

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Przyszła dostępność Europy drogą morską: rozwój sytuacji i sposoby jego prognozowania”

(2005/C 157/25)

Dnia 1 lipca 2004 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, postanowił sporządzić opinię z własnej inicjatywy w sprawie: „Przyszła dostępność Europy drogą morską: rozwój sytuacji i sposoby jej prognozowania.”

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowywanie prac Komitetu na ten temat, przyjęła swoją opinię w dniu 24 listopada 2004 r. (Sprawozdawca: Jan Simons).

Na 413 sesji plenarnej w dniach 15-16 grudnia 2004 r. (posiedzenie z dnia 16 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 124 głosami za, przy 2 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 Transport morski skierowany do państw Unii Europejskiej, wychodzący z państw Unii Europejskiej i odbywający się między nimi ma kapitalne znaczenie. Corocznie ponad 3.500 mln ton ładunku podlega przywozowi i wywozowi z wykorzystaniem ponad 1.000 portów morskich UE. Ponadto około 350 milionów pasażerów podróżuje corocznie promami i statkami liniowymi.

1.2 Ponad 90 % europejskiej wymiany handlowej z resztą świata przechodzi przez porty morskie. Co więcej, również 40 % wewnątrz europejskiego transportu towarów odbywa się drogą morską. Z punktu widzenia oszczędności energii i ochrony środowiska transport morski jest bardzo wysoko oceniany. W porównaniu z transportem drogowym może on być 13-krotnie mniej szkodliwy dla środowiska, jeśli chodzi o emisję CO₂ i cząsteczek, oraz nawet 19-krotnie mniej szkodliwy pod względem CHx⁽¹⁾.

1.3 Około 250.000 ludzi znajduje zatrudnienie w portach Europy bądź w sektorze usługowym bezpośrednio z nimi powiązanym. Cały sektor morski oferuje pracę 2,5 mln osób w Europie i wnosi ok. 111 mld euro wartości dodanej. Wobec powyższego znaczenie transportu morskiego dla Europy powinno być oczywiste.

1.4 Wielkość transportu morskiego wewnątrz, do i z Europy rokrocznie rośnie. Stąd bardzo ważne jest, aby Europa uważnie przyglądała się temu wzrostowi wymiany morskiej i wspierała oraz, gdzie to konieczne, sama podejmowała stosowne działania na wczesnym etapie, by móc odpowiednio zarządzać tym wzrostem.

(1) Źródło: broszura ESPO: „Ports creating opportunities by connecting people, products and business – by connecting Europe.”

1.5 Transport morski można podzielić na różne rodzaje i kategorie w zależności od: celu podróży (wypoczynek lub interesy); sposobu organizacji (transport *ad hoc* i regularny); rodzaju trasy (dalekomorski bądź kabotażowy); oraz typu ładunku (transport pasażerski lub towarowy). Transport komercyjny oraz wspomniane powyżej cztery kategorie mają szczególnie wpływ na rynek wewnętrzny i stanowią temat niniejszej opinii.

1.6 W transporcie pasażerskim najbardziej oczywistą różnicę widać pomiędzy usługami rejsowymi a promowymi. Transport towarów drogą morską może natomiast zostać podzielony w zależności od typu ładunku:

- Suche ładunki masowe. Transportowane luzem w specjalnych masowcach, np. rudy, węgiel czy zboże.
- Płynne ładunki masowe. Transportowane w tankowcach, np. ropa naftowa, jej pochodne i chemikalia.
- Ładunki drobnicowe. Można je podzielić na ładunki ro-ro, inne ładunki drobnicowe i kontenery.

2. Zarys sytuacji rynkowej w odnośnych kategoriach

2.1 Rejsy wycieczkowe i przeprawy promowe są dwoma zasadniczo różnymi typami transportu pasażerskiego. Rejs wycieczkowy to rodzaj turystyki statkiem. Promy zaś zapewniają transport z punktu A do B i jako usługi wahadłowe i mogą również znaleźć wykorzystanie w transporcie towarów. Łącznie 350 milionów pasażerów podróżuje w UE drogą morską, w tym około 4 milionów statkami rejsowymi.

2.2 Największe europejskie porty rejsowe to Barcelona (832.000 pasażerów), Palma de Mallorca (665.000), Wenecja (634.000), Neapol (534.000), Southampton (533.000) i Civitavecchia (520.000).

Największy statek rejsowy to *Queen Mary 2*, który w tym roku rozpoczął swoją służbę i którego długość wynosi 345 m, szerokość 41 m, przy 10,3 m zanurzenia. *Queen Mary 2* jest niemalże tak długi, jak najdłuższe statki towarowe i kontenerowce. Statki rejsowe mają jednak w porównaniu z kontenerowcami i masowcami mniejsze zanurzenie. Większe porty nie mają żadnych kłopotów z zapewnieniem dostępu niewielkiej liczbie takich statków.

2.3 Promy zazwyczaj zapewniają wahadłowy transport towarów, więc są statkami łączącymi w sobie transport pasażerski i towarowy. W UE promy łączą Europę kontynentalną z Wielką Brytanią, Irlandią, Skandynawią, Państwami Bałtyckimi i Wyspami Kanaryjskimi; szczególnie w basenie Morza Śródziemnego istnieje rozwinięta sieć promowa obsługująca również połączenia z państwami położonymi poza Unią Europejską. Największe promy to *Pride of Rotterdam* i *Pride of Hull* — statki siostrzane należące do armatora P&O North Sea Ferries. Statki te mają długość 215 m, szerokość 32 m, zaś ich zanurzenie to tylko 6,3 m.

2.4 Poza występującymi sporadycznie trudnościami lokalnymi fizyczny dostęp do Europy statkami tej kategorii nie wymaga obecnie żadnych dalszych rozważań strukturalnych na szczeblu europejskim. Te kategorie mają w przyszłości zapewniony dostęp do Europy.

2.5 Suche i płynne ładunki masowe mają olbrzymie znaczenie dla zaopatrzenia przemysłu europejskiego. Transport takich ładunków doświadczył w Europie, zwłaszcza w latach 60 i 70 olbrzymiego rozwoju w zakresie wielkości ładunku i wielkości statków.

2.6 W przypadku ładunków płynnych zamknięcie Kanału Sueskiego w następstwie wojny sześciodniowej oraz nieustanne zwiększanie się popytu na ropę naftową zaowocowało wzrostem maksymalnej nośności statków z 85.000 DWT w 1968 r. do 560.000 DWT⁽²⁾ w 1976 r. Niektóre porty europejskie podjęły działania w celu dostosowania się do przyjmowania statków takiego tonażu. Po pierwszym kryzysie naftowym w 1973 r. działania takie nie były już opłacalne i zostały w końcu wstrzymane. W nowo budowanych tankowcach w latach 80 i 90 nie było już tendencji wzrostu nośności. Rozmiar dużego tankowca utrzymuje się odtąd na stałym poziomie około 300.000 DWT. Dopiero od 2002 r. zbudowano

ponownie kilka 400.000-tonowych tankowców typu ULCC (*Ultra Large Crude Carriers*), przy czym nadal zapewniona jest jeszcze odpowiednia zdolność portów do ich przyjęcia.

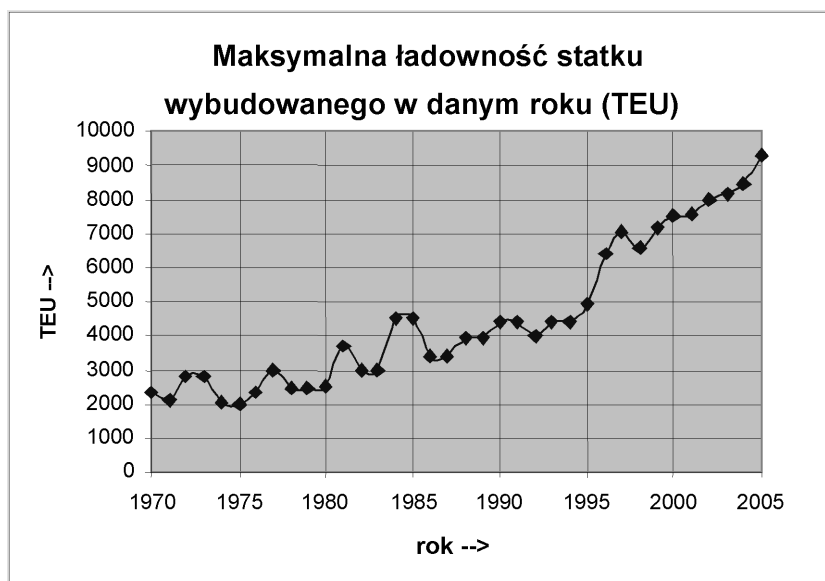
2.7 Transport suchych ładunków masowych doświadczył od późnych lat sześćdziesiątych podobnej sytuacji. Kulminacją rozwoju wielkości statków służących do przewozu takiego ładunku było powstanie statku *Berge Stahl* o nośności 365.000 DWT, który od osiemnastu lat transportuje rudę żelaza z Brazylii do Rotterdamu i który ze swoimi wymiarami i 23 metrami zanurzenia nie ma dostępu do żadnego innego portu na świecie. Jednak od lat osiemdziesiątych olbrzymia większość nowych masowców mieści się pomiędzy 150.000 a 175.000 DWT nośności. Rynek transportu suchych i płynnych ładunków masowych stał się w ten sposób w pełni rozwinięty, a europejskie porty morskie wykorzystywane dla takiego transportu zdążyły już się do niego dostosować — nawet do największych na świecie statków transportujących ładunki suche. Nie należy się spodziewać dalszego wzrostu ładowności czy rozmiarów statków. Kategorie te mają więc w przyszłości zapewniony dostęp do Europy.

2.8 Ładunki drobnicowe są transportowane na pokładach statków transportowych ogólnych lub wielofunkcyjnych. Od nastania epoki kontenerów rynek ładunków drobnicowych gwałtownie zmalał i ogranicza się obecnie do rynków niszowych, takich jak Afryka, oraz do wyspecjalizowanego rynku owoców. Statki mają wielkość do ok. 40.000 DWT i nośność ta już nie wzrasta.

2.9 Transport kontenerowy przechodzi natomiast obecnie okres bezprecedensowego wzrostu strukturalnego zarówno pod względem ładunków, jak i rozmiaru statków. W 1966 r. *Fairland* był pierwszym statkiem transportującym kontenery przez ocean — z USA do Europy. *Fairland* — należący do armatora *Sea-Land* — był przystosowany do transportowania 266 kontenerów 35-stopowych. Dzisiaj największym na świecie kontenerowcem jest *CSCL Europe* mający pojemność 8.500 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), choć w budowie znajdują się już statki o wielkości 9.200 TEU. *CSCL Europe* ma długość 334 m, szerokość 42,8 m, zaś jego maksymalne zanurzenie to 14,5 m.

Poniższy wykres obrazuje wielkość największego kontenerowca wybudowanego w danym roku. Spektakularny wzrost — zwłaszcza po 1995r. — jest zdumiewający. W chwili obecnej realizowane są zamówienia na 156 statków o ładowności powyżej 7.000 TEU.

(²) DWT = Deadweight Tonnage, nośność statku wyrażona w tonach. W przypadku statków kontenerowych pojemność statku wyraża się w ilości tzw. jednostek TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Jest to maksymalna ilość kontenerów wyrażona w jednostkach TEU, jakie dany statek jest w stanie przewieźć. Ponieważ pusty kontener zajmuje tyle samo miejsca, co kontener pełny, to w przypadku kontenerowców do oznaczania pojemności nie używa się ton DWT.



2.10 Należy oczekiwać, że w niedługim czasie w stocznicach będą składane zamówienia na statki o ładowności 10.000 TEU czy nawet 12.000 TEU, wymagające nadal tylko jednego silnika. Poczynione zostały nawet wyliczenia⁽³⁾ możliwej górnej granicy. Biorąc pod uwagę skały w cieśninie Malacca, kluczowego miejsca na szlakach handlowych Azji, uzyskano wynik 18.000 TEU, choć statki o takiej ładowności musiałyby być wyposażone w dwa silniki, co znacząco zwiększyłoby cenę transportu jednego kontenera. Nie jest więc tak, że wielkość interkontynentalnych kontenerowców będzie się zwiększać automatycznie aż do osiągnięcia granic technicznych i geograficznych, tak jak to miało miejsce w ciągu ostatnich kilku dekad w przypadku interkontynentalnego transportu suchych i płynnych towarów masowych.

2.11 Międzykontynentalny transport kontenerów z i do portów Europy cechował się gwałtownym wzrostem zwłaszcza przez ostatnie kilka lat. Jedną z konsekwencji nasilającej się globalizacji i powiązanego z nią wzrostu znaczenia Chin jako producenta okazał się wzrost strukturalny północnoeuropejskich portów kontenerowych położonych na linii Hamburg — Le Havre, który na przestrzeni ostatnich lat wynosił ponad 10 % rocznie. Również bardzo szybko rozwijały się porty śródziemnomorskie.

2.12 Duże kontenerowce pochodzące na przykład z Dalekiego Wschodu zawijają jedynie do niektórych portów europejskich. Z jednej strony wynika to z ich wielkości przekraczającej możliwości wielu portów, zaś z drugiej strony z kosztów tych statków, które są tak wysokie, że nie mogą sobie one pozwolić na stratę zbyt długiego czasu w porcie. W Europie największe statki zawijają z reguły do dwóch czy trzech portów śródziemnomorskich i około czterech na północnym zachodzie kontynentu. Z tych dużych portów kontenerowych kontenery są następnie wysyłane do całej Europy, czy to drogą morską przy wykorzystaniu gęstej sieci dostawczej, czy też lądem, przy czym coraz częściej korzysta się z kolei i żeglugi śródlądowej.

⁽³⁾ Niko Wijnolst i.in.: Malacca-Max, The Ultimate Container Carrier, TU Delft 1999.

2.13 Coraz większym problemem w zakresie obsługi tego wzrastającego przepływu kontenerów w terminalach portowych i późniejszym tranzycie staje się jednak, przynajmniej w głównych europejskich portach kontenerowych,⁽⁴⁾ zatłoczenie. Poza działaniami podejmowanymi w samych terminalach portowych w celu rozwiązania tego problemu (m.in. powiększania portów) potrzebne są również efektywne procedury skomunikowania tego transportu z transportem poprzedzającym i następującym, zarówno drogą morską jak i lądową.

2.14 Nowe wymogi bezpieczeństwa stanowią również przedmiot zaniepokojenia portów, które są zainteresowane możliwie jak najbardziej płynnym przebiegiem transportu pomimo wzmoczonych kontroli.

2.15 Biorąc pod uwagę wzrost rozmiarów opisany w punkcie 2.9 i 2.10, dalekomorskie przepływy kontenerowe nie będą się rozprzestrzeniać na inne europejskie porty. Wynika to głównie z takich cech fizycznych jak zbyt mała głębokość toru wodnego, niewystarczająca infrastruktura portowa, zbyt długi czas rejsu czy ładunek niewystarczający dla uzyskania opłacalności zawijania do nowych portów⁽⁵⁾. Sytuacja ta może jednak ewentualnie ulec zmianie, bowiem dynamika gospodarcza może skłonić mniejsze porty do rozwinięcia bardziej intensywnych starań w tym zakresie.

3. Połączenia z płytkim i głębokim lądem

3.1 Większość kontenerów transportowanych do portów europejskich musi zostać z nich wysłana w dalszą drogę. Niektóre z nich kontynuują podróż do innych portów drogą morską na mniejszych statkach. Większość przewożona jest w głąb lądu europejskiego drogami, śródlądowymi szlakami

⁽⁴⁾ Zob.: tabela i mapa kluczowych europejskich portów kontenerowych w załączniku.

⁽⁵⁾ Są to na przykład powody, dla których największe kontenerowce nie zawijają do portów położonych na północy Morza Adriatyckiego, na północy Wielkiej Brytanii, Irlandii czy morza Bałtyckiego. Ładunki z tych obszarów są przewożone przez te statki po uprzednim dostarczeniu ich do portów zdolnych je obsługiwać.

wodnymi czy też kolejną. Oznacza to, że wydajność połączeń wiodących w głąb lądu musi nadążać za rozwojem przewozów kontenerowych. Bez uszczerbku dla transportu drogowego należy w sytuacjach koniecznych uczynić — zgodnie z polityką UE — wszystko co tylko możliwe dla upowszechnienia wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, kolei oraz żeglugi kabotażowej/przybrzeżnych statków dostawczych.

3.2 Dlatego też w szczególności wewnątrz europejski transport kabotażowy korzysta ze znacznego wsparcia UE. Do tego dochodzi jeszcze przewidziany w ramach nowych Transeuropejskich Sieci Transportowych program *autostrady morskie*, który wymaga jednak jeszcze dopracowania. Nowe propozycje (z 16.07.2004 r.) przewidują, iż budżet TEN-T wzrośnie do kwoty 20,35 miliarda euro, a program MARCO POLO II obejmie trasy *autostrad morskich* oraz działania mające na celu ograniczenie ruchu; na program ten przewidziano budżet w wysokości do 740 milionów euro.

3.3 Koncepcja *autostrad morskich* została opracowana w Komisji Europejskiej jako dodatek do innych elementów wspieranych w ramach programu sieci transeuropejskich. *Autostrady morskie* stanowią silną i porównywalną alternatywę dla ruchu drogowego w Europie, eliminując niepotrzebne procedury i pozwalając na efektywne łączenie rozmaitych form transportu. Program koncentruje się na ograniczaniu zatłoczenia na europejskich szlakach tranzytowych i na łączeniu peryferyjnych obszarów i państw oraz obszarów wyspiarskich.

3.4 Dla promowania samej żeglugi kabotażowej można poprawić stan portów oraz współpracę między nimi. Kluczem do sukcesu jest wysoka częstotliwość usług pociągająca za sobą dużą wielkość transportowanych ładunków. Potencjał i badania rynkowe mają więc duże znaczenie dla opłacalności szlaków transportu kabotażowego.

3.5 Transport wewnętrzny w ramach UE wymaga również znaczącej uwagi. Wynika to już teraz jasno z europejskiej polityki transportowej, która dotyczy w tym kontekście również odpowiedniej infrastruktury i dąży do zwiększenia wydajności i efektywności poprzez tworzenie wolnego rynku w ramach określonych społecznych warunków ramowych jak na przykład zrównoważonego rozwoju.

3.6 Aby to osiągnąć, wdrożone już zostały i są stosowane odpowiednie przepisy w sektorze transportu drogowego i żeglugi śródlądowej, natomiast w przypadku europejskiego transportu kolejowego proces ten dopiero się rozpoczyna. Przydałby się szybszy postęp w tym zakresie, nie tylko z uwagi na opisany powyżej wzrost w transporcie kontenerowym.

4. Kategorie portów

4.1 W procesie decyzyjnym UE ⁽⁶⁾ rozróżnia się jedynie trzy kategorie portów wchodzących w zakres sieci transeuropejskich:

- a) międzynarodowe porty morskie o rocznym przeładunku towarów nie mniejszym niż 1,5 mln ton bądź ilości pasażerów co najmniej 200.000;
- b) porty morskie o rocznym przeładunku towarów nie mniejszym niż 0,5 mln ton bądź ilości pasażerów od 100.000 do 199.000 oraz wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą transport morski bliskiego zasięgu (kabotażowy);
- c) regionalne porty morskie nie wypełniające kryteriów A ani B i położone na wyspach lub w regionach peryferyjnych.

4.2 Rozróżnienie to nie prowadziło dotychczas do znaczących różnic w działaniach podejmowanych względem tych portów. Zaktualizowany wykaz priorytetów w zakresie transeuropejskich sieci transportowych nie wspomina portów, nawet w przypadku priorytetu „*autostrady morskie*”. Poza kilkoma wyjątkami brak jest ze strony organów politycznych oraz przemysłu zainteresowania zastosowaniem bardziej szczegółowych kryteriów dla doboru portów do konkretnego współfinansowania ze strony Unii przeznaczzonego na olbrzymie inwestycje, jakich wymagają dalekomorskie porty kontenerowe, zwłaszcza w zakresie ładunków tranzytowych, które praktycznie nie przyczyniają się do tworzenia wartości dodanej dla samych portów.

EKES popiera niedawny apel Konferencji Peryferyjnych Regionów Nadmorskich Europy (która miała miejsce w dniu 20.07.2004 r.) o znalezienie wspólnego mianownika dla pojęć „*autostrada morska*” i „*dostępność*” poprzez włączenie do tej koncepcji również małych i średnich portów.

4.3 W świetle powyższego EKES zwraca się z pilną prośbą do Komisji o zbadanie problemu przepełnienia portów europejskich, w szczególności portów kontenerowych, oraz o zaproponowanie rozwiązań w tym zakresie.

4.4 Niezależnie od tego trwały wzrost stawia wiele wyzwań przed większymi portami kontenerowymi Europy ⁽⁷⁾, które są dość równomiernie rozłożone na wybrzeżu śródziemnomorskim oraz na północnym zachodzie kontynentu i obejmują też porty duże i średnie, które są w znacznej części nie tylko portami czysto kontenerowymi, lecz często również ważnymi portami dla przeładunku towarów masowych i innych drobniocowych. Wyzwania te są następujące:

— Jak szybko można stworzyć dodatkowe zdolności przeładunkowe na morzu i lądzie, spełniające obowiązujące obecnie rygorystyczne przepisy dotyczące poziomu hałasu, ochrony środowiska i bezpieczeństwa zewnętrznego?

⁽⁶⁾ Wytyczne w zakresie sieci transeuropejskich (decyzja nr 1692/96), włączające tych do sieci porty morskie, śródlądowe i terminale wielofunkcyjne.

⁽⁷⁾ Zob. załącznik, wymienione też w przypisie 2.

- W jaki sposób porty mogą dostosować swoją dostępność od strony morza, głębokość nabrzeży i rozmiar infrastruktury transportowej do przyjmowania statków o wielkości powyżej 8.000 TEU?
- W jaki sposób można zapewnić, by połączenia między portami a ich zapleczem w Europie miały wystarczającą pojemność, która zdoła obsłużyć narastający przepływ kontenerów?
- Jak można utrzymać elastyczność procesów logistycznych w portach mimo wzrastającego nasilenia kontroli ze względów bezpieczeństwa?

4.5 Z uwagi na to, że jednym z celów Strategii Lizbońskiej jest utrzymanie konkurencyjności na arenie światowej, w interesie Europy leży podjęcie odpowiednich działań przez przedmiotowe porty w celu sprostania powyższym wyzwaniom. Unia Europejska powinna równocześnie próbować w miarę możliwości wywrzeć tu swój wpływ.

4.6 Porty — szczególnie te, o których jest tutaj mowa — są jednocześnie bramami do UE, co niesie ze sobą implikacje związane z bezpieczeństwem. EKES zwraca w tym kontekście uwagę na swoje wcześniejsze opinie, w których apelował do Komisji o sporządzenie opracowania dotyczącego całkowitych kosztów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa portów oraz o przygotowanie uregulowań unijnych dotyczących finansowania tego rodzaju działań.

4.7 Zajęcie się ze szczególną uwagą dużymi portami kontenerowymi nie jest sprzeczne z promowaniem szlaków żeglugi bliskiego zasięgu i koncepcją *autostrad morskich*. Dokładnie mówiąc, główne porty kontenerowe obsługujące szlaki dalekomorskie są w wielu przypadkach również wiodącymi portami żeglugi kabotażowej. Oprócz tego porty te posiadają niezbędną przepustowość, infrastrukturę oraz zaplecze lądowe, aby być w stanie obsłużyć wystarczającą ilość ładunków i poprzez *autostrady morskie* pomóc we wzroście innych portów żeglugi kabotażowej.

5. Praktyczne działania UE

5.1 Należy podjąć działania zapewniające uzyskanie odpowiedniej efektywności i optymalnego oddziaływania bieżących inwestycji czynionych przez większe porty kontenerowe w celu sprostania wyzwaniom opisanym powyżej w punkcie 4.3 i zapobiegające zaprzepaszczeniu ich przez znieszczenie konkurencji, złą infrastrukturę lub niewydajną politykę transportową. Uwzględniając bliskie więzi łączące porty kontenerowe i żeglugę kabotażową dzięki przybrzeżnym liniom dostawczym, autostradam morskim i połączeniom z zapleczem, podejście takie będzie miało dalekosiężne skutki i przyniesie korzyści całemu rynkowi transportowemu.

5.2 UE powinna więc przede wszystkim także zapewnić stworzenie dobrego środowiska dla konkurencji, określanego też jako „*level playing-field*”. Porty, rozumiane przede wszystkim

jako podmioty gospodarcze w portach, muszą być w stanie konkurować ze sobą na zasadzie uczciwości. Odnosi się to zarówno do konkurencji wewnątrz, jak i pomiędzy portami morskimi.

5.3 Pewien stopień liberalizacji rynku portów morskich mógłby — w świetle doświadczeń innych sektorów transportu towarowego, które podjęły już takie działania — przynieść korzyści i być dobrym sposobem na zoptymalizowanie dostępnych możliwości ich wykorzystania. Krótco przed upływem swojej kadencji odchodząca Komisja przedłożyła Radzie na wniosek komisarz ds. transportu, pani de Palacio, nową dyrektywę portową w sprawie dostępu do rynku usług portowych. Ponieważ daje to Komitetowi okazję do wydania osobnej, szczegółowej opinii w tej sprawie⁽⁸⁾, kwestie te nie będą poruszane w niniejszej opinii.

5.4 Należy bardziej wyraźnie wyjaśnić, co jest a co nie jest dopuszczalne, zwłaszcza w obszarze pomocy państwowej; na przykład do jakiego stopnia infrastruktura portu morskiego — a ma to bezpośredni związek ze wzrostem rozmiarów statków — może podlegać subsydiom rządowym? Rządy krajowe i władze portowe muszą wiedzieć, jaka jest sytuacja. Potrzebne jest pilne opracowanie wytycznych w sprawie pomocy państwa. Komitet przyjmuje do wiadomości, że Komisja zamierza wydać wytyczne dotyczące pomocy publicznej dla portów i apeluje do Komisji o niezwłoczną realizację tego zamierzenia, niezależnie od wydania dyrektywy portowej.

5.5 Wyteżonej uwagi wymaga również wdrażanie i egzekwowanie przepisów. Przy transpozycji prawodawstwa UE do prawa krajowego powstaje duży margines interpretacji. UE powinna postarać się o jednolite wdrażanie przepisów UE. To samo dotyczy również egzekwowania przepisów i regulacji UE. Jest ono niewystarczające i niekonsekwentne. Istnieją wyraźne różnice interpretacyjne pomiędzy Państwami Członkowskimi w zakresie ustawodawstwa związanego z ochroną środowiska, przyrodą i bezpieczeństwem. Konkurencja portów w tych dziedzinach jest niepożądana.

5.6 Aby bardziej wyraźnie przekonać się, w jaki sposób finansowane są porty, niezbędne jest, by ich księgowość była przejrzysta, szczególnie w zakresie przepływów pieniężnych z i do sektora publicznego (władze lokalne, regionalne i krajowe). UE musi opracować efektywne narzędzia zapewniające taką przejrzystość. W swojej opinii z 2001 r.⁽⁹⁾ Komitet wyraził jednoznaczne przekonanie, że „dyrektywa dotycząca przejrzystości”, przy założeniu rozszerzenia jej obowiązywania na wszystkie porty Transeuropejskiej Sieci Transportowej, oraz artykuły Traktatu dotyczące konkurencji oraz pomocy państwa i subwencji jak również odpowiednie orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości są wystarczające, by dać Komisji odpowiednie środki interwencji. Jak dotąd nie potwierdziło się to w praktyce.

⁽⁸⁾ Do przedłożonej na początku 2001 roku propozycji, którą Parlament Europejski jako współustawodawca w międzyczasie odrzucił, Komitet przygotował swoją opinię: TEN/075, „Dostęp rynkowy do usług portowych”, Sprawozdawca: Daniel Retureau (Dz.U. C 48 z 21.2.2002, s. 122).

⁽⁹⁾ Zob. przypis 7

6. Podsumowanie i wnioski

6.1 Wielkość transportu morskiego wewnątrz, do i z Europy rokrocznie rośnie. Stąd bardzo ważne jest, aby Europa uważnie przyglądała się temu wzrostowi wymiany morskiej i wspierała oraz, gdzie to konieczne, sama podejmowała stosowne działania na wczesnym etapie, by móc odpowiednio zarządzać tym wzrostem.

6.2 Transport morski można podzielić na różne rodzaje i kategorie, m.in. w zależności od: celu podróży (wypoczynek lub interesy); rodzaju trasy (dalekomorski bądź kabotażowy); oraz typu ładunku (transport pasażerski lub towarowy). Transport komercyjny oraz wspomniane kategorie mają szczególnie wpływ na rynek wewnętrzny i stanowią temat niniejszej opinii.

6.3 Transport pasażerów drogą morską jest sektorem o dość dużym znaczeniu w UE, przy liczbie pasażerów dochodzącej do 350 milionów. Niemniej jednak — uwzględniając nawet trend wzrostowy i rozwój wielkości statków — UE nie musi poświęcać szczególnej uwagi infrastrukturze tego sektora, w przeciwieństwie do aktualnych trendów rozwojowych. Mimo to należy szczególnie zająć się bezpieczeństwem pasażerów, zwłaszcza na wycieczkowych statkach rejsowych.

6.4 Transport suchych i płynnych ładunków masowych doświadczył w Europie okresu olbrzymiego wzrostu w latach 60 i 70 ubiegłego wieku i wtedy właśnie podjęte zostały odpowiednie działania dostosowujące porty do przyjmowania większych statków. Rynki te są w chwili obecnej już w pełni rozwinięte. Transport konwencjonalnych ładunków drobnicowych w sposób oczywisty znajduje się w trendzie schyłkowym. Usługi transportu ro-ro świadczone są niekiedy wraz z transportem promowym i stanowią również rynek w pełni rozwinięty.

6.5 Transport kontenerowy doświadcza natomiast obecnie bezprecedensowego wzrostu strukturalnego zarówno pod względem wielkości ładunków, jak i rozmiarów statków.

6.6 Coraz większym problemem w zakresie obsługi tego wzrastającego przepływu kontenerów w terminalach portowych i późniejszym tranzycie staje się zatłoczenie. Poza działaniami podejmowanymi w samych terminalach portowych w celu rozwiązania tego problemu (m.in. powiększania portów) potrzebne są również efektywne procedury skomunikowania tego transportu z transportem poprzedzającym i następującym, zarówno drogą morską jak i lądową.

6.7 Biorąc pod uwagę wzrost wielkości, dalekomorskie przepływy kontenerowe z pewnością nie będą się rozprzestrzeniać na inne europejskie porty, co jednak nie oznacza, że dynamika gospodarcza nie może doprowadzić do rozwoju mniejszych portów.

6.8 W świetle powyższego EKES zwraca się z pilną prośbą do Komisji o zbadanie problemu przepełnienia portów europejskich, w szczególności portów kontenerowych, oraz o zaproponowanie rozwiązań w tym zakresie wychodzących poza działania TEN.

6.9 Zakończone sukcesem działania w zakresie zwiększenia wydajności i efektywności w transporcie drogowym, żegludze śródlądowej oraz morskiej zaczynają obejmować również całą europejską sieć kolejową. Potrzebny jest szybszy postęp w tej dziedzinie.

6.10 Aby utrzymać konkurencyjność na arenie światowej, w interesie Europy leży podjęcie odpowiednich działań przez przedmiotowe porty w celu sprostania pojawiającym się wyzwaniom. Unia Europejska powinna równocześnie próbować w miarę możliwości wywrzeć tu swój wpływ. Nie powinno się jednak na razie rozważać propozycji innych mechanizmów wsparcia finansowego dla portów ze strony UE niż te już istniejące. Mimo że akurat w przypadku transportu kontenerowego byłyby one uzasadnione, nie wchodzi one w grę z dzisiejszego punktu widzenia, gdyż ani świat gospodarki ani władze nie są zainteresowane dalej idącym zróżnicowaniem niż podział na kategorie w ramach TEN.

6.11 Porty są jednocześnie bramami do UE, co niesie ze sobą implikacje związane z bezpieczeństwem. EKES apeluje do Komisji, podobnie jak we wcześniejszych swoich opiniach, o sporządzenie opracowania dotyczącego całkowitych kosztów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa portów oraz o przygotowanie uregulowań unijnych dotyczących finansowania tego rodzaju działań.

6.12 Unia Europejska może już teraz stworzyć konkretne przesłanki dla uczciwej konkurencji, wesprzeć pewną liberalizację rynku portów morskich, bardziej jednoznacznie i przejrzysto opracować wytyczne w zakresie pomocy państwa oraz poświęcić szczególną uwagę wdrożeniu i egzekwowaniu obowiązujących przepisów prawnych i wymagać odpowiedniej przejrzystości przepływów pieniężnych.

Bruksela, dn. 16 grudnia 2004 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND