

Sadržaj:

-ABSTRAKT.....	3
-UVOD.....	4
-TRŽIŠTE, INFRASTRUKTURA I ZAKONSKI USLOVI.....	5
-EVALUACIJA TRANSPORTNIH KORIDORA ISTOK-ZAPAD.....	7
-DETALJANA ANALIZA TROŠKOVA SAOBRAĆAJA.....	8
-INDETIFIKOVATI POSLOVNE, TRŽIŠNE I OPERATIVNE STRATEGIJE.....	12
-ZAKLJUČCI I PREDLOZI.....	17
-REFERENCE.....	20

ABSTRAKT

Tri glavna problema sa intermodalnim transportom su: kvalitet, cena i pokrivenost; tačnije, intermodalni transport je često sporiji, manje pouzdan i često skuplji od transporta samo kamionima, i štaviše, postoji u ponudi samo na odabranim koridorima. Rešavanje ovih problema je ključno za povećanje intermodalnog transporta.

Kvalitet je najbitniji faktor na današnjem tržištu robnog transporta. Postoje dva glavna načina da se poboljša kvalitet intermodalnog transporta: konsolidovati nadzor i poboljšati infrastrukturu.

Intermodalni transport u Evropi u sadašnje vreme je relativno neorganizovan; često uključuje više strana koja sarađuju po „ad hoc“ principu. Najbolja opcija bila bi jedna kompanija koja bi pružala uslugu „od vrata do vrata“ (sličnu prevozu kamionima), ali ovo je praktično nemoguće kada je u pitanju intermodalni transport na veće razdaljine. Stoga, da bi se povećao kvalitet, jedna odgovorna strana mora da rukovodi svim partnerima u lancu transporta, protok informacija se mora poboljšati, strategije za poboljšanje kvaliteta moraju se primeniti i svi partneri moraju imati iste ciljeve.

Postoje nekoliko alternativnih organizacionih struktura koje bi mogle da postignu ove ciljeve. Jedan od čestih zahteva je da intermodalni operator terminala bude odgovoran za omogućavanje usluge prevoza od mesta utovara do terminala i od terminala do mesta istovara (da bi se povećala efikasnost ove usluge koju ćemo nazvati PPH (pre- and post-haulage)). U idealnom slučaju, početni kao i krajnji terminal bio bi pod kontrolom istog operatora. Operator terminala bi mogao da potpiše ugovor sa železnicom za glavni prevoz (haulage) ili (što je poželjnije) mogao bi da raspolaže svojim vozovima (po evroskim pravilima slobodnog pristupa) između terminala. U slučajevima kada početnim i krajnjim terminalima rukovode različite kompanije, ove kompanije moraju da izgrade istinsko i funkcionalno partnerstvo.

Infrastruktura intermodalnog transporta Evrope mora se poboljšati da bi se povećao njegov udeo na tržištu robnog transporta. Moraju da se sagrade novi terminali i da se poveća kapacitet postojećih da bi se podstakao razvoj novih operativnih strategija (npr. linijski vozovi i kombinovani (hub-and-spoke) sistemi). Na nekim lokacijama mora se sagraditi nova infrastruktura šina da bi teretni vozovi saobraćali brzo i efikasno između terminala. Glavnu odgovornost za planiranje i finansiranje ovih ulaganja u infrastrukturu mora nositi država zbog velikih troškova koje uključuju, zbog njihove dugoročnosti i uticaja na ekonomski razvoj; međutim, intermodalni prevoznici bi trebalo da pruže punu podršku ovim naporima.

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE PREUZETI NA SAJTU. -----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com