

Přehled

Stanovení orientačních standardů intermodální přepravy zboží

Overview

Benchmarking Intermodal Freight Transport

Tyto přehledy jsou překladem výtahů z publikací OECD.
K dispozici jsou zdarma v internetovém knihkupectví OECD na adrese:
www.oecd.org/bookshop.

Tento Přehled není oficiálním překladem dokumentů OECD.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ORGANIZACE PRO EKONOMICKOU SPOLUPRÁCI A ROZVOJ

Shrnutí

Základní data

Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD) se trvale věnuje výzkumu v oblasti přepravy zboží. Program výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb (RTR) pro období 1998-2000 zahrnoval tři hlavní témata:

- Strategie multimodální přepravy
- Ekonomická výkonnost, infrastruktura a řízení přepravy
- Udržitelný rozvoj

Řídící komise RTR ustavila tzv. poradenskou skupinu pro intermodální přepravu zboží, jejímž úkolem bylo prověřením čtyř hlavních témat:

- Institucionální aspekty intermodální přepravy
- Stanovení orientačních standardů a opatření výkonnosti systému
- Hospodářské a fiskální nástroje
- Rozvoj mezinárodního přepravního koridoru.

O každém z výše uvedených témat se postupně diskutuje. Práce v oblasti institucionálních aspektů byla ukončena a závěry byly zveřejněny ve věstníku OECD (2001) pod názvem *Intermodal Freight Transport: Institutional Aspects* (Intermodální přeprava zboží: Institucionální aspekty).

Celkové zaměření práce na otázku „stanovení orientačních standardů“ je orientováno na srovnání relativní efektivity jednotlivých způsobů přepravy, kombinace těchto způsobů přepravy a rozhraní jednotlivých způsobů přepravy. Vládní političtí činitelé (společně se zástupci přepravních a logistických společností) mají zájem na dosažení vyšší efektivity (včetně času, nákladů a spolehlivosti), bezpečnosti a trvalé udržitelnosti přepravních systémů, ačkoliv ve sduženější formě, než je tomu v soukromém sektoru. Pracovní skupině byl zadán úkol vypracovat určitou vizi intermodální přepravy, identifikovat vhodné orientační standardy, které by bylo možné použít k vyhodnocení relativní efektivity jednotlivých způsobů přepravy, jejich kombinací a intermodálních přesunů, a identifikovat zdroje nižší efektivity, jež by mohly přispět k výběru jednotlivých způsobů přepravy.

V souladu s původním záměrem projektu analýza orientačních standardů usiluje také o rozšíření možností vlád odstraňovat překážky, jež brání dosažení vyšší efektivity intermodální přepravy, včetně institucionálních aspektů, technologie včetně úlohy inteligentních

přepavních systémů (ITS) a infrastruktury. Pozornost je zaměřena spíše na organizační aspekty z perspektivy vládní veřejné politiky než na výkonnost jednotlivých průmyslových společností. Závěry je nutno považovat za směrnici pro zlepšení výkonnosti systému, nikoliv za regulační rámec.

Tato zpráva shrnuje výsledky následujících úkolů, s přispěním každé z členských zemí, které byly pracovní skupině zadány:

- posouzení studií týkajících se stanovení orientačních standardů a přezkoumání dostupných údajů,
- analýza orientačních standardů použitých v členských zemích k vyhodnocení výkonnosti způsobů přepravy, kombinací jednotlivých způsobů přepravy a výkonnosti přístavů a terminálů v místech rozhraní jednotlivých způsobů přepravy,
- analýza orientačních standardů, které členské země v současné době aplikují pro klíčové přepravní koridory a komodity,
- kompendium standardizačních studií, které jsou k dispozici v členských zemích,
- shrnutí metodologie stanovení orientačních standardů.

Každá ze čtyř studií vypracovaných poradenskou skupinou používá jako základ pro definici intermodální přepravy následující definici:

Intermodalita přepravy znamená použití nejméně dvou různých způsobů přepravy integrovaným způsobem v přepravním řetězci zajišťujícím dopravu mezi dvěma subjekty.

Zatímco koncepce intermodality přepravy zahrnuje všechny pohyby zboží přepravovaného dvěma nebo více způsoby přepravy, tato studie se v první řadě zabývá metodou kontejnerové dopravy a dopravy jiného než volně loženého zboží.

Přehled

Globální trh vyžaduje integrované, intermodální přepravní řetězce vystačující s jediným přepravním dokumentem. Důležitou otázkou, kterou je nutno v této souvislosti řešit, je posouzení, který způsob přepravy nebo kombinace způsobů přepravy je nejvhodnější. Standardizace je nástroj, který nám pomůže tuto otázku zodpovědět.

Rozdíly ve výkonnosti jednotlivých způsobů přepravy v přepravním sektoru příslušné země a mezi přepravními systémy různých zemí naznačují, že je zde signifikantní potenciál možných zlepšení. Pokračující technologický rozvoj a změny v institucionálním přístupu zajišťují neustálý vývoj tohoto potenciálu. Sektor přepravy je ovlivňován a utvářen trvalým ekonomickým a politickým tlakem (obvykle ve formě veřejných financí) i tlakem prostředí směrem k realizaci tohoto potenciálu.

Standardizace byla identifikována jako nástroj identifikace potenciálních možností zlepšení v sektoru dopravy. Jejím cílem je zlepšit výkonnost nalezením nejlepších a nejvýkonnějších postupů, analýzou příčin rozdílů a navržením potenciálních změn, které by pak mohly být rozhodovacími subjekty realizovány.

Rozhodovací subjekty a cílové skupiny tohoto úsilí zahrnují politické činitele, vlastníky infrastruktury a zařízení a přepravní a expediční společnosti. Každá z těchto cílových skupin je jedinečným, ale současně důležitým prvkem celkového integrovaného systému přepravy. Jako taková má každá cílová skupina svou vlastní motivaci pro použití nástroje, jakým je standardizace, k nalezení potenciálních možností zlepšení v sektoru dopravy.

Zjištění

Analýza existujících studií o standardizaci ukázala, že k různým účelům se používají různé standardizační metody. Zvolená metoda závisí na subjektech disponujících finančními prostředky a na jejich cílech při provádění standardizace, protože různé cíle vyžadují použití odlišných indikátorů.

Vlády jsou zodpovědné za národní politiku intermodální dopravy. Političtí činitelé chtějí vědět, je-li jimi zvolený směr správný, jaký vliv má jejich politika na rozvoj intermodální dopravy a jak je tato politika přizpůsobena požadavkům ostatních zemí. Součástí těchto úvah je podpora ekonomického růstu, usnadnění konkurenceschopnosti národních dopravních firem na globálním trhu, zlepšení efektivity umožňující současně snížení nákladů, eliminace negativních dopadů na ochranu životního prostředí a snížení sociálních nákladů.

Provozovatelé zařízení, například vlastníci terminálů a infrastruktury, usilují o co nejefektivnější provoz. Standardizace zde nabízí možnost porovnat efektivitu a úroveň služeb včetně provozních nákladů s podobnými službami nabízenými jinými provozovateli v národním a mezinárodním měřítku.

Speditéři se rozhodují na bázi relativní výkonnosti různých způsobů přepravy. Faktory jako náklady, doba tranzitu, spolehlivost a nabízené služby jejich volbu ovlivňují. Komparativní analýza umožňuje dopravcům správně se rozhodovat podle svých potřeb a priorit.

Dopracovníci musejí vědět, jaká je jejich výkonnost ve srovnání s ostatními dopravními společnostmi. V době globální konkurence a nutnosti vážně se zabývat ekologickými i sociálními aspekty mají společnosti stále větší zájem o zjištění, přijetí a aplikaci uznaných „nejlepších postupů“.

Při provádění standardizačních zkoušek je nutno při definování závěrů z těchto aplikací postupovat velmi opatrně, a to ze dvou důvodů. Zaprvé jsou zásobovací řetězce i interakce mezi způsoby přepravy a ostatními silami ovlivňujícími poptávku v oblasti dopravy stále složitější, a zadruhé je dostupnost odpovídajících dat, která by bylo možno porovnávat, omezena.

Globální zásobovací řetězce zahrnující intermodální způsoby dopravy jsou delší, složitější, a tím i cenově dražší. V prostředí dodávek „just-in-time“ mají poskytovatelé finančních prostředků zájem o nalezení efektivnějších a produktivnějších přístupů ke snížení nákladů na dopravu a k eliminaci překážek, které brání zvýšení efektivity. Komparativní analýza a nalezení nejlepších postupů je jedním z nástrojů dosažení tohoto cíle.

Při standardizaci přepravy je nutno brát v úvahu složitost a interakce mezi dopravní politikou, nabídkou a poptávkou a ostatními silami působícími v oblasti dopravy. Vždy jde o velmi složitý scénář, dokonce i v případě, že je analýza omezena na národní variantu nebo

variantu individuálních způsobů přepravy. Budeme-li se zabývat intermodální dopravou v mezinárodním kontextu, složitost interakcí se ještě mnohonásobně zvětší.

Rozsah standardizačních studií je omezen dostupností dat, a to zejména těch, které jsou standardní u všech zařízení nebo způsobů přepravy, jichž se komparativní analýza týká. Političtí činitelé a ostatní rozhodovací subjekty musí dbát na to, aby závěry přijaté na bázi standardizační zkoušky zohlednily možnost omezené dostupnosti informací a použitý přístup.

Analýza existujících standardizačních studií ukázala, že metodologie standardizace je nutno ještě dopracovat. Aktuální aplikace těchto metodologií je v dnešní době teprve v experimentální fázi, zejména co se týče standardizace výkonnosti holistických zásobovacích řetězců, z důvodu složitosti zásobovacích řetězců a omezené dostupnosti dat.

Existující studie také ukazují, že je nutno vyřešit také mnoho otázek souvisejících s měřením. K omezené dostupnosti dat přistupuje skutečnost, že celkové výsledky standardizace, které se v těchto studiích často používají, mohou být zavádějící, protože v procesu slučování se mohou ztratit změny důležitých faktorů.

Bylo velmi povzbudivé zjistit, že standardizační zkoušky provedené za spolupráce příslušných poskytovatelů finančních prostředků mohou být považovány za úspěšné příklady.

Doporučení

Jedním z mnoha problémů při standardizaci intermodálních činností je skutečnost, že limity intermodálního přepravního řetězce nejsou jasně definovány. Političtí činitelé, kteří chtějí použít standardizaci jako nástroj, by měli zajistit jasné definování cílů a rozsahu zkoušky. To pomůže zajistit, aby závěry a vývoj budoucí politiky správně odrážely skutečný výsledek standardizační zkoušky.

Volba indikátorů je pro standardizační zkoušky rozhodující. Političtí činitelé musí zajistit, aby byly použity indikátory, které jsou pro cíle a rozsah zkoušky nejvhodnější, i když je nutno vzít v úvahu také dostupnost a spolehlivost dat.

Při existující složitosti standardizace intermodálních přepravních řetězců by přehledy speditérů mohly poskytnout cenné informace o celkové výkonnosti těchto systémů uvedením „aspektů, které jsou pro speditéra nejdůležitější“. Standardizace těchto „aspektů“ k vyhodnocení relativní výkonnosti v rámci přepravního řetězce by mohla napomoci vývoji dopravní politiky položením základů pro zlepšení výkonu.

Standardizace je jedním z mnoha nástrojů, který je možno použít při vývoji dopravní a intermodální politiky. Je nutno také znát, chápat a brát v úvahu složitost interakcí mezi přepravní politikou a ostatními silami ovlivňujícími poptávku a nabídku v oblasti přepravních služeb.

Standardizační zkoušky jsou často efektivní při porovnávání podobných činností (například provoz portálového jeřábu ve dvou přístavech). Standardizace může být také úspěšná při porovnávání podobných aktivit velkého rozsahu (například železniční dopravy třídy I. ve dvou nebo více zemích). Je nutno poznamenat, že při používání agregovaných indikátorů, například tuno-kilometrů nebo tržby z osobní přepravy na kilometr, existuje velké množství mikroúrovňových indikátorů, z nichž se skládá agregovaný indikátor. Metodologie pak nemusí být schopna stanovit, jak nejlépe zlepšit mikroúrovňovou výkonnost prvků, z nichž se skládá intermodální řetězec.

K dosažení vyšší efektivity by standardizace měla být zaměřena na očekávané výsledky komparativní analýzy. Ke zlepšení výkonnosti je nutno klást větší důraz na to, „jak“ zjistit základní rozdíly mezi „vlastní“ organizací a výkonností „konkurence“. Desetiprocentní rozdíl ve vlastní výkonnosti může způsobit snížení konkurenceschopnosti, pokud bude úroveň efektivity nadále pod úrovní dosahovanou ostatními firmami na trhu. Je nutno věnovat zvýšenou pozornost výběru klíčových výkonnostních indikátorů, u kterých je možno zjišťovat data a která mají vztah k výsledkům organizace. Při standardizaci přepravních aktivit je důležité, aby se zkoušky účastnili primární poskytovatelé finančních prostředků, jak při identifikaci indikátorů, tak při analýze faktorů přispívajících ke snížení výkonnosti včetně těch faktorů, které vyžadují přijetí opatření vlád.

Političtí činitelé si musí být vědomi toho, že standardizační zkouška je tak přesná, jak vysoká je kvalita a dostupnost dat, na jejichž základě je prováděna.

Obsah anglické verze publikace

(bez příloh, tabulek, grafů a seznamu textových polí):

Resumé

I. Úvod

II. Problematika stanovení orientačních standardů

III. Orientační standardy k vyhodnocení výkonnosti přepravního řetězce

IV. Vývoj metod stanovení orientačních standardů pro srovnání relativní efektivity způsobů dopravy

Tento *Přehled* je překladem výtahu z těchto publikací:
Benchmarking Intermodal Freight Transport
Transport intermodal de marchandises: Une évaluation comparative

© 2002, OECD.

Publikace lze zakoupit v pařížském centru OECD: 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, FRANCE a na internetové adrese www.oecd.org/bookshop.

Přehledy jsou zdarma k dispozici v internetovém knihkupectví OECD na adrese www.oecd.org/bookshop.

Přehledy připravuje Odbor pro legislativu a překlady, Direktoriát pro veřejné záležitosti a komunikaci.

E-mail: rights@oecd.org
Fax: +33 1 45 24 13 91



© OECD 2003

Reprodukce tohoto Přehledu je povolena pouze s uvedením copyrightu OECD a názvu originální publikace.