

Prehľad

Benchmarking Kombinovanej Nákladnej dopravy

Overview

Benchmarking Intermodal Freight Transport

OECD

Prehľady sú preložené výňatky z publikácií OECD. Možno ich získať bezplatne cez internetové kníhkupectvo (www.oecd.org/bookshop).

Tento prehľad nie je oficiálnym prekladom.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ORGANIZÁCIA PRE HOSPODÁRSKU SPOLUPRACU A ROZVOJ

Súhrnná správa

Pôvod

Organizácia pre Ekonomickú Spoluprácu a Rozvoj má záväzok viesť výskum nákladnej dopravy. Výskumný program cestnej dopravy a kombinovaných liniek (RTR) za obdobie 1998-2000 má tri kľúčové prvky:

- Viacdruhové dopravné stratégie.
- Ekonomická výkonnosť, dopravná infraštruktúra a manažment.
- Udržateľný rozvoj.

Riadiaca komisia (RTR) založila Poradnú skupinu kombinovanej nákladnej dopravy, aby preskúmala tieto štyri predmety:

- Inštitucionálne aspekty.
- Benchmarking a opatrenia systémového výkonu.
- Ekonomické a fiškálne nástroje.
- Rozvoj medzinárodného nákladného koridoru.

Ku každej uvedenej téme sa pristupuje postupne. Pokiaľ ide o inštitucionálne aspekty, práca je ukončená a jej závery sú uverejnené v OECD (2001), *Kombinovaná nákladná doprava: Inštitucionálne aspekty*.

V „benchmarkingu“ sa celkový dôraz kladie predovšetkým na porovnávanie relatívnej efektivity jednotlivých druhov dopravy, ich kombinácií a prepojení. Tvorcovia vládnej politiky (spolu s dopravným priemyslom a poskytovateľmi logistických služieb) sa snažia o efektívitu (vrátane času, nákladov a spoľahlivosti), bezpečnosť a udržateľnosť dopravných systémov, aj keď na globálnejšej úrovni ako súkromný sektor. Pracovná skupina dostala úlohu načrtnúť návrh na kombinovanú dopravu a určiť príslušné kritériá, ktoré by sa mohli uplatniť pri odhade relatívnej efektivity jednotlivých druhov dopravy/ich kombinácií a kombinovaných prevodov a určiť neefektívne zdroje, čím by prispeli k zmene druhov dopravy.

Súbežne s pôvodným zámerom projektu, sa porovnávací analýza snaží vyvinúť možnosti vládnych politik pomenovať prekážky v efektivite kombinovanej dopravy, zahŕňajúc inštitucionálne aspekty, technológiu, ako aj úlohu inteligentných dopravných systémov (ITS) a infraštruktúru. Dôraz ako taký sa z pohľadu vládnej verejnej politiky kladie viac na organizačné aspekty, ako na výkon priemyslu. Záver by sa mal skôr vnímať ako smernica na zlepšenie výkonu systému, než ako regulačný rámec.

V tejto správe sú zhrnuté výsledky nasledujúcich úloh a príspevky všetkých členských krajín, ktoré sa zúčastnili na výskumoch pracovnej skupiny:

- Posúdenie štúdií o benchmarkingu a prístupných údajoch.
- Analýza kritérií použitých v členských krajinách na posúdenie výkonu jednotlivých druhov dopravy, ich kombinácií a výkon prístavov a terminálov pri prepojení druhov dopravy.
- Analýza kritérií, ktoré v súčasnosti aplikujú členské krajiny v kľúčových dopravných koridoroch a komoditách.
- Stručný prehľad porovnávacích štúdií dostupných v členských krajinách.
- Sumár metodík benchmarkingu.

Všetky štyri štúdie, ktoré vypracovala Poradná skupina, sa opierajú o túto definíciu ako o základnú líniu pre kombinovanú dopravu:

Kombinovanie druhov znamená využitie aspoň dvoch rozličných druhov dopravy integrovaným spôsobom v dopravnom reťazci doručenia až do domu.

Zatiaľ čo koncept kombinovania druhov zahŕňa všetku nákladnú prepravu, ktorá si vyžaduje dva a viac druhov dopravy, hlavný dôraz v tejto štúdií sa kladie na prepravu neobjemného a kontajnerového nákladu.

Prehľad

Globálny trh vyžaduje integrované, kombinované, priame dopravné reťazce. V tomto procese je veľmi dôležité odhadnúť, ktorý druh dopravy alebo ktoré kombinácie dopravy sú najlepšie. Benchmarking je nástroj, ktorý môže napomôcť pri odpovedi na túto otázku.

Rozdiely vo výkonnosti rozličných druhov dopravy v dopravnom sektore danej krajiny a medzi dopravnými systémami rozličných krajín naznačujú, že existuje veľa možností na zlepšenie. Súčasný technologický pokrok a zmeny v inštitucionálnych prístupoch zabezpečujú, že tieto možnosti sa neustále vyvíjajú. Dopravný sektor ovplyvňujú a formujú súčasné ekonomické, environmentálne a politické (obyčajne vo forme verejných financií) tlaky poukazujú na možnosti zlepšenia.

Benchmarking sa považuje za nástroj na hľadanie možných zlepšení v dopravnom sektore. Cieľom benchmarkingu je zlepšiť výkonnosť tak, že sa stanoví najlepšia výkonnosť a najlepšie postupy, prehodnotia sa príčiny rozdielov a navrhnu možné zmeny, ktoré môžu zaviesť kompetentné osoby.

Kompetentné osoby alebo cieľové skupiny tohoto úsilia sú tvorcovia politiky, operátori infraštruktúry a prevádzok, dopravcovia a dopravní operátori. Každá táto cieľová skupina je samostatná ale zároveň dôležitá súčasť celkového integrovaného dopravného systému. Taktiež, každá cieľová skupina má vlastný dôvod na využitie nástrojov ako benchmarking s cieľom nájsť možnosti zlepšení v dopravnom sektore.

Ponaučenie

Analýzy dostupných porovnávacích štúdií potvrdili, že na rozličné účely sa používajú rozličné porovnávacie metódy. Výber metód závisí od zúčastnených osôb a ich cieľov pri benchmarkingu, pretože rôzne ciele si vyžadujú rôzne ukazovatele.

Vlády sú zodpovedné za národnú dopravu a politiku kombinovanej dopravy. Tvorcovia politiky chcú vedieť, či smer, ktorým sa uberajú je správny, ako ich politika ovplyvňuje rozvoj kombinovanej dopravy a ako sa môžu porovnať s inými krajinami. Tieto úvahy zahŕňajú aj podporu ekonomického rastu, konkurencieschopnosti národných prepravcov na globálnom trhu, zvýšenú efektívnosť, ktorá vedie k nižším nákladom a znižovanie environmentálnych a sociálnych nákladov.

Prevádzkoví operátori, tak ako operátori terminálov a infraštruktúry, sa snažia fungovať čo najefektívnejšie. Benchmarking ponúka možnosť porovnať efektívnosť, úroveň služieb a náklady za ich fungovanie s podobnými službami, ktoré poskytujú iní operátori v národnom a medzinárodnom meradle.

Prepravcovia sa rozhodujú na základe relatívnej výkonnosti rozličných druhov dopravy. Faktory ako náklady, čas prepravy, spoľahlivosť a ponúkané služby ovplyvňujú ich rozhodnutia. Porovnávací analýza umožňuje prepravcom robiť dôležité rozhodnutia, založené na ich potrebách a prioritách.

Dopravní operátori potrebujú vedieť aká je ich výkonnosť v porovnaní s inými dopravnými spoločnosťami. V čase globálnej konkurencie a environmentálneho a sociálneho tlaku, sa spoločnosti čoraz viac snažia nájsť, osvojiť si a zavádzať známe „najlepšie postupy“.

V benchmarkingu sa musí z dvoch dôvodov venovať zvýšená pozornosť pri príprave záverov. Po prvé, oba dodávateľské reťazce a pôsobenie medzi dopravnou politikou a ďalšími hnacími silami dopytu po doprave sú čoraz komplexnejšie a po druhé, existujú obmedzenia dostupnosti relevantných a porovnateľných údajov.

Globálne zásobovacie reťazce, ktoré využívajú kombinovanú dopravu sú dlhšie, ucelenejšie a prirodzene drahšie. V súčasnosti, keď sa všetko zabezpečuje v poslednej chvíli, všetci zúčastnení chcú nájsť čo najefektívnejšie a najproduktívnejšie prístupy, aby znížili náklady za dopravu a odstránili prekážky na dosiahnutie väčšej efektivity. Porovnávací analýzy a určenie najlepších postupov je nástrojom na dosiahnutie vytýčeného cieľa.

Benchmarking dopravy musí brať ohľad na ucelenosť a vzájomné pôsobenie medzi dopravnou politikou a inými hnacími silami, medzi ponukou a dopytom v doprave. Toto je komplexný scenár, aj keď sa analýza vzťahuje na národné a individuálne formy dopravy. Pokiaľ sa zaoberáme kombinovanou dopravou v medzinárodnom kontexte, komplexnosť vzájomného pôsobenia je podstatne väčšia.

Benchmarking je obmedzený z hľadiska prístupnosti k údajom, najmä pokiaľ ide o údaje o rôznych prevádzkach a druhoch dopravy, na základe ktorých sa porovnávací analýza vypracúva. Tvorcovia politiky a ďalšie kompetentné osoby musia zabezpečiť, aby závery benchmarkingu odrážali obmedzený prístup k informáciám a použitý prístup.

Analýza už existujúcich porovnávacích štúdií ukazuje, že metódy benchmarkingu sa musia dôkladne premyslieť. V súčasnosti je využívanie týchto metód v experimentálnom štádiu, najmä pokiaľ ide o benchmarking ponukových reťazcov ako takých. Spôsobuje to fakt, že ponukové reťazce sú zložité a prístup k údajom je obmedzený.

Existujúce štúdie tiež ukazujú, že existuje mnoho otázok v meraní, ktoré je nutné zodpovedať. Okrem toho, že prístup k údajom je obmedzený, súhrnné porovnávacie výsledky, ktoré sa často používajú v takýchto štúdiách môžu byť zavádzajúce, pretože zmeny dôležitých faktorov môžu byť ukryté v súhrnnom procese.

Zistenie, že benchmarking vypracovaný v spolupráci relevantných kompetentných osôb sa môže považovať považovaný za úspešný príklad, bolo veľmi povzbudzujúce.

Odporúčania

Jedna z mnohých ťažkostí pri benchmarkingu kombinovaných aktivít je fakt, že hranice kombinovanej dopravy nie sú presne určené. Tvorcovia politiky, ktorí chcú využívať benchmarking by mali zabezpečiť, aby sa jeho ciele a pole pôsobnosti presne určili. To zabezpečí, aby závery a stanovenie budúcej politiky správne odrážali pravdivý výsledok benchmarkingu.

Pre benchmarking je rozhodujúci výber ukazovateľov. Tvorcovia politiky musia zabezpečiť, aby sa používali ukazovatele, ktoré sú najvhodnejšie pre dosiahnutie cieľa pre pole pôsobnosti, aj keď dostupnosť a spoľahlivosť údajov sa tiež musí zohľadniť.

Ucelený benchmarking kombinovaných dopravných reťazcov by mohol dopravcom poskytnúť cenný náhľad na celkový výkon takýchto systémov a určiť „aké aspekty sú pre dopravcu najdôležitejšie“. Benchmarking takýchto „aspektov“ na posúdenie relatívnej výkonnosti celého dopravného reťazca by mohol napomôcť rozvoju dopravnej politiky položením základu pre zlepšenie výkonnosti.

Benchmarking je jedným s mnohých nástrojov, ktoré sa môžu využiť pri rozvoji dopravy a politiky kombinovanej dopravy. Zložitost' vzájomného pôsobenia medzi dopravnou politikou a inými hnacími silami, ktoré ovplyvňujú ponuku a dopyt po dopravných službách, musí byť taktiež známa, pochopená a braná na zreteľ.

Benchmarking je často najefektívnejší vi porovnaní s podobnými aktivitami (napríklad fungovanie žeriavov v dvoch prístavoch). Benchmarking môže byť tiež úspešný pri porovnaní podobných operácií vo veľkom meradle (napríklad služby nákladnej železničnej dopravy Triedy I. vo dvoch alebo viacerých krajinách). Musíme poznamenať, že pri používaní celkových ukazovateľov, ako napríklad tony-kilometre alebo výnosy z pasažiera na kilometer, vzniká množstvo nízko-úrovňových ukazovateľov, ktoré tvoria celkový ukazovateľ. Metódy nemusia ukazovať, ako najlepšie zlepšiť nízku výkonnosť prvkov, z ktorých sa skladá kombinovaný reťazec.

Kvôli efektívnosti by sa mal benchmarking zamerať na očakávané výsledky porovnávacjej analýzy. Treba zohľadniť „ako“ pristupovať k zásadným rozdielom medzi „domácou“ organizáciou a výkonom jej „konkurenta“. 10% zmena vlastného výkonu nemusí stačiť na zabezpečenie konkurencieschopnosti, ak je miera efektivity naďalej nižšia ako miera, ktorú dosahujú iní operátori na trhu. Treba tiež venovať pozornosť výberu kľúčových ukazovateľov výkonu, pre ktoré sú zbierajú údaje a ktoré významne prispievajú k výsledkom v rámci danej organizácie. Pri benchmarkingu v doprave je dôležitá účasť kompetentných osôb, tak pri identifikácii ukazovateľov ako aj pri analýze faktorov, ktoré prispievajú k nedostatočnému výkonu, vrátane aktivít, ktoré vyžaduje vláda.

Tvorcovia politiky si musia byť vedomí toho, že benchmarking je dobrý do takej miery, do akej miery sú kvalitné a dostupné potrebné údaje.

Obsah pôvodnej publikácie v angličtine *(bez príloh, zoznamu
rámčiekov, tabuliek a grafov):*

Súhrnná správa

I. Úvod

II. Otázky pri benchmarkingu

III. Kritériá na odhad výkonu dopravného reťazca

IV. Vývoj benchmarkingových metód na porovnanie relatívnej efektivity jednotlivých druhov dopravy

Tento prehľad je prekladom výňatkov z:

Benchmarking Intermodal Freight Transport
Transport Intermodal de marchandises: Une évaluation comparative

© 2002, OECD.

Publikácie sa dajú zakúpiť v OECD Paris Centre: 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, FRANCE a na www.oecd.org/bookshop

Prehľad možno získať bezplatne cez internetové kníhkupectvo OECD na www.oecd.org/bookshop

Prehľad pripravuje
Jednotka autorských práv
a prekladov riaditeľstva
verejných vecí a komunikácie.

email : rights@oecd.org
Fax: +33 1 45 24 13 91



© OECD 2003
Rozmnožovanie tohto prehľadu
je povolené, ak sa uvádzajú
autorské práva OECD a názov
pôvodnej publikácie.