

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu **Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat**

(2005/C 157/25)

Dne 1. července 2004 se Evropská hospodářský a sociální výbor v souladu s článkem 29, odst. 2 jednacího řádu rozhodl vypracovat stanovisko k: Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat.

Specializovaná sekce „Doprava, energie, infrastruktura a informační společnost“, která byla pověřena přípravou podkladů pro Výbor k tomuto tématu, přijala toto stanovisko dne 24. listopadu 2004. Zpravodajem byl **pan SIMONS**.

Na svém 413. plenárním zasedání ve dnech 15. a 16. prosince 2004 (jednání dne 16. prosince 2004), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 124 hlasy pro a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Úvod

1.1 Námořní přeprava do zemí Evropské unie, z těchto zemí do třetích států i mezi státy Evropské unie navzájem má zásadní důležitost. Každým rokem přesahuje import a export z více než tisíce přístavů Evropské unie 3 500 milionů tun nákladu. Dále se každý rok plaví trajekty nebo okružními plavbami okolo 350 milionů cestujících.

1.2 Více než 90 % evropského obchodu se zbytkem světa prochází přístavy Evropy. Kromě toho se po moři přepravuje i 40 % zboží dopravovaného uvnitř Evropy. Z hlediska energetické náročnosti a životního prostředí je námořní doprava vysoce ceněna. Ve srovnání se silniční dopravou může být třináctkrát čistší z hlediska emisí CO₂ a emisí pevných částic a dokonce devatenáctkrát čistší z hlediska emisí CH_x (¹).

1.3 V přístavech Evropy a v přímo souvisejícím sektoru služeb je zaměstnáno na 250 000 lidí. Celý námořní sektor dává práci asi 2,5 milionu lidí v Evropě a vytváří přibližně 111 miliard EUR přidané hodnoty. Význam námořní dopravy pro Evropu by tedy měl být zřejmý.

1.4 Objem námořní dopravy do Evropy, z Evropy i po Evropě každoročně narůstá. Z toho vyplývá velká důležitost pozorného sledování tohoto nárůstu Evropskou unií, která musí podporovat – a v případě nutnosti sama provádět – odpovídající opatření s předstihem, aby mohla řídit tento růst.

1.5 Námořní doprava může být rozdělena do různých typů a kategorií – podle účelu plavby (zábava nebo komerční účely),

podle organizace (trampová doprava nebo doprava podle plavebního řádu), podle působnosti (zaoceánská nebo příbřežní) a přepravovaného nákladu (osobní nebo nákladní doprava). Obchodní doprava a výše uvedené čtyři kategorie mají zvláštní význam pro jednotný trh a jsou předmětem tohoto stanoviska.

1.6 V osobní dopravě je nejvýraznější rozdíl mezi okružními plavbami a trajekty s přímým nájездem vozidel. Námořní přeprava zboží se může dále dělit podle typu nákladu:

- Sypký objemový náklad. Sypká hmota se přepravuje ve zvláštních lodích pro tyto materiály, např. rudy, uhlí, obilí.
- Kapalný objemový náklad. Přepravuje se v tankerech, např. surová ropa, ropné produkty a chemikálie.
- Smíšený náklad. Rozděluje se na náklad v najetých vozidlech, jiný smíšený náklad a kontejnery.

2. Přehled situace na trhu pro jednotlivé kategorie

2.1 Okružní plavby a trajekty pro přímý nájезд vozidel jsou dva radikálně odlišné typy osobní dopravy. Okružní plavby jsou svým způsobem lodní turistikou. Na druhé straně trajekty umožňují přepravu z místa A do místa B a formou služeb roll-on/roll-off (nájězdu vozidel) se mohou využít k přepravě zboží. V Evropské unii se po moři přepravuje okolo 350 milionů cestujících, včetně zhruba 4 milionů cestujících na okružních plavbách.

(¹) Zdroj: brožura European Sea Ports Organisation: Ports creating opportunities by connecting people; products and business – by connecting EURpe

2.2 Hlavními evropskými přístavy pro okružní plavby jsou Barcelona (832 000 cestujících), Palma de Majorca (665 000), Benátky (634 000), Neapol (534 000), Southampton (533 000) a Civitavecchia (520 000). Největší zájezdní loď je Queen Mary 2, spuštěná letos na vodu. Je dlouhá 345 metrů, 41 metrů široká a má ponor 10,3 metru.

Queen Mary 2 je zhruba stejně dlouhá jako největší loď na přepravu sypkých hmot nebo kontejnerů. Loď pro okružní plavby však mají menší ponor než kontejnerové a nákladní loď. Větší přístavy obvykle nemají s poskytováním žádné potíže, protože se jedná o menší počet plavidel.

2.3 Trajekty obvykle umožňují také přímý nájezd nákladních vozidel a kombinují tak osobní i nákladní dopravu. V EU trajekty spojují evropskou pevninskou část s UK, Irskem, Skandinávií, pobaltskými státy a Kanárskými ostrovy. Zejména středomoří má rozsáhlou síť trajektů včetně destinací mimo EU. Největšími plavidly s nájezdem vozidel jsou sesterské lodi Pride of Rotterdam a Pride of Hull flotily P&O North Sea Ferries. Tyto lodi jsou 215 metrů dlouhé a 32 metrů široké, ale jejich ponor je pouze 6,3 metru.

2.4 Kromě občasných a místních potíží, není fyzicky přístup této kategorie plavidel do evropských přístavů důvodem k dalším strukturálním opatřením na evropské úrovni. Tyto kategorie mají tedy zajištěný budoucí přístup do Evropy, což zároveň umožňuje další růst v tomto sektoru.

2.5 Pro zásobování evropského průmyslu mají velký význam loď na přepravu sypkých a kapalných hmot. Přeprava sypkých a kapalných hmot prošla zejména v šedesátých a sedmdesátých letech v Evropě obdobím neobyčejného růstu z hlediska přepravovaných objemů i velikosti lodí.

2.6 V případě hromadně přepravovaného kapalného nákladu mělo uzavření Suezského průplavu po šestidenní válce a neustálý růst poptávky po ropě za následek růst maximální velikosti lodí z 85 000 DWT⁽²⁾ (hrubá nosnost lodí v tunách) v roce 1968 na 560 000 DWT v roce 1976. Řada evropských přístavů přijala opatření, aby tyto loď mohly zajet do doku. Když v roce 1973 vypukla první ropná krize, tyto loď přestaly být ziskové a nakonec byly sešrotovány. Nově postavené tankery z 80. a 90. let nepokračovaly v trendu stále větších lodí. Velikost velkých tankerů se ustálila přibližně na

(2) DWT= Deadweight Tonnage, hrubá nosnost lodí (nosnost nákladu včetně pohonných hmot, vody, výstroje a zásob v tunách) U kontejnerových lodí se jako měřítko kapacity udává počet TEU (jednotek ekvivalentních dvaceti stopám) To znamená maximální počet kontejnerů měřený v TEU, který loď může přepravit. Protože prázdný kontejner zaujímá stejný prostor jako plný, nepoužívá se u kontejnerových lodí DWT.

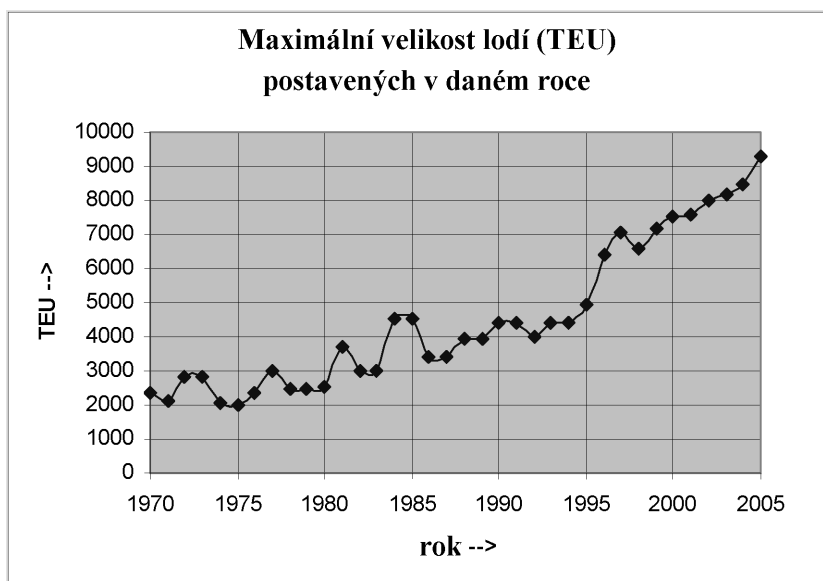
300 000 DWT. Teprve od roku 2002 bylo postaveno několik Ultra Large Crude Carriers (ULCC), lodí pro přepravu ropy o kapacitě 400 000 DWT; kapacita přístavů je však pro jejich obsluhu stále ještě dostatečná.

2.7 K podobnému vývoji došlo od konce 60. let u dopravy volně loženého suchého nákladu. Loď v této kategorii co do velikosti rostly a vrcholu dosáhly u Berge Stahl s kapacitou 365 000 DWT, která v posledních osmnácti letech přepravovala železnou rudu z Brazílie do Rotterdamu a která se svým ponorem 23 metrů (76 stop) nemá přístup nikde jinde na světě. Od 80. let však měla velká většina nových lodí přepravujících volně ložený náklad kapacitu mezi 150 000 a 175 000 DWT. Dopravní operace týkající se volně loženého suchého a kapalného nákladu se tedy staly plně rozvinutými trhy a evropské mořské přístavy, které jsou využívány, se již přizpůsobily – dokonce i největší loď na světě přepravující volně ložený suchý náklad. V současné době nelze očekávat žádný významný růst objemu nákladu nebo velikosti lodí. Tyto kategorie tedy již rovněž zajistily budoucí dostupnost Evropy.

2.8 Smíšený náklad se přepravuje loděmi pro přepravu obecného nákladu a víceúčelovými loděmi. Od nástupu kontejneru trh se smíšeným nákladem prudce poklesl a je omezen na vedlejší trhy jako Afrika a chladírenské loď ve specializovaném obchodu s ovocem. Kapacita lodí se omezuje přibližně na 40 000 DWT a velikost lodí se nezvětšuje.

2.9 Na druhé straně kontejnerová doprava prochází v současné době obdobím nebyvalého strukturálního růstu, a to co do objemu i velikosti lodí. V roce 1966 byla Fairland první loď pro přepravu interkontinentálních kontejnerů z USA do Evropy. Fairland – součást flotily Sea-Land – byla s to převážet 266 kontejnerů o velikosti 35 stop. Nyní je největší kontejnerovou loď na světě CSCL EURpe s kapacitou 8 500 TEU (ekvivalentní jednotka 20 stop), ačkoli se již stavějí loď s kapacitou 9 200 TEU. CSCL EURpe je dlouhá 334 metrů, široká 42,8 metrů a má maximální ponor 14,5 metru.

Níže uvedený graf ukazuje největší kontejnerovou loď postavenou v daném roce. Pozoruhodný růst – zejména od roku 1995 – je ohromující. Nyní byly zadány objednávky na 156 lodí s kapacitou více než 7 000 TEU.



2.10 Brzy se očekávají objednávky loděnic na lodě s kapacitou 10 000 TEU a dokonce 12 000 TEU, které budou stále potřebovat jen jeden motor. Dokonce byly provedeny výpočty⁽³⁾, pokud jde o potenciální horní mez. Kvůli skalním útvarům v Malacké úžině – důležité části obchodní cesty do Asie – se dospělo k číslu 18 000 TEU, ačkoli dotyčná plavidla by měla dva motory, což by významně zvýšilo cenu dopravy za kontejner. *Přeprava kontejnerovými loděmi mezi kontinenty až na technickou a geografickou hranici neroste automaticky. I vývoj zpět k poněkud menším velikostem lodí, jak probíhal u lodí pro interkontinentální přepravu velkého množství sypkého a kapalného nákladu v posledních desetiletích, je myslitelný. Důvodem pro takový vývoj může být celkově cenově výhodnější přepravní řetězec. Může k němu dojít, jestliže má interkontinentální přeprava kontejnerů možnost naložení a vylovení ve více přístavech.*

2.11 Zvláště rychle v posledních několika letech roste přeprava interkontinentálních kontejnerů z/do evropských přístavů. Jedním z důsledků rostoucí globalizace a souvisejícího nástupu Číny jako producentské země je to, že severozápadní evropské kontejnerové přístavy mezi Hamburgem – Le Havrem zažily v posledních několika letech strukturální růst o více než 10 % ročně. Rovněž středomořské přístavy velmi rychle expandovaly.

2.12 Velké kontejnerové lodě, např. z Dálného východu, zastavují pouze v omezeném počtu evropských přístavů. Je tomu tak jednak proto, že pro mnoho přístavů jsou příliš velké, a také proto, že tyto lodě jsou tak drahé, že nechtějí v přístavu ztrácet příliš mnoho času. V Evropě zastavují největší lodě obvykle ve dvou nebo třech středomořských přístavech a přibližně ve čtyřech přístavech na severozápadě kontinentu. Kontejnery jsou pak z těchto velkých kontejnerových přístavů expedovány po celé Evropě – po moři, s využitím rozsáhlé sítě sběrných služeb, nebo po souši, ve stále větší míře po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách.

⁽³⁾ Niko Wijinolt et al.: Malacca Max, The Ultimate Container Carrier, Technická univerzita Delft, 1999

2.13 V hlavních evropských kontejnerových přístavech⁽⁴⁾ se v každém případě problémem stále více stává přetížení při odbavování rostoucích toků kontejnerů v přístavních terminálech a při následném tranzitu. Kromě opatření týkajících se terminálů, která mají napravit situaci v samotném přístavu (včetně expanze), jsou zapotřebí rovněž efektivní postupy před dopravou a po ní, a to jak na moři, tak i na souši.

2.14 Pro kontejnerové přístavy znamenají velkou potíž rovněž nové bezpečnostní požadavky, co se týče udržení pokud možno hladkého procesu překládky a dopravy, a to navzdory vyššímu počtu kontrol.

2.15 Vzhledem k růstu velikosti popsanému v bodech 2.9 a 2.10 výše, toky zámořských kontejnerů se nebudou nutně rozšiřovat do ostatních evropských přístavů prostřednictvím lodního dopravního trhu. Je tomu tak převážně z důvodu fyzických charakteristik jako nedostatečný ponor, neodpovídající zařízení, nadměrné doby jízdy a nedostatečný náklad, aby byla dodatečná zastávka v přístavu ekonomicky schůdná⁽⁵⁾. To však není trvalým stavem v této záležitosti, protože hospodářská dynamika může dát menším přístavům impuls k větší aktivitě.

3. Spojení s pobřežím a vnitrozemím

3.1 Většina kontejnerů zasílaných do evropských přístavů z nich musí být opět odvezena k další přepravě. Některé jsou přepravovány do jiných přístavů po moři na malých plavidlech. Většina z nich se dostává do evropského vnitrozemí po silnici,

⁽⁴⁾ Pokud jde o tabulku a mapu hlavních evropských kontejnerových přístavů, viz dodatek.

⁽⁵⁾ To jsou například důvody, proč největší kontejnerové lodě nezastavují v přístavech v severním Jaderském moři, na severu Spojeného království, v Irsku a v Baltském moři. Náklad z těchto oblastí se těmito loděmi přepravuje prostřednictvím sběrných služeb z/do přístavů, které je mohou obsluhovat.

vnitrozemskými vodními cestami nebo po železnici. To znamená, že kapacita spojení s vnitrozemím musí držet krok s růstem kontejnerové dopravy. I když se v případě potřeby nevyklučuje silniční doprava, je třeba v souladu s politikou EU učinit vše, co je možné, aby se podněcovalo využívání vnitrozemských vodních cest, železnice a lodí pro dopravu na krátké vzdálenosti/sběrných lodí.

3.2 Zejména proto se vnitroeurospké námořní dopravě na krátké vzdálenosti dostává silné podpory z EU. Jako součást nových transevropských dopravních sítí to zahrnuje rovněž program dálnice na moři, kterému je však ještě třeba dát konkrétní podobu. Zejména podle nových návrhů (16/07/2004) má rozpočet TEN-T vzrůst na 20,35 mld EUR, program Marco Polo II má zahrnout dálnice na moři a opatření k zamezení nelegálního obchodu. Jeho rozpočet dosáhne až 740 mil. EUR.

3.3 Koncept „mořských dálnic“ rozvinula Evropská komise jako doplněk jiných modalit, které jsou podporovány v rámci programu transevropských sítí. Mořské dálnice v Evropě představují silnou alternativu silniční dopravě, a to na stejném základě a s vyloučením zbytečných postupů, umožňující efektivní intermodální spojení. Program se zaměřuje na omezení zatížení na evropských tranzitních trasách a na spojení se vzdálenými regiony a ostrovními státy.

3.4 K prosazení námořní dopravy na krátké vzdálenosti lze provést zlepšení v přístavech i při spolupráci mezi přístavy. Klíčem k úspěchu je vysoká četnost služeb, a tedy velký objem. Pro realizovatelnost spojení pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti je proto důležitý potenciál trhu a komerční prozkoumání.

3.5 Velkou pozornost zasluhuje rovněž vnitřní doprava v rámci EU. To je zřejmé z evropské dopravní politiky, která v této souvislosti zahrnuje rovněž příslušnou infrastrukturu, jelikož se snaží posílit účinnost a efektivnost vytvořením – v rámci určitých parametrů – volného trhu, který odráží také další sociální hodnoty jako udržitelnost.

3.6 Aby toho bylo dosaženo, v silniční dopravě a vnitrozemské vodní dopravě již existují a uplatňují se patřičná pravidla, a nyní se konečně tento proces začíná rozvíjet v celé evropské železniční síti. Byl by vítán rychlejší proces na tomto poli, nejen vzhledem k výše popsáným trendům v oblasti kontejnerové dopravy.

4. Kategorie přístavů

4.1 V rozhodovacím procesu EU ⁽⁶⁾ se rozlišují pouze tři kategorie přístavů TEN:

a: mezinárodní mořské přístavy s ročním objemem překládky nejméně 1,5 milionů tun nebo 200 000 cestujících;

b: mořské přístavy s ročním objemem překládky nejméně 0,5 milionu tun nebo 100 000 až 199 000 cestujících se zařízeními pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti;

c: regionální mořské přístavy, které nesplňují kritéria A a B a které se nacházejí na ostrovech nebo v okrajových regionech.

4.2 Až dosud toto rozlišování nevedlo k přijetí významně odlišných přístupů. Přepracovaný seznam dopravních priorit TEN se o přístavech nezmiňuje, a to ani v souvislosti s prioritou v oblasti mořských dálnic. Až na některé výjimky dosud orgány ani odvětví nepodporovaly použití podrobnějších kritérií při výběru přístavů pro specifické spolufinancování EU v případě vysokých investic, které vyžadují kontejnerové přístavy pro zámořskou dopravu – z velké části kvůli tranzitnímu nákladu, který přidává samotným přístavům jen malou hodnotu.

EHSV podporuje nedávné výzvy Konference okrajových námořních regionů Evropy (20/7/2004) k vyvážení postupu v oblasti mořských dálnic a dostupnosti, která by v tomto procesu brala v úvahu i menší a střední přístavy.

4.3 Ve světle výše uvedeného EHSV naléhavě žádá Komisi o analýzu problémů přetíženosti přístavů EU a hledání možných cest řešení.

4.4 Trvale udržitelný růst nicméně představuje pro větší evropské kontejnerové přístavy ⁽⁷⁾ řadu konkrétních výzev, které jsou rovnoměrně rozloženy v oblasti Středomoří a na severozápadě kontinentu. K nim patří skutečně velké a střední přístavy, které z velké části nejsou pouze kontejnerovými přístavy, ale často rovněž významnými přístavy pro překládku volně loženého a jiného smíšeného nákladu. K těmto výzvám patří:

— Jak rychle lze vybudovat dodatečná zařízení pro překládku, a to na moři i na souši, při dodržení současných přísných předpisů, co se týče hluku, životního prostředí a vnější bezpečnosti?

⁽⁶⁾ Hlavní směry TEN (rozhodnutí č. 1692/96), které začleňují do TEN mořské přístavy, vnitrozemské přístavy a intermodální terminály.

⁽⁷⁾ Viz dodatek zmíněný rovněž v poznámce pod čarou č. 2.

- Jak mohou přístavy přizpůsobit svou dostupnost po moři, hloubku přístavních hrází a velikost zařízení pro překládku, aby se přizpůsobily nastávajícímu růstu kapacity lodí přes 8.000 TEU?
- Jak lze zajistit, aby spojení mezi přístavem a evropským vnitrozemím mělo dostatečnou kapacitu, aby bylo možno zvládnout rostoucí tok kontejnerové dopravy?
- Jak lze s ohledem na rostoucí bezpečnostní kontroly udržet logistické procesy v přístavech co nejpřužnější?

4.5 K udržení konkurenceschopnosti v celosvětovém měřítku je v zájmu Evropy, aby dotyčné přístavy skutečně učinily patřičná opatření k řešení těchto výzev. Evropská unie by se měla rovněž snažit ovlivňovat tuto oblast, kdykoli to je možné.

4.6 Tyto přístavy jsou rovněž vstupními branami do EU, což má bezpečnostní důsledky, EHSV připomíná svá dřívější stanoviska, ve kterých vyzýval Evropskou komisi k vypracování celkové studie o nákladových dopadech zabezpečení přístavů a k navržení postupů jeho financování EU.

4.7 Zvláštní pozornost, která je věnována velkým kontejnerovým přístavům, je v souladu s prosazováním námořní dopravy na krátké vzdálenosti a konceptem mořských dálnic. Právě významné kontejnerové přístavy sloužící pro zámořskou dopravu jsou v mnoha případech rovněž předními přístavy pro dopravu na krátké vzdálenosti. Kromě toho tyto přístavy mají k dispozici potřebný objem, infrastrukturu a zázemí, aby mohly zajistit dostatečný náklad, a tak díky mořským dálnicím napomáhat růstu ostatních mořských přístavů pro dopravu na krátké vzdálenosti.

5. Praktická opatření EU

5.1 Je nutno přijmout opatření, kterými se zajistí, aby efektivnost a optimální dopad významných investic, které nyní uskutečňují – nebo které v brzké době uskuteční – větší kontejnerové přístavy k řešení problémů nastíněných v bodě 4.3, nebyly ohroženy narušením hospodářské soutěže, nedostatečnou infrastrukturou nebo nedostatečnou dopravní politikou. Vzhledem k úzké vazbě mezi kontejnerovými přístavy a námořní dopravou na krátké vzdálenosti prostřednictvím sběrné služby, mořských dálnic a spojení s vnitrozemím má tento přístup dalekosáhlé důsledky a přináší prospěch pro celý dopravní trh.

5.2 Proto by EU měla především zajistit, aby existovalo zdravé prostředí pro korektní hospodářskou soutěž, což se také někdy nazývá „rovnými podmínkami“. Přístavy – čímž máme

na mysli zejména ekonomické hráče přístavů – musí být s to si navzájem konkurovat na spravedlivém základě; to platí rovněž pro hospodářskou soutěž v rámci mořských přístavů i mezi nimi.

5.3 Na základě zkušeností s ostatními odvětvími přepravy zboží, které již učinily kroky v tomto směru, by byl určitý stupeň liberalizace na trhu mořských přístavů prospěšný a byla by to dobrá cesta, jak co nejlépe využít dostupné možnosti. Na samém konci svého funkčního období odstupující Komise na základě návrhu komisařky pro dopravu paní de Palacio předložila Radě novou směrnici o přístupu na trh přístavních služeb. To opět⁽⁸⁾ poskytne výboru příležitost vydat podrobné stanovisko k liberalizaci. Proto se nynější stanovisko touto otázkou nezabývá.

5.4 Musí být mnohem jasnější, co je a co není přípustné, zejména v oblasti státní podpory. Například v jakém rozsahu mohou orgány dotovat přístavní infrastrukturu, která přímo souvisí s růstem velikosti lodí? Národní vlády a manažeři přístavů musí vědět, jaká je situace. Naléhavě potřebujeme jasné hlavní směry v oblasti státní podpory. EHSV bere na vědomí záměr Komise navrhnout směry státní pomoci přístavům a naléhavě ji žádá, aby tak učinila co nejdříve bez ohledu na přijetí nové směrnice o přístavech.

5.5 Bedlivou pozornost vyžaduje rovněž prosazování a provedení předpisů. Existuje velký prostor pro výklad při provádění právních předpisů EU do vnitrostátního práva. EU by měla být mnohem pečlivější, aby se zajistilo jednotné provedení předpisů EU. To lze pozorovat rovněž u prosazování stávajících pravidel a nařízení EU, které je různorodé a nedůsledné. Existují zjevné rozdíly ve výkladu mezi členskými státy, pokud jde o právní předpisy v oblasti životního prostředí, přírody a bezpečnosti. Hospodářská soutěž mezi přístavy v těchto zásadních oblastech není žádoucí.

5.6 Aby se vrhlo více světla na to, jak jsou mořské přístavy financovány, musí být jejich účetnictví transparentní, zejména pokud jde o peněžní toky směrem od jednotlivých vlád a naopak (místní, regionální a národní vlády). EU musí rozvíjet také efektivní nástroje, kterými se toto zajistí. Ve svém stanovisku z roku 2001⁽⁹⁾ výbor vyjádřil pevné přesvědčení, že ve spojení s články Smlouvy o hospodářské soutěži a státní podpoře a příslušným precedenčním právem Evropského soudního dvora je uplatňování směrnice o „transparentnosti“ na všechny přístavy TEN dostatečné, aby Komisi poskytlo efektivní prostředky intervence. Dosud na toto prohlášení nebyla žádná praktická návaznost.

⁽⁸⁾ Výbor vydal stanovisko k návrhu týkajícímu se přístupu na trh s přístavními službami, který byl předložen počátkem roku 2001 a který Evropský parlament nyní jako spoluzákonodárce zamítl, TEN 075, zpravodaj: pan Retureau (Úř. věst. C 48, 21.2.2002, s. 122).

⁽⁹⁾ Odkaz: viz poznámka pod čarou č. 8

6. Shrnutí a závěry

6.1 Objem námořní dopravy v Evropě a z/do Evropy každý rok i nadále roste. Vzhledem k zásadnímu významu tohoto odvětví dopravy pro EU by Unie měla pozorně sledovat růst těchto toků námořní dopravy a podněcovat nebo případně sama přijímat patřičná opatření v rané fázi, aby bylo možno tento růst zvládnout.

6.2 Námořní dopravu lze rozdělit do různých druhů a kategorií v závislosti na účelu cesty (rekreační nebo obchodní), zda se jedná o zámořskou dopravu nebo dopravu na krátké vzdálenosti a druhu nákladu (osobní nebo nákladní doprava). Tyto kategorie a obchodní doprava mají konkrétní dopad na jednotný trh a jsou tématem tohoto stanoviska.

6.3 Osobní přeprava po moři v EU je velmi velkým odvětvím s počtem cestujících dosahujícím 350 milionů. EU si však vzhledem k trendům růstu a velikosti lodí nemusí dělat starosti s infrastrukturou v tomto odvětví. Hlavní pozornost je třeba zaměřit na bezpečnost, zejména na rekreačních lodích.

6.4 Doprava volně loženého suchého a kapalného nákladu v Evropě zažila v 60. a 70. letech období ohromného růstu a v té době byla přijata patřičná opatření k přizpůsobení přístavů na větší lodě. Tyto trhy jsou nyní plně rozvinuté. Tradiční smíšený náklad je zjevně na ústupu. Služby horizontální překládky se někdy poskytují společně s trajekty a rovněž představují významný, plně rozvinutý trh.

6.5 Na druhé straně kontejnerová doprava v současné době zažívá nebývalý strukturální růst, jak co do rozsahu, tak i velikosti lodí.

6.6 Problémem se ve stále větší míře stává přetížení, pokud jde o odbavování rostoucích toků kontejnerové dopravy v přístavních terminálech a při následném tranzitu. Kromě opatření týkajících se terminálů, která mají napravit situaci v samotném přístavu (včetně rozšíření), jsou zapotřebí rovněž efektivní postupy před dopravou a po ní, a to jak na moři, tak i na souši.

6.7 Vzhledem k růstu velikosti se toky zámořských kontejnerů nebudou nutně rozšiřovat do ostatních evropských přístavů prostřednictvím dopravního trhu. To však neznamená, že hospodářské okolnosti nepovedou k růstu menších přístavů.

6.8 Z tohoto hlediska EHSV naléhavě žádá Komisi o analýzu problému přetížení přístavů EU, zejména přístavů kontejnerových, a hledání dalších možných způsobů řešení kromě toho, co se již děje v rámci TEN.

6.9 Poté, co toho bylo úspěšně dosaženo v silniční dopravě, vnitrozemské vodní dopravě a námořním zasílatelství, jsou nyní konečně zahájeny kroky k posílení účinnosti a efektivnosti celé evropské železniční sítě. Rychlejší proces na tomto poli by byl velmi vítán.

6.10 K udržení konkurenceschopnosti v celosvětovém měřítku je v zájmu Evropy, aby větší kontejnerové přístavy skutečně přijaly patřičná opatření k řešení výzev, kterým čelí. Evropská unie by se měla rovněž snažit ovlivňovat tuto oblast, kdykoli to je možné. V současné době však není nutno věnovat pozornost jiným mechanismům finanční podpory EU pro přístavy než jsou ty, které již existují. Ačkoli takovéto návrhy mohou být teoreticky oprávněné, v této chvíli se netěší podpoře, jelikož ani orgány ani odvětví si nepřejí, aby bylo zavedeno další rozlišování evropských přístavů kromě toho, které se již používá v rámci TEN.

6.11 Tyto přístavy jsou rovněž vstupními bránami do EU, což má bezpečnostní důsledky. EHSV připomíná svá dřívější stanoviska, která vyzývají Komisi k vypracování studie o celkových nákladových dopadech zabezpečení přístavů a navržení způsobu jeho financování EU.

6.12 Evropská unie je s to vytvořit rovné podmínky pro korektní hospodářskou soutěž, prosazovat určitý stupeň liberalizace trhu námořní dopravy, vrhnout světlo na otázky státní podpory poskytnutím jasných hlavních směrů, věnovat větší pozornost provedení a prosazování současných předpisů a zajistit transparentnost peněžních toků.

V Bruselu dne 16. prosince 2004.

Předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND