C/2025/2009

30.4.2025 г.

Становище на Европейския икономически и социален комитет

Физическото завършване на вътрешния пазар на ЕС в новата геополитическа ситуация

(становище по собствена инициатива)

(C/2025/2009)

Докладчик: **Päivi Elina WOOD**

Съветник	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (за докладчика)
Решение на Пленарната асамблея	24.10.2024 г.
Правно основание	член 52, параграф 2 от Правилника за дейността
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	5.2.2025 г.
Приемане на пленарна сесия	26.2.2025 г.
Пленарна сесия №	594
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	208/0/2

1. Заключения и препоръки

1.1. Транспортните връзки са от решаващо значение за завършването и правилното функциониране на вътрешния пазар и политиката в областта на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) следва да се разглежда като съществен елемент на подобряването на глобалната конкурентоспособност, сигурността и териториалното сближаване в ЕС. Настоящата геополитическа ситуация допълнително подчертава ролята на транспорта и логистиката. Целта на настоящото становище по собствена инициатива е да се оцени как следва да се подобрят транспортната инфраструктура и връзки в отговор на новата и променяща се ситуация.

1.2. ЕИСК подчертава, че транспортните мрежи винаги трябва да се разглеждат в своята цялост по отношение на различните видове транспорт, като се обръща специално внимание на възли като пристанищата и летищата, които дават възможност за мултимодалност. Въпреки че е от съществено значение да се улесни транспортът в централните и най-интензивно използвани части от транспортната мрежа, не по-малко важно е на периферните райони да се осигури добра свързаност и подходящ достъп до единния пазар. Необходимо е да се отчетат и разгледат по подходящ начин последиците за свързаността в рамките на ЕС от неотдавнашните кризи.

1.3. Освен спешното преодоляване на съществуващите недостатъци в транспортната мрежа, ЕС трябва да гарантира, че мрежата отговаря на новите потребности от икономическа и геополитическа сигурност, включително по-голямото използване на вътрешното производство и единния пазар, с цел да се подобри сигурността на доставките на суровини, компоненти и продукти. ЕИСК също така призовава да се постави по-голям акцент върху двойната употреба на инфраструктурата, като същевременно се работи съвместно с НАТО.

1.4. Необходимо е също така да се развиват сътрудничеството и свързаността с трети държави, както за целите на износа, така и за да се даде възможност за диверсификация на веригите на доставки и вноса, като същевременно се осигурява защита от рискове за сигурността и се спазват социалните и екологичните стандарти. ЕИСК подчертава жизненоважната роля на транспорта по отношение на осигуряването на възможност и принос за партньорства с държави със сходни възгледи както на други континенти, така и в съседство с ЕС, като се обръща специално внимание на разширяването на ЕС.

1.5. ЕИСК счита, че е от решаващо значение да се положат повече усилия за подобряване на устойчивостта и надеждността на транспортните системи. Необходимо е да се засили планирането за извънредни ситуации, за да бъдем добре подготвени за справяне с различните видове хибридни рискове, включително киберзаплахи и физически атаки срещу транспортната инфраструктура. Като се има предвид, че транспортът, енергетиката и цифровите системи са все по-взаимносвързани, те трябва да се развиват по съвместим начин, като е необходимо да се гарантира сигурността на критичната инфраструктура. Също така и гарантиране на наличността и функционирането на инфраструктурата за горива.

1.6. ЕИСК обръща също внимание на последиците за геополитическата ситуация и за екологичния преход и призовава за подходящи инвестиции в намирането на конкурентни начини за гарантиране на сигурен достъп до ключовите технологии, енергия и суровини, които са необходими за екологичния преход на транспортния сектор. ЕИСК също така подчертава спешната необходимост да се подготвим за последиците за транспортните системи от кризата в областта на климата и да ги управляваме.

1.7. ЕИСК счита, че е наложително в следващата МФР целенасочено да се разпредели подходящо равнище на финансиране за инвестиции в развитието и поддръжката на транспортната инфраструктура, като се започне с целта за завършване на основната мрежа на TEN-T до 2030 г. Следващият Механизъм за свързване на Европа трябва да се съсредоточи върху трансгранични проекти, както и върху проекти, насочени към отстраняване на участъците с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите връзки в основната и широкообхватната мрежа. От гледна точка на цялостната сигурност е важно да се подобрят жизнеспособността и връзките на единния пазар на граничните региони на ЕС. При разпределянето на финансовите средства трябва да се вземат предвид както краткосрочните, така и дългосрочните ползи от транспортната инфраструктура, включително генерирането на растеж и работни места.

1.8. За да се гарантира ориентирана към бъдещето европейска транспортна система, ЕИСК призовава за интензивно сътрудничество между различните участници, както и за всеобхватен и стратегически анализ по отношение на съществуващите пречки на транспортния пазар и дългосрочните последици за веригите на доставки от предишните кризи, придружен от оценка на необходимостта от нови технологични решения и административни подобрения, за да се отговори на предизвикателствата и нуждите от развитие.

1.9. Следва да се обърне необходимото внимание и на човешките ресурси, необходими в транспортния сектор. Това изисква стъпки за улесняване на трудовата мобилност, повишаване на компетентностите и уменията и увеличаване на привлекателността на транспортния сектор.

2. **Контекст**

2.1. Завършването на единния пазар трябва да бъде на предна позиция в дневния ред на ЕС и изисква спешни действия с цел повишаване на конкурентоспособността и просперитета на Европа. Политиката в областта на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е един от ключовите инструменти за свързване на държавите — членки на ЕС, предприятията и гражданите, с цел да се създаде пространството на единния пазар. Подходящата транспортна инфраструктура и свързаните с нея транспортни услуги са предпоставка за свободното движение на хора и стоки и конкретен пример за стойността на свободите на ЕС за гражданите. Цифровата инфраструктура е неразделно свързана с транспортната инфраструктура и поради това трябва да се развива в съответствие с нея. Насърчаването на по-свързан единен пазар ще даде възможност за допълнително увеличаване на търговията и ще допринесе за глобалната конкурентоспособност на ЕС.

2.2. Транспортните мрежи също играят жизненоважна роля и от гледна точка на цялостната сигурност — от икономическата до военната сигурност. Логистиката е ключов фактор по отношение на сигурността на веригите за доставка на промишлени продукти и ежедневни стоки в рамките на единния пазар. Транспортните връзки също така правят възможна международната търговия, която — заедно с единния пазар — е необходима за икономическата сигурност на ЕС. Освен това транспортната инфраструктура дава възможност за мобилност на хора и материали за целите на отбраната. Самата транспортна инфраструктура обаче е уязвима по отношение на рискове в областта на сигурността, включително физически и киберзаплахи.

2.3. Следователно една добре функционираща, съгласувана и сигурна транспортна инфраструктура е необходима не само за самия единен пазар, но е и от решаващо значение, ако ЕС желае да заеме по-силна позиция на световната сцена и да повиши капацитета си, за да отговори на международните предизвикателства. Разширяването на ЕС е друг аспект, който откроява значението на транспортните връзки с оглед на бъдещите нужди на един по-широк единен пазар.

2.4. Все още обаче има много свързани с транспорта пречки, които следва да се премахнат, за да се използва пълноценно нереализираният потенциал на единния пазар. Освен това поради значителните промени в геополитическата и геоикономическата ситуация възникнаха нови предизвикателства и изисквания в резултат, наред с другото, на агресивната война на Русия срещу Украйна и увеличаването на многото видове хибридни операции, фрагментирането на световната икономика и търговия, придружени от нарастващия протекционизъм и конкуренцията за критични ресурси, както и последиците от въздействието на пандемията върху веригите на доставки и транспортните връзки.

2.5. От изключително значение е да се предприемат необходимите действия за преодоляване както на съществуващите недостатъци в транспортната мрежа на ЕС, така и на новите и нарастващи предизвикателства, породени от геополитическата ситуация. Това се отнася и за международните транспортни връзки, които трябва да се разглеждат както от икономическа, така и от гледна точка на сигурността с цел управление на икономическите и свързаните с геополитическата сигурност рискове, като същевременно се подкрепят новите икономически партньорства.

2.6. Трябва да се признае, че в условията на новата геополитическа ситуация държавите членки предприемат различни действия във връзка с различните видове транспорт, особено по отношение на свързаността и достъпа до единния пазар, но и по отношение на международните връзки.

2.7. Целта на настоящото становище по собствена инициатива е да се оцени как настоящата геополитическа ситуация се отразява върху нуждите от физическа транспортна свързаност на единния пазар и как следва да се развие транспортната инфраструктура на ЕС в отговор на новата и променяща се ситуация. Освен това в становището се предлагат мерки на политиката, с които подобренията могат да се осъществят на практика. Това е особено важно и актуално сега, в началото на новия мандат на институциите на ЕС.

3. **Нужди от развитие по отношение на транспортните връзки и инфраструктура на ЕС**

3.1. ***Подходяща за целта транспортна мрежа***

3.1.1. Налице е належаща необходимост от завършване на мрежата TEN-T съгласно договореното от съзаконодателите, за да се допринесе за правилното функциониране на единния пазар и постигането на целите на ЕС за устойчива мобилност, както и за укрепване на териториалното сближаване между държавите членки.

3.1.2. Заради увеличените глобални рискове е още по-важно ЕС да гарантира сигурността на доставките на енергия, суровини, компоненти и продукти със специален акцент върху суровините от критично значение. Това означава както диверсификация на външните партньорства, така и укрепване на производствения капацитет на ЕС, като същевременно се улеснява достъпът до местни енергийни ресурси и суровини, включително в Арктика и други райони, богати на природни ресурси. Това се отнася за широк кръг от сектори — от първичното производство до различните промишлени отрасли. Транспортните мрежи на ЕС трябва да се справят със задачата да отговорят на това развитие и да предоставят по-добри условия за комодалност и използването на различни видове транспорт, включително железопътния товарен превоз.

3.1.3. Същото се отнася за разпространението на продукти. По-голямото използване на единния пазар налага оптимизиране на логистиката на превоза на товари и доставката на потребителски продукти, както и адаптиране към новото развитие в производството и веригите на доставки. Въпреки че е от съществено значение да се улесни транспортът в централните и най-интензивно използвани части от транспортната мрежа, не по-малко важно е мрежата да осигури добра свързаност и подходящ достъп до единния пазар на периферните райони.

3.1.4. Необходимо е също така в рамките на политиката в областта на TEN-T и в Механизма за свързване на Европа да се акцентира много повече върху аспектите на сигурността, включително нуждите в областта на отбраната. Следователно планът за действие за военната мобилност за периода 2022—2026 г. ([1]) трябва да се приложи правилно, като се следят внимателно текущите промени в геополитическите обстоятелства и подготовката за бъдещи нужди.

3.1.5. Транспортната мрежа трябва винаги да се разглежда в своята цялост по отношение на различните видове транспорт, като се обръща специално внимание на възлите, които дават възможност за мултимодалност. Европейските пристанища от север на юг и от изток на запад, както и техните връзки с вътрешността са от съществено значение за безопасността, сигурността и функционирането на обществата. Поради това е необходимо да се оцени — включително по отношение на политиката в областта на отбраната — кои пристанища са ключови, дори да не са включени в основната или широкообхватната мрежа, посочени в Регламента за TEN-T. Същата логика важи за въздухоплаването и летищата.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048&qid=1734352827393.

3.2. ***По-добра устойчивост на транспортните системи***

3.2.1. Настоящата геополитическа ситуация поставя сериозен акцент върху значението на устойчивостта и надеждността на транспортните системи на ЕС. Това също така изисква да се засили планирането за извънредни ситуации, за да бъдем добре подготвени за различните видове хибридни рискове и тяхното управление.

3.2.2. Киберзаплахите и физическите атаки срещу транспортната система могат да причинят смущения във всички видове транспорт, а оттам и във функционирането на обществото като цяло. Необходимо е да се разгледат зачестилите смущения на GPS, особено в морския транспорт и въздухоплаването, за да се предотврати създаването на зони в ЕС, в които изискванията за безопасност не се спазват, или в които предприятията вече не могат или не желаят да осъществяват дейност. Икономическите последици за транспортните оператори от тези фактически забранени зони в ЕС биха били прекомерни също и за държавите — членки на ЕС, и за икономическите оператори.

3.2.3. Като се има предвид, че транспортът, енергетиката и цифровите системи са все по-взаимносвързани, те трябва да се развиват по съвместим начин. Сигурността на транспортната система трябва да се разглежда в общия контекст на критичната инфраструктура. Например с електрификацията и цифровизацията на транспорта има нарастваща необходимост да бъдем подготвени да се справяме както с прекъсвания в електроснабдяването, така и с атаки срещу киберсигурността. Важно е също така, особено в кризисни ситуации, да разполагаме с функционираща инфраструктура за горива, както и достатъчно резерви.

3.2.4. По време на пандемията от COVID-19 веригите на доставки бяха изложени на риск поради нарушения в международния транспорт, но и поради затварянето на вътрешните граници в рамките на ЕС. Дори след пандемията някои държави членки бяха засегнати от намалена свързаност както в рамките на единния пазар, така и в международен план. Следователно е необходима по-добра готовност за широк кръг от различни кризи въз основа на придобития опит от предишните кризи, включително използването на социалния диалог за намиране на решения.

3.2.5. Геополитическите обстоятелства също оказват въздействие върху осъществяването на екологичния преход, включително в транспортния сектор. Преустановяването на използването на изкопаеми горива, разработването на алтернативни горива и намаляването на зависимостта от прекомерния и рисков внос е свързано с интензивни усилия за намиране на нови начини за гарантиране на сигурни доставки и на достъп до ключовите технологии и суровини, необходими за екологичния преход в транспортния сектор. Това изисква да се укрепи вътрешният производствен капацитет и свързаната с него транспортна инфраструктура в сектори като добива и преработката на минерали от критично значение, както и производството на водород и биогорива. Това трябва да се направи, без да се излага на риск конкурентоспособността на транспортния сектор, а по-скоро чрез укрепването ѝ. Необходимо е също така да се гарантира наличието на горива, необходими за целите на отбраната.

3.2.6. Кризата в областта на климата също поражда рискове за транспортните системи, като зачестилите наводнения, бури и други екстремни климатични явления се отразяват върху инфраструктурата. Ето защо са необходими подходящи мерки за готовност и адаптация, за да се отговори на последиците от кризата в областта на климата, както се подчертава в доклада на Niinistö относно гражданската и военната подготовка и готовност ([2]).

3.3. ***Отвъд единния пазар***

3.3.1. Наред с добре функциониращите връзки в рамките на ЕС, свързаността с трети държави също трябва да бъде укрепена по начин, който защитава от рискове за сигурността и зачита социалните и екологичните стандарти. В отговор на въздействието на агресивната война на Русия срещу Украйна бяха предприети засилени мерки за подобряване на свързаността с Украйна и Молдова като съседни държави. В новата геополитическа ситуация е необходимо също така да се гарантират стабилни връзки между държавите — членки на ЕС, и другите страни кандидатки, както и държавите от ЕИП и Обединеното кралство.

3.3.2. Геополитическото развитие доведе и до промени в икономическите партньорства с държавите от други континенти, като постави нов акцент върху сътрудничеството с държави със сходни възгледи. Това изисква развитието на подходящи международни транспортни връзки. Докато се повишава сигурността на доставките чрез диверсификация на веригите на доставки, е важно също така да се гарантират подходящи връзки за целите на износа. Необходимо е да се намерят и нови решения в отговор на намалената свързаност, произтичаща от санкциите срещу Русия, като например забраните за използване на въздушното пространство за прелитания.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en?prefLang=bg.

3.3.3. Насърчаването на по-силна позиция за европейските участници в световния транспорт е един начин да се подобри общата икономическа сигурност на ЕС. За тази цел трябва да се създадат еднакви условия на конкуренция за предприятията за транспортни услуги на дълги разстояния, от които се изисква да управляват повече рискове и да понасят по-високи разходи, особено във въздухоплаването и морския транспорт. По-благоприятните условия за европейската производствена промишленост, включително сектора на корабостроенето и авиационната промишленост, също биха спомогнали за увеличаване на глобалното влияние на ЕС в транспортния сектор.

3.3.4. Партньорствата в областта на транспортната инфраструктура в рамките на Global Gateway са още един начин за укрепване на ролята на ЕС в световен план и за увеличаване на свързаността с мрежата TEN-T.

4. **Подпомагащи мерки на политиката**

4.1. ***Добре насочено разпределение на финансирането***

4.1.1. Финансовите ресурси, разпределени за развитието на транспортна инфраструктура в следващата многогодишна финансова рамка, ще изиграят ключова роля, за да се гарантира, че с транспортната система в нейната цялост се насърчава свързаността на единния пазар и се подкрепят конкурентоспособността, сигурността и устойчивостта. Инвестициите в инфраструктура не следва да се разглеждат само в краткосрочна перспектива, а трябва да се вземе предвид и мултиплициращият ефект в по-дългосрочен план.

4.1.2. Необходимо е ролята на транспорта да бъде по-добре призната като ключов елемент за постигането на стратегическите цели на ЕС. Следователно в следващата МФР трябва да се предостави подходящо равнище на финансиране, за да се отговори на нуждите от инвестиции в развитието и поддръжката на транспортната инфраструктура, като се започне с целта за завършване на основната мрежа на TEN-T до 2030 г.

4.1.3. За да подкрепя програмите, които отразяват стратегическите приоритети на ЕС, следващият Механизъм за свързване на Европа трябва да се съсредоточи върху трансгранични проекти, както и върху проекти, насочени към отстраняване на участъците с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите връзки в основната и широкообхватната мрежа.

4.1.4. Предвид геополитическата ситуация трябва да се обърне по-голямо внимание на аспектите на сигурността, като например изискванията във връзка с военната мобилност и двойната употреба на инфраструктурата. От съображения за сигурност ситуацията в източните гранични региони на ЕС трябва да бъде отчетена в следващата МФР, включително по отношение на транспортната инфраструктура, с цел укрепване на устойчивостта и жизнеспособността на тези региони и техните връзки с единния пазар.

4.1.5. Необходимото финансиране за завършване на мрежата TEN-T и развитие на транспортната инфраструктура на ЕС е значително. Инвестициите в инфраструктура обаче ще генерират растеж и работни места в краткосрочен и дългосрочен план. Освен публичното финансиране, следва да се обърне по-голямо внимание на преодоляването на недостига на финансови средства чрез подобряване на публично-частните партньорства за изграждане на нова инфраструктура, както и за поддръжка и управление на съществуващата инфраструктура в полза на всички. За тази цел биха могли да се обмислят нови инструменти като облигациите за проекти.

4.2. ***Сътрудничество и стратегически анализ***

4.2.1. За да се избегне нехомогенна съвкупност от различни системи, за развитието на транспортните системи е необходимо сътрудничество на няколко равнища: между Европейската комисия и държавите членки, между държавите членки и между вземащите решения лица на национално, регионално и местно равнище. Освен това е необходимо международно сътрудничество във връзка с чуждестранните транспортни връзки. По отношение на въпросите на сигурността, включително защитата на критичната инфраструктура, следва да се използват пълноценно стратегическото партньорство и структурираното сътрудничество с НАТО.

4.2.2. Необходимо е и тясно сътрудничество между публичния сектор и съответните заинтересовани страни, включително предприятията, профсъюзите и другите организации на гражданското общество. Трябва да се обърне необходимото внимание на човешките ресурси, необходими в транспортния сектор. Това изисква стъпки за улесняване на трудовата мобилност, повишаване на компетентностите и уменията и увеличаване на привлекателността на транспортния сектор.

4.2.3. За да се гарантира, че транспортният сектор е подготвен за бъдещето, са нужни солидни инвестиции в иновации и нови технологии. Трябва да се запази значението на транспортните коридори като платформи за изпитване на бъдещи решения.

4.2.4. Намаляването на административната тежест в съответствие с приоритетите на Комисията трябва да бъде отразено и в транспортния сектор. Необходимо е да се оптимизират административните процеси, свързани с развитието на транспортната инфраструктура, включително планирането на земеползването и процедурите за издаване на разрешения, като същевременно се гарантира устойчивостта на проектите. Следва допълнително да се проучи преминаването към по-координирано планиране на транспорта, общите принципи, намаляването на фрагментирането, както и рамката за планиране за всеки шестгодишен период.

4.2.5. С изготвянето на нова стратегия за единния пазар Комисията следва да прецени как да се подобрят транспортните системи в ЕС, за да се подсигурят веригите на доставки в критичните и уязвимите сектори както в обичайни, така и в извънредни ситуации. Оценката трябва да обхваща всички географски райони на ЕС, включително островите и отдалечените райони.

4.2.6. Необходим е цялостен анализ на основните пречки в транспортния пазар във всяка държава членка, за да се преодолее съществуващата фрагментация. Трябва да се извърши надлежен анализ, за да се оценят дългосрочните последици от COVID-19 за транспорта и веригите на доставки. Освен това е необходимо да се оценят и последиците от агресивната война на Русия срещу Украйна за всички видове транспорт, така че да се отчетат евентуалните нови ограничения в свързаността на различните райони в рамките на ЕС и те да се преодолеят по подходящ начин. Анализът трябва да обхваща въздухоплаването, железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и маршрутите за морски транспорт на къси разстояния, както и пътищата, които свързват градски възли, морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища, летища и терминали и различните региони на ЕС. В оценката трябва да се разгледа и въздействието върху вътрешното сближаване и свързаността между държавите членки.

Брюксел, 26 февруари 2025 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Oliver RÖPKE