

Henryk SALMONOWICZ

KIERUNKI DZIAŁAŃ NA RZECZ ROZWOJU LOGISTYKI MORSKIEJ W UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie: Artykuł dotyczy działań na rzecz rozwoju logistyki morskiej Unii Europejskiej. W tym celu dokonano przeglądu działań w zakresie dążenia do osiągnięcia nowych standardów systemu transportowego, zintegrowanego podejścia do polityki morskiej Unii Europejskiej, priorytetów i polityki transportu morskiego do 2018 roku oraz podjętych i planowanych działań na rzecz stworzenia nowych zasad funkcjonowania zintegrowanego łańcucha logistycznego, w tym udziału transportu morskiego w tym łańcuchu.

Słowa kluczowe. System transportowy Unii Europejskiej, zintegrowana polityka morska, polityka transportu morskiego, logistyka transportu morskiego, logistyka morska.

COURSES OF ACTION FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS SEA IN THE EUROPEAN UNION

Summary: This article applies to actions for the development the European Union's maritime logistics. For this purpose, a review of activities aiming to achieve new standards of the transport system, an integrated approach to Maritime Policy, Priorities and maritime transport policy until 2018 and the actions taken and planned to create new rules for the operation of an integrated supply chain, including the participation maritime transport chain.

Keywords. European Union's transport system, an integrated maritime policy, maritime policy, maritime logistics, maritime logistics.

1. WPROWADZENIE

Morze i morska działalność gospodarcza od zawsze stanowiły o tożsamości Europy. Szacuje się, że od 3 do 5% PKB Unii Europejskiej wytwarzane jest przez morskie przemysły i usługi.¹ Morskie regiony Unii Europejskiej generują współcześnie ponad 40% PKB. Dominacja Unii Europejskiej w gospodarce światowej dotyczy przede wszystkim żeglugi i portów morskich, turystyki morskiej, technologii budowy statków, biotechnologii morskiej i energii odnawialnej, akwakultury czy górnictwa morskiego. W wewnętrznych i zewnętrznych stosunkach handlowych i wymianie towarowej Unii Europejskiej transport morski ma znaczenie podstawowe. Ocenia się, że ok. 90% przewozów zewnętrznych realizowanych jest drogą morską. Udział armatorów europejskich w światowej flocie

¹ Bez uwzględnienia takich surowców jak ropa naftowa, gaz ziemny czy połowy ryb.

transportowej przekracza 40%, zaś porty europejskie przeładują ok. 3,5 mln ton towarów rocznie (ponad 40% obrotów portów światowych) i 350 mln pasażerów rocznie, zatrudniając pod 350 tys. osób, oraz generujących wartość dodaną na poziomie 20 mld euro. Biorąc pod uwagę priorytety polityki morskiej i transportowej, powyższe wartości w perspektywie najbliższych lat znacznie się zwiększą. Obszary morskie są generatorem rozwoju europejskiej turystyki morskiej, budownictwa okrętowego, rozwoju sektora energetycznego (na bazie pozyskiwanej ropy naftowej i gazu, energii odnawialnej), technologii morskich, sektora połowów i przetwórstwa ryb i innych organizmów morskich. Powyższe przesłanki są podstawą zainteresowania krajów Unii Europejskiej w zakresie wzrostu konkurencyjności transportu towarów, w tym drogą morską. Żegluga i porty morskie to najważniejsze ogniwa łańcuchów logistycznych, łączących rynek europejski z rynkami międzynarodowymi. Działania na rzecz rozwoju logistyki przewozów towarowych i logistyki morskiej wpisują się w najnowsze priorytety polityki transportowej Unii Europejskiej.

2. DZIAŁANIA NA RZECZ OSIĄGNIĘĆ KONKURENCYJNOŚCI I ZASOBOOSZCZĘDNOŚCI SYSTEMU TRANSPORTOWEGO UNII EUROPEJSKIEJ

Dotychczasowe działania Unii Europejskiej w ramach stworzenia wewnętrznego rynku transportu, pomimo realizacji wielu priorytetów, nie zlikwidowały wszystkich „wąskich gardeł” i innych barier funkcjonowania systemu transportowego. Zwłaszcza zbyt małą uwagę przywiązano do malejącej dostępności zasobów i ograniczeń w zakresie środowiska. Brak jest też osiągnięć w zakresie kompatybilności systemów transportowych obu obszarów Unii Europejskiej (Europy Zachodniej i Wschodniej), zwłaszcza w zakresie transportu: drogowego, wodnego śródlądowego i lotniczego. Zbyt małe są też zmiany systemu transportowego Unii Europejskiej w zakresie oszczędnych pod względem kosztów i energii rozwiązań techniczno-technologicznych. Nadal ponad 50% potrzeb energetycznych UE w zakresie transportu zależy od ropy i produktów ropopochodnych. W dalszym ciągu transport pozostaje znacznym źródłem hałasów i zanieczyszczenia powietrza. Znaczne są też opóźnienia działań w zakresie nowych technologii pojazdów i zarządzania ruchem, pomimo liderowania wielu firm europejskich w zakresie infrastruktury, logistyki, systemów zarządzania ruchem czy produkcji środków transportowych. W zakresie rozwoju infrastruktury transportu w UE niezbędne jest nowe podejście do jej finansowania oraz cen użytkowania. Z działań podjętych w ramach „Białej Księgi” w 2001 roku udało się głównie zrealizować liberalizację rynku usług lotniczych, transportu drogowego i w mniejszym zakresie kolejowego. Znacznie też zwiększono stopień bezpieczeństwa i ochrony poszczególnych rodzajów transportu.² Działania w ramach transeuropejskich sieci transportowych w znacznym stopniu przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej i budowy szybkich linii kolejowych. Zwiększono ekologiczność transportu i procesów logistycznych. Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu Unii Europejskiej przewiduje:³

- zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie jego mobilności (w tym m.in.: umocnienie przemysłu transportowego jako sektora gospodarki, zniwelowanie zależności systemu transportowego od ropy naftowej, oszczędne gospodarowanie zasobami, poprawę efektywności energetycznej pojazdów, optymalizację działania multimodalnych

² Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, Komisja Europejska, Bruksela 2011.

³ Ibidem, s. 4.

- łańcuchów logistycznych, lepsze systemy zarządzania ruchem i informacją, pełny rozwój zintegrowanego europejskiego rynku kolejowego, zniesienie ograniczeń w zakresie kabotażu, zniesienie barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu),
- wdrożenie efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami (w tym m.in.: w przypadku ruchu pasażerskiego – większe wykorzystanie autobusów, transportu kolejowego i lotniczego, zaś w przypadku towarów – rozwiązania multimodalne oparte na środkach tranzytu wodnego i kolejowego na dalekie odległości, lepsza integracja sieci, stosowanie inteligentnych systemów transportowych, skuteczna współmodalność, środowiskowa optymalizacja korytarzy transportowych, rozwój sieci portów morskich jako centrów logistycznych i miejsc obsługi towarów w relacjach wewnątrzunijnych i pozaunijnych, pełne wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej),
 - zapewnienie równych szans dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów (w tym m.in.: zwiększenie przepustowości portów lotniczych i dwukrotny wzrost działalności lotniczej do 2050 r., przejęcie średnich odległości przez szybką kolej, dalsze wzmocnienie roli transportu morskiego w przewozach towarowych, przy jednoczesnym egzekwowaniu wysokich norm bezpieczeństwa, ochrony Środowiska, oraz zastosowanie lepszych paliw i technologii),
 - utworzenie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (w tym m.in.: rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów transportowych, poprzez m.in.: lepsze wykorzystanie energooszczędnych środków transportu, wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym).

Jednolity europejski obszar transportu powinien ułatwiać przemieszczanie się towarów, obniżyć jego koszty i zapewnić jednolity, zrównoważony rozwój transportu. Sprzyjać temu będzie wdrożenie jednolitej przestrzeni powietrznej z zagwarantowaniem wysokiej przepustowości i jakości portów lotniczych, usunięcie „wąskich gardeł” w sektorze kolejowym poprzez utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, pozbawionego przeszkód technicznych, administracyjnych i prawnych. Dalsza integracja rynku drogowego transportu towarów, zapewnienie nowych ram dla zadań europejskich w żegludze śródlądowej oraz stworzenie „niebieskiego pasa” w przestrzeni morskiej wokół Europy, gwarantującego minimum formalności w ruchu statków morskich; większe zwrócenie uwagi na zasoby ludzkie w transporcie poprzez lepszą jakość miejsc i warunków pracy, ochrona bezpieczeństwa transportu spoza UE, wdrożenie narzędzi informatycznych zapewniających bezpieczeństwo i ochronę transportu morskiego oraz ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, zagwarantowanie najwyższej jakości, dostępności i niezawodności usług transportowych.

3. KONCEPCJA ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA DO POLITYKI MORSKIEJ UNII EUROPEJSKIEJ

Głównym celem zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej jest opracowanie i wprowadzenie zintegrowanego, skoordynowanego, spójnego, przejrzystego i zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju procesów podejmowania decyzji w odniesieniu do oceanów, mórz, regionów przybrzeżnych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych od sektorów

morskich.⁴ Strategiczne cele polityki morskiej obejmują zintegrowane zarządzanie sprawami morskimi na wszystkich szczeblach, dalszy rozwój i modernizację zintegrowanych strategii na rzecz basenów morskich, dalszy rozwój przekrojowych instrumentów dla zintegrowanego kształtowania polityki, mającej na celu poprawę synergii i koordynację istniejących strategii politycznych i instrumentów, większe zaangażowanie zainteresowanych stron w systemy zintegrowanego zarządzania sprawami morskimi, ochronę i zrównoważoną eksploatację zasobów morskich i przybrzeżnych, a także określenie granic zrównoważonego rozwoju działalności człowieka oraz ochronę środowiska morskiego i przybrzeżnego oraz różnorodności biologicznej.⁵

Cele operacyjne tej polityki dotyczą:

- propagowania działań służących zachęcaniu państw członkowskich i regionów UE do rozwijania, wprowadzania lub realizacji zintegrowanego zarządzania sprawami morskimi,
- propagowanie międzynarodowych platform i sieci współpracy, skupiających przedstawicieli władz publicznych, organów regionalnych i lokalnych, przemysłu, środowisk naukowych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i partnerów społecznych,
- zwiększenie rozpoznawalności zintegrowanego podejścia do spraw morskich,
- wspólnego mechanizmu wymiany informacji dla obszarów morskich Unii Europejskiej,
- wdrożenia morskiego planowania przestrzennego oraz zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną, którą stanowią ważne instrumenty zrównoważonego rozwoju obszarów morskich i regionów przybrzeżnych oraz przyczyniają się do rozwoju lądowo-morskich powiązań,
- zapewnienie obszernej i powszechnie dostępnej bazy danych i wiedzy o morzu,
- wspieranie ochrony i zachowania środowiska morskiego przybrzeżnego, a także zapobieganie ingerencji w środowisko morskie,
- przyczynienie się do ochrony zdrowia, różnorodności biologicznej i odporności ekosystemów morskich i przybrzeżnych,
- propagowanie działań na rzecz łagodzenia skutków zmian klimatycznych dla środowiska morskiego,
- wspieranie rozwoju i realizacja zintegrowanych strategii na rzecz basenów morskich,
- propagowanie inicjatyw na rzecz wzrostu zatrudnienia w sektorach morskich,
- wspieranie szkolenia, edukacji i możliwości kariery w zawodach morskich,
- propagowanie rozwoju turystyki przybrzeżnej, morskiej i wyspiarskiej.⁶

Zakłada się, iż zintegrowana polityka morska nie może pozostawać polityką o wymiarze europejskim. Ekosystemy morskie i gospodarka morska mają zasięg ponadkrajowy. Realizacja podstawowych celów tej polityki musi łączyć się z solidną współpracą międzynarodową w sprawach morskich (w tym głównie takie zagadnienia, jak: zmienny klimat, zrównoważona eksploatacja zasobów morskich, uczciwa konkurencja w żegludzie i przemyśle stoczniowym, promowanie godnych warunków pracy w sektorze morskim).⁷

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów pt. Zintegrowanie polityki morskiej Unii Europejskiej, KOM/2007/574, Bruksela 2007.

⁵ Sprawozdanie Komisji Wspólnot Europejskich z postępu prac w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej UE (SEC/2009/1343), Bruksela 2009.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1255/2011 z dnia 30 listopada 2011 ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej, Dziennik Urzędowy L 321 Unii Europejskiej.

⁷ Rozwój międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej. Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich, Bruksela 15.10.2009.

4. CELE I PRIORYTETY POLITYKI TRANSPORTU MORSKIEGO UNII EUROPEJSKIEJ DO 2018 ROKU

Dla krajów Unii Europejskiej transport morski jest kluczowym warunkiem rozwoju gospodarczego oraz konkurencyjności gospodarki i przedsiębiorstw europejskich na światowym rynku. Chcąc zapewnić odpowiednią jakość i ciągłość usług transportu morskiego należy prowadzić odpowiednią politykę w zakresie jego funkcjonowania i rozwoju. Cele polityki transportu morskiego stanowią priorytety polityki transportowej Unii Europejskiej, dostosowując się do zmian w otoczeniu bliższym i dalszym. Dokumenty programowe Komisji Wspólnot Europejskich zawierają główne cele strategiczne europejskiego systemu transportu morskiego do 2018 roku oraz podstawowe obszary, w których zachodzi potrzeba podjęcia działań na poziomie Wspólnoty, aby umocnić konkurencyjność sektora i podnieść jego ekologiczność.⁸

Tabela 1

Cele strategiczne polityki transportu morskiego Unii Europejskiej do 2018 roku

Obszary celów	Cele strategiczne
Konkurencyjność na globalnym rynku frachtowym	Stworzenie ram prawnych w sektorze transportu morskiego, sprzyjających wysokiej jakości żeglugi i operatorów europejskich, jasne i konkurencyjne zasady w zakresie podatku tonażowego i dochodowego oraz pomocy państwa dla transportu morskiego, tworzące zachętę do tworzenia żeglugi przyjaznej środowisku, innowacji technologicznych, miejsc pracy i kwalifikacji zawodowych, podjęcie działań na rzecz sprawiedliwych warunków w zakresie międzynarodowego handlu morskiego i dostępu do rynków, dążenie do stworzenia uczciwych warunków konkurencji w transporcie morskim, przegląd zasad dotyczących konkurencji w zakresie świadczeń i usług transportu wodnego do i z Europy, przestrzeganie międzynarodowych ram w zakresie praw i obowiązków państw bandery, państw portu i państw nadbrzeżnych.
Kształtowanie zasobów ludzkich oraz morskie know-how	Podjęcie działań zwiększających atrakcyjność zawodów morskich, przyjęcie odpowiednich środków otwierających długofalowe perspektywy rozwoju kariery w klastrach morskich, podniesienie wiedzy o możliwościach zatrudnienia i poprawa mobilności pracowników sektora gospodarki morskiej, wspieranie działań IMO i ILO na rzecz sprawiedliwego traktowania marynarzy, weryfikacja prawodawstwa socjalnego w żegludze i portach morskich, lepsze wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych na morzu, odciążenie administracyjne kadr oficerskich na statkach, dążenie do opracowania „morskiego świadectwa doskonałości” (europejskich morskich kursów podyplomowych), promowanie współpracy między europejskimi morskimi instytucjami szkoleniowymi, zagwarantowanie wdrożenia międzynarodowych konwencji morskich (np. Konwencji STCW, Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.), wspieranie prac badawczych dotyczących czynnika ludzkiego w transporcie morskim.

⁸ Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. Komitet Komisji Wspólnot Europejskich z dnia 21.01.2009 r. Bruksela 2009, oraz Studium „Optimar-Benchmarking strategic options for European Shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018.

cd. tabeli 1

<p>Tworzenie wysokiej jakości żeglugi</p>	<p>Poprawa ekologiczności transportu morskiego (zasada zero odpadów i zero emisji w transporcie morskim, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków), uporządkowanie prawodawstwa w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów, lepsze warunki demontażu statków, ograniczenie emisji tlenków siarki i azotu ze statków, promowanie europejskiego systemu zarządzania środowiskiem w dziedzinie transportu morskiego,</p> <p>poprawa bezpieczeństwa transportu morskiego (egzekwowanie obecnych zasad i wdrożenie środków w ramach III pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego, zwiększenie zaangażowania UE w prace IMO, przestrzeganie zasad dotyczących ekstremalnych warunków nawigacji),</p> <p>zwiększenie ochrony transportu morskiego (stworzenie spójnych ram w zakresie środków bezpieczeństwa na podstawie zasad prewencji i zdolności do szybkiego reagowania w przypadkach piractwa i napadów na morzu, zagwarantowanie szkolenia marynarzy - w tym zakresie ustanowienie planów elastycznego reagowania, udoskonalenie Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (Kodeks ISPS),</p> <p>działania w zakresie nadzoru morskiego (stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania informacją, umożliwiającego identyfikowanie, monitorowanie, śledzenie i zgłaszanie statków, utworzenie platformy umożliwiającej konwergencję technologii morskich, naziemnych i satelitarnych, stworzenie zintegrowanego systemu nadzoru transgranicznego i międzysektorowego UE,</p> <p>zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego UE (dywersyfikacja szlaków i źródeł energii, zapewnienie sprawnego działania rynku energii i bezpieczeństwa dostaw).</p>
<p>Utworzenie spójnych międzynarodowych ram regulacyjnych dla żeglugi</p>	<p>Podjęcie działań w odniesieniu do globalnego zarządzania, handlu międzynarodowego, bezpieczeństwa, ochrony osób i mienia, ochrony środowiska, warunków pracy i cel,</p> <p>wykorzystanie instrumentów międzynarodowych dla realizacji polityki bezpieczeństwa morskiego,</p> <p>usprawnienie mechanizmu szybkiego ratyfikowania konwencji IMO na poziomie międzynarodowym,</p> <p>utworzenie mechanizmów gwarantujących wdrożenie zasad ustanowionych na forum międzynarodowym przez wszystkie państwa bandery i wszystkie państwa nadbrzeżne świata.</p>
<p>Wykorzystanie możliwości żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i usług transportu morskiego</p>	<p>Ustanowienie pozbawionej barier europejskiej przestrzeni dla transportu morskiego,</p> <p>wdrożenie środków w zakresie europejskiej polityki portowej, stworzenie warunków umożliwiających przyciągnięcie inwestycji do sektora portowego,</p> <p>pełne uruchomienie projektów dotyczących autostrad morskich, optymalne wykorzystanie projektów dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej programu Marco Polo i instrumentów polityki regionalnej, promowanie środków na rzecz ułatwienia komunikacji między wyspami oraz dalekobieżnego transportu pasażerskiego,</p> <p>promowanie kampanii na rzecz jakości operatorów promowych, zagwarantowanie właściwej ceny, zachęcającej do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.</p>

cd. tabeli 1

Infrastruktura badań morskich i innowacyjności	Zaprojektowanie nowych statków i wyposażenia w celu poprawy ich bezpieczeństwa i ekologiczności, zapewnienie rozwoju technologicznego i zaawansowanych koncepcji logistycznych pozwalających na zwiększenie wydajności łańcucha transportowego w połączeniach lądowo-morskich, pełne wykorzystanie platform technologicznych dla transportu wodnego, lepsza integracja europejskiego sektora gospodarki morskiej z nauką i badaniami morskimi, uruchomienie usług e-martime, obejmujących administrację publiczną, społeczności portowe i przedsiębiorstwa żeglugowe.
--	---

Zródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów programowych Komisji Wspólnot Europejskich: Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 roku, KOM(2009), Bruksela 2009.

5. ROZWÓJ LOGISTYKI TRANSPORTU TOWAROWEGO I LOGISTYKI MORSKIEJ

Już ponad 10 lat temu, tworząc program polityki transportowej na pierwsze dekady lat 2000 podkreślono kluczową rolę logistyki dla zapewnienia w Europie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i konkurencji oraz realizacji takich celów, jak poprawa stanu czystości środowiska, bezpieczeństwo dostaw energii czy bezpieczeństwo i ochrona transportu.

Logistyka transportu drogowego zajmuje się planowaniem, organizacją, kontrolą i realizacją transportu towarowego oraz zarządzaniem nim w ramach łańcucha dostaw.⁹ Sieci produkcyjne i dystrybucyjne, organizujące transport towarów polegają na wysokiej jakości, wydajnych łańcuchach logistycznych. Realizacja działań w zakresie logistyki należy do przedsiębiorstw sektora TSL, jednakże tworzone raz działania należy przypisać działaniom władz publicznych.¹⁰ Politykę w zakresie rozwoju procesów logistycznych należy rozwijać na różnych poziomach zarządzania. Szczególna rola przypada strukturom Unii Europejskiej, której powinny podjąć działania na rzecz spójnego podejścia do logistyki, a ono zapewni współpracę i koordynację działań między wszystkimi płaszczyznami polityki transportowej. Przyjęty program działań na rzecz poprawy wydajności transportu europejskiego i zmniejszenia obciążeń dla środowiska naturalnego ma różne wymiary czasowe (krótko-, średnio- i długoterminowe) oraz uwzględnia zewnętrzny wymiar mając na względzie włączenie krajów sąsiadujących z obszarem UE w spójny łańcuch logistyczny. Do działań podjętych już w 2007 roku¹¹ zaliczyć należy działania w zakresie:

- Elektronicznego transportu towarów (e-Freight) i inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Technologie teleinformacyjne mogą wzmocnić multimodalność transportu poprzez poprawę zarządzania infrastrukturą, ruchem i środkami transportu, usprawnienie systemu identyfikacji i śledzenie przesyłek na obszarze działania sieci transportowych. Koncepcja elektronicznego transportu towarowego powinna doprowadzić do stworzenia „Internetu dla transportu towarowego”, dającego możliwość obserwacji i porównywania w sieci informacji łańcucha logistycznego. W zakresie transportu morskiego i logistyki morskiej

⁹ Plan działania na rzecz logistyki towarowej, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela KOM/2007/607.

¹⁰ Udział sektora logistycznego w Europie przekracza 14% PKB.

¹¹ Patrz: Logistyka transportu towarowego w europie, Komisja Europejska, Bruksela KOM/2006/336.

konieczne jest wdrożenie systemu informacji morskich przekazywanych między lądem a statkami oraz wszystkimi stronami procesu logistycznego, przy użyciu takich usług, jak: SefeSeaNet, systemu identyfikacji i śledzenia statków (LRIT), systemu automatycznej identyfikacji (AIS). Ułatwi to prowadzenie bezpiecznych i spójnych operacji logistycznych i nawigacyjnych, wspierając integrację transportu morskiego z pozostałymi elementami łańcucha logistycznego.

- Trwałej jakości i wydajności logistyki transportu towarowego.
Działania w tym zakresie umożliwią: eliminację „wąskich gardeł”, które utrudniają funkcjonowanie logistyki transportu towarowego w Europie, podniesienie atrakcyjności zawodów logistycznych i zwiększenie mobilności pracowników w różnych regionów europejskich, poprawę wydajności łańcuchów logistycznych transportu towarowego, wzrostu sprawności funkcjonowania terminali multimodalnych (w tym portów morskich, portów rzecznych i lotniczych), rozwój wiedzy na temat korzyści płynących z wykorzystania alternatywnych form transportu, postęp w zakresie gromadzenia informacji statystycznych.
- Usprawnienie funkcjonowania łańcuchów transportowych.
Działania w tym zakresie umożliwią: uproszczenie procesów zgodności administracyjnej (konceptja jednolitego punktu dostępu oraz punktu zintegrowanej obsługi administracyjnej dla procedur administracyjnych, dotyczących wszystkich form transportu), wprowadzenie jednolitego dokumentu przewozowego dla wszystkich form transportu, zapewnienie instrumentu prawnego, umożliwiającego objęcie całego multimodalnego łańcucha transportowego istniejącymi międzynarodowymi systemami odpowiedzialności, stosowanymi dla poszczególnych rodzajów transportu, określenie wytycznych i minimalnych standardów dotyczących kwestii zabezpieczeń morskich i portowych.
- Standaryzacji wymiarów pojazdów oraz norm dotyczących załadunku.
Działania w tym zakresie dotyczą intermodalnych jednostek ładunkowych, opracowania i wdrożenia normy dotyczącej europejskiej zintegrowanej jednostki ładunkowej, mogącej być stosowanej we wszystkich formach transportu lądowego, a także jednostek ładunkowych, wykorzystywanych w transporcie lotniczym i morskim. Wdrożenie dyrektywy w zakresie intermodalnych jednostek ładunkowych zwiększy konkurencyjność intermodalnego transportu towarowego oraz usprawni przeładunek towarów między różnymi formami transportu.
- Wzmocnienie koncepcji „zielonych” korytarzy dla transportu drogowego.
Zielone korytarze transportowe odzwierciedlają koncepcję transportu zintegrowanego, która zakłada uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, transportu drogowego, żeglugi śródlądowej, umożliwiając wybór tej formy transportu, która zapewnia wymogi przyjazne środowisku naturalnemu. Zielone korytarze wykorzystywać będą innowacyjne, przyjazne środowisku jednostki transportowe oraz nowoczesne technologie ITS. Inicjatywami wspomagającymi te działania będą autostrady morskie, skoncentrowana na ruchu towarowym sieć kolejowa i program NAIADES na rzecz transportu śródlądowego. Powinno też nastąpić wzmocnienie koncepcji zielonych korytarzy w priorytetach programów TEN-T i Marco Polo.¹²

Powyższe działania na rzecz logistyki transportu towarowego sprzyjać będą podniesieniu wydajności łańcuchów logistycznych rozwiązujące problemy zatłoczenia, hałasu i zanieczyszczenia środowiska oraz uniezależnienia od paliw kopalnych. W długiej perspektywie uwzględnione jest ustanowienie wspólnej podstawy działań dla państw członkowskich UE dla inwestycji w przyszłe systemy transportu drogowego.

¹² Patrz: Kierunki integracji nadzoru morskiego. Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE, Komunikat Komisji Europejskiej KOM/2009/538. Bruksela 2009.

Pierwszym regionem Unii Europejskiej, w którym polityka dotycząca logistyki morskiej stanowi priorytet jest Region Morza Bałtyckiego. Tranzyt morski odgrywa w tym regionie rolę podstawową. Wzrost sektora logistyki morskiej (w tym obszarze) stawia nowe wymagania dla systemu transportu zarządzania informacjami, współpracy między podmiotami sektora logistycznego i ochrony środowiska morskiego.¹³ Działania podjęte przez Związek Miast Bałtyckich, ukierunkowane są m.in. na: rozszerzenie i wzmocnienie sieci transportu Unii Europejskiej, promowanie współpracy i koordynacji między różnymi regionami w planowaniu i rozwoju infrastruktury transportowej, harmonizację infrastruktury tranzytu morskiego i standaryzacji sprzętu ładunkowego, usprawnienie rozwoju połączeń między portami morskimi a zapleczem gospodarczym, harmonizację infrastrukturalnych kosztów dla różnych rodzajów środków transportu i różnych użytkowników, wspieranie badań w zakresie logistyki morskiej, utworzenie wspólnych dla regionu praktyk w zakresie logistyki morskiej, promowanie tworzenia sieci i wykorzystywanie nowych technologii informacyjnych w obszarze logistyki morskiej, podnoszenie świadomości możliwych środowiskowych wpływów transportu morskiego na środowisko naturalne.

6. PODSUMOWANIE

Transformacja europejskiego systemu transportowego będzie możliwa poprzez podjęcie wielu inicjatyw i działań na szczeblu ogólnounijnym, poszczególnych regionów i państw członkowskich. Działania te ukierunkowane są na poprawę konkurencyjności transportu i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu. Celem strategicznym ogółu działań jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru tranzytu. Sprzyjać temu będzie rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju. Optymalizują one działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemowi informacji. Realizacja tych celów stanowić będzie podstawą rozwoju logistyki transportu towarowego. W świetle wzrostu skali i wartości handlu wewnętrznego i zewnętrznego Unii Europejskiej i narastających problemów, wynikających z zagęszczenia ruchu w węzłowych punktach transportowych (np. portach morskich) i na trasach łączących te punkty z zapleczem gospodarczym rozwój koncepcji logistycznej wzmocni konkurencyjność regionów europejskich oraz będzie istotnym wkładem w odnowienie strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia.

Bibliografia

1. Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasoboszczelnego systemu transportu. Komisja Europejska KOM/2011/144, Bruksela 2011.
2. Dokument określający politykę dotyczącą logistyki morskiej. Centrum Studiów Morskich Uniwersytet w Turku, Turku 2005.

¹³ Dokument określający politykę dotyczącą logistyki morskiej. Centrum Studiów Morskich Uniwersytetu w Turku, 2005.

3. Europejska strategia na rzecz badań morskich. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2008/534, Bruksela 2008.
4. Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2007/616, Bruksela 2007.
5. Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich. Opracowanie wspólnych zasad w UE. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2008/791, Bruksela 2008.
6. Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2007/607, Bruksela 2007.
7. Rozwój międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2009/536, Bruksela 2009.
8. Sprawozdanie z postępu prac w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej UE. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2009/540, Bruksela 2009.
9. Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 roku. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2008/2008, Bruksela 2009.
10. W kierunku nadzoru morskiego. Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE. Komisja Wspólnot Europejskich KOM/2009/538, Bruksela 2009.
11. Wytoczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej. W kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2008/395, Bruksela 2008.
12. Zielona Księga polityki morskiej Unii Europejskiej: Europejska wizja oceanów i mórz. Komisja Wspólnot Europejskich KOM/2006/275, Bruksela 2006.
13. Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej. Komisja Wspólnot Europejskich, KOM/2007/575, Bruksela 2007.