



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 28.6.2006
COM(2006) 336 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Logistika tovornega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

SPOROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Logistika tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti

1. UVOD

Kot je bilo poudarjeno pri vmesnem pregledu Bele knjige¹ iz leta 2001, ima logistika ključno vlogo pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti, prispeva pa tudi k izpolnjevanju drugih ciljev, kot so čistejše okolje, varnost oskrbe z energijo itn.

Evropsko prevozno politiko sta zaznamovali večletna liberalizacija in usklajevanje. To je počasi izoblikovalo prevozni sistem, kakršnega poznamo danes. Globalizacija in pojem širše Evrope ustvarjata nadaljnje izzive. Hitra rast tovarnega prometa, ki je v veliki meri posledica gospodarskih odločitev, povečuje rast in zaposlovanje, vendar hkrati povzroča zastoje, nesreče, hrup, onesnaženje, vedno večjo odvisnost od uvoženih fosilnih goriv in izgubo energije. Infrastrukturni viri so omejeni in vsaka motnja v dobavni verigi (npr. energije) vedno negativno vpliva na gospodarstvo EU. Brez primernih ukrepov se bo položaj še poslabšal, evropska konkurenčnost in okolje, v katerem živimo, pa bosta vedno bolj ogrožena.

Da bi rešili take težave, je treba evropski prevozni sistem izboljšati s pomočjo sodobnih logističnih rešitev. Logistika lahko poveča učinkovitost posameznih vrst prevoza in njihovih kombinacij. Posledično mora manj prevoznih enot (vozila, vagoni in plovila) prevažati več tovora. Hkrati se bo povečal tudi vpliv na okolje. Posodobiti je treba železnice in celinske plovne poti. Zračni prevoz tovora je treba bolje vključiti v sistem. Pospešiti je treba pozitivni razvoj pomorskega prevoza na kratkih razdaljah in globokomorski ladijski prevoz ter njegove povezave z zaledjem.

Kjer je primerno, je treba preiti na okolju prijaznejše načine, zlasti na dolgih razdaljah, v mestnih področjih in prezasedenih koridorjih. Istočasno je treba optimizirati vsak način prevoza. Vsi načini morajo postati okolju prijaznejši, varnejši in energetske učinkovitejši. Poleg tega se bo somodalnost, tj. učinkovita raba različnih vrst ločeno in v povezavi, odražala v optimalni in trajnostni rabi virov.

Logistični ukrepi so nepogrešljivi za vzdrževanje in povečanje evropske konkurenčnosti in blaginje v skladu z obnovljeno lizbonsko agendo o rasti in delovnih mestih.² Evropa se mora odzvati na izzive prevoza tako, da bo v svojo politiko prevoza uvedla logistično razmišljanje. Pristop mora biti tržno usmerjen, vključevati mora družbene in okoljske razsežnosti ter ustvariti koristi za vse udeležence. Za doseg te ciljev to sporočilo preučuje, ali in kje bi EU lahko nudila ukrepe z dodano vrednost, ki bi pospešili razvoj logistike tovarnega prometa v Evropi in svetu.

¹ Naj Evropa ostane v gibanju – trajnostna mobilnost za naš kontinent, COM(2006) 314 konč.

² Glej „Ustvarjanje inovativne Evrope“, poročilo neodvisne strokovne skupine za raziskave in razvoj ter inovacije, ki je bila imenovana po vrhu v Hampton Courtu januarja 2006.

Rezultat tega dela bi lahko bila vzpostavitev okvirne strategije logistike tovornega prometa. Po posvetovanjih o tem sporočilu namerava Komisija leta 2007 predložiti akcijski načrt za logistiko tovornega prometa.

2. DOLOČITEV PODROČJA UPORABE

Prevoz je sestavni del logistične dobavne verige. Pristop Komisije se osredotoča na logistiko tovornega prometa in vključuje vse vrste prevoza. Pristop vključuje široko paleto področij, kot sta modalna logistika in multimodalna logistika, ter poudarja potrebo po optimalnem dopolnjevanju vrst prevoza v učinkovitem in celovitem evropskem prevoznem sistemu, ki lahko uporabnikom nudi najboljše možne storitve.

Razvijanje logistike tovornega prometa je prvenstveno poslovna dejavnost in naloga industrije. Kljub temu morajo imeti pristojni organi jasno vlogo pri ustvarjanju ustreznih delovnih pogojev in morajo logistiko ohranjati na političnem dnevnem redu. Ta okvirni pristop se osredotoča na izboljšanje predpogojev, ki jih lahko Evropa nudi za logistične inovacije, in prepušča notranje vodenje logistike podjetja podjetjem samim.

Pojmi, uporabljeni v tem sporočilu, imajo naslednji pomen:

- „logistika tovornega prometa“ vključuje načrtovanje, organizacijo, upravljanje, nadzor in izvajanje dejavnosti tovornega prometa v dobavni verigi;
- „smodalnost“ pomeni učinkovito uporabo vrst prevoza, ki se z namenom doseganja optimalne trajnostne rabe virov izvajajo ločeno ali so intermodalno povezani v evropski tovorni prevoznem sistemu;
- „multimodalnost“ pomeni prevoz blaga z eno ali več vrstami prevoza v posamezni verigi prevoza ne glede na vrsto tovora;
- „logistika tretjih strank“ pomeni, da organizacija uporablja zunanje ponudnike logističnih storitev, ki izvajajo vse ali večino logističnih dejavnosti.

3. EVROPSKI LOGISTIČNI TRG

Svetovna logistična industrija predstavlja približno 5,4 bilijona EUR ali 13,8 % svetovnega BDP. To pomeni, da letni logistični stroški v Evropi in Severni Ameriki znašajo približno 1 bilijon eurov³. V evropskem logističnem sektorju obstaja huda konkurenca. To dokazuje nizka stopnja koncentracije logistike tretjih strank v Evropi, saj ima 20 najuspešnejših podjetij samo 33 %⁴ tržni delež.

³ „Estimation of Global and National Logistics Expenditures“ (Ocena globalnih in nacionalnih logističnih stroškov), leta 2002 so podatke posodobili A. Rodrigues, D. Bowersox in R. Calantone (*Journal of Business Logistics*, zvezek 26, št. 2, 2005). Rezultati temeljijo na ekonometričnem računskem modelu, ki upošteva 29 spremenljivk in ki prikazuje podatke o geografski regiji, stopnji dohodka, velikosti države, gospodarski razvitosti in prevozu (cestni, železniški in zračni tovorni promet ter promet v kontejnerskih pristaniščih).

⁴ „Logistic Value Chain“ (Logistična vrednostna veriga) avtorjev L. Ojala, D. Andersson in T. Naula (objavljeno bo v delu Olge Memedovic „Global Production Networks“ (Globalne proizvodne mreže), UNIDO).

Logistični stroški predstavljajo v povprečju 10–15 % končnega stroška končnega izdelka. To vključuje stroške, kot sta prevoz in skladiščenje.

Z globalizacijo proizvodnje in s tem povezanimi dobavnimi verigami potreba po prevozništvu narašča. Logistika postaja vedno bolj pomembna ne samo v Evropi, temveč tudi v evropskih mednarodnih gospodarskih odnosih. Konkurenca med Evropo, ZDA in Daljnim vzhodom postaja pomemben dejavnik, ki lahko vpliva na stične točke (zlasti pristanišča in letališča) ter zmogljivost infrastrukture. Okrepiti je treba tržno in poslovno povezovanje s pomočjo sodelovanja Evrope z drugimi večjimi svetovnimi logističnimi centri (npr. ZDA, Rusija, Japonska, Kitajska, Indija, Brazilija). Dostop do prevoznega trga se že obravnava v okviru dvostranskih in večstranskih pogajanj.

Težko je imeti zanesljivo predstavo o evropskem logističnem trgu, saj je trenutno na voljo premalo ustreznih statističnih podatkov.

Obstaja več teženj, nekatere od njih si nasprotujejo. Na eni strani se v evropskih in regionalnih distribucijskih centrih odvija centralizacija organizacije logistike, na drugi strani pa se zaradi preobremenjenosti evropskih cest pojavlja decentralizacija, ki strankam omogoča hiter odziv s pomočjo lokalnih ali začasnih skladišč. Opazna je tudi težnja po zunanjem izvajanju logističnih dejavnosti, pri katerih vkrcevalci koristijo večnamenske logistične storitve zunanjih izvajalcev storitev (kot so npr. tretji ponudniki logističnih storitev). V zadnjih letih je sodelovanje med vkrcevalci in ponudniki storitev postalo dolgoročneje in je povezano z visoko stopnjo vključevanja v organizacijske strukture in informatiko. Poleg tega pri optimizaciji dobavnih verig podjetja v EU vedno bolj spoznavajo, da obstajajo konkurenčne alternative cestnega tovornega prevoza. Tako na primer večji prevozniki nudijo obsežne logistične storitve, ki vključujejo več vrst prevoza, saj jim prinašajo konkurenčne in stroškovne prednosti.

Na logistične odločitve vplivajo tudi drugi dejavniki, kot so npr. okoljski vidiki (raba energija in emisije toplogrednih plinov), varnost dobave z energijo in lokacija podjetja. Vsi pomembno vplivajo ne samo na prevoz, ampak tudi npr. na področje investicij, zaposlovanja in rabe zemljišč.

4. VZPOSTAVITEV OKVIRA LOGISTIKE TOVORNEGA PREVOZA

4.1. Tesnejša povezanost logistične in prevozne politike

Sporočilo „Naj Evropa ostane v gibanju“ opisuje vrsto pobud, ki vplivajo na logistiko tovornega prevoza in ki jih je Komisija že izvajala, med drugim na področju liberalizacije, usklajevanja, infrastrukture, standardizacije, promocije in raziskav.

Ena izmed zadnjih pobud je predlog Komisije o povečanju varnosti dobavne verige⁵. Ta predlog opisuje ravnovesje, ki ga je treba vzpostaviti med varnostnimi postopki, ki izpolnjujejo najvišje zahteve, in prostim pretokom trgovine.

Nadaljnje dejavnosti na področju logistike tovornega prevoza morajo poskrbeti, da bo v prevozno politiko uvedena logistična perspektiva. Logistična načela morajo biti ključen

⁵ COM(2006) 79 konč.

dejavniki pri sprejemanju odločitev. Na primer trenutna prizadevanja v zvezi s cestno kabotažo⁶ bodo proučila, kako v prihodnje še bolj zmanjšati število praznih voženj.

Učinkovito dopolnjevanje vrst prevoza in sodobne logistične rešitve omogočajo učinkovito načrtovanje, upravljanje, nadzorovanje ter izvajanje enomodalnih in multimodalnih prevoznih verig. Logistično odličnost bi lahko uporabili kot katalizator za vzdrževanje strokovnega znanja in izkušenj, sposobnosti ter delovnih mest v Evropi.

Logistične možnosti lahko pomagajo odpraviti škodljive zunanje vplive (emisije, nesreče in zastoji), ki jih povzročata rast prevoza v Evropi. Upoštevati morajo vedno večja prizadevanja za čim večjo učinkovitost vsakega načina prevoza. Vedno pogosteje bodo morala okoljska in varnostna načela upoštevati celotno verigo prevoza.

4.2. Področja ukrepanja

Februarja 2006 je Komisija objavila posvetovalni dokument o intermodalni logistiki⁷ in prejela več kot 100 prispevkov držav članic in zainteresiranih strani. Aprila 2006 je organizirala posvetovalno delavnico s približno 70 udeleženci.

Rezultati teh posvetovanj so pokazali veliko podporo vzpostavitvi evropskega okvira za logistiko tovornega prevoza.

4.2.1. Določanje ozkih grl in njihovo odpravljanje

Vloga industrije pri razvoju logistike tovornega prevoza in vloga pristojnih organov pri ustvarjanju ustreznega okvira za optimizacijo logistike zahtevata stalno sodelovanje in dialog med strankami.

Trenutno ni mogoče imeti zanesljive predstave o konkretnih ovirah (ozkih grlih), ki ovirajo hitrejši razvoj logistike tovornega prevoza v Evropi.

Tako kot v uspešnem primeru „sprostitve ozkih grl“ na področju ladijskega prevoza na kratkih pomorskih razdaljah je treba ustanoviti skupino informacijskih točk za stalno prepoznavanje in obravnavanje dejanskih ozkih grl pri logistiki tovornega prevoza. Te informacijske točke bi zastopale države članice in industrijo (ponudnike logističnih storitev in uporabnike). Poleg razreševanja ozkih grl bi lahko med seboj delile znanje, zagotavljalje najboljše prakse in prispevale k razvoju politike.

Udeležba poklicnih združenj in združenj delavcev bo pripomogla k oblikovanju uspešnih smernic in novostim na logističnem področju.

4.2.2. Informacijska in komunikacijska tehnologija (IKT)

Iskanje in sledenje tovora pri vseh vrstah prevoza postaja pogoj za uspešno logistiko. Na ta razvoj bo zelo pozitivno vplivala vzpostavitev satelitskega navigacijskega sistema GALILEO, pa tudi sistem prepoznavanja in sledenja na velike razdalje (LRIT – Long-range Identification and Tracking), rečni informacijski sistem (RIS – River Information System) in samodejni sistem prepoznavanja (AIS – Automatic Identification System). Tudi mreža SafeSeaNet bo

⁶ Glej Uredbo (EGS) št. 881/92 in www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

prispevala k izboljšanju logistike na pomorskem področju. Na področju železniškega prevoza bosta telematska aplikacija za tovorni promet (TAF – Telematic Application for Freight) in Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS – European Railway Traffic Management System) zagotovila uporabo integrirane železniške logistike.

Treba je vpeljati pametne tehnologije, da bi preprečili zamude v dobavni verigi iz varnostnih in drugih razlogov⁸. Primer tovrstne tehnologije je radiofrekvenčna identifikacija (RFID – Radio Frequency Identification), ki predstavlja rastoči trg, vendar zahteva dodatne raziskave ter se uporablja na področju upravljanja radijskega spektra, interoperabilnosti in standardizacije⁹. Drugi elementi identifikacije so skupni standardi poročanja (npr. EDI/EDIFACT) in nove komunikacijske platforme (npr. XML).

Nacionalni organi za prevoz pospešeno iščejo nadomestne možnosti za boljše upravljanje svojih prevoznih sistemov. Ena izmed možnosti, ki se bo kmalu začela uporabljati, je upravljanje cestnega omrežja z uporabo inteligentnih prometnih sistemov (ITS). Za zagotovitev povezanega enotnega trga je pomembno, da nacionalne rešitve ne ovirajo trgovanja, temveč da se v vsej EU medsebojno razvijajo na podlagi interoperabilnih standardov.

Podjetja morajo imeti enostaven dostop do rešitev IKT. Zaprti sistemi so povezani z začetnimi stroški na področju tehnologije in programske opreme, kar povečuje prag polne udeležbe MSP.

Skupni standardi, ki so med proizvajalci in izvajalci splošno sprejeti, ter sinergije med različnimi sistemi so odločilnega pomena pri povečevanju učinkovitosti logistike. Razvoj mora temeljiti na interoperabilnosti in skupnem poročanju z odprto arhitekturo med soudeleženci. Pripravljenost na ITS mora biti vključena v prvotno obliko opreme ali infrastrukture, da se izognemo dodatnim stroškom v kasnejši fazi. Treba se je osredotočiti na izmenjavo podatkov med vrstami prevoza. Posebno vlogo pri interoperabilnosti ima izmenjava informacij med podjetji in upravnimi enotami, zelo pomembna pa je tudi povezanost logistike med podjetji ter med podjetji in uporabniki.

Logistika tovornega prevoza mora biti še naprej prednostna raziskovalna naloga 7. okvirnega programa, saj lahko moderne tehnološke inovacije v sektorju odprejo nove možnosti.

4.2.3. *Logistično usposabljanje*

Vkrcevalci, uporabniki prevoza in izvajalci menijo, da mora osebje, ki je zaposleno na področju prevoznništva in osebje, ki je vključeno v sprejemanje logističnih odločitev, imeti določene sposobnosti, znanje in pristojnosti. Ponudba izobraževanja na področju prometa in logistike ter usposabljanja, ki jo nudijo univerze in druge ustanove po Evropi, je izredno raznolika.

Sedanje usposabljanje nas bo pripravilo na mobilnost v prihodnosti. Komisija preučuje spodbujanje razvoja vzajemnega priznavanja spričeval za izvajalce logistike tovornega prevoza na prostovoljni ravni. Tovrstna usklajenost spričeval in nadaljnje ukrepanje pri povezovanju izobraževalnih ustanov lahko prispevata k skladnemu in kakovostnemu

⁸ Glej raziskovalne dejavnosti v zvezi s tehnologijami informacijske družbe (TID).

⁹ Glej javno posvetovanje na www.rfidconsultation.eu/.

usposabljanju v Evropi. Imetniki spričeval bi imeli prednost pri iskanju zaposlitve, podjetja, ki bi zaposlila imetnike spričeval, pa bi imela zagotovilo o njihovem znanju in spretnostih.

Dejavnosti v zvezi s potrdili in usposabljanjem na področju logistike že poteka v okviru programa Leonardo da Vinci. Poleg tega bi lahko kot referenca služil tudi prihodnji Evropski okvir kvalifikacij za vseživljenjsko učenje.

Usposabljanje ne sme potekati na poslovodni ravni. Vseživljenjsko učenje in usposabljanje mora biti vključeno v vse dele logističnega sektorja, s čimer se bo povečala splošna storilnost.

4.2.4. *Statistični podatki*

Spremljati je treba logistično storilnost evropskega prevozniškega trga in izvajati primerjalne analize v ter med državami. Razvijati je treba statistične in druge pomembne kazalnike, da bi dobili zanesljivo predstavilo o stanju in njegovemu nadaljnjem razvoju. Komisija bo v ta namen razvila ustrezne metodologije in kazalnike.

4.2.5. *Uporaba infrastrukture*

Kakovost infrastrukture je ključni element logistike tovrnega prevoza. Načrtovanje infrastrukture v okviru vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in strukturnih skladov izboljšuje celotno infrastrukturno mrežo, ki jo Evropa potrebuje za delovanje na območju brez notranjih meja in soočanje z izzivi globalizacije.

Vzpostavitev nove infrastrukture ni sama sebi namen. Obstoječo infrastrukturo se lahko optimira z razvijanjem učinkovitih in trajnostnih logističnih rešitev. To vključuje upravljanje flote, železnic in celinskih plovni poti, tesnejše sodelovanje med poslovnimi partnerji in upravljalci infrastruktur, celotno izrabo zmogljivosti nakladanja, izogibanje nepotrebim praznim vožnjam ali združevanje virov med vrstami prevoza ob upoštevanju evropske zakonodaje o konkurenci. Če se zaradi pomanjkanja primerne infrastrukture pri razvoju logistike jasno izoblikuje ozko grlo, je treba to težavo odpraviti. EU je določila 30 prednostnih projektov, ki morajo biti zaključeni do leta 2020¹⁰ in ki morajo koristiti razvoju logistike

Za logistično storilnost je pomembna zlasti učinkovitost zmogljivosti za pretovarjanje, vključno s pristanišči in letališči. Te zmogljivosti morajo uporabljati sodobne tehnološke rešitve, kot je sodobna informatika, in imeti kakovostne infrastrukturne povezave za somodalne rešitve. Bistveno je privabiti in obdržati dodatne privatne naložbe in evropska pravila morajo zagotoviti ustrezen pravni okvir. Kakovost storitev je treba stalno izboljševati z ustreznimi ukrepi, kot so sodelovanje, socialni dialog in zakonodaja.

4.2.6. *Kakovost storitev*

4.2.6.1. Priznavanje kakovosti

Industrija uporablja veliko kazalnikov storilnosti ali meril uspešnosti, s katerimi ocenjuje in nadzoruje kakovost svojih storitev. Natančni ciljni kazalniki se lahko uporabljajo za nadzorovanje velikega števila storitev in proizvodnih faz. Komisija je že preučila merila

¹⁰ Odločba št. 884/2004/ES.

uspešnosti za različne vrste prevoza¹¹. Delo bo nadaljevala z namenom uvedbe meril uspešnosti v logistiko tovornega prevoza in z njo povezane storitve na evropski ravni. Določitev evropskih meril uspešnosti bi omogočila skladnost pri ocenjevanju logistične storilnosti. Pri letalskem prevozu vkrcevalci že pogosto uporabljajo merila uspešnosti. Podjetja bi lahko te kazalnike razvila za svoje notranje potrebe.

Merila uspešnosti in znaki odličnosti bi se lahko uporabili v ladijskem prometu na kratke razdalje in „pomorskih avtocestah“. Tovrstni znak kakovosti bi se lahko na podlagi izkušenj prenesel na logistične verige, ki uporabljajo druge vrste prevoza.

Poleg znaka za logistične verige ali posamezne storitve bi lahko razvili širši znak kakovosti za podjetja, ki bi vključeval celotno prevozno storilnost podjetja, vključno z okoljskimi načeli. Osnovni upravni postopki za pridobitev takega znaka morajo biti minimalni in usklajeni z ostalimi obstoječimi potrdili. V izrazito konkurenčnem okolju bi znak predstavljal pomembno oglaševalsko orodje. Tak znak bi lahko vključeval okoljska načela in načela najboljše prakse.

4.2.6.2. Mreža storitev železniškega tovornega prevoza

Težava železniškega tovornega prevoza sta pomanjkanje zanesljivosti in učinkovitosti, ki ju med drugim povzročajo nezadostna tehnična in upravna interoperabilnost ter prednost, ki jo imajo potniški vlaki na linijah mešanega prometa. Potrebno je ukrepanje, ki bo povečalo interoperabilnost in zmanjšalo zamude, ki jih povzroča mešani promet.

Komisija namerava predlagati akcijski načrt za vzpostavitev železniškega omrežja za tovorni prevoz, ki bi omogočil oblikovanje posebnih koridorjev za železniški tovor. Taki koridorji morajo znatno povečati zanesljivost, učinkovitost in konkurenčnost mednarodnih storitev železniškega prevoza.

4.2.7. Pospeševanje in poenostavitev multimodalnih verig

4.2.7.1. Upravljanje po načelu „vse na enem mestu“ in „skupni evropski morski prostor“

Logističnim tokovom, zlasti multimodalnim, je lahko v pomoč upravljanje po načelu „vse na enem mestu“ ali enotna okenca, kjer se vse carinske (in druge) formalnosti urejajo usklajeno, medtem ko ima stranka stik s samo eno kontaktno osebo iz uprave in potrebne dokumente predloži samo enkrat. Usklajeni bi bili tudi fizični pregledi, ki bi se opravljali istočasno in na istem mestu. Predlog Komisije o brezpapirnem okolju za carino in trgovino¹² zagotavlja okvir, ki lahko doseže te rezultate in poenostavi formalnosti. Treba ga je čimprej sprejeti in začeti izvajati.

To je zlasti pomembno pri ladijskem prometu na kratkih razdaljah, kjer ladja, ki pluje med dvema državama članicama, zapusti carinsko območje EU vsakokrat, ko odpluje iz pristanišča, da bi ponovno vstopila na območje namembnega pristanišča. V nedavni Zeleni knjigi o prihodnji pomorski politiki Unije¹³ je Komisija sprožila širšo razpravo o „skupnem evropskem morskem prostoru“, kjer bi lahko spremljali celotno pot ladje in tovora na zanesljiv in varen način, s čimer bi zmanjšali potrebo po posameznih nadzorih trgovanja v Skupnosti.

¹¹ ISL, Bremen, januar 2006.

¹² COM(2005) 609 konč.

¹³ COM(2006) 275 konč.

4.2.7.2. Spodbujanje multimodalnosti

Uporaba različnih načinov v posamezni verigi prevoza je sodoben koncept. Ta zahteva predvsem spremembo mentalitete.

Nedavna raziskava¹⁴ o načinih pospeševanja intermodalnosti se je osredotočila zlasti na centre pospeševanja pomorskega prevoza na kratkih razdaljah (Shortsea Promotion Centre)¹⁵ in njihove dejavnosti. Komisija je preučila ta pristop in išče možnosti za razvoj že obstoječe mreže 21 centrov za pospeševanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah, da bi pospeševanje multimodalnih logističnih rešitev vključila v notranje verige prevoza.

4.2.7.3. Multimodalne obveznosti

Odgovornosti in obveznosti v mednarodnem prometu urejajo veljavne mednarodne konvencije. Pogosto določajo različna pravila za različne vrste prevoza. To ustvarja kompleksno ureditev z naknadnimi stroški, nastalimi zaradi neskladja multimodalnih verig.

Vkrcevalci menijo, da odgovornost ni največja težava, zlasti kadar uporabljajo zanesljive zunanje ponudnike logističnih storitev. Ponavadi je prevoz, pri katerem je uporabljenih več vrst prevoza, mogoče zavarovati.

EU mora sodelovati pri vzpostavljanju multimodalne regulativne strukture na svetovni ravni. Vzporedno s tem je treba preučiti dodano vrednost rešitve na področju obveznosti v EU, ki bi najbolj ustrezale evropskim potrebam.

Poleg tega se razdrobljenost obveznosti lahko razreši z uporabo skupne prevozne listine za multimodalne prevoze, ki bi vključevala in poenostavila celoten prevoz od vrat do vrat (npr. multimodalni tovorni listi ali konosamenti). V okviru iskanja rešitev za Evropo na področju obveznosti bi Komisija lahko preučila tudi dodano vrednost standardizacije tovrstne prevozne listine za multimodalne prevoze.

4.2.8. Standardi natovarjanja

Komisija je predlagala skupne evropske standarde za intermodalne nakladalne enote pri prevozu v EU¹⁶.

Predlog izhaja iz obstoječih različnih konfiguracij teh enot, ki zaradi neskladja povzročajo dodatne stroške in zamude pri izvajanju operacij med vrstami prevoza. Zamenljivih tovoršč ponavadi ni mogoče skladati v skladovnice, standardni zabojniki pa največkrat ne izrabijo v celoti dovoljenih velikosti, ki jih nudi evropski cestni prevoz. Za zmanjšanje stroškov in izboljšanje konkurenčnosti potrebuje evropska industrija boljši sistem nakladalnih enot za prevoz po Evropi.

Komisija bo preučila primerne načine za izboljšanje evropskih standardov na tem področju. Smiselno bi bilo preučiti tudi skladnost enot v letalskem prevozu in pri drugih vrstah prevoza.

¹⁴ Integrirane storitve v intermodalni verigi (ISIC), ECORYS, november 2005.

¹⁵ Glej www.shortsea.info.

¹⁶ COM(2003) 155 konč., kot je bila spremenjena s COM(2004) 361 konč.

Pravila o velikosti vozil in enot natovarjanja morajo ustrezati potrebam napredne logistike in trajnostne mobilnosti.

5. PRIHODNOST

Evropa potrebuje sodobne kakovostne rešitve za vzdrževanje in izboljšanje svojega logističnega položaja na svetovnem trgu. Kot center logistične odličnosti bi z ustreznimi ukrepi in pobudami podprla gospodarski, družbeni in okoljski trajnostni razvoj v Evropi ter oslabila negativne trende, kot sta relokacija poslovnih dejavnosti in zaposlovanje izven Evrope. Smodalnost in visoka učinkovitost prevoznega sistema sta za Evropo nepogrešljivi, če želi uspešno upravljati naraščajoči pretok blaga, ki se vsakodnevno prevaža po naši infrastrukturi in vodnih poteh.

To sporočilo vsebuje vrsto zamisli, ki se lahko nadalje razvijejo v strateški okvir, pri čemer bodo upoštevana mnenja evropskih institucij, interesnih skupin in drugih zainteresiranih strani glede njihove izvedljivosti ter dodane vrednosti celovite strategije EU za logistiko tovornega prevoza kot tudi glede zgoraj omenjenih ukrepov ali ukrepov na drugih področjih.

To sporočilo in nadaljnja posvetovanja bodo vodili do predložitve akcijskega načrta za logistiko tovornega prevoza v letu 2007. Načrt bo postavil mejnike za sodobni razvoj logistike tovornega prevoza v Evropi. Če bo primerno, bodo predloženi tudi predlogi.