

Andrzej BUJAK*

TRANSPORT TOWAROWY W UE

Na początku XXI wieku został opublikowany przez Unię Europejską dokument, w którym zgodnie ze Strategią Lizbońską przedstawiono podstawowe założenia unijnej polityki transportowej. W ostatnich latach permanentnie rosnące tempo zmian w rzeczywistości politycznej, gospodarczej i społecznej, których przejawem jest przyspieszenie globalizacji produkcji, brak stabilności dostaw energii, nasilenie się globalnego ocieplenia oraz osiągnięcie przez UE wymiaru kontynentalnego, spowodowały potrzebę ponownego rozpatrzenia wielu kwestii związanych z koncepcjami rozwoju transportu i logistyki. Dokonana średniookresowa ocena Białej księgi transportu to wyznaczenie ponad 30 nowych priorytetów w ramach zrównoważonego rozwoju transportu i logistyki. Skuteczność inicjatyw podjętych przez Unię Europejską wymaga nie tylko wspólnych działań, ale przede wszystkim jednakowego postrzegania wskazanych priorytetów i rozwiązań. Ich realizacja wymaga dostrzeżenia i rozumienia wszystkich złożonych uwarunkowań. Konieczna jest nie tylko szeroka wiedza na ten temat, ale również wynikająca z niej umiejętność twórczej interpretacji przedstawionych w dokumentach unijnych dyrektyw.

Rozszerzenie Unii Europejskiej oraz integracja w jej ramach wywołała szereg działań mających na celu przygotowanie wspólnego obszaru europejskiego do realizacji nowych wyzwań, w tym szczególnie istotnych nowych wyzwań transportowych. Według ocen przytoczonych przez Jacquesa Barrota Wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej i Komisarza ds. transportu do 2020 r. w Unii nastąpi wzrost transportu towarowego o około 50% oraz transportu pasażerskiego o około 35%. Tak więc jednym z priorytetowych zadań dla Komisji Europejskiej jest problem zapewnienia mobilności w Europie.

Świadoma przyszłych zmian, jakie pociągnie za sobą integracja, wprowadziła w Komisjach UE szereg działań mających na celu przygotowanie wspólnego obszaru europejskiego do realizacji nowych wyzwań. Wszystkie kraje Unii Europejskiej jak i pozostające poza jej strukturami na naszym kontynencie muszą podjąć wspólne działania, które powinny doprowadzić do stworzenia odpowiedniej infrastruktury transportowej na ziemi, wodzie i w powietrzu. Wprowadzić nowe, innowacyjne rozwiązania dotyczących między innymi rozwoju i promowanie inteligentnych systemów transportu oraz programów na rzecz rozwoju inteligentnej mobilności, jak również wprowadzanie inteligentnej infrastruktury drogowej. Nie są to jednak jedyne działania. Niezwykle istotna jest diagnoza obecnego stanu w wymiarze makro i mikro. Dostrzeżenie dobrych i słabych stron w przyjętych koncepcjach rozwoju infrastruktury transportowej a także w polityce transportowej państwa. Konieczne jest dokonanie zmian w tych koncepcjach zgodnie z dyrektywami i wytycznymi komisji UE. Bardzo często niezbędne będzie również dokonanie zmian w literze prawa i to w wielu obszarach.

* Dr hab. inż. Andrzej Bujak, Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu.

Potrzebna jest nie tylko wiedza o różnych systemach transportowych i uwarunkowaniach ich działania, ale również świadomość i umiejętność wykorzystania wszystkich możliwości, jakie oferuje współczesna technika i nowoczesne technologie dla rozwiązywania współczesnych problemów.

W opracowaniu zostało scharakteryzowane zmiany w podejściu do problemów logistyki transportu towarowego w strategiach UE. Wdrażanie w Unii nowych koncepcji i strategii jest konieczne, mogą one bowiem w znacznym stopniu przyczynić się do usprawnienia ruchu na szlakach komunikacyjnych Europy. Konieczne jest przybliżenie, zrozumienie ich założeń oraz wskazane korzyści wynikające z ich implementacji.

Na początku XXI wieku został opublikowany przez Unię Europejską dokument, w którym zgodnie ze Strategią Lizbońską przedstawiono podstawowe założenia unijnej polityki transportowej. Opublikowano Białą księgę „*Europejska polityka transportowa do 2010 – czas na decyzje*”¹, przygotowaną w rzeczywistości gospodarczej, społecznej i ekonomicznej 2000-2001 roku. Dokument ten wyznaczał kierunki rozwoju transportu na lata 2000-2010 i przedstawiał ponad 60 środków mających na celu doprowadzenie do równowagi pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu, zlikwidowanie wąskich gardeł, umieszczenie użytkowników w centrum polityki transportowej oraz przeciwdziałanie skutkom globalizacji jak i nowe metody zarządzania w tych warunkach.

W dokumencie tym wyrażono przekonanie, iż trzeba dokonać zmian w koncepcjach rozwoju transportu w ramach zrównoważonego rozwoju. Stwierdzono, że zachowanie równowagi ekonomicznej, społecznej i ekologicznej w rozwoju rynku transportowego wymaga przesunięcia części popytu z transportu samochodowego na transport kolejowy, żeglugę morską, żeglugę śródlądową oraz promowania transportu multimodalnego. Wskazano również, że poszczególne gałęzie transportu rozwijają się niezależnie od siebie, a miejsca ich styku czy współpracy są najsłabszym ogniwem europejskiego systemu transportowego. Mając na względzie dostrzeżone zjawiska, w celu zbudowania bardziej zrównoważonych relacji pomiędzy gałęziami transportu wskazano na potrzebę aktywizacji działań w obszarach:

1. hamowania rozwoju transportu samochodowego;
2. rewitalizacji i wsparcia rozwoju transportu kolejowego;
3. zdynamizowania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej;
4. promowania transportu multimodalnego.

Międzygałęziowych przesunięć popytu na usługi transportowe planowano dokonać za pomocą mechanizmów ekonomicznych, jak i pozaekonomicznych.

Permanently rosnące w ostatnich latach tempo zmian w rzeczywistości politycznej, gospodarczej i społecznej, których przejawem jest przyspieszenie globalizacji produkcji, brak stabilności dostaw energii, nasilenie się globalnego ocieplenia oraz osiągnięcie przez UE wymiaru kontynentalnego w wyniku rozszerzenia Unii o kraje Europy Środkowej i Wschodniej, spowodowały potrzebę ponownego rozpatrzenia wielu kwestii związanych z koncepcjami rozwoju transportu i logistyki. Dostrzeżono również, iż „*postęp technologiczny przekształca transport w sektor technologii najnowszej generacji, istnieje ciągle zagrożenie terroryzmem, a podział modalny ulega przemianom*”². Zachodzące w gospodarce zmiany i ich dynamika wymagają nowego ukierunkowania polityki transportowej, co jest równoznaczne z podjęciem szeregu działań związanych z oceną rzeczywistego status quo i ponowną analizą zarówno potrzeb, jak i możliwości.

¹ White Paper, European transport Policy for 2010 – time to decide, European Communities, Brussels 2001.

² Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. COM(2006) 314 wersja ostateczna, (2007/C 161/23), pkt 1.1.

Podjęte działania spowodowały opracowanie dokumentu „*Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*”³, który jest wynikiem śródkresowego przeglądu Białej księgi dotyczącej transportu z 2001 roku. W dokumencie tym przewiduje się na lata 2000–2020 pięćdziesięcioprocentowy wzrost przewozów towarowych w 25 państwach członkowskich UE (wyrażonych w tkm). Wskazuje się również, iż aby transport towarów mógł funkcjonować sprawnie i z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, należy zająć się szeregiem zagadnień strategicznych:

- Zatlóczenie w niektórych obszarach europejskiego systemu transportowego wpływa negatywnie na koszt i czas transportu oraz zwiększa zużycie paliwa.
- Transport towarowy musi przyczynić się do realizacji celów UE w dziedzinie zmian klimatycznych⁴ oraz do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu.
- Transport towarowy jest w znacznym stopniu uzależniony od paliw kopalnych, a zdecydowana większość tych paliw pochodzi z importu.
- Należy w dalszym ciągu wzmacniać bezpieczeństwo i ochronę transportu.
- Pewne oznaki wskazują, że sektory przemysłowe związane z transportem i logistyką mają trudności z przyciągnięciem wykwalifikowanych pracowników⁵.

Należy sądzić, że w przypadku niepodjęcia skutecznych środków zaradczych, problemy te dodatkowo nasilą się w wyniku przewidywanego zwiększenia przewozów towarowych.

Omawiając warunki rozwoju współczesnej logistyki i transportu, dostrzegać również należy inne wyzwania i uwarunkowania, bowiem wiele z nich tworzy jednocześnie nowe możliwości i szanse rozwiązania współczesnych problemów we wskazanych obszarach logistyki, w tym szczególnie problemów systemu transportowego. Dzięki rozszerzeniu UE wzrosła nie tylko różnorodność sektora transportowego, ale również nowy rynek kontynentalny wymusza szybkie wdrażanie nowoczesnych technik logistycznych oraz sprawdzonych rozwiązań w całej Unii Europejskiej. Ponadto logistyka transportu towarowego stanowi coraz silniej zintegrowany i skoncentrowany globalny rynek, na którym kilka europejskich przedsiębiorstw uzyskało pozycję światowego lidera. Zacieśnienie stosunków handlowych z państwami nienależącymi do UE generuje potrzebę poprawy wydajności operacji przewozowych, zwłaszcza w ruchu z krajami sąsiadującymi. W kontekście przedstawionych uwarunkowań, szczególnie istotne dla wygenerowania możliwości ich rozwiązania jest dostrzeżenie faktu, iż szybkie tempo rozwoju technologii teleinformatycznych wywołuje olbrzymie zmiany w metodach organizacji logistyki transportu towarowego.

Te nowe uwarunkowania wymuszają rozszerzenie zakresu priorytetów i narzędzi polityki transportowej. Zdaniem unijnych specjalistów, szczególny nacisk należy położyć na poprawę wydajności różnych form transportu, wykorzystywanych samodzielnie lub w połączeniu ze sobą (współmodalność). Przyjęty w ramach działań wspólnotowych pakiet środków ma za zadanie przyczynić się do realizacji tego celu.

Optymalne wykorzystanie wszystkich środków transportu, samodzielnie i w połączeniu z innymi, i dostosowanie konkretnych możliwości każdego z nich, tak aby stworzyć sprawniejsze systemy transportowe, które powodowałyby mniej zanieczyszczeń oraz gwarantowałyby zrównoważoną mobilność osób i towarów, powinno być możliwe dzięki podjęciu i realizacji szeregu nowych unijnych programów. Do podstawowych inicjatyw w tym obszarze należy zaliczyć:

- Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego;⁶

³ COM(2006) 314 wersja ostateczna

⁴ Konkluzje prezydencji Rady Europejskiej obradującej w Brukseli w dniach 8 i 9 marca 2007 r.

⁵ Komunikat Komisji: Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie. KOM(2007) 606 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 18.10.2007r.

⁶ COM(2007) 607 wersja ostateczna.

- Komunikat w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym;⁷
- Komunikat w sprawie europejskiej polityki dotyczącej portów;⁸
- Dokument roboczy pt. „W kierunku europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier”;⁹
- Dokument roboczy w sprawie autostrad morskich.¹⁰

W ramach podjętych inicjatyw i przedsięwzięć planuje się promować działania związane z zarządzaniem przewozami towarowymi i ruchem, osiągnięciem trwałej jakości i wydajności, uproszczeniem procedur administracyjnych, a także dokonaniem przeglądu norm dotyczących załadunku, wymiarów i obciążeń pojazdów. Wskazuje się na konieczność podjęcia szeregu przedsięwzięć, które przyczynią się do wzrostu konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych, przede wszystkim dzięki skróceniu czasu przejazdów i zwiększeniu niezawodności kolei oraz wyjściu naprzeciw oczekiwaniom klientów. Przedstawione są też nowe koncepcje i narzędzia służące poprawie wydajności portów jako znaczących węzłów w europejskim systemie transportowym, co pomoże im w przyciągnięciu nowych inwestycji, tworząc stabilną podstawę dla ich rozwoju. Zainicjowany też został proces umożliwienia żegludze bliskiego zasięgu czerpania pełnych korzyści z istnienia rynku wewnętrznego poprzez usprawnienie i uproszczenie procedur administracyjnych i związanych ze składaniem dokumentów, co pozwoli zrównać status morskiego transportu towarowego z innymi formami transportu. Wiele uwagi przywiązuje się również do rozwoju koncepcji autostrad morskich i proponuje się dalsze elementy wpływające na wzrost jakości transportu morskiego.

Podjęte działania mają na celu usprawnienie interoperacyjności pomiędzy systemami transportu oraz zwiększenie stopnia konkurencyjności transportu kolejowego, morskiego i rzeczno-żeglownego. W założeniu mają doprowadzić do prawienia efektywności i sprawnego funkcjonowania wskazanych gałęzi transportu, tak aby zwiększyć ich udział w rynku transportowym i zagwarantować ich rentowność w perspektywie długoterminowej. Celem nadrzędnym jest poprawa wydajności transportu towarowego w Europie. Droga jego osiągnięcia jest synergiczny ostateczny efekt wskazanych inicjatyw i przedsięwzięć unijnych, które wspólnie stanowią pewną zamkniętą przemyślaną całość (plan działania), wzajemnie się uzupełniając i wspierając.

Osiągnięcie tego synergicznego efektu w postaci znacznej poprawy wydajności transportu towarowego i zmniejszenie obciążenia dla środowiska naturalnego wymaga przyjęcia pewnych wspólnych priorytetów przy rozstrzyganiu zagadnień z praktycznie niemal wszystkich obszarów i gałęzi transportu.

Do takich priorytetów eksperci unijni zaliczyli:

- skoncentrowanie się na korytarzach transportowych, również zapewniających połączenie łańcuchów transportowych z krajami sąsiadującymi oraz zamorskimi;
- promowanie nowatorskich rozwiązań technicznych i organizacyjnych w dziedzinach infrastruktury, środków transportu (np. pojazdy, wagony kolejowe i statki) i zarządzania ruchem towarowym;
- uproszczenie i ułatwienie funkcjonowania łańcuchów transportu towarowego i związanych z nimi procedur administracyjnych;
- wzmocnienie jakości.¹¹

Koncepcja *korytarzy transportowych*, w swej istocie zakłada możliwość łączenia ze sobą różnych form transportu oraz samych korytarzy w ramach kompleksowej usługi przewozu towarowego.

⁷ COM(2007) 608 wersja ostateczna.

⁸ COM(2007) 616 wersja ostateczna.

⁹ SEC(2007) 1351.

¹⁰ SEC(2007) 1367.

¹¹ Komunikat Komisji: Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie. KOM(2007) 606 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 18.10.2007r.

Potencjał techniczny infrastruktury, optymalne wykorzystanie różnych form transportu w ramach danego korytarza, generować będzie efekt ekonomiczny, ekologiczny i społeczny. Zakładany cel - uzyskanie łatwego, niezawodnego i oszczędnego przewozu towarów z użyciem kilku środków transportu. Warunek – budowa dobrze zaprojektowanych terminali przeładunkowych i ich szeroka dostępność. Oprócz zapewnienia dyspozycyjności i dostępności platform przeładunkowych istnieje potrzeba, koncentracji działań na jakości i wydajności ruchu towarów oraz na zapewnieniu łatwego przepływu informacji dotyczących ładunku między poszczególnymi formami transportu.

Przewidywany znaczący wzrost przewozów towarowych wymagać również będzie istotnych zmian w *zarządzaniu infrastrukturą i środkami transportu*. Wymaga to jednak rozwijania koncepcji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w ramach której budowane będą transgraniczne korytarze transportowe o strategicznym znaczeniu. Efektywne wykorzystanie dostępnej infrastruktury wymaga użycia najnowszych i ciągle doskonalonych systemów informatycznych poprawiających kierowanie ruchem i transportowanymi towarami.¹²

W planie działań na rzecz logistyki wskazano na konieczność podjęcia dalszych działań na rzecz rozwoju inteligentnych systemów transportowych (ITS) w transporcie drogowym, między innymi w celu osiągnięcia interoperacyjności. Planowana jest realizacja zintegrowanego systemu identyfikacji i śledzenia towarów oraz – w dłuższej perspektywie – kierowania ich przewozem różnymi środkami transportu.¹³ Rozwój i wdrożenie inteligentnych systemów transportowych w Europie powiązane jest z uruchomieniem europejskich systemów radionawigacji satelitarnej, takich jak EGNOS i Galileo.

Efektywniejsze wykorzystanie infrastruktury transportowej wymaga też usunięcia przeszkód operacyjnych i handlowych utrudniających dostęp do tej infrastruktury. Wymiarem praktycznym tego postulatu jest chociażby poprawa koordynacji w zakresie przydziału tras kolejowych. Niska efektywność działań w tym obszarze prowadzi do nadmiernego komplikowania organizacji ruchu transgranicznego i stanowi dodatkową fizyczną przeszkodę w transporcie kolejowym oraz przyczynę niepotrzebnych strat ekonomicznych i czasowych.

21 grudnia 2007 roku to kolejny, istotny krok rozwoju UE, do strefy Schengen przystępuje kolejna grupa państw stowarzyszonych, rozszerza się strefa wolnego handlu. To przykład rozwiązań w ramach *uproszczeń* koniecznych dla rozwoju usług transportowych. Naturalną rzeczą są zmiany w zakresie usług i przepisów w poszczególnych formach transportu, ale zmiany te zachodzą w różnym zakresie w poszczególnych krajach. Doprowadziło to do powstania różnych zbiorów przepisów dotyczących dokumentacji, odpowiedzialności lub innych wymagań i procedur administracyjnych, które w zasadniczy sposób wpływają na efektywność transportu. Konieczne jest zastosowanie środków mających na celu uproszczenie otoczenia administracyjnego transportu. Mają one szczególny wymiar w wypadku jednego z priorytetów unijnych – transportu multimodalnego. Dostrzegając niezwykle istotne znaczenie tego problemu, w planie działań na rzecz logistyki transportu określono podstawowy cel – utworzenie wspólnego punktu obsługi w zakresie formalności administracyjnych dotyczących transportu, unormowanie kwestii związanych z dokumentacją i odpowiedzialności w transporcie multimodalnym. W praktyce wymaga to harmonizacji przepisów obowiązujących na poszczególnych odcinkach kolejowych korytarzy transportowych.

¹² Przykładami aktualnie realizowanych działań w tym zakresie są: w sektorze kolejowym – europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz aplikacje telematyczne dla kolejowych przewozów towarowych (TAF), w śródlądowym transporcie wodnym – usługi informacji rzecznej (RIS) oraz w transporcie morskim – system SafeSeaNet, zarządzanie ruchem statków i usługi informacyjne (VTMIS), system automatycznej identyfikacji (AIS) oraz system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT).

¹³ Obecnie trwają intensywne prace nad przygotowaniem całego pakietu inicjatywy w komisjach Unii Europejskiej dotyczących inteligentnych systemów transportowych ITS na 2008r.

Uzasadnieniem do podjętych działań jest chociażby złożoność procedur administracyjnych i wymogów w zakresie składania dokumentów w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Wynika to nie tylko z natury samego transportu wodnego, ale również z faktu, że podróż statku z jednego portu UE do drugiego jest traktowana jako opuszczenie obszaru celnego Unii. Problem ten jest przedmiotem analizy i poszukiwania rozwiązań poświęconym europejskiemu obszarowi transportu morskiego bez barier.

Jedną z kluczowych kwestii zmian w koncepcjach rozwoju transportu jest wzrost *jakości usług transportowych*, zwłaszcza jeśli alternatywne dla transportu drogowego środki modalne mają zyskać na atrakcyjności. Konieczne są działania na rzecz poprawy wydajności kolei oraz lepszej integracji środków transportu wodnego w logistycznym łańcuchu transportowym. W unijnych planach działań na rzecz logistyki transportu przedstawiono sposoby na poprawę wydajności łańcuchów logistycznych oraz poddano szczegółowej analizie poziom usług świadczonych w multimodalnych węzłach przeładunkowych.

Wszystkie wskazane inicjatywy i priorytety ujęte zostały w spójny plan na rzecz wzrostu efektywności działań w obszarze logistyki, w ramach którego wskazano szereg nowych środków i instrumentów. W kontekście przewidywanego wzrostu przewozów towarowych i wzrostu cen paliw kopalnych ogólnym celem planu działań na rzecz logistyki jest uruchomienie niewykorzystanego, drzemiącego w sektorze logistycznym potencjału, który zapewni rozważniejsze i skuteczniejsze wykorzystanie transportu towarowego.

Za pomocą proponowanych środków ujętych w planie działań na rzecz logistyki, którego podstawę stanowi zasada współmodalności, dążąc do poprawy efektywności działania poszczególnych form transportu oraz do pokonania przeszkód w zakresie ich interoperacyjności zakłada się wyzwolenie rezerw w obszarze wydajności istniejących w europejskich systemach transportowych oraz wprowadzenie tych systemów na drogę trwałego wzrostu.

Jak wynika z dokumentów unijnych, plan działań na rzecz logistyki opracowany w ramach śródk okresowego przeglądu pomoże w szczególności:

- w lepszym wykorzystaniu infrastruktury transportowej, m.in. dzięki zarządzaniu pojazdami, współczynnikiem załadowania oraz precyzyjnemu określeniu inwestycji infrastrukturalnych, które przyniosą korzyści przewozom towarowym,
- w poprawie kierowania transgranicznym przepływem towarów i ulepszeniu związanych z nim administracyjnych wymogów dotyczących zgłaszania,
- w lepszej integracji form transportu i ograniczeniu kosztów frykcyjnych mających wpływ na przewozy intermodalne,
- w położeniu większego nacisku na kryteria jakościowe przy wyborze form transportu,
- w zapewnieniu większego poziomu kompetencji, mobilności i atrakcyjności w przypadku zawodów logistycznych.¹⁴

Wskazane nowe środki i instrumenty (około 30), które Unia Europejska powinna podjąć w celu zapewnienia zrównoważonego charakteru i trwałej wydajności logistyki transportu towarowego w Europie ujęte zostały w zbiory wariantów dotyczących takich obszarów, jak: e-Freight i inteligentne systemy transportowe (ITS), zrównoważona jakość, uproszczenie, wymiary pojazdów i transport miejski. Ponadto wskazano na dwa priorytetowe obszary, w ramach których działania te będą realizowane - środowisko miejskie i korytarze transportowe o dużym natężeniu ruchu.

¹⁴ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego, Streszczenie oceny skutków, Bruksela, dnia 18.10.2007 r. SEC(2007) 1321, s. 3.

Przedstawione propozycje działań wsparte zostały oceną skutków ich wprowadzenia w wymiarze ekonomicznym, społecznym i w odniesieniu do środowiska naturalnego.

W ocenie i analizie skutków ekonomicznych zastosowano koncepcję całkowitych kosztów logistycznych służących jako miernik kosztów logistycznych danego przedsiębiorstwa związanych z transportem, z uwzględnieniem kosztów ponoszonych na początkowych etapach, takich jak zlecenie usług przewozowych, oraz dodatkowych kosztów związanych z koniecznością utworzenia zapasów bezpieczeństwa i utrzymania stanów magazynowych. Jak podano w dokumentach unijnych, dopełnieniem analizy mikroekonomicznej była próba oceny skutków wywieranych na całość gospodarki pod względem zmiany PKB.

Generalnym założeniem omawianych programów jest stworzenie podstaw umożliwiających opracowanie elektronicznych usług logistycznych, lepsze przewidywanie i monitorowanie ruchu towarowego, zwiększenie współczynnika załadunku oraz wydajniejsze wykorzystanie pojazdów. Zakłada się, że działania podejmowane w ramach podwariantu e-Freight/ITS obniżą koszty związane ze zleceniem usług przewozowych, zapasami i magazynowaniem, a także same koszty transportu.

W ramach zaprojektowanych działań planuje się wywołanie pozytywnych tendencji w obszarze obniżania składników kosztów logistycznych. Przykładem są tu działania podejmowane w ramach programu „Zrównoważona jakość i wydajność”. W ramach tego programu zakłada się stworzenie warunków do stosowania kryteriów jakościowych przy wyborze przewoźnika oraz podniesienia wydajności i efektywności platform przeładunkowych dzięki stworzeniu systemu wzajemnego porównywania poziomu proponowanych usług i efektywności działania. To być może trochę idealistyczne podejście do problemu, ale stworzony przez działania unijne system pozwalać będzie również na lepszy i bardziej przemyślany wybór platform przeładunkowych przez zleceniodawcę. Kluczowe do osiągnięcia takich efektów ma być między innymi podniesienie poziomu szkoleń logistycznych, co oznacza lepiej przygotowane kadry logistyczne.

W obszarze osiągania lepszych efektów ekonomicznych, co w praktyce oznacza obniżanie kosztów logistycznych, wiele uwagi poświęcono kwestiom uproszczenia łańcuchów logistycznych. Działania te powinny przynieść znaczne oszczędności dzięki zmniejszeniu ciężaru administracyjnego i kosztów ponoszonych z powodu braku jasnych i jednolitych przepisów. Dotyczy to zwłaszcza jednego z przyjętych priorytetów - transportu multimodalnego, gdzie oprócz już wskazanych obszarów obniżenia kosztów wprowadzane działania powinny w znacznym stopniu uprościć kwestie odpowiedzialności w tym transporcie. Ponadto wszechstronna analiza projektowanych zmian wymiarów pojazdów, ma być narzędziem do określenia norm dla intermodalnych jednostek ładunkowych. Zakłada się, że nowe normy doprowadzą do obniżenia kosztów załadunku, wyładunku i przeładunku towarów oraz do poprawy wydajności terminali. Koszty transportu zostaną zredukowane dzięki znacznej poprawie współczynników załadunku w stosunku do kontenerów ISO jak i w innych typów kontenerów jak chociażby zdejmowanych kontenerów typu „swap body”.

Uzyskanie znacznych efektów ekonomicznych oczekuje się w związku z podjętymi działaniami, których celem jest poprawa wydajności przewozów w środowisku miejskim oraz przy wykorzystaniu długich korytarzy transportu towarowego. Podjęte inicjatywy nie tylko powinny obniżyć koszty związane z tymi obszarami transportem, ale również skrócić trasy dostaw towarów, co bezpośrednio przekładać się będzie na czas realizacji usługi. Skrócenie tras i czasu dostawy będzie skutkowało ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko, co ma szczególne znaczenie w transporcie i środowisku miejskim.

Sześć zasadniczych obszarów działań (*E-Freight/ITS; Zrównoważona jakość; Uproszczenie; Wymiary pojazdów i jednostki ładunkowe; Transport miejski; Zielone korytarze*) w różnym stopniu

i zakresie ma wpływać na obniżenie całkowitych kosztów logistycznych. Oczekiwania unijnych ekspertów w tym zakresie przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Oczekiwany pośredni i bezpośredni wpływ priorytetowych obszarów działań na obniżenie całkowitych kosztów logistycznych.

	Zlecenia i komunikacja	Koszty zapasów, magazynowania i ryzyka	Załadunek, wyładunek i przeładunek	Transport
E-Freight/ITS	+	+		+
Zrównoważona jakość	+		+	+
Uproszczenie	+	+		+
Wymiary pojazdów i jednostki ładunkowe			+	+
Transport miejski				+
Zielone korytarze	+	+	+	+

Źródło: Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego, Streszczenie oceny skutków, Bruksela, dnia 18.10.2007 r. SEC(2007) 1321, s. 5.

Realna ocena oczekiwanych skutków omawianych działań wymaga jednak dostrzeżenia pewnych rozbieżności. Przedstawione powyżej założenia teoretyczne komisji UE, przedstawiające oczekiwany pośredni i bezpośredni wpływ możliwych działań na obniżenie całkowitych kosztów logistycznych, nie w pełni są zgodne z oceną skutków tych działań wyrażaną przez szerokie środowisko logistyczne, przede wszystkim przez praktyków z przedsiębiorstw logistycznych i inne podmioty. Podstawy do takiej oceny stanowią wyniki przeprowadzonych badań, które zostały opublikowane w „*Analizach przygotowawczych dla oceny skutków planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego w UE, zapotrzebowanie ze strony zainteresowanych podmiotów na działania strategiczne*”¹⁵. Największe rozbieżności występują w ocenie skuteczności poszczególnych działań. Wyniki z przeprowadzonych badań odnoszące się do korzyści oczekiwanych, a nie zmierzonych w wartościach bezwzględnych przedstawia tabela 2. Bezpośredni wpływ na prezentowane wyniki miało podejście respondentów, preferowali oni bowiem działania mogące przynieść stosunkowo szybki efekt, w przeciwieństwie do środków i działań, które powinny przynieść pozytywne efekty w dłuższym horyzoncie czasowym.

Tabela 2. Oczekiwane korzyści zaproponowanych działań

	Szacunkowe oszczędności finansowe	Szacunkowe oszczędności czasu
E-Freight/ITS	8%	10%
Zrównoważona jakość	10%	12%
Uproszczenie	4%	5%
Wymiary pojazdów i jednostki ładunkowe	11%	9%
Transport miejski	14%	14%

Źródło: Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego, Streszczenie oceny skutków, Bruksela, dnia 18.10.2007 r. SEC(2007) 1321, s. 6.

¹⁵ Preparatory Study for an Impact Assessment on a EU Freight Logistics Action Plan, Stakeholders' demand for policy measures, Bruksela, kwiecień 2007r

Zaprezentowane wyniki badań spowodowały, że oprócz scenariusza optymistycznego opracowano scenariusz realistyczny w celu odzwierciedlenia szerokiego zakresu efektów, jakich oczekuje się w wyniku wdrożenia zakładanych koncepcji, planów i zadań. Scenariusz ten zakłada, że efektem podjętych działań będzie poprawa wydajności w branży logistycznej o co najmniej 3% w transporcie lądowym, o 5% w zakresie powiązanych usług transportowych i o 3% w zakresie komunikacji¹⁶. Ponadto obniży koszty logistyki transportu towarowego o 2%, skróci czas transportu towarów o 3% oraz podwyższy współczynniki załadowania o 3%. Dane te zostały sporządzone na podstawie opinii ekspertów dotyczących oczekiwanych ogólnych następstw środków zaproponowanych w planie działań na rzecz logistyki.

Oprócz oczekiwań ekonomicznych w zmodyfikowanych w wyniku przeglądu śródkresowego koncepcjach wiele uwagi przywiązuje się do zwiększenia efektywności działań związanych ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu towarowego na środowisko naturalne. W ocenie negatywnego wpływu tego transportu na środowisko naturalne skoncentrowano się głównie na emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń. Zaprojektowano działania, które mogą wspólnie przyczynić się do rozwiązania tych niezwykle istotnych problemów. Między innymi wskazano na konieczność i potrzebę ograniczenia niepotrzebnych przewozów, zwiększenia stopnia i tempa integracji środków transportu oraz na podniesienie atrakcyjności, a więc stworzenia odpowiednich mechanizmów rynkowych, środków bardziej przyjaznych środowisku. W konsekwencji zaprezentowano koncepcję „zielonego transportu” - zwłaszcza w odniesieniu do transportu miejskiego, działania zmierzające do wspierania rozwoju sieci kolejowej skoncentrowanej na ruchu towarowym oraz koncepcje rozwoju autostrad morskich. Założono również, że odpowiednia, w pewnym sensie restrykcyjna polityka oraz inne podjęte działania powinny przyczynić się do zastosowania nowych, przyjaznych środowisku technologii tam, gdzie wpływ transportu okaże się największy.

Zdaniem unijnych ekspertów, zaproponowany plan działań na rzecz logistyki będzie miał korzystne oddziaływanie na środowisko przede wszystkim z następujących względów:

- wydajne planowanie tras, szczególnie w transporcie drogowym, ograniczy poziom emisji CO₂ dzięki rozładowaniu zatorów i podwyższeniu współczynników załadowania;
- elektroniczne monitorowanie ruchu towarów zapewni lepszą przewidywalność dostaw oraz pomoże unikać zbędnych przewozów i stosowania doraźnych, energochłonnych dostaw w procesach produkcji lub dystrybucji podatnych na przerwy w działalności;
- wykorzystanie multimodalnych jednostek ładunkowych wzmocni interoperacyjność różnych form transportu i ułatwi przejście na formy mniej zanieczyszczające środowisko naturalne;
- uproszczenia administracyjne i prawne obniżą koszty multimodalnego transportu towarowego i tym samym uczynią go bardziej konkurencyjnym;
- rozpowszechnianie sprawdzonych rozwiązań i podniesienie poziomu szkoleń logistycznych sprawia, że decyzje dotyczące przewozów towarowych podejmowane będą na podstawie pełnego obrazu istniejących rozwiązań alternatywnych oraz ich skutków środowiskowych, społecznych i gospodarczych.¹⁷

Plan działań na rzecz logistyki ściśle powiązany z innymi inicjatywami politycznymi powinien wywołać szereg pozytywnych zjawisk, których efektem powinna być znacząca poprawa w zakresie oddziaływania logistyki transportu towarowego na środowisko. Podjęte działania mają na celu zapewnić przedsiębiorstwom logistycznym i przewozowym dogodne warunki świadczenia usług nie tylko opłacalnych, ale także zrównoważonych środowiskowo. Dotyczy to zwłaszcza obszarów, gdzie istnieją atrakcyjne alternatywne formy transportu. Ponadto wiele uwagi przywiązuje się do wypracowania mechanizmów związanych z włączeniem kryteriów jakościowych – w tym dotyczących oddziaływania na środowisko – do procesu podejmowania decyzji przez klienta.

¹⁶ Komunikat Komisji do Rady,, Bruksela, dnia 18.10.2007 r. SEC(2007) 1321, s. 6.

¹⁷ Komunikat Komisji do Rady,, Bruksela, dnia 18.10.2007 r. SEC(2007) 1321, s. 8.

W celu uzyskania kompleksowej oceny skutków realizacji proponowanych koncepcji na rzecz logistycznych, konieczne było rozpatrzenie ich skutków społecznych. Prognozowane skutki należało przedstawić w odniesieniu do kilku grup społecznych, jak i całego społeczeństwa. Najistotniejsze było dokonanie oceny w odniesieniu do osób zatrudnionych w logistyce i innych pokrewnych sektorach gospodarki. Istotne było również przedstawienie wpływu na jakość życia w środowisku miejskim, jak i przedstawienie ewentualnych skutków dla całego społeczeństwa. Dokonano oceny przede wszystkim w kontekście koniecznych szkoleń i mobilności.

W stosunku do pracowników branży logistycznej oraz osób, które odczuwają skutki jej działania (hałas, spaliny, emisja zanieczyszczeń, zagęszczenie ruchu), przede wszystkim dokonano oceny z punktu widzenia konieczności wdrożenia kompleksowego planu kształcenia logistycznego. W zaproponowanym planie działań na rzecz logistyki wystąpiono z inicjatywą na rzecz stworzenia systemu certyfikacji dla logistyków, w celu poprawienia poziomu oferowanych szkoleń i zapewnienia nowej perspektywy kariery dla pracowników sektora. Dostrzeżono i uwzględniono również implikacje związane z coraz szybszym wprowadzeniem nowych technologii, szczególnie w dziedzinie informatyki. Nowe technologie, nowe możliwości, jakie one stwarzają, to zwiększone zapotrzebowanie w branży logistycznej na specjalistów, szczególnie informatyków oraz konieczność permanentnego podnoszenia wiedzy i kompetencji pracowników zatrudnionych w sektorach logistycznych.

W odniesieniu do ogółu społeczeństwa zakłada się, że środki podejmowane w ramach planu na rzecz logistyki będą miały w szerszym horyzoncie czasowym pozytywne skutki. Rozwój logistyki to możliwość zaspokajania większych potrzeb i oczekiwań społecznych, to generalnie podniesienie poziomu życia społeczeństwa. Zakłada się, że zrównoważony rozwój logistyki, działań promujących sprawdzone rozwiązania i dobre, ekologiczne praktyki w logistyce powinny też pozytywnie wpłynąć na środowiskowe warunki życia, szczególnie dotyczy to warunków życia w środowisku miejskim. Rozwój technologii stosowanych w transporcie oraz podejmowane inicjatywy, takie jak „zielone korytarze” powinny pozytywnie wpłynąć na jakość życia zarówno osób pracujących w branży logistycznej, jak całego społeczeństwa. Bardziej wydajna logistyka, szczególnie w wymiarze transportu towarowego, pomoże zapewnić odpowiednią jakość życia – taką, jakiej oczekują konsumenci – przy jednoczesnym zmniejszeniu negatywnego oddziaływania na środowisko.

Ostatnim obszarem oceny były koszty administracyjne. Koszty te odnoszą się zarówno do sektora publicznego, jak i prywatnego. Władze publiczne poniosą główne koszty, które dotyczyć będą opracowania nowych norm, wprowadzenia systemu certyfikacji kwalifikacji zawodowych, dostosowania krajowych programów nauczania, wdrożenia narzędzi służących analizie porównawczej (benchmarking) i pomiarowi osiągniętych efektów oraz funkcjonowania biur promocji transportu multimodalnego, jak i wdrożenia koncepcji „jednego okienka”. Sektor prywatny będzie ponosił koszty związane z dostosowaniem działalności do nowych norm oraz z przestrzeganiem wymogów w zakresie certyfikacji i analizy porównawczej.

Reasumując prowadzone rozważania w kontekście zakładanych efektów, pomimo widocznych różnic jakie mają przynieść różne rozpatrywane opcje, należy przede wszystkim dostrzegać ich synergiczny ostateczny efekt. Konsekwentna, ale też przemyślana i dostosowana do aktualnych wymogów realizacja zróżnicowanych działań w różnych obszarach działalności logistycznej przy wykorzystaniu najnowszych zdobyczy techniki, szczególnie technologii informatycznych, powinna doprowadzić do pogodzenia wymogu wydajności usług logistycznych (jako istotnego czynnika europejskiej konkurencyjności) ze zrównoważonym charakterem praktyk stosowanych w tej branży.

Zestaw zaproponowanych działań powinien wywrzeć pozytywny wpływ na całość kosztów logistycznych. W sposób pośredni lub bezpośredni poprzez obniżenie kosztów zleceń i komunikacji, kosz-

tów związanych z utrzymywaniem zapasów i zarządzaniem ryzykiem, kosztów przeładunków i wreszcie kosztów samego transportu. Niektóre z tych działań są z założenia działaniami przygotowawczymi i jako takie samodzielnie nie będą miały bezpośredniego wpływu na wydajność usług logistycznych w UE, stanowią jednak niezbędny krok na drodze do poprawy zasad ramowych w dziedzinie logistyki.

Zasadność i potrzeba realizacja wskazanych działań i inicjatyw na rzecz wspierania logistyki nie budzi żadnych wątpliwości. Wynika to chociażby z faktu, że przedstawione postulaty, koncepcje i kierunki działań są wynikiem intensywnych konsultacji z wszystkimi zainteresowanymi stronami, w ramach których zorganizowano 13 seminariów i konferencji, wzięto udział w ponad 30 imprezach zewnętrznych oraz otrzymano niemal 160 pisemnych opinii. Ponadto do Komisji wpłynęło ponad 500 zgłoszeń dotyczących wąskich gardeł w logistyce¹⁸. Jednak nie ulega wątpliwości, że to wymagania użytkowników będą musiały znaleźć się w centrum zainteresowania przyszłych działań w obszarze logistyki i transportu.

Również samo środowisko logistyczne zasadniczo pozytywnie odnosi się do proponowanych środków, chociaż dostrzec można pewne różnice w formułowanych przez poszczególne podmioty opiniach. Branża logistyczna na ogół przywiązuje ogólnie większe znaczenie do wymogów dotyczących infrastruktury transportowej, do ograniczenia kosztów związanych ze spełnieniem wymagań administracyjnych oraz do potrzeby poprawy wydajności kolei jako formy transportu towarowego. Ogólnie rzecz biorąc, opowiada się również za środkami służącymi przyspieszeniu wdrażania technologii teleinformatycznych oraz wspieraniu szkoleń logistycznych. Brakuje natomiast jednomyślności w ocenie propozycji dotyczących wprowadzenia systemów uznawania jakości i systemów odpowiedzialności w transporcie multimodalnym oraz w ocenie propozycji ewentualnych zmian ograniczeń wymiarów pojazdów.

Na zakończenie warto raz jeszcze podkreślić, że analiza i ocena przedstawionych priorytetów w zderzeniu z zapisami w Białej księdze dotyczącej transportu w 2001 roku¹⁹ pozwala stwierdzić, że ogólne cele polityki transportowej pozostały te same: bezpieczna, zrównoważona i konkurencyjna mobilność osób i towarów, chroniąca użytkowników, szanująca środowisko naturalne oraz gwarantująca wysokiej jakości miejsca pracy²⁰. Cele te, podobnie jak w 2001 roku, są całkowicie zgodne ze zmienioną agendą lizbońską na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz ze zmienioną strategią zrównoważonego rozwoju.

Nie ulega jednak żadnej wątpliwości, że mając na uwadze zmiany, jakie w ostatnich latach zaszły w otoczeniu gospodarczym, politycznym i społecznym, aby przyczynić się do poprawy logistyki, a szczególnie wydajności transportu towarowego oraz do zmniejszenia obciążenia, jakie stanowi on dla środowiska naturalnego, władze muszą stworzyć odpowiednie warunki ramowe oraz popierać działania na rzecz transportu współmodalnego i zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Należy dokonać natychmiastowej adaptacji polityki wspólnotowej, jak i poszczególnych państw członkowskich w celu przyjęcia właściwych środków prawnych, umożliwienia normalizacji technicznej, zapewnienia wsparcia politycznego i finansowego oraz propagowania sprawdzonych rozwiązań.

Nie tylko konieczność sprostania przemianom, które zaszły w tym okresie oraz przewidywanym zmianom w przyszłości uzasadniają działania na rzecz korytarzy transportowych, lepszego kierowania ruchem i transportem towarów, uproszczenia oraz poprawy jakości usług. Bezpośrednie uzasadnienie do tworzenia nowych korytarzy transportowych, a zwłaszcza nadania im międzynarodowego charakteru, tworzą prognozy związane ze zwiększeniem się udziału transgranicznego transportu towarów wraz

¹⁸ COM(2007) 0606 wersja ostateczna.

¹⁹ White Paper, European transport Policy for 2010 – time to decide, European Communities, Brussels 2001.

²⁰ Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. COM(2006) 314 wersja ostateczna, (2007/C 161/23), pkt 1.2

z rozwojem rynku wewnętrznego oraz wzrost i rozwój handlu, a tym samym potrzeb transportowych, z państwami spoza Unii.

Realizacja planu na rzecz poprawy logistyki wymaga podjęcia inicjatyw politycznych i gospodarczych wyznaczających kierunki zmian i doskonalenia europejskiej polityki w zakresie transportu towarowego, osobowego i modalnego, opartych na zasadach współmodalności, inteligentnych systemach transportowych (ITS), zielonych korytarzach transportowych i zorientowaniu na użytkownika.

Współmodalność, zgodnie z dokumentami Unii Europejskiej, wymaga poprawy wydajności, interoperacyjności i wzajemnych połączeń między transportem kolejowym, morskim, żegluga śródlądową, transportem lotniczym, drogowym i odpowiednimi węzłami, w celu osiągnięcia pełnej integracyjności tych środków w ramach kompleksowej usługi typu „od drzwi do drzwi”.²¹

Nowoczesne rozwiązania w obszarze transportu to konieczność zastosowania innowacyjnych, zaawansowanych i skomplikowanych technologii. Inteligentne systemy transportowe (ITS) stanowią sposób na usprawnienie zarządzania transportem i ładunkami oraz zwiększenie wykorzystania dostępnej infrastruktury. Wspólne, ogólnoeuropejskie działania w tym obszarze to nie tylko potrzeba, ale wręcz konieczność. Brak takich działań, jednolitych koncepcji nie tylko utrudniałby wprowadzenie nowych technologii i nowatorskich rozwiązań, ale mógłby doprowadzić do utraty kompatybilności w tym systemie.

Koncepcja zielonych korytarzy, jak wynika z dokumentów unijnych, jest kolejnym konkretnym narzędziem służącym uwzględnieniu obaw dotyczących środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa i ochrony w projektowaniu i funkcjonowaniu infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej²². Aby zmniejszyć obciążenie, jakie transport towarowy stanowi dla środowiska naturalnego, należy podejmować wysiłki w celu maksymalnego ograniczenia zużycia energii oraz emisji hałasu, zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych pochodzących z transportu towarów.

Należy jednak wskazać, że pomimo akceptacji i poparcia dla wszystkich koncepcji zaproponowanych w celu zwiększenia energooszczędności różnych środków transportu i zmniejszenia poziomu generowanych przez nie związków węgla, istnieją uzasadnione wątpliwości, czy wszystkie podjęte działania będą wystarczające do osiągnięcia zmniejszenia emisji związków węgla do poziomu, jaki Europa musi osiągnąć do połowy bieżącego stulecia.

Wprowadzenie pojęcia „zielonych korytarzy”, czyli korytarzy transportu towarowego, które charakteryzują się niewielkim oddziaływaniem na środowisko człowieka i środowisko naturalne wskazuje, że istotnym ich elementem będzie transport kolejowy i wodny.

Wszystkie zaproponowane działania powinny mieć korzystne oddziaływanie na środowisko naturalne, pomagając ograniczyć niepotrzebne przewozy, usprawnić integrację form transportu i podnieść atrakcyjność form bardziej przyjaznych środowisku, a także włączyć kryteria jakościowe – w tym dotyczące oddziaływania na środowisko – do procesu podejmowania decyzji przez klienta.

Z omawianymi problemami, szczególnie z transportem, nierozzerwalnie związane są koszty usług logistycznych. Globalizacja i inne czynniki mające wymiar ekonomiczny i ekologiczny zagrażają zrównoważonemu charakterowi praktyk w branży logistyki i transportu. W tych warunkach istnieje realna potrzeba eliminacji przeszkód utrudniających efektywne świadczenie usług logistycznych. To podsta-

²¹ Komunikat Komisji: Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie. KOM(2007) 606 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 18.10.2007r.

²² Tamże

wowy obszar doskonalenia planu działań na rzecz logistyki. Zasadniczym narzędziem w osiągnięciu tego celu wydaje się pełniejsze wykorzystanie technik i możliwości, jakie stwarza teleinformatyka oraz wzrost poziomu wiedzy i umiejętności logistycznych. Normalizacja (w zakresie informatyki i pojazdów) oraz uproszczenie procedur administracyjnych pozwoli na zdecydowane ograniczenie kosztów operacyjnych. Wzmocnienie czynnika jakościowego w procesie podejmowania decyzji dotyczących logistyki przewozów towarowych otworzy nowe możliwości rynkowe.

Zwiększenia wydajności i zrównoważenia charakteru sektora logistycznego nie można jednak traktować hasłowo, jako rzeczy oczywistej. Muszą zostać podjęte konkretne i skuteczne działania. Przyjęty plan na rzecz logistyki musi być konsekwentnie wdrażany. Celem nadrzędnym podjętych działań powinno być uruchomienie niewykorzystanego, drzemiącego w sektorze logistycznym potencjału, który zapewni rozważniejsze i skuteczniejsze wykorzystanie wszystkich gałęzi transportu, w tym szczególnie transportu intermodalnego.

Warto również podkreślić, że w najnowszych unijnych dokumentach i koncepcjach dokonano uszczegółowienia definicji poszczególnych problemów z obszaru logistyki i transportu. W poprawionych i dostosowanych do współczesnych uwarunkowań gospodarczych planach działania i uwspółcześionych celach, w większym stopniu odzwierciedlono kontekst polityczny, podkreślono znaczenie oczekiwanych skutków środowiskowych i społecznych oraz więcej miejsca poświęcono wyjaśnieniu, analizie jak i modelowaniu zagadnień ekonomicznych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] COM(2007) 0606 wersja ostateczna
- [2] COM(2007) 607 wersja ostateczna
- [3] COM(2007) 608 wersja ostateczna
- [4] COM(2007) 616 wersja ostateczna
- [5] Komunikat Komisji: Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie. KOM(2007) 606 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 18.10.2007r.
- [6] Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średnio-okresowy Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. COM(2006) 314 wersja ostateczna, (2007/C 161/23), pkt 1.1
- [7] SEC(2007) 1351
- [8] SEC(2007) 1367
- [9] Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. COM(2006) 314 wersja ostateczna, (2007/C 161/23), pkt 1.2
- [10] White Paper, European transport Policy for 2010 – time to decide, European Communities, Brussels 2001

CHANGES IN THE INTERPRETATION OF LOGISTICS AND TRANSPORT ISSUES IN UE POLICY

SUMMARY

At the beginning of 21st century, UE issued a document in which, in accordance with Lisbon Strategy, basic aspects of UE transport policy were introduced. In recent years permanently increasing pace of changes in politics, economy and society has been visible in extending global production, lack of energy supply stability and growing global warming which results in reinterpretation of transport and logistics issues.

30 new priorities in balanced transport and logistics development are the result of a periodical assessment of Transport White Book. The efficiency and effectiveness of UE proposals imposes not only common actions but also unanimous perception of the priorities and solutions. Not only extensive knowledge about these issues is necessary, but also the ability to creative interpretation of UE directives contained in documents

