

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato — Krovininio transporto logistikos veiksmų planas

COM(2007) 607 galutinis

(2008/C 224/10)

2007 m. spalio 18 d. Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Komisijos komunikato — Krovininio transporto logistikos veiksmų planas

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. gegužės 8 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas buvo Daniel Retureau.

445-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. gegužės 28–29 d. (2008 m. gegužės 29 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 99 nariams balsavus už ir 1 susilaukė.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas pritaria Komisijos pasiūlytam veiksmų planui ir pageidauja pareikšti savo nuomonę, kai bus rengiama 2010 m. numatyta tarpinė ataskaita, kuria bus siekiama apibendrinti padarytą pažangą ir jei reikės – nurodyti išlikusias problemas.

1.2 EESRK pritaria nuomonei, kad įvairių rūšių transporto terminalams, įskaitant uostus ir oro uostus, yra naudinga atlikti lyginamąją analizę (angl. *benchmarking*) glaudžiai bendradarbiaujant su įmonėmis. Kadangi sausumos, jūrų uostų, oro uostų ir vidaus vandenų uostų terminalų ypatybės nevienodos, į šiuos skirtumus svarbu atsižvelgti atliekant jų lyginamąją analizę, pagrįstą bendraisiais Europos lyginamaisiais standartais, kurie galėtų būti sukonkretinami vietos lygmeniu.

1.3 Kainų nustatymas pagal transporto rūšį paprastai pakankamai neatspindi tikro tų transporto rūšių poveikio infrastruktūrai, aplinkai, energijos vartojimo efektyvumui, nei socialinių, teritorijų ir visuomenės patiriamų sąnaudų.

1.4 Lyginamajai analizei atlikti pasirinktos lyginimo ir vertinimo priemonės turėtų suteikti galimybę palyginti naudojamas transporto grandines pagal jų tvarumą, kad būtų lengviau įdiegti subalansuotą kainų nustatymo mechanizmą ir parengti reguliavimo sistemą, kuri padėtų pasirinkti veiksmingiausias ir tausiai rūšis, atsižvelgiant į pervežamų krovinių pobūdį ir prieinamus vežimo būdus.

1.5 Siekiant didesnio transporto logistikos, tenkinančios vartotojų ir visos visuomenės poreikius, veiksmingumo gyvybiškai būtina smarkiai išplėsti šiandieninių naujų technologijų ir naujų mokslo tyrimų greitą diegimą ir nuolat dėti pastangas mokyti darbuotojus ir kelti jų kvalifikaciją bei gerinti darbo sąlygas. Kartu reikia optimaliau naudoti turimą infrastruktūrą, tinkamai įvertinti žmogiškuosius, materialinius ir finansinius išteklius, naudojamus transportui ir logistikai. Vis dėlto būtinos naujos investicijos, kad naujos valstybės narės greičiau integruotųsi, būtų sudarytos palankios sąlygos plėtoti Europos ir Viduržemio jūros regiono politiką ir kaimynystės politiką. Taip pat

reikia įvertinti ilgalaikes paklausos raidos perspektyvas, kad būtų suplanuotos investicijų išlaidos, kurios bus susigrąžintos tik praėjus ilgam laiko tarpui.

1.6 Taip pat reikėtų didinti kelių saugumą ir patikimumą, visų pirma pasienio su trečiosiomis šalimis zonose.

1.7 ES pakrantės linija pailgėjo, ji eina Baltijos ir Juodąją jūromis, susisiečia su didžiąja Dunojaus ašimi, kurią reikia atgaivinti. 90 proc. prekybos su trečiosiomis šalimis ir 40 proc. prekybos tarp Europos Sąjungos šalių vyksta naudojant Europos uostų struktūras. Ten sparčiai vystosi logistikos paslaugos. Tačiau dar būtina siekti pažangos daugeliu klausimų. Visų pirma reikia modernizuoti susisiekimo su uostais žeme paslaugas, kad būtų užtikrinta didesnė rūšių įvairovė ir dažniau būtų diegiami įvairia rūšiai sprendimai. Taip pat turi būti tobulinami perkrovimo metodai ir organizavimas. Reikia siekti ir geresnės skirtingų uostų pusiausvyros bei geresnio jų ir kranto struktūrų papildomumo.

1.8 EESRK remia naujų technologijų naudojimą, taikomuosius mokslinius tyrimus tobulinant įvairių transporto rūšių aspektus (infrastruktūra, transporto ir priežiūros įranga, organizavimas, darbo sąlygos ir kt.), savanorišką indėlį rengiant techninius standartus, o taip pat ryšių ir pranešimų sistemų standartus, kad būtų užtikrintas sklandus transporto rūšių vystymas ir padidintas eismo srautų sklandumas bei susiformuotų glaudesnė sąsaja tarp gamybos ir prekybos augimo ir transporto augimo, kurie ateityje gali įgyti tik dar didesnę mastą. Didesnis logistikos grandinių našumas šiuo požiūriu yra labai svarbus veiksnys.

1.9 Turi būti tęsiami moksliniai tyrimai variklių ir jų energetinio efektyvumo, neiškastinio kuro klausimais; šie tyrimai turi būti susiję tiek su asmeninėmis, tiek su kolektyvinėmis transporto priemonėmis, skirtomis keleiviams arba kroviniams vežti.

1.10 Būtina imtis skubių priemonių ir dėti didesnes pastangas sprendžiant miesto transporto logistikos klausimą, kad būtų išvengta laipsniško didžiųjų miestų ekonomikos nuosmukio ir didelio našumo sumažėjimo, kuriuos sukeltų

transporto spūstyse sugaištas laikas. Tai nenašu ir teršia aplinką, todėl nukenčia ir gyventojai, ir įmonės. Miestuose būtina laikytis visapusiško požiūrio, atsižvelgti ir į asmeninio transporto, ir į kolektyvinio keleivių ir krovinių transporto poreikius, kad būtų geriau subalansuotas kelių tinklo panaudojimas ir neskatintų gyventojų ir daugelio verslo rūšių trauktis į priemiesčius ir į atokias vietas.

1.11 Šiame plane pagrindinis dėmesys skiriamas tvarumui ir energijos naudojimo efektyvumui, įvairiarūšiškumui. Siūlomas grafikas rodo, kad numatytą politiką reikia skubiai įgyvendinti. Komisijos pasiūlymuose pirmenybė teikiama bendradarbiavimui ir dialogui, o ne privalomoms priemonėms. Reikia įrodyti, kad šis strategija bus rezultatyvi. Jos sėkmę lems transporto ūkio subjektai ir jų gebėjimas prisitaikyti prie skubių pilietinės visuomenės poreikių.

2. Komisijos pasiūlymai

2.1 Įžanga

2.1.1 2006 m. birželio 28 d. Komisija paskelbė komunikatą „Krovinio transporto logistikos veiksmų planas – tvariojo judrumo pagrindas“⁽¹⁾. Šis komunikatas atskleidė logistikos vaidmenį siekiant, kad transportas būtų tvaresnis, mažiau taršus ir iš tiesų tausotų aplinką. Jį paskelbus turėjo būti organizuojamos konsultacijos siekiant priimti Europos Krovinio transporto logistikos veiksmų planą⁽²⁾, kuris paskelbtas 2007 m. spalio 18 d.

2.1.2 Komisija norėjo logistiką įtraukti į Sąjungos transporto politiką, siekdama sumažinti nuolatines pralaidumo kliūtis, energijos sąnaudas, geriau panaudoti infrastruktūros ir transporto priemonių daugiarūšiškumą ir plėtoti jų turimas įvairių transporto rūšių derinimo galimybes, saugoti aplinką ir riboti žalą, skatinti nuolatinį darbuotojų profesinį mokymą.

2.1.3 Komiteto paprašyta pareikšti nuomonę dėl šio plano, kuriame išdėstyti siektini tikslai, jų įvykdymo grafikas ir skatinama naudoti naujas informacines technologijas, turinčias padidinti krovinio (pavienių daiktų, pakuočių, konteinerių) transporto logistikos veiksmingumą. Be to, numatyta sukurti savanorišką logistikos specialistų pažymėjimų sistemą ir užtikrinti šios profesijos atstovams būtiną kvalifikaciją bei mokymą siekiant palengvinti jų judumą.

2.1.4 Tačiau jau 2006 m. Komisija pabrėžė, kad be tinkamos statistikos sunku įvertinti ES logistikos rinko padėtį. Įprastai laikomasi nuomonės, kad logistika sudaro nuo 10 iki 15 proc. pervežamų gaminių sąnaudų.

2.1.5 Komunikate Komisija siūlo sukurti Europos krovinio transporto logistikos sistemą ir imtis veiksmų skirtingose srityse. Veiksmų plane pateikiama išsami informacija ir nustatomas

įgyvendinimo grafikas nuo 2008 iki 2012 m. Taigi, numatyti labai glausti terminai šioms darbams:

- nuolatinių pralaidumo kliūčių nustatymas ir šalinimas;
- pažangių informacinių ir ryšių technologijų (IRT) naudojimas — sekimo ir stebėjimo sistemų su Galileo, laivų nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistemų (angl. LRIT), Upių informacijos sistemos (angl. RIS), Automatinio identifikavimo sistemos (AIS), sistemos SafeSeaNet, telematikos priemonių diegimo krovinių traukinių eismui valdyti (angl. TAF) ir jo kompleksinės logistikos (angl. ERMTS). „Sumaniųjų“ technologijų diegimas, pavyzdžiui, radijo dažninio atpažinimo įrangos (angl. RFID)⁽³⁾ vystymas ir standartizavimas;
- visuotiniai pranešimų ir ryšių standartai;
- moksliniai tyrimai (septintoji bendroji programa);
- sąveika ir sujungiamumas;
- kvalifikuotų logistikos srities darbuotojų profesinis rengimas;
- Europos lyginamoji analizė – rodiklius ir metodiką dar reikia parengti;
- infrastruktūros politika: esamų įrenginių priežiūra ir optimalus panaudojimas bei galimos naujos investicijos, ypač į pažangias technologijas;
- paslaugų kokybės užtikrinimas pasitelkus tinkamą socialinį dialogą, bendradarbiavimą ir reglamentavimą;
- daugiarūšių grandinių skatinimas ir supaprastinimas bei atitinkami pakrovimo standartai.

2.1.6 2007 m. paskelbtame veiksmų plane išsamiai aptariami veiksmai, prieš tai numatyti išsamesnių tikslų programoje, prie kurios pridėdamas atlikimo grafikas.

2.1.7 Komunikate „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“⁽⁴⁾, paskelbtame tuo pat metu, kai buvo atnaujinama 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos vidurio laikotarpio apžvalga⁽⁵⁾, Komisija laikėsi „pažangiojo judumo“ koncepcijos, kuri apima transporto logistiką ir pažangiąsias transporto sistemas (PTS). Beje, prie šios temos ji visų pirma sugrįžta ir veiksmų plane.

2.2 E. kroviniai ir pažangiosios transporto sistemos

2.2.1 Visuotinai naudojant esamas ir būsimas IRT galima ypač patobulinti krovinio transporto logistiką, tačiau šioje srityje dar yra spręstinių problemų: standartizavimas, naudotojų kompetencija, reglamentavimo ar kitų prielaidų keliamos kliūtys suskaitmeninant dokumentus, duomenų saugumas ir privataus gyvenimo apsauga.

⁽¹⁾ Žr. EESRK tiriamąją nuomonę dėl Radijo dažninio atpažinimo (RDA) (pranešėjas P. Morgan), OL C 256, 2007 10 27, p. 66–72, ir 2007 m. lapkričio 15–16 d. Lisabonos konferencijos darbus (pirmininkavusios Portugalijos tinklalapyje).

⁽²⁾ COM(2006) 314 galutinis, 2006 06 22.

⁽³⁾ Žr. atitinkamas Komiteto nuomones: dėl 2001 m. rugsėjo 12 d. baltosios knygos COM(2001) 370 — „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti, dėl 2006 m. birželio 22 d. vidurio laikotarpio vertinimo“ COM(2006) 314 — „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“

⁽¹⁾ COM(2006) 336 galutinis.

⁽²⁾ COM(2007) 607 galutinis.

2.2.2 „E. krovininių“ koncepcija galėtų būti grindžiamas „daiktų internetas“ (kroviniai – pavieniai daiktai, siuntiniai ir paketai, konteineriai, kurių kiekviena dalis gali būti individualizuota, pavadinta ir paženklinta pasyviomis arba aktyviomis „ryšį palai-kančiomis etiketėmis“, aktyvinamomis radijo dažnių (RD) skaitytuvu). Šis naujasis daiktų internetas leis automatizuoti ir supaprastinti su kroviniais susijusių duomenų (geografinės padėties, informacijos apie krovininių pobūdį ir tūrį, muitinės ir kitų pranešimų) perdavimą. Esamos sistemos reikia vystyti atsižvelgiant į būsimą šios naujos interneto šakos, paremtos daiktų identifikavimu, sukonkretinimą.

2.2.3 2008 m. Komisija yra suplanavusi plataus masto mokslinių tyrimų projektą, kurio pagrindą sudaro PTS ir transporto logistikos srityje naudojamų technologijų kūrimo gairės.

2.3 Perspektivos

2.3.1 Didinant našumą, planu siekiama išspręsti spūscių, taršos ir triukšmo, CO₂ išlakų ir priklausomybės nuo iškastinio kuro problemas. Be šių veikslių kartu su valstybėmis narėmis dar turi būti imtasi ilgalaikės perspektyvos darbų, kurie padėtų sukurti bendrą pagrindą investicijoms į rytojaus krovininio transporto sistemas.

2.3.2 2010 m. Europos Komisija pateiks šio veikslių plano įgyvendinimo pažangos ataskaitą.

3. Bendrosios pastabos

3.1 ES plėtra, didėjanti prekybos globalizacija, naujų kylančios ekonomikos šalių atsiradimas (ne tik Kinija), gamybos perkėlimo procesai yra galingi prekybos vystymosi veiksniai. Jie stiprėja greičiau, negu auga gamybos mastas. 2001 m. baltojoje knygoje Komisija buvo numatęsi „atsieti“ transportą nuo augimo. Būtina dar kartą skubiai apsvaistyti šį klausimą ir bent atkurti „sąsają“, „lygiagretumą“. 2006 m. persvarstytoje baltojoje knygoje⁽⁶⁾ logistika, jungianti įvairias transporto rūšis ir skirtingus subjektus (srautų organizatorius, vežėjus, naudotojus, nacionalines, Bendrijos, tarptautines kompetentingas institucijas) ir besiremiantį naujomis informacinėmis, pakavimo ir priežiūros technologijomis, gali tapti lemiamu krovininių vežimo racionalizavimo ir jo efektyvumo didinimo veiksmu.

3.2 Visą pasaulį apimančių logistikos grandinių sąlygomis reikia, kad fiziniai ir elektroniniai ryšiai tarp transporto rūšių sistemų po tam tikro laiko būtų visiškai integruoti, kad būtų galima pasinaudoti veiksmingiausia rūšimi arba jų kombinacija, ir pagerinti logistiką, jai nustatant tikslus „tuo pačiu metu“ siekti „trejopo“ efektyvumo: ekonominio, socialinio ir aplinkosaugos (taip pat ir išlaidų energijai sumažinimo požiūriu).

⁽⁶⁾ Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui — Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga, COM(2006) 314 galutinis, 2006 m. birželio 22 d.

3.3 Daugeliu atvejų transporto planavimas ilgai užtrunka ir tam reikia daugelio subjektų bendradarbiavimo. Į transporto infrastruktūrą ir logistikos platformas investuojama ilgam laikui, šios investicijos labai brangios, ypač į jūrų ir vidaus vandenų bei oro uostus, taip pat į „sausumos uostus“ arba mišrius transporto mazgus. Tuo tarpu kaip tik šios platformos ir kelia daugiausia rūpesčių, todėl reikia greitų, patikimų ir ilgalaikių sprendimų. Komiteto nuomone, visų pirma reikia optimizuoti esamos infrastruktūros naudojimą, todėl keistis informacija ir patirtimi gali būti labai naudinga. Tačiau nepakaks tinkamai panaudoti esamą bazę ir pasitelkti pažangias technologijas. Būtinai vidutinės trukmės ir ilgalaikis planavimas naujoms investicijoms užtikrinti.

3.4 Naują ilgalaikę infrastruktūrą reikia kurti tiksliai atsižvelgiant į labai ilgam laikui apskaičiuotus poreikius ir jei nėra alternatyvių sprendimų, leidžiančių suderinti įvairias transporto rūšis, pavyzdžiui, panaudojant kitą esamą infrastruktūrą. Pavyzdžiui, mišrus vežimas kelių ir geležinkelio transportu gali tapti alternatyva esamo kelių tinklo plėtrai arba naujų kelių tiesimui. Į susijusius planavimo darbus reikia įtraukti visus logistikos grandinių subjektus: Bendrijos institucijas, valstybių ir regionų valdžios institucijas, pramonininkus, distributorius ir kitus krovininių siuntėjų, logistikos specialistus ir vežėjus, socialinius partnerius. Atitinkamų teritorijų gyventojai turi turėti galimybę dalyvauti išankstinėse diskusijose ir įvairiose konsultacijose šiais klausimais, ir į jų nuomones turi būti rimtai atsižvelgiama.

3.5 Šis planavimas turi padėti užmegzti ilgalaikes partnerystes, galinčias užtikrinti tvarų infrastruktūros gyvybingumą (ekonominiu, ekologiniu ir socialiniu požiūriu). Jis turėtų atitikti Europos erdvės plėtros perspektyvą ir padėti užtikrinti aiškesnę investicijų į transportą struktūrą, jų koordinavimą ir tvarumą, jas labiau derinti su pramonės bei prekybos veikla ir su teritorijų bei miestų erdvės planavimo programomis (viena vertus, siekiant išvengti logistikos platformų „spiečių“, skubotų ir brangių gamybos perkėlimų, spūscių tam tikrose magistralėse ir vietovėse ir, antra vertus, kitų vietovių nuosmukio, jų atskirties, kurią lemia prastos susisiekimo su jomis paslaugos arba tai, kad tokios paslaugos neteikiamos).

3.6 Kalbant apie numatomus naujus krovininių vienetams taikytinus standartus aišku, kad jie turi palengvinti krovininių perkrovimą didžiausio leistino manevrinio svorio ir matmenų požiūriu. Tačiau atsižvelgiant į problemas, susijusias su beveik išskirtine kelių transporto padėtimi krovininio sausumos transporto srityje, šie standartai neturėtų tapti per didelė našta, galinčia nualinti infrastruktūrą ir dar labiau pakenkti kelių transporto saugumui. Jie turėtų skatinti derinti įvairias transporto rūšis.

3.7 Atsižvelgdamas į 2003 m. pasiūlymą dėl naujų nepriva-
lomų įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų, Komitetas glaustai
primena, kad dviejų skirtingų vienetų kombinacija yra logistinis
košmaras. Sudėjus į krūvą abi išylančias kliūtis (stacionarių
laivų kreipiamųjų matmenys ir nežinomybė, kas apmokės su
nauja sistema susijusias išlaidas) jau dabar tenka pripažinti, kad
sistema nebus naudojama. Be to, reikia paminėti ir visišką vidaus
vandenų laivybos bei kelių transporto sektorių nepritarimą.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Komitetas pageidauja, kad Komisija jo paprašytų parengti
nuomonę dėl ataskaitos, kurią Komisija parengs 2010 m. dėl
pažangos, pasiektos įgyvendinant planą, ir galimų jo vykdymo
problemų.

4.2 Krovinių internetas neabejotinai taps priemone padidinti
transporto logistikos ir klientams teikiamų paslaugų veiksmingumą.
Tačiau, remdamasis interneto vardų patirtimi, Komitetas
kelia klausimą dėl kontrolės procedūrų ir priemonių, kurias
reikėtų taikyti vardams; dėl istorinių priešasčių galutinę inter-
neto vardų kontrolę atlieka Jungtinių Amerikos Valstijų komer-
cijos departamentas (USDoC). Komitetas palankiai vertina gali-
mybę Europos lygiu administruoti vardų suteikimą, duomenų
bazių tvarkymą ir techninių standartų rengimą.

4.2.1 Komitetas džiaugiasi, kad Komisija logistikos vystymą
įtraukė į atnaujintą Lisabonos augimo ir užimtumo darbotvarkę.
Tačiau, remdamasis savo patirtimi, jis ragina Komisiją skubiai
įveikti atsilikimą diegiant naujas technologijas, ypač Galileo
sistemą.

4.3 Komiteto nuomone, krovinių internetas, atsižvelgiant į jo
ekonominę reikšmę ir dominuojantį tarpregioninį prekybos
pobūdį, turėtų būti paremtas daugiapoliškumu (pavyzdžiui,
vardus galėtų skirti regionų arba subregioninio lygio institu-
cijos), o jo galutinės kontrolės negali vykdyti vienintelė ir netgi
ne ES institucija.

4.4 Be to, reikia aiškiai iškelti privataus gyvenimo apsaugos ir
verslo konfidencialumo klausimus, susijusius su informacinių
priemonių, taikomų krovinių turiniui nustatyti, gausėjimu, kad,
pvz., nenutekėtų informacija nusikalstamoms struktūroms, ypač
trečiojoje šalyse (atsižvelgiant į muitų ir draudimo klausimus),
ir krovinių monitoriniu bei jo ekspeditoriais, tarpininkais ir
gavėjais, skatinant naudoti pažangiasias transporto sistemas
(PTS) ir atitinkamas informacines technologijas.

4.5 Tai ypač svarbu subtiliai logistikai, susijusiai su e.
prekyba.

4.6 Komitetas džiaugiasi Komisijos ketinimu modernizuoti
logisto profesiją nustatant veiklos vykdytojų „apibrėžimo“ ir
„pažymėjimų“ sistemą, ir nori, kad ši sistema sukurtų didelę
 pridėtinę vertę.

4.7 Be to, Komitetas džiaugiasi, kad Komisija siūlo drauge su
socialiniais partneriais parengti kvalifikacijos ir išsilavinimo
reikalavimus. Todėl Komitetas tikisi, kad būtina kvalifikacija ir
išsilavinimas bus tobulinami visą gyvenimą ir neatsiliks nuo
pažinimo ir technologijų pažangos. Sveikintinos Komisijos
pastangos siekiant abipusio šių savanoriškų pažymėjimų pripaži-
nimo.

4.8 Būtina didinti logistikos našumą aktyviau diegiant naujas
technologijas, supaprastinant administravimą, keičiantis patir-
timi, keliant kvalifikaciją ir nuolat mokantis, derinant įvairias
transporto rūšis. Tačiau Komitetas linkęs pabrėžti, kad visi
teigiami tokios pažangos aspektai galės pasireikšti tik tuo atveju,
jei, kaip Komisija nurodė savo 2001 m. baltojoje knygoje, trans-
porto ir logistikos sektoriuje bus iš naujo subalansuotas viena-
rūšis ir įvairiarūšis transportas ir bus „reguluojama konkuren-
cija“, verčianti atitinkamai persvarstyti santykinės transporto
kainas ir tinkamai suderinti vienaarūšio ir įvairiarūšio transporto
konkurencijos sąlygas ES viduje.

2008 m. gegužės 29 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Dimitris DIMITRIADIS