

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Perspektywy trwałego zatrudnienia na kolei, w sektorach taboru i infrastruktury. W jaki sposób przemiany w przemyśle wpłyną na zatrudnienie i podstawy umiejętności w Europie?” (opinia z inicjatywy własnej)**

(2012/C 24/05)

Sprawozdawca: **Brian CURTIS**

Współsprawozdawca: **Monika HRUŠECKÁ**

Dnia 20 stycznia 2011 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie:

*„Perspektywy trwałego zatrudnienia na kolei, w sektorach taboru i infrastruktury. W jaki sposób przemiany w przemyśle wpłyną na zatrudnienie i podstawy umiejętności w Europie?” (opinia z inicjatywy własnej).*

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 27 września 2011 r. Sprawozdawcą był Brian CURTIS, a współsprawozdawcą Monika HRUŠECKÁ.

Na 475. sesji plenarnej w dniach 26–27 października 2011 r. (posiedzenie z 27 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 104 głosami – 1 osoba wstrzymała się od głosu – następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski sektor sprzętu kolejowego dowiódł, że potrafi znaleźć najwyższej klasy ekologiczne i przyjazne dla użytkownika rozwiązania w zakresie środków transportu, które spełniają wysokie standardy mobilności i ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Kurczący się rynek wewnętrzny oraz ograniczony dostęp do pozostałych rynków osłabiają wiodącą pozycję przemysłu europejskiego. Ambitne cele wytyczone w unijnej agendzie transportowej nie mogą zostać zrealizowane bez oparcia w silnej bazie przemysłowej w Europie. EKES zaleca następujące działania służące skonsolidowaniu i umocnieniu strategicznej pozycji tego przemysłu w Europie.

1.2 Konieczne jest sporządzenie wyczerpującej listy głównych przeszkód w funkcjonowaniu połączeń krajowych i ponadkrajowych.

1.3 Za wzór powinno posłużyć porównanie operacyjnych systemów miejskich na europejskich obszarach metropolitalnych i najnowocześniejsze rozwiązania pod względem efektywności energetycznej i ekologicznej.

1.4 Producenci unijni powinni mieć taki sam dostęp do rynków poza UE, jaki mają producenci spoza UE do rynku UE, na zasadach wzajemności.

1.5 Potrzebna jest całościowa polityka przemysłowa obejmująca znaczne inwestycje w systemy konwencjonalne. Skutkiem braku inwestycji może być dalsza utrata miejsc pracy i umiejętności w tym strategicznym sektorze. To z kolei może doprowadzić do niebezpiecznego osłabienia tej branży.

1.6 Choć Europejska Agencja Kolejowa (ERA) wydała Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TIS), zintegrowana sieć kolejowa jest nadal daleka od urzeczywistnienia, z czym wiążą się oczywiste trudności dla paneuropejskiego transportu kolejowego. EKES jest zdania, że z uwagi na obecną sytuację należy w pełni wykorzystać strategię „Europa 2020,” która m.in. przewiduje ścisłe ramy koordynacji pomiędzy Komisją a państwami członkowskimi w sprawach nieuregulowanych bezpośrednio w przepisach i prawodawstwie UE, lecz mających duże znaczenie dla jednolitego rynku.

1.7 Znaczne poszerzenie współpracy transnarodowej, obejmującej również wyższe uczelnie, ośrodki badawcze i odpowiednio wykształconych młodych profesjonalistów, ma podstawowe znaczenie dla standaryzacji dotyczącej projektowania i produkcji nowo budowanych pociągów, które mogłyby poruszać się po różnych trakcjach i korzystać z różnych systemów sygnalizacyjnych. Już to mogłoby przyczynić się do większego dynamizmu przemysłu europejskiego. Należy zachęcać do podejmowania różnych działań, by upowszechniać i promować korzystanie z transportu kolejowego, tak aby zmniejszyć zagęszczenie ruchu i emisje dwutlenku węgla. Jednocześnie konieczne trzeba zwiększyć zdolności przewozowe transportu kolejowego, jego atrakcyjność w oczach użytkownika i łatwość korzystania z niego w kontekście uczciwej konkurencji, także z innymi rodzajami transportu, jeśli chcemy doprowadzić do zmiany zachowania konsumentów.

1.8 UE i rządy krajowe powinny zachęcać do innowacji i wspierać ją jako czynnik utrzymania i zwiększenia europejskiej konkurencyjności, zgodnie z propozycjami zawartymi w strategii „Europa 2020”. W tym obszarze za priorytety można uznać uproszczenia technologiczne, dbałość o jakość świadczonych usług (w zakresie bezpieczeństwa, wygody, regularności połączeń i zdolności przewozowej itp.), zmniejszenie zużycia energii oraz ograniczenie emisji dwutlenku węgla.

1.9 Rozwojowi technologicznemu towarzyszy rozwój umiejętności i poszerzanie wiedzy w obrębie tego sektora oraz umiejętność przyciągania młodych inżynierów (walka o młode talenty). Potrzeby potencjalnych użytkowników i zainteresowanych podmiotów są siłą napędową rozwoju technologicznego. Dlatego też konieczne jest dalsze rozwijanie partnerstwa społecznego i pogłębianie zaangażowania zainteresowanych stron.

1.10 W perspektywie średnio- i długoterminowej należy rozważyć możliwość ustanowienia europejskiej branżowej rady ds. umiejętności, by ustalić, jakie umiejętności i miejsca pracy będą potrzebne w tym sektorze. Dlatego też dla określenia przyszłych potrzeb ważne jest prowadzenie bieżących badań i posiadanie aktualnych danych na temat zatrudnienia w branży kolejowej.

1.11 Bez całościowej polityki przemysłowej i odpowiednich środków nadal postępować będzie fragmentacja, a rynek europejski utraci swą wiodącą pozycję. Jedynie powiększający się rynek wewnętrzny pozwoli na utrzymanie obecnego poziomu zatrudnienia w Europie.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Osobowy i towarowy transport kolejowy jest kluczowym elementem nowoczesnej gospodarki. Służy on ogólnemu interesowi społecznemu i ma strategiczne znaczenie dla decydentów politycznych, jeśli chodzi o zwiększenie mobilności i przepływów logistycznych przy jednoczesnym zmniejszeniu skutków dla środowiska. Przyczynia się on do energetycznie efektywnej mobilności przy najniższym poziomie emisji dwutlenku węgla i stanowi jedno z rozwiązań dla zatłoczonych autostrad i obszarów miejskich. Połączenia średniodystansowe mogłyby być alternatywą dla transportu powietrznego, podczas gdy połączenia krótkodystansowe i miejscowe mogłyby zmniejszyć ruch samochodowy.

2.2 Wydajna sieć ma podstawowe znaczenie dla mobilnej, a jednocześnie przyjaznej dla środowiska naturalnego społeczności europejskiej i dalszej integracji europejskiej w ogóle, a zwłaszcza dla integracji nowych państw członkowskich. Obecne sieci nie są przygotowane, ani pod względem zdolności przewozowej, ani pod względem jakości, do tego, by mogły przyczynić się do zwiększenia udziału kolei w transporcie ogółem.

2.3 Ciągły wzrost cen paliw i zależność paliwowa, większa troska o środowisko naturalne oraz przeciwdziałanie emisjom dwutlenku węgla wpłyną na sposób korzystania z różnych środków transportu. Wobec tego należy odpowiednio dostosować transport kolejowy oraz wprowadzić nową, przeznaczoną dla niego infrastrukturę. Światowy rynek został zdominowany przez Chiny, które inwestują znaczne środki w poszerzanie i unowocześnianie sieci kolejowych w obrębie poszczególnych miast i między nimi. Inne kraje wschodzące, takie jak m.in. Indie, Rosja, Brazylia i Arabia Saudyjska, także wdrażają projekty na wielką skalę albo planują ich wdrażanie. Wzrost poza Europą przy jednoczesnym osłabieniu rynku europejskiego i braku wzajemności w funkcjonowaniu światowego rynku ostatecznie doprowadzi do podważenia wiodącej pozycji Europy.

2.4 Rynek publicznego transportu miejskiego wykazuje olbrzymi potencjał wzrostu. W obecnym świecie 300 ważnych aglomeracji liczących ponad milion mieszkańców nie ma sterowanego systemu transportu miejskiego (metra czy połączeń kolejowych).

2.5 W Chinach, Stanach Zjednoczonych i innych częściach świata myśli się o projektach kolei olbrzymich prędkości i kolei konwencjonalnych. Tymczasem przemysł europejski potrzebuje sprawliwych warunków dostępu do rynku, na zasadach wzajemności, by stanąć do konkurencji.

2.6 Sprawna infrastruktura kolejowa dysponująca nowoczesnym wyposażeniem i sprzętem jest niezbędna, by doprowadzić do zmiany zachowania konsumentów i skutecznie uwzględnić potrzeby w zakresie ochrony środowiska i mobilności na rynku pracy. Sprawnie funkcjonujący system planowania przestrzennego, w tym odpowiednie zaangażowanie obywateli w proces planowania i podejmowania decyzji, jest warunkiem wstępnym osiągnięcia tego celu. Ze względu na złożoność tych systemów i intensywność inwestycji kilka dekad może upłynąć, zanim dane rozwiązanie zostanie wprowadzone na rynek. Wybory, których dokonujemy dziś, decydują o kształcie transportu za czterdzieści lat.

2.7 Azjatyccy konkurenci już działają w Europie, natomiast rynki poza UE nadal podlegają ochronie, jaką stanowią bariery regulacyjne i prawne. Aby je obejść, producenci europejscy „kupują” udziały w rynku, płacąc za nie transferami technologii, dzięki czemu w krajach je przejmujących powstaje baza przemysłowa, która ostatecznie osłabi bazę zatrudnienia w Europie.

2.8 Narastającą siłą tej konkurencji spoza UE prawdopodobnie da się najboleśniej odczuć za pięć – dziesięć lat, kiedy to np. rynek chiński osiągnie dojrzałość. Wpłynie to bezpośrednio na możliwości zatrudnienia w europejskiej branży kolejowej.

2.9 Dzięki programom TEN-T 2007–2013 na transport kolejowy w Europie zostało udostępnione 4,3 mld euro. Dodatkowe środki w ramach Europejskiego Funduszu Spójności w większości przeznaczone są na transport drogowy i nie są w pełni wykorzystywane. Wymóg współfinansowania zdaje się stanowić czynnik zniechęcający. Wiele uwagi należy poświęcić zwłaszcza sytuacji w nowych państwach członkowskich. Choć ich system kolejowy podlega tym funduszom, gdyż ich zdolność przewozowa i stan techniczny są najniższe w UE, stopień przyznawania tych środków jest stosunkowo niewielki. Większość dość nielicznych przewidywanych projektów nadal pozostaje w fazie badań lub w fazie projektów pilotażowych.

2.10 Sposób traktowania transportu kolejowego pozostaje w znacznym kontraście z krajowymi i europejskimi funduszami na transport drogowy, dotacjami i środkami wspierającymi przeznaczonymi na przemysł samochodowy i ulgami podatkowymi dla transportu powietrznego. Fakt, że transport kolejowy płaci podatki od zużycia energii i dochodów ze sprzedaży biletów, wyraźnie świadczy o tym, że w wielu obszarach jest on brany pod uwagę w ostatniej kolejności. Choć transport kolejowy jest zrównoważony pod względem społecznym i ekologicznym, konkurencyjność kolei wobec pozostałych środków transportu jest zmniejszona w wyniku niesprawliwego opodatkowania.

2.11 Wprowadzenie mega-ciężarówek (Long Combination Vehicles, czyli olbrzymich ciężarówek na olej napędowy, które często nazywa się błędnie eco-combi) oraz pojawienie się dalekobieżnego transportu autokarowego w wyniku deregulacji w różnych krajach europejskich jeszcze bardziej podważa konkurencyjność transportu kolejowego.

2.12 niesprawiedliwa konkurencja między różnymi środkami transportu i światowe bariery handlowe oczywiście negatywnie odbijają się na popycie na produkowany w Europie tabor kolejowy i infrastrukturę kolejową.

2.13 Europejski sektor sprzętu kolejowego jest branżą konkurencyjną i stanowi ważny sektor na rynku zatrudnienia. Choć brak wiarygodnych danych, ocenia się, że przynajmniej 113 tys. osób jest bezpośrednio zatrudnionych przy produkcji infrastruktury kolejowej i pociągów. Łączne zatrudnienie w tym sektorze w Europie ocenia się na 300 tys. pracowników. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą przeprowadzenia analizy tego sektora i badań nad konkurencyjnością branży zaopatrzenia kolei, które pozwolą głębiej zrozumieć ten przemysł.

2.14 Wiele krajów planuje odnowę lub poprawę infrastruktury, wprowadzenie nowych pociągów sieci podmiejskich i regionalnych, ulepszenie linii metra i taboru, ale kryzys finansowy przeszkodził w realizacji wielu z tych planów i zmniejszył wielkość oczekiwanych inwestycji. Zawieszanie realizacji projektów i zmniejszanie ich skali są na porządku dziennym.

2.15 Wielu operatorów tradycyjnych sieci, zamiast odnawiać instalacje i inwestować w nowe technologie, decyduje się raczej na remont starego taboru. W ślad za spowolnieniem planów elektryfikacji (48 % liczącej 230 tys. km europejskich sieci kolejowej nie jest zelektryfikowane), spowolnił się rozwój technologiczny i ekologiczny, co może doprowadzić do zastoju.

2.16 Wschodzący rynek kolejowy w innych częściach świata przyspieszy proces globalizacji i może negatywnie wpłynąć na bazę technologiczną i długoterminowe zatrudnienie w Europie. Azja już wyprzedziła Europę jako największy rynek sprzętu kolejowego, czego nie spodziewano się przed upływem lat 2015–2016. Tylko w 2009 r.<sup>(1)</sup> Chiny przeznaczyły w przybliżeniu 60 mld euro na poszerzenie i udoskonalenie swej sieci kolejowej i planują zainwestowanie w najbliższych latach dalszych 300 mld euro. Przewidziano, że na projekt transamerykańskiej sieci pasażerskiej od chwili obecnej do 2050 r. ze środków publicznych wydane zostanie 50 mld.

2.17 Komisja Europejska działa bardzo aktywnie i w 2007 r. opublikowała zieloną księgę w sprawie mobilności w mieście<sup>(2)</sup>. Zaś w 2008 r. wydała podręcznik, w którym podała szacunkowe koszty zewnętrzne transportu<sup>(3)</sup>. W 2009 r. w zielonej księdze pt. „TEN-T: Przegląd polityki – W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej”<sup>(4)</sup> oraz w dokumencie pt.

„Plan działania na rzecz mobilności w miastach”<sup>(5)</sup> zaproponowano nowe narzędzia, takie jak badania, bazy danych i materiały informacyjne. W 2011 r. Komisja w końcu opublikowała białą księgę pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>(6)</sup>, w której koszty niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych szacuje się na poziomie ponad 3 bln EUR. EKES jest zdania, że kolej to środek transportu o najniższym poziomie emisji. Z zadowoleniem przyjmuje bardzo ambitne zapatrywania przedstawione w białej księdze i pragnęłby, żeby opracowano odpowiednie polityki służące urzeczywistnieniu tych założeń.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Opóźnienia w realizacji spowodowane kryzysem finansowym zwiększyły presję na europejski system kolejowy. Wiele krajów europejskich, zwłaszcza zaś kraje dotknięte kryzysem gospodarczo-finansowym, nie są w stanie przeprowadzić renowacji swych systemów kolejowych. *Ambitne megaprojekty, takie jak rail-Baltica, muszą przezwyciężyć liczne przeszkody polityczne i budżetowe i być może w obecnej sytuacji są zagrożone.*

3.2 Wpływ kryzysu na budżety krajowe doprowadził do zawieszenia inwestycji w systemy konwencjonalne. Tymczasem systemy konwencjonalne są podstawowym środkiem transportu na niewielkie odległości dla osób regularnie dojeżdżających od pracy. W porównaniu z szybką koleją wpływ tych połączeń na środowisko jest niewielki, gdyż już one istnieją. Biorąc pod uwagę objętość transportu i jego zagęszczenie systemy konwencjonalne mają też większy wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia i zatorów jako alternatywa wobec transportu samochodowego.

3.3 Choć w ostatnich dziesięcioleciach błyskawicznie rozwinęły się sieci szybkiej kolei relacji średniodystansowych, poszerzenie i wzajemne powiązanie tych istniejących już sieci będzie kolejnym wielkim wyzwaniem.

3.4 Wynikiem skoncentrowania działań na rozwoju szybkiej kolei było niedoinwestowanie połączeń konwencjonalnych, co z kolei doprowadziło do sytuacji, w której tabor jest przestarzały i takąż jest też infrastruktura pod względem sygnalizacji, efektywności energetycznej, zdolności przewozowej i norm bezpieczeństwa. Wobec dalszego przyznawania środków budżetowych na rozbudowę połączeń szybkiej kolei bez zachowania odpowiedniej równowagi, proces ten będzie się dalej pogłębiał.

3.5 Od ponad 150 lat systemy konwencjonalne rozwijają się i przekształcają się z połączeń regionalnych w połączenia krajowe. Parametry tego systemu (szerokość torów, napięcie w sieci, profilowanie tras, maksymalna prędkość, sygnalizacja i bezpieczeństwo) różnią się w zależności od kraju, a w niektórych przypadkach nawet od regionu. Faktycznie europejska sieć konwencjonalna jest zlepkiem różnych systemów. Próbowano stosować różne podejścia, by przezwyciężyć te różnice: standaryzacja (np. europejskich norm bezpieczeństwa), mieszane tabor kolejowy (systemy bezpieczeństwa, napięcie w sieci i zmienny rozstaw kół) i postanowienia techniczne mające na celu przezwyciężenie ograniczeń infrastrukturalnych (pociągi z systemem przechyłu nadwozia, pociągi dwupokładowe itd.).

<sup>(1)</sup> Boston Consulting 2010:3.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 551 wersja ostateczna.

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008\\_costs\\_handbook.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf).

<sup>(4)</sup> COM(2009) 44 wersja ostateczna.

<sup>(5)</sup> COM(2009) 490 wersja ostateczna.

<sup>(6)</sup> COM(2011) 144 wersja ostateczna.



3.6 Decyzje polityczne kryjące się za tymi rozwiązaniami są takim samym zlepkim jak sam ten system kolejowy. Wszelkie planowanie w tym zakresie wymaga udziału różnorodnych władz lokalnych, regionalnych i krajowych odpowiedzialnych za politykę w obszarze transportu, planowania przestrzennego, demografii, rozwoju gospodarczego i ekologii. Projekty opracowuje się jako działania publiczne albo publiczno-prywatne, coraz więcej jest też działań sprywatyzowanych i wiele można się nauczyć z pomyślnej realizacji projektów i z pomyłek.

3.7 Wybory natury politycznej prowadzą do rozdzielania wysokodochodowej części sieci od jej części mniej dochodowych czy przynoszących straty. Wynikiem tych decyzji jest upadek tych usług na peryferyjnych odcinkach tych sieci.

3.8 Konsekwencją wysokich kosztów i ryzyka może być spowolnienie dalszej rozbudowy sieci metra, co może nawet doprowadzić do zaprzestania prac nad tym transportem lokalnym. W wielu ośrodkach miejskich przekształcenie nieczynnych podmiejskich połączeń kolejowych w tzw. lekką kolej oraz ponowne otwarcie linii tramwajowych uważa się za alternatywę dla metra. Cięcia w budżetach krajowych przynoszą efekt domina i prowadzą do zawieszenia tych projektów i odłożenia ich do lamusa.

3.9 W sektorze produkcji tramwajów opracowano tabor niskopodłogowy, energooszczędne silniki impulsowe, rozwiązania takie jak mechanizmy hamowania z odzyskiem energii, beztrakcyjne systemy przekazu energii (systemy zasilania primove i APS). Pracowano także nad zwiększoną dostępnością, niższym poziomem emisji dwutlenku węgla oraz przewyższono problemy estetyczne i praktyczne. Niemniej wielu operatorów sieci transportu miejskiego nadal eksploatuje ostatnie wersje amerykańskiej wersji dwuwózkowego, czteroosiowego tramwaju z lat trzydziestych tzw. PCC (7).

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Choć Europa do tej pory była wiodącym kontynentem, jeśli chodzi o rozwój kolei, obecny wyścig o zachowanie pozycji wiodącej w powiązaniu z cięciami w wydatkach publicznych sprawi, że Europa znajdzie się na pozycji końcowej.

4.2 Potrzeby w zakresie mobilności prowadzą do zatorów, zanieczyszczeń i dłuższego czasu przejazdu. Środki, takie jak opłaty drogowe, mogą ograniczyć korzystanie z samochodów, ale musi być wtedy dostępna konkurencyjna, niezawodna, przyjazna dla środowiska i dogodna alternatywa. Wprowadzenie opłat drogowych w Sztokholmie i Londynie przyniosło rezultaty, gdyż miasta te mają rozbudowaną sieć metra, która jest podstawą całego transportu publicznego. Można zmniejszyć ruch drogowy związany z dojazdami do pracy w mieście poprzez wprowadzenie opłat drogowych, jeśli są skuteczne rozwiązania alternatywne oferujące dogodny transport z domu do biura.

(7) **Tramwaj typu PCC (Presidents' Conference Committee)** został po raz pierwszy zbudowany w latach trzydziestych w USA. Odnosił on sukces na obszarze Stanów Zjednoczonych a po drugiej wojnie światowej udzielono licencji na jego eksploatację w różnych częściach świata.

4.3 Na odcinkach obecnego systemu kolejowego o zagęszczeniu ruchu osiągnięto granice możliwości przewozowych. Na wielu trasach częstotliwość połączeń odpowiada granicy bezpiecznego funkcjonowania, składy osiągnęły maksymalną długość zgodną z parametrami peronów dworcowych, a liczba pasażerów osiągnęła limit możliwości przewozowych wyznaczonych pojemnością wagonów. Zwiększenie zdolności przewozowej będzie wymagało znacznych inwestycji.

4.4 Tymczasem nie zoptymizowano jeszcze integracji intermodalnej. Pociągi dowożą pasażerów do samego centrum ośrodków miejskich, a osoby dojeżdżające do pracy muszą jeszcze dostać się do miejsca przeznaczenia, gdyż firmy często znajdują się na obrzeżach miast. Metro, wydzielone sieci lekkiej kolei i linii tramwajowych mogą się nadal rozwijać, zostać lepiej zintegrowane i udoskonalone, by skrócić czas całej podróży od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia. To także wymaga znacznych inwestycji.

4.5 Choć tempo rozwoju szybkiej kolei jest duże, większość tych sieci jest odizolowana. Korytarz północ-południe, połączenia z obszarami wschodnimi, połączenia międzynarodowe w obrębie basenu Morza Śródziemnego nadal nie są konkurencyjne wobec transportu powietrznego. Potrzebne są znaczne inwestycje, by szybka kolej stała się konkurencyjna na większej liczbie tras.

4.6 Choć w białej księdze (8) Komisja przedstawiła ambitną wizję, trzeba jeszcze jaśniej określić strategiczne perspektywy finansowania transeuropejskich sieci kolejowych. Jaka politykę przemysłową prowadzą poszczególne kraje europejskie i ogólnie Unia Europejska? Czy produkcja sprzętu kolejowego odpowiada takiej polityce przemysłowej? Czy plany te są realistyczne w świetle kryzysu gospodarczego i finansowego? Jaki jest stosunek budżetu na transport kolejowy do innych działów budżetu (transport drogowy w porównaniu do kolejowego)? Czy światowa polityka handlowa wpływa na europejską bazę przemysłową? Jak można temu zaradzić? Czy procedury przetargowe faktycznie stwarzają równe warunki konkurencji dla przemysłu europejskiego, czy też raczej stwarzają możliwości dla podmiotów zewnętrznych, których rynek chroniony jest przez bariery handlowe?

4.7 Jeśli nie uda się powstrzymać tej tendencji rozkładowej, branża ta, ze względu na coraz gorsze perspektywy długoterminowe, nie będzie już atrakcyjna dla młodych inżynierów i wykwalifikowanych robotników zatrudnionych przy budowie infrastruktury i nie będzie w stanie sprostać konkurencji na rynku pracy.

4.8 W związku z tym, że w wyniku długich okresów projektowania i produkcji zamówienia będą coraz rzadsze, podaż będzie mniej zróżnicowana i bogata, a konkurencja – słabsza.

4.9 Chcąc przetrwać, przedsiębiorstwa będą musiały zmniejszyć liczbę ośrodków produkcyjnych, obniżyć standardy socjalne i uzależnić się od elastyczności zewnętrznej, co w perspektywie długoterminowej osłabi bazę kompetencji i doprowadzi do dalszego spadku atrakcyjności tej branży w oczach pracowników wykwalifikowanych.

(8) Zob. przypis 6.

4.10 Bez całościowej polityki przemysłowej i odpowiednich środków nadal postępować będzie fragmentacja, a rynek europejski utraci swą wiodącą pozycję. Jedynie powiększający się rynek wewnętrzny pozwoli na utrzymanie obecnego poziomu zatrudnienia w Europie.

4.11 Ogólnie rzecz biorąc, należy zachęcać państwa członkowskie i ich administracje wszystkich szczebli, zwłaszcza w obecnych czasach ograniczeń budżetowych, by nie zaniedbywały inwestycji w niezbędną infrastrukturę transportową dla wszystkich rodzajów transportu, która ma fundamentalne znaczenie z punktu widzenia długookresowej europejskiej strategii rozwoju, prowadzącej między innymi do powstawania nowych miejsc pracy.

Bruksela, 27 października 2011 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

---