

# Financování dopravní infrastruktury v EU

Přinášíme zásadní myšlenky z projevu nazvaného *Úloha dopravy v zachování evropské konkurenceschopnosti*, který přednesl místopředseda Evropské komise pro dopravu a trans-evropské sítě Siim Kallas v rámci firemní snídaně v Centru pro evropské politické studie v Bruselu dne 30. září 2011.

## Místopředseda Komise pro dopravu Siim Kallas:

Koncem padesátých let, když Evropa stanovila své společné politiky, nazíralo se na dopravu jako na klíč k naplňování 3 svobod budoucího společného trhu: volného pohybu osob, služeb a zboží. Později, když jsme tlačili dopředu evropský společný trh, byla doprava vybrána jako zásadní motor hospodářského růstu. Dost se toho dokázalo. Pak za 30 let nebo později začal převažovat názor, že není více zapotřebí něco dělat. Politici a občané již brali dopravu za poskytnutelnou službu. A peníze začaly vysychat. Pozorovali jsme trend prudkého poklesu investic do vnitrozemské dopravy. V roce 1975 představovaly 1,5 % HDP. Do roku 2008 poklesly pod 0,8 % - rekordně nízko.

Nyní našťástí doprava znovu získala své oprávněné místo v evropské politické agendě jako zásadní faktor pro pracovní místa a růst. Opírá se to o finance.

Pohledme na financování navržené Komisí pro rozpočtové období 2014 – 2020 - Opatření pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility). Zrychlí rozvoj infrastruktury v energetice, dopravě a informační technice k posílení páteře vnitřního trhu. Doprava by měla být velkým beneficiantem: počítá se pro ni s 21,7 mld. € + dalšími 10 mld. € na dopravní projekty z fondu soudržnosti. I když je to jen zlomek našich celkových finančních potřeb, je to čtyřikrát více než nyní. Potvrzuje to širokou politickou přijatelnost významu dopravy pro Evropu.

Dáváme peníze tam, kde je přidaná hodnota: vytvářením pracovních míst a podporou hospodářského růstu, spočívajícího na efektivnějším využití zdrojů. To také ukazuje reálnou hodnotu za peníze pro daňové poplatníky EU.

Doprava je pro evropskou ekonomiku a společný

trh právě tak důležitá, jako byla v 50. letech. Naš dopravní sektor zaměstnává cca 10 milionů lidí - 4,5 % celkové zaměstnanosti v EU a přibližně stejný podíl je na HDP.

Je to sektor, kde Evropa zůstává globálním vůdcem v době, kdy ztrácíme konkurenceschopnost v ostatních oblastech. Můžeme se skutečně pochlubit výrobci světové třídy – například vysokorychlostních vlaků Siemens a Alstom, motorů Rolls-Royce a také Wärtsilä, pohánějících každou třetí námořní loď. Nebo evropský letecký průmysl: Airbus jako výrobce největšího světového linkového letadla A380 (Superjumbo). Právě před pár měsíci na Pařížském leteckém veletrhu se na vedení společnosti Airbus přihnala vlna nových objednávek za mnoho miliard eur pro evropské podnikání. Seznam úspěchů pokračuje. Ale jak můžeme měřit konkurenceschopnost? Krátce řečeno: přesností, kvalitou a cenou dopravních služeb. Není náhodou, že náš výzkum ukazuje v tomto pořadí na tyto tři nejdůležitější faktory pro cestující při volbě druhu dopravy.

Přesnost je nejdůležitější z toho, co lidé od dopravy čekají. Je ale výrazně ovlivněna chaotickým fungováním například železniční sítě a zvláště kongescemi.

Kongesce jsou jedním z nejhorších problémů zejména na silnicích a na obloze. Stojí Evropu ročně cca 1 % HDP. Mnoho měst je v mlze a pachu a naše obloha je saturována, což působí velká množství uhlíku a jiných nevídaných emisí. V cenách mají velký podíl náklady na palivo.

Jsmo vysoce závislí na fosilním palivu - příliš mnoho také proto, že dovozy přicházejí v narůstající míře z nestabilních částí světa. Ropa se pravděpodobně stane vzácnější a trhy nestálými. Kdyby světové ceny vzrostly o 30 %, mělo by to

zřejmě velký vliv na konkurenceschopnost dopravy.

Proto hledáme inovační (a čistší) alternativy k fosilním palivům, investujeme do výzkumu k vývoji nových zdrojů energie. Dnešní nová letadla již spalují o 70 % méně paliva na sedadlo než předchozí proudová letadla. S pomocí výzkumu můžeme očekávat v nadcházejících desetiletích více zlepšení palivové efektivity.

Nemůžeme podcenit ohromnou roli, kterou hraje doprava v udržení evropské konkurenceschopnosti. Ale riskujeme ztrátu postavení proti globálním rivalům, především nízkonákladovým konkurentům, kteří jsou také nadšeni inovacemi a investují.

Naši operátoři dopravy musejí být s to absorbovat nové podnikatelské modely, které mohou být vytvořeny ostatními, mimo Evropu. V dnešním rychle se pohybujícím komerčním světě si nemůžeme dovolit zaostávat. Pokud ztratíme postavení na přední hraně globální konkurenceschopnosti, nebude evropské podnikání trvale udržitelné.

Je mnoho překážek ohrožujících postavení na přední hraně konkurenceschopnosti a bránících nám v dokončení společného evropského dopravního trhu: příliš mnoho byrokracie, dlouhé celní formality, četná chybějící spojení na dopravní síti, technická nekompatibilita národních železnic, jako je různý rozchod. To ztěžuje růst a brání rozvoji efektivních sítí. Je to také zátěž pro ekonomiku, kterou si lze těžko dovolit, zejména během této velké finanční krize.

Věřím, že s dopravní politikou stojíme na křižovatce - a není doba pro naše uspokojení. Potřebujeme konkurenceschopný dopravní systém. Co rozhodujeme a děláme nyní, ovlivní sektor po příští desetiletí. Potřebujeme prolomit tyto překážky a udržet Evropu konkurenceschopnou na světovém trhu. Potřebujeme proto konkurenceschopné dopravní systémy – pro hospodářský růst, vytvoření pracovních míst a kvalitu života lidí. Jak to uděláme? Chtěl bych říci: soustředme se na "3 I" - inovace, investice a infrastrukturu. Tyto oblasti jsou klíčové, chceme-li dokončit náš záměr dokončení vnitřního trhu.

Pohybujeme se vpřed u všech 3 I.

Inovace jsou životně důležité. Potřebujeme vyvinout inteligentní řešení pro lepší využití současné infrastruktury a zajistit hladké spojení mezi různými druhy dopravy. Chytré technologie učiní dopravu čistší, bezpečnější a efektivnější.

Jak jsem se zmínil, sledujeme rozvoj nových úsporných technik a technologií a alternativních





paliv na pomoc snížení uhlíkových stop dopravy. Jinou vysokou prioritou, kterou podporujeme financováním výzkumu a vývoje k zachování evropské konkurenceschopnosti, je právě výzkum. Silniční doprava je jednoduchým příkladem, jak může inovační technika a technologie pomoci řidičům snížit spotřebu paliva, zaměřit je na dostupná parkovací místa, vyhnout se dopravním kongescím a střetům.

Na druhém konci škály máme v letectví projekt SESAR, který představuje technickotechnologickou dimenzi cesty k Single European Sky. Protože se SESAR dostává do etapy rozšiřování, měl by ztrojnásobit kapacitu a desetinasobně zvýšit bezpečnost. Sníží také emise uhlíku o 10 % na každý let a sníží náklady řízení letového provozu o 50 %.

Pokud jde o investice, již jsem se zmínil o «Connecting Europe Facility», která dá dopravě tolik potřebnou peněžní injekci. To by naopak mělo generovat více potřebného financování členskými státy a soukromým sektorem.

Potřeba financování infrastruktury je přirozeně obrovská. Potřebujeme robustní investice, zejména soukromého sektoru, k ulehčení od kongescí, odstranění úzkých hrdel a lepšího provázání různých druhů dopravy.

Víme, že poptávka po mobilitě bude v předvídatelné perspektivě pokračovat v růstu. Současně části naší dopravní infrastruktury začínají skřípat věkem a blížit se kapacitním limitům. Proto potřebujeme investovat, spojit chybějící spoje v našem dopravním systému a zajistit jeho vysoce kvalitní stav.

V současnosti je dopravní infrastruktura nerovnoměrně vyvinuta - východní část EU má chabé silnice a železnice, například méně než 5 000 km dálnic a v nových členských státech chybí účelově postavené vysokorychlostní železniční trati.

Proto je začleněna do projektu Trans-European Transport Network-TEN-T. Tento dlouhodobý a ambiciózní projekt již dosáhl některé pozoruhodné úspěchy – viz most Öresund mezi Malmö a Kodaní, nejdelší evropský kombinovaný most pro silniční a železniční dopravu. TEN-T je obrovský příklad hodnoty poskytnuté občanům EU. Každý milion €, které vkládáme do TEN-T na evropské úrovni, generuje 5 mil. € do investic členských států a každý milion generuje 20 mil. € ze soukromého sektoru.

Ale dnešní síť je stále z mnoha důvodů náplastí na národní části, jak jsem se zmínil dříve, a jde o problém, na který se soustřeďuje naše hodnocení politiky TEN-T. Potřebujeme nyní zlepšit, modernizovat a dokončit naši dopravní infrastrukturu, jak jsem načrtl v silniční mapě k Jednotné evropské dopravní oblasti. Když toho dosáhneme, bude to mít významný pozitivní vliv na ekonomický růst a udržení konkurenceschopnosti. Přiblíží nás to také k dokončení evropského vnitřního trhu.

Vyvolává to původní myšlenku pro předchozí léta vytvořit společnou dopravní politiku pro Evropu: dát k dispozici infrastrukturu a vnitřní propojení potřebná k podpoře vnitřního trhu, zajistit volné dopravní toky lidí, služeb a zboží, pomoci vytvořit pracovní místa, podpořit hospodářský růst a udržení konkurenceschopné Evropy na globálním světovém trhu.

Vnitřní trh nemůže fungovat s optimální efektivností bez přístupu k dopravní infrastruktuře nejvyšší kvality pro jednotlivce i podnikání. Proto chceme efektivní, konkurenceschopnou a věříme, že prosperující dopravu.

**Jak na tyto výzvy bude reagovat Česká republika? ▣**

*Doc. Ing. Antonín Peltrám CSc.*



\* Orbiter

## Všechny výrobky SSI SCHÄFER tvoří ucelený skladovací systém

SSI SCHÄFER dodává řešení na míru jak pro malé, tak velké firmy s různě náročnými představami na skladovou logistiku. Jednoduchá přestavitelnost systému a široký sortiment výrobků umožňují růst skladu společně s vaší firmou.

Díky skladovému systému SSI SCHÄFER vám navrheme nejoptimálnější řešení, z kombinace velkého množství druhů přepravek a různých typů regálů až po vysoce automatizované, počítačem řízené zakladače.

## SSI SCHÄFER - vše potřebné pro efektivní řízení intralogistiky z jedné ruky



\* Regály na pojízdných podvozcích