



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 28.6.2006
KOM(2006) 336 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Krovinio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas

{SEK(2006) 818}
{SEK(2006) 820}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

Krovininio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas

1. ĮVADAS

2001 m. Baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgoje¹ pabrėžiama, kad logistika vaidina pagrindinį vaidmenį užtikrinant tvarų judumą ir prisideda siekiant kitų tikslų, pvz., švaresnė aplinka, energijos tiekimo saugumas ir t.t.

Europos transporto politikai daug metų buvo būdingas liberalizavimas ir derinimas. Palaipsniui susiformavo tokia transporto sistema, kokia yra šiandien. Globalizacija ir didesnės Europos koncepcija iškelia naujus uždavinius. Greitas krovininiu transportu, kuriam visuotinai taikomi ekonominiai sprendimai, gabenamų krovinių apimtys didėjimas prisideda prie ekonomikos augimo ir užimtumo didėjimo, bet taip pat yra grūsčių, avarių, triukšmo, taršos, didėjančios priklausomybės nuo importuojamo iškastinio kuro ir energijos nuostolių priežastis. Infrastruktūros ištekliai yra riboti ir visi tiekimo grandinės sutrikimai (pvz., energijos) ES ekonomikai neišvengiamai turi neigiamą poveikį. Jei nebus taikomos tinkamos priemonės, padėtis toliau blogės, taip pat labai pakenks Europos konkurencingumui ir aplinkai, kurioje mes visi gyvename.

Siekiant išspręsti tokio pobūdžio problemas, Europos transporto sistema turi būti optimizuota taikant pažangius logistikos sprendimus. Logistika gali padidinti atskirų transporto rūšių ir jų derinių našumą. Todėl daugiau krovinių turėtų būti pervežta naudojant mažiau transporto priemonių, pvz., automobilių, vagonų ir laivų. Taip pat sumažės poveikis aplinkai. Geležinkeliai ir vidaus vandens keliai turi būti modernizuoti. Krovinių skraidinimas oro transportu turi būti labiau integruotas į sistemą. Teigiama linkme turėtų būti spartinama trumpųjų nuotolių laivybos plėtra. Reikėtų skatinti gelminę laivybą ir jos ryšius su atokiais rajonais.

Kur tinkama, būtina imti naudoti aplinką tausojančias transporto rūšis, visų pirma tolimojo susisiekimo atvejais, miestų vietovėse ir koridoriuose, kuriuose būna grūsčių. Tuo pat metu naudojimas kiekviena transporto rūšimi turi būti optimizuotas. Visos rūšis turi tapti labiau tausojančios aplinką, saugesnės ir veiksmingesnės energijos atžvilgiu. Pagaliau su skirtingomis vežimo rūšimis susijęs bendradarbiavimas, t. y. skirtingų rūšių naudojimas atskirai ir jas derinant tarpusavy, leis pasiekti optimalų ir tvarų išteklių naudojimą.

Logistikos priemonės yra būtinos, siekiant išlaikyti ir didinti Europos konkurencingumą ir gerovę, kaip tai numatyta atnaujintoje augimui ir užimtumui skirtoje Lisabonos darbotvarkėje.² Vežimo uždaviniams Europa turi suteikti didesnės svarbos, į savo transporto politiką integruodama logistinį mąstymą. Požiūris turėtų būti orientuotas į rinką, atsižvelgiant

¹ Tenesustos Europos pažanga – užtikrinkime tvarų Europos judumą, COM(2006) 314 galutinis

² Plg. nepriklausomos MTTV ir Naujovių diegimo ekspertų grupės, sudarytos po 2006 m. sausio mėn. vykusio *Hampton Court* vadovų susitikimo, ataskaitą „Novatoriškos Europos kūrimas“.

į socialinius bei aplinkosaugos aspektus ir visiems veiklos vykdytojams sukuriant palankias aplinkybes. Neigiamas poveikis aplinkai, Užtikrinant judumą, turi būti ribojamas neigiamas poveikis aplinkai. Siekiant šių tikslų, šiame Komunikate aiškinamasi apie galimybes, ar ir kur Europoje ir pasaulyje ES, siekdama sustiprinti krovininio transporto logistikos vystymą, galėtų suteikti pridedamosios vertės.

Atlikus šį darbą, būtų galima parengti krovininio transporto logistikos pagrindų strategiją. Baigusi konsultacijas dėl šio Komunikato, Komisija 2007 m. numato pateikti Krovininio transporto logistikos veiksmų planą.

2. TAIKYMO SRITIES APIBRĖŽTIS

Transportas yra neatskiriamas logistikos tiekimo grandinės elementas. Komisija sutelkia dėmesį į krovininio transporto logistiką ir visas vežimo rūšis. Nagrinėjama didelė sričių įvairovė, pvz., grynai vienos vežimo rūšies logistika ir daugiaryšė logistika, taip pat esant veiksmingai ir vientisai Europos transporto sistemai, galinčiai transporto priemonių vartotojams suteikti geriausias įmanomas paslaugas, pabrėžiama optimalaus rūšių papildomumo būtinybė.

Krovininio transporto logistikos plėtra visų pirma yra su verslu susijusi veikla, kuri yra transporto sektoriaus užduotis. Nepaisant to, valdžios institucijoms tenka svarbus vaidmuo sudarant reikiamas pagrindų sąlygas ir logistiką politinėje darbotvarkėje laikant svarbia sritimi. Laikantis šio pagrindų metodo, dėmesys sutelkiamas į išankstinių sąlygų, kurias Europa gali pasiūlyti diegiant logistikos naujoves, gerinimą o logistiką organizuoti įmonių viduje palieka pačioms įmonėms.

Šiame komunikate:

- Sąvoką „krovininio transporto logistika“ apima krovinijų gabenimo sistemos vežimo operacijų planavimą, organizavimą, valdymą, kontrolę ir vykdymą;
- „Su skirtingomis vežimo rūšimis susijęs bendradarbiavimas“ – tai veiksmingas transporto rūšių naudojimas atskirai arba daugelio transporto rūšių integravimas į Europos transporto sistemą, siekiant tvariai ir optimaliai naudoti išteklius;
- „Daugiarūšis vežimas“ – tai krovinio gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, nepaisant krovinio tipo.
- „Trečiosios šalies logistika“ – organizacijos naudojimas išorės teikėjų, kurie visiškai ar didžiąja dalimi atlieka jos logistinę veiklą, paslaugomis.

3. EUROPOS LOGISTIKOS RINKA

Apytikriai apskaičiuota, kad pasauliniam logistikos sektoriui tenka 5,4 trilijono eurų, arba 13,8 % pasaulinio BVP. Todėl Europoje ir Šiaurės Amerikoje metinės išlaidos logistikai atitinkamai siekia apie 1 trilijoną eurų.³ Konkurencija Europos logistikos sektoriuje yra

³ Pasaulio ir nacionalinių išlaidų logistikai įvertinimas: 2002 m. duomenis atnaujino A. Rodrigues, D. Bowersox ir R. Calantone (Verslo logistikos žurnalas, 26 tomas, Nr. 2, 2005). Rezultatai yra pagrįsti

didelė. Tai matyti iš menko trečiosios šalies logistikos koncentracijos laipsnio Europoje – 20 stambiausių įmonių valdo tik 33 % rinkos.⁴

Išlaidos logistikai sudaro vidutiniškai 10–15 % galutinio produkto kainos. Į išlaidas įtraukiamos vežimo ir sandėliavimo išlaidos.

Gamybos ir atitinkamų tiekimo grandinių globalizacija didina vežimo poreikį. Logistikos svarba nuolat didėja ne tik Europai, bet ir Europos tarptautiniams verslo ryšiams. Visų pirma Europos, JAV ir Tolimųjų Rytų konkurencija tampa svarbiu veiksniu ir gali turėti pasekmių transporto mazgams (ypač jūrų bei oro uostams) ir infrastruktūros pajėgumams. Europai bendradarbiaujant su kitais dideliais pasaulio logistikos centrais (pvz., su JAV, Rusija, Japonija, Kinija, Indija, Brazilija), turi būti užtikrinta rinkos ir verslo integracija. Transporto rinkos prieigos klausimai buvo nagrinėjami dvišalėse ir daugiašalėse derybose.

Sunku susidaryti patikimą Europos logistikos rinkos vaizdą, nes šiuo metu turima statistinė informacija yra nepakankama.

Yra daug tendencijų ir kai kurios iš jų prieštaringos. Viena vertus, Europos ir regionų skirstymo centruose logistikos organizavimas centralizuojamas, kita vertus, dėl grūsčių Europos keliuose – matoma decentralizavimo pradžia, kuriuo siekiama greitai reaguoti į klientų reikalavimus, keliamus vietiniams sandėliams ir tarpinėms saugykloms. Taip pat pastebima tendencija naudotis sutartinės logistikos paslaugomis, kai siuntėjai perka daugiarūšės logistikos paslaugas iš išorės paslaugų teikėjų (trečiosios šalies logistikos teikėjų). Pastaraisiais metais toks siuntėjų ir paslaugų teikėjų bendradarbiavimas truko ilgesnį laiką, buvo derinamas su aukšto lygio integravimu į organizacines struktūras ir informatika. Be to, optimizuodamos savo tiekimo grandines, ES įmonės vis labiau pripažįsta, kad kroviniui kelių transportui yra konkurencingų alternatyvų. Pavyzdžiui, stambūs vežėjai teikia daugiau transporto rūšių apimančias visapuses logistikos paslaugas, nes išlaidų atžvilgiu jie įgyja konkurencinio pranašumo.

Logistikos sprendimams įtaką daro ir kiti veiksniai. Kaip pavyzdys gali būti pateikti aplinkosaugos klausimai (energijos suvartojimas ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas), energijos tiekimo saugumas ir įmonės geografinė padėtis. Visi šie veiksniai daro didelę įtaką ne tik vežimui, bet ir investicijoms, įdarbinimui, žemės naudojimui.

4. TENDENCIJA KROVININIO TRANSPORTO LOGISTIKOS PAGRINDŲ LINK

4.1. Logistikos ir transporto politikos sąsajų stiprinimas

Komunikate „Tenesustos Europos pažanga“ aprašomos iniciatyvos kroviniui transporto logistikai darančios įtaką iniciatyvos, kurias Komisija jau ėmėsi įgyvendinti *inter alia* liberalizavimo, derinimo, infrastruktūros, standartizavimo, skatinimo ir tyrimų srityse.

ekonometrinio skaičiavimo modeliu, apimančiu 29 kintamuosius, kuriems informacija surenkama atsižvelgiant į geografinį regioną, pajamų lygį, šalies dydį, ekonomikos išsivystymo lygį ir transporto rūšį (sausumos kelių, geležinkelio, oro ir konteinerių uostų transportą).

⁴ Logistikos pelningumo sistema, L. Ojala, D. Andersson ir T. Naula (paskelbta Memedovic Olgos pasaulinės gamybos tinkluose, UNIDO).

Viena naujausių iniciatyvų – Komisijos pasiūlymas dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo⁵. Šiuo pasiūlymu parodoma pusiausvyra, kurią reikėtų pasiekti tarp griežčiausių reikalavimus atitinkančių saugumo procedūrų ir laisvo prekybos srauto.

Ateityje krovinio transporto logistikos srityje atliekamas darbas – logistikos įtraukimas į transporto politiką. Logistikos klausimai turėtų būti pagrindinis sprendimų priėmimo veiksnys. Pavyzdžiui, svarstant kelių kabotažo klausimus⁶ taip pat bus atkreiptas dėmesys į galimybes sumažinti tuščią ridą.

Faktinis transporto rūšių papildomumas ir pažangūs logistikos sprendimais veiksmingai planuoti, valdyti, kontroliuoti ir organizuoti vienaarūšių ir daugiארūšių vežimo grandinių darba. Meistriškas logistikos organizavimas turėtų skatinti technologinių žinių, įgūdžių ir darbo vietų išlaikymą Europoje.

Pasirinktieji logistikos variantai gali padėti nutraukti transporto priemonių gausėjimo Europoje ir jų sukeliama žalingo poveikio aplinkai sąsajas (išmetamieji teršalai, avarijos ir grūstys). Jie turi būti įgyvendinami kartu vis labiau stengiantis optimizuoti visų transporto rūšių veiksmingumą. Aplinkosaugos ir saugos klausimai turės būti svarstomi vis labiau atsižvelgiant į visą vežimo grandinę.

4.2. Veiklos sritys

2006 m. vasario mėn. Komisija paskelbė konsultacinį dokumentą dėl įvairiarūšės logistikos⁷ ir gavo daugiau kaip 100 valstybių narių bei suinteresuotųjų šalių atsiliepimų. 2006 m. balandžio mėn. Komisija surengė konsultacinį seminarą, kuriame dalyvavo apie 70 dalyvių.

Šių konsultacijų rezultatai parodė, kad Europos krovinio transporto logistikos sistemos kūrimas yra aktyviai remiamas.

4.2.1. Trukdžių nustatymo ir šalinimo būdai

Sektoriaus vaidmuo vystant krovinio transporto logistiką ir valdžios institucijų vaidmuo kuriant reikiamą pagrindą logistikai optimizuoti reikalauja, kad nenutrūktų šalių dialogas ir jos nuolat bendradarbiautų.

Šiuo metu išsamaus konkrečių kliūčių (trukdžių), trukdančių Europos krovinio transporto logistikai Europoje vystytis, vaizdo susidaryti negalima.

Kartu su sėkmingu trumpųjų nuotolių laivybos pasiūlytu „trukdžių šalinimo“ pavyzdžiu turėtų būti sudaryta asmenų grupė ryšiams palaikyti, kuri krovinio transporto logistikos sektoriuje nuolat nustatintų konkrečius trukdžius. Šie ryšių palaikymo centrai atstovautų valstybei narei ir sektoriui (logistikos sektoriaus paslaugų teikėjams ir vartotojams). Be trukdžių šalinimo, būtų galima dalintis patirtimi, geriausia praktika ir prisidėti prie politikos vystymo. Profesinių organizacijų ir profesinių sąjungų dalyvavimu būtų prisidėta prie pagrindinių pakeitimų logistikos srityje įgyvendinimo sėkmės.

⁵ COM (2006) 79 galutinis.

⁶ Plg. Reglamentą (EEB) Nr. 881/92 ir www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

4.2.2. Informacijos ir ryšių technologija (IRT)

Visomis transporto rūšimis vežamų krovinių sekimas ir stebėjimas yra būtina veiksmingos logistikos sąlyga. Palydovinės navigacijos sistemos GALILEO įdiegimas, taip pat Nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo (NIST) sistema, Upių informacijos sistema (UIS) ir Automatinio identifikavimo sistema (AIS) padarys svarbų teigiamą poveikį šiai plėtrai. „SafeSeaNet“ taip pat turėtų prisidėti tobulinant veiklos jūrose logistiką. Geležinkelių transporto srityje – telematikos priemonių įdiegimas krovinių traukinių eismui valdyti (angl., TAF) ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (EGEVS) turėtų padėti įdiegti integruotą geležinkelių logistiką.

Turėtų būti įdiegtos intelektualiosios technologijos, kad dėl saugumo ir kitų priežasčių tiekimo grandinėse būtų išvengta vėlavimų⁸. Viena iš tokių technologijų yra sparčiai plintanti radijo dažnių identifikavimo (RDI) sistema (tačiau ją dar reikia papildomai tirti) ir darbas radijo spektro valdymo, sąveikos ir standartizacijos srityse⁹. Kiti lygties nariai yra bendrieji pranešimų standartai (pvz., EDI/EDIFACT) ir naujos ryšių platformos (pvz., XML).

Nacionalinės transporto valdžios institucijos vis dažniau ieško geresnių savo transporto sistemų valdymo alternatyvų. Viena iš tokių ketinamų įdiegti sistemų yra kelių tinklo valdymas, naudojant pažangiąsias transporto sistemas (PTS). Siekiant užtikrinti bendrosios rinkos vientisumą, svarbu, kad nacionaliniai sprendimai netaptų kliūtimi prekybai, bet, vienas kitą papildydami, pagrįsti sąveikos standartais, plėtotųsi visoje ES.

Su IRT sprendimais įmonės turėtų galėti susipažinti be sunkumų. Uždaroms sistemoms būdingos didelės išlaidos, susijusios su jų veiklos pradžia, reikalingos technologijoms ir programinei įrangai, o tai sukelia sunkumų mažoms ir vidutinėms įmonėms kaip visavertėms veikti rinkoje.

Gamintojų ir ūkio subjektų plačiai pripažįstami bendrieji standartai ir skirtingų sistemų sinergija yra pagrindiniai būdai dar didesniai logistikos veiksmingumui pasiekti. Visa plėtra turėtų būti orientuota į sąveiką ir į bendrąsias pranešimų sistemas, kurios turėtų būti atviros rinkos dalyviams. Siekiant išvengti brangiai kainuojančių pakeitimų ateityje, PTS parengtis turėtų būti įtraukta į pradinį įrangos arba infrastruktūros projektą. Dėmesio centre taip pat turėtų būti transporto rūšių duomenų mainai. Specifinis sąveikos vaidmuo gali tekti verslo ir administracijos keitimuisi informacija, nors tarpusavio ryšys „verslas verslui“ ir „verslas vartotojui“ logistikai taip pat yra gyvybiškai svarbus.

Pagal 7-ąją pagrindų programą krovinių transporto logistika ir toliau turėtų išlikti prioritetinis tyrimų objektas, nes technologinės naujovės gali suteikti sektoriui naujų galimybių.

4.2.3. Logistikos mokymas

Krovinių siuntėjai, transporto naudotojai ir operatoriai ypatingą dėmesį skiria transporto srityje dirbančių ir logistikos sprendimus priimančių darbuotojų įgūdžiams, žinioms ir kvalifikacijai. Tačiau transporto ir logistikos sektoriaus darbuotojų švietimas ir mokymas, kurį teikia Europos universitetai ir kitos institucijos, labai skirtingas.

⁸ Tyrimų veikla, susijusi su Informacinės visuomenės technologijomis (IVT)

⁹ Žr. viešąsias konsultacijas www.rfidconsultation.eu/.

Mokymas parengs mus rytojaus judumui. Komisija svarsto, kaip paskatinti abipusiai pripažintą savanorišką krovinių logistikos specialistų atestavimą. Toks suderintas atestavimas ir tolesni veiksmai kuriant mokymosi tinklą prisidėtų prie mokymo Europoje suderinamumo ir kokybės. Atestatus turintys asmenys darbo rinkoje būtų pranašesni. Be to, atestuotus asmenis įdarbinančios įmonės būtų įsitikinusios jų turimomis technologinės patirties ir žiniomis.

Atestavimo ir kategorijų suteikimo darbas logistikos srityje jau vyksta pagal programą „Leonardo da Vinci“. Be to, mokymuisi visą gyvenimą skirta būsimoji Europos kvalifikacijų sistema, galima būtų pasinaudoti kaip atskaitos tašku.

Mokymas jokių būdu neturėtų apsiriboti vadovų lygiu. Mokymasis ir mokymas visą gyvenimą turėtų aprėpti visus logistikos sektoriaus lygius ir padidinti bendruosius veiklos rezultatus.

4.2.4. *Statistiniai duomenys*

Europos transporto rinkos logistikos funkcionavimas turi būti stebimas ir analizuojamas tarptautiniu mastu ir lyginamas su padėtimi kituose žemynuose. Kad būtų galima susidaryti pagrįstą nuomonę apie padėtį ir raidą per tam tikrą laiką, turi būti nustatyti statistiniai ir kiti svarbūs rodikliai. Komisija planuoja sukurti šiam tikslui tinkamas metodikas ir rodiklius.

4.2.5 *Naudojimas infrastruktūra*

Infrastruktūros kokybė – svarbiausia krovinių transporto logistikos savybė. Jei infrastruktūra planuojama atsižvelgiant į Europinį transporto tinklą (TEN-T) ir struktūrinius fondus, tobulinamas bendrasis infrastruktūros tinklas, kurio reikia Europai, kad būtų galima dirbti erdvėje be vidaus sienų ir spręsti globalizacijos keliamus uždavinius.

Naujos infrastruktūros kūrimas nelaikomas savaiminiu tikslu. Esama infrastruktūra gali būti optimizuota taikant veiksmingus ir tvarius logistinius sprendimus. Jie apima veiksmingą visų turimų transporto priemonių vadybą, geležinkelio infrastruktūrų ir vidaus vandens kelių valdymą, artimesnį verslo partnerių ir geležinkelio infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, visišką naudojimąsi keliamąja galia, siekimą vengti tuščios ridos arba naują išteklių paskirstymą pagal transporto rūšis, laikantis Europos teisės aktų, skirtų konkurencijai, nuostatų. Tačiau jei dėl tinkamos infrastruktūros trūkumo akivaizdžiai atsiranda trukdžių, jie turėtų būti pašalinti. ES nustatė 30 prioritetinių projektų, kurie turės būti įgyvendinti iki 2020 m.¹⁰ Jais tai pat turėtų būti prisidėta prie logistikos raidos.

Logistikai funkcionuoti labai svarbus krovinių perkėlimo įmonių darbo veiksmingumas, įskaitant jūrų ir oro uostus. Šiose įmonėse turėtų būti naudojamos naujausios technologiniai sprendimais, pvz., pažangiąja informatika, kokybiškais ryšiais su infrastruktūromis, skirtais su skirtingomis vežimo rūšimis susijusiam bendradarbiavimui organizuoti. Privačių investicijų pritraukimas ir jų apsaugos užtikrinimas yra išskirtinės svarbos ir Europos taisyklės turi suteikti reikiamą teisinį pagrindą. Veiklos rezultatai, naudojantis tinkamomis priemonėmis, turi būti nuolat gerinami, įskaitant bendradarbiavimą, socialinį dialogą ir teisėkūrą.

¹⁰ Sprendimas Nr.884/2004/EB.

4.2.6. Eksploatacinės savybės

4.2.6.1. Kokybės pripažinimas

Siekiant įvertinti ir kontroliuoti paslaugų kokybę, sektoriuje naudojama daug našumo rodiklių arba etalonų. Tiksliai pritaikyti rodikliai gali būti naudojami labai įvairioms paslaugoms ir gamybos etapams valdyti. Komisija jau yra atlikusi transporto rūšių etalonų lyginamąją analizę¹¹. Siekiant Europos mastu surinkti krovinio transporto logistikos ir susijusių paslaugų rūšių etalonus, turėtų būti dirbama toliau. Europos etalonų rinkinio sudarymas leistų suvienodinti logistikos funkcionavimo vertinimą. Oro transporto sektoriuje dirbantys siuntėjai jau plačiai naudoja tokius etalonus. Bendrovės taip pat turėtų toliau kurti šiuos rodiklius savo vidaus tikslams.

Lyginamoji analizė ir meistriškumo ženklavimas galėtų būti naudojami trumpųjų nuotolių laivybai ir jūrų magistralėms. Remiantis sukaupta patirtimi, toks meistriškumo ženklas galėtų būti pritaikytas kitas transporto rūšis naudojančioms logistikos grandinėms.

Be logistikos grandinėms arba atskiroms paslaugoms skirto meistriškumo ženklo, būtų galima pradėti taikyti meistriškumo ženklą, kuris būtų skirtas bendriesiems įmonių vežimo veiklos rezultatams vertinti. Tokiam vertinimui gauti turėtų būti taikoma kuo mažiau administracinių procedūrų. Vertinimo tvarka turi būti suderinta su kitais naudojamais pažymėjimais. Esant stipriai konkurencijai, vertinimas turėtų būti galingas rinkodaros įrankis. Suteikiant ženklą, turėtų būti atsižvelgiama į aplinkosaugos ir geriausios praktikos klausimus.

4.2.6. 2. Krovinių gabenimo geležinkelių paslaugų tinklas

Kroviniui geležinkelių transportui trūksta patikimumo ir našumo; to priežastis *inter alia* – nepakankama techninė ir administracinė sąveika ir tai, kad mišraus eismo linijose keleiviniams traukiniams suteikiama pirmenybė. Turi būti imtasi veiksmų sąveikai padidinti ir sumažinti mišraus eismo sukeltą vėlavimą.

Siekdama paskatinti geležinkelių tinklo atsiradimą, kuriame krovinių vežimui būtų skirtas išskirtinis dėmesys ir būtų galima rezervuoti koridorius krovinių vežimui, Komisija ketina pasiūlyti veiksmų planą. Tokie koridoriai turėtų padėti pasiekti aukštesnį tarptautinio krovinių vežimo paslaugų patikimumo, veiklos rezultatų ir konkurencingumo lygį.

4.2.7. Įvairiarūšių grandinių skatinimas ir paprastinimas

4.2.7.1. „Vieno langelio“ administracinė įstaiga ir „Bendroji Europos jūrų erdvė“

Logistikos srautai, ypač daugiarūšiai, gali būti sumažinti taikant „vieno langelio“ administravimo įstaigos, arba „vieno langelio“, principą, kai visi muitinės formalumai (ir kiti susiję formalumai) tvarkomi koordinuotai, o klientas tuo tarpu su administravimo institucijomis bendrauja tik kartą ir visus būtinus dokumentus pateikia vienintelį kartą. Fiziniai patikrinimai taip pat būtų koordinuojami ir atliekami tuo pačiu metu ir toje pačioje vietoje. Komisijos pasiūlyme dėl kompiuterizuotos muitinių ir prekybos aplinkos¹² pateikiama programa, kurią taikant galima pasiekti šiuos tikslus ir supaprastinti formalumus. Dabar reikia ją kuo greičiau priimti ir įgyvendinti.

¹¹ ISL, Bremen, 2006 m. sausio mėn.

¹² COM (2005) 609 galutinis.

Tai ypač svarbu trumpųjų nuotolių laivybai, kai iš vienos valstybės narės į kitą plaukiojantis laivas išplaukia iš ES muitinės teritorijos kiekvieną kartą išplaukdamas iš uosto, kad vėl įplauktų į šią teritoriją paskirties uoste. Naujausiame žaliosios knygos leidime, skirtame Europos Sąjungos būsimajai jūrų politikai¹³, Komisija pradėjo platesnes diskusijas dėl „Bendrosios ES jūros erdvės“, kurioje visą kelią patikimai ir saugiai galėtų būti sekami plaukiantys laivai ir kroviniai, ir taip būtų sumažinta atskirų patikrinimų būtinybė vykdant prekybą Bendrijos viduje.

4.2.7.2 Daugiarūšiškumo skatinimas

Skirtingų vežimo rūšių naudojimas vienoje grandinėje – šiuolaikinė koncepcija. Todėl visu pirma ir labiausiai būtina, kad pasikeistų mentalitetas.

Atliekant naujausią įvairiarūšiškumo skatinimo būdų tyrimą¹⁴, buvo sekta trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų¹⁵ ir jų veiklos pavyzdžiu. Komisija apsvarstė šį metodą ir pradėjo tirti esamo 21 trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų tinklo plėtros būdus siekdama apimti įvairių logistikos sprendimų skatinimą vidaus vežimo grandinėse.

4.2.7.3. Daugiarūšė atsakomybė

Atsakomybė tarptautinio transporto sektoriuje kyla iš tarptautinių konvencijų. Skirtingoms vežimo rūšims jose dažnai numatomos taikyti skirtingos taisyklės. Todėl susiformuoja daugybė sistemų ir patiriama išlaidų, susidarančių dėl daugiarūšių grandinių normalios veiklos trukdymų.

Atsakomybė siuntėjų nėra laikoma didele problema, ypač jei naudojamosi logistikos paslaugomis, su šią sritį valdančiais subrangovais sudarant sutartis. Įprastai draudimo sumą galima gauti, jei vežama daugiau kaip vienos rūšies transporto priemonėmis.

ES turėtų dalyvauti kuriant daugiarūšiškumui pasauliniu lygiu teisės aktais reguliuoti skirtą struktūrą. Nepaisant to, tuo pat metu turėtų būti tiriama geriausiai Europos poreikius atitinkančio ES sprendimo dėl atsakomybės pridedamoji vertė.

Be to, atsakomybės sistemų fragmentiškumą galima būtų sumažinti naudojant išsamų vežimo dokumentą, kuris būtų taikomas krovinių gabenimui „nuo durų iki durų“ (pvz., daugiarūšiai važtaraščiai ar išsiuntimo žiniaraščiai) ir jį supaprastintų. Ryšium su visuotinės atsakomybės sprendimu, skirtu Europai, Komisija taip pat galėtų atkreipti dėmesį į pridedamąją vertę, kurią transporto dokumentui, skirtam daugiarūšiams vežimams, suteiktų standartizavimas.

4.2.8. Pakrovimo standartai

Komisija ėmėsi iniciatyvos pasiūlyti bendrus Europos įvairiarūšės pakrovimo įrenginių, skirtos krovinių gabenimui ES viduje, standartus.¹⁶

Pateikti pasiūlymą paskatino pakrovimo įrenginių sandaros įvairovė, dėl kurios patiriama išlaidų, susidarančių dėl veiklos trukdymų, ir gaištama atliekant skirtingų transporto

¹³ COM(2006) 275 galutinis.

¹⁴ Intermodalios sistemos paslaugos (ISIC), ECORYS, 2005 m. lapkričio mėn.

¹⁵ Žr.: www.shortsea.info.

¹⁶ COM(2003) 155 galutinis, su pakeitimais padarytais COM(2004) 361 galutinis.

priemonių rūšių pakrovimo bei iškrovimo darbus. Be to, keičiamieji kėbulai įprastai nėra štabeliuojami, o standartinių konteinerių matmenys retai atitinka Europos autotransporto priemonių gabaritų standartus. Siekiant sumažinti sąnaudas ir pagerinti konkurencingumą, Europos pramonei reikia geresnės pakrovimo įrenginių sistemos, skirtos Europos vidaus vežimams.

Siekdama patobulinti šios srities Europos standartus, Komisija apsvarstys tam tinkamus būdus. Taip pat būtų tikslinga patikrinti oro laivynui, taip pat kitoms transporto priemonių rūšims naudojamų įrenginių suderinamumą.

Transporto priemonių ir pakrovimo įrenginių gabaritų taisyklės turėtų atitikti pažangios logistikos ir tvaraus judumo poreikius.

5. ATEITIES VEIKLA

Norint pasaulio rinkoje išsaugoti ir pagerinti dabartinę logistikos padėtį, Europai reikalingi pažangūs kokybiniai sprendimai. Europai būti logistikos meistriškumo centru, disponuojančiu reikiamomis priemonėmis ir stimulais, įgyvendinus tinkamas priemones, visų pirma – iniciatyvas, reikštų prisidėti prie savo ekonominio, socialinio ir aplinkosauginio tvarumo ir sumažinti neigiamas tendencijas, pvz., ekonominės veiklos ir užimtumo iškėlimą už Europos ribų. Europai taip pat būtinas su skirtingomis vežimo rūšimis susijęs bendradarbiavimas ir ypač veiksminga transporto sistema, kad ji galėtų valdyti kasdien didėjančius mūsų infrastruktūra ir vandens keliais gabenamų krovinių srautus.

Šiame komunikate pateikiama keletas patarimų, kuriuos ateityje išsamiau būtų galima nagrinėti strateginėje programoje, atsižvelgiant į Europos institucijų, suinteresuotųjų veiklos vykdytojų ir visų kitų suinteresuotųjų šalių pastabas apie išsamios ES krovinių transporto logistikos strategijos įgyvendinamumą ir pridėtinę vertę, taip pat proga į ją įtraukti pirmiau minėtas ar kitas veiklos sritis.

Paskelbus šį Komunikatą, taip pat po būsimų konsultacijų bus parengtas 2007 m. Krovinių transporto logistikos veiksmų planas. Kartu su planu, būsiančiu šiuolaikinės krovinių transporto logistikos vystymo Europoje etapu, jei reikės, bus galima teikti pasiūlymus.