

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Európai logisztikai politika”

(2007/C 97/08)

2005. november 17-én az Európai Unió finn elnökségének tevékenységéhez kapcsolódóan Mari Kiviniemi, Finnország külkereskedelmi és fejlesztési minisztere levélben véleményt kért az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságtól az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján, a következő tárgyban: „Európai logisztikai politika”.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. január 11-én elfogadta. (Előadó: Virgilio Ranocchiaro.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. február 15-én tartott 433. plenáris ülésén 82 szavazattal 5 ellenében, 10 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások és következtetések

1.1 A hatékony szállítás az európai versenyképesség fenntartásának és növelésének lényeges eleme. A modern társadalmak bonyolult szállítási forgalmának kezeléséhez igen hatékony szállítási módokra és ezek zökkenőmentes együttműködésére van szükség. A fejlett és integrált logisztikai megoldások hozzájárulhatnak a teherfuvarozási műveletek optimalizálásához, így elősegíthetik a növekedést, és világszinten versenyképesebbé tehetik Európát.

1.2 A finn elnökség kezdeményezése és az Európai Bizottság ez év júniusában közzétett közleménye⁽¹⁾ rámutat, hogy a logisztikai hatékonyság eszköz lehet a környezetvédelem és a versenyképesség közti pozitív szinergiák erősítésére és kiaknázására. Ez úgy érhető el, ha a felesleges szállítások volumenének csökkentése érdekében a lehető legésszerűbben használják ki a járműveket és az infrastruktúrát. Az EGSZB ezért fontosnak tartja egy olyan, a fejlesztésre irányuló tevékenység elindítását, amely valamennyi érintett: logisztikai cégek és alkalmazottaik; felhasználói vállalkozások és alkalmazottaik; állami hatóságok és szervezetek tudását fel tudja használni.

1.3 E fejlesztési tevékenységnek az Európai Bizottság egy stratégiai tervére kellene támaszkodnia, amely a logisztika révén a növekedésre és versenyképességre irányul. A tervnek világosan meg kell határoznia a hatóságok és az üzleti szféra feladatait. Multimodális megközelítéssel kell kezelnie a szállítást, és gazdasági, közlekedéspolitikai, szociális és környezetvédelmi érdekeken és regionális tényezőkhöz kell alapulnia.

1.4 A szállítási logisztika munkaerő-intenzív tevékenység, amelyhez jól képzett, magas szaktudású alkalmazottakra és vezetőségre van szükség. A tervnek ezért behatóan kell ismertetnie a logisztikai tanulmányok helyzetét a kötelező oktatásban, illetve az iskola utáni oktatásban. A kutatás és az infrastruktúra-fejlesztés támogatásának lehetőségeit szintén meg kell vizsgálnia.

1.5 Ennek keretében a munkaerőpiacok fontos szerepet tölthetnek be a versenyképesség és az ipar igényeinek kielégítésére szolgáló logisztikai szolgáltatások fenntartásában és fejlesztésében.

A szociális partnerek folyamatos párbeszéd útján elősegíthetik, hogy a logisztikai állások piacának eljárásait és működését minél többen megismerjék. Közös célnak lehet tekinteni az állandó munkahelyek és a munkahelyi jólét biztosítását, valamint a termelékenység növelését.

1.6 Az Európai Bizottság azon korábbi megközelítése, hogy úgy akarja megszüntetni bizonyos EU-n belüli közutak zsúfoltságát, hogy a közlekedési módok arányát rendezeti úton az 1998-as szintekre állíttatná vissza, úgy tűnik, nincs összhangban a szállítási piac jelenlegi fejleményeivel.

1.7 A legfontosabb most a szállítási módok összehangolása, amennyiben lehetséges úgy, hogy az egyes módok hatékonyságát és előnyeit teljes mértékben kihasználják. Ez akkor történik meg, ha teljesülnek a technikai, gyakorlati és gazdasági feltételek. Az Unió előtt álló kihívás az, hogy olyan közösségi politikát alakítson ki, mely létrehozza, illetve továbbfejleszti ezeket a feltételeket. Az is ide tartozik, hogy a jövőbeni politika biztonságos, környezetvédelmi szempontból tiszta és hatékony szállítási rendszert kell, hogy biztosítson.

2. Háttér

2.1 Finnország az **európai logisztikai politikáról** szóló feltáró vélemény kidolgozására kérte fel az EGSZB-t, és számos okot sorolt fel annak indoklására, hogy miért olyan fontos ez a terület fejlesztése az európai versenyképesség szempontjából. Ezek a következőket foglalják magukban:

2.2 A világgazdaság átmeneti szakaszban van. A globalizáció legújabb szakasza a kilencvenes években kezdődött, amikor Ázsia fejlődő gazdaságai megnyíltak a nemzetközi piacgazdaság előtt. Ez áttelepülésekhez vezetett mind az ipari termelés, mind a szolgáltatásnyújtás területén. Az EU bővítése, az Unióval szomszédos országok gazdasági növekedése és Oroszország gazdasági fellendülése megváltoztatja az európai ipari termelés és a szolgáltatási piac struktúráit. Az EU-nak gyorsan és határozottan – a lisszaboni stratégiában ismertetett módon – kell válaszolnia e kihívásokra.

⁽¹⁾ Európai teher szállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa – COM(2006) 336 final, 2006.06.28.

2.3 E fejlemények az európai közlekedési szektorra is kihatnak. Először is, az új tagállamok szállítási piacait sikeresen integrálni kell a Közösség szállítási piacába. Az EGSZB ezzel kapcsolatban javasolja, hogy különös figyelmet szenteljünk a technikailag még mindig a volt Szovjetunió szállítási rendszerébe tartozó országoknak. Másodsor, meg kell szüntetni az EU-n belüli mobilitást akadályozó tényezőket, és a szállítási műveleteket hatékonyan kell megszervezni. Harmadsor, az EU-val szomszédos országok gazdasági lehetőségeinek teljes kihasználása érdekében fejleszteni kell a közlekedési hálózatokat az EU és ezen országok között. Az EU-n kívüli országok határain tapasztalható torlódások igazolják a problémák megoldása érdekében teendő erőfeszítések fontosságát. A teherszállítás számos esetben átszeli az EU külső határait, ezért az EU-ban és az EU-n kívüli tagállamokban egyaránt egyre fontosabbá válik a megfelelő infrastruktúra és a technológia fejlesztése.

2.4 A lisszaboni stratégia egyik célja az, hogy Európát a világ legversenyképesebb gazdaságává változtassa. A korszerű, jól működő, hatékony közlekedési rendszer létfontosságú a fenntartható gazdasági fejlődéshez. Az uniós vállalatok versenyképességének javításához azonban egyre jobb minőségű, pontosabb és hatékonyabb szállításra van szükség. Ugyanakkor az áruszállítási volumen gyors növekedése – különösen a közutakon – Európa sok részében a közlekedési útvonalak telítődéséhez vezet. Ez tovább növeli az európai ipar költségeit. Az ilyen nem kívánatos fejlemények a természetes környezetre is kedvezőtlenül hatnak.

2.5 Az EU-ban számottevő erőfeszítéseket tettek a logisztikai szolgáltatások piacának megnyitása és az európai közlekedési hálózatok integrálása érdekében. Az eredmények azonban még nem kielégítőek, és a haladást sok akadály hátráltatja. Az uniós közlekedéspolitikában a logisztika még nem kapta meg az őt megillető figyelmet, pedig az ipar és a kereskedelem logisztikai költségei jelentősek, a teljes üzleti forgalom számottevő részét teszik ki. Az európai logisztikai szektor ezenkívül jelentős munkaadó is.

2.6 A logisztikai hatékonyság eszköz a környezetvédelem és a versenyképesség közötti pozitív szinergiák erősítésére és kiaknázására. Ehhez arra van szükség, hogy a felesleges szállítások volumenének csökkentése érdekében a lehető legésszerűbben használják ki a járműveket és az infrastruktúrát.

2.7 A fejlettebb logisztika az EU regionális fejlődésére is kedvezően hathat, ugyanis csökkenti a földrajzi elhelyezkedés jelentőségét, és így elősegíti a regionális gazdaság növekedését és versenyképességét; a szállítási logisztika fontos szerepet játszik a fenntartható mobilitás elérésében.

3. Bevezetés

3.1 A Finnország és az Európai Bizottság közötti kapcsolatfelvétel nyomán 2006 júniusában az Európai Bizottság

közleményt adott ki „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” címmel ⁽²⁾. A közlemény a logisztika és a közlekedéspolitika jobb koordinálásának feltételeit vizsgálja meg.

3.2 Az erre a közleményre vonatkozó 2006. márciusi konzultációs dokumentumában ⁽³⁾ az Európai Bizottság számos olyan kérdést vizsgál meg, amely – az EU vonatkozásában – a logisztika jövőbeli fejlődésére, valamint a logisztikának a hatékony szállítási szektor kialakulásával kapcsolatos jelentőségére vonatkozik, hangsúlyozva az intermodális szállítást és a szállítási módok közötti együttműködést.

3.3 A dokumentum megállapítása szerint a GDP és a logisztikai kiadások – beleértve az Európa (a 15-ök Európája) és Észak-Amerika közötti szállítást – összehasonlításából az derül ki, hogy a logisztika GDP-n belüli részaránya az 1998. évi 12,2 %-ról 2002-re 13,3 %-ra nőtt Európában. Ugyanezen időszak alatt Észak-Amerikában a logisztikai kiadások 11 %-ról 9,9 %-ra csökkentek.

3.4 Az Európai Bizottság konzultációs dokumentuma az Európai Bizottság által korábban elfogadott intézkedéseket is megemlíti. Az elmúlt néhány évben a kutatással és technológiai fejlesztéssel kapcsolatos erőfeszítések során számos projekt foglalkozott egyrészt az intermodális szállítással, másrészt a logisztikával. E projekteknek az a céljuk, hogy világosabbá tegyék a logisztikai döntések és a szállítási szolgáltatások közötti összefüggést ⁽⁴⁾.

3.5 Az Európai Bizottság 2001-es fehér könyve ⁽⁵⁾ alapinformációkat tartalmaz az EU közlekedési rendszeréről, és a közlekedési helyzet 2010-re történő javítása érdekében számos ötletet, megközelítést és javaslatot ismertet. Mennyiségi célkitűzéseket állapít meg a különféle közlekedési módokra. 2010-re az egyes közlekedési rendszerek piaci részesedése visszaáll az 1998-as szintekre. A fehér könyv hangsúlyozza az intermodális szállítás fontosságát, azaz azt vizsgálja, hogy az egyes közlekedési módok hogyan integrálhatók, különös tekintettel az Európán belüli hosszú távú szállításra. A cél az, hogy nőjön a vasúti és tengeri szállítás részaránya. A Marco Polo program e projekt része. Ehhez azonban kedvező technikai és logisztikai megoldásokra lesz szükség, amelyek lehetővé teszik a háztól házig szállítást. A fehér könyv megállapítja, hogy az átrakodás okozta késedelmek és többletköltségek rontják a versenyképességet a közúti szállítással szemben, amelynek fejlett hálózata szinte bármilyen úti célhoz lehetővé teszi az áruszállítást. Ezek a fejlett közúti infrastruktúrát érintő megjegyzések főként az EU 15 régi tagállamára vonatkoznak. Az új tagállamok úthálózata kevésbé kiépített, és gyakran gyengébb minőségű. Ezekben az államokban hatalmas potenciál rejlik a közlekedési rendszer kiépítésében, amelyet az infrastruktúrába történő befektetések támogatásával kellene kihasználni.

⁽²⁾ Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa – COM(2006) 336 final, 2006.06.28.

⁽³⁾ A közleménnyel összefüggő dokumentum az intermodális szállítás elősegítésére szolgáló logisztikáról.

⁽⁴⁾ Például olyan projektek, mint a SULOGRTRA, a PROTRANS, a EUTRALOG, a FREIGHTWISE, a POLLOCO stb.

⁽⁵⁾ Fehér könyv: Európai közlekedési politika 2010-ig: ideje dönteni – COM(2001) 370, 2001.09.12.

3.6 A fehér könyv féldős felülvizsgálatáról szóló európai bizottsági közlemény⁽⁶⁾, mely hangsúlyozza a kombinált szállítás fontosságát, pragmatikusabbnak tűnik az egyes közlekedési módok közötti egyensúly tekintetében.

4. A finn elnökség nagy súlyt helyez Európa jövőbeli logisztikai politikájára és logisztikai trendjeire

4.1 Az előkészítő munkaanyag, amelyet Finnország az Európai Bizottság elé terjesztett, egy tanulmányt is tartalmaz az új logisztikai trendekről, valamint egy ismertetést az úgynevezett EULOG projektről. E projekt fő célja egy olyan vitaanyag kidolgozása volt, amely ismerteti az európai logisztika és a közlekedési logisztika kívánatos jövőjére vonatkozó legmagasabb szintű globális ismereteket és az ezek alkalmazásához szükséges politikákat.

4.2 A termelés különösen Kína, Brazília és Oroszország fejlődő gazdaságaiban fog nőni. A szállított áruk mennyisége és a szállítási távolságok szintén nőni fognak. A globális ellátási láncok irányítása nehéz feladat, és elképzelhető, hogy a döntéshozatal Ázsiába kerül. A gazdasági területek közötti verseny élesebbé válik, ami az infrastruktúra kapacitását a verseny egyre kritikusabb tényezőjévé teszi. A termelés és a fogyasztás növekedése Európa keleti részeiben azzal a hatással jár, hogy az áruszállítás egy részét többé nem közutakon bonyolítják le. Egyre égetőbb a szükség intermodális szállítási elosztóközpontok kiépítésére az említett térségben az EU külső határait képező tagállamokban. Ezzel ugyanis lehetőség nyílik az EU közlekedési rendszerének költségoptimalizációjára. Az EU intézményeinek ösztönözniük kellene ezt a pozitív trendet, és a fenntartható fejlődés keretében a környezetbarát közlekedési módokat kellene támogatniuk.

4.3 A termelés és a szolgáltatások terén a célba vett ügyfélkör szabja meg az ellátási láncok struktúráit. A láncok ugyanis nemcsak a termékek jellemzőitől függenek, hanem az ügyfelek igényeitől és elvárásaitól is. A rendszer integrálása mind technológiai, mind szervezési jellegű, és tudásorientált. Az ellátási hálózat megtervezéséhez innovációra van szükség a termékekkel és a folyamatokkal kapcsolatban egyaránt. A nyugati országokban a szolgáltatások bővülnek, miközben a termelés a hálózat más részeire tevődik át. Igény van a termékek és a szolgáltatások környezeti hatásaira vonatkozó pontos információkra. Ez növeli a nyomonkövethetőség és visszakereshetőség fontosságát a hatékonyság növelésével és a hulladékok keletkezésének megelőzésével kapcsolatban. Amikor az elhasznált termékeket szabályozott módon kell felhasználni vagy megsemmisíteni, megnő a fordított logisztika jelentősége.

4.4 Az információs és kommunikációs rendszerek lehetővé teszik az ellátási láncok tervezése, kezelése és megvalósítása közötti létfontosságú információs áramlások irányítását. Az IKT – a költségek csökkentésével egy időben – növeli a logisztika biztonságát és szolgáltatásainak szintjét. Új, intelligens technológiákra és szabványosított csatlakozófelületekre van szükség. A rádiófrekvenciás azonosítás általánossá válása nagymértékben javíthatja a szállítmányok nyomonkövethetőségét, visszakereshetőségét és biztonságát.

(6) Lásd: 2. sz. lábjegyzet.

4.5 A költséghatékonyság mindig nagyon fontos. A munkaerő és a kőolaj megnövekedett költségei, a zsúfoltsággal és az infrastruktúrával kapcsolatos kiadások, valamint a szigorodó biztonsági követelmények miatt emelkednek a szállítási költségek. A költséghatékonyságra a fordított logisztika is hatni fog. A logisztikai költségek nem eléggé ismertek, a döntések ezért részinformációkon alapulnak. Fejleszteni kell a valódi költségek modellezését. A logisztikai költségeknek szerepelniük kell a vállalatok legfontosabb teljesítménymutatói között. Ezen a téren a tényleges logisztikai költségek kiszámítására alapvető jelentőségű lesz az Európai Bizottság által az úgynevezett „eurovignetta-irányelv” alkalmazásának részeként kifejlesztett költségcsökkentési modell, amely figyelembe veszi többek között az externális és az infrastruktúra használatából eredő költségeket.

4.6 Az állami politikák olyan működési környezet kialakítására törekednek, amely elősegíti a kereskedelem és az ipar versenyképességét. A szabályozás az európai vegyes gazdaságok szükségszerű része, de ésszerűnek kell lennie, és ösztönöznie kell a fejlődést és a versenyképességet. A politikák és szabályozások összehangolása, valamint az infrastruktúrával kapcsolatos beruházások a közös piac útjában álló akadályok lebontásának előfeltételei. A közlekedési szabályozással és a közlekedési beruházásokkal kapcsolatban nő a regionális önkormányzatok fontossága, de a globális működési környezet fejlődését is szem előtt kell tartaniuk.

4.7 A hatóságoknak támogatniuk kell az innovációkat és azok felhasználását. A logisztika szempontjából az ellátási láncok kezelése és az új vállalati modellek jelentik a fő fejlesztési területeket. Az ellátási lánc területén további fejlődésnek kell végbemennie például a biztonsági kérdésekkel, a nyomonkövethetőséggel, a visszakereshetőséggel és az intermodális szállítási műveletekkel kapcsolatban. A logisztikai ágazatban új készletekre van szükség többek között az együttműködésben és a kockázatok megosztásában.

5. Általános megjegyzések

5.1 A „logisztika” szó használatakor általában nem határozzák pontosan meg, hogy mire vonatkozik, és mit jelent. E szak kifejezésnek nincs egységes meghatározása. A „logisztika” szót eredetileg katonai szövegekben használták. A fuvarozási logisztika (vagy szállítási logisztika) úgy határozható meg, mint a nyersanyagok, a gyártási folyamatban részt vevő anyagok és termékek, a készárúk és a kapcsolódó információk eredményes és költséghatékony előre történő, illetve fordított irányú áramlásának és tárolásának tervezési, megvalósítási, irányítási és összehangolási folyamata a származási hely és a fogyasztási hely között az ügyfelek igényeinek kielégítése érdekében. Ez a meghatározás lefedi azokat, amelyeket konzultációs dokumentumában az Európai Bizottság használ.

5.2 Az EGSZB bevezetéképpen megjegyzi, hogy a finn elnökség számos okot sorol fel a teljes mértékben működőképes európai logisztikai piac fontosságának igazolására, és meggyőzően érvel amellett, hogy a logisztikára lényegesen nagyobb súlyt kell helyezni az európai közlekedési politikában. Az EGSZB tisztában van ennek fontosságával, ezért teljes támogatásáról biztosítja ezt a kezdeményezést.

5.3 A megújított lisszaboni stratégia óriási kihívást jelent, és megvalósítása Európa gazdasági növekedésétől függ. A gazdasági növekedéshez bővülő kereskedelemre, az iparban pedig folyamatos ésszerűsítésre és innovációra van szükség. A növekedés egyre inkább nemzetközi hatásoktól és versenyképességi tényezőktől is függ.

5.4 Az utas- és áruszállítás a társadalom szinte minden szférájában elengedhetetlen a gazdasági tevékenységhez, a termeléshez és a kereskedelemhez. Az idő- és költségtényezők kulcsfontosságúak a vállalat helyének megválasztásával kapcsolatos döntésekben, de az egyéni elhatározásokban is. Éppen úgy, ahogy a társadalom szerkezeti változásai kihatnak a közlekedési igényekre, az új közlekedési lehetőségek megjelenése – vagy hiánya – szintén változásokat idéz elő.

5.5 Az EGSZB véleménye szerint a fokozódó mértékben nemzetközivé váló gazdaságban a logisztika és a logisztikai költségek egyre fontosabb szerepet játszanak a versenyképesség és az egyszerűsítés vonatkozásában, és jelentőségük a környezetvédelem szempontjából is egyre nő. A piacokhoz, a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz, a szolgáltatásokhoz stb. történő hozzáférés – megnövekedett mobilitás révén – egyetlen lényeges feltételtől, a *hatékony közlekedési rendszerek* létezésétől függ.

5.6 Az EGSZB ezért egyetért az Európai Bizottság azon álláspontjával, mely szerint a közlekedés az európai versenyképesség fenntartásának és növelésének lényeges eleme. A modern társadalmak bonyolult szállítási forgalmának kezeléséhez igen hatékony szállítási módokra és ezek zökkenőmentes együttműködésére van szükség. A fejlett és integrált logisztikai megoldások hozzájárulhatnak a teherfuvarozási műveletek optimalizálásához, így elősegíthetik a növekedést, és világszinten versenyképesebbé tehetik Európát.

5.7 Ebben az összefüggésben fontos emlékeztetni arra, hogy a logisztika vállalkozási alapú, az ügyfelek igényeitől függő tevékenység, amelyben a piacra is jelentős feladat hárul. Ez azt jelenti, hogy ezen a területen a fogyasztók szállítási igényei a fő hatótényezők. Például a gyártási szállítási igényei folyamatosan nőnek a gyártási összetevők és a késztermékek tárolásának mérséklése érdekében. Az internetes kereskedelem bővülése és a postai piac liberalizációja szintén olyan területek, amelyekben nőni fog az igény a gyors, pontos szállítás – és következésképpen a logisztika – iránt. Azt is lényeges hangsúlyozni, hogy az ilyen jellegű fejlesztést fenntartható módon kell végrehajtani, ehhez pedig külön szabályokra van szükség a szociális és környezetvédelmi követelmények teljesülésének biztosítása érdekében.

5.8 Azt, hogy az ügyfelek milyen szállítást választanak, számos tényező befolyásolja, és természetesen a szállítandó áru típusától is függ. Az értékes, törekeny vagy könnyen károsodó árut általában közúton vagy légi úton szállítják. A csekély értékű, súlyos vagy nagy tömegű áru szállítása gyakran tengeri

úton vagy vasúton történik. Az időtényezők (a szoros időkorlátok), valamint az átrakodások száma szintén befolyásolja a szállítási mód megválasztását.

5.9 E megközelítés jellemzi a fehér könyv félidei felülvizsgálatáról szóló közleményt is, amit az EGSZB is támogat. A közleményt az EGSZB egy másik véleményben szándékozik megtagyaltani, de néhány megjegyzést itt is tenni kíván. A közlemény előtt közzétett konzultációs dokumentum kizárólag – a 2001. évi fehér könyv alapján – az intermodális szállításra helyezte a súlyt, azaz arra, hogy a szállítás a közúti fuvarozási szektorból jelentős mértékben a hajózási és vasúti szektorba kerüljön át.

5.10 Az EGSZB örömmel állapítja meg, hogy az intermodális szállítást már nem önmagában való célnak tekinti az Európai Bizottság, hanem a különböző szállítási módok összehangolására szolgáló eszköznek.

5.11 A fehér könyv 2001-es, féldős felülvizsgálatáról szóló európai bizottsági konzultációs dokumentumban az Európai Bizottság továbbra is azt az álláspontot képviselte, hogy a közlekedési módok közti egyensúlyt vissza kell állítani az 1998-as szintekre. A 2001-es fehér könyv hangsúlyozta, hogy az Európai Uniónak lépéseket kell tennie a közlekedési módok közötti növekvő egyensúlyzavar enyhítésére. A gépkocsival és légi úton történő szállítás növekvő népszerűsége megnövekedett hálózati zsúfoltsággal jár. A közúti szállítás alternatíváinak igénybevételét viszont hátráltatja az, hogy még nem sikerült kellőképpen kihasználni a vasúti és a rövid távolságú tengeri szállítás lehetőségeit. Az EU egyes részein belüli forgalmi zsúfoltság azonban nem feledtetheti el azt, hogy a peremvidékek nem férnek hozzá megfelelően a központi helyen levő piacokhoz.

5.12 Az Európai Bizottság szerint ez idővel közlekedési aszimmetriához vezetett, amelynek nyomán fokozott zsúfoltság alakult ki, különösen a transzeurópai közlekedési útvonalakon és a nagyvárosokban. Az Európai Bizottság úgy véli, hogy e probléma megoldása érdekében 2010-re el kell érni a következő két átfogó célt:

- szabályozott verseny az egyes közlekedési módok között;
- az egyes közlekedési módok összehangolt fejlesztése az intermodális szállítás sikeres megvalósítása érdekében.

5.13 A fehér könyvről szóló 2002. évi véleményében ⁽⁷⁾ az EGSZB bírálta ezt az álláspontot. A fenti első albekezdésre vonatkozóan az EGSZB a következőket hangsúlyozta: „A dokumentumnak a zsúfoltság problémája az egyik fő témája. Az azonban nem fogalmazódik meg, hogy ez a probléma valójában a Közösségnek csak egy kis részét érinti, mindenekelőtt az igen nagy népsűrűségű területeket (ami a probléma egyik oka)... Ezért nem helyes az egész Közösség számára általános, egységes közlekedési politikát kidolgozni... E területek mindegyikéhez külön politikára van szükség.” Az EGSZB továbbra is ezt az álláspontot képviseli.

⁽⁷⁾ Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: „Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyv (COM(2001)370 final), HL C 241., 2002.10.7.

5.14 Félvezető, ha a piaci részesedés megoszlását a különböző közlekedési módokra vonatkozó mennyiségi célnak tekintjük. Az EU-n belül, külön szállítási módokkal lebonyolított teljes szállítás volumene nem alkot számottevő piacot, amely vonatkozásában a közúti, a vasúti, a rövid távolságú tengeri, a belső vízi utakon és a vezetéken történő szállítás versenyezne egymással. A jelenlegi statisztikák, amelyek az egyes közlekedési módok piaci részarányait a szállítási teljesítmény alapján, mennyiségileg hasonlítják össze, nem pontosan tükrözik a közlekedési piac valós helyzetét. Olyan új statisztikai módszerek kifejlesztését kellene támogatni, amelyek lehetővé teszik a helyi, illetve a távolsági közlekedés közötti különbségtételt.

5.15 A legfontosabb azon szállítási módok összehangolása, ahol lehetőség van ilyen versenyre, és ahol az egyes módok hatékonyságát és alkalmasságát teljes mértékben kihasználják. Általánosságban szólva ehhez fejlett logisztikai megoldásokra van szükség. Ezeknek az erőfeszítéseknek a nyomán hosszú távon a globális szállítási kapacitás lényegesen ésszerűbb és környezetbarátabb kihasználása remélhető, ami egyes közutakon bizonyos fokig csökkentheti a zsúfoltságot. Az EGSZB álláspontja szerint ez nem szoríthatja háttérbe azt a tényt, hogy a célok eléréséhez modern, hatékony infrastruktúrára van szükség.

5.16 Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság a jelen vélemény kidolgozása idején közzétett, a 2001. évi fehér könyv félidei felülvizsgálatára vonatkozó közleményében most inkább egy olyan átfogó megközelítés felé mozdul el, melyben valamennyi szállítási módnak megvan a saját helye egy olyan szállítási politika kialakítása érdekében, melynek célja, hogy növelje a multimodális szállítás nemzetközi versenyképességét, valamint hogy olyan megoldásokat kínáljon, melyek különböző szállítási módokat integrálnak a torlódások és a logisztikai lánc gyenge láncszemeinek kiküszöbölése céljából.

6. A hatékony logisztikai piac jelentősége

6.1 A szállítás – függetlenül a szállítási módtól – a logisztikai lánc fizikailag legláthatóbb része. A logisztikával való foglalkozás során ezért a szállítás mindenképpen a középpontban lesz.

6.2 Az ipari termék- és információs ellátási láncot a logisztika irányítja. Ennek a tevékenységi láncnak ki kell elégítenie az ügyfelek igényeit és elvárásait, és ugyanakkor környezetvédelmi és szociális szempontból is fenntarthatónak kell lennie.

6.3 Az összehangolás és az integráció a szállítási szektor két központi fogalma. A fizikai összehangoláshoz az átrakodás is hozzátartozik, amely megdrágítja a szállítást és veszélyeztetheti az árut. Ez az összehangolás csak akkor működhet megfelelően, ha az áruk átrakodása egyszerűen történik. Ez technikai, de egyben szervezési kérdés is.

6.4 Az összehangolás megvalósításához számos területen kell intézkedéseket tenni. A különböző szállítási módok között szervezési jellegű összehangolást kell végezni, a szállítási csomópontok, intermodális szállítást végző társaságok és multimodális rendszerek létrehozásához pedig holisztikus megközelítésre van szükség. A hatékony, versenyképes logisztikai rendszerek és a fenntartható szállítás megvalósítása érdekében ezt a megközelítést kell kialakítani.

6.5 A logisztika tehát az ipari és kereskedelmi tevékenység egy összetevője. A kapacitás által meghatározott szállítástól fokozatosan a megrendelés által meghatározott szállításra helyeződik a súly. A termékeket az ügyfelek igényei szerint alakítják. Nagyon a követelmények a rövid határidők és a rövid távú tervezés, valamint a pontosság és a rugalmasság tekintetében. A kereskedelem globálissá válik. Az ellátási láncban sok alvállalkozó vesz részt. Amint a lekötött tőke szintjének csökkentése érdekében a vállalatok korlátozzák készleteiket, növekszik az áru értéke.

6.6 Ehhez mind a termelési folyamatban, mind az áru ügyfeleknek történő eljuttatása, illetve a visszaút során gyors, pontos szállításra van szükség. A hatékony logisztikára egyre nagyobb az igény. A szállítási láncok teljes kihasználásának és összefonódásának képessége elengedhetetlen az anyagok és termékek áramlásának sikeres irányításához és kezeléséhez.

6.7 Valamennyi szállítási módra szükség van, és ösztönözni kell köztük az együttműködést. Az intermodális szállításhoz újfajta gondolkodásmódra van szükség az egyes módok összekapcsolása érdekében.

6.8 A terminálok, hálózatok létrehozása, az elektronikus információk kezelése, valamint a kölcsönös bizalom új lehetőségeket teremthet a szállítási piac szereplőinek együttműködésére.

6.9 Minden szállítási módnak megvan a maga története, de a liberálisabb irányba mutató változásokat külső technikai, gazdasági és kereskedelmi feltételek okozták. Az EU-ra jelentős szerep hárult és hárul ebben az állandó változásban.

6.10 Valamennyi vállalat tisztában van azzal, mennyire fontos a hatékony logisztika a termelés és szállítás területén. Sok szektorban intenzív fejlesztési munka folyik ezen a területen; amely támogatásra, ösztönzésre érdemes, mivel a fenntartható mobilitás tágabb összefüggéseiben is hasznos lehet.

6.11 Ez a háttér annak, hogy az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság támogatja a finn elnökség kezdeményezését az európai logisztika napirendre tűzésére vonatkozóan.

Kelt Brüsszelben, 2007. február 15-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS