

Maciej Mindur

Europejska polityka w dziedzinie logistyki

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 216-233

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MACIEJ MINDUR¹

EUROPEJSKA POLITYKA W DZIEDZINIE LOGISTYKI

PRZESŁANKI EUROPEJSKIEJ POLITYKI LOGISTYCZNEJ²

Rozszerzona Unia Europejska (27 państw członkowskich) stoi przed nowymi wyzwaniami, m.in. w zakresie wyrównywania różnic w rozwoju regionów, kreowania nowej struktury gospodarki unijnej, powiązań produkcyjnych, handlowych i transportowych w ramach swojego obszaru. Należy także uwzględniać powiązania logistyczne z całym światem, a szczególnie z najbliższym geograficznie otoczeniem. Celem jest rozwój społeczno-gospodarczy, a w szczególności wzrost jakości życia obywateli Unii. W globalnej rywalizacji gospodarczej z wielkimi obszarami jak Rosja, Chiny, USA czy Indie wygrać można głównie przez systematyczny wzrost konkurencyjności produktów unijnych. Znaczącą część kosztów produktów w miejscu u odbiorcy stanowią koszty logistyczne³, zarówno te bezpośrednie, jak i pochodne, spowodowane zawodnością lub niewydolnością łańcuchów dostaw.

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.

Komisja Europejska zwracała na to uwagę już w roku 1997 w swoim dokumencie na temat transportu towarów⁴. Podejmuje się w nim kwestie

¹ dr hab. Maciej Mundur, Katedra Polityki Gospodarczej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

² Szersze omówienie europejskiej polityki logistycznej znajduje się w części pierwszej, rozdziale pierwszym (przygotowanym przez autora wspólnie z B. Godlewskim) w publikacji pt. *Logistyka. Infrastruktura techniczna na świecie. Zarys teorii i praktyki*. Wydawnictwo ITE-PIB, Warszawa-Radom 2008.

³ Zob. B. Liberadzki, *Logistyka jako szansa wzrostu efektywności Unii Europejskiej*, (w) *Najlepsze praktyki w logistyce*, ILiM, Poznań 2006.

⁴ *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, Intermodality and intermodal freight transport in the European Union - A system's approach to freight transport - Strategies and actions to enhance efficiency, services and sustainability*, COM/97/0243.

systemowego podejścia do przewozów, ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego.

Można wymienić następujące grupy przesłanek tworzenia europejskiej polityki logistycznej:

- wpływ logistyki na konkurencyjność gospodarki,
- integracja w ramach Unii Europejskiej,
- rosnące wymagania użytkowników końcowych,
- liberalizacja, w szczególności transportu i usług pocztowych.

W niemal wszystkich dziedzinach życia społecznego logistyka towarów stanowi jeden z fundamentalnych warunków działalności gospodarczej, produkcji i handlu. Czynniki czasu i kosztów mają decydujące znaczenie, wpływając m.in. na lokalizację przedsiębiorstw.

Pogłębiający się proces globalizacji gospodarki powoduje, że logistyka i jej koszt stanowią coraz ważniejszy środek konkurencji i racjonalizacji, jak również wzrasta ich znaczenie dla ochrony środowiska. Komisja Europejska podkreśla, że transport jest istotnym czynnikiem utrzymania i zwiększania konkurencyjności Europy⁵. 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.

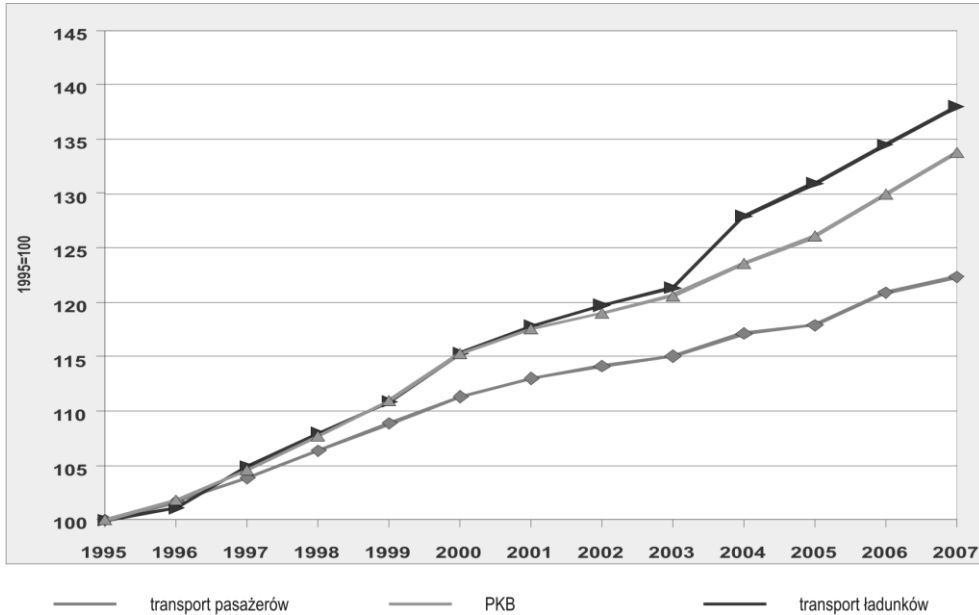
WPLYW PRZEMIAN W TRANSPORCIE UNII EUROPEJSKIEJ NA POLITYKĘ LOGISTYCZNĄ

Istotną przesłanką do kreowania nowoczesnej polityki w dziedzinie logistyki w UE są zmiany systemowe i regulacyjne w transporcie. Zmiany wielkości w przewozach ładunków i dynamice PKB wskazują na prawidłowość, iż transportochłonność rośnie szybciej niż PKB w krajach UE (rysunek 1).

⁵ Tamże.

Rysunek 1

Dynamika PKB oraz dynamika pracy przewozowej (ładunków i pasażerów) w krajach EU-25 (1990 = 100%)



Źródło: *EU Energy & Transport in Figures 2006*, EC, DG TREN.

Sprawny rozwój gospodarki wymaga racjonalizacji działań, co w szczególności odnosi się do branży logistycznej. Przejawia się to w szybszym tempie wzrostu gospodarczego niż wzrostu wielkości przewozów. Relacja ta określana jest pojęciem transportochłonności gospodarki⁶, której spadek może wynikać z takich czynników jak racjonalizacja rozmieszczenia działalności produkcyjnej, zwiększenie efektywności wykorzystania systemu transportowego, ale także, może nawet w największym stopniu, od zmiany struktury gospodarki. Pomimo podjęcia decyzji na szczeblu wspólnotowym o wspieraniu decouplingu⁷, czyli uniezależnienia wzrostu gospodarczego od jednoczesnego wzrostu przewozów, tendencja tych wielkości kształtuje się odwrotnie. Praca przewozowa rośnie szybciej niż PKB, zjawisko to w szczególności nasiliło się w latach

⁶ Por. M. Mindur: Transportochłonność gospodarki we Wspólnocie Europejskiej i w Polsce, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 11/2006.

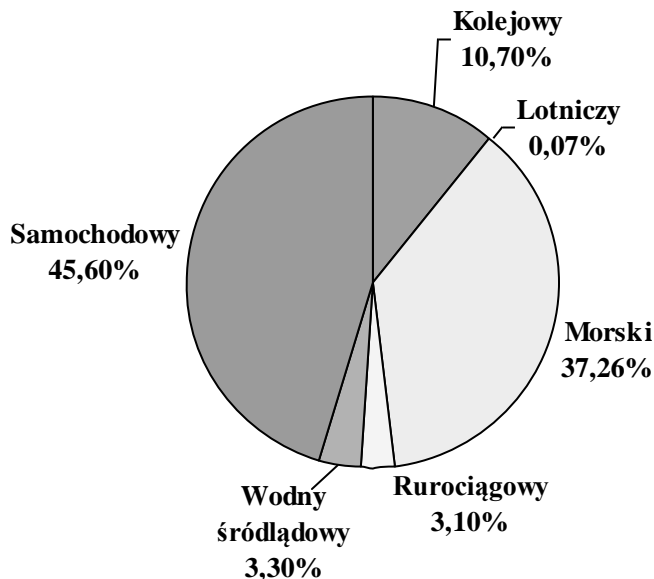
⁷ Zob. Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na decyzje, COM/2001/370.

2004–2005. Rodzi to pytanie o zasadność polityki decouplingu i przemyślenie założeń polityki w kontekście możliwości rozwoju gospodarki przy malejącej roli transportu.

Gospodarki krajów rozwiniętych charakteryzują się rosnącym udziałem sektora usług, który w mniejszym stopniu wymaga zaangażowania logistyki ładunków w swoją działalność niż na przykład sektor przemysłu. Jednak rozwijający się sektor usług może pozytywnie wpłynąć na mobilność mieszkańców.

Rysunek 2

Struktura gałęziowa transportu ładunków (tkm) EU-25, 2007



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *EU Energy & Transport in Figures 2006*, op. cit.

Europejska polityka transportowa wspiera ideę zrównoważonego udziału poszczególnych gałęzi transportu w przewozach ogółem. W świetle tej koncepcji obecna struktura przewozów wydaje się być nieodpowiednia. Dominująca rolę odgrywa transport drogowy i morski, które wykonują łącznie ponad 80% pracy przewozowej (rysunek 2). Szczególnie niekorzystna dysproporcja występuje w przypadku transportu lądowego: drogowego (45%) i kolejowego (10%). Jest to

m.in. skutek nowych wymagań użytkowników końcowych (klientów) w zakresie usługi logistycznej. Coraz częściej oczekuje się dostawy towaru od drzwi do drzwi w ilości zamówionej przez klienta. Powoduje to konieczność wykorzystywania elastycznego transportu w zakresie przestrzennym, jak i dyspozycyjności czasowej. Warunki takie spełnia transport samochodowy.

Tabela 1
Praca przewozowa według gałęzi transportu (mld tkm) w krajach UE-27

	Kolejowy	Samochodowy	Wodny śródlądowy	Rurociągowy	Morski	Lotniczy	Razem
1995	386	1289	122	115	1150	2,0	3064
2000	404	1519	134	127	1348	2,7	3534
2001	386	1556	133	132	1400	2,7	3610
2002	384	1606	132	128	1415	2,6	3668
2003	392	1625	124	130	1444	2,6	3718
2004	416	1747	137	132	1485	2,8	3920
2005	414	1800	139	136	1520	2,9	4012
2006	440	1855	139	135	1548	3,0	4120
2007	452	1927	141	129	1575	3,1	4228
1995– 2007	17,1%	49,6%	15,6%	12,1%	37%	55%	38%
2006– 2007	2,70%	3,90%	1,90%	-4,70%	1,70%	3,30%	2,60%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *EU Energy & Transport in Figures 2009*.

Z tabeli 1 wynika, że transport drogowy nie dość, że cechuje się największym udziałem w przewozach towarowych, to jeszcze wykazuje największą dynamikę wzrostu, pogłębiając dysproporcję względem transportu kolejowego. Transport drogowy w latach 1995–2005 odnotował wzrost pracy przewozowej z 1250 do 1724 mld tkm, czyli o 38%. Średnie roczne tempo wzrostu

w tym okresie w transporcie drogowym wyniosło 3,5%, zaś w przypadku kolei – tylko 0,8%.

CELE I ZAKRES POLITYKI LOGISTYCZNEJ

Potrzebę całościowego spojrzenia na logistykę podkreślono także w Białej Księdze transportu z 2001 r.⁸ Przedstawiono w niej strategię Komisji, zakładającą przeciwdziałanie problemom związanym z nadmiernym natężeniem ruchu w niektórych korytarzach transportowych UE poprzez przywrócenie proporcji wykorzystania różnych rodzajów transportu. Takie podejście wydaje się być już niewystarczające. W nowym Komunikacie⁹ z roku 2006 dokonano rewizji Białej Księgi, w której co prawda podtrzymano wcześniejsze założenia, ale także przyjęto nową zasadę współmodalności. Oznacza ona wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów

Jest to idea polegająca na zapewnieniu 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 i rozwinięcie tych warunków stanowi wyzwanie dla UE. Przyszła strategia będzie również musiała skoncentrować się na zagwarantowaniu bezpiecznych, ekologicznych i wydajnych systemów transportowych.

Polityka UE wskazuje, że kluczem do niwelowania dysproporcji w rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w systemie logistycznym, których skutkiem było przeciążenie drogowych sieci transportowych, jest osiągnięcie do 2010 r. dwóch ogólnych celów¹⁰:

- a) zapewnienia wyrównanej konkurencji między różnymi rodzajami transportu,
- b) koordynacji rozwoju różnych rodzajów transportu w celu zapewnienia właściwej intermodalności.

Jednakowo istotne jest zapewnienie współdziałania między różnymi rodzajami transportu tam, gdzie możliwe jest ich wzajemne konkurowanie oraz pełne wykorzystanie wydajności i specyficznych zalet poszczególnych rodzajów

⁸ Zob. Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na decyzje, CEC, 2001.

⁹ Por. Komunikat Komisji - Utrzymać Europę w ruchu - Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu - Przegląd średniookresowy Białej Księgi dotyczącej transportu z 2001r., COM/2006/0314.

¹⁰ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki, 2007/C 97/08.

transportu. Niezbędne jest całościowe podejście, które pozwoli zwiększyć konkurencyjność międzynarodową transportu europejskiego i zaproponować rozwiązania eliminujące zatory i słabe ogniwa w łańcuchu logistycznym.

W procesie tworzenia europejskiej polityki logistycznej głos zabierał także Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny¹¹. Wskazuje on, że punktem wyjścia działań rozwojowych powinien być strategiczny plan na rzecz logistyki jako czynnika wzrostu i konkurencyjności. W ramach takiego planu należy jasno określić zadania przypadające organom władz publicznych i sektorowi transportu. Plan powinien dotyczyć wszystkich gałęzi transportu i bazować na obecnej sytuacji w zakresie gospodarki, polityki transportowej, interesów społecznych i środowiskowych oraz czynników regionalnych.

W obszarze legislacyjnym UE najważniejszym dokumentem bezpośrednio odnoszącym się do logistyki jest Komunikat z 2006 r. „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności”¹². Stwierdza się w nim, że transport stanowi integralny element logistycznego łańcucha dostaw. Podejście Komisji koncentruje się na logistyce w transporcie towarowym i obejmuje wszystkie formy transportu.

Na potrzeby polityki europejskiej wprowadzono także pojęcie logistyki transportu towarowego, które oznacza planowanie, organizację, kontrolę i realizację działań transportu towarowego w łańcuchu dostaw oraz zarządzanie takimi działaniami.

Rozwój logistyki transportu towarowego wiąże się przede wszystkim z działalnością gospodarczą. Niemniej jednak władze na szczeblu Wspólnoty, jak i poszczególnych państw mają do odegrania istotną rolę w zakresie tworzenia właściwych warunków rozwoju logistyki. Takie podejście koncentruje się na poprawie innowacyjności w logistyce, a w konsekwencji jej konkurencyjności.

Na podstawie konsultacji społecznych Komisja Europejska proponuje działania w następujących obszarach¹³: nowoczesne technologie teleinformatyczne, szkolenia w zakresie logistyki, optymalne wykorzystanie infrastruktury oraz standardy załadunku.

TECHNOLOGIE TELEINFORMATYCZNE

Dokument Komisji wskazuje, że w logistyce coraz większą wagę przywiązuje się do nowoczesnych technologii. Ważną rolę odgrywają technologie

¹¹ Por. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskie ..., op. cit.

¹² Zob. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, COM/2006/336.

¹³ Tamże.

teleinformatyczne, warunkujące istnienie wydajnej logistyki, umożliwiające obserwowanie i śledzenie towarów na wszystkich etapach transportu.

W tym kontekście należy wymienić takie przedsięwzięcia realizowane w UE jak europejski system nawigacji satelitarnej GALILEO. Jest to wieloletni projekt rozpoczęty w lutym 1999 r., dotyczący stworzenia łączności satelitarnej, w tym także transmisji danych, który ma dać efekty wielkiej skali badawczej, jak i wdrożeniowej. Poza zastosowaniami wojskowymi będzie mieć również ogromny wpływ na funkcjonowanie europejskiego rynku transportowego i logistycznego. System będzie składać się z 30 satelitów. Docelowo ma współpracować z amerykańskim GPS i rosyjskim GLONASS, co umożliwi pokrycie ponad 90% obszarów zurbanizowanych.

W ramach możliwości systemu GALILEO opracowuje się różne technologie wspierające funkcjonowanie logistyki. Przykładem tego jest projekt System for Mobile Maintenance Accessible in Real Time (SMMART), realizowany w ramach bieżącego cyklu badawczego, czyli VI Programu Ramowego Unii Europejskiej¹⁴. Koncepcja ta ma na celu stworzenie satelitarnego, globalnego (początkowo ogólnoeuropejskiego) systemu wspomagającego przeglądy, naprawy i dobór części zamiennych dla wybranych środków transportu, działającego w czasie rzeczywistym. Projektem objęty ma być transport drogowy i lotniczy. Celem jest ograniczenie czasu i kosztów związanych z postojami, naprawami i przeglądami wymienionych środków transportu, co powinno wpłynąć na ogólne zwiększenie konkurencyjności transportu. Jest to projekt międzynarodowy, do udziału w którym zaangażowano około 30 podmiotów z różnych krajów UE, reprezentujących przedsiębiorstwa transportowo-logistyczne, producentów samochodów ciężarowych i samolotów (np. Airbus, Volvo), a także ośrodki naukowe.

W transporcie kolejowym aplikację dla zintegrowanej logistyki kolejowej stanowi europejski system kierowania ruchem kolejowym (ERTMS)¹⁵. Jest to projekt dotyczący harmonizacji sygnalizacji kolejowej. Jego implementacja przyczyni się do zniesienia technicznych barier w międzynarodowym transporcie kolejowym, przez co wpłynie na wzrost konkurencyjności tej gałęzi transportu.

PODNOSENIE POZIOMU KWALIFIKACJI PERSONELU LOGISTYKI

Jakość świadczonych usług logistycznych w znacznej mierze uzależniona jest od przeciętnego poziomu kwalifikacji personelu w branży. Sprawny system logistyczny nie może istnieć bez wysoko wykwalifikowanego kapitału ludzkiego. Operatorzy i ich klienci przywiązują szczególną wagę do wiedzy i kompetencji

¹⁴ Por. www.smmart.eu

¹⁵ Por. *Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS*, COM/2005/298.

pracowników zaangażowanych w obsługę logistyczną. Zdają sobie z tego sprawę pracodawcy, co potwierdzają także badania polskiego rynku logistycznego¹⁶. Na stanowisko logistyka zdecydowanie preferują kandydatów z wyższym wykształceniem (ok. 80%)¹⁷.

Obawy Komisji Europejskich budzi zróżnicowanie kształcenia w zakresie logistyki w poszczególnych państwach członkowskich. Może to skutkować problemami we wzajemnym uznawaniu doświadczenia i kompetencji logistyków. Ten problem jest istotny ze względu na fakt, że operatorzy logistyczni to w większości firmy międzynarodowe, którym zależy na utrzymaniu jednolitego, wysokiego poziomu kwalifikacji personelu we wszystkich oddziałach. Dlatego Komisja Europejska rozważa wspieranie rozwoju systemu wzajemnego uznawania uprawnień logistyków transportu towarowego, działającego na zasadzie dobrowolności. Ujednoczenie uprawnień oraz wspieranie współpracy instytucji szkoleniowych przyczynią się do osiągnięcia jednolitej, wysokiej jakości kształcenia w Europie, porównywalnego według wspólnie przyjętych kryteriów. Korzyści odniosą przedsiębiorstwa zatrudniające osoby z takimi uprawnieniami, poprzez uzyskanie gwarancji posiadania fachowej wiedzy. Jednocześnie wpłynie to na podniesienie jakości usług świadczonych dla klientów.

WYKORZYSTANIE INFRASTRUKTURY

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na efektywność systemów logistycznych jest infrastruktura transportu. Jej jak najpełniejsze wykorzystanie ma istotny wpływ na sprawność funkcjonowania i konkurencyjność gospodarki. Przy ograniczonych środkach finansowych na rozbudowę i modernizację infrastruktury do stanu pożądanego istotne jest podjęcie wszelkich działań wspomagających optymalne wykorzystanie istniejącej już sieci transportowej.

Europejska polityka transportowa wyznacza konkretne kierunki rozwoju sieci transportowej, z uwzględnieniem potrzeb poszczególnych gałęzi transportu, a także źródeł finansowania inwestycji. Najważniejsze elementy infrastruktury o znaczeniu europejskim zawarte są w planach transeuropejskich sieci transportowych TEN-T, w szczególności zaś wyróżnia się 30 priorytetowych projektów, które uznano za najpilniejsze¹⁸.

Wykorzystując fundusze strukturalne, Fundusz Spójności oraz bezpośrednią linię budżetową na projekty TEN-T, Unia Europejska modernizuje

¹⁶ Por. G. Hat-Garnarcz, E. Janowska-Bucka, *Oczekiwania i wymagania pracodawców wobec flogistyków*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 9/2007, s. 26.

¹⁷ G. Hat-Garnarcz, E. Janowska-Bucka, *Oczekiwania i wymagania pracodawców wobec logistyków*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 9/2007, s. 27.

¹⁸ Zob. *Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005*, EC, DG TREN, 2005.

i rozbudowuje infrastrukturę transportu tak, by utrzymać bądź zwiększyć jej przepustowość.

Założenia polityki logistycznej wskazują, że rozbudowa infrastruktury nie jest jedynym możliwym rozwiązaniem. Korzystniejsze może okazać się dążenie do lepszego wykorzystania już istniejącej sieci transportowej. Jednym z czynników wpływających na wykorzystanie infrastruktury są właśnie założenia polityki transportowej, skłaniające użytkowników do określonych wyborów. Są one realizowane głównie za pomocą takich instrumentów jak opłaty za korzystanie z infrastruktury uwzględniające wszystkie koszty, jakie generuje dana gałąź transportu, w tym koszty zewnętrzne.

W Unii Europejskiej, za pomocą dyrektywy w sprawie eurowiniet, podjęto próbę skłonienia użytkowników transportu drogowego do przeniesienia części ładunków na inne gałęzie transportu¹⁹. Skuteczność takiego rozwiązania nie jest zadowalająca. Jednak w ramach polityki logistycznej warto podejmować dalsze działania zmierzające do optymalizacji wykorzystania infrastruktury.

Planowanie infrastruktury w ramach transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i funduszy strukturalnych usprawnia rozległą sieć infrastrukturalną, potrzebną Europie do działania na obszarze pozbawionym granic wewnętrznych. Cel powyższy w sferze operacyjnej uzupełniony jest potrzebą osiągnięcia coraz wyższego poziomu interoperacyjności. Polityka transportowa Unii dąży do osiągnięcia znaczącego postępu w rozwoju infrastruktury, głównie kolejowej i drogowej.

Z punktu widzenia wydajności logistyki ważna jest efektywność centrów logistycznych i obiektów przeładunkowych, w tym portów morskich i lotniczych. Powinny one mieć możliwość korzystania z nowoczesnych rozwiązań technicznych, zaawansowanych w dziedzinie informatyki i posiadać wysokiej jakości połączenia infrastrukturalne obsługujące transport multimodalny.

STANDARYZACJA CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH

Komisja podjęła działania w celu opracowania projektu europejskiej standaryzacji jednostek ładunkowych w transporcie intermodalnym. W tym celu przedstawiono w roku 2004 propozycję dyrektywy w tej sprawie²⁰. Ogólnym celem dokumentu jest podniesienie konkurencyjności transportu intermodalnego poprzez zapewnienie ram i warunków dla lepszego wykorzystania jednostek ładunkowych takich jak kontenery i nadwozia wymienne we wszystkich gałęziach transportu.

¹⁹ Por. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, 2006/38/WE.

²⁰ Por. Directive of the European Parliament and of the Council on intermodal loading units, COM(2004) 361.

Przewiduje się ocenę możliwości w dostosowaniu jednostek oraz standardów utrzymania i kontroli w celu poprawy bezpieczeństwa przeładunku i transportu. Działania takie motywowane są obecnym stanem, czyli różnorodnością konfiguracji jednostek, która powoduje nadmierne koszty i opóźnienia w przeładunkach pomiędzy poszczególnymi formami transportu. Zasady dotyczące wymiarów pojazdów i jednostek ładunkowych powinny spełniać potrzeby zaawansowanej logistyki i zrównoważonej mobilności.

WPLYW LIBERALIZACJI NA KSZTAŁTOWANIE EFEKTYWNEGO FUNKCJONOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

System logistyczny wymaga efektywnego transportu. Mając to na uwadze, Unia Europejska, dążąc do zapewnienia sprawnego i efektywnego funkcjonowania systemu transportowego, posługuje się m.in. narzędziem liberalizacji. Jest to znoszenie barier i ograniczeń w dostępie do poszczególnych rynków transportowych, zarówno w sensie gałęzi transportu, jak i obszaru państwa członkowskiego. Zniesienie granic celnych zwiększyło obroty towarowe między państwami UE, tego samego oczekuje się po likwidacji barier prawnych. Prawodawstwo europejskie odnoszące się do procesu otwierania rynków transportowych zmierza do poprawy warunków funkcjonowania na rynku i reguł konkurencyjności. Celem takiego działania jest jednolite uregulowanie socjalne i internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym, rewitalizacja kolejnictwa, kontrolowanie rozwoju lotnictwa, ożywienie współdziałania portów morskich, żeglugi śródlądowej i kolei.

Przykładem szybkiej liberalizacji jest rynek lotniczy i rynek transportu drogowego. W lotnictwie szybką liberalizację przyniosła seria inicjatyw Komisji Europejskiej w ramach polityki „otwartego nieba”. W latach 90. XX w. przyjęto szereg dokumentów zawartych w czterech pakietach, stopniowo otwierających rynek. Sukcesywnie pozwalały one na coraz większą swobodę świadczenia usług lotniczych poprzez m.in. zapewnienie prawa do korzystania ze wszystkich lotnisk europejskich dla przewoźników z krajów członkowskich, elastyczność cen, wolny dostęp do rynku i ostatecznie wolność kabotażu²¹.

Rynek transportu samochodowego jest całkowicie otwarty w UE od 1998 r., z okresami przejściowymi w kwestii kabotażu dla nowych państw członkowskich. Nowe kraje członkowskie systematycznie zwiększają swój dostęp, zgodnie z wynegocjowanymi warunkami członkostwa²². Liberalizacja przyniosła istotne skutki w transporcie drogowym. Transport drogowy ładunków umocnił swoją pozycję na rynku transportowym, stało się to na taką skalę, że obecnie

²¹ Zob. E. Marciszewska, Narzędzia i efekty liberalizacji rynku lotniczego, (w) B. Liberadzki, Liberalizacja i deregulacja transportu w UE, ILiM, Poznań, 2007, s. 379.

²² Zob. S. Krzemiński, Perspektywy zmian w transporcie drogowym UE, (w) B. Liberadzki, Liberalizacja..., ILiM, Poznań, 2007, s. 267.

Komisja Europejska próbuje wspierać alternatywne, mniej rozwinięte gałęzie transportu. Z pozytywnych skutków należy wymienić spadek cen za usługi przewozowe. Przewoźnicy drogowi z UE są objęci jednakowymi obowiązkami przestrzegania prawa na obszarze każdego z państw członkowskich, szczególnie w odniesieniu do masy pojazdu, wymiarów, nacisków na oś, czasu pracy i odpoczynku kierowców, przewozów ładunków specjalnych oraz podatków i opłat²³.

Większym wyzwaniem okazała się liberalizacja w transporcie kolejowym, która z jednej strony wpisuje się w nurt tworzenia europejskiego jednolitego rynku, ale jest także odpowiedzią na nierównomierność rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, w tym niekorzystne tendencje rozwoju przewozów kolejowych.

Aby powstrzymać niekorzystne tendencje, Komisja Europejska w porozumieniu z Parlamentem Europejskim spowodowała działania zmierzające do otwarcia na konkurencję i postępującą liberalizację przewozów kolejowych w krajach Wspólnoty. Ich celem było zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez poprawę wyników uzyskiwanych w towarowych i pasażerskich przewozach kolejowych w Europie, co w konsekwencji ma spowodować większe zrównoważenie udziałów różnych gałęzi, w szczególności odciążenie transportu drogowego. Inicjatywa ta znalazła swój wyraz w tzw. trzech pakietach kolejowych.

Rynek usług transportowych i logistycznych zmienia się w Europie w sposób ciągły. Przewoźnicy regularnie dostosowują systemy produkcji i logistyki na skalę europejską w zależności od rozwoju systemu transportowego. Nowoczesne formy handlu (sprzedaż internetowa) zwiększyły zapotrzebowanie na bezpośrednie, szybkie, tanie i niezawodne przewozy dla coraz bardziej wymagających klientów. Liberalizacja transportu w Europie wpływa na warunki konkurencji poprzez pojawienie się na rynku coraz to nowych konkurentów, ale także poprzez fuzje i przejęcia. Znajduje to odzwierciedlenie w logistyce, ponieważ operatorzy dostosowują swoją ofertę do możliwości systemu transportowego. Ma to istotne znaczenie w przypadku racjonalizacji kosztów i konkurencyjności.

ZNACZENIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO W EUROPEJSKIEJ POLITYCE TRANSPORTOWEJ

W europejskiej polityce logistycznej transport intermodalny traktowany jest jako czynnik mogący przyczynić się do znacznej poprawy konkurencyjności europejskiej logistyki poprzez bardziej efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału systemu transportowego.

²³ Por. B. Liberadzki, Europejska polityka transportowa, (w) Uwarunkowania..., ITE-PIB, Warszawa 2006, 42.

System logistyczny oparty na nieinteroperacyjnym systemie transportowym, w którym każda zmiana rodzaju transportu generuje koszty, traci szansę na konkurencyjność w skali światowej. Koncepcja transportu intermodalnego pozwala na uniknięcie zbędnych kosztów transportu, a szczególną rolę w tym procesie odgrywają centra logistyczne, których dostępność i sprawne funkcjonowanie warunkują efektywność przemieszczania ładunków.

Europejska polityka przykłada także dużą wagę do transportu intermodalnego, wskazując na jego proekologiczny charakter. Biała Księga na temat transportu jako jeden z celów wymienia równowagę międzygałęziową i w tym kontekście transport intermodalny postrzegany jest jako szansa zmniejszenia udziału transportu drogowego w przewozach ogółem. Istotne są zatem instrumenty finansowe wspomagające rozwój usług logistycznych wykorzystujących transport kolejowy, morski i żeglugę śródlądową. Z takim podejściem do współpracy poszczególnych gałęzi transportu wiąże się wspomniana wcześniej koncepcja współmodalności wprowadzona w śródkresowym przeglądzie Białej Księgi²⁴. Celem jest wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów.

PODSUMOWANIE

Działania Wspólnoty zmierzają do efektywniejszego i szerszego wykorzystania istniejących przepustowości w ramach wszystkich gałęzi transportu przy jednoczesnej orientacji na potrzeby klientów.

Wzrost efektywności warunkuje nie tylko konkurencyjność logistyki, ale także gospodarki europejskiej. Istnieją różne przeszkody na drodze do tak sformułowanego celu, m.in.: brak interoperacyjności zarówno w ramach gałęzi, jak i międzygałęziowej, nadmiar i zróżnicowanie regulacji, różny stan infrastruktury, różny standard usług w różnych gałęziach, a czasami także niedostateczna informacja o usługach intermodalnych. Niezbędna jest zatem koordynacja działań wspierających rozwój transportu intermodalnego na poziomie Unii Europejskiej, w tym w szczególności wsparcia finansowego.

W tym zakresie działania UE skupiają się wokół następujących obszarów:

- a) wpieranie intermodalności w realizowanych projektach sieci TEN-T,
- b) wspieranie rozwoju i funkcjonalności centrów logistycznych,
- c) harmonizacja standardów,
- d) integracja towarowych korytarzy transportowych,
- e) wsparcie projektów badawczych z zakresu transportu intermodalnego.

²⁴ Zob. Komunikat Komisji dla Radu i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu..., op. cit.

Głównym instrumentem finansowego wsparcia transportu intermodalnego jest zainicjowany przez Komisję Europejską projekt Marco Polo²⁵, którego celem jest aktywne zmniejszanie zatłoczenia na drogach i łagodzenie skutków, jakie transport wywiera na środowisko, a także sprzyjanie efektywności i zrównoważeniu systemów transportowych.

Program ten, w warunkach zatłoczenia dróg międzynarodowym transportem samochodowym, ma zachęcać do przewozu ładunków przy użyciu w jak największym stopniu żeglugi i kolei lub przy użyciu takich kombinacji środków transportu, w których odcinek drogowy będzie jak najkrótszym. Takie działania dodatkowo złagodząby skutki oddziaływania transportu na środowisko. Program Marco Polo przewiduje udzielanie pomocy przedsiębiorstwom transportowym i logistycznym w realizacji przedsięwzięć transportowych. Zatem jest on skierowany do sektora prywatnego, który bez tego programu nie uzyskałby takiego dofinansowania.

W związku z faktem, iż pierwsza edycja programu przyniosła oczekiwany rezultat, zaproponowano jego dalszy ciąg pod nazwą Marco Polo II, który jest finansowany ze środków UE w perspektywie finansowej UE 2007–2013²⁶. W sytuacji stale narastającego ruchu drogowego położono silniejszy nacisk na intermodalność; odnowiony i dostosowany do nowej sytuacji program zawiera dwa nowe obszary działania: autostrady morskie oraz akcje skłaniające do unikania ruchu drogowego.

Komisja, w Białej Księdze z 2001 r., wprowadziła koncepcję świadczenia wysokiej jakości usług logistycznych opartych na żegludzie bliskiego zasięgu, które ze względu na swoje cechy jakościowe mogłyby być porównane do lądowych autostrad – dlatego nazwała je autostradami morskimi. W praktyce polega to na nawiązywaniu porozumień między portami regionu dla przedłużenia łańcuchów transportowych i sieci TEN-T. Celem jest stworzenie transportowi morskemu dodatkowych możliwości konkurencyjności z tranzytowym transportem drogowym, co pomoże w zamianie środków transportu. Program Marco Polo wpisuje się w tę koncepcję, wspierając projekty dla usług świadczonych autostradami morskimi, których nadrzędnym celem jest podniesienie efektywności transportu i logistyki.

We wrześniu 2004 r. UE określiła cztery akweny swojej aktywności w tym zakresie: Bałtyk, zachodnia Europa, czyli głównie Morze Północne i północny Atlantyk, południowo-zachodnia Europa, czyli Zatoka Biskajska i przyległy Atlantyk, oraz południowo-wschodnia Europa, czyli Morze Śródziemne.

²⁵ Zob. Regulation (EC) No 1382/2003 of the European Parliament and the Council on the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo Programme), OJ L196 2003

²⁶ Zob. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (“Marco Polo II”), COM(2004)0478

Przestrzenny rozkład autostrad morskich sprzyja rozwojowi korytarzy transportowych mających wymiar międzykontynentalny, w szczególności w zakresie logistycznej obsługi wymiany towarowej w relacjach Europa–Azja.

Biorąc pod uwagę dużą skalę tworzenia autostrad morskich, projekty Marco Polo powinny przyczynić się nie tylko do przeniesienia spodziewanego przyrostu przewozów transportem drogowym na alternatywne środki transportu, ale także powinny prowadzić do wzrostu konkurencyjności europejskiej logistyki. Ta dodatkowa korzyść uzasadnia wysoki wkład Wspólnoty na podstawie starannie opracowanych projektów przedstawianych przez duże konsorcja obejmujące firmy logistyczne i transportowe, a także dostawców infrastruktury.

Kolejnym nowym obszarem działań programu są akcje motywujące do unikania ruchu drogowego. Oparcie się na transporcie intermodalnym spowoduje bardziej równomierne rozłożenie wzrostu zapotrzebowania na transport. Działania skłaniające do unikania ruchu drogowego podejmują wyzwanie, z którym UE będzie musiała zmierzyć się, aby rozwiązać zagadnienie zrównoważonego systemu transportu, nie naruszając konkurencyjności i dobrobytu. Zachodzi konieczność bardziej aktywnego uczestnictwa sektora produkcyjnego i systemów logistycznych w spójnej strategii działań na rzecz zrównoważonego rozwoju. Aby podnieść intensywność transportową produkcji przemysłowej, trzeba udoskonalić modele produkcji, zaopatrzenia i zamówień. Zmiany tych czynników wpływają na ogólne zapotrzebowanie gospodarki na transport, czyli na transportochłonność²⁷. Dlatego Komisja promuje działania mające na celu ograniczenie ruchu. Przemysł z własnej inicjatywy zaczął zajmować się tą kwestią, w głównej mierze w celu usprawnienia swoich łańcuchów zaopatrzeniowych i redukcji dystrybucyjnych oraz transportowych kosztów w przewozach drogowych. Zachodzi więc zgodność celu pomiędzy stosowanymi przez przemysł środkami zwiększania efektywności a polityczną wolą zredukowania negatywnych skutków transportu.

SUMMARY

EUROPEAN LOGISTICAL POLICY

This article is intended for the foundations of the European logistical policy. It includes the circumstances, impact on transformations taking place in the EU transport, objectives and range of the logistical policy. The article indicates, moreover, the significance of standardization of loading operations, liberalization

²⁷ Por. M. Mindur, Tendencje w kształtowaniu się przewozów i transportochłonności w UE i w Polsce, (w:) B. Liberadzki, Liberalizacja..., ILiM, Warszawa-Poznań, 2007.

in formulation of the transport system and role of the inter-modal transport in creating of the European logistic policy.

Translated by Maciej Mindur

LITERATURA

1. Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na decyzje, COM/2001/370.
2. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, Intermodality and intermodal freight transport in the European Union – A system's approach to freight transport – Strategies and actions to enhance efficiency, services and sustainability, COM/97/0243.
3. Directive of the European Parliament and of the Council on intermodal loading units, COM(2004) 361.
4. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*, 2006/38/WE.
5. Hat-Garncarz G., Janowska-Bucka E., *Oczekiwania i wymagania pracodawców wobec flogistyków*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 9/2007, s. 26.
6. *Komunikat Komisji – Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi dotyczącej transportu z 2001r.*, COM/2006/0314.
7. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*, COM/2006/336.
8. *Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS*, COM/2005/298.
9. Krzeziński S., *Perspektywy zmian w transporcie drogowym UE*, (w) B. Liberadzki, *Liberalizacja...*, ILiM, Poznań, 2007, s. 267.
10. Liberadzki B., *Europejska polityka transportowa*, (w) *Uwarunkowania...*, ITE-PIB, Warszawa 2006, 42.
11. Liberadzki B., *Logistyka jako szansa wzrostu efektywności Unii Europejskiej*, (w) *Najlepsze praktyki w logistyce*, ILiM, Poznań 2006.
12. Marciszewska E., *Narzędzia i efekty liberalizacji rynku lotniczego*, (w) B. Liberadzki, *Liberalizacja i deregulacja transportu w UE*, ILiM, Poznań, 2007, s. 379.
13. Mindur M., *Tendencje w kształtowaniu się przewozów i transportochłonności w UE i w Polsce*, (w:) (red.) B. Liberadzki, *Liberalizacja...*, ILiM, Warszawa–Poznań, 2007.

14. Mindur M., Transportochłonność gospodarki we Wspólnocie Europejskiej i w Polsce, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 11/2006.
15. *Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki*, 2007/C 97/08.
16. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (“Marco Polo II”), COM(2004)0478
17. Regulation (EC) No 1382/2003 of the European Parliament and the Council on the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo Programme), OJ L196 2003
18. *Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005*, EC, DG TREN, 2005.