

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk”

(2005/C 157/25)

2004. július 1-jén az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Működési Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdésében biztosított hatáskörében eljárva elhatározta, hogy saját kezdeményezésű véleményt nyilvánít a következő témában: „Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk”

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, melynek az volt a feladata, hogy az EGSZB munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2004. november 24-én fogadta el a véleményt. Az előadó **Jan Simons** volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. december 15-én és 16-án megtartott 413. plenáris ülésén (december 16-i ülés) 124 szavazattal, és 2 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el:

1. Bevezetés

1.1 Döntő fontosságú az Európai Unió államai között zajló, illetve az onnan induló és az oda tartó tengeri forgalom. Évente 3 500 millió tonnányi áru került exportálásra és importálásra az EU több mint 1 000 tengeri kikötőjén keresztül. Továbbá körülbelül még 350 millió személyt szállítanak évente a kompok és a luxushajók.

1.2 Európa a világ többi részével folytatott kereskedelmének több, mint 90 %-a a kikötőin keresztül zajlik. Továbbá az Európán belül szállított áruk 40 %-át ugyancsak tengeren szállítják. Energiagazdálkodási és környezetvédelmi szempontból a tengeri szállítás igen fontos szerepet tölt be. A CO₂- és részecske kibocsátást illetően 13-szor szennyezőbb a közúti szállítás, míg a CH_x (!) mutató vonatkozásában 19-szer.

1.3 Európa kikötői körülbelül 250 000 embernek adnak munkát, beleértve a kapcsolódó szolgáltatói szektorban dolgozókat. Az egész tengeri szállítás szektor körülbelül 2,5 millió embernek ad munkát Európában és megközelítőleg 111 milliárd euro hozzáadott értéket termel. Ezért mindenki számára magától értetődőnek kell lennie annak, hogy milyen fontos Európa számára a tengeri szállítás.

1.4 Az Európán belül, illetve az oda és onnan tengeren szállított áru mennyisége évente növekszik. Ennek következtében igen fontos, hogy az EU már korai szakaszában és nagy figyelemmel kísérje a tengeri szállítás növekedését és szorgalmazza megfelelő intézkedések meghozatalát – és ahol szükséges maga lépjen fel – annak érdekében, hogy kezelni tudja a növekedést.

1.5 A tengeri szállítás különböző típusokra és kategóriákra lehet osztani aszerint, hogy mi a hajóút célja (szórakozás vagy

kereskedelem), hogy milyen alapon működik a szervezet (tramp- vagy vonalhajózás), hogy mélytengeri vagy rövid távú a tengeri szállítás, és hogy milyen típusú a rakomány (utas- vagy teherszállítás). Ennek a véleménynek a témája a kereskedelmi szállítás és a fent említett négy kategória, illetve ezek sajátos hatása az egységes piacra.

1.6 Az utas szállítás területén a legszembetűnőbb különbség a luxushajók és a kompok/ro-ro hajók között van. A tengeri teherszállítás területén a rakomány típusa alapján a következő alkategóriákat határozhatjuk meg:

- száraz ömlesztett rakomány: ömlesztett rakomány (például érc, szén és gabona) szállítása különleges ömlesztettáru-szállító hajókon.
- folyékony ömlesztett rakomány: tartályhajókban szállított áru (például nyersolaj, olajtermékek és vegyi anyagok).
- Vegyes rakomány: ro-ro rakomány, egyéb vegyes rakomány és konténerek.

2. Az ide vonatkozó kategóriák piaci helyzetének felvázolása

2.1 A luxushajókon és a kompokon/ro-ro hajókon való szállítás két egymástól nagyon eltérő utasszállítási mód. A luxushajón való utazás a turizmus egy olyan fajtája, mely hajón történik. Míg a kompok az A pontról a B pontra való eljutást biztosítják és – a ro-ro szolgáltatást nyújtó hajók esetén – teherszállításra is használhatók. Az EU-ban összesen 350 millió személy utazik tengeren, beleértve a luxushajók 4 millióra tehető utasát.

(!) Forrás: ESPO-kiadvány: A kikötők új lehetőségeket teremtenek az emberek, termékek és az üzleti világ – és Európa – összekapcsolása révén.

2.2 A legnagyobb luxushajókat fogadó kikötők: Barcelona (832 000 utas), Palma de Majorca (665 000), Velence (634 000), Nápoly (534 000) Southampton (533 000) és Civitavecchia (520 000). Az – ez évben vízre bocsátott – legnagyobb luxushajó a Queen Mary 2 hossza méter, szélessége 41 méter, és merülési magassága 10,3 méter.

A Queen Mary 2 körülbelül ugyanolyan hosszú, mint a legnagyobb ömlesztettáru-szállító és konténerhajók. Ugyanakkor a luxushajók merülési magassága korlátozottabb, mint a konténer- és az ömlesztettáru-szállító hajóké. A nagyobb kikötők számára nem jelent nagyobb nehézséget azt a kis számú hajót fogadnia, amelyről itt szó van.

2.3 A komphajók általában ro-ro szállításra is alkalmasak és ezért kombinált utas- és teherszállítási szolgáltatást nyújtanak. Az EU-ban a komphajók összekötik a kontinentst az Egyesült Királysággal, Írországgal, Skandináviával, a Balti államokkal és a Kanári-szigetekkel. A Földközi-tenger térségében is különösen kiterjedt a komphálózat, beleszámítva a az EU-n kívüli úti célokat. A legnagyobb ro-ro hajók a „Pride of Rotterdam” és a „Pride of Hull” – a P&O Északi-tengeri flottájához tartozó testvérhajók. Ezeknek a hajóknak a hossza 215 méter, szélességük 32 méter, de merülési magasságuk csak 6,3 méter.

2.4 Azt a néhány alkalmat leszámítva, amikor helyi szinten nehézség adódik, az ilyen kategóriába tartozó hajók fogadása Európában egyelőre nem tesz európai szintű strukturális intézkedéseket szükségessé. Az ezekben a kategóriákba tartozó hajók számára tehát már biztosított az Európába való bejutás és ez lehetővé teszi az ebben a szektoron belüli növekedést.

2.5 Az európai ipar számára nagyon fontos, hogy el legyen látva száraz és folyékony ömlesztett áruval. Európában a hatvanas és hetvenes években igen nagy növekedés ment végbe a száraz és folyékony ömlesztett rakományok áruszállításában, ami a rakományok mennyiségét és a hajók méretét illeti.

2.6 A folyékony ömlesztett áru esetén a Suez-csatorna lezárása a Hat napos háború után, valamint a nyersolaj iránti kereslet folyamatos növekedése eredményeként 1968 és 1976 között a hajók kapacitása 85 000 DWT hordképességről 560 000 DWT-re (?) növekedett. Néhány európai kikötő már megtette az ilyen hajók fogadásához szükséges lépéseket. Az 1973-as első olajválság után az ilyen hajók használata nem bizonyult már nyereségesnek és kiselejtezték őket. A 80-as és a 90-es években épített új hajók nem folytatták az egyre növekvő méret tendenciáját. Jelenleg a nagy tartályhajók hordképessége

(?) DWT= egy hajó holt súly tonnatartalma, mely egy hajó hordképességét jelöli tonnában. Konténerhajók esetén TEU-ban (húsz lábbal egyenértékű egység) jelölik a teherbefogadó képességet. A TEU-ban megadott érték azt határozza meg, hogy a hajó hány konténer szállítására képes. Mivel egy üres konténer ugyanannyi helyet foglal el mint egy teli, konténerhajók esetén nem használatos a DWT.

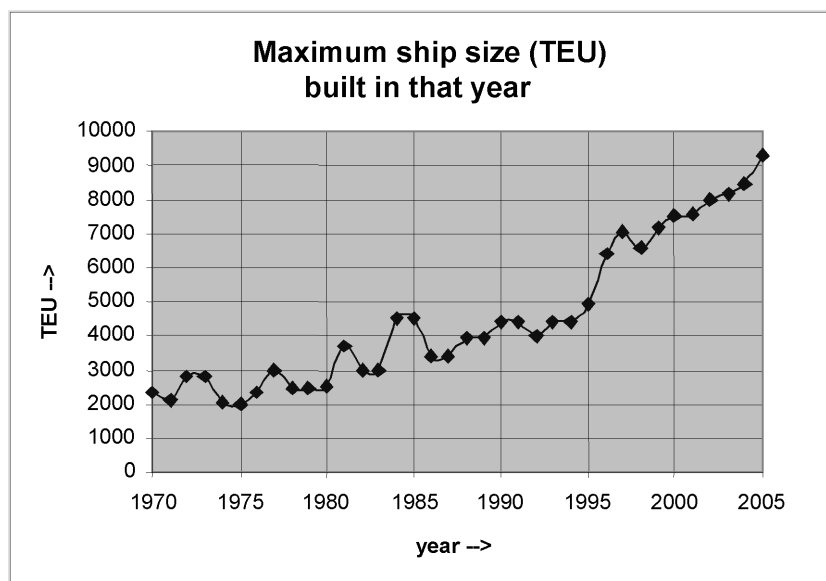
körülbelül 300 000 DWT. Csak 2002. táján épült néhány 400 000 DWT körüli igen nagy nyersolajszállító hajó (ULCC). Egyelőre még elegendő a kikötők kapacitása az ellátásukra.

2.7 A száraz ömlesztett rakományok szállításával kapcsolatban is hasonló tendencia volt megfigyelhető a 60-as évektől kezdve. Az ilyen kategóriájú hajók mérete is növekedett. A már 18 éve Brazíliából Rotterdamba vasércet szállító és 365 000 DWT hordképességű Berge Stahl a legnagyobb, melyet 23 méteres (76 láb) merülési magassága miatt más kikötők nem is tudnak fogadni. De a 80-as évek óta épült ömlesztettáru-szállító hajók hordképessége 150 000 és 175 000 DWT között mozog. A száraz és folyékony ömlesztettáru-szállítás egy külön, teljes értékű piaccá nőtte ki magát és az általuk használt európai tengeri kikötők ennek megfelelően alkalmazkodtak; még a világ legnagyobb ömlesztettáru-szállító hajóit is képesek fogadni. A hajók hordképességét vagy méretét illetően már semmi jelentősebb változás nem várható. Így tehát ezeknek a kategóriáknak a számára is biztosított már a bejutás Európába

2.8 Vegyes rakomány szállítására általában általános és több-féleképpen felhasználható hajókat használnak. A konténerek használatának elterjedése után a vegyes rakományok szállítói piaca jelentősen csökkent és csak bizonyos piacokon – például Afrikában –, a piaci rések kihasználásával létrejövő üzleti lehetőségek keretein belül fordulnak elő, illetve a gyümölcsszállítványokra specializálódott hűtőhajókon. A hajók hordképessége általában 40 000 DWT körül van és a hajók mérete már nem növekszik tovább.

2.9 Viszont a konténerhajók piaca jelenleg eddig nem tapasztalt mértékű strukturális növekedésen megy át, úgy a mennyiséget, mint a hajók méretét illetően. 1966-ban a Fairland nevű hajó szállított elsőként nemzetközi konténereket az USA-ból Európába. A Fairland – a Sea-Land flotta része – 266 35-láb méretű konténert volt képes szállítani. Jelenleg a 8 500 TEU (húsz lábbal egyenértékű egység) hordképességű CSCL Europe konténerhajó a legnagyobb; bár már 9 200 TEU hordképességű hajók építése is folyik. A CSCL Europe 334 méter hosszú, 42,8 méter széles és merülési magassága legfeljebb 14,5 méter.

Az alábbi diagramon az adott években épült legnagyobb konténerhajókat mutatja be. Lélegzetállító az a látványos növekedés, mely – főleg 1995 óta – végbement. Jelenleg 156 darab 7 000 TEU-nál nagyobb hordképességű hajóra adtak le megrendelést.



2.10 Számítani lehet arra, hogy a közeljövőben a hajógyárak 10 000 TEU – vagy akár még 12 000 TEU – hordképességű hajókra is megrendeléseket kapnak, amelyek működéskéhez még egyetlen motor is elegendő. Készültek már számítások⁽³⁾ arról, hogy hol lehet a felső határ. A Malakkai-szorosban található sziklaképződmények miatt, mely az Ázsiába vezető kereskedelmi út fontos része, 18 000 TEU hordképességnél húzták meg a határt. Konténerenkénti lebontásban viszont a szállítási ár jelentősen fog emelkedni, mivel egy ilyen hajó esetében két motorra lesz szükség. Nem arról van szó tehát, hogy az interkontinentális szállítást végző konténerhajók automatikusan az elérhető technikai és földrajzi határokig növekednek, ahogyan ez az utóbbi évtizedekben a száraz és folyékony ömlesztett áruk interkontinentális szállítására használt hajók esetében bekövetkezett.

2.11 Az elmúlt években különösen gyorsan nőtt az európai kikötők ki- és bemenő nemzetközi konténerforgalma. Az egyre növekvő globalizációnak, illetve annak a kínai termelésben tapasztalható fellendülésnek, mely a globalizációnak köszönhető, az egyik következménye az, hogy a Hamburg–Le Havre szakaszon elhelyezkedő északnyugati európai konténerkikötők évenkénti strukturális növekedése meghaladta a 10 %-ot az elmúlt években. A földközi-tengeri kikötők ugyancsak igen nagy gyorsasággal fejlődtek.

2.12 A nagy konténerhajók – mint például a távol-keletiek – csak néhány európai kikötőben kötnek ki. Ennek egyik oka az, hogy sok kikötő számára túl nagy méretűek, a másik az, hogy ezek a hajók olyan drágák, hogy nem akarnak túl sok időt veszíteni a kikötőkben. Európában a legnagyobb hajók általában csak kettő-három földközi-tengeri kikötőben kötnek ki, és kb. négyben a földrész északnyugati részén. Ezekből a nagy konténerkikötőkből aztán vagy tengeren – kisebb kikötők közötti bekötő útvonalhálózaton – vagy pedig szárazföldön – egyre inkább vasúton – illetve belvízi útvonalakon jutnak el a konténer Európa minden részére.

⁽³⁾ Niko Wijnolst és mások.: Malacca-Max, Az abszolút konténerhajó, TU Delft, 1999.

2.13 Ugyanakkor Európában a főbb konténerkikötőkben⁽⁴⁾ a torlódás egyre nagyobb problémát jelent, amikor el kell helyezni ezt az egyre nagyobb mennyiségű konténer a kikötői terminálokra, illetve azt követően az átmenő áru számára fenntartott területeken. A terminálon helyben meghozandó intézkedéseken kívül, melyek célja, hogy a kikötőn belül is orvosolni lehessen a problémát (a terjeszkedést is beleértve), ugyancsak szükség van – úgy a tengeren, mint a szárazföldön – hatékony szállítás előtti és utáni eljárások bevezetésére.

2.14 Az új biztonsági előírások komoly problémát jelentenek a konténerkikötők számára, mivel az ellenőrzések számának növekedése ellenére gondoskodni akarnak az átrakodási és a szállítási folyamat fennakadásmentes működéséről.

2.15 A hajók méretének növekedése miatt – lásd ezzel kapcsolatban a 2.9. és a 2.10. pontot – a mélytengeri konténerforgalom hatása nem feltétlenül lesz közvetlenül a hajózási szektoron keresztül érezhető a többi európai kikötőben. Ez főleg a következő fizikai sajátosságokra vezethető úvissza: a merülési magasság elégtelensége, nem megfelelő felszereltség, túl hosszú utazási idő, a rakomány mérete nem tesz még egy kikötőben való kikötést gazdaságossá⁽⁵⁾. De ehhez hozzá kell tenni, hogy ez a helyzet nem állandósult, mivel a gazdaság dinamikus alakulása következtében fellendülhet a kisebb kikötők forgalma is.

3. Csatlakozási pontok a kikötők és a „hátszág” között

3.1 A hajókra érkező konténer nagy részét az európai kikötőkből tovább kell szállítani. Egy részüket kisebb hajókra viszik tovább más kikötőkbe. A nagy részük közúton, a belvizeken vagy vasúton jut el az európai hátszágba. Ez azt jelenti,

⁽⁴⁾ Lásd a függelék, ahol a térképen és egy táblázatban megtalálhatók a legfőbb európai konténerkikötők.

⁽⁵⁾ Például ezek miatt az okok miatt nem kötnek ki a legnagyobb konténerhajók az Adriai-tenger és az Egyesült Királyság északi kikötőiben, illetve Írország és a Balti-tenger kikötőiben. Ezért aztán az ezekről a területekről érkező rakományok más kikötőkből a bekötő útvonalhálózaton jutnak el ezekre a hajókra.

hogy a hátszági csatlakozási pontoknak bírniuk kell az iramot a konténerforgalom növekedésével. Annak ellenére, hogy nem szabad kizárni a közúti szállítást, ahol erre szükség van, – a hivatalos EU-politika szellemében – minden lehető meg kell tenni a közúti, belvízi és a kisebb tengeri kikötők közötti bekötő útvonalhálózaton közlekedő hajókon történő szállítás előmozdítása érdekében.

3.2 Ennek következtében az Európán belüli rövid távú tengeri szállítás különösen nagy támogatást élvez az EU részéről. Az új transeurópai közlekedési hálózat részét képezi a „Tengeri hajópályák” program is, mely további kidolgozásra vár. Az újabb javaslatok (2004.07.16.) alapján a TEN-T költségvetése majd 20,35 milliárd euróra rúg, míg a MARCO POLO II program – és ide tartoznak majd a tengeri hajópályák és a tengeri közlekedés területére vonatkozó megelőző lépések – költségvetése 740 millió euróra.

3.3 A „Tengeri hajópályák” (MotS) koncepcióját az Európai Bizottság a transeurópai közlekedési hálózat programján belül támogatott közlekedési módozatok további kiegészítése céljából dolgozta ki. A MotS program Európa számára egy jó, egyenértékű alternatívát biztosít a közúti közlekedés mellett, kizárja a szükségtelen procedúrákat, és lehetővé teszi hatékonyan működő csatlakozási pontok létrehozását. A program a torlódások elkerülésére összpontosít az európai közlekedési útvonalakon, valamint arra, hogy a távoli régiókat és a szigetországokat bekapcsolja a hálózatba.

3.4 A rövid távú tengeri szállítás támogatása érdekében javítani lehet a kikötők működésén, illetve a kikötők közötti együttműködésen. A siker titka a szolgáltatás intenzitásának, azaz a forgalom nagyságának növelése. A rövid távú tengeri útvonalak gazdaságossága szempontjából tehát fontos a piaci és kereskedelmi potenciál felmérése.

3.5 Az EU-n belüli szállítás kérdése is nagy figyelmet igényel. Ez az európai közlekedéspolitikában – és ez a politika ebben a tekintetben a megfelelő infrastruktúra kiépítésére is vonatkozik – világosan megfogalmazódott azáltal, hogy – bizonyos keretek között – olyan módon igyekszik az eredményesség és a hatékonyság fellendítésére törekedni, hogy igyekszik szabad versenyen alapuló piacgazdaságot megvalósítani, úgy, hogy az olyan társadalmi szempontból fontos értékek is tükröződjenek benne, mint a fenntarthatóság.

3.6 Jelenleg a közúti és belvízi szállítási szektorban már az e cél elérését elősegítő szabályok vannak érvényben és kerülnek alkalmazásra, és végre ez a folyamat kezd beindulni az egész európai vasúti hálózatban. Szerencsés fejlemény lenne, ha ez a folyamat kicsit felgyorsulna, főleg ha figyelembe vesszük a már fent ismertetett tendenciát a konténerek vonatkozásában.

4. Kikötői kategóriák

4.1 Az EU döntéshozatali folyamatában ⁽⁶⁾, csak három fajta TEN-kikötőt különböztetnek meg:

- a./ nemzetközi tengeri kikötő: évente legalább 1,5 millió tonna átrakott áru vagy 200 000 utas esetén;
- b./ tengeri kikötő: évente legalább 0,5 millió tonna átrakott áru vagy 100 000-199 000 utas esetén, rövid távú tengeri közlekedést lehetővé tevő felszereltséggel;
- c./ regionális tengeri kikötő: nem tartozik az A vagy B kategóriába és szigeten vagy peremterületen van.

4.2 Mindaddig, ez a meghatározás nem vezetett lényegileg eltérő új megközelítéshez. Valójában az aktualizált TEN szállítási prioritási lista nem említi a kikötőket, még a *Tengeri hajópályák* prioritásának taglalásakor sem. Néhány kivételt leszámítva, sem a hatóságok, sem az ipar nem támogatják egy részletebben kidolgozott kritériumokat tartalmazó lista használatát, amikor kiválasztják, hogy az EU melyik kikötő vonatkozásában vesz részt a mélytengeri konténer kikötők esetén szükséges óriási befektetések EU-s társfinanszírozásában, melyek az átmenő teherforgalom miatt szükségesek és viszonylag kevéssel növelik a kikötők értékét.

Az EGSZB támogatja az Európa Tengeri Peremterületei Konferenciájának felhívását (2004.07.20.) arra, hogy a „Tengeri hajópályák” és a hozzáférhetőség tervének kiegyensúlyozása érdekében vegyék figyelembe a kicsi és közepes méretű kikötőket a kikötők kategóriákba sorolása folyamán.

4.3 A fentiek fényében az EGSZB nyomatékosan arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az EU kikötők – elsősorban a konténerkikötők – torlódással kapcsolatos problémáit, illetve azt, hogy hogyan lehet segíteni a helyzetet.

4.4 Mindazonáltal a folyamatos növekedés számos rendkívüli kihívást jelent Európa néhány nagyobb – a Földközi-tengeren és a földrész északnyugati részén meglehetősen egyenletesen elhelyezkedő – konténerkikötője számára ⁽⁷⁾. Van közöttük néhány ténylegesen nagy és közepes méretű kikötő is, melyek többségükben nem csupán konténerkikötők, hanem fontos kikötőknek számítanak az ömlesztett vagy más vegyes rakományok átrakása szempontjából is. A kihívások a következők:

- Milyen gyorsan építhetők – úgy tengeren, mint szárazföldön – további, átrakódáshoz szükséges berendezések a jelenleg érvényes zajra, környezetre és biztonságra vonatkozó előírások mellett?

⁽⁶⁾ TEN-iránymutatások (1692/96 határozat), tengeri és belvízi kikötők, valamint kombinált terminálok felvétele a TEN-rendszerbe.

⁽⁷⁾ Lásd a 2. lábjegyzetben hivatkozott lábjegyzetet.

- Hogyan képesek a kikötők az igények szerint változtatni tengeri hozzáférhetőségükön, a hajóállások mélységén, az átrakódáshoz szükséges felszerelések méretén, hogy készen álljanak a hajók hordképességének közeljövőben várható 8 000 TEU vagy annál is nagyobb növekedésére.
- Hogyan lehet gondoskodni arról, hogy a kikötők és az európai hátszág közötti csatlakozási pontok kapacitása bírja a konténerforgalom növekedését?
- Hogyan lehetséges a logisztikai eljárásokat minél rugalmasabban kezelni, miközben a biztonsági ellenőrzések száma emelkedik?

4.5 Annak érdekében, hogy Európa világszinten versenyképes maradjon – ami a lisszaboni stratégia egyik célkitűzése is – Európa saját érdeke az, hogy a szóban forgó kikötők megtegyék a szükséges lépéseket a fenti kihívásokkal kapcsolatos problémák leküzdésére és megoldására. Természetesen fontos, hogy az Európai Unió bevesse mindenhol a befolyását, ahol erre módja van.

4.6 Minden kikötő, de különösképpen azok, melyekről ebben a pontban szó van, Európa vízi útvonalainak a kapui is és ennek természetesen biztonsági szempontból is jelentősége van. Az EGSZB utal arra, hogy egy korábbi véleményben felkérte az Európai Bizottságot, hogy készítsen átfogó hatástanulmányt a kikötői biztonság pénzügyi hatásairól, és dolgozzon ki egy EU-szintű rendszert a végrehajtó intézkedések finanszírozására.

4.7 Nem összeegyeztethetetlen a rövid távú tengeri szállítás és „Tengeri hajópályák” koncepciójának támogatása azzal, hogy különlegesen nagy figyelmet kapnak a nagy konténerkikötők. Sok esetben éppen a mélytengeri útvonal forgalmát kiszolgáló nagy konténerkikötők azok, melyek rövid távú tengeri kikötőként is vezető szerepet játszanak. És ami ennél is fontosabb, éppen ezek a kikötők rendelkeznek elég nagy forgalommal, infrastruktúrával és hátszággal ahhoz, hogy elegendő átmenő rakomány legyen ahhoz, hogy – a tengeri hajópályák révén – lehetővé tegyék a kisebb tengeri kikötők számára a növekedést.

5. Gyakorlati EU-intézkedések

5.1 Lépéseket kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a jelenlegi – vagy a közeljövőben történő –, a 4.3. pontban felsorolt kihívások leküzdését célzó nagy konténerkikötők általi óriási befektetések hatékonyságát és optimális hatását ne hozza veszélybe a verseny tisztaságának megsértése, rossz infrastruktúra vagy szakszerűtlen közlekedéspolitikák. Az ilyen megközelítésnek pozitív és gyümölcsöző hatása lesz az egész szállítási szektor piacára a konténerkikötők és a rövid távú tengeri szállítás közötti szoros kapcsolat miatt és a bekötő vízi útvonalak, a tengeri hajópályák és hátszágai csatlakozási pontok révén.

5.2 Elsősorban tehát arról kell gondoskodnia az EU-nak, hogy verseny tisztaságát elősegítő szükséges légkör uralkodjon, vagyis mindenki számára azonosak legyenek a feltételek.

Lehetővé kell tenni, hogy a kikötők – és ez alatt itt a kikötőben működő gazdasági partnereket kell érteni – korrekt feltételek mellett versenyezzenek egymással, és ez úgy a kikötők közötti, mint az egy kikötőn belüli versenyre érvényes.

5.3 A többi áruszállítási szektorban már végbevitt néhány liberalizációs intézkedés során szerzett tapasztalatok alapján elmondható, hogy némi liberalizáció jótékony hatással lenne a tengeri kikötői piacra, és lehetővé tenné a rendelkezésre álló lehetőségek közül a lehető legjobbnak a kiválasztását. A leköszönő Európai Bizottság megbízatása legvégén – Ignacia De Loyola de Palacio, a közlekedésügyi biztos javaslatára – a Tanács elé terjesztett egy új, a kikötői szolgáltatói piacról szóló irányelvjavaslatot. Ez ismét⁽⁸⁾ lehetővé teszi az EGSZB számára, hogy részletes véleményt fogalmazhasson meg. Ebből az okból ebben a véleményben erről a témáról nincs szó.

5.4 Sokkal világosabban kellene látni abban a kérdésben, hogy mi megengedett és mi nem, főleg az állami támogatások kérdésében. Például abban a kérdésben, hogy milyen mértékben támogathatják a hatóságok egy tengeri kikötő infrastruktúráját, mely közvetlen összefüggésben áll a hajók méretének növekedésével. A nemzeti kormányoknak és a kikötők vezetőinek világosan kell látniuk ebben a kérdésben. Tehát mihamarabb szükség van egyértelmű iránymutatásra az állami támogatások kérdésében. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság iránymutatást szándékozik adni a kikötők állami támogatásának kérdésében és arra ösztönzi a Bizottságot, hogy ezt minél gyorsabban tegye, attól függetlenül, hogy a kikötőkről szóló irányelvjavaslatot jóváhagyják-e vagy sem.

5.5 Ugyancsak nagy figyelmet kell fordítani a szabályok betartására és végrehajtására. Az európai uniós jog nemzeti jogba való átültetése folyamán nagy az értelmezési szabadság. Az EU-nak sokkal óvatosabban kell majd eljárnia az EU szabályainak egységes betartása érdekében. A létező EU-szabályok és jogszabályok esetében is látható, hogy azok nem egységesek és következtelenek. Egyértelmű eltérések vannak a különböző tagállamok környezetre, természetre és biztonságra vonatkozó jogszabályai között. Nem kívánatos, hogy a kikötők között ezeknek az alapvető kérdéseknek az alapján alakuljon ki verseny.

5.6 Annak érdekében, hogy világosabban lehessen látni, hogy hogyan történik a kikötők finanszírozása, átláthatóvá kell tenni könyvelésüket, főleg ami a (helyi, regionális és nemzeti) kormányzat és a kikötők közötti pénzmozgást illeti. Az EU-nak hatásos eszközökre kell szert tennie mindennek biztosítására. 2001-ben készített véleményében⁽⁹⁾, az EGSZB hangot adott annak a szilárd hitének, hogy a Szerződés versenyről és állami támogatásról szóló cikkei és az Európai Bíróság idevágó jogszabályai együttesen, valamint az „átláthatósági” irányelvnek az összes TEN-kikötőre való alkalmazása elég hatékony eszközt nyújt az Európai Bizottságnak ahhoz, hogy ahol szükséges fellépjen. Eddig még semmi gyakorlati következménye nem volt ennek az állásfoglalásnak.

⁽⁸⁾ Az EGSZB 2001 elején már előterjesztett egy véleményt a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésről, melyet nemrég az Európai Parlament társörvényhozói minőségében elutasított, TEN 075, előadó: Daniel Retureau (HL C 48, 2002. 02. 21., 122. o.).

⁽⁹⁾ Lásd a 8. lánjegyzetet.

6. Összefoglalás és következtetések

6.1 Az Európán belül, illetve az oda és onnan történő tengeri közlekedés nagyságrendje évente növekszik. Annak tudatában, hogy milyen fontos az EU számára ez a szállítási szektor, az EU-nak nagy figyelemmel kell kísérnie a tengeri szállítás növekedését és szorgalmaznia megfelelő intézkedések hozatalát – és ahol szükséges magának fellépnie – annak érdekében, hogy kezelni tudja a növekedést.

6.2 A tengeri szállítást különböző típusokra és kategóriákra lehet osztani aszerint, hogy mi a hajóút célja (szórakozás vagy kereskedelem), hogy mélytengeri vagy rövid távú a tengeri szállítás, és hogy milyen típusú a rakomány (utas- vagy teherszállítás). Ezek a kategóriák – és a kereskedelmi szállítás – sajátos hatással vannak az egységes piacra és ennek a véleménynek a témájául szolgálnak.

6.3 Az EU tengeri utasszállítói szektora jelentős, a szállított utasok száma körülbelül 350 millió. Ugyanakkor, ami a növekedést és a hajók méretét illeti, az EU-nak nem az infrastruktúrára kell figyelmet fordítania ebben a szektorban, hanem a tényleges növekedési trendre. Mindemellett igen nagy figyelmet kell szentelni az utasok biztonságára, elsősorban a luxushajókon.

6.4 Európában a hatvanas és hetvenes években igen nagy növekedés ment végbe a száraz és ömlesztett rakományok áruszállításában és az akkori intézkedések következtében a kikötők alkalmassá váltak nagyobb hajók fogadására. Ezek a piacok mára teljesen kiépültek. A hagyományos vegyes rakományt szállító hajók száma egyértelműen csökkenő tendenciát mutat. A ro-ro szolgáltatások kombinációja a kompszolgáltatásokkal fontos és kiépült piaccá vált.

6.5 Viszont a konténerhajók piaca jelenleg eddig nem tapasztalt mértékű strukturális növekedésen megy át, úgy a mennyiséget, mint a hajók méretét illetően.

6.6 Ugyanakkor Európában a torlódás egyre nagyobb problémát jelent, amikor el kell helyezni ezt az egyre nagyobb mennyiségű konténert a kikötői terminálokon, illetve azt követően az átmenő áru számára fenntartott területeken. A terminálon helyben meghozandó intézkedéseken kívül, melyek célja, hogy a kikötőn belül is orvosolni lehessen a problémát (a terjeszkedést is beleértve), ugyancsak szükség van – úgy a tengeren, mint a szárazföldön – hatékony szállítás előtti és utáni eljárások bevezetésére.

6.7 Tekintettel a hajók méretének növekedésére, a mélytengeri konténerforgalom nem feltétlenül terjed át a többi európai

kikötőre a hajózási piacon keresztül. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy ez a gazdasági fellendülés nem lesz jótékony hatással a kisebb kikötők növekedésére.

6.8 A fentiek fényében az EGSZB nyomatékosan arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az EU kikötők – elsősorban a konténerkikötők – torlódással kapcsolatos problémáit, illetve azt, hogy hogyan lehet segíteni a helyzetet, és mindenképp azt, hogy milyen intézkedések vannak jelenleg folyamatban a TEN keretében.

6.9 Miután a közúti és belvízi szállítási szektorban már sikerrel jártak ezek az intézkedések, ezt a hatékonyságot és eredményességet elősegítő folyamat kezd beindulni az egész európai vasúti hálózatban is. Pozitív fejlemény lenne, ha ez a folyamat felgyorsulna.

6.10 Európának saját világszintű versenyképességének megőrzése érdekében kell gondoskodnia arról, hogy a szóban forgó kikötők megtegyék a szükséges lépéseket a felmerülő kihívásokkal kapcsolatos problémák leküzdésére és megoldására. Természetesen fontos, hogy az Európai Unió bevesse mindenhol a befolyását, ahol erre módja van. Azonban a kikötők esetében a jelenleg működő mechanizmusokon túl nincs szükség újabb, EU-támogatási mechanizmusokra vonatkozó javaslatok kidolgozására. Bármennyire is jogosnak tűnnek elvi síkon az ilyen javaslatok – és mennyire igaz ez a konténerkikötők esetében – jelenleg sem a hatóságok, sem az ipar részéről nem kap elegendő támogatást az a törekvés, hogy további kategóriákat különböztessenek meg azokon kívül, melyek jelenleg a TEN keretében megfogalmazódtak.

6.11 A kikötők Európa vízi útvonalainak kapui is és ennek természetesen biztonsági szempontból is jelentősége van. Az EGSZB utal arra, hogy egy korábbi véleményben felkérte az Európai Bizottságot, hogy készítsen átfogó hatástanulmányt a kikötői biztonság pénzügyi hatásairól, és dolgozzon ki egy EU-szintű rendszert a végrehajtó intézkedések finanszírozására.

6.12 Az EU-nak módjában áll, hogy tiszta versenyt elősegítő egyenlő feltételeket teremtsen; hogy támogassa azt, hogy a tengeri kikötői piacon némi liberalizáció menjen végbe; hogy egyértelmű iránymutatások révén tiszta vizet öntsön a pohárba az állami támogatások kérdésében; hogy kellő figyelmet fordítson a jelenleg érvényes szabályok végrehajtására és betartására; és hogy a pénzügyi mozgások átláthatóságáról gondoskodjon.

Brüsszel, 2004. december 16.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Elnöke

Anne-Marie SIGMUND