



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 28.6.2006
COM(2006) 336 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως υπογραμμιζόταν στην ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου¹ του 2001, η εφοδιαστική διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας και συμβάλλει επίσης στην επίτευξη άλλων στόχων, όπως το καθαρότερο περιβάλλον, η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, κ.λπ.

Η πολιτική μεταφορών της Ευρώπης χαρακτηρίστηκε από την απελευθέρωση και την εναρμόνιση επί σειρά ετών. Έτσι διαμορφώθηκε σιγά σιγά το σύστημα μεταφορών όπως είναι σήμερα. Η παγκοσμιοποίηση και η έννοια της διευρυμένης Ευρώπης δημιουργούν περαιτέρω προκλήσεις. Η ταχεία ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, η οποία σε μεγάλο βαθμό οφειλόταν σε αποφάσεις που ελήφθησαν για την οικονομία, συμβάλλει στη οικονομική μεγέθυνση και στην απασχόληση, αλλά δημιουργεί επίσης συμφόρηση, ατυχήματα, θόρυβο, ρύπανση, αυξανόμενη εξάρτηση από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και σπατάλη ενέργειας. Οι πόροι των υποδομών είναι περιορισμένοι και οιαδήποτε διάσπαση της αλυσίδας εφοδιασμού (σε ενέργεια) έχει αναγκαστικά αρνητική επίπτωση στην οικονομία της ΕΕ. Χωρίς τα κατάλληλα μέτρα, η κατάσταση θα εξακολουθήσει να επιδεινώνεται και να υπονομεύει ολοένα και περισσότερο την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και το περιβάλλον εντός του οποίου όλοι διαβιούμε.

Προκειμένου να υπερνικηθούν αυτά τα προβλήματα, το σύστημα μεταφορών της Ευρώπης χρειάζεται να βελτιστοποιηθεί μέσω προηγμένων λύσεων εφοδιαστικής. Η εφοδιαστική μπορεί να αυξήσει την αποδοτικότητα των επιμέρους τρόπων μεταφοράς και των συνδυασμών τους. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα λιγότερες μεταφορικές μονάδες, όπως οχήματα, βαγόνια και σκάφη, να μπορούν να μεταφέρουν περισσότερα εμπορεύματα. Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον θα μειωθούν αναλόγως. Οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να εκσυγχρονιστούν. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να ενσωματωθούν περισσότερο στο σύστημα. Η θετική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να επιταχυνθεί. Οι θαλάσσιες μεταφορές ανοικτής θαλάσσης και οι συνδέσεις τους με την ενδοχώρα πρέπει να ενισχυθούν.

Όπου κρίνεται σκόπιμο, πρέπει να επιτευχθεί η μεταστροφή σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, ειδικά στις μεγάλες αποστάσεις, στις αστικές περιοχές και στους άξονες που παρουσιάζουν συμφόρηση. Συγχρόνως, κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να βελτιστοποιηθεί. Όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να καταστούν φιλικότεροι προς το περιβάλλον, ασφαλέστεροι και αποδοτικότεροι από ενεργειακή άποψη. Τέλος, η συν-τροπικότητα, ήτοι η αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονωμένα και σε συνδυασμό, θα οδηγήσει σε βέλτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων.

¹ Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση: βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας, COM(2006) 314 τελικό.

Η λήψη μέτρων στον τομέα της εφοδιαστικής είναι απαραίτητη για τη διατήρηση και την αύξηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και ευημερίας σύμφωνα με την ανανεωμένη Ατζέντα της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση². Η Ευρώπη χρειάζεται να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει στον τομέα των μεταφορών, ενσωματώνοντας την πτυχή της εφοδιαστικής στην οικεία πολιτική μεταφορών. Η προσέγγιση πρέπει να προσανατολίζεται στην αγορά, να περιλαμβάνει τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, και να δημιουργήσει μια κατάσταση επωφελή για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, η παρούσα ανακοίνωση εξετάζει κατά πόσο και σε ποια σημεία η ΕΕ θα μπορούσε να προσδώσει προστιθέμενη αξία για την ενίσχυση της ανάπτυξης της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη και στον κόσμο.

Οι εργασίες αυτές θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη θέσπιση ενός πλαισίου στρατηγικής για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών. Κατόπιν διαβουλεύσεων επί της παρούσας ανακοίνωσης, η Επιτροπή σχεδιάζει να υποβάλει ένα σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών το 2007.

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΛΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Οι μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής. Η προσέγγιση της Επιτροπής εστιάζεται στην εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών και καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφορών. Η προσέγγιση περιλαμβάνει ευρεία ποικιλία τομέων, όπως η καθαρά τροπική εφοδιαστική και η πολυτροπική εφοδιαστική, και δίνει έμφαση στην ανάγκη βέλτιστης συμπληρωματικότητας των τρόπων μεταφοράς σε ένα αποδοτικό και αδιάλειπτο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, ικανό να παρέχει τις βέλτιστες δυνατές υπηρεσίες στους χρήστες των μεταφορών.

Η ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί πρωτίστως επιχειρηματική δραστηριότητα και ανάγκη στην οποία θα πρέπει να ανταπεξέλθει ο ίδιος ο κλάδος. Μολαταύτα, οι αρχές έχουν να διαδραματίσουν σαφή ρόλο στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών πλαισίου και στη διατήρηση της εφοδιαστικής στην πολιτική ατζέντα. Η εν λόγω προσέγγιση πλαίσιο επικεντρώνεται στη βελτίωση των προϋποθέσεων τις οποίες μπορεί να παράσχει η Ευρώπη για την καινοτομία στον τομέα της εφοδιαστικής και αφήνει την εσωτερική διεκπεραίωση της εταιρικής εφοδιαστικής στις ίδιες τις εταιρείες.

Για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης:

- η 'εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών' καλύπτει το σχεδιασμό, την οργάνωση, τη διαχείριση, τον έλεγχο και την εκτέλεση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού·
- ως 'συν-τροπικότητα' νοείται η αποδοτική χρήση των τρόπων μεταφοράς που λειτουργούν μεμονωμένα ή σε πολυτροπική ενσωμάτωση στο ευρωπαϊκό

² Πρβλ. Δημιουργία μιας καινοτόμου Ευρώπης, έκθεση της ομάδας ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων για την Ε&Α και την καινοτομία, η οποία συστήθηκε στη συνέχεια της συνόδου κορυφής του Hampton Court, Ιανουάριος 2006.

σύστημα μεταφορών, κατά τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη και αειφόρος χρήση των πόρων·

- ως ‘πολυτροπικότητα’ νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων από δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων, εντός μίας και της αυτής αλυσίδας μεταφορών.
- ‘εφοδιαστική εξωτερικής ανάθεσης’ σημαίνει ότι ένας οργανισμός χρησιμοποιεί εξωτερικούς παρόχους εφοδιαστικής που εξασφαλίζουν όλες ή σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων του στον τομέα της εφοδιαστικής.

3. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ

Ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8 % του παγκόσμιου ΑΕΠ. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι ετήσιες δαπάνες εφοδιαστικής στην Ευρώπη και στη Βόρειο Αμερική να ανέρχονται σε περίπου 1 τρισεκατομμύριο ευρώ αντιστοίχως³. Ο ανταγωνισμός στον ευρωπαϊκό κλάδο της εφοδιαστικής είναι έντονος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το χαμηλό ποσοστό συγκέντρωσης της εφοδιαστικής εξωτερικής ανάθεσης στην Ευρώπη, όπου οι 20 μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μερίδιο αγοράς μόνο της τάξεως του 33%⁴.

Κατά μέσο όρο, το κόστος της εφοδιαστικής αντιπροσωπεύει το 10-15% του τελικού κόστους του τελικού προϊόντος. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνονται δαπάνες, όπως το κόστος μεταφοράς και αποθήκευσης.

Η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και των αντίστοιχων αλυσίδων εφοδιασμού αυξάνει τις μεταφορικές ανάγκες. Η εφοδιαστική καθίσταται ολοένα και περισσότερο σημαντική, όχι μόνο εντός της Ευρώπης, αλλά και για τις διεθνείς επιχειρηματικές σχέσεις της Ευρώπης. Ειδικότερα, ο ανταγωνισμός μεταξύ της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Άπω Ανατολής καθίσταται σημαντικός παράγοντας και ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στους μεταφορικούς κόμβους (ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και στους αερολιμένες) και στη μεταφορική ικανότητα των υποδομών. Θα πρέπει να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση της αγοράς και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω της ευρωπαϊκής συνεργασίας με άλλα μεγάλα κέντρα εφοδιαστικής στον κόσμο (π.χ. με τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, την Ιαπωνία, την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία). Η πρόσβαση την αγορά των μεταφορών αποτελεί ήδη αντικείμενο διμερών και πολυμερών διαπραγματεύσεων.

Είναι δύσκολο να έχει κανείς αξιόπιστη εικόνα της αγοράς εφοδιαστικής της Ευρώπης, διότι οι σχετικές στατιστικές πληροφορίες δεν επαρκούν επί του παρόντος.

Διαγράφονται ορισμένες τάσεις, μερικές από τις οποίες είναι αντιφατικές. Αφενός, αυτή τη στιγμή σημειώνεται συγκέντρωση της οργάνωσης της εφοδιαστικής στα ευρωπαϊκά και

³ Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update by A. Rodrigues, D. Bowersox and R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005). Τα αποτελέσματα βασίζονται σε ένα οικονομετρικό υπολογιστικό μοντέλο που λαμβάνει υπόψη 29 μεταβλητές με πληροφορίες για τη γεωγραφική περιοχή, το επίπεδο του εισοδήματος, το μέγεθος της χώρας, το επίπεδο της οικονομίας και των μεταφορών (οδικές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές, αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές και διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες).

⁴ Logistics Value Chain by L. Ojala, D. Andersson and T. Naula (αναμένεται να δημοσιευθεί στο Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

περιφερειακά κέντρα διανομής και, αφετέρου, ως αποτέλεσμα του κορεσμού των ευρωπαϊκών οδών αναδύεται η αποκέντρωση, παρέχοντας τη δυνατότητα στις τοπικές αποθήκες ή στις εγκαταστάσεις τελικής αποθήκευσης να ανταποκρίνονται ταχέως στις απαιτήσεις των πελατών. Αξιοσημείωτη τάση αποτελεί επίσης η εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής, όπου οι μεταφορικές επιχειρήσεις αγοράζουν πολυλειτουργικές υπηρεσίες εφοδιαστικής από εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών (όπως πάροχοι εφοδιαστικής εξωτερικής ανάθεσης). Κατά τα πρόσφατα έτη, η εν λόγω συνεργασία μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων και παρόχων υπηρεσιών κατέστη περισσότερο μακροπρόθεσμη ως προς τη φύση της και συνδυάζεται με υψηλό επίπεδο ολοκλήρωσης των οργανωτικών δομών και της πληροφορικής. Επιπροσθέτως, κατά τη βελτιστοποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού τους, οι επιχειρήσεις της ΕΕ αναγνωρίζουν ολοένα και περισσότερο ότι υπάρχουν ανταγωνιστικές εναλλακτικές για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Παραδείγματος χάριν, οι μεγάλοι μεταφορείς παρέχουν συνολικές υπηρεσίες εφοδιαστικής, ενσωματώνοντας περισσότερους τρόπους μεταφοράς, διότι αυτό τους παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς το κόστος.

Οι επιλογές εφοδιαστικής επηρεάζονται επίσης και από άλλους παράγοντες. Επί παραδείγματι, οι περιβαλλοντικές παράμετροι (όπως η κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου), η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, καθώς και ο τύπος εγκατάστασης των εταιρειών. Όλοι αυτοί οι παράγοντες έχουν σημαντικές επιπτώσεις, οι οποίες εκτείνονται πέραν των ίδιων των μεταφορών, παραδείγματος χάριν στις επενδύσεις, την απασχόληση και τη χρήση γης.

4. ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

4.1. Στενότερη σύνδεση της εφοδιαστικής και της πολιτικής μεταφορών

Η ανακοίνωση “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση” περιγράφει ορισμένες πρωτοβουλίες που έχουν επίπτωση στην εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών, τις οποίες έχει ήδη αναλάβει η Επιτροπή, *μεταξύ άλλων*, στους τομείς της απελευθέρωσης, της εναρμόνισης, των υποδομών, της τυποποίησης, της προώθησης και της έρευνας.

Μια από τις πιο πρόσφατες πρωτοβουλίες είναι η πρόταση της Επιτροπής για ενίσχυση της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού⁵. Η συγκεκριμένη πρόταση περιγράφει την ισορροπία η οποία πρέπει να επιτευχθεί μεταξύ των διαδικασιών ασφαλείας που πληρούν τις υψηλότερες απαιτήσεις και της ελεύθερης ροής των συναλλαγών.

Οι περαιτέρω εργασίες με αντικείμενο την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να οδηγήσουν στην εισαγωγή της διάστασης της εφοδιαστικής στην πολιτική μεταφορών. Η εφοδιαστική θα πρέπει να αποτελεί βασική παράμετρο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Παραδείγματος χάριν, στο πλαίσιο του σημερινού προβληματισμού για τις οδικές ενδομεταφορές⁶ θα ληφθεί επίσης υπόψη ο τρόπος με τον οποίο θα μειωθούν περαιτέρω οι διαδρομές χωρίς φορτίο.

Η πραγματική συμπληρωματικότητα των τρόπων μεταφοράς και οι προηγμένες λύσεις εφοδιαστικής επιτρέπουν τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, διαχείριση, έλεγχο και αξιοποίηση

⁵ COM (2006) 79 τελικό.

⁶ Πρβλ. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 και www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

των μονοτροπικών και των πολυτροπικών αλυσίδων μεταφορών. Η αριστεία στον τομέα της εφοδιαστικής θα μπορούσε επίσης να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο για τη διατήρηση της τεχνογνωσίας, των δεξιοτήτων και των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη.

Οι επιλογές εφοδιαστικής μπορούν να συμβάλουν στην αποδέσμευση της ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρώπη από τις επιβλαβείς εξωτερικές επιπτώσεις που αυτές παράγουν (εκπομπές ρύπων, ατυχήματα και κυκλοφοριακή συμφόρηση). Πρέπει να συμβαδίζουν με τις αυξανόμενες προσπάθειες βελτιστοποίησης της αποδοτικότητας κάθε τρόπου μεταφοράς. Στο πλαίσιο των αυξανόμενων ανησυχιών σχετικά με το περιβάλλον και την ασφάλεια πρέπει να ληφθεί υπόψη η συνολική αλυσίδα μεταφορών.

4.2. Τομείς δράσης

Τον Φεβρουάριο του 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε ένα έγγραφο διαβούλευσης για τη διατροπική εφοδιαστική⁷ και έλαβε πάνω από 100 εισηγήσεις από τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερόμενους. Τον Απρίλιο του 2006 η Επιτροπή διοργάνωσε μια ημερίδα εργασίας για διαβούλευση με 70 περίπου συμμετέχοντες.

Τα αποτελέσματα των λόγω διαβουλεύσεων κατέδειξαν σημαντική στήριξη για την καθιέρωση ενός ευρωπαϊκού πλαισίου για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών.

4.2.1. Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης και εξεύρεση λύσεων

Ο ρόλος του κλάδου στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών και ο ρόλος των αρχών στη δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου για τη βελτιστοποίηση της εφοδιαστικής απαιτούν συνεχή συνεργασία και διάλογο μεταξύ των μερών.

Επί του παρόντος δεν διαθέτουμε συνολική εικόνα των συγκεκριμένων εμποδίων (σημείων συμφόρησης) που παρακωλύουν την ταχύτερη ανάπτυξη της εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη.

Σύμφωνα με το επιτυχές παράδειγμα της “δραστηριότητας εντοπισμού σημείων συμφόρησης” που έλαβε χώρα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, πρέπει να συσταθεί μια ομάδα Κέντρων Επαφής η οποία να ασχολείται συνεχώς με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων σημείων συμφόρησης στην εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών. Τα εν λόγω Κέντρα Επαφής θα αντιπροσωπεύουν τα κράτη μέλη και τον κλάδο (πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής και πελάτες). Πέρα από την αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης, τα κέντρα αυτά θα μπορούσαν να ανταλλάσσουν τεχνογνωσία, να προτείνουν βέλτιστες πρακτικές και να παρέχουν στοιχεία χρήσιμα για τη χάραξη πολιτικής.

Η συμμετοχή επαγγελματικών οργανώσεων και συνδικάτων θα συμβάλλει στην επιτυχία του προσανατολισμού και της εισαγωγής αλλαγών στον τομέα της εφοδιαστικής.

4.2.2. Τεχνολογία των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ)

Η ανίχνευση και η παρακολούθηση των φορτίων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς αποτελεί προαπαιτούμενο για μια αποτελεσματική εφοδιαστική. Η εισαγωγή του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης GALILEO θα έχει ουσιαστικά θετική επίπτωση στην εν λόγω

⁷

www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm

ανάπτυξη, όπως και το Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων (Long-range Identification and Tracking - LRIT), το Σύστημα Πληροφοριών για Ποταμούς (River Information System - RIS) και το Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identification System - AIS). Το SafeSeaNet (Δίκτυο για την Ασφάλεια στη Θάλασσα) αναμένεται επίσης να συμβάλει στη βελτίωση της εφοδιαστικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι Εφαρμογές Τηλεματικής στα Εμπορεύματα (Telematic Application for Freight - TAF) και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Railway Traffic Management System - ERTMS) θα παρέχουν εφαρμογές ολοκληρωμένης εφοδιαστικής στον σιδηροδρομικό τομέα.

Πρέπει να εισαχθούν έξυπνες τεχνολογίες, ούτως ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού για λόγους ασφαλείας και για άλλους λόγους⁸. Μια τέτοια τεχνολογία είναι η αναγνώριση ραδιοσυχνοτήτων (Radio Frequency Identification - RFID), η οποία συνιστά αναπτυσσόμενη αγορά, αλλά απαιτεί περαιτέρω έρευνα και εργασίες στη διαχείριση του ραδιοφάσματος, τη διαλειτουργικότητα και την τυποποίηση⁹. Περαιτέρω στοιχεία της εξίσωσης είναι τα κοινά πρότυπα ανταλλαγής μηνυμάτων (δηλαδή EDI/EDIFACT) και οι νέες πλατφόρμες επικοινωνιών (δηλαδή XML).

Οι εθνικές αρχές μεταφορών αναζητούν, ολοένα και περισσότερο, εναλλακτικές λύσεις για την καλύτερη διαχείριση των οικείων συστημάτων μεταφορών. Ένα τέτοιο σύστημα το οποίο βαίνει προς εφαρμογή είναι το σύστημα διαχείρισης οδικού δικτύου που χρησιμοποιεί τα έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS). Προκειμένου να διασφαλιστεί η ακεραιότητα της ενιαίας αγοράς, είναι σημαντικό οι εθνικές λύσεις να μην αποτελούν φραγμό στο εμπόριο, αλλά να αναπτύσσονται με συμπληρωματικό τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ, βασιζόμενες σε διαλειτουργικά πρότυπα.

Οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε λύσεις ΤΠΕ. Τα κλειστά συστήματα συνεπάγονται σημαντικό κόστος εκκίνησης, τόσο από πλευράς τεχνολογίας όσο και από πλευράς λογισμικού, κάτι το οποίο καθιστά δυσκολότερη την πλήρη συμμετοχή των ΜΜΕ στην αγορά.

Η ύπαρξη κοινών προτύπων, ευρέως αποδεκτών από κατασκευαστές και φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και οι συνέργειες μεταξύ διαφορετικών συστημάτων, αποτελούν το κλειδί για μια αποτελεσματικότερη εφοδιαστική. Κάθε εξέλιξη θα πρέπει να έχει ως στόχο τη διαλειτουργικότητα και την κοινή ανταλλαγή μηνυμάτων στο πλαίσιο μιας ανοικτής αρχιτεκτονικής μεταξύ εμπλεκόμενων παραγόντων. Στον αρχικό σχεδιασμό εξοπλισμού ή υποδομής θα πρέπει να ενσωματωθεί η δυνατότητα χρήσης ενός ITS (Intelligent Transport System – Έξυπνο Σύστημα Μεταφορών), ούτως ώστε να αποφευχθούν οι δαπανηρές προσθήκες σε μεταγενέστερη φάση. Θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στην ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Θα μπορούσε να εξευρεθεί ένας ειδικός ρόλος για τη διαλειτουργικότητα στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ επιχειρήσεων και διοικήσεων, ενώ η διασυνδεσιμότητα της εφοδιαστικής μεταξύ επιχειρήσεων, καθώς και μεταξύ επιχειρήσεων και καταναλωτών, είναι επίσης ζωτικής σημασίας.

⁸ Πρβλ. ερευνητικές δραστηριότητες σχετικά με τις Τεχνολογίες της Κοινωνίας της Πληροφορίας (ΤΚΠ).

⁹ Βλέπε τη δημόσια διαβούλευση στον ιστότοπο www.rfidconsultation.eu/.

Η εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να εξακολουθήσει να αποτελεί ερευνητική προτεραιότητα στο πλαίσιο του 7ου προγράμματος πλαισίου, διότι οι σύγχρονες τεχνολογικές καινοτομίες μπορεί να ανοίξουν νέες προοπτικές για τον τομέα.

4.2.3. Επιμόρφωση στον τομέα της εφοδιαστικής

Οι μεταφορικές επιχειρήσεις, οι χρήστες των μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία στις δεξιότητες, στις γνώσεις και στις ικανότητες του προσωπικού που εμπλέκεται στις μεταφορές και στις σχετικές αποφάσεις που αφορούν την εφοδιαστική. Εντούτοις, η εκπαίδευση και η επιμόρφωση στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής που παρέχονται από τα πανεπιστήμια και άλλα ιδρύματα στην Ευρώπη διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό.

Η επιμόρφωση του σήμερα μας προετοιμάζει για την αυριανή κινητικότητα. Η Επιτροπή εξετάζει την προώθηση της ανάπτυξης μιας αμοιβαία αναγνωρισμένης πιστοποίησης, στο πλαίσιο ενός οικειοθελούς καθεστώτος, για τους ειδικούς εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών. Μια τέτοια εναρμονισμένη πιστοποίηση και η ανάληψη περαιτέρω δράσης για τη δικτύωση των ιδρυμάτων επιμόρφωσης θα συμβάλλει στη συμβατότητα και στην ποιότητα της επιμόρφωσης στην Ευρώπη. Οι κάτοχοι των πιστοποιητικών θα βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση κατά την προώθησή τους στην αγορά εργασίας. Επιπροσθέτως, οι εταιρείες που απασχολούν άτομα με πιστοποιημένους τίτλους σπουδών θα έχουν τη σιγουριά της ύπαρξης τεχνογνωσίας.

Στο πλαίσιο του προγράμματος Leonardo da Vinci έχουν ήδη αναληφθεί εργασίες για την πιστοποίηση και τα επαγγελματικά προσόντα στον τομέα της εφοδιαστικής. Επιπροσθέτως, το επικείμενο Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Επαγγελματικών Προσόντων (European Qualifications Framework) για τη δια βίου μάθηση θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς.

Η επιμόρφωση δεν θα πρέπει κατά κανένα τρόπο να περιορίζεται στο επίπεδο των διοικητικών στελεχών. Αντιθέτως, η δια βίου μάθηση και επιμόρφωση πρέπει να αφορούν όλα τα επίπεδα προσωπικού στον τομέα της εφοδιαστικής, προκειμένου να αυξηθούν οι συνολικές επιδόσεις.

4.2.4. Στατιστικά δεδομένα

Οι επιδόσεις της ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών στον τομέα της εφοδιαστικής χρειάζονται παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση εσωτερικά και εν συγκρίσει με άλλες ηπείρους. Πρέπει να αναπτυχθούν στατιστικοί και άλλοι σχετικοί δείκτες, ούτως ώστε να έχουμε μια αξιόπιστη εικόνα της κατάστασης, καθώς και της εξέλιξής της συν τω χρόνω. Η Επιτροπή προτίθεται να αναλάβει εργασίες για την εκπόνηση κατάλληλων μεθοδολογιών και δεικτών για το σκοπό αυτό.

4.2.5. Χρήση των υποδομών

Η ποιότητα των υποδομών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών. Ο σχεδιασμός των υποδομών στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και των διαρθρωτικών ταμείων βελτιώνει το συνολικό δίκτυο υποδομών που χρειάζεται η Ευρώπη προκειμένου να λειτουργήσει σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα και να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης.

Η κατασκευή νέων υποδομών δεν αποτελεί αυτοσκοπό. Η χρήση των υφιστάμενων υποδομών μπορεί να βελτιστοποιηθεί αναπτύσσοντας αποδοτικές και βιώσιμες λύσεις εφοδιαστικής.

Εδώ συμπεριλαμβάνονται η διαχείριση του στόλου, η διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και της υποδομής των εσωτερικών πλωτών οδών, η στενότερη συνεργασία μεταξύ των επιχειρηματικών εταιρών και των διαχειριστών υποδομής, η πλήρης αξιοποίηση των ικανοτήτων φόρτωσης, η αποφυγή των περιττών διαδρομών χωρίς φορτίο ή η συγκέντρωση των πόρων μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, τηρώντας παράλληλα την ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού. Ωστόσο, όταν η έλλειψη κατάλληλης υποδομής δημιουργεί σαφώς σημεία συμφόρησης, τούτο πρέπει να επανορθωθεί. Η ΕΕ προσδιόρισε 30 έργα προτεραιότητας που πρόκειται να ολοκληρωθούν έως το 2020¹⁰, τα οποία αναμένεται επίσης να αποβούν επωφελή για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής.

Η αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες και οι αερολιμένες, είναι κρίσιμης σημασίας για τις επιδόσεις της εφοδιαστικής. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις πρέπει να χρησιμοποιούν σύγχρονες τεχνολογικές λύσεις, όπως προηγμένη πληροφορική, και να διαθέτουν ποιοτικές συνδέσεις υποδομής για συν-τροπικές λύσεις. Η προσέλκυση και διασφάλιση πρόσθετων ιδιωτικών επενδύσεων έχει εν προκειμένω ουσιαστική σημασία και οι ευρωπαϊκοί κανόνες πρέπει να παράσχουν το κατάλληλο νομικό πλαίσιο. Η ποιότητα των επιδόσεων πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς με τα κατάλληλα μέσα, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας, του κοινωνικού διαλόγου και της νομοθεσίας.

4.2.6. Επιδόσεις ως προς τις υπηρεσίες

4.2.6.1. Αναγνώριση της ποιότητας

Ο κλάδος χρησιμοποιεί ορισμένους δείκτες επιδόσεων ή δείκτες αναφοράς για να αξιολογεί και να ελέγχει την ποιότητα των υπηρεσιών του. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δείκτες υψηλής στοχοθέτησης για τον έλεγχο ενός ευρέος φάσματος υπηρεσιών και φάσεων παραγωγής. Η Επιτροπή έχει ήδη εξετάσει μια μελέτη συγκριτικής αξιολόγησης μεταξύ τρόπων μεταφοράς¹¹. Οι εργασίες πρέπει να συνεχιστούν με σκοπό την εισαγωγή δεικτών αναφοράς για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών και τις συναφείς υπηρεσίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η καθιέρωση μιας σειράς ευρωπαϊκών δεικτών αναφοράς θα δημιουργήσει ομοιομορφία στην αξιολόγηση των επιδόσεων της εφοδιαστικής. Στις αεροπορικές μεταφορές, τέτοιου είδους δείκτες αναφοράς χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα ευρέως από τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Οι εταιρείες μπορούν επίσης να αναπτύξουν περαιτέρω τους εν λόγω δείκτες για εσωτερικούς σκοπούς.

Η συγκριτική αξιολόγηση και η επισήμανση της αριστείας θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και στις θαλάσσιες αρτηρίες. Με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας, η απονομή ενός τέτοιου σήματος ποιότητας θα μπορούσε να επεκταθεί στις εφοδιαστικές αλυσίδες που χρησιμοποιούν άλλους τρόπους μεταφοράς.

Εκτός από το σήμα που θα προορίζεται ειδικά για τις εφοδιαστικές αλυσίδες ή τις επιμέρους υπηρεσίες, οι σχετικές εργασίες θα μπορούσαν επίσης να οδηγήσουν στην καθιέρωση ενός ευρύτερου εταιρικού σήματος ποιότητας που θα αφορά τις συνολικές επιδόσεις μεταφορών μιας εταιρείας. Ένα τέτοιο σήμα πρέπει να απαιτεί ελάχιστες διοικητικές διαδικασίες και να είναι συμβατό με άλλα υφιστάμενα πιστοποιητικά. Θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ισχυρό

¹⁰ Απόφαση αριθ. 884/2004/EK.

¹¹ ISL, Bremen, Ιανουάριος 2006.

εργαλείο εμπορικής προώθησης σε ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ένα τέτοιο σήμα θα μπορούσε να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και τις βέλτιστες πρακτικές.

4.2.6.2. Ένα δίκτυο για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες

Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πάσχουν από έλλειψη αξιοπιστίας και αποδοτικότητας που προκαλούνται, *μεταξύ άλλων*, από την ανεπαρκή τεχνική και διοικητική διαλειτουργικότητα, καθώς και από την προτεραιότητα που δίνεται στις επιβατικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές μικτής κυκλοφορίας. Χρειάζεται να αναληφθεί δράση προκειμένου να ενισχυθεί η διαλειτουργικότητα και να μειωθούν οι καθυστερήσεις που προκαλούνται εξαιτίας της μικτής κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει ένα σχέδιο δράσης για την ενθάρρυνση της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό, το οποίο θα επιτρέπει την ύπαρξη αξόνων που θα προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Τέτοιοι άξονες αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικά υψηλότερων επιπέδων αξιοπιστίας, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4.2.7. Προώθηση και απλοποίηση των πολυτροπικών αλυσίδων

4.2.7.1. Ενιαία διοικητικά κέντρα εξυπηρέτησης και “Κοινός Ευρωπαϊκός Θαλάσσιος Χώρος”

Οι ροές εφοδιαστικής, ειδικότερα οι πολυτροπικές ροές, μπορούν να διευκολυνθούν από τα ενιαία διοικητικά κέντρα εξυπηρέτησης ή τις ενιαίες θυρίδες, όπου όλες οι τελωνειακές (και οι άλλες σχετικές) διατυπώσεις διεξάγονται με συντονισμένο τρόπο, ενώ ο πελάτης έχει ένα μόνο ενιαίο σημείο επαφής με τις διοικήσεις και υποβάλλει τα αναγκαία έγγραφα μία μόνο φορά. Επίσης, οι φυσικοί έλεγχοι θα μπορούσαν να συντονίζονται και να διενεργούνται συγχρόνως στο ίδιο σημείο. Η πρόταση της Επιτροπής για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και το εμπόριο¹² παρέχει το πλαίσιο εντός του οποίου μπορούν να επιτευχθούν τα εν λόγω αποτελέσματα και να απλοποιηθούν οι διατυπώσεις. Η πρόταση αυτή χρειάζεται πλέον να εγκριθεί και να εφαρμοστεί το συντομότερο δυνατόν.

Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων όπου ένα πλοίο που κινείται μεταξύ δύο κρατών μελών εγκαταλείπει το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ κάθε φορά που αποπλέει από έναν λιμένα και εισέρχεται εκ νέου στο εν λόγω έδαφος όταν εισπλέει στον λιμένα προορισμού. Στην πρόσφατη Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ένωσης¹³, η Επιτροπή δρομολόγησε έναν ευρύτερο διάλογο για τον “Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο” όπου τόσο η πορεία του πλοίου όσο και των εμπορευμάτων θα μπορούν να εντοπίζονται με αξιόπιστο και ασφαλή τρόπο καθόλη τη διάρκεια του πλου, μειώνοντας έτσι την ανάγκη επιμέρους ελέγχων στο καθαρά ενδοκοινοτικό εμπόριο.

¹² COM (2005) 609 τελικό.

¹³ COM(2006) 275 τελικό.

4.2.7.2. Προώθηση της πολυτροπικότητας

Η χρήση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς σε μια ενιαία αλυσίδα μεταφορών αποτελεί σύγχρονη έννοια, η οποία απαιτεί πρωτίστως αλλαγή νοοτροπίας.

Μια πρόσφατη μελέτη¹⁴ για τους τρόπους προώθησης της διατροπικότητας χρησιμοποίησε κυρίως ως μοντέλο για τις εργασίες της τα Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων¹⁵ και τις δραστηριότητές τους. Η Επιτροπή εξέτασε την εν λόγω προσέγγιση και άρχισε να διερευνά τρόπους για την ανάπτυξη του υφιστάμενου δικτύου των 21 Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων προκειμένου να συμπεριλάβει επίσης την προώθηση των πολυτροπικών λύσεων εφοδιαστικής στις χερσαίες μεταφορικές αλυσίδες.

4.2.7.3. Η ευθύνη στις πολυτροπικές μεταφορές

Η υπευθυνότητα και η ευθύνη στον τομέα των διεθνών μεταφορών απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις. Συχνά οι εν λόγω συμβάσεις προβλέπουν διαφορετικούς κανόνες για τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Αυτό δημιουργεί ένα πολύπλοκο πλήθος καθεστώτων και προκαλεί κόστος τριβής στις πολυτροπικές αλυσίδες.

Οι μεταφορικές επιχειρήσεις δεν θεωρούν ότι η ευθύνη αποτελεί μείζον πρόβλημα, ιδίως όταν χρησιμοποιούν παρόχους εφοδιαστικής με εξωτερική ανάθεση οι οποίοι διαχειρίζονται την ευθύνη. Κανονικά είναι δυνατόν να αποκτηθεί ασφαλιστική κάλυψη η οποία να καλύπτει τη μεταφορική δραστηριότητα όταν χρησιμοποιούνται περισσότεροι του ενός τρόποι μεταφοράς.

Η ΕΕ θα πρέπει να συμμετάσχει στη δημιουργία μιας πολυτροπικής ρυθμιστικής δομής σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, παράλληλα με τις εν λόγω εργασίες, πρέπει να μελετηθεί η προστιθέμενη αξία μιας πανευρωπαϊκής λύσης όσον αφορά την ευθύνη, η οποία θα ανταποκρίνεται καλύτερα στις ευρωπαϊκές ανάγκες.

Επιπροσθέτως, ο κατακερματισμός των καθεστώτων ευθύνης θα μπορούσε να μετριαστεί με τη χρήση ενός συγκεντρωτικού εγγράφου μεταφορών, το οποίο θα κάλυπτε και θα απλοποιούσε το σύνολο των μεταφορών από πόρτα σε πόρτα (παραδείγματος χάριν, πολυτροπικά δελτία αποστολής ή πολυτροπικές φορτωτικές). Εκτός από μια σφαιρική λύση για το θέμα της ευθύνης στην Ευρώπη, η Επιτροπή θα μπορούσε επίσης να διερευνήσει την προστιθέμενη αξία της τυποποίησης ενός εγγράφου μεταφορών για τις πολυτροπικές μεταφορικές δραστηριότητες.

4.2.8. Πρότυπα φόρτωσης

Η Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία να προτείνει κοινά ευρωπαϊκά πρότυπα για τις διατροπικές μονάδες φόρτωσης στις ενδοκοινοτικές μεταφορές¹⁶.

Ο λόγος εκπόνησης μιας τέτοιας πρότασης είναι η σημερινή πληθώρα διαφορετικών διατάξεων των εν λόγω μονάδων, η οποία δημιουργεί κόστος τριβής και καθυστερήσεις όσον αφορά τον χειρισμό των δραστηριοτήτων μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Επιπροσθέτως, τα κινητά αμαξώματα γενικά δεν είναι στοιβάσιμα, και τα τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), ECORYS, Νοέμβριος 2005.

¹⁵ Βλέπε: www.shortsea.info.

¹⁶ COM(2003) 155 τελικό, όπως τροποποιήθηκε από το COM(2004) 361 τελικό.

συχνά δεν αξιοποιούν πλήρως τις επιτρεπόμενες διαστάσεις στις ευρωπαϊκές οδικές μεταφορές. Ο ευρωπαϊκός κλάδος χρειάζεται ένα καλύτερο σύστημα μονάδων φόρτωσης για τις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές, προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα.

Η Επιτροπή θα εξετάσει κατάλληλους τρόπους προκειμένου να προωθήσει τα ευρωπαϊκά πρότυπα στον εν λόγω τομέα. Θα ήταν ίσως σκόπιμο να εξεταστεί η συμβατότητα των μονάδων που χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές και στους άλλους τρόπους μεταφοράς.

Οι κανόνες για τις διαστάσεις των οχημάτων και των μονάδων φόρτωσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της προηγμένης εφοδιαστικής και της βιώσιμης κινητικότητας.

5. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Χρειάζονται προηγμένες ποιοτικές λύσεις ούτως ώστε η Ευρώπη να διατηρήσει και να βελτιώσει τη θέση που κατέχει στον τομέα της εφοδιαστικής στην παγκόσμια αγορά. Εάν καταστεί κέντρο αριστείας στον τομέα της εφοδιαστικής με τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων και κινήτρων, αυτό θα βοηθήσει στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική αειφορία της Ευρώπης και θα μετριάσει τις αρνητικές τάσεις, όπως η μετεγκατάσταση επιχειρήσεων και η δημιουργία θέσεων εργασίας εκτός Ευρώπης. Η συν-τροπικότητα και η υψηλή αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών είναι επίσης απαραίτητα ώστε η Ευρώπη να διαχειριστεί τις αυξανόμενες ροές εμπορευμάτων που μεταφέρονται καθημερινά επί των υποδομών και των πλωτών οδών της.

Η παρούσα ανακοίνωση εκθέτει μια σειρά ιδεών που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω επεξεργασίας για τη διαμόρφωση ενός στρατηγικού πλαισίου, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των ευρωπαϊκών οργάνων, των άμεσα ενδιαφερόμενων και οιασδήποτε άλλων ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά το εφικτό και την προστιθέμενη αξία της εκπόνησης μιας σφαιρικής στρατηγικής της ΕΕ για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών και για την ένταξη των ανωτέρω ή άλλων τομέων δράσης στη στρατηγική αυτή.

Η παρούσα ανακοίνωση και οι μεταγενέστερες διαβουλεύσεις θα οδηγήσουν σε ένα σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών το 2007. Το σχέδιο θα αποτελέσει ορόσημο για την ανάπτυξη μιας προηγμένης εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη και ενδεχομένως, εφόσον κριθεί σκόπιμο, θα συνοδευτεί από προτάσεις.