



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 28.6.2006
KOM(2006) 336 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności

1. WPROWADZENIE

W śródkresowym przeglądzie białej księgi z 2001 roku¹ podkreślono, że logistyka odgrywa ważną rolę w zapewnieniu zrównoważonej mobilności, a także przyczynia się do realizacji innych celów, takich jak czystość środowiska, bezpieczeństwo dostaw energii itp.

Przez lata cechami europejskiej polityki transportowej były liberalizacja i harmonizacja. W ten sposób powoli wykształcił się obecny system transportu. Globalizacja i koncepcja poszerzonej Europy stawiają jednak kolejne wyzwania. Szybki rozwój transportu towarowego – dyktowany w znacznym stopniu wyborami ekonomicznymi – przyczynia się do rozwoju gospodarczego i wzrostu zatrudnienia, ale powoduje również zatory, wypadki, hałas, zanieczyszczenia, coraz większe uzależnienie od importowanych paliw kopalnych oraz straty energii. Zasoby infrastrukturalne są ograniczone, a każde zakłócenie w łańcuchu dostaw (np. energii) ma bezpośrednio negatywny wpływ na gospodarkę UE. Bez podjęcia odpowiednich środków sytuacja nadal będzie się pogarszała i w coraz większym stopniu będzie negatywnie wpływała na konkurencyjność Europy i środowisko, w którym wszyscy żyjemy.

W celu rozwiązania tych problemów konieczna jest optymalizacja transportu europejskiego poprzez zastosowanie zaawansowanych rozwiązań logistycznych. Logistyka może zwiększyć wydajność poszczególnych form transportu, jak również form kombinowanych. W rezultacie do przewiezienia większej ilości towarów powinna wystarczyć mniejsza liczba jednostek transportowych, takich jak pojazdy, wagony kolejowe i statki. Wówczas odpowiednio zmniejszy się oddziaływanie na środowisko naturalne. Konieczna jest modernizacja kolei i żeglugi śródlądowej. Lotniczy transport towarowy powinien zostać lepiej zintegrowany z systemem. Należy przyspieszyć pozytywne zmiany w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Konieczny jest rozwój transportu dalekomorskiego i jego powiązań z transportem lądowym.

Tam gdzie to możliwe, zwłaszcza w transporcie na duże odległości, w obszarach miejskich i w przeciążonych ruchem korytarzach transportowych, należy doprowadzić do zmiany form transportu na bardziej przyjazne środowisku. Jednocześnie należy zoptymalizować każdą z form transportu. Wszystkie one muszą stać się bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego, bezpieczniejsze i bardziej energooszczędne. Wreszcie, komodalność, czyli wydajne wykorzystanie różnych form transportu z osobna i form łączonych, powinna zaowocować optymalnym i zrównoważonym wykorzystaniem zasobów.

Środki logistyczne są niezbędne do utrzymania i zwiększenia europejskiej konkurencyjności i dobrobytu zgodnie z odnowioną strategią lizbońską na rzecz wzrostu gospodarczego

¹ Europa w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu, COM(2006) 314 wersja ostateczna.

i zatrudnienia². Europa musi stawić czoła wyzwaniom transportowym poprzez włączenie myślenia logistycznego w swoją politykę transportową. Potrzebne jest podejście uwzględniające mechanizmy rynkowe oraz wymiar społeczny i środowiskowy, a także stwarzające korzystną sytuację dla wszystkich uczestników transportu. Niniejszy komunikat stanowi analizę możliwości i obszarów, w których UE mogłaby zaproponować wartość dodaną przyspieszającą rozwój logistyki transportu towarowego w Europie i na świecie. Analiza ta ma służyć realizacji wymienionych wyżej celów.

Prace te mogą prowadzić do ustanowienia strategii ramowej dla logistyki transportu towarowego. Po przeprowadzeniu konsultacji dotyczących niniejszego komunikatu Komisja planuje przedstawienie planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego w 2007 roku.

2. OMÓWIENIE ZAKRESU

Transport stanowi integralny element logistycznego łańcucha dostaw. Podejście Komisji koncentruje się na logistyce w transporcie towarowym i obejmuje wszystkie formy transportu. Podejście to uwzględnia szeroki zakres różnych obszarów, takich jak zwykła logistyka poszczególnych form transportu i logistyka multimodalna, a także podkreśla potrzebę osiągnięcia optymalnej komplementarności form transportu w ramach wydajnego i jednolitego europejskiego systemu transportowego, który będzie w stanie zapewnić możliwie jak najlepszą obsługę podmiotom korzystającym z transportu.

Rozwój logistyki transportu towarowego jest działaniem związanym przede wszystkim z działalnością gospodarczą i stanowi zadanie branżowe. Niemniej jednak władze mają do odegrania oczywistą rolę w zakresie tworzenia właściwych warunków ramowych i włączenia logistyki w założenia polityki. Takie podejście ramowe koncentruje się na poprawie warunków, jakie Europa może zaoferować innowacjom logistycznym, a wewnętrzne prowadzenie logistyki firmowej pozostawia samym przedsiębiorstwom.

Dla celów niniejszego komunikatu:

- „Logistyka transportu towarowego” obejmuje planowanie, organizację, kontrolę i realizację działań transportu towarowego w łańcuchu dostaw oraz zarządzanie takimi działaniami.
- „Komodalność” oznacza wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów.
- „Multimodalność” oznacza przewóz towarów dwoma lub więcej formami transportu w ramach jednego łańcucha transportowego, niezależnie od rodzaju towaru.

² Por. Creating an Innovative Europe [Tworzenie innowacyjnej Europy]. Sprawozdanie na temat badań i rozwoju oraz innowacji przedstawione przez niezależną grupę ekspertów powołaną w następstwie ustaleń szczytu w Hampton Court, styczeń 2006 r.

- „Logistyka niezależna” oznacza, że przedsiębiorstwo korzysta z usług niezależnych podmiotów logistycznych, realizujących dla niego wszystkie działania logistyczne lub znaczną ich część.

3. EUROPEJSKI RYNEK LOGISTYCZNY

Ocenia się, że udział branży logistycznej w światowym PKB wynosi 13,8 % (5,4 biliona euro). Roczne wydatki na logistykę w Europie i Ameryce Północnej kształtują się na poziomie około 1 biliona euro³ w każdym z tych regionów. Konkurencja w europejskim sektorze logistycznym jest nasiloną. Można to wyjaśnić niską koncentracją niezależnych przedsiębiorstw logistycznych w Europie – udział 20 największych przedsiębiorstw w rynku wynosi zaledwie 33 %⁴.

Koszty logistyki stanowią średnio 10-15 % końcowego kosztu gotowego produktu. Obejmuje to także takie koszty, jak transport i magazynowanie.

Globalizacja produkcji i związanych z nią łańcuchów dostaw zwiększa zapotrzebowanie na transport. Logistyka zyskuje na znaczeniu nie tylko wewnątrz, w Europie, ale także w jej międzynarodowych stosunkach gospodarczych. Znaczącym czynnikiem staje się zwłaszcza konkurencja pomiędzy Europą, USA i Dalekim Wschodem, która może mieć konsekwencje dla punktów węzłowych (szczególnie dla portów morskich i lotniczych) oraz dla przepustowości infrastruktury. Konieczne będzie zapewnienie integracji rynków i działalności przedsiębiorstw w ramach współpracy europejskiej z innymi dużymi ośrodkami logistycznymi na świecie (np. z USA, Rosją, Japonią, Chinami, Indiami, Brazylią). Dostęp do rynku transportowego jest już przedmiotem negocjacji dwu- i wielostronnych.

Trudno jest uzyskać wiarygodny obraz rynku logistycznego Europy, ponieważ odpowiednie informacje statystyczne są obecnie niewystarczające.

Obserwowanych jest wiele tendencji, przy czym niektóre z nich są sprzeczne. Z jednej strony następuje centralizacja organizacji logistyki w europejskich i regionalnych ośrodkach dystrybucyjnych, a z drugiej – w świetle zjawiska nasycenia występującego na drogach europejskich – pojawia się decentralizacja, która umożliwia szybkie reagowanie na potrzeby klientów z wykorzystaniem lokalnych magazynów lub składów buforowych. Zauważalną tendencją jest także outsourcing działań logistycznych, w ramach którego wysyłający wykupują wielowymiarowe usługi logistyczne od zewnętrznych usługodawców (takich jak niezależne przedsiębiorstwa logistyczne). W ostatnich latach ta współpraca pomiędzy wysyłającymi i usługodawcami nabrała bardziej długofalowego charakteru i została połączona z wysokim poziomem integracji w strukturach organizacyjnych i informatycznych. Ponadto przy optymalizacji łańcuchów dostaw przedsiębiorstwa w UE coraz częściej zdają sobie sprawę z istnienia konkurencyjnych alternatyw dla transportu drogowego. Na przykład

³ Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update [Szacunkowe dane na temat wydatków na logistykę w poszczególnych krajach i na świecie. Dane za 2002 rok]; A. Rodrigues, D. Bowersox i R. Calantone (Journal of Business Logistics, t. 26, nr 2, 2005). Wyniki oparto na modelu obliczeń ekonometrycznych uwzględniającym 29 zmiennych, obejmujących informacje dotyczące regionu geograficznego, poziomu dochodów, wielkości kraju, poziomu gospodarki i transportu (drogowego, kolejowego i lotniczego towarowego oraz ruchu kontenerów w portach).

⁴ Logistics Value Chain [Łańcuch wartości logistycznej]; L. Ojala, D. Andersson i T. Naula (zostanie opublikowany w: Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

duzi przewoźnicy zapewniają kompleksową obsługę logistyczną z wykorzystaniem kilku form transportu, ponieważ dzięki temu uzyskują przewagę kosztową nad konkurencją.

Na decyzje w zakresie logistyki wpływ mają także inne czynniki, takie jak względy ochrony środowiska (np. zużycie energii i emisje gazów cieplarnianych), bezpieczeństwo dostaw energii oraz lokalizacja przedsiębiorstwa. Wszystkie te elementy mają znaczące konsekwencje nie tylko dla samego transportu towarowego, lecz także, na przykład, w zakresie inwestycji, zatrudnienia i zagospodarowania terenu.

4. DROGA DO RAM DLA LOGISTYKI TRANSPORTU TOWAROWEGO

4.1. Ścisłejsze powiązanie logistyki z polityką transportową

W komunikacie zatytułowanym „Europa w ruchu” przedstawiono szereg inicjatyw mających wpływ na logistykę transportu towarowego, podjętych już przez Komisję między innymi w zakresie liberalizacji, harmonizacji, infrastruktury, standaryzacji, promocji i badań.

Jedną z najnowszych inicjatyw jest projekt Komisji zwiększający bezpieczeństwo łańcucha dostaw⁵. Projekt ten odzwierciedla równowagę, którą należy osiągnąć pomiędzy procedurami bezpieczeństwa spełniającymi najwyższe wymagania a swobodnym przepływem towarów.

Skutkiem dalszych prac w zakresie logistyki transportu towarowego powinno być wprowadzenie perspektywy logistycznej do polityki transportowej. Względy logistyczne powinny być brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji. Na przykład w ramach obecnych rozważań dotyczących kabotażu drogowego⁶ przeanalizowane zostaną możliwości dalszego ograniczenia pustych przebiegów.

Prawdziwa komplementarność form transportu oraz zaawansowane rozwiązania logistyczne umożliwiają skuteczne planowanie, kontrolę i realizację łańcuchów jednej formy transportu i łańcuchów multimodalnych oraz zarządzanie nimi. Wysoka jakość logistyki może także odegrać rolę katalizatora w utrzymaniu fachowej wiedzy, umiejętności i miejsc pracy w Europie.

Decyzje logistyczne mogą pomóc w oddzieleniu rozwoju transportu w Europie od jego szkodliwych oddziaływań (emisji, wypadków i zatorów). Muszą być one skorelowane z nasilonymi staraniami mającymi na celu optymalizację wydajności poszczególnych form transportu. Czynniki związane z ochroną środowiska naturalnego i bezpieczeństwem będą musiały w coraz większym stopniu uwzględniać całość łańcucha transportowego.

4.2. Obszary działania

W lutym 2006 r. Komisja opublikowała dokument konsultacyjny dotyczący logistyki intermodalnej⁷ i otrzymała ponad 100 komentarzy od państw członkowskich i zainteresowanych podmiotów. W kwietniu 2006 r. Komisja zorganizowała warsztaty konsultacyjne, w których udział wzięło około 70 uczestników.

⁵ COM(2006) 79 wersja ostateczna.

⁶ Por. rozporządzenie (EWG) nr 881/92 oraz
www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

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

Wyniki tych konsultacji wskazują na znaczące poparcie dla ustanowienia europejskich ram dla logistyki transportu towarowego.

4.2.1. Identyfikacja wąskich gardeł i sposoby ich eliminacji

Rola branży w rozwoju logistyki transportu towarowego i rola władz w tworzeniu właściwych ram dla optymalizacji logistyki wymagają ciągłej współpracy i dialogu pomiędzy obiema stronami.

Nie istnieje obecnie wyczerpujący opis konkretnych przeszkód (wąskich gardeł), które utrudniają szybszy rozwój logistyki transportu towarowego w Europie.

Podobnie jak w udanym przykładzie „eliminacji wąskich gardeł” w obszarze żeglugi bliskiego zasięgu, należy powołać grupę punktów kontaktowych, które będą w sposób ciągły realizowały zadanie identyfikowania konkretnych wąskich gardeł w zakresie logistyki transportu towarowego i reagowania na nie. Punkty kontaktowe reprezentowałyby państwa członkowskie i podmioty branżowe (usługodawców logistycznych i klientów). Oprócz usuwania wąskich gardeł punkty takie mogłyby dzielić się fachową wiedzą, informować o sprawdzonych rozwiązaniach i mieć swój wkład w rozwój polityki.

Do udanego ukierunkowania i wprowadzenia zmian w dziedzinie logistyki przyczyni się zaangażowanie organizacji i związków zawodowych.

4.2.2 Technologie teleinformatyczne

Warunkiem wstępnym istnienia wydajnej logistyki jest obserwowanie i śledzenie towarów we wszystkich formach transportu. Bardzo pozytywny wpływ na rozwój w tym zakresie będzie miało wprowadzenie systemu nawigacji satelitarnej GALILEO, podobnie jak system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (Long-range Identification and Tracking – LRIT), system informacji żeglugi rzecznej (River Information System – RIS) oraz system automatycznej identyfikacji (Automatic Identification System – AIS). W obszarze żeglugi morskiej do poprawy logistyki powinien także przyczynić się system SafeSeaNet. W transporcie kolejowym aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TAF) oraz europejski system kierowania ruchem kolejowym (European Railway Traffic Management System – ERTMS) powinny stanowić aplikacje dla zintegrowanej logistyki kolejowej.

Między innymi ze względów bezpieczeństwa należy wprowadzić inteligentne technologie w celu uniknięcia opóźnień w łańcuchu dostaw⁸. Jedną z takich technologii jest identyfikacja radiowa (RFID), rozwijająca się, ale wymagająca dalszych badań i prac w zakresie zarządzania częstotliwościami, interoperacyjności i standaryzacji⁹. Dalszymi elementami tej struktury są wspólne standardy przekazywania wiadomości (np. EDI/EDIFACT) i nowe platformy komunikacyjne (np. XML).

Krajowe władze transportowe coraz częściej poszukują alternatyw, które pomogą im w lepszym zarządzaniu własnymi systemami transportowymi. Przykładem takiego systemu, który zbliża się do fazy wdrożenia, jest system zarządzania siecią drogową z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportu (Intelligent Transport Systems – ITS). Dla zapewnienia

⁸ Por. działania badawcze związane z technologiami społeczeństwa informacyjnego (Information Society Technologies – IST).

⁹ Zob. konsultacje społeczne na stronie www.rfidconsultation.eu/.

integralności jednolitego rynku ważne jest, by rozwiązania krajowe nie stały się barierą dla branży, lecz by rozwijały się w sposób komplementarny w całej UE, na podstawie interoperacyjnych standardów.

Przedsiębiorstwa powinny mieć łatwy dostęp do rozwiązań teleinformatycznych. Systemy zamknięte wiążą się z kosztami wdrożenia zarówno technologii, jak i oprogramowania, co podnosi próg pełnego uczestnictwa małych i średnich przedsiębiorstw w rynku.

Podstawą podniesienia wydajności logistyki są wspólne standardy szeroko przyjęte przez producentów i operatorów oraz synergie występujące pomiędzy różnymi systemami. Wszystkie zmiany powinny być ukierunkowane na interoperacyjność i wspólne przekazywanie wiadomości pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku w ramach otwartej architektury. Gotowość do współpracy z inteligentnymi systemami transportu powinna być uwzględniona w pierwotnym projekcie wyposażenia lub infrastruktury, aby uniknąć konieczności wprowadzania kosztownych dodatków w późniejszych etapach. Jednym z głównych punktów powinna być także wymiana danych pomiędzy poszczególnymi formami transportu. Szczególnej roli interoperacyjności można upatrywać w wymianie informacji pomiędzy przedsiębiorstwami i organami administracji, choć niezwykle ważne są także wzajemne połączenia w logistyce między przedsiębiorstwami i logistyką od przedsiębiorstwa do konsumenta.

Logistyka transportu towarowego musi nadal stanowić priorytet badawczy siódmego programu ramowego, ponieważ współczesne innowacje technologiczne mogą temu sektorowi otworzyć nowe drogi rozwoju.

4.2.3. Szkolenie logistyczne

Wysyłający, podmioty korzystające z transportu i operatorzy przywiązują szczególną wagę do umiejętności, wiedzy i kompetencji pracowników zaangażowanych w transport i podejmowanie związanych z nim decyzji logistycznych. Jednak podaż kształcenia i szkoleń z zakresu transportu i logistyki zapewnianych przez uniwersytety i inne instytucje w Europie jest bardzo zróżnicowana.

Szkolenia zrealizowane dziś przygotowują nas do mobilności jutra. Komisja rozważa wspieranie rozwoju systemu wzajemnego uznawania uprawnień logistyków transportu towarowego, funkcjonującego na zasadzie dobrowolności. Taka harmonizacja uprawnień oraz dalsze działania na rzecz współpracy instytucji szkoleniowych przyczynią się do osiągnięcia zgodności i wysokiej jakości kształcenia w Europie. Uprawnienia zapewnią posiadaczom przewagę na rynku pracy. Natomiast przedsiębiorstwa zatrudniające osoby z takimi uprawnieniami będą miały gwarancję posiadania przez te osoby fachowej wiedzy.

Prace nad systemem uprawnień i kwalifikacji w dziedzinie logistyki trwają już w ramach programu Leonardo da Vinci. Ponadto jako punkt odniesienia można by wykorzystać przygotowywane obecnie europejskie ramy kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie.

Szkolenie nie powinno być w żaden sposób ograniczone do osób na stanowiskach kierowniczych. Zamiast tego uczenie się i szkolenie przez całe życie powinno obejmować wszystkie poziomy sektora logistycznego w celu zwiększenia jego ogólnej wydajności.

4.2.4. Dane statystyczne

Wydajność logistyczna europejskiego rynku transportu musi być monitorowana i porównywana zarówno wewnętrznie, jak i względem innych kontynentów. Należy opracować wskaźniki statystyczne i inne właściwe wskaźniki, by uzyskać wiarygodny obraz sytuacji i jej zmian w czasie. Komisja planuje podjęcie prac nad stworzeniem w tym celu odpowiednich metodyk i wskaźników.

4.2.5. Wykorzystanie infrastruktury

Jakość infrastruktury ma szalenie ważne znaczenie dla logistyki w transporcie towarowym. Planowanie infrastruktury w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i funduszy strukturalnych usprawnia rozległą sieć infrastrukturalną, potrzebną Europie do działania na obszarze pozbawionym granic wewnętrznych i sprostania wyzwaniom globalizacji.

Budowanie nowej infrastruktury nie jest celem samym w sobie. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury można usprawnić poprzez wprowadzenie wydajnych i zrównoważonych rozwiązań logistycznych. Wśród nich należy wymienić zarządzanie flotą, zarządzanie infrastrukturą kolejową i infrastrukturą żeglugi śródlądowej, ściślejszą współpracę pomiędzy partnerami biznesowymi i zarządcami infrastruktury, pełne wykorzystanie zdolności ładunkowych, unikanie niepotrzebnych pustych przebiegów, czy też łączenie środków różnych form transportu przy jednoczesnym przestrzeganiu europejskich przepisów dotyczących konkurencji. Kiedy jednak brak odpowiedniej infrastruktury wyraźnie powoduje powstanie wąskiego gardła, wówczas problem ten należy rozwiązać. UE wskazała 30 projektów priorytetowych, które mają zostać zrealizowane do roku 2020¹⁰ i mają także przynieść korzyści w rozwoju logistyki.

Z punktu widzenia wydajności logistyki ważna jest efektywność obiektów przeładunkowych, w tym portów morskich i lotniczych. Obiekty te powinny korzystać z nowoczesnych rozwiązań technicznych, takich jak zaawansowana informatyka, i posiadać wysokiej jakości połączenia infrastrukturalne dla rozwiązań komodalnych. Niezbędne jest przyciągnięcie i zapewnienie dodatkowych inwestycji prywatnych, a europejskie przepisy muszą zapewnić właściwe ramy prawne. Jakość i wydajność należy nieustannie zwiększać za pomocą odpowiednich środków, w tym poprzez współpracę, dialog społeczny i prawodawstwo.

4.2.6. Wydajność usług

4.2.6.1. Uznanie jakości

W branży wykorzystywanych jest szereg wskaźników wydajności lub wzorców do oceny i kontroli jakości usług oferowanych przez podmioty działające w sektorze. Dokładnie ukierunkowane wskaźniki można wykorzystać do kontroli szerokiego spektrum usług i faz produkcji. Komisja zbadała już wykonywanie analiz porównawczych w poszczególnych formach transportu¹¹. Należy kontynuować prace w celu wprowadzenia wzorców dla logistyki transportu towarowego i związanych z nią usług na szczeblu europejskim. Rezultatem ustanowienia zestawu wzorców europejskich byłaby jednolitość w ocenie wydajności logistyki. W transporcie lotniczym takie wzorce są już obecnie szeroko stosowane przez

¹⁰ Decyzja nr 884/2004/WE.

¹¹ ISL, Brema, styczeń 2006 r.

wysyłających. Przedsiębiorstwa mogłyby także dalej rozwijać te wskaźniki we własnym zakresie do celów wewnętrznych.

Analizę porównawczą i znaki wysokiej jakości można zastosować do żeglugi bliskiego zasięgu i autostrad morskich. Na podstawie zgromadzonych w tym zakresie doświadczeń stosowanie takiego znaku jakości można byłoby rozszerzyć na łańcuchy logistyczne wykorzystujące inne formy transportu.

Prace te mogłyby doprowadzić do powstania szerszego, firmowego znaku jakości, związanego już nie tylko z łańcuchami logistycznymi lub poszczególnymi usługami, ale obejmującego ogólną wydajność transportową danego przedsiębiorstwa. Taki znak powinien pociągać za sobą minimalne procedury administracyjne i być zgodny z innymi istniejącymi certyfikatami. Stanowiłby on mocne narzędzie marketingowe w środowisku cechującym się ostrą konkurencją. Znak taki mógłby uwzględniać czynniki związane z ochroną środowiska naturalnego i sprawdzonymi rozwiązaniami.

4.2.6.2. Sieć kolejowych usług towarowych

Kolejowy transport towarowy cierpi na brak niezawodności i wydajności, spowodowany między innymi niewystarczającą interoperacyjnością techniczną i administracyjną, i wynikający z priorytetowego traktowania pociągów pasażerskich na liniach, na których odbywa się ruch mieszany. Konieczne jest podjęcie działań mających na celu zwiększenie interoperacyjności i ograniczenie opóźnień powodowanych przez ruch mieszany.

Komisja zamierza przedstawić projekt planu działań w celu wsparcia rozwoju sieci zorientowanej na kolejowe przewozy towarowe, umożliwiającej tworzenie dedykowanych korytarzy towarowych. Korytarze takie pomogłyby w osiągnięciu większej niezawodności, wydajności i konkurencyjności międzynarodowych usług przewozu towarów koleją.

4.2.7. *Wspieranie i uproszczenie łańcuchów multimodalnych*

4.2.7.1. Zintegrowana obsługa administracyjna i „Wspólny Europejski Obszar Morski”

Funkcjonowanie przepływów logistycznych, a w szczególności przepływów multimodalnych, może ułatwić istnienie punktów zintegrowanej obsługi administracyjnej (na zasadzie „jednego okienka”), w których wszystkie formalności celne (i inne z nimi związane) byłyby przeprowadzane w sposób skoordynowany, a klient miałby jeden punkt kontaktowy z organami administracji i składałby konieczne dokumenty tylko raz. Również kontrole fizyczne miałyby charakter skoordynowany i byłyby przeprowadzane w tym samym czasie i w jednym miejscu. Projekt Komisji w sprawie elektronicznego środowiska dla urzędów celnych i handlu¹² zapewnia ramy, które mogą przynieść takie rezultaty i uprościć formalności. Projekt ten należy teraz jak najszybciej przyjąć i wdrożyć.

Jest to szczególnie ważne dla żeglugi bliskiego zasięgu, gdy statek płynący z jednego państwa członkowskiego do drugiego opuszcza terytorium celne UE za każdym razem, gdy wypływa z portu, by wpłynąć na to terytorium ponownie w porcie docelowym. W niedawno opublikowanej zielonej księdze dotyczącej przyszłej unijnej polityki morskiej¹³ Komisja zainicjowała szerszą debatę na temat „Wspólnego Europejskiego Obszaru Morskiego”,

¹² COM(2005) 609 wersja ostateczna.

¹³ COM(2006) 275 wersja ostateczna.

w którym zarówno trasa statku, jak i przewożone nim towary można byłoby w sposób wiarygodny i bezpieczny śledzić przez cały czas, ograniczając w ten sposób konieczność indywidualnych kontroli w handlu czysto wewnątrzwspólnotowym.

4.2.7.2 Propagowanie przewozów multimodalnych

Wykorzystanie różnych form transportu w jednym łańcuchu transportowym jest koncepcją współczesną. Jej realizacja wymaga przede wszystkim zmiany sposobu myślenia.

Niedawno przeprowadzona analiza¹⁴ sposobów propagowania intermodalności wzorowana była głównie na Biurach Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu¹⁵ i ich działalności. Komisja rozważyła to podejście i rozpoczęła badanie sposobów rozbudowy istniejącej sieci 21 Biur Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu celem poszerzenia zakresu ich kompetencji o propagowanie multimodalnych rozwiązań logistycznych w łańcuchach transportu śródlądowego.

4.2.7.3. Odpowiedzialność w transporcie multimodalnym

Obowiązki i zakres odpowiedzialności w transporcie międzynarodowym wynikają z konwencji międzynarodowych. Często przewidują one odmienne zasady dla różnych form transportu. Konsekwencją jest skomplikowana mnogość systemów, pociągających za sobą koszty frykcyjne w łańcuchach multimodalnych.

Wysyłający nie uważają, by odpowiedzialność stanowiła duży problem, szczególnie gdy korzystają z zewnętrznych usługodawców logistycznych, którzy sami zarządzają odpowiedzialnością. Możliwe jest zazwyczaj uzyskanie ubezpieczenia, które obejmie operację transportową realizowaną przy użyciu więcej niż jednej formy transportu.

UE powinna uczestniczyć w tworzeniu struktur regulacyjnych dla transportu multimodalnego na szczeblu globalnym. Niemniej jednak równolegle do tych prac należy zbadać wartość dodaną unijnego rozwiązania w zakresie odpowiedzialności, które najlepiej pasowałoby do potrzeb europejskich.

Ponadto fragmentaryczny charakter systemów odpowiedzialności można by wyeliminować poprzez wykorzystanie uniwersalnego dokumentu transportowego, który objąłby i uprościł cały przewóz „od drzwi do drzwi” (np. multimodalne listy przewozowe lub konosamenty). Poza wszechstronnym rozwiązaniem europejskim dotyczącym odpowiedzialności Komisja mogłaby także zbadać wartość dodaną standaryzacji dokumentu transportowego używanego w operacjach transportu multimodalnego.

4.2.8. *Standardy załadunku*

Komisja podjęła inicjatywę opracowania projektu wspólnych standardów europejskich dla intermodalnych jednostek ładunkowych w transporcie wewnątrzunijnym¹⁶.

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC) [Zintegrowane usługi w łańcuchu intermodalnym (ISIC)], ECORYS, listopad 2005 r.

¹⁵ Zob.: www.shortsea.info.

¹⁶ COM(2003) 155 wersja ostateczna, zmieniony COM(2004) 361 wersja ostateczna.

Projekt ten wynika z obecnej wielości różnych konfiguracji tych jednostek, która powoduje koszty frykcyjne i opóźnienia w przeładunkach pomiędzy poszczególnymi formami transportu. Ponadto wymiennych nadwozi samochodowych (tzw. kontenerów typu „swap body”) nie da się zasadniczo układać jedno na drugim, a standardowe kontenery często nie wykorzystują pełnych rozmiarów dozwolonych w europejskim transporcie drogowym. Europejska branża transportowa potrzebuje lepszego systemu jednostek ładunkowych dla potrzeb transportu wewnątrzeuropejskiego w celu obniżenia kosztów i poprawienia konkurencyjności.

Komisja rozważy odpowiednie sposoby rozwinięcia standardów europejskich w tym zakresie. Stosowne mogłoby być także zbadanie zgodności jednostek wykorzystywanych w transporcie lotniczym i w innych formach transportu.

Zasady dotyczące wymiarów pojazdów i jednostek ładunkowych powinny spełniać potrzeby zaawansowanej logistyki i zrównoważonej mobilności.

5. DALSZE DZIAŁANIA

Europa potrzebuje zaawansowanych rozwiązań jakościowych, by utrzymać i poprawić swoją pozycję na rynku światowym w dziedzinie logistyki. Osiągnięcie statusu czołowego ośrodka logistyki, poparte odpowiednimi środkami i zachętami, pomogłoby w osiągnięciu zrównoważenia gospodarczego, społecznego i środowiskowego w Europie oraz w złagodzeniu negatywnych tendencji, takich jak przenoszenie działalności gospodarczej i miejsc pracy poza Europę. Komodalność i wysoka wydajność w systemie transportowym są również niezbędne, by Europa mogła kierować rosnącym przepływem towarów transportowanych codziennie naszą infrastrukturą i szlakami wodnymi.

W niniejszym komunikacie przedstawiono zbiór pomysłów, które można rozwinąć szerzej w ramy strategiczne, biorąc pod uwagę opinie instytucji europejskich i zainteresowanych stron, dotyczące wykonalności opracowania wyczerpującej strategii UE dla logistyki transportu towarowego i wynikającej stąd wartości dodanej oraz włączenia do takiej strategii powyższego obszaru lub innych obszarów działania.

Rezultatem niniejszego komunikatu i następujących po nim konsultacji będzie przedstawienie planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego w 2007 roku. Plan ten będzie stanowił przełomowy punkt w rozwoju zaawansowanej logistyki transportu towarowego w Europie, a w miarę potrzeb będą mogły mu towarzyszyć odpowiednie projekty.