Získané výsledky budou sloužit především pro nastavení **nákladní části aktualizovaného národního dopravního modelu**. Ten je, jak již bylo zmíněno, důležitým vstupem do studií proveditelnosti dopravních staveb. Proto zde platí rovnítka, že čím přesnější informace vložíme do modelu, tím kvalitnější studii získáme. A právě díky provedenému průzkumu může být dopravní model doplněn o aktuální a lokálně specifická data pro českou nákladní dopravu. Naplňování dobré praxe zemí Evropské unie a využívání moderních metod získávání a analýzy dat je mimo jiné nezbytné v kontextu spolufinancování dopravní infrastruktury z fondů Evropské centrální banky.

Kontakty: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D., ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru
pavel.rezac@cdv.cz

Ing. Roman Čampula, vedoucí Oblasti analýz dopravního chování a modelování dopravy
roman.campula@cdv.cz

Mgr. Michal Šimeček, Ph.D., výzkumný pracovník a řešitel zmíněného projektu
michal.simecek@cdv.cz

Kontakt pro novináře:

Šárka Želinská, vedoucí Úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

Dále k tématu:

Obsah tiskové zprávy vychází z poznatků projektu **Průzkum preferencí poptávky po nákladní dopravě mezi přepravci a její analýza** vypracovaného [Centrem dopravního výzkumu, v. v. i.](#), ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR.

Průzkum probíhal od února do května loňského roku.

