

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki

(2007/C 97/08)

Pismem z dnia 17 listopada 2005 r. fiński minister handlu zagranicznego i rozwoju H.E. Mari Kiviniemi zwrócił się w imieniu fińskiej Prezydencji Rady UE do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii, zgodnie z art. 262 TWE, w sprawie *europejskiej polityki w dziedzinie logistyki*.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 11 stycznia 2007 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 433. sesji plenarnej w dniach 15 lutego 2007 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 82 do 5-10 osób wstrzymało się do głosu — przyjął następującą opinię:

### 1. Zalecenia i wnioski

1.1 Transport należy do elementów o zasadniczym znaczeniu dla utrzymania i zwiększenia europejskiej konkurencyjności. We współczesnym społeczeństwie obsługa złożonych operacji transportowych wymaga bardzo wydajnych rodzajów transportu i ich spójnego współdziałania. Zaawansowane i zintegrowane rozwiązania logistyczne mogą przyczynić się do optymalizacji operacji w zakresie transportu towarowego, a tym samym do zapewnienia wzrostu w Europie i jej większej konkurencyjności w skali globalnej.

1.2 Inicjatywa prezydencji fińskiej i opublikowany w czerwcu tego roku <sup>(1)</sup> komunikat Komisji pokazują, w jaki sposób wydajna logistyka może stanowić narzędzie służące zwiększeniu i wykorzystaniu pozytywnej synergii między ochroną środowiska a konkurencyjnością. Można to osiągnąć dzięki optymalnej racjonalizacji metod wykorzystania pojazdów i infrastruktury w celu ograniczenia wolumenu niepotrzebnego transportu. Dlatego właśnie Komitet uważa, że należy rozpocząć działania rozwojowe, w których wykorzystywano by wiedzę wszystkich uczestników, od przedsiębiorstw logistycznych i ich pracowników, poprzez administrację publiczną i organizacje aż po przedsiębiorstwa będące klientami i ich pracowników.

1.3 Punktem wyjścia tego rodzaju działań rozwojowych powinien być sporządzony przez Komisję strategiczny plan na rzecz logistyki jako czynnika wzrostu i konkurencyjności. W ramach takiego planu należy jasno określić zadania przypadające organom władz publicznych i sektorowi. Plan powinien dotyczyć wszystkich rodzajów transportu i bazować na obecnej sytuacji w zakresie gospodarki, polityki transportowej, interesów społecznych i środowiskowych oraz czynników regionalnych.

1.4 Logistyka transportu jest działalnością o wysokich nakładach pracy, wymagającą wykwalifikowanego i dobrze przeszkolonego personelu i kierownictwa. W planie należy więc przedstawić warunki kształcenia wstępnego i kształcenia pozaszkolonego w dziedzinie logistyki. Trzeba także przeanalizować warunki wsparcia dla badań i rozwoju infrastruktury.

1.5 W tym kontekście rynki pracy mogłyby odgrywać istotną rolę w świadczeniu i rozwijaniu usług logistycznych na potrzeby konkurencyjności i przemysłu. Partnerzy społeczni mogą

promować procedury i działanie rynku zatrudnienia w branży logistycznej poprzez ciągły dialog. Zapewnienie stałych miejsc pracy i dobrej sytuacji w zatrudnieniu oraz poprawa wydajności mogą być postrzegane jako wspólne cele.

1.6 Uprzednia strategia Komisji, zakładająca przeciwdziałanie problemom związanym z nadmiernym natężeniem ruchu na niektórych drogach w UE poprzez przywrócenie proporcji wykorzystania różnych rodzajów transportu do poziomów z 1998 r., wydaje się nie odpowiadać obecnym tendencjom na rynku transportowym.

1.7 Główny cel stanowi zapewnienie współdziałania między różnymi rodzajami transportu tam, gdzie jest to możliwe oraz gdzie wydajność i specyficzne zalety poszczególnych rodzajów transportu mogą zostać w pełni wykorzystane, przy czym muszą zaistnieć odpowiednie warunki techniczne, praktyczne i gospodarcze. Przyjęcie wspólnej strategii pozwalającej na stworzenie czy rozwinięcie tych warunków stanowi wyzwanie dla UE. Przyszła strategia będzie również musiała skoncentrować się na zagwarantowaniu bezpiecznych, ekologicznych i wydajnych systemów transportowych.

### 2. Tło

2.1 Finlandia zwróciła się do EKES-u o sporządzenie opinii rozpoznawczej w sprawie **europejskiej polityki w dziedzinie logistyki**, przytaczając szereg przyczyn tego, że rozwój w tej dziedzinie ma istotne znaczenie dla europejskiej konkurencyjności. W grę wchodzi m.in. następujące przesłanki:

2.2 Światowa gospodarka przechodzi obecnie okres przejściowy. Najnowsza faza globalizacji rozpoczęła się w latach 90. ubiegłego wieku, kiedy to rosnąca gospodarka niektórych państw azjatyckich doprowadziła do otwarcia międzynarodowej gospodarki rynkowej. Spowodowało to przenoszenie zarówno produkcji przemysłowej, jak i działalności usługowej. W Europie rozszerzenie UE, wzrost gospodarczy w państwach sąsiadujących z UE oraz ożywienie gospodarcze w Rosji wpływają na zmiany w organizacji europejskiej produkcji przemysłowej i w strukturze rynków usług. UE musi znaleźć szybką i zdecydowaną odpowiedź na powyższe wyzwania, zgodnie z założeniami strategii lizbońskiej.

<sup>(1)</sup> Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności, COM(2006) 336 wersja ostateczna, 28 czerwca 2006 r.

2.3 Wymienione zjawiska znajdują swoje odzwierciedlenie także w europejskim sektorze transportu. Po pierwsze, rynki transportowe wszystkich państw członkowskich muszą zostać skutecznie zintegrowane ze wspólnym rynkiem transportowym. W tym względzie EKES zaleca, aby zająć się szczególnie tymi krajami, które wciąż pozostają technicznie zintegrowane z systemem transportowym byłego ZSRR. Po drugie, należy znieść pozostałe jeszcze ograniczenia mobilności w UE oraz zapewnić efektywną organizację operacji transportowych. Po trzecie, aby móc w pełni wykorzystać możliwości gospodarcze państw sąsiadujących z UE, należy rozwijać połączenia transportowe z tymi państwami. Zatory występujące na granicach z krajami nienależącymi do UE dowodzą, jak znaczny wysiłek należy włożyć w rozwiązanie tego problemu. W wielu wypadkach transport towarowy przekracza granice UE, dlatego też nadzwyczaj ważne staje się zwrócenie uwagi na odpowiednie rozwinięcie infrastruktury i technologii zarówno po stronie UE, jak i po stronie sąsiadujących z nią krajów.

2.4 Jednym z celów strategii lizbońskiej jest uczynienie Europy najbardziej konkurencyjną gospodarką na świecie. Nowoczesny, funkcjonalny i wydajny system transportowy ma zasadnicze znaczenie dla zrównoważonego rozwoju gospodarczego. Jednakże poprawa konkurencyjności unijnych przedsiębiorstw wymaga stałego podnoszenia jakości, punktualności i wydajności transportu. Szybki wzrost natężenia transportu towarów, w szczególności drogowego, powoduje równocześnie, że w wielu regionach Europy osiągnął on już swój graniczny poziom. Dla europejskiego przemysłu oznacza to konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów. Ten niepożądany kierunek rozwoju transportu ma również negatywne konsekwencje dla środowiska naturalnego.

2.5 W UE podjęto znaczne wysiłki na rzecz otwarcia rynków usług logistycznych oraz na rzecz integracji sieci transportowych w Europie. Jednakże dotychczasowe rezultaty nie mogą być uznane za zadowalające: na drodze postępu nadal występują liczne bariery. W ramach unijnej polityki transportowej logistyka nie była dotąd traktowana z uwagą odpowiadającą jej znaczeniu, mimo że koszty operacji logistycznych w przemyśle i handlu stanowią istotną pozycję w wydatkach. Mają one bowiem znaczny udział w łącznych obrotach przedsiębiorstw. Europejski sektor logistyczny jest także ważnym źródłem miejsc pracy.

2.6 Wydajna logistyka stanowi narzędzie służące zwiększeniu i wykorzystaniu pozytywnej synergii między ochroną środowiska a konkurencyjnością. Można to osiągnąć dzięki optymalnej racjonalizacji wykorzystania pojazdów i infrastruktury w celu ograniczenia niepotrzebnego transportu.

2.7 Udoskonalenie operacji logistycznych może pozytywnie wpłynąć na rozwój regionalny UE, zmniejszając wagę położenia geograficznego i przyczyniając się tym samym do wspierania regionalnego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności.

### 3. Wprowadzenie

3.1 Wynikiem kontaktów między Finlandią a Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym było opublikowanie

przez Komisję w czerwcu 2006 r. komunikatu pt. „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności”<sup>(2)</sup>. Dokument ten traktuje o warunkach niezbędnych do zaistnienia ścisłego powiązania między logistyką a polityką transportową.

3.2 W dokumencie konsultacyjnym z marca 2006 r.<sup>(3)</sup> Komisja podjęła szereg kwestii związanych z przyszłym rozwojem logistyki oraz jego znaczeniem dla sprawnego funkcjonowania sektora transportu w UE, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii transportu intermodalnego oraz współdziałania różnych rodzajów transportu.

3.3 W dokumencie tym porównano sytuację w UE-15 i Stanach Zjednoczonych pod względem udziału wydatków na logistykę, w tym na transport, w PKB: w okresie 1998-2002 w UE-15 udział ten wzrósł z 12,2 % do 13,3 %; podczas gdy w tym samym okresie w Stanach Zjednoczonych odnotowano jego spadek z 11 % do 9,9 %.

3.4 Dokument konsultacyjny Komisji odnosi się również do działań uprzednio podejmowanych przez tę instytucję. W ostatnich kilku latach w ramach działań na rzecz badań i rozwoju technologicznego (BRT) podjęto szereg projektów związanych z jednej strony z transportem intermodalnym, z drugiej zaś z logistyką. Mają one pozwolić na lepsze zrozumienie wzajemnych zależności między decyzjami w zakresie logistyki a usługami transportowymi<sup>(4)</sup>.

3.5 W białej księdze Komisji Europejskiej z 2001 r.<sup>(5)</sup> zawarto podstawowe informacje na temat unijnego systemu transportowego oraz przedstawiono szereg koncepcji, strategii i propozycji dotyczących poprawy sytuacji w transporcie do roku 2010. W księdze określono wymierne cele w zakresie poszczególnych rodzajów transportu. Do roku 2010 udział w rynku przypadający na poszczególne systemy transportu zostanie przywrócony do poziomów z roku 1998. Silny nacisk został położony na znaczenie intermodalności, tzn. metod połączenia różnych rodzajów transportu, w szczególności na potrzeby dalekobieżnego transportu towarów na terytorium Europy. Ma to służyć przejściu większej niż obecnie części transportu towarowego przez transport kolejowy i morski. Elementem działań w tym zakresie jest program Marco Polo. Jednakże osiągnięcie tego celu będzie wymagać zapewnienia sprzyjających rozwiązań technicznych i logistycznych, umożliwiających realizację koncepcji dostaw bezpośrednich. W białej księdze stwierdzono, że opóźnienia i dodatkowe koszty związane z przeładunkiem ograniczają konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z drogowym transportem towarów, który dzięki doskonale rozwiniętej sieci dróg umożliwia dostarczenie towarów do niemalże dowolnego miejsca przeznaczenia. Powyższe uwagi dotyczące rozwiniętej infrastruktury drogowej odnoszą się głównie do państw UE15. W nowych państwach członkowskich sieć dróg jest słabiej rozwinięta, często złej jakości. W państwach tych istnieje olbrzymi potencjał rozwoju transportu, który należałoby wykorzystać wspierając inwestycje infrastrukturalne.

<sup>(2)</sup> Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności, COM(2006) 336 wersja ostateczna, 28 czerwca 2006 r.

<sup>(3)</sup> Dokument konsultacyjny w sprawie działań logistycznych służących promowaniu intermodalnego transportu towarowego.

<sup>(4)</sup> Np. projekty SULOLOGTA, PROTRANS, EUTRALOG, FREIGHTWISE, POLLOCO.

<sup>(5)</sup> Biała księga na temat europejskiej polityki transportowej do roku 2010: czas na decyzje, COM(2001) 370 wersja ostateczna, 12 września 2001 r.

3.6 Komunikat Komisji <sup>(6)</sup> w sprawie śródkresowego przeglądu białej księgi potwierdzający znaczenie współmodalności wydaje się bardziej pragmatyczny, jeżeli chodzi o proporcje udziału poszczególnych rodzajów transportu.

#### 4. Prezydencja fińska koncentruje się na przyszłej europejskiej polityce w dziedzinie logistyki i tendencjach panujących w tej dziedzinie

4.1 Wśród dokumentacji przygotowawczej, którą Finlandia przedłożyła Komisji, znajduje się analiza nowych tendencji w dziedzinie logistyki oraz opis tzw. projektu EULOG. Głównym celem tego projektu było opracowanie materiału do dyskusji przedstawiającego kompletny obraz najbardziej zaawansowanej wiedzy dostępnej na świecie na temat pożądanego modelu przyszłej europejskiej logistyki i logistyki transportowej oraz na temat obszarów polityki niezbędnych do jego osiągnięcia.

4.2 Wzrost produkcji nastąpi w szczególności w rozwijającej się gospodarce Chin, Indii, Brazylii i Rosji. Wzrośnie również ilość transportowanych towarów oraz zwiększą się odległości wysłania towarów. Kontrolowanie globalnych łańcuchów dostaw nie jest łatwym zadaniem, dlatego możliwe jest, że ośrodki odpowiedzialne za proces decyzyjny zostaną przeniesione do Azji. Dojdzie do intensyfikacji konkurencji między poszczególnymi obszarami gospodarczymi, co sprawi, że możliwości posiadanej infrastruktury będą w coraz większym stopniu przesądzać o konkurencyjności. Wzrost poziomu produkcji i konsumpcji we wschodniej części Europy zmusza do przeniesienia części transportu towarów na inne rodzaje transportu niż drogowy. Nadzwyczaj ważne staje się wobec tego rozwinięcie ośrodków intermodalnego rozprowadzania towarów w krajach UE leżących na jej granicach. Sytuacja ta wiąże się z optymalizacją kosztów funkcjonowania unijnego systemu transportowego. Instytucje unijne powinny wspierać ten korzystny trend i promować proekologiczne gałęzie transportu w ramach zrównoważonego rozwoju.

4.3 W zakresie produkcji i usług, o strukturze łańcuchów dostaw decydują preferencje klientów. Różnice w tych łańcuchach wynikają nie tylko z właściwości produktu, lecz także z potrzeb i oczekiwań klientów. Integracja systemowa obejmuje zarówno sferę technologii, jak i organizacji oraz jest zorientowana na wykorzystanie wiedzy. Kształtowanie sieci dostaw wymaga innowacji zarówno w zakresie produktów, jak i procesów. W państwach zachodnich będzie wzrastać liczba świadczonych usług, podczas gdy produkcja zostanie przeniesiona w inne regiony sieci. Istnieje zapotrzebowanie na dokładne informacje na temat wpływu produktów i usług na środowisko naturalne. Spowoduje to, że w działaniach służących zwiększeniu wydajności oraz zapobieganiu produkcji odpadów większego znaczenia nabierze kwestia śledzenia drogi produktów. W wypadku, gdy wykorzystane produkty będą musiały ulec przetworzeniu lub zniszczeniu w kontrolowany sposób, wzrośnie także znaczenie obsługi zwrotów.

4.4 Systemy informacyjno-komunikacyjne umożliwiają kontrolowanie przepływu najistotniejszych informacji między sferami planowania i realizacji łańcuchów dostaw oraz zarządzania nimi. Dzięki technologiom informacji i komunikacji możliwa jest poprawa bezpieczeństwa i poziomu obsługi w logistyce i równocześnie obniżenie kosztów. Niezbędne są nowe inteligentne technologie i wzajemna kompatybilność systemów. Przykład takich technologii stanowi coraz powszechniej stosowana identyfikacja radiowa, pozwalająca w istotny sposób

zwiększyć możliwości w zakresie śledzenia dostaw oraz zapewnienia ich bezpieczeństwa.

4.5 Istotną rolę odgrywa zawsze kwestia opłacalności. Koszty transportu będą wzrastać ze względu na wyższe koszty pracy i ceny ropy naftowej, jak również przeciążenie sieci transportowych, opłaty za infrastrukturę i bardziej rygorystyczne wymogi w dziedzinie bezpieczeństwa. Także obsługa zwrotów będzie miała znaczenie dla opłacalności. Brakuje dostatecznej wiedzy na temat kosztów operacji logistycznych, dlatego podejmowane decyzje opierają się na częściowych informacjach. Należy opracować modele pozwalające obliczyć realne koszty. Wydatki związane z logistyką powinny być zaliczane do najważniejszych wskaźników wydajności przedsiębiorstw. W tym kontekście zasadnicze znaczenie dla obliczenia faktycznych kosztów operacji logistycznych będzie miał model obliczania kosztów uwzględniający m.in. koszty zewnętrzne i koszty użytkowania infrastruktury, przygotowywany przez Komisję Europejską w ramach realizacji dyrektywy w sprawie tzw. eurowiniety.

4.6 Polityka publiczna zmierza do ukształtowania takich warunków funkcjonowania, które sprzyjają konkurencyjności przemysłu i handlu. Regulacje stanowią niezbędny element mieszanej gospodarki krajów europejskich, należy jednak dopilnować, by były racjonalne i sprzyjały rozwojowi oraz konkurencyjności. Harmonizacja polityki i regulacji oraz inwestycje infrastrukturalne stanowią wstępny warunek likwidacji przeszkód w funkcjonowaniu wspólnego rynku. Chociaż władze regionalne będą odgrywać coraz większą rolę w regulacjach i inwestycjach w zakresie transportu, muszą one uwzględniać także ewolucję globalnych uwarunkowań w tej dziedzinie.

4.7 Władze będą wspierać tworzenie i wykorzystanie innowacji. Z perspektywy logistyki największe pole do działania rysuje się tutaj w dziedzinie zarządzania łańcuchem dostaw oraz nowych modeli biznesowych. W zakresie łańcuchów dostaw dalsze postępy są niezbędne m.in. w dziedzinie bezpieczeństwa, śledzenia produktów oraz operacji intermodalnych. Natomiast w sferze zarządzania przedsiębiorstwami logistycznymi istnieje zapotrzebowanie na rozwój nowych umiejętności, np. w zakresie współpracy i podziału ryzyka.

#### 5. Uwagi ogólne

5.1 Terminu „logistyka” na ogół używa się bez określania jego szczegółowej treści i znaczenia. Brakuje także jednolitej definicji tego wyrazu. Pojęcie logistyki wykorzystywane było pierwotnie w dziedzinie wojskowości. Można przyjąć, że logistyka towarowa (lub transportowa) to proces planowania, realizacji, kontroli i synchronizacji wydajnej oraz opłacalnej wysyłki, zwrotu i przechowywania surowców, materiałów stosowanych na różnych etapach produkcji oraz gotowych wyrobów i związanych z nimi informacji. Proces ten dotyczy drogi produktu od miejsca pochodzenia do miejsca wykorzystania i ma na celu zaspokojenie wymagań klienta. Powyższa definicja obejmuje swoim zakresem definicje wykorzystane przez Komisję w jej dokumencie konsultacyjnym.

5.2 Tytułem wstępu Komitet zwraca uwagę, że fińska prezydencja przedstawiła długą listę przyczyn określających, jak wielką wagę ma zapewnienie w pełni funkcjonalnego europejskiego rynku logistycznego, a także przekonująco argumentowała, że logistyka powinna zyskać dużo większe niż obecnie znaczenie w unijnej polityce transportowej. Komitet zdaje sobie sprawę ze znaczenia tej kwestii, dlatego wyraża gotowość pełnego poparcia powyższej inicjatywy.

<sup>(6)</sup> COM(2006) wersja ostateczna, „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności”, śródkresowy raport w sprawie białej księgi z 2001 r. na temat europejskiej polityki transportowej.

5.3 Odnowienie strategii lizbońskiej stanowi poważne zadanie, do którego realizacji potrzebny jest wzrost gospodarczy w Europie. Wzrost taki wymaga zwiększenia wymiany handlowej, wprowadzenia racjonalizacji i innowacji zmian w przemyśle, jest on także coraz bardziej zależny od wpływów międzynarodowych i czynników konkurencji.

5.4 W niemal wszystkich dziedzinach życia społecznego transport osobowy i towarowy stanowi jeden z fundamentalnych warunków działalności gospodarczej, produkcji i handlu. Czynniki czasu i kosztów mają decydujące znaczenie nie tylko dla decyzji dotyczących lokalizacji przedsiębiorstw, lecz także dla indywidualnych wyborów. Podobnie jak zmiany strukturalne zachodzące w społeczeństwie wpływają na zapotrzebowanie na transport, tak też są one powodowane powstawaniem nowych możliwości transportu lub ich brakiem.

5.5 Komitet uważa, że w coraz bardziej zglobalizowanej gospodarce logistyka i jej koszt stanowią coraz ważniejszy środek konkurencji i racjonalizacji, jak również wzrasta ich znaczenie dla ochrony środowiska. Dostęp do rynków, pracy, wykształcenia, usług itd. poprzez lepszą mobilność można zapewnić tylko pod warunkiem zaistnienia *funkcjonującego systemu transportu*.

5.6 Komitet podziela zatem również punkt widzenia Komisji, zgodnie z którym transport jest istotnym czynnikiem utrzymania i zwiększania konkurencyjności Europy. W nowoczesnym społeczeństwie obsługa złożonych operacji transportowych wymaga wysoce wydajnych rodzajów transportu i ich spójnego współdziałania. Zaawansowane i zintegrowane rozwiązania logistyczne mogą przyczynić się do optymalizacji operacji w zakresie transportu towarowego, a tym samym do zapewnienia wzrostu w Europie i jej większej konkurencyjności w skali globalnej.

5.7 Należy w związku z tym przypomnieć, że logistyka jest typem działalności gospodarczej opartej na przedsiębiorstwach i popycie ze strony klientów oraz że usługi logistyczne powinny być świadczone przez rynek. Oznacza to, że rozwój tego sektora kształtowany jest zasadniczo przez potrzeby klientów w zakresie transportu. Jako przykład można podać przemysł wytwórczy, w którym popyt na usługi transportowe stale wzrasta w celu ograniczenia konieczności magazynowania zarówno półproduktów, jak i produktów gotowych. Wzrastający wolumen handlu elektronicznego oraz zliberalizowany rynek usług pocztowych w Europie stanowią kolejne dziedziny, w których wzrośnie zapotrzebowanie na szybkie i terminowo realizowane usługi transportowe, a zatem na logistykę. Ważne jest podkreślenie, że taki rozwój musi odbywać się w sposób zrównoważony, z zapewnieniem określonych zasad, w celu zagwarantowania wypełnienia wymogów społeczno-środowiskowych.

5.8 Decyzja klienta w kwestii usług transportowych podlega wpływowi wielu czynników i zależy rzecz jasna od rodzaju towarów, które chce on przewieźć. Towary wartościowe, kruche lub łatwo psujące się przewożone są samochodami ciężarowymi lub samolotami. Towary o niskiej wartości, dużej objętości lub wadze transportuje się drogą wodną lub kolejną. Aspekt czasu (system *just in time*) i liczba przeładunków to dalsze czynniki, które mają wpływ na wybór rodzaju transportu.

5.9 Myślenie takie charakteryzuje również komunikat w sprawie śródkresowego przeglądu białej księgi, który Komitet ocenia pozytywnie. Komunikat ten będzie przedmiotem odrębnej opinii Komitetu. Nie przeszkadza to jednak, by Komitet już teraz przedstawił kilka uwag. Dokument konsultacyjny poprzedzający komunikat koncentrował się zasadniczo na intermodalności, zgodnie z białą księgą z 2001 r., w której zalecano przesunięcie do transportu morskiego i kolejowego części towarów przewożonych w ruchu drogowym.

5.10 Komitet z zadowoleniem stwierdza, że Komisja nie postrzega już intermodalności jako celu samego w sobie, lecz jako środek prowadzący do współdziałania między różnymi rodzajami transportu.

5.11 W dokumencie konsultacyjnym dotyczącym śródkresowego przeglądu białej księgi z 2001 r. Komisja potwierdziła swe stanowisko, że należy przywrócić proporcje wykorzystania różnych rodzajów transportu do poziomu z roku 1998. W białej księdze z 2001 r. podkreślono, że Unia Europejska musi przedsięwziąć środki zapobiegające zwiększającej się dysproporcji w wykorzystaniu różnych rodzajów transportu. Wzrasta popularność transportu samochodowego i lotniczego, co pociąga za sobą większe przeciążenie sieci transportowych. Równocześnie brak odpowiedniego wykorzystania potencjału transportu kolejowego i transportu morskiego bliskiego zasięgu utrudnia wykorzystanie rodzajów transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego. Jednakże rozpatrując problem nadmiernego natężenia ruchu w niektórych regionach UE, nie można zapominać o tym, że obszary peryferyjne są pozbawione właściwego dostępu do centralnie położonych rynków.

5.12 Zdaniem Komisji, z upływem czasu zjawisko to doprowadziło do powstania dysproporcji w rozwoju transportu, których skutkiem było większe przeciążenie sieci transportowych, co dotyczy zwłaszcza transeuropejskich szlaków transportowych i miast. Komisja uważa, że kluczem do rozwiązania tego problemu jest osiągnięcie do 2010 r. dwóch nadrzędnych celów, takich jak:

- zapewnienie uregulowanej konkurencji między różnymi rodzajami transportu;
- koordynacja rozwoju różnych rodzajów transportu w celu zapewnienia właściwej intermodalności.

5.13 Komitet skrytykował powyższe stanowisko w przedstawionej w 2002 r. opinii w sprawie przywołanej białej księgi<sup>(7)</sup>. W odniesieniu do treści pierwszego z powyższych tiret, podkreślił, co następuje: „Problem przeciążenia sieci transportowych jest jednym z głównych tematów poruszonych w omawianym dokumencie, jednak zabrakło w nim stwierdzenia, że problem ten dotyczy w rzeczywistości jedynie niewielkiej części terytorium Wspólnoty, a konkretnie obszarów o bardzo dużej gęstości zaludnienia (co stanowi jedną z przyczyn problemu). Dlatego nie można na tej podstawie opracowywać ogólnej, jednolitej polityki transportowej dla Wspólnoty jako całości. Potrzebne jest bowiem przyjęcie szczególnej polityki dla każdego z tych obszarów”. Komitet podtrzymuje to stanowisko.

<sup>(7)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie białej księgi: Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzje, COM(2001) 370 wersja ostateczna — Dz.U. C 241 z 7.10.2002.

5.14 Ustalenie jako wymiernego celu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu -przypadającego na nie udziału w rynku należy uznać za mylące. Określenie odpowiednich proporcji w łącznej ilości towarów transportowanych w UE z wykorzystaniem poszczególnych rodzajów transportu nie może być uznane za równoznaczne z ukształtowaniem dużego rynku, na którym konkurują ze sobą transport drogowy, kolejowy, transport morski bliskiego zasięgu, żegluga śródlądowa oraz transport rurociągami. Prowadzone obecne statystyki, w których udział w rynku poszczególnych gałęzi transportu porównywany jest na podstawie ilości pracy przewozowej, nie odzwierciedla dokładnie faktycznej sytuacji na rynku transportowym. Należy wesprzeć rozwój bardziej zaawansowanych metod statystycznych, różnicujących przewozy dalekobieżne od przewozów na krótkie odległości.

5.15 Głównym celem jest zapewnienie współdziałania między różnymi rodzajami transportu tam, gdzie możliwe jest ich wzajemne konkurowanie, oraz pełne wykorzystanie wydajności i specyficznych zalet poszczególnych rodzajów transportu. Zasadniczo wymaga to zaawansowanych rozwiązań logistycznych. W perspektywie długofalowej wysiłki takie mogą prowadzić do znacznie bardziej racjonalnego i ekologicznego wykorzystania łącznych mocy transportowych, co w pewnym stopniu pozwoli ograniczyć zatory na niektórych drogach. Zdaniem Komitetu wszystko nie to powinno przesłaniać faktu, że nowoczesna i wystarczająco dobrze funkcjonująca infrastruktura stanowi niezbędny warunek osiągnięcia zamierzonych celów.

5.16 Komitet zauważa, że w komunikacie na temat śródrokowego przeglądu białej księgi z roku 2001, opublikowanym w czasie, gdy trwały prace nad niniejszą opinią, kładzie się obecnie szczególny nacisk na to, żeby wychodząc od całościowego podejścia, w którym każdemu rodzajowi transportu przyznaje się określone miejsce, stworzyć taką politykę transportową, która pozwoli zwiększyć konkurencyjność międzynarodową transportu kombinowanego i zaproponować rozwiązania polegające na integracji różnych rodzajów transportu, tak aby wyeliminować zatory i słabe ogniwa w łańcuchu logistycznym.

## 6. Znaczenie funkcjonalnego rynku logistycznego

6.1 Transport — niezależnie od rodzaju — stanowi materialnie najbardziej dostrzegalny element łańcucha logistycznego. Dlatego nieuchronnie będzie on stanowił główny przedmiot zainteresowania, ilekroć podejmowane będą kwestie logistyki.

6.2 Logistyka ma decydujący wpływ na przemysłowy łańcuch dostaw produktów i informacji oraz na dystrybucję gotowych produktów. Działania te muszą odpowiadać potrzebom i oczekiwaniom klientów i być jednocześnie w zgodzie ze zrównoważonym podejściem do środowiska naturalnego i z zasadą zrównoważonego modelu społeczeństwa.

6.3 Dwie kwestie o kluczowym znaczeniu w sektorze transportu to współpraca i integracja. Fizyczna współpraca obejmuje także przeładunek zwiększający koszty transportu i związany z ryzykiem dla towarów. Warunkiem takiego współdziałania jest zapewnienie łatwego przeładunku towarów w transporcie. W

grę wchodzi konieczność rozwiązywania problemów natury technicznej, ale także organizacyjnej.

6.4 Zapewnienie współpracy wymaga działań w wielu dziedzinach. Niezbędna jest współpraca organizacyjna różnych rodzajów transportu, podobnie jak całościowa strategia w stosunku do rozwoju węzłów transportowych, intermodalnych przewozów towarowych oraz systemów multimodalnych. Opracowanie tej strategii jest warunkiem uzyskania wydajnych, konkurencyjnych systemów logistycznych i zrównoważonego transportu.

6.5 Logistyka stanowi zatem element działalności przemysłowej i handlowej. Panuje tendencja do odchodzenia od systemu, w którym dostawy zależą od posiadanego potencjału na rzecz dostaw odpowiadających zamówieniom. Produkty dostosowywane są do potrzeb klientów. Duży nacisk kładzie się na zapewnienie szybkiej realizacji zamówień oraz planowanie z krótkim wyprzedzeniem, jak również na precyzję i elastyczność. Handel ulega globalizacji. W łańcuchach dostaw zaangażowanych jest wielu podwykonawców. Wartość towarów wzrasta, ponieważ przedsiębiorstwa ograniczają posiadane zapasy w celu uwolnienia zamrożonego kapitału.

6.6 W związku z tym zachodzi potrzeba realizacji szybkich, punktualnych dostaw, zarówno w trakcie procesu produkcyjnego i dystrybucji wśród użytkowników końcowych, jak też w obsłudze zwrotów. Odnotowuje się większe zapotrzebowanie na wydajne operacje logistyczne. Właściwe kontrolowanie przepływu materiałów i produktów i zarządzanie nim zależy od umiejętności wykorzystywania i łączenia łańcuchów transportu.

6.7 Wszystkie rodzaje transportu są potrzebne, dlatego należy propagować ich wzajemne sprzężenie. Wykorzystanie takiego intermodalnego transportu wiąże się z koniecznością przyjęcia pewnych nowych koncepcji w celu połączenia różnych rodzajów transportu.

6.8 Tworzenie terminali, sieci, instrumentów elektronicznego zarządzania informacjami oraz budowa odpowiedniego wzajemnego zaufania stwarzają nowe możliwości współpracy między przedsiębiorstwami transportowymi działającymi na rynku.

6.9 Każdy rodzaj transportu rozwijał się własnym torem, jednak w przypadku każdego z nich zewnętrzne czynniki techniczne, gospodarcze i handlowe wywołały przemiany na rzecz większej liberalizacji. UE odgrywała i nadal odgrywa istotną rolę w tych postępujących przemianach.

6.10 Wszystkie przedsiębiorstwa są świadome faktu, że wydajne operacje logistyczne mają pierwszorzędne znaczenie w łańcuchach produkcji i transportu. W wielu sektorach podejmuje się intensywne wysiłki na rzecz postępów w tej dziedzinie — powinny one uzyskać wsparcie i zachętę, ponieważ ich rezultaty mogą okazać się użyteczne także w szerszym kontekście zrównoważonej mobilności.

6.11 W związku z tym Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny pragnie wyrazić poparcie dla inicjatywy fińskiej prezydencji, dotyczącej podjęcia problematyki europejskiej polityki w dziedzinie logistyki.

Bruksela, 15 lutego 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS