

Doprava - alfa a omega ďalšieho rozvoja všetkých rezortov



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 17.02.2011

Ako zefektívniť distribúciu v spolupráci s konkurenciou

Podľa Európskeho zasielateľského zväzu tvoria dnes náklady na prepravu tovarov asi 30 percent z celkových nákladov dodávateľských reťazcov. Nečudo, že firmy hľadajú cesty ako zmenšiť vzdialenosti, ktoré tovar prekonáva, a ďalšie inovatívne riešenia smerom k znižovaniu nákladov za prepravu, ktoré odporúčajú v mnohých prípadoch spoluprácu dokonca s konkurenčnými firmami! K tomuto zisteniu dospel vo svojej čerstvo vydannej správe nazvanej „Spolupráca v oblasti dopravy v Európe“ popredný medzinárodný poskytovateľ distribučných nehnuteľností ProLogis (NYSE: PLD). Presnejšie jeho výskumná skupina, ktorá monitoruje, analyzuje a komentuje nielen kľúčové trendy, ale aj dynamiku riadenia nehnuteľností a dodávateľských reťazcov. Ako zdroj jej poslúžili údaje o danom sektore a primárny výskum, ktorý uskutočňujú analytici spoločnosti a siet' akademických pracovníkov spolu s ďalšími odborníkmi.

„Za najzaujímavejší poznatok v správe považujeme nový typ spolupráce v oblasti dopravy, ktorá zahŕňa takisto obchodných partnerov. S prihliadnutím na získané výhody niekoľko európskych spoločností oslovilo svojich konkurentov a nadviazalo s nimi spoluprácu s hlavným cieľom zlepšiť efektivitu distribučných sietí,“ uvádza Lisa Grahamová, viceprezidentka pre európsky prieskum výskumnej skupiny ProLogis. Ako zároveň dodáva, ostáva ešte prekonať mnoho prekážok vrátane nedôvery a pochybností, potenciálna úspora nákladov a ďalšie výhody sú však natoľko významné, že tretie strany, dovozcovia, dopravcovia i logistické spoločnosti sú motivované hľadať možnosti kvalitnej a úspešnej spolupráce v oblasti dopravy.

Ako Grahamová ďalej upozorňuje, spolupráca v oblasti dopravy nie je novým javom. Maloobchodníci podľa nej často spolupracujú so svojimi dodávateľmi, dodávatelia s výrobcami a niekedy aj všetci traja navzájom. Zdieľajú informácie alebo možnosti dopravných sietí, a potom sa delia o výsledné úspory nákladov. Dáva to však aj iný zmysel - príspevok k zmierneniu zaťaženia diaľnic a k znižovaniu emisií CO₂. „Trasy kamiónov, ktoré budú jazdiť plné a späť sa budú častejšie vracat' tiež naložené, sa dajú kombinovať a zefektívňovať. Všetky sa budú lepšie využívať a najazdia menej tonokilometrov. Optimalizácia vozových zásielok prostredníctvom spolupráce prinesie podľa Transport Intelligence úspory nákladov a zvýšenie efektivity o 6 až 10 percent,“ argumentuje Grahamová a prichádza k záveru, že dlhodobé zameranie Európskej komisie na znižovanie zaťaženia európskych diaľnic nákladnými vozidlami by mohlo nakoniec viesť k takej úprave legislatívy, ktorá by vyžadovala spoluprácu všetkých spoločností, ktoré distribujú a skladujú v EÚ.

Na prepojenie TEN-T s bratislavskou MHD treba zabudnúť

Ako sme informovali už v decembri, integrované dopravné systémy (IDS) - čiže kombinácia a spojenie viacerých druhov verejnej dopravy (mestských a prímestských autobusov, električiek, trolejbusov a regionálnych i celoštátnych vlakových liniek) začali u nás v porovnaní so zahraničím vznikať oneskorene, a to až po roku 2002. Jej stav v troch najväčších slovenských mestách charakterizuje asynchrónnosť z pohľadu vývojových štádií.

Žilinský regionálny IDS tvorí spojenie osobnej železničnej dopravy na trati Žilina - Rajec (Železničná spoločnosť Slovensko) s MHD v centre Považia (Dopravný podnik mesta Žilina). Košice a KSK prevádzkujú IDS najmä s prihliadnutím na osobnú koľajovú dopravu. Vlni sa rozširoval IDS aj v hlavnom meste SR a BSK, v rámci ktorého začali cestujúci využívať jednotný cestovný lístok v celom kraji. Bratislavskú integrovanú dopravu (BID) pokrývajú Dopravný podnik Bratislava, Slovak Lines a Železničná spoločnosť Slovensko.

Včerajšie vyjadrenie nového primátora Bratislavy Milana Ftáčnika však nasvedčuje tomu, že hlavné mesto SR svoju najväčšiu príležitosť práve prepáslo. Pre regionálnu i vnútromestskú hromadnú dopravu kľúčový projekt novej železničnej trate TEN-T spájajúcej Bratislavu s Parížom, ktorá mala v 6,43-kilometrovom úseku vedenom tunelmi popod centrom mesta a korytom Dunaja (BA-Predmestie - BA-Petržalka) výrazne pomôcť MHD, sa z hľadiska zmysluplného prepojenia s mestom pre jeho neprípravenosť konať nebude.

Namiesto neho primátor ponúkol narychlo projekt, ktorý si trúfa zrealizovať do konca programovacieho obdobia (2013), a tým je podľa neho spojenie Janíkovho dvora so Šafárikovým námestím. Nikde ani zmienky o doteraz nevyhnutnom zapustení trasy pod zem. Vzhľadom na to, že ide o zmenu určenia 250 miliónov eur z Operačného programu Doprava, bude potrebné rozhodnutie o realokácii. Po odsúhlasení zámeru mestským parlamentom ho chce mesto začať naplňať na linke MDVRR SR - Vláda SR - Európska komisia. Či pôjde zase o gesto idúce do stratena alebo o historicky prvý, aj keď nie práve najšťastnejší praktický krok k výstavbe nosného systému MHD v Bratislave, prezradí možno už najbližší čas.

Len sotva možno veriť, že dnešná verejná diskusia so zameraním na koľajovú dopravu v Petržalke, ktorú zorganizovali magistrát a firma Metro, problém niekam posunie. Bratislavčania zažili podobných debát za uplynulé tri desaťročia viac než dost. Tolko kritizovaný Ďurkovského „povrchový variant“ si jeho nástupca a dovtedy úhlavný odporca Ftáčnik po zasadnutí do kresla primátora nevšedne rýchlo osvojil, takže predvolebné obavy Magdy Vášáryovej z „dočasných riešení“ sa nakoniec nemusia ukázať ako plané. Ani výmeny na radničných postoch nepriniesli - aspoň v tejto záležitosti nie - zmeny koncepčné: splnomocnenca primátora pre dopravné systémy Tomáša Fabora formálne vystriedal hlavný dopravný inžinier mesta Tibor Schlosser. Z obecného ampliónu znie však naďalej tá istá melódia...

Monotematicky zameraná konferencia už v marci

Závažná a rozsiahla téma, akou je doprava, neostala bokom ani v dramaturgickom pláne podujatí internetového časopisu Stavebné fórum.sk, ktorý na utorok 8. marca 2011 pripravil v bratislavskom Apollo Hoteli konferenciu s názvom [Fórum o doprave: Bratislava a regióny](#). Dva diskusné panely majú ambíciu zastrešiť naozaj široké spektrum parciálnych problémov ako napríklad:

- vývoj a projektovanie dopravných stavieb a dopravný urbanizmus
- cestná infraštruktúra v SR
- regionálne dimenzie v dopravnom plánovaní
- rozvojové zámery v oblasti dopravy a príležitosti pre investorov
- stav a budúcnosť integrovaných dopravných systémov (IDS) na Slovensku
- riešenia parkovania v mestách.

Už len zloženie účastníkov zastupujúcich významné firmy a organizácie (Volkswagen Slovakia, Alfa 04, KPM

Consult, Cresco Group, Strabag, Doprastav, Výskumný ústav dopravný, ARS Iuris Slovakia, Volksbank Slovensko, Asociácia PPP) zvyšuje celkovú odbornú i spoločenskú vážnosť akcie, ktorej partnerom je spoločnosť MS architekti s.r.o. Viac informácií o programe marcovej monotematickej konferencie a on-line registračný formulár nájdete [na webe diskusií](#).

Zdroj a ilustračné obrázky - Best Communications (ProLogis), DPMŽ, DPMK, ŽSR (mapka)

17.02.2011 09:23, SF / Juraj Pokorný