

Szállítási infrastruktúrák: a növekedés és a kohézió összehangolása Európában

Yves Crozet ⁽¹⁾

A regionális gazdasági növekedés számára elengedhetetlen szállítási infrastruktúrák csak bizonyos feltételek mellett járulnak hozzá a szociális kohézióhoz.



A Bilbao–Santander-autópálya egyik hídja (Spanyolország)

Az 50-es évek végén létrehozott Európai Gazdasági Közösség már a kezdetektől fogva a tagországok eltérő életszínvonalának problémájával szembesült. Az egy lakosra eső GDP akkoriban érezhető eltéréseket mutatott, például Németország és Olaszország között. Ezek az eltérések ráadásul még nagyobbak voltak, ha az egy lakosra eső regionális GDP-t hasonlították össze: Baden-Württemberg vagy Île-de-France sokkal gazdagabbak voltak, mint Puglia vagy Szicília. Ez a létfontosságú kérdés az Európai Unió minden újabb bővítésekor felvetődött. Az Unióhoz fokozatosan csatlakozott országok (Görögország, Spanyolország, Portugália, Lengyelország...) régiói között olyanok is voltak és vannak, amelyekben az egy lakosra eső GDP több mint 15-ször kisebb a leggazdagabb régiókhoz képest.

Mivel az Európai Unió egyik célkitűzése a tagországok életszínvonalának a közelítése, e helyzet eltérése ugyanúgy elfogadhatatlan, miként az is, hogy mindez kizárólag az elmaradott övezetekből a dinamikus övezetek felé migráló emberáradatokkal önmagától oldódjon meg. Az Európai Unió egyik prioritásává vált a nehézségekkel küzdő régiók számottevő – sőt a többi régiónál lehetőleg gyorsabb – gazdasági növekedésének a megteremtése. Ebből a szempontból, a szállítási perspektíváknak fontos szerepet szánunk: a gazdasági növekedést összhangba kell hozniuk a szociális kohézióval.

Jóllehet, nem „lehetetlen küldetésről” van szó, mégis ki kell hangsúlyozni, hogy az infrastruktúrák fejlesztése nem tekinthető csodaszernek. A regionális gazdasági növekedés számára elengedhetetlen szállítási infrastruktúrák csak bizonyos körülmények között járulnak hozzá a szociális kohézióhoz.

Növekedés és konvergencia: a szállítási infrastruktúrák kettős feladata

A piacgazdaságokban a gazdasági növekedés nem csak a műszaki haladáson és az ebből származó nagyobb munkatermelékenységen alapszik. Amint a politikai gazdaságtan két nagy alapító alakja: Adam Smith és David Ricardo már a lelegején rámutatott, ebben a nemzetközi munkamegosztás is nagy szerepet játszik. Még a műszaki haladást nélkülöző világban is, az eltérő termelési költségekkel rendelkező övezetek közelítése egymáshoz – akár önmagában véve is – közös haszonnal járó tényező. A jelenkori közgazdászok munkái ezen úttörők megérzését később megerősítették, és mindez a híres „HOS-” (Heckscher, Ohlin, Samuelson) tétel megszületését eredményezte: a javak és szolgáltatások szabad áramlása ellensúlyozhatja a különböző területek termelőeszközökkel való ellátottságában fennálló egyenlenségeket. Annak ellenére, hogy rendkívül hajlamosak vagyunk erről elfelejtkezni, ezt mégis mindennap tapasztaljuk. Minden egyes alkalommal, amikor kávé vagy teát iszunk, vagy amikor autónkat használjuk, olyan termékeket fogyasztunk (trópusi eredetű termékek, kőolaj), amelyeknek az előállítása szinte teljesen eltűnt Európából, de a nemzetközi munkamegosztás mégis a rendelkezésünkre bocsátja őket.

Ebből a szempontból a szállítási infrastruktúrák kulcsfontosságú szerepet töltenek be: lehetővé teszik az áruk mozgását és a területek összekapcsolását. A német autókat, a svéd bútorokat vagy a finn telefonokat, a spanyol gyümölcsöket és zöldségeket, az olasz ruházati cikkeket egész Európában árulják. A szállítóeszközök fejlődése bővíti a termelők ügyfélkörét, ez pedig nagy szériájú gyártást, tehát kisebb egységköltséget jelent. Mivel ez

⁽¹⁾ A gazdaságtudományok professzora a Lyon 2 Egyetemen, a LET (Szállítások Gazdaságtanának Laboratóriuma) igazgatója, UMR CNRS 5593. szám (www.let.fr).

utóbbi sokkal jelentősebb, mint a szállítási költségek ezzel egyidejű emelkedése, a rendszer legnagyobb nyertese a végfogyasztó. A fogyasztó már egy olyan változatos ipargazdaságban él, melyben az európai országok közötti „apró eltérések” cseréje dominál. A német autós spanyol autót is vásárolhat, míg a francia nyenc olasz borokat is megkóstolhat...

A szállítási infrastruktúrák legelső feladata tehát az irányított költségsökkentéshez és az ebből származó gazdasági növekedéshez való hozzájárulás. De szerepük nem csak erre szorítkozik, hisz figyelembe kell venniük a területeken megjelenő konkrét következményeket. A tapasztalat azt mutatja, hogy magától értetődő megközelíthetőségi okokból, a termelési és a fogyasztási központoknak az a tendenciája, hogy a legjobb teljesítményű infrastruktúrák közelébe kerüljenek. A vasútvonalak 19. századi, valamint az autópályák és a repülőterek 20. századi megépítése megerősítette ezt a felismerést: a szállítási infrastruktúráknak érezhető pozitív hatásuk van a fejlődésre és a területek jobb rangsorolására. Ebben a „játékban”, a jobb közlekedési hálózattal rendelkező régiók az elszigetelt övezetekenél jobban járnak. Ezzel magyarázható, hogy a szállítási infrastruktúrák átadása és finanszírozása már nagyon régóta az államok kulcsfontosságú feladatai közé tartozik. A nemzeti egység konszolidálása, valamint területeik minél jobb behálózása érdekében már régóta felvállalták – vagy közelről nyomon követték – a csatornák, a vasútvonalak és az autópályák megépítését.

Az Európai Unió is ugyanezzel az elvárással találkozott. Amint azt a MacDougall-jelentés⁽²⁾ már 1977-ben jelezte, a perifériás és az elmaradott régióknak modern szállítási infrastruktúrákkal kellene rendelkezniük, hogy a piacokhoz csatlakozhassanak, úgy saját áruellátásuk, mint helyben termelt javaik értékesítése érdekében. A szállítási infrastruktúrák finanszírozása ennyiből a közösségen belüli szolidaritás kulcskérdésévé vált. Mivel az interperszonális szolidaritás a tagországok döntő kompetenciája maradt (szociális biztosítások, a legjobban rászorulókat támogatása), az interregionális szolidaritás volt az a mozgatórugó, melyet Európa – az életszínvonalak konvergenciája révén – a szociális kohézió előmozdításához használt. Eszerint, az olyan országok, mint: Görögország, Spanyolország⁽³⁾ vagy Portugália, nagy összegekkel részesültek az európai pénzalapokból (állami támogatások és EBB-kölcsönök), közúti és vasúthálózatuk feljavítása érdekében. A tíz új tagország – valamint a tagjelölt



A droghedai (Írország) új vasúti raktár



Aalborg (Dánia): a regionális repülőterek ösztönzik a gazdasági fejlődést

országok – esetében is ez jelenleg is folytatódik, még ha kisebb mértékben is. A szállítási hálózatok feljavítása és összekötése a közösségi szolidaritás konkrét formáját jelenti. Ezt bizonyítja a nagy európai „folyosók” megjelenése, vagy újabban, a Van Miert-jelentés⁽⁴⁾. Az utóbbi több mint húsz nagy infrastruktúra-projekt társfinanszírozását ajánlja Európa számára, mivel ezek elengedhetetlenek a határokon átívelő, azaz a nemzetközi projektek, törekvések, kapcsolatok számára.

A kohézió és a polarizáció összehasonlítása

A szállítási infrastruktúrák kulcsfontosságú gazdasági és szociális szerepét bevezető okfejtést látva, szükségessé válik a nagy munkálatok programjainak újraindítása. A Van Miert-jelentés projektjei megérdemlik azok érvénybe léptetését, és meg kell hozni az ehhez szükséges költségvetési és finanszírozási döntéseket. De honnan származik az az érzés, hogy Európa és számos tagország tétozódik, mielőtt belevágná ezek kivitelezésébe? Minek vélhető az a fülünkbe jutó suttogás, hogy a szállítási infrastruktúrák nem tekinthetők csodaszernek? Hogy a várt hatások, a növekedés és a kohézió nem fognak időben megjelenni? Hogy főleg környezetvédelmi téren, kellemetlen következmények is megjelenhetnek? Ezeket a kérdéseket nem lehet elhallgatni, vagy egyszerűen leseperni az asztalról. Épp ellenkezőleg, figyelmes vizsgálódást követelnek, mivel ezek vezetnek a szállítási infrastruktúrák kettős feladatának sikerét megerősítő feltételek felismeréséhez.

Először foglalkozunk inkább azokkal a kérdésekkel és fenntartásokkal, melyek az új szállítási infrastruktúrák elindítása előtt, az állami vagy magánfinanszírozók fejében megfordulhatnak.

Az első fenntartás műszaki és gazdasági természetű: vajon a projekt tervezői által bejelentett forgalom beigazolódik-e a projekt elindítása után? Az elmúlt években számos példa bizonyította, hogy az előrejelzések a túlzott optimizmus hibájába estek: az Eurotunnel, az M1-es autópálya Magyarországon, a Rajna–Majna–Duna-vízi út..., megannyi olyan befektetés, melynek eredménye nem érte el az elvárások szintjét. Ez pedig a döntéshozók kockázatokat illető bizalmatlanságához (az építkezés valós költsége, a tényleges forgalom...) és a végső döntés elnapolásához vezetett, amint ezt az Olaszország és Franciaország közötti új vasúti összeköttetés példája is mutatja.

⁽²⁾ Európai Bizottság „A kutatócsoport jelentése a közfinanszírozás európai integrációban betöltött szerepéről” (MacDougall-jelentés), Brüsszel, 1977.

⁽³⁾ A csatlakozása utáni években – több mint egy évtizeden át kapott – európai támogatások Spanyolország GDP-jének több mint 1%-át jelentették.

⁽⁴⁾ Európai Bizottság „A transeurópai szállítási hálózatok prioritást élvező projektjei 2020-ig – A magas szintű csoport jelentése”, Brüsszel, 2003.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revisio/hlg_en.htm

A második fenntartás a környezetvédelemmel kapcsolatos. Az infrastruktúrák – főleg a kikötői és autópályás rendszerek – fejlesztésével vajon nema környezetre káros mobilitás kialakulását bátorítjuk-e? Ha az érzékenyebb területeket egy autópálya vagy egy vasútvonal már átszeli, az ezek mentén lakók minden új projekt hallatán nyugtalankodni kezdenek, még akkor is, ha csak egy egyszerű útszélesítésről van szó.

A harmadik fenntartás szociális és helyi természetű. Valójában kinek válnak hasznára egy újabb szállítási infrastruktúra jótékony hatásai? A várt „strukturáló hatások” nem bizonyulnak-e inkább destruktív hatásoknak? A perifériás régió kibontakozását segítő új autópálya vajon nem inkább a munkahelyek és a lakosok egy részének fejlettebb övezetek felé történő elköltözését fogja-e felgyorsítani? Ebben az esetben az életszínvonalak várt konvergenciája lényegében a munkaerő mobilitásával fog történni, eltávolítván minket a szolidaritás értelmétől.

Ezek jogos fenntartások. Amint Európa lakossága egy kvázi-stabilitási szakaszba jut, abban a pillanatban, amikor a fenntartható fejlődés elvei érvényesülni fognak, a szállítási infrastruktúrákat többé nem kell olyan varázspálcaként mutogatni, amely minden probléma megoldására képes. Világos kell, hogy legyen, hogy egyes projekteket – még azokat is, amelyeket alkalom szülte lobbik erőteljesen támogatnak – esetleg el kell vetni vagy későbbre kell halasztani. A bőkező forgalom-előrejelzések burjánzásával szembesülve a fenntartásoknak kell főszabállyá válniuk. Ugyanakkor nem kellene arra a következtetésre jutni, hogy Európának többé nem kéne újabb szállítási infrastruktúrákat finanszírozni. Ezek – szociális és gazdasági okokból – mindig szükségesek, de tanulmányozásukat és időzítésüket bizonyos feltételek figyelembevételével kell végezni.

Először is különbséget kell tenni a legfejlettebb övezetek országai, valamint azon tagállamok között, ahol az életszínvonal még mindig alacsonyabb az európai átlagnál. A környezetvédelem nevében mondjuk Lengyelországnak vagy Görögországnak nem kellene megtiltani, hogy modern autópálya-hálózatot építsenek ki maguknak. Mindnyájan jól tudjuk, hogy a személyek és a javak mobilitása a gazdasági növekedés igen fontos tényezője. Ezt a tanulságot nem kellene elfelejteni. Ha szükségessé válik is az alacsony forgalmú infrastruktúrák túlzott befektetéseinek és szubvencionálásának elkerülése, ettől még sem az új, sem pedig a régi tagországokban nem kell számúzni a befektetéseket. A köz- és magánszféra közötti



A pratói (Olaszország) vasút-közút intermodális platform

partnerségek (francia és angol rövidítéssel: PPP) fejlődése a jó és a rossz infrastruktúra-projektek közötti választás kiváló eszköze manapság. Ennek a módszernek köszönhetően könnyebben fel lehet ismerni a kockázatokat, és optimálisabb módon el lehet osztani őket a projekt szereplői között. Főleg a civil közösségek kell, hogy nagyon világos álláspontot képviseljenek a forgalom kockázatainak kérdésében: készen állnak ennek felvállalására vagy sem?

Ezt követően tisztázni kell a gazdasági növekedés és a szociális kohézió terén érezhető hatásokat. Az általános javulás ígérete helyett helyénvalóbb az újabb infrastruktúra létrehozásakor keletkező polarizáció jövőbeli hatásainak az ismertetése. Az újabb forgalmi áradat pozitív és negatív következményei heterogén módon oszlanak majd el az illető térségben. A helyett, hogy általánosságban említenék a „strukturáló hatásokat”, sokkal helyénvalóbb a szállítási és a földrajzi elhelyezkedés közötti kölcsönhatásokat szimuláló modellekre való hivatkozás, a győztesek és a vesztesek bemutatása érdekében. Ha ezek nem a demokrácia legérdekesebb formáját képviselik, az eljárások több-kevesebb sikerrel járó alkudozáshoz vezethetnek, mivel ezek kikerülhetetlen vitapontok.

Következésképp, a szállítási infrastruktúrák gazdasági növekedésre és szociális kohézióra kifejtett hatásának kérdése manapság másképp tevődik fel. Annak ellenére, hogy az alapvető mechanizmusok ugyanazok maradtak (a gyártási költségek csökkenése, az ügyfélkör bővülése és a polarizáció), velejárok heterogén jellege miatt mélyrehatóbb magyarázatot érdemelnek.



Légpárnás hajóval történő szállítás Kalmarban (Svédország)

Aki szállításra költ, az régiót fejleszt: mindez az EBB egyik elve és egyik prioritása

Az EU célkitűzéseinek szolgálatába állított, 2004-ben adott 43,2 milliárd eurós kölcsöneivel, az Európai Beruházási Bank (EBB) az Európai Unió vezető pénzügyi intézménye. A bank egyik legfőbb tevékenysége a szállítási szektorban végzett befektetések támogatása.

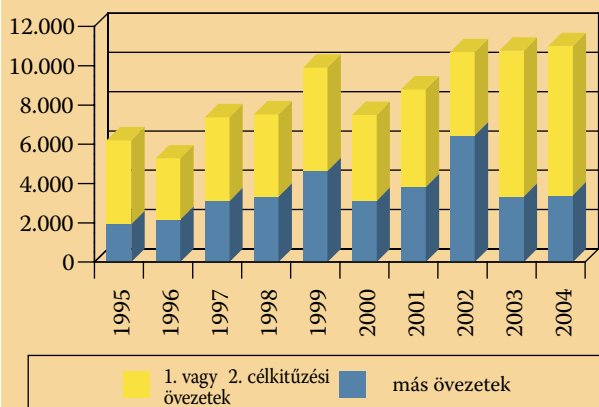
Az EBB a transzeurópai közlekedési hálózatok legfontosabb pénzkölcsönzőjévé vált: több mint 60 milliárd eurót fektetett be 1993 óta ebbe a szektorba. Mivel e projektek majdnem mindig nagyméretűek és nagyon komplexek, gyakran nagy szociális vitákat és környezeti kihívásokat gerjesztenek. Kivitelezésük jelentős késlekedések kockázatát hordozza, ebből kifolyólag nagyon jól elő kell készíteni őket, és biztosítani kell a nyomon követésüket.

Az utóbbi tíz évben az EBB a szállítás minden szektorát érintő projekteknek adott finanszírozást. Közutak (utak és autópályák építése, a görög, spanyol, de főleg a portugál úthálózat feljavítása); vasutak (a klasszikus vasúti pályák modernizálása és újabb TGV-vasútvonalak építése Franciaországban, Belgiumban, Spanyolországban, Olaszországban, valamint Hollandiában és az Egyesült Királyságban); tengeri szállítás (a kikötői infrastruktúrák bővítése vagy modernizálása, elsősorban Hollandiában, Portugáliában, Spanyolországban, Görögországban és Svédországban); légi szállítás (a repülőtéri berendezések feljavítása, például Olaszországban, Görögországban, Németországban és Írországban) egyaránt a támogatott területek között van. Az EBB jelenléte ugyanakkor az új tagországokban is jól érzékelhető, midőn a nemzetgazdaság megerősítését szolgáló előfeltétel, azaz a különféle szállítási infrastruktúrák kiépítését támogatja.

A bank ugyanakkor a városi szállítás projektjeit is támogatja. Az elmúlt öt évben 10,7 milliárd eurót fordított az ilyen típusú projektekre: az összeg 92%-a a közhivataloktól származó műveleteket finanszírozott. A magánszállítás közszállítássá való átalakításának előmozdításával és a zsúfoltság csökkentésével próbálkozó projektek nemcsak a levegő minőségének javítását és a zajterhelés csökkentését célozzák, hanem az éghajlati változások ellen is megpróbálnak harcolni, az energetikai hatékonyság növelésével és a CO₂-kibocsátás csökkentésével. Mindezek tulajdonképpen az életminőség javulásához járulnak hozzá.

Az EU régiókban végzett nagy szállítási befektetések hozzájárulnak a területi kohézióhoz, és fokozzák a kibővült Unió régióinak a versenyképességét. A személyek és a javak tagországok közötti mozgását megkönnyítő szállítási befektetéseknek alapvető szerepük van a belpiac ösztönzésében és az európai kohézió javításában. A szállítási szakterületnek nyújtott EBB-kölcsönök jelentős része a fejlődésben elmaradottabb régiók felé irányul.

Szállítás (1995–2004): a kölcsönök eloszlása az EU-25-ben, az övezetek besorolása alapján (millió euróban)



Az EBB egyik elsődleges feladata az EU azon szociális és gazdasági kohéziójának támogatása, mely hozzájárul a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez. A bank regionális fejlesztést támogató profilját 1958-as létrehozása óta folyamatosan hangoztatták, és az Unió 25 tagországra történő kibővítése után ismét megerősítették.

2004-ben, a regionális fejlesztés számára adott EBB-kölcsönök teljes összege meghaladta a 28 milliárd eurót, ami a bank EU-25-nek adott összkölcsönei 70%-át tették ki. A szállítási szektor befektetései a regionális fejlesztésnek nyújtott támogatás 40%-át jelentették. A strukturális alapokból részesülő régiókban a szállítási szektornak nyújtott kölcsönök több mint fele a vasutakat illette, kiemelten juttatva a városi és elővárosi vasúti szolgáltatások számos projektjének (villamosok, metrók, külvárosi gyorsvasút-hálózatok fejlesztésének).

A közösségi politikáknak és célkitűzéseknek nyújtott banki támogatás a minőségi projektek finanszírozásán alapszik. Ahhoz, hogy az EBB által nyújtott pénzügyi támogatásra kiválasztható legyen, minden egyes projektnek bizonyítania kell úgy gazdasági, mint környezetvédelmi fenntarthatóságát, és pénzügyileg és műszakilag egyaránt megvalósíthatónak kell lennie. A projekteket kiválasztó banki eljárás egyik része e különféle szempontok ellenőrzése, valamint a szabályozási keretek, az illető szektor befektetési tervezetei és az ezek gyakorlatba ültetésére szolgáló időzítés felülvizsgálata. Ebben a kiválasztási szakaszban a banknak fontos tanácsadó szerepe van a projekt tulajdonosi körben, ami az EBB egyik hozzáadott értéke, különösképpen az Unió legelmaradottabb régióiban.

Ha a közösségi intézmények együttműködnek egymással

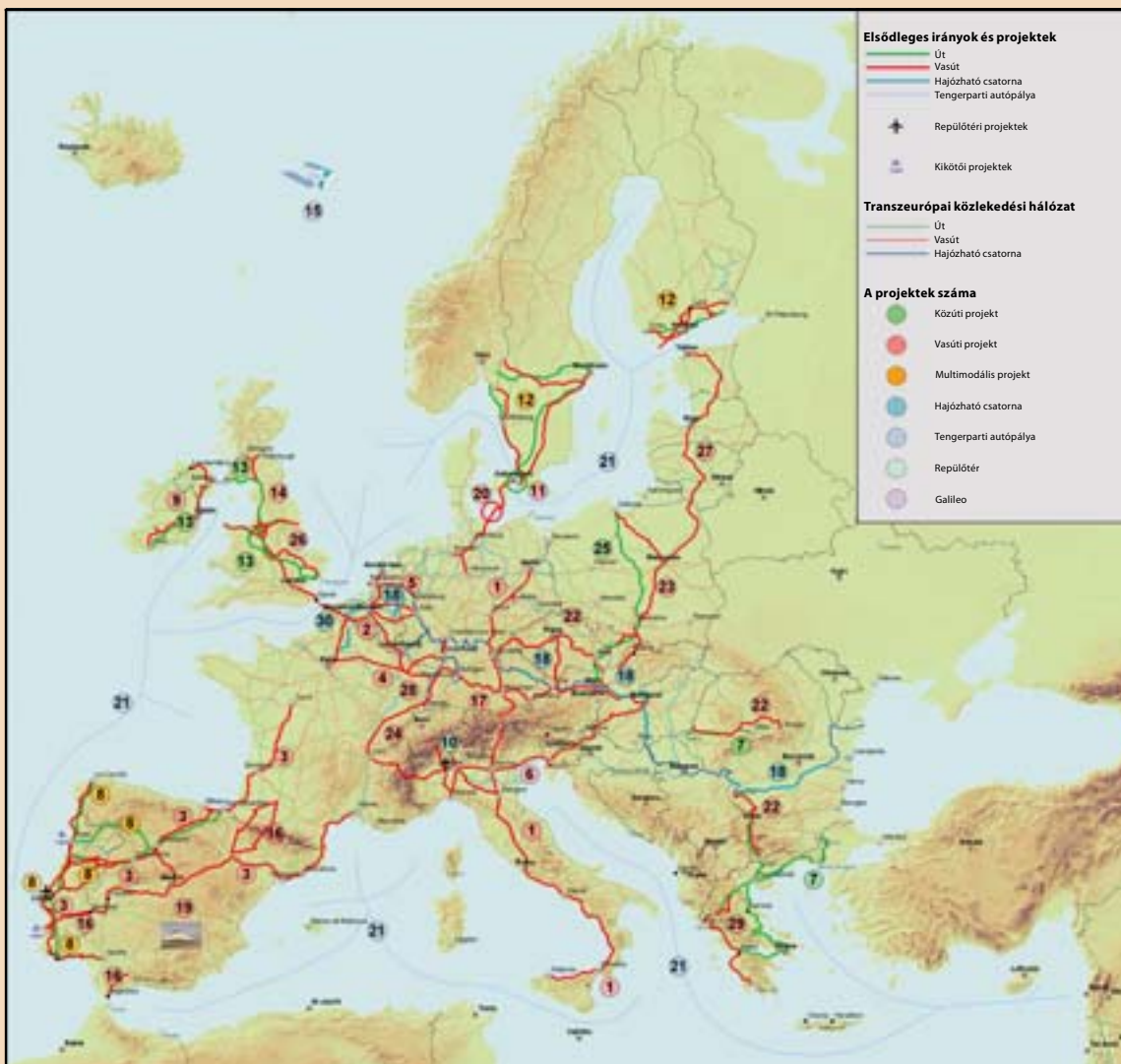
Az idők során az EBB és a Bizottság közötti kapcsolatok folyamatosan mélyültek, különösképpen a regionális fejlesztés vonatkozásában. 2000-ben, a bank és a Bizottság egy olyan együttműködési keretegyezményt írtak alá, mely formalizálja e kapcsolatokat, és amelynek segítségével megvizsgálhatják, hogy az EBB-kölcsönök és a Bizottság tartalékai hogyan egészíthetnék ki egymást.

A rendelkezésre álló erőforrások felhasználásának optimalizálása érdekében az EBB hozzájárul a regionális fejlesztés programjainak előkészítéséhez és végrehajtásához. A Bizottság felkérésére a bank egyes EU-támogatásokat élvező projekteket is szakvéleményez. 2004-ben a bank 33 finanszírozási kérést vizsgált meg. Ebbe az együttműködésbe a projektek társfinanszírozása is beletartozik: e rész azokban az új tagországokban, melyek észrevették az európai támogatások számottevően megnövekedett lehetőségeit, egyre fontosabbá válik.

Ebben az összefüggésben egy új segítségnyújtási eszköz bevezetésével (a „JASPERS”-zel – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Közös segítségnyújtás az európai régiók projektjeinek támogatására), a bank és a bizottság még jobban megerősíti majd a köztük kialakult együttműködést, annak érdekében, hogy segítsék a tagországoknak a Regionális Fejlesztési és a Kohéziós Alap nagy projektjeinek a kiválasztásában és az előkészítésében. Mindez különösen fontos a szállítások területén, melynek projektjei gyakran nagyon összetettek, nagyszabásúak, és hosszú idő kell a kidolgozásukig.



A transzeurópai közlekedési hálózat (RTE-T): Elsődleges irányok és projektek



Az elsődleges irányok és projektek

1. A Berlin–Verona/Milánó–Bologna–Nápoly–Messina–Palermo vasútvonal
2. A Párizs–Brüsszel/Brüsszel–Köln–Amsterdam–London nagysebességűvasút–vonal
3. A délnyugat–európai nagysebességűvasút–vonal
4. A Kelet nagysebességűvasút–vonal
5. A betuwei vonal
6. A Lyon–Trieszt–Divaca/Koper–Divaca–Ljubljána–Budapest–ukrán határ vasútvonal
7. Az Igoumenitsa/Patra–Athén–Szófia–Budapest–autópálya
8. A Portugália/Spanyolország és Európa többi része közötti multimodális irány
9. A Cork–Dublin–Belfast–Stranraer–vasútvonal (átadva 2001–ben)
10. Malpensa (átadva 2001–ben)
11. Öresund fix összeköttetése(átadva 2000–ben)
12. Az északi vasúti/közúti háromszög
13. Az Egyesült Királyság/Irország/Benlux államok útvonala
14. A nyugati partvidék fővonal
15. Galileo
16. A Sines/Algéciras–Madrid–Párizs teher szállítóvasút–vonal
17. A Párizs–Strasbourg–Stuttgart–Bécs–Pozsony–vasútvonal
18. Au Rajna/Meuse–Majna–Duna folyamhajtás csatorna
19. A nagysebességűvasút–vonalak interoperabilitása az Ibériai-félszigeten
20. A Fehmarn Belt–vasútvonal
21. Tengerparti autópályák
 - A Balti-tenger körüli autópálya (a Baltikum tagországait Közép- és Nyugat-Európa tagországaival köti össze, de útvonal a áthalad az Északi-tenger/ Balti-tenger-csatornán is (Kieli-csatorna);
 - Nyugat-Európa partvidékének autópályája (az Atlanti-partvidék körve révén Portugáliát és Spanyolországot összeköti az Északi-tengerrel és az Ír-tengerrel);
 - Délkelet-Európa partvidékének autópályája (az Adriai-tengert a Jón-tengerrel és a Földközi-tenger keleti partvidékével köti össze, Ciprus bekötése érdekében);
 - Délnyugat-Európa partvidékének autópályája (a Földközi-tenger nyugati partvidéke), mely Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot és Máltát köti össze, és Délkelet-Európa part menti autópályájához kapcsolódik.
22. Az Athén–Szófia–Budapest–Bécs–Prága–Nürnberg/Drezda–vasútvonal
23. A Gdańsk–Varsó–Brno/Pozsony–Bécs–vasútvonal
24. A Lyon/Genova–Bázel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen–vasútvonal
25. A Gdansk–Brno/Pozsony–Bécs–autópálya
26. Az Irország/Egyesült–Királyság/kontinentális–Európa út-/vasútvonal
27. A „Rail Baltica”: a Varsó–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki–vonal
28. Az „Eurocaprail” a Brüsszel/Brüsszel–Luxembourg–Strasbourg–vasútvonalon
29. A Jón/Adriai–tenger intermodális folyosó vasútvonal
30. A Szajna–Escaut folyami csatorna

(Hiv.: a 2004. április 29-i 884/2004/EK határozat)

