

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "EU:s politik för logistik"

(2007/C 97/08)

Inför Finlands EU-ordförandeskap framförde Finlands utrikeshandels- och utvecklingsminister Mari Kiviniemi i ett brev av den 17 november 2005 en begäran om att Europeiska ekonomiska och sociala kommittén i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget skulle utarbeta ett yttrande om "EU:s politik för logistik".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 11 januari 2007. Föredragande var **Virgilio Ranocchiar**i.

Vid sin 433:e plenarsession den 15 februari 2007 antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 82 röster för, 5 emot och 10 nedlagda röster:

1. Rekommendationer och slutsatser

1.1 Effektiva transporter utgör en nödvändig förutsättning för att Europa skall kunna bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. För att kunna hantera det komplexa transportflödet i ett modernt samhälle krävs högeffektiva transportslag och ett smidigt samarbete mellan de olika transportslagen. Avancerade och integrerade logistiklösningar kan bidra till en optimering av fraktransporterna och därigenom främja tillväxten och stärka Europas globala konkurrenskraft.

1.2 Det finländska ordförandeskapets initiativ och kommissionens meddelande som publicerades i juni i år ⁽¹⁾ belyser hur en effektiv logistik kan vara ett verktyg för att stärka och utnyttja samordningsvinsterna mellan miljöskydd och konkurrens. Detta kan uppnås genom att man optimerar den rationella användningen av fordon och infrastruktur för att minska mängden onödiga transporter. Det är därför enligt EESK:s förmenande viktigt att få till stånd ett utvecklingsarbete, där kunskapen från alla aktörer tas till vara: logistikföretagen och deras anställda, kundföretagen och deras anställda samt myndigheter och organisationer.

1.3 Utgångspunkten för ett sådant utvecklingsarbete skall vara en av kommissionen upprättad strategisk plan för tillväxt och konkurrenskraft genom logistik. I planen skall myndigheternas och näringslivets uppgifter klart definieras. Planen skall vara transportövergripande och utgå från ekonomiska, transportpolitiska, sociala och miljömässiga intressen samt regionala förhållanden.

1.4 Transportlogistik är en personalintensiv verksamhet som kräver kunnig och välutbildad personal och ledning. Planen skall därför ingående belysa förutsättningarna för grundutbildning och postgymnasial utbildning inom logistikområdet. Förutsättningarna för stöd till forskning och utveckling av infrastruktur skall analyseras.

1.5 I detta sammanhang skulle arbetsmarknaden kunna spela en viktig roll när det gäller att upprätthålla och utveckla logistik-tjänster som fyller konkurrenskraftens och näringslivets behov.

Arbetsmarknadsparterna kan genom fortlöpande dialog främja förfaranden och funktionssätt inom arbetsmarknaden för logistik. Att säkerställa arbetstillfällen och välbefinnande på arbetsplatsen och att förbättra produktiviteten kan ses som gemensamma mål.

1.6 Kommissionens tidigare angreppssätt att lösa trängselproblematiken på vissa vägar inom EU genom reglering av transportsättens andelar av trafiken med utgångspunkt från 1998 tycks inte stå i samklang med dagens utveckling av transportmarknaden.

1.7 Den stora uppgiften är nu i stället att få till stånd en samverkan mellan transportslagen där en sådan är möjlig och där det enskilda transportslagets effektivitet och lämplighet till fullt utnyttjas. Detta kommer att ske när de tekniska, praktiska och ekonomiska förutsättningarna föreligger. Utmaningen för unionen är att få till stånd en gemensam politik som skapar eller utvecklar dessa förutsättningar. I detta ligger även att den framtida politiken måste inriktas på att säkerställa säkra, ur miljösynpunkt rena och effektiva transportsystem.

2. Bakgrund

2.1 I sin begäran till EESK om ett förberedande yttrande på temat **EU:s politik för logistik** pekar Finland på en rad faktorer varför utvecklingen på detta område är så viktig för den europeiska konkurrenskraften. Bland annat framhålls följande:

2.2 Den globala ekonomin är inne i en övergångsfas. Den senaste globaliseringsfasen inleddes under 1990-talet då de växande ekonomierna i Asien ledde till att den internationella marknadsekonomi öppnades. Detta resulterade i en omflyttning av såväl industriproduktion som tjänster. I Europa håller EU:s utvidgning, den ekonomiska tillväxten i EU:s grannländer samt Rysslands ekonomiska återhämtning på att förändra strukturerna inom den europeiska industriproduktionen och tjänstemarknaden. EU måste snabbt och resolut kunna reagera på dessa utmaningar i enlighet med vad som anges i Lissabonstrategin.

⁽¹⁾ "Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet", KOM(2006) 336 slutlig, 28.6.2006.

2.3 Dessa utvecklingstrender återspeglas också inom den europeiska transportsektorn. För det första måste alla medlemsstaters transportmarknader på ett framgångsrikt sätt integreras med gemenskapens transportmarknad. I förslaget rekommenderar EESK att särskild uppmärksamhet bör ägnas de länder som tekniskt sett fortfarande ingår i det tidigare Sovjetunionens transportsystem. För det andra måste kvarvarande hinder för rörligheten inom EU undanröjas, och transportinsatserna måste organiseras på ett effektivt sätt. För det tredje måste transportförbindelserna till EU:s grannländer utvecklas så att de ekonomiska möjligheterna i dessa länder kan utnyttjas till fullo. De befintliga flaskhalsarna vid gränserna till länderna utanför EU visar att det är viktigt att insatser görs för att lösa dessa problem. Godstransporter innebär i många fall transporter över EU:s gränser, och därför är det ytterst viktigt att uppmärksamma utvecklingen av lämplig infrastruktur och teknik både i EU och utanför EU.

2.4 Ett av Lissabonstrategins mål är att Europa skall bli den konkurrenskraftigaste ekonomin i världen. Ett modernt, välfungerande och effektivt transportsystem är av yttersta vikt för en hållbar ekonomisk utveckling. Förbättrad konkurrenskraft för företagen inom EU förutsätter dock allt högre kvalitet, punktlighet och effektivitet på transportsidan. Samtidigt resulterar en snabb ökning av godstransporterna – i synnerhet på vägarna – i trafiköverbelastning i många delar av Europa. Detta innebär extrakostnader för europeisk industri. En sådan oönskad utveckling får även negativa konsekvenser för miljön.

2.5 Inom EU har man gjort stora insatser för att öppna marknaderna för logistiktjänster och integrera transportnätverken i Europa. Resultaten är dock ännu inte tillfredsställande och det finns fortfarande många hinder för framgång kvar. Inom EU:s transportpolitik har logistiken inte fått den uppmärksamhet den förtjänar, fastän logistikkostnaderna inom industri och handel är stora. I själva verket utgör de en betydande del av företagets totala omsättning. Den europeiska logistiksektorn är också en viktig arbetsgivare.

2.6 Effektiv logistik är ett verktyg för att stärka och utnyttja samordningsvinsterna mellan miljöskydd och konkurrenskraft. Detta kan uppnås genom att man optimerar den rationella användningen av fordon och infrastruktur för att minska mängden onödiga transporter.

2.7 Bättre logistik kan också få positiva effekter på EU:s regionala utveckling, eftersom det minskar vikten av det geografiska läget och därmed främjar regional ekonomisk utveckling och konkurrenskraft. Transportlogistik kan spela en viktig roll för en långsiktigt hållbar mobilitet.

3. Inledning

3.1 De kontakter som förevarit mellan Finland och kommissionen har resulterat i att kommissionen under juni 2006

publicerat ett meddelande om "Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet" ⁽²⁾. Dokumentet behandlar förutsättningarna för att knyta logistiken och transportpolitiken närmare varandra.

3.2 I det samrådsdokument ⁽³⁾ som publicerats i mars 2006 avseende detta meddelande tar kommissionen upp ett antal frågeställningar rörande den framtida utvecklingen av logistik och dess betydelse för en väl fungerande transportsektor i EU med tydlig bäring på intermodalitet eller samverkan mellan transportslagen.

3.3 I dokumentet påpekas att en jämförelse av BNP och utgifter för logistik, inklusive transporter mellan Europa (dvs. EU med 15 medlemsländer) och Nordamerika, ger vid handen att logistikens andel av BNP har vuxit i Europa från 12,2 % 1998 till 13,3 % 2002. Under samma period sjönk logistikutgifterna i Nordamerika från 11 % till 9,9 %.

3.4 Kommissionen hänvisar i sitt samrådsdokument även till tidigare åtgärder som vidtagits från kommissionens sida. Under de senaste åren har ett antal projekt inom forskning och teknisk utveckling (FoTU) rört intermodalitet och logistik. Syftet med dessa projekt är att få ökade kunskaper om kopplingen mellan logistikbeslut och transporttjänster ⁽⁴⁾.

3.5 Kommissionens vitbok ⁽⁵⁾ från 2001 innehåller grundläggande fakta avseende transportsystemet i EU samt för fram en rad idéer, tankegångar och förslag till hur situationen skall kunna förbättras på transportområdet fram till 2010. Kvantitativa mål för de olika transportsätten uppställs. Balansen av marknadsandelar för de olika transportsätten skall fram till 2010 återföras till 1998 års nivåer. Betydelsen av intermodalitet betonas starkt, dvs. på vilket sätt de olika transportslagen skall kunna samverka, framför allt avseende längre godstransporter inom Europa. Ambitionen är att föra över mer gods till järnvägs- och sjötransporter. Marco Polo-programmet är ett led i dessa strävanden. Förutsättningen för detta är dock att det skapas gynnsamma tekniska och logistiska lösningar som möjliggör ett fortsatt dörr-till-dörr-koncept. I vitboken nämns att tidsförkluster och merkostnader i samband med omlastningar hämmar konkurrensförmågan, och detta gynnar lastbilstrafiken vars finförgrenade vägnät möjliggör godstransporter till i princip vilka destinationer som helst. Ovanstående kommentarer rörande en utvecklad väginfrastruktur gäller huvudsakligen länderna i EU-15. I de nya medlemsstaterna är vägnätet svagt utvecklat och ofta av dålig kvalitet. I dessa länder finns det en enorm potential för att utveckla järnvägstransporterna som man borde utnyttja bland annat genom att stödja investeringar i järnvägsinfrastruktur.

⁽²⁾ "Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet", KOM(2006) 336 slutlig, 28.6.2006.

⁽³⁾ Communication document on logistics for promoting freight intermodality.

⁽⁴⁾ T.ex. genom projekt som Sulogta, Protrans, Eutralog, Freightwise, Polloco osv.

⁽⁵⁾ Vitbok – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3.6 I kommissionens meddelande ⁽⁶⁾ om halvtidsöversynen av vitboken bekräftas intermodalitetens betydelse, men kommissionen tycks vara mer pragmatisk när det gäller förhållandena mellan transportslagen.

4. Det finländska ordförandeskapet sätter fokus på en framtida europeisk logistikpolitik och på trender inom logistikområdet

4.1 I det förberedande arbete som Finland presenterat för kommissionen ingår dels en studie av nya trender inom logistikområdet, dels en redovisning av det s.k. Euloc-projektet. Huvudsyftet med detta projekt var att utarbeta ett diskussionsunderlag där man på ett uttömmande sätt presenterar de främsta internationella kunskaperna när det gäller önskat framtidsscenario för europeisk logistik och transportlogistik och de åtgärder som krävs för att uppnå detta.

4.2 Produktionen kommer att öka framför allt i tillväxtekonomierna Kina, Indien, Brasilien och Ryssland. Mängden varor som transporteras och transportavstånden kommer att öka. Kontrollen av de globala försörjningskedjorna är krävande och det är möjligt att beslutsfattandet förflyttas till Asien. Konkurrensen mellan de ekonomiska områdena kommer att öka och infrastrukturens kapacitet därmed bli en allt viktigare konkurrensfaktor. Tillväxten inom produktion och konsumtion i de östra delarna av Europa gör att man tvingas flytta bort en del av varutransporterna från vägarna. Uppbyggnaden av intermodala godstransportcenter i gränsländerna i denna del av EU har blivit ytterst viktig. Denna situation innebär också en möjlighet att optimera kostnaderna för att EU:s transportsystem skall fungera. EU:s institutioner bör stödja denna positiva trend och främja miljövänliga transportgrenar som ett led i den hållbara utvecklingen.

4.3 Inom produktion och tjänster är det kundorienteringen som avgör försörjningskedjornas struktur. Kedjorna skiljer sig åt inte bara beroende på produktens egenskaper utan även på kundernas behov och förväntningar. Systemintegrationen är både teknisk och organisatorisk och den är kunskapsbaserad. Utformningen av ett distributionsnätverk kräver uppfinningsrikedom både när det gäller produkter och processer. I västvärlden kommer tjänsterna att öka medan produktionen flyttar över till andra delar av nätverket. Det finns en efterfrågan på korrekt information om produkternas och tjänsternas miljöinverkan. Detta kommer att öka vikten av spårning inom effektivitetsutveckling och minskning av avfallsproduktion. Vikten av omvänd logistik kommer att öka när de använda produkterna måste användas eller avskaffas under kontrollerade former.

4.4 Informations- och kommunikationssystem gör det möjligt att kontrollera livsviktiga informationsflöden med avseende på planering, ledning och genomförande av försörjningskedjor. IKT gör det möjligt att förbättra nivån på säkerheten och tjänsterna inom logistiken samtidigt som kostnaderna minskas. Ny intelligent teknik och standardiserade gränssnitt krävs. Medan identifiering av radiofrekvenser blir vanlig ger detta stora möjligheter att förbättra spårning och säkerhet i samband med leveranser.

4.5 Kostnadseffektiviteten är alltid viktig. Transportkostnaderna kommer att öka på grund av att kostnaderna för arbete, och oljepriset ökar och på grund av trängselavgifter, avgifter för nyttjande av infrastruktur och allt högre säkerhetskrav. Den omvända logistiken kommer också att påverka kostnadseffektiviteten. Logistikkostnaderna är inte tillräckligt väl kända, och detta innebär att beslut grundas på ofullständig information. Modeller för beräkning av verkliga kostnader måste utarbetas. Logistik-kostnaderna bör ingå i företagens nyckeltal. En modell för kostnadsberäkning där hänsyn tas till bl.a. externa kostnader och kostnader för användning av infrastruktur kommer i detta sammanhang att spela en central roll vid beräkningen av de faktiska logistikkostnaderna. Modellen utarbetas av kommissionen inom ramen för genomförandet av direktivet om den s.k. eurovinjetten.

4.6 Politiska åtgärder syftar till att skapa omständigheter som främjar handelns och industrins konkurrenskraft. Reglering är en nödvändig del av Europas blandekonomier men den måste ske på ett intelligent sätt och främja utveckling och konkurrenskraft. Harmoniseringen av politik och regleringar och investeringarna i infrastruktur är en förutsättning för att man skall kunna avskaffa hindren för den gemensamma marknaden. Även om de regionala myndigheterna kommer att spela en allt viktigare roll inom reglering och investeringar i samband med transporter, måste de också ta hänsyn till utvecklingen av den globala verksamhetsmiljön.

4.7 Myndigheterna kommer att främja innovationer och utnyttjandet av dem. Ur logistisk synvinkel är det försörjningskedjestyrning och nya modeller för ekonomisk verksamhet som är de främsta utvecklingsområdena. Försörjningskedjan behöver utvecklas ytterligare t.ex. med avseende på säkerhet, spårning och verksamhet där flera transportslag sammankopplas. Inom logistikbranschen krävs det nya färdigheter, t.ex. inom samarbete och riskdelning.

5. Allmänna kommentarer

5.1 När termen logistik används sker det oftast utan att dess närmare innebörd eller mening anges. Det finns ingen enhetlig definition av begreppet. Logistik är ursprungligen en term som användes i militära sammanhang. Fraktlogistik (eller transportlogistik) kan definieras som en process som omfattar planering, genomförande, kontroll och samordning av smidiga och kostnadseffektiva lösningar för fram- och tillbakaflöden och lagring av råmaterial, komponenter i produktionskedjan, färdiga produkter och relaterad information från utgångspunkten till konsumtionspunkten i syfte att tillmötesgå konsumenternas krav. Denna definition täcker de definitioner som kommissionen använder sig av i sitt samrådsdokument.

5.2 Inledningsvis konstaterar EESK att det finska ordförandeskapet anför en lång rad skäl för betydelsen av en väl fungerande europeisk logistikmarknad och på ett övertygande sätt argumenterar för att logistiken måste få en betydligt mer framträdande plats i den europeiska transportpolitiken. Kommittén inser betydelsen av detta och är därför beredd att ge detta initiativ sitt fulla stöd.

⁽⁶⁾ Jfr fotnot 2.

5.3 Den förnyade Lissabonstrategin är en stor utmaning som för sitt förverkligande förutsätter ekonomisk tillväxt i Europa. Ekonomisk tillväxt förutsätter ökad handel, fortlöpande rationaliseringar och innovationer inom näringslivet och påverkas allt mer av internationella influenser och konkurrensfaktorer.

5.4 Inom nästan alla områden i samhället utgör människors resor och transporter av varor en av de grundläggande förutsättningarna för att verksamheter, produktion eller handel skall kunna bedrivas. Tidsfaktorn tillsammans med kostnadsläget är starkt styrande för strategiska lokaliseringsbeslut inom näringslivet, men också för den enskilda människans val. Samtidigt som strukturförändringar i samhället påverkar behovet av transporter, drivs också förändringarna av att nya transportmöjligheter uppkommer – eller uteblir.

5.5 Det är kommitténs uppfattning att i en alltmer internationaliserad ekonomi blir logistik och logistikkostnader ett allt viktigare konkurrens- och rationaliseringsmedel, men samtidigt också ett allt viktigare verktyg för miljöskydd. Tillgängligheten till marknader, arbete, utbildning, service etc. genom ökad rörlighet kan bara uppfyllas av grundförutsättningen *fungerande transportsystem*.

5.6 EESK delar därför också kommissionens synsätt att transporter utgör en viktig faktor för att Europa skall kunna bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. För att kunna hantera det komplexa transportflödet i ett modernt samhälle krävs högeffektiva transportslag och ett smidigt samarbete mellan de olika transportslagen. Avancerade och integrerade logistiklösningar kan bidra till en optimering av frakttransporterna och därigenom främja tillväxten och stärka Europas globala konkurrenskraft.

5.7 Det är viktigt att i detta sammanhang påminna om att logistik är en företagsbaserad och kundefterfrågad verksamhet som det är marknadens uppgift att tillhandahålla. Detta innebär att det är kundens krav på transporten och dess genomförande som i allt väsentligt styr utvecklingen på detta område. Som exempel kan anföras tillverkningsindustrin, som kontinuerligt efterfrågar ökade transporter för att minska lagerhållningen både av tillverkningskomponenter och färdiga produkter. En växande internethandel och en liberaliserad postmarknad i Europa är andra områden där krav på snabba och punktliga transporter och därmed logistik kommer att öka. Det är också viktigt att betona att en sådan utveckling måste ske på ett hållbart sätt, med särskilda bestämmelser för att säkerställa att sociala och miljömässiga krav uppfylls.

5.8 Kundens val av transporter påverkas av ett stort antal faktorer och är givetvis beroende på typ av gods som skall transporteras. Högvärdigt, ömtåligt eller lättförstörbart gods fraktas mestadels med lastbil eller flyg. Lågvärdigt, tungt eller skrymmande gods fraktas många gånger med båt eller järnväg. Tidsas-

pekten (just in time) och antal omlastningar är andra faktorer som har betydelse i valet av transportslag.

5.9 Detta synsätt genomsyrar även kommissionens meddelande om halvtidsöversyn av vitboken, som EESK ställer sig bakom. Meddelandet kommer att behandlas i ett särskilt yttrande från kommittén. Detta hindrar emellertid inte EESK att redan här göra några kommentarer. I det samrådsdokument som föregick meddelandet var fokus helt inriktat på intermodalitet i linje med vad som föreskrivs i vitboken från 2001, innebärande ett överförande av transportvolymen från vägtransportsektorn till sjöfarten och järnvägssektorn.

5.10 EESK ser med tillfredsställelse på att kommissionen inte längre ser intermodaliteten som ett ändamål i sig, utan som ett medel för samverkan mellan transportslagen.

5.11 I sitt samrådsdokument avseende halvtidsöversynen av vitboken 2001 vidhöll kommissionen sin inställning om att balansen mellan transportsätten skall återställas till 1998 års nivå. I vitboken 2001 betonas att Europeiska unionen måste ingripa mot den ökande snedfördelningen mellan transportsätten. Bilens och flygets växande popularitet medför ökade trafikstockningar på näten. Samtidigt hindras uppkomsten av alternativ till godstransporterna med lastbil av att järnvägens och närsjöfartens utvecklingsmöjligheter inte tas till vara i tillräckligt hög grad. Trafikstockningarna inom vissa delar av unionen bör emellertid inte dölja det faktum att randområdenas tillgång till de centralt belägna marknaderna är otillräcklig.

5.12 Detta har, enligt kommissionen, med tiden gett upphov till en snedfördelning av trafiken med ökade trafikstockningar som följd, särskilt på de transeuropeiska trafiklederna och i städerna. En lösning på detta problem förutsätter enligt kommissionen att två övergripande mål uppnås senast 2010:

— En reglerad konkurrens mellan de olika transportsätten införs.

— Utvecklingen av de olika transportsätten samordnas för att intermodaliteten skall bli framgångsrik.

5.13 EESK uttalade kritik mot detta synsätt i sitt yttrande 2002 rörande vitboken (7). Kommittén framhöll när det gällde den första strecksatsen följande: "När problemet med trafikstockningar behandlas, som är en av de viktigaste punkterna i dokumentet, bortses från att detta problem är en realitet bara i en mycket liten del av gemenskapsterritoriet. Även om det förvisso gäller områden med hög befolkningstäthet (vilket är en av orsakerna till problemet). Det kunde därför ifrågasättas om det var lämpligt att på dessa grunder utforma en allmän och enhetlig transportpolitik för hela gemenskapsområdet i stället för en särskild politik för vart och ett av dessa berörda områden." EESK vidhåller denna inställning.

(7) Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande om Vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: *Vägval inför framtiden* (KOM(2001) 370 slutlig) – EGT C 241, 7.10.2002.

5.14 En fördelning av marknadsandelar som kvantitativt mål för de olika transportsätten är inte rättvisande. De totala volymerna av godstransporter inom EU med skilda transportsätt utgör inte en relevant marknad på vilken väg, järnväg, närsjöfart, inlandssjöfart och pipelines konkurrerar med varandra. Den statistik som finns tillgänglig i dag, där de enskilda transportslagens marknadsandelar jämförs på grundval av transporttjänsternas kvantitet, återspeglar inte den faktiska situationen på transportmarknaden. Man bör stödja arbetet med att utveckla mer avancerade statistiska metoder där åtskillnad görs mellan fjärr- och närtransporter.

5.15 Den stora uppgiften är i stället att få till stånd en samverkan mellan transportslagen där en sådan är möjlig och där det enskilda transportslagets effektivitet och lämplighet till fulla utnyttjas. Sammantaget kräver detta avancerade logistiska lösningar. Resultatet av dessa ansträngningar kan på sikt medföra ett betydligt mer rationellt och miljövänligt utnyttjande av den totala transportkapaciteten, vilket till viss del kan minska trängseln på vissa vägar. Detta får enligt kommitténs uppfattning inte undanskymma det faktum att en modern och väl fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för att uppnå målen.

5.16 EESK konstaterar att kommissionen i sitt meddelande om halvtidsöversynen av vitboken från 2001, som publicerades under arbetet med detta yttrande, nu har ändrat inriktningen till att utifrån en helhetssyn, där varje transportslag har sin givna plats, tillskapa en transportpolitik som siktar till att stärka den internationella konkurrenskraften för kombinerade transporter och erbjuda lösningar som integrerar flera transportslag, med främsta syfte att få bort flaskhalsar och svaga länkar i logistikkedjan.

6. Betydelsen av en fungerande logistikmarknad

6.1 Transporten är, oavsett vilket transportsätt som avses, den fysiskt mest synliga delen i logistikkedjan. Transportdelen kommer därmed oundvikligen att stå i fokus när logistik behandlas.

6.2 Logistik styr näringslivets försörjningskedja av varor och information liksom distributionen av färdiga produkter. Denna kedja av aktiviteter skall tillgodose kundens efterfrågan och förväntningar och samtidigt vara miljömässigt och socialt hållbar.

6.3 Samverkan och integration är två nyckelbegrepp för transportsektorn. Fysisk samverkan medför omlastningar som fördröjar transporten samtidigt som det innebär risker för

godset. För att en sådan samverkan skall fungera måste det vara enkelt att lasta om lastbärarna. Detta är en teknisk fråga, men också en organisatorisk.

6.4 För att få en samverkan krävs ett arbete inom flera områden. Det behövs en organisatorisk samverkan mellan transportslagen, en helhetssyn på modernas utveckling, intermodala lastbärare och multimodala system. Denna helhetssyn måste utvecklas för att åstadkomma effektiva, konkurrenskraftiga logistiksystem och hållbara transporter.

6.5 Logistiken är därmed en del av industrins och handelns verksamheter. Utvecklingen går från kapacitetsstyrda till orderstyrda leveranser. Produkterna kundanpassas. Höga krav ställs på korta ledtider och kort framförhållning samt precision och flexibilitet. Handeln globaliseras. Många underleverantörer engageras i försörjningskedjan. Varuvärdena ökar samtidigt som företagen begränsar sina egna lager för att minska kapitalbindningen.

6.6 Detta kräver snabba och punktliga leveranser både under tillverkningsprocessen och vid distributionen ut till slutkunderna samt returflöden. Kraven på en effektiv logistik skärps. Kunskap att optimalt utnyttja och sammanfoga transportkedjorna är nyckelfrågor för framgång vid styrning och hantering av material- och produktflödet.

6.7 Alla transportslag behövs och samspelet mellan dem bör främjas. Sådana intermodala transporter kräver delvis ett nytt tänkande för att knyta samman de olika transportslagen.

6.8 Etablering av terminaler, nätverk, hantering av elektronisk information samt ett bra inbördes förtroende skapar nya möjligheter för samarbete mellan transportmarknadens aktörer.

6.9 Varje transportslag har sin egen historia, men förändringarna i liberaliserande riktning har drivits på utifrån tekniska, ekonomiska och handelsmässiga förutsättningar. EU har haft och har en stor och viktig roll att spela i denna ständigt pågående förändring.

6.10 Företagen inser den stora betydelsen av en fungerande logistik i tillverknings- och transportleden. I många branscher pågår ett intensivt utvecklingsarbete på detta område som bör uppmuntras och stödjas och som även kan ge impulser i större sammanhang när det gäller hållbar rörlighet.

6.11 Detta är bakgrunden till att Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ger sitt stöd till det finska ordförandeskapets initiativ att föra upp frågan om en europeisk logistik på dagordningen.

Bryssel den 15 februari 2007.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS