

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията — План за действие в областта на логистиката на превоза на товари“

COM(2007) 607 окончателен

(2008/C 224/10)

На 18 октомври 2007 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Съобщение на Комисията — План за действие в областта на логистиката на превоза на товари“.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие становището си на 8 май 2008 г. (докладчик: г-н Retureau).

На 445-ата си пленарна сесия, проведена на 28 и 29 май 2008 г. (заседание от 29 май), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 99 гласа „за“, и 1 глас „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 Комитетът приветства предложението от Комисията план за действие и би желал да бъде консултиран относно междинния доклад, предвиден за 2010 г., за да установи постигнатия напредък и евентуално продължаващите проблеми.

1.2 ЕИСК споделя гледната точка, според която осъществяването на специфичен „бенчмаркинг“, в тясно сътрудничество с отрасъла, е от полза за интермодалните терминали, включително за пристанищата и летищата. Предвид различните характеристики на сухопътните терминали, на морските пристанища, на летищата и вътрешните речни пристанища, „бенчмаркингът“ може да се диференцира в достатъчна степен посредством комплект от общи европейски референтни параметри, които да позволяват по-нататъшна детайлизация на местно ниво.

1.3 Определянето на цените на транспорта в зависимост от различните видове транспорт не отразява адекватно истинското им въздействие върху инфраструктурите, околната среда, енергийната ефективност, нито в достатъчна степен социалните и териториални разходи, както и тези за обществото.

1.4 Следователно предвидените за „бенчмаркинга“ инструменти за сравнение и оценка ще трябва да сравняват използваемите транспортни вериги въз основа на тяхната устойчивост, за да се улесни по този начин въвеждането на балансиран механизъм за определяне на цените и изработването на регулаторна система, която да гарантира логистичния избор на най-ефективните и устойчиви видове транспорт в зависимост от естеството на превозваните товари и наличните видове транспорт.

1.5 Повишаването на ефективността на транспортната логистика, отговаряща на нуждите на потребителите и на цялото общество, неизбежно налага значително ускоряване на внедряването на съществуващите водещи нови технологии и нови изследвания, както и постоянни усилия за обучение и квалификация на персонала и подобряване на условията на труд. Същевременно е необходимо да се оптимизира използването на съществуващата инфраструктура, да се оползотворят инвестираните в транспорта и логистиката човешки, материални и финансови ресурси. Необходимо е също да се насърчи повишаването на престижа и привлекателността на тези професии. Ще бъдат необходими също и нови инвестиции за ускоряване на интеграцията на новите държави-членки и улесняване на евро-

средиземноморската политика и политиката на съседство. Освен това трябва да се направи оценка на дългосрочните перспективи по отношение на развитието на търсенето, за да се направят инвестиции с много дългосрочна възвръщаемост.

1.6 Следва да се увеличи безопасността и сигурността по пътищата, особено в зоните гранични с трети страни.

1.7 Бреговата ивица на ЕС се е удължила, като понастоящем включва и Балтийско и Черно море и е свързана с р. Дунав — основна ос, която е целесъобразно да бъде съживена отново. Европа разполага с пристанищни центрове, през които преминават 90 % от търговския обмен с трети страни и 40 % от търговията между страните от Европейския съюз. В тях значително се развиват логистичните дейности. Независимо от това са необходими редица подобрения. По-специално е целесъобразно да се модернизират връзките с транспорта по суша, като се осигури по-широка гама видове транспорт и по-широко използване на интермодалните подходи. Трябва също да се подобрят методите и организацията на претоварванията. Аналогично трябва да се цели постигане на по-добър баланс между отделните пристанища и по-добра допълняемост между тях и сухопътните транспортни центрове.

1.8 Комитетът подкрепя използването на новите технологии, приложните изследвания във връзка с подлежащите на подобрения аспекти на различните видове транспорт (инфраструктура, транспортни съоръжения и съоръжения за поддръжка, организация и условия на труд и др.), ангажирания принос за изготвянето на технически стандарти и стандарти за изпращане на данни и комуникация с цел улесняване на развитието на интермодалността и търговските потоци, както и по-добро „обвързване“ на растежа на производството и търговията, от една страна, и неизбежното нарастване на транспорта от друга. Фактор от основно значение в тази връзка е по-голямата ефективност на логистичните вериги.

1.9 Трябва да продължи изследователската дейност, свързана с двигателите и тяхната енергийна ефективност и с неизкопаемите горива, предназначени за превозните средства както за личен и колективен транспорт на пътници, така и за превоз на товари.

1.10 Логистиката на градския транспорт изисква спешни мерки и по-големи усилия, за да се предотвратят постепенното задушаване на икономиката на големите градове и значителните

загуби на ефективност в резултат на времето, прекарвано в задръствания, което е непродуктивно и води до замърсяване, засягащо жителите и предприятията. За градската среда е необходим глобален подход, който да отчита нуждите на индивидуалния и колективния превоз на пътници и на товари, за да се постигне по-добро разпределение на пътната мрежа и да се обърне тенденцията, при която жители и редица дейности се преместват в разрастващите се предградия и отдалечени населени места.

1.11 В основата на този план са устойчивостта, енергийната ефективност и интермодалността, а предвиденият график подчертава неотложния характер на политиката, която трябва да бъде следвана. В предложенията на Комисията се дава превес на сътрудничеството и диалога пред задължителните мерки. Трябва да се докаже оперативността на този подход. Неговият успех ще зависи от операторите в транспортния сектор и техния капацитет за адаптиране към тези изисквания, поставяни настоятелно от гражданското общество.

2. Предложенията на Комисията

2.1 Въведение

2.1.1 На 28 юни 2006 г. Комисията публикува съобщение, озаглавено „Логистика на превоза на товари в Европа — ключ към устойчивата мобилност“⁽¹⁾. Съобщението показва ролята на логистиката за по-устойчив, по-малко замърсяващ и наистина екологосъобразен транспорт. То трябваше да бъде последвано от консултации, за да доведе до изготвянето на европейски план за действие в областта на логистиката на превоза на товари⁽²⁾, публикуван на 18 октомври 2007 г.

2.1.2 Комисията възнамеряваше да въведе логистичното измерение в транспортната политика на Европейския съюз с цел намаляване на постоянните затруднения, намаляване на потреблението на енергия, по-добро използване на интермодалността или мултимодалността на инфраструктурите и транспортните средства, опазване на околната среда и ограничаване на вредите и насърчаване на непрекъснатото обучение на персонала.

2.1.3 От Комитета беше поискано да изготви становище относно този план, който съдържа цели, график за постигането им и насърчава използването на новите информационни технологии за засилване на ефективността на логистиката на превозите, що се отнася до товарите (отделни товари, пакети, контейнери). Обмисля се също и система за сертифициране на доброволна основа на специалистите в областта на логистиката, а също и необходимите квалификации и обучение за упражняване на тяхната професия с оглед на улесняването на мобилността им.

2.1.4 Но още през 2006 г. Комисията подчерта, че не е лесно да се състави картина на европейския логистичен пазар поради липсата на адекватни статистически данни. Общо взето се смята, че логистиката съставлява 10 до 15 % от разходите за превозваните продукти.

2.1.5 В съобщението си Комисията предлагаше да се създаде европейска рамка за логистиката на превоз на товари и да се предприемат по-специално мерки в редица области. Планът за

действие внася уточнения и определя срокове за изпълнение между 2008 и 2012 г., т.е. сроковете са твърде кратки:

- набелязване и премахване на затрудненията в транспорта;
- използване на усъвършенствани информационни и комуникационни технологии — ИКТ (наблюдение и проследяване) с Галилео, системите LRIT (за разпознаване и проследяване на кораби на далечни разстояния), RIS (Речни информационни услуги), AIS (система за автоматизирана идентификация), системата SafeSeaNet и телематичните приложения в железопътните превози (TAF) с интегрираната си логистика (ERTMS); въвеждане на „интелигентни“ технологии като разработването или стандартизирането на електронните етикети за радиочестотна идентификация (RFID)⁽³⁾;
- универсални стандарти за изпращане на данни и комуникация;
- изследвания (Седма рамкова програма);
- оперативна съвместимост и взаимна връзка;
- обучение на квалифициран персонал в областта на логистиката;
- европейски „бенчмаркинг“, като показателите и методологията предстои да бъдат разработени;
- политики по отношение на инфраструктурата: поддръжка и оптимално използване на съществуващата инфраструктура и евентуални нови инвестиции, в частност в авангардните технологии;
- качество на постиганите резултати посредством социален диалог и подходящо сътрудничество и регулиране;
- насърчаване и опростяване на мултимодалните вериги и съответните стандарти за натоварване.

2.1.6 Планът за действие, публикуван през 2007 г., има за цел да включи планираните по-рано мерки в програма, съставена от по-подробно изложени цели, придружена от график за изпълнение на всяка от предлаганите мерки.

2.1.7 В съобщението си „За Европа в движение — устойчива мобилност на нашия континент“⁽⁴⁾, публикувано във връзка със средносрочния преглед и преразглеждането на Бялата книга за транспорта от 2001 г.⁽⁵⁾, Европейската комисия поставя ударение върху понятието за „интелигентна мобилност“, включващо транспортната логистика и интелигентните транспортни системи (ИТС), и тази тема заема челно място и в плана за действие.

2.2 Електронни товари („e-freight“) и интелигентни транспортни системи

2.2.1 Широкото използване на наличните и бъдещите ИКТ може да подобри значително логистиката на превоза на товари, но все още създава проблеми, които следва да бъдат разрешени, като стандартизацията, уменията на ползвателите, регулаторните или други пречки пред дематериализирането на документите, сигурността на данните и неприкосновеността на личния живот.

⁽³⁾ Вж. проучвателно становище по тази тема: „Радиочестотна идентификация (RFID)“ (докладчик: г-н Morgan), ОВ С 256 от 27.10.2007 г., стр. 66-72 и работата на конференцията, проведена в Лисабон на 15 и 16 ноември 2007 г. (уебсайт на португалското председателство).

⁽⁴⁾ COM(2006) 314 окончателен от 22.6.2006 г.

⁽⁵⁾ Вж. съответните становища на Комитета относно Бялата книга COM(2001) 370 от 12 септември 2001 г. „Европейската транспортна политика за 1010 г. — време за взимане на решения“ и относно средносрочния преглед COM(2006) 314 от 22 юни 2006 г.: „За Европа в движение — устойчива мобилност на нашия континент — Средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта“.

⁽¹⁾ COM(2006) 336 окончателен.

⁽²⁾ COM(2007) 607 окончателен.

2.2.2 Понятието за „e-freight“ в крайна сметка води до „интернет на нещата“ (товари: отделни товари, колети и пакети, контейнери, като всеки елемент може да бъде индивидуализиран, наименован и идентифициран с помощта на пасивен или активен електронен етикет, активиран посредством радиочестотна идентификация); този нов интернет на нещата ще позволи автоматизиране и опростяване на трансфера на данни относно товарите (географско местоположение, информация относно естеството и обема и митнически и други съобщения). Необходимо е съществуващите системи да се разгърнат с оглед конкретната реализация на това ново измерение на интернет, основаващо се на идентифицирането на товарите.

2.2.3 През 2008 г. Комисията е планирала голям изследователски проект въз основа на пътна карта за разгръщането на ИТС и на технологиите, свързани с транспортната логистика.

2.3 Перспективи

2.3.1 Планът цели, чрез развиване на ефективността, да допринесе за разрешаването на проблеми като претовареността, замърсяването и шума, емисиите на въглероден диоксид и зависимостта от изкопаеми горива. Тези действия трябва да са придружени от работа в дългосрочна перспектива, извършвана съвместно с държавите-членки, за да се създаде обща база за инвестиции в бъдещите системи на товарния транспорт.

2.3.2 Европейската комисия ще изготви доклад за постигнатия напредък в изпълнението на плана за действие през 2010 г.

3. Общи бележки

3.1 Разширяването на ЕС, нарастващата глобализация на търговията, възникващите нови икономически сили (не само Китай) и процесите на делокализиране представляват мощни фактори за развитие на търговията. Тя нараства с по-бързо темпо, отколкото производството. В Бялата си книга от 2001 г. Комисията беше предложила „отделяне“ на транспорта и растежа. Наложително е да се възобнови дебатът по този въпрос, най-малкото за да се възстанови тяхното „обвързване“ или „паралелизъм“. Във връзка с преразглеждането на Бялата книга през 2006 г.⁽⁶⁾ логистиката може да се превърне в определящ фактор за рационализиране и постигане на по-голяма ефективност на търговията и в превоза на товари, тъй като тя свързва различните видове транспорт и различните участници (организатори на потоци, превозвачи, ползватели, национални, общности и международни власти) и се опира на новите информационни технологии, технологии за заготовка и обработка.

3.2 Световните логистични вериги изискват в крайна сметка пълното интегриране на материалните и електронните връзки между видовете транспортни системи, с цел използване на

най-ефективния вид или комбинация от видове транспорт и подобряване на логистиката, като се постави тройна цел — едновременно постигане на икономическа, социална и екологична ефективност (включително и намаляване на енергийните разходи).

3.3 В повечето случаи планирането на транспорта означава дълги срокове и сътрудничество между голям брой участници. Инвестициите в транспортна инфраструктура и логистични платформи се правят в твърде дългосрочен план и са много скъпи, по-специално по отношение на морските и вътрешните пристанища и летищата, но също и на площадките за съхраняване на контейнери и насипни товари или комбинираните транспортни площадки. Именно тези платформи обаче създават най-много проблеми и за тях трябва да се намерят бързи, надеждни и устойчиви решения. Ето защо според Комитета е целесъобразно да се пристъпи преди всичко към оптимизиране на използването на съществуващите структури, във връзка с което обменът на информация и опит може да се окаже много плодотворен. Но оползотворяването на съществуващата инфраструктура и използването на усъвършенствани технологии не е достатъчно. Необходимо е средносрочно и дългосрочно планиране на нови инвестиции.

3.4 Нови дълготрайни инфраструктури следва да се създават, когато изчисленията са показали много дългосрочна необходимост и когато не съществува алтернативно интермодално решение, например използване на други съществуващи инфраструктури. Железопътно-автомобилната комбинация например може да бъде алтернатива на разширяването на съществуващата пътна мрежа или на строежа на нови пътища. Необходимото планиране означава привличане на всички участници в логистичната верига: общности, национални и регионални публични власти, предприятия, дистрибутори и други товародатели, специалисти по логистика и превозвачи, социални партньори. Всички засегнати страни следва да могат да участват в предварителните дискусии и различни консултации по тези въпроси, а и мненията им трябва да бъдат надлежно взети предвид.

3.5 Планирането трябва да доведе до създаването на дългосрочни партньорства, които да осигуряват устойчива жизнеспособност (както икономическа, така и социална) на инфраструктурите. То следва да се впише в Европейската перспектива за териториално развитие и да допринесе за поставянето на трайна основа на инвестициите в транспорта и за по-доброто структуриране и координиране с промишлените и търговски дейности и програмите за териториално устройство и градоустройство (по-специално за да се избегне „роенето“ на логистични платформи и прибързаните и скъпи делокализации, претоварването на някои оси и някои зони, от една страна, и упадъкът и изолирането на други зони поради липса или лошо качество на връзките, от друга).

3.6 Що се отнася до планираните нови стандарти за товарните единици, очевидно е, че те трябва да способстват за улесняването на евентуалните претоварвания по отношение на максималното тегло за обработка и габаритите. Въпреки това, предвид проблемите, свързани с факта, че почти целият превоз на товари по суша се извършва с автомобилен транспорт, тези стандарти не би трябвало да водят до допълнителни разходи, в резултат на които да се стигне до влошаване на инфраструктурата и до по-нататъшно намаляване на безопасността на автомобилния транспорт. Те следва да улесняват интермодалността.

⁽⁶⁾ „За да продължи Европа да се движи: Устойчива мобилност за нашия континент- средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта през 2001“ COM(2006) 314 окончателен, 22 юни 2006 г.

3.7. Във връзка с предложението от 2003 г. относно нова доброволна интермодална товарна единица, Комитетът отново заявява своята позиция, че комбинирането на две товарни единици с различни габарити представлява „логистичен кошмар“. Самата комбинация от посочените в становището две пречки (фиксиран размери на направляващите елементи на корабите и несигурността относно поемането на разходите за тази система) вече поражда загриженост, че системата няма да се използва.

4. Специфични бележки

4.1 Комитетът отправя настойчиво искане да бъде консултиран относно доклада за напредъка на плана и евентуалните проблеми, свързани с неговото изпълнение, който Комисията ще изготви през 2010 г.

4.2 „Интернет за товарите“ несъмнено ще се окаже средство за подобряване на ефективността на транспортната логистика, както и на услугите, предоставяни на клиентите. Въпреки това, опирайки се на опита, натрупан от „интернет на наименованията“, Комитетът смята, че има какво да се обсъди по отношение на процедурите и инструментите за контрол, които следва да се създадат във връзка с „наименоването“; по исторически причини интернетът на наименованията се намира под крайния контрол на Министерството на търговията на Съединените щати. Комитетът подкрепя възможността за европейско управление в областта на наименоването и управлението на базите данни, както и при определянето на техническите стандарти.

4.2.1 Комитетът изразява задоволство от факта, че Комисията включва развитието на логистиката в обновената Лисабонска програма за растеж и заетост. Въпреки това, основавайки се на опита, той приканва Комисията да навакса бързо изоставането по отношение на въвеждането на новите технологии, по-специално що се отнася до „Галилео“.

4.3 Според Комитета поради икономическото значение и преобладаващо вътрешнорегионалния характер на търговията, интернетът на товарите следва да се основава на многополюсния принцип (напр. регионални или субрегионални органи за наименование), а не да бъде поставян в крайна сметка под контрола на една единствена институция, при това външна за Европейския съюз.

4.4 Освен това е целесъобразно да се поставят ясно въпросите за защитата на личния живот и за поверителността на сделките във връзка с диверсифицирането на информационните инструменти, използвани за проверяването на съдържанието на товарите, за да се избегне изтичането на информация към престъпни организации, в частност в трети страни (като се взимат предвид и аспектите, свързани с митническия и застрахователен контрол), проследяването на товарите, техните изпращачи, междинните звена и получателите в контекста на насърчаването на ИТС и свързаните с тях информационни технологии.

4.5 Това важи по-специално за фината логистика, свързана с електронната търговия.

4.6 Комитетът оценява положително намерението на Комисията да „модернизира“ професията на специалистите в областта на логистиката посредством система за „дефиниране“ и „сертифициране“ на операторите, като желанието му е тази система да носи висока добавена стойност.

4.7 Комитетът приветства също и факта, че Комисията предлага да работи заедно със социалните партньори за изготвянето на изисквания за квалификация и обучение. В този контекст Комитетът се надява, че необходимите квалификация и обучение ще се развият през целия живот и ще отразяват напредъка на познанието и технологиите. Комитетът приветства и факта, че Комисията работи за взаимно признаване на тези доброволни сертификати.

4.8 Необходимо е подобряването на логистичните резултати чрез засилено използване на новите технологии, чрез опростяване на административните процедури, обмен на опит, развиване на квалификациите и на обучението, интермодалност. Но Комитетът държи да подчертае, че положителното въздействие от този напредък може да се прояви в пълна степен само ако при транспортния и логистичния сектор се приложат мерки, за постигане на баланс в отделните видове транспорт или между тях и се въведе „регулирана конкуренция“, както препоръчва Комисията в Бялата книга от 2001 г., което означава относително преразглеждане на цените на транспорта и действително хармонизиране на условията за конкуренция в отделните видове транспорт и между тях в рамките на ЕС.

Брюксел, 29 май 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS