

Maciej Mindur

Przesłanki tworzenia europejskiej polityki logistycznej

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 111-125

2016

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 Mindur

Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu
Wydział Logistyki i Transportu
e-mail: m.mindur@ans.pw.edu.pl

Przesłanki tworzenia europejskiej polityki logistycznej*

Kody JEL: F55, R42, R58

Słowa kluczowe: polityka logistyczna w UE, transport, logistyka, transport intermodalny

Streszczenie. W artykule omówiono podstawowe czynniki decydujące o tworzeniu polityki logistycznej Unii Europejskiej. Podkreślono istotne znaczenie zmian systemowych i regulacyjnych w europejskim transporcie na kształtowanie polityki w dziedzinie logistyki. Określono cele i zakres polityki logistycznej. Przedstawiono zasadnicze czynniki wpływające na efektywność systemów logistycznych, takie jak: technologie telematyczne, kwalifikacje personelu logistycznego, stan infrastruktury i jej wykorzystanie, standaryzację czynności ładunkowych. Omówiono również wpływ liberalizacji na kształtowanie efektywnego funkcjonowania systemu transportowego oraz znaczenie transportu intermodalnego w europejskiej polityce logistycznej.

Wprowadzenie

Rozszerzona Unia Europejska (28 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 uwzględnić powiązania logistyczne z całym światem, a szczególnie z najbliższym

* Artykuł przygotowany na podstawie: Mindur, Krzyżaniak (2011), Mindur (2012).

geograficznie otoczeniem. Celem jest rozwój społeczno-gospodarczy, a w szczególności wzrost jakości życia obywateli Unii. W globalnej rywalizacji gospodarczej z wielkimi obszarami, takimi 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 logistyczne (Liberadzki, 2006), zarówno te bezpośrednie, jak i pochodne, spowodowane zawodnością lub niewydolnością łańcuchów dostaw.

Rozwój wydajnych rodzajów transportu podstawową przesłanką wzrostu i konkurencyjności gospodarki europejskiej

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 gospodarki w Europie i jej większej konkurencyjności w skali globalnej.

Komisja Europejska zwracała na to uwagę już w 1997 roku w swoim dokumencie na temat transportu towarów (Communication...). Podejmuje się w nim kwestie systemowego podejścia do przewozów, ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego.

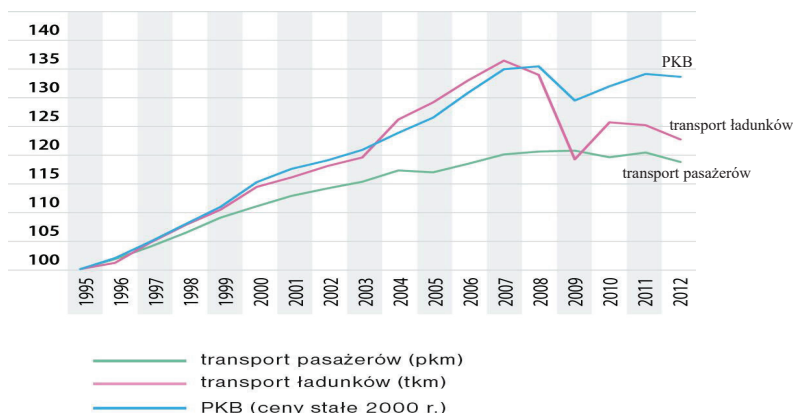
Można wymienić następujące grupy przesłanek tworzenia europejskiej polityki logistycznej:

- wpływ logistyki na konkurencyjność gospodarki,
- integracja w ramach Unii Europejskiej,
- rosnące wymagania użytkowników końcowych (klientów) w zakresie usługi logistycznej,
- 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 koszty stanowią coraz ważniejszy środek konkurencji i racjonalizacji, wzrasta również ich znaczenie dla ochrony środowiska. Komisja Europejska podkreśla, że transport jest istotnym czynnikiem utrzymania i zwiększania konkurencyjności Europy (Communication...).

Wpływ zmian systemowych i regulacyjnych w transporcie europejskim 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 (rys. 1).

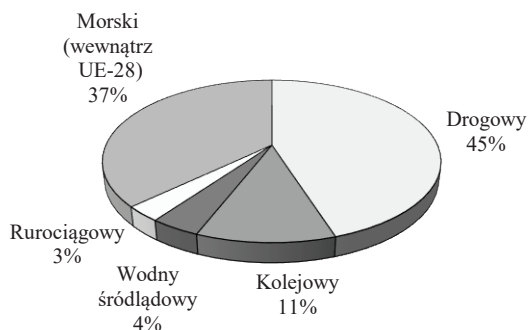


Rysunek 1. Dynamika PKB oraz dynamika pracy przewozowej (ładunków i pasażerów) w krajach EU-28 w latach 1995–2012 (1995 = 100)

Źródło: *EU Transport in Figures* (2014), s. 21.

Sprawny rozwój gospodarki wymaga racjonalizacji działań, co w szczególności sposób odnosi się do branży logistycznej. Przejawia się to w szybszym tempie wzrostu gospodarczego niż wzrostu wielkości przewozów. Relacja ta określana jest pojęciem transportochłonności gospodarki (Mindur, M., 2006), 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 decouplingu (Biała Księga...), 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 2004–2012 (z wyjątkiem roku 2009, w którym kryzys gospodarczy spowodował znaczący spadek zmiennych charakteryzujących transport pasażerów i ładunków). Rodzi to pytanie o zasadność polityki decouplingu i wymaga przemyślenia 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 EU-28 w 2012 r. (tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *EU Transport in Figures* (2014).

Tabela 1

Praca przewozowa według gałęzi transportu (mld tkm) w krajach UE-28

Rok	Kolejowy	Drogowy	Wodny śródlądowy	Morski	Rurociągowy	Lotniczy	Razem
1995	388	1289	122	1154	115	2	3069
2001	388	1563	133	1343	134	2	3563
2002	386	1613	133	1364	130	2	3628
2003	394	1634	124	1387	132	2	3673
2004	419	1751	137	1437	133	3	3879
2005	416	1803	139	1471	138	3	3969
2006	438	1858	139	1515	137	3	4089
2007	452	1925	145	1542	132	3	4199
2008	443	1892	146	1508	126	3	4118
2009	364	1700	131	1345	121	2	3662
2010	394	1764	156	1424	122	3	3862
2011	422	1745	142	1417	118	3	3847
2012	407	1693	150	1401	115	3	3768
1995–2012	+4,9%	+31,3%	+22,8%	+21,4%	-0,1%	+25,8%	+22,8%

Źródło: *EU Transport in Figures* (2014), s. 36.

Europejska polityka transportowa wspiera ideę zrównoważonego udziału poszczególnych gałęzi transportu w przewozach ogółem. W świetle tej koncepcji,

obecna struktura przewozów wydaje się być nieodpowiednia (rys. 2). Dominującą rolę odgrywa transport drogowy i morski, które wykonują łącznie ponad 80% pracy przewozowej. Szczególnie niekorzystna dysproporcja występuje w przypadku transportu lądowego: drogowego (37%) i kolejowego (11%). 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.

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 1995–2012 odnotował wzrost pracy przewozowej z 1289 do 1693 mld tkm, czyli o 37,3%. Średnie roczne tempo wzrostu w tym okresie w transporcie drogowym wyniosło 1,6%, zaś w przypadku kolei – tylko 0,3%.

Istota polityki logistycznej

Potrzebę całościowego spojrzenia na logistykę podkreślono także w Białej Księdze transportu z 2001 roku (Biała Księga...). Przedstawiono w niej strategię Komisji Europejskiej, 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 Komunikacie z 2006 roku dokonano rewizji Białej Księgi, w którym co prawda podtrzymano wcześniejsze założenia, ale także przyjęto nową zasadę współmodalności.

Od czasu wydania *Białej Księgi* w 2001 roku dokonano dalszego otwarcia rynku usług lotniczych, transportu drogowego oraz, częściowo, kolejowego. Transeuropejskie sieci transportowe przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej i budowy szybkich linii kolejowych. Wzmocniono więzi i współpracę międzynarodową. Uczyniono wiele, aby zwiększyć ekologiczność transportu, jednakże rozwój systemu transportowego nie następuje z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Zgodnie z inicjatywą „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, przyjętą w strategii „Europa 2020” oraz nowym planem na rzecz efektywności energetycznej z 2011 roku, **głównym celem europejskiej polityki transportowej** jest pomoc w ustanowieniu systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie, wzmocniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości, przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami (Plan...). W praktyce oznacza to, że sektor transportu musi zużywać mniej

energii w bardziej ekologiczny sposób, lepiej korzystać z nowoczesnej infrastruktury i ograniczać negatywny wpływ na środowisko oraz najważniejsze zasoby naturalne.

Dalszy rozwój transportu w Europie musi opierać się na kilku założeniach:

- poprawa efektywności energetycznej pojazdów we wszystkich rodzajach transportu,
- optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez powszechniejsze zastosowanie bardziej zasobooszczędnych środków w sytuacjach, gdy inne innowacje technologiczne mogą być niewystarczające (np. transport na dalekie odległości),
- bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji oraz zaawansowanych środków logistycznych i rynkowych, takich jak np. pełny rozwój zintegrowanego europejskiego rynku kolejowego.

Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu, jest jednym z trzech głównych obszarów perspektywnego rozwoju europejskiego transportu, w którym to obszarze zidentyfikowano m.in. następujące cele:

1. Do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 roku powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, należy rozbudować stosowną infrastrukturę transportowo-logistyczną.
2. Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 roku osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.

W procesie tworzenia europejskiej polityki logistycznej swój głos zabierał także Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (Opinia...). Wskazywał 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 (Komunikat..., COM/2006/336). 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.

Rozwój logistyki transportu towarowego wiąże się przede wszystkim z działalnością gospodarczą. Niemniej jednak władze – zarówno 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 obszarach: nowoczesne technologie teleinformatyczne, szkolenia w zakresie logistyki, optymalne wykorzystanie infrastruktury oraz standardy załadunku (Komunikat..., COM/2006/336).

Nowoczesne technologie teleinformatyczne

Dokument Komisji wskazuje, że w logistyce coraz większą wagę przywiązuje się do nowoczesnych technologii. Ważne stają się technologie 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 roku, dotyczący stworzenia łączności satelitarnej, w tym także transmisji danych, który ma dać efekty wielkiej skali badawczej i wdrożeniowej. Poza zastosowaniami wojskowymi będzie mieć również ogromny wpływ na funkcjonowanie europejskiego rynku transportowego i logistycznego. System będzie składał się z 30 satelitów. Docelowo ma współpracować z amerykańskim GPS i rosyjskim GLONASS, co umożliwi pokrycie ponad 90% obszarów zurbanizowanych.

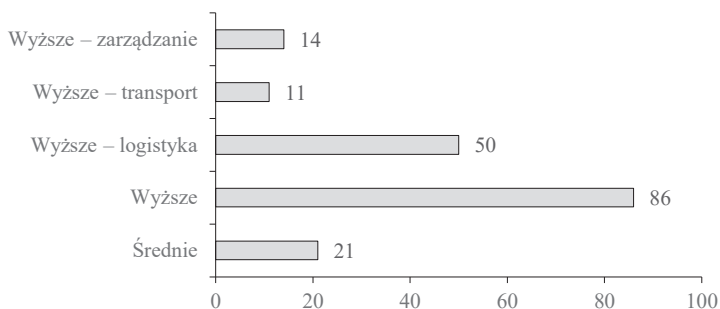
W ramach możliwości systemu GALILEO opracowuje się różne technologie wspierające funkcjonowanie logistyki. Przykładem tego jest projekt *System for Mobile Maintenance Accessible in Real Time* (SMMART), który był realizowany w ramach cyklu badawczego, czyli VI Programu Ramowego Unii Europejskiej (www.smmart.pl). 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.

W transporcie kolejowym aplikacje dla zintegrowanej logistyki kolejowej stanowią europejski system kierowania ruchem kolejowym (ERTMS) (Komunikat..., COM/2005/298). Jest to projekt harmonizacji sygnalizacji kolejowej. Jego implementacja przyczyni się do zniesienia technicznych barier w międzynarodowym

transporte kolejowym, przez co wpłynie na wzrost konkurencyjności tej gałęzi transportu.

Wysokie kwalifikacje oraz wyrównany poziom kształcenia personelu logistyki w krajach Unii Europejskiej

Jakość świadczonych usług logistycznych w znacznej mierze uzależniona jest od przeciętnego poziomu kwalifikacji personelu w branży. Sprawny system logistyczny nie może istnieć bez wysoko wykwalifikowanych kadr. Operatorzy i ich klienci przywiązują szczególną wagę do wiedzy i kompetencji pracowników zaangażowanych w obsługę logistyczną. Zdają sobie z tego sprawę pracodawcy, co potwierdzają badania także polskiego rynku logistycznego (Hat-Garncarz, Janowska-Bucka, 2007, s. 26). Na stanowisko logistyka zdecydowanie preferują oni kandydatów z wyższym wykształceniem.



Rysunek 3. Wymagania dotyczące wykształcenia kandydatów na stanowisko logistyka (odsetek ankietowanych firm, które wybrały daną odpowiedź)

Źródło: Hat-Garncarz, Janowska-Bucka (2007), s. 27.

Obawy Komisji Europejskiej 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. Ujednolicenie uprawnień oraz wspieranie współpracy instytucji szkoleniowych przyczynią się do osiągnięcia jednolitej wysokiej jakości kształcenia w Europie, porównywalnej według wspólnie przyjętych kryteriów.

Przedsiębiorstwa zatrudniające osoby z takimi uprawnieniami odniosą korzyści poprzez uzyskanie gwarancji posiadania fachowej wiedzy. Jednocześnie wpłynię do na podniesienie świadczonych usług dla klientów.

Optymalne wykorzystanie infrastruktury

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na efektywność systemów logistycznych jest infrastruktura. Jej efektywne 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 wyróżnia się 30 priorytetowych projektów, które uznano za najpilniejsze (*Trans-European Transport...*). Wykorzystując fundusze strukturalne, Fundusz Spójności oraz bezpośrednią linię budżetową na projekty TEN-T, Unia Europejska modernizuje 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.

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 wzdłuż Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem przekraczania granic i wąskich gardeł.

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 jednostek i procesów ładunkowych

Komisja podjęła działania w celu opracowania projektu europejskiej standaryzacji jednostek ładunkowych w transporcie intermodalnym (Directive...). Ogólnym celem działań w tym zakresie 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.

Przewiduje się ocenę możliwości w dostosowaniu jednostek oraz standardy 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.

Znaczenie liberalizacji w kształtowaniu sprawnego i wydajnego transportu

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 obrębie 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 konkurencji. Celem takiego działania jest jednolite uregulowanie socjalne i internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym, rewitalizacja kolejnictwa, kontrolowanie rozwoju lotnictwa, ożywienie współdziałania portów morskich, żegluga 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”. Liberalizacja ta z kolei wywołała istotne skutki w transporcie drogowym. Transport drogowy ładunków umocnił swoją pozycję na rynku transportowym. Stało się to na taką skalę, że obecnie Komisja Europejska próbuje wspierać alternatywne, mniej rozwinięte gałęzie transportu. Z pozytywnych skutków należy wymienić także 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 opłat (Liberadzki, 2007, s. 42).

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

Aby powstrzymać niekorzystne tendencje, Komisja w porozumieniu z Parlamentem Europejskim rozpoczęła działania zmierzające do otwarcia przewozów kolejowych w krajach Wspólnoty na konkurencję i postępującą liberalizację. 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 transportu, w szczególności odciążenie transportu drogowego. Inicjatywa ta znalazła swój wyraz w tzw. trzech pakietach kolejowych.

Nowoczesne technologie transportu w europejskiej polityce logistycznej

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. 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. 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 z 2011 roku (Plan...) jako jeden z celów strategii rozwoju europejskiego transportu do 2050 roku wymienia osiągnięcie równowagi międzygałęziowej poprzez zmniejszenie udziału transportu drogowego oraz wzrost udziału transportu kolejowego i wodnego, i to w ramach intermodalnych łańcuchów transportowych. Należy przy tym podkreślić, że zakładane w Białej Księdze przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, oznaczające obciążenie kosztami zewnętrznymi wszystkich gałęzi transportu, przyczyni się do rzeczywistego wyrównania warunków konkurencji międzygałęziowej na europejskim rynku transportowym. 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 Księgi (Komunikat..., COM/2006/314.

Celem jest również wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego dla optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. 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 gałęziach transportu, 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:

- wspierania intermodalności w realizowanych projektach sieci TEN-T,
- wspierania rozwoju i funkcjonalności centrów logistycznych,
- harmonizacji standardów,
- integracji towarowych korytarzy transportowych,
- wsparcia projektów badawczych z zakresu transportu intermodalnego.

Głównym instrumentem finansowego wsparcia transportu intermodalnego był, zainicjowany przez Komisję Europejską, projekt Marco Polo (Regulation...), którego celem jest aktywne zmniejszanie zatłoczenia na drogach i łagodzenie skutków, jakie transport wywiera na środowisko, jednocześnie sprzyjając efektywności i zrównoważeniu systemów transportowych.

W związku z faktem, iż pierwsza edycja programu przyniosła oczekiwany rezultat, kontynuowano projekt pod nazwą Marco Polo II, który był finansowany ze środków UE w perspektywie finansowej 2007–2013 (Proposal...). W sytuacji stale narastającego ruchu drogowego położono silniejszy nacisk na intermodalność. Odnowiony i dostosowany do obecnej sytuacji program zawierał dwa nowe obszary działania: autostrady morskie oraz akcje skłaniające do unikania ruchu drogowego.

Podsumowanie

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 transportochłonność (Mindur, 2007). 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.

Bibliografia

- Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na decyzje. COM/2001/370.
- 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.
- Directive of the European Parliament and of the Council on intermodal loading units. COM/2004/361.
- EU Transport in Figures*. (2014). Statistical Pocketbook.
- Hat-Garncarz, G., Janowska-Bucka, E. (2007). Oczekiwania i wymagania pracodawców wobec logistyków. *Przegląd Komunikacyjny* 9.
- Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS. COM/2005/298.
- Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi dotyczącej transportu z 2001 r. COM/2006/314.
- Komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności. COM/2006/336.
- Krampe, H., Lucke, H.J. (2001). *Grundlagen der Logistik: Einführung in Theorie und Praxis Logistischer Systeme*, München.
- Liberadzki, B. (2006). Logistyka jako szansa wzrostu efektywności Unii Europejskiej. W: *Najlepsze praktyki w logistyce*. Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Liberadzki, B. (2007). Europejska polityka transportowa. W: B. Liberadzki, L. Mindur (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Warszawa–Radom: Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji-PIB.
- Mindur, L. (1998). Przesłanki techniczno-ekonomiczne rozwoju transportu w Polsce. *Przegląd Komunikacyjny* 3.
- Mindur, L. (2001). Problemy rozwoju transportu w Polsce. W: *System transportowy Polski – koordynacja, globalizacja, legislacja*. Konferencja Naukowa TRANSLOG. Szczecin.
- Mindur, L. (2006). Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich – wnioski dla Polski. W: *Najlepsze praktyki w logistyce*. Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.

- Mindur L. (2010). Uwarunkowania rozwoju rynku transportu kombinowanego. W: *Tiry na tory. Towary na kolej*. Łódź: Wydawnictwo Instytutu Spraw Obywatelskich.
- Mindur, L. (2014). *Technologie transportowe*. Warszawa–Radom: Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji-PIB.
- Mindur, L., Krzyżaniak, S. (red.) (2011). *Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju intermodalnej sieci logistycznej w Polsce. Aspekty metodyczne*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Mindur, M. (2006). Transportochłonność gospodarki we Wspólnocie Europejskiej i w Polsce. *Przegląd Komunikacyjny 11*.
- Mindur, M. (2007) Tendencje w kształtowaniu się przewozów i transportochłonności w UE i w Polsce. W: B. Liberadzki (red.), *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*. Warszawa–Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Mindur, M. (red.) (2012). *Logistyka. Infrastruktura techniczna na świecie*. Warszawa–Radom: Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji.
- Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki. 2007/C 97/08.
- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Biała Księga Komisji Europejskiej. COM/2011/144. Wersja ostateczna, Bruksela 28.03.2011.
- 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/2004/478.
- 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.
- Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005, EC, DG TREN, 2005. www.smmart.eu.

ESSENTIAL FACTORS DETERMINING CREATION OF EUROPEAN LOGISTICS POLICY

Keywords: logistics policy of the European Union, transport, logistics, intermodal transport

Summary. Some essential factors deciding on creation of the logistics policy of the European Union has been discussed in this article. It was underlined in this article the substantial importance of the system and regulation changes in the European transport to form the policy in the domain of the logistics. It was defined also in this article the objectives and the scope for the policy of the logistics. It was also presented there some essential factors having an influence on the effectiveness of the logistics systems, such as: telematics technologies, qualification of the logistics personnel, state of the infrastructure and its utilization, standardization of the loading operations. There was also discussed in

this article the influence of the liberation on the formation of effective functioning the transport system as well as the importance of the intermodal transport in the European logistics policy.

Translated by Maciej Mindur

Cytowanie

Mindur, M. (2016). Przesłanki tworzenia europejskiej polityki logistycznej. *Marketing i Zarządzanie, 1* (42), 111–125.