Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/2009

30.4.2025

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Fizyczne urzeczywistnienie rynku wewnętrznego UE w nowej sytuacji geopolitycznej

(opinia z inicjatywy własnej)

(C/2025/2009)

Sprawozdawczyni: **Päivi Elina WOOD**

Doradczynie i doradcy	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (z ramienia sprawozdawczyni)
Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	24.10.2024
Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	5.2.2025
Data przyjęcia na sesji plenarnej	26.2.2025
Sesja plenarna nr	594
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	208/0/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Połączenia transportowe mają podstawowe znaczenie dla urzeczywistnienia i prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku, a politykę dotyczącą sieci transeuropejskiej (TEN-T) należy postrzegać jako zasadniczy element poprawy globalnej konkurencyjności, bezpieczeństwa i spójności terytorialnej UE. Obecna sytuacja geopolityczna jeszcze bardziej uwydatnia rolę transportu i logistyki. Celem niniejszej opinii z inicjatywy własnej jest rozważenie, w jaki sposób należy poprawić infrastrukturę transportową i połączenia transportowe w reakcji na nową i zmieniającą się sytuację.

1.2. EKES podkreśla, że sieci transportowe trzeba zawsze rozpatrywać w całości z uwzględnieniem różnych rodzajów transportu oraz szczególnie – takich węzłów jak porty i lotniska, które umożliwiają multimodalność. Chociaż istotne jest ułatwienie transportu w centralnych i najczęściej użytkowanych częściach sieci transportowej, kwestią pierwszorzędnej wagi jest również zapewnienie regionom peryferyjnym sieci połączeń dobrej jakości i odpowiedniego dostępu do jednolitego rynku. Należy dostrzec konsekwencje, jakie dla możliwości połączeń w UE przyniosły ostatnie kryzysy, i właściwie im zaradzić.

1.3. Oprócz pilnego wyeliminowania braków występujących w sieci transportowej UE musi zapewnić dostosowanie sieci do nowych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa gospodarczego i geopolitycznego, w tym w większym stopniu polegać na produkcji unijnej i jednolitym rynku, by poprawić bezpieczeństwo dostaw surowców, części i produktów. Ponadto EKES wzywa do położenia większego nacisku na podwójne zastosowanie infrastruktury, a także do współpracy z NATO.

1.4. Należy również rozwijać współpracę i łączność z państwami trzecimi, zarówno z myślą o eksporcie, jak i w celu dywersyfikacji łańcuchów dostaw i importu, przy jednoczesnej ochronie przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa i poszanowaniu norm społecznych i środowiskowych. EKES podkreśla pierwszoplanową rolę transportu, który umożliwia i ułatwia partnerstwa z państwami o zbieżnych poglądach, położonymi zarówno na innych kontynentach, jak w sąsiedztwie UE, ze szczególnym uwzględnieniem rozszerzenia UE.

1.5. Komitet uważa, że kluczowe znaczenie ma włożenie większego wysiłku w zwiększanie odporności i niezawodności systemów transportowych. Aby odpowiednio przygotować się do zarządzania różnymi rodzajami zagrożeń hybrydowych, w tym cyberzagrożeniami dla infrastruktury transportowej i atakami fizycznymi na nią, niezbędne jest wzmocnione planowanie ewentualnościowe. Biorąc pod uwagę, że systemy transportowe, energetyczne i cyfrowe są coraz ściślej ze sobą powiązane, należy je rozwijać w sposób kompatybilny, a także zapewnić bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej. Ponadto należy zapewnić dostępność i funkcjonowanie infrastruktury paliwowej.

1.6. EKES zwraca uwagę na wpływ sytuacji geopolitycznej również na zieloną transformację i apeluje o dokonywanie stosownych inwestycji, by znaleźć konkurencyjne sposoby zapewnienia bezpiecznego dostępu do kluczowych technologii, energii i surowców niezbędnych do transformacji ekologicznej sektora transportu. Podkreśla również pilną potrzebę przygotowania się na kryzys klimatyczny i zarządzania jego skutkami dla systemów transportowych.

1.7. Komitet uważa, że w kolejnych WRF trzeba przeznaczyć odpowiednią pulę środków finansowych na właściwie ukierunkowane inwestycje w rozwój i utrzymanie infrastruktury transportowej, począwszy od celu ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r. Kolejny instrument „Łącząc Europę" musi skupiać się na projektach transgranicznych oraz na projektach mających na celu usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń w sieci bazowej i kompleksowej. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ważne jest, aby poprawić dynamikę regionów przygranicznych UE i ich połączenia na jednolitym rynku. Przy przydzielaniu środków finansowych należy wziąć pod uwagę zarówno krótko-, jak i długoterminowe korzyści płynące z infrastruktury transportowej, w tym pobudzanie wzrostu gospodarczego i tworzenie miejsc pracy.

1.8. EKES stwierdza, że by zapewnić europejski system transportowy, który wytrzyma próbę czasu, konieczne są intensywna współpraca między różnymi podmiotami, a także kompleksowa i strategiczna analiza przeszkód występujących na rynku transportowym oraz długofalowych skutków wcześniejszych kryzysów dla łańcuchów dostaw. Należy przy tym oszacować zapotrzebowanie na nowe rozwiązania technologiczne i usprawnienia administracyjne w odpowiedzi na wyzwania i potrzeby rozwojowe.

1.9. Należy również zwrócić należytą uwagę na zasoby ludzkie potrzebne w sektorze transportu. Wymaga to podjęcia kroków na rzecz ułatwienia mobilności pracowników, podniesienia kompetencji i umiejętności oraz zwiększenia atrakcyjności sektora transportu.

2. **Kontekst ogólny**

2.1. Urzeczywistnienie jednolitego rynku, które musi być jednym z priorytetów w programie UE, wymaga pilnych działań w celu zwiększenia konkurencyjności i dobrobytu Europy. Polityka dotycząca sieci transeuropejskich (TEN-T) jest jednym z głównych narzędzi łączących wysiłki państw członkowskich, przedsiębiorstw i obywateli UE w celu stworzenia obszaru jednolitego rynku. Odpowiednia infrastruktura transportowa i związane z nią usługi transportowe są warunkiem wstępnym swobodnego przepływu osób i towarów oraz konkretnym przykładem wartości swobód gwarantowanych obywatelom przez UE. Infrastruktura cyfrowa jest ściśle powiązana z infrastrukturą transportową, w związku z czym należy ją właściwie rozwijać. Sprzyjanie bardziej połączonemu jednolitemu rynkowi umożliwiłoby dalszy wzrost wymiany handlowej i przyczyniłoby się do globalnej konkurencyjności UE.

2.2. Sieci transportowe mają również istotne znaczenie dla ogólnego bezpieczeństwa, od gospodarczego po militarne. Logistyka jest głównym czynnikiem bezpieczeństwa łańcuchów dostaw produktów przemysłowych i towarów codziennego użytku na jednolitym rynku. Połączenia transportowe umożliwiają również handel międzynarodowy, który wraz z jednolitym rynkiem jest niezbędny dla bezpieczeństwa gospodarczego UE. Ponadto infrastruktura transportowa umożliwia mobilność osób i sprzętu do celów obronnych. Sama jest jednak podatna na zagrożenia dla bezpieczeństwa, w tym zarówno zagrożenia fizyczne, jak i w zakresie cyberbezpieczeństwa.

2.3. Sprawnie funkcjonująca, spójna i bezpieczna infrastruktura transportowa jest zatem nie tylko niezbędna dla samego jednolitego rynku, lecz również potrzebna do wzmocnienia pozycji UE na arenie międzynarodowej i do zwiększenia jej zdolności do reagowania na wyzwania międzynarodowe. Rozszerzenie UE jest kolejnym aspektem, który unaocznia znaczenie połączeń transportowych dla zaspokojenia przyszłych potrzeb szerszego rynku wewnętrznego.

2.4. Nadal jednak istnieje wiele barier związanych z transportem, które należy usunąć w celu pełnego spożytkowania niewykorzystanego potencjału jednolitego rynku. Ponadto pojawiają się nowe wyzwania i wymogi wynikające z istotnych zmian w sytuacji geopolitycznej i geoekonomicznej wskutek między innymi rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, nasilenia się różnych rodzajów operacji hybrydowych, fragmentacji światowej gospodarki i handlu, coraz większego protekcjonizmu i rosnącej konkurencji o zasoby krytyczne, a także wpływu pandemii na łańcuchy dostaw i połączenia transportowe.

2.5. Niezwykle ważne jest podjęcie niezbędnych działań zarówno w celu zaradzenia istniejącym brakom w sieci transportowej UE, jak i sprostania nowym i nasilającym się wyzwaniom wynikającym z sytuacji geopolitycznej. Dotyczy to również międzynarodowych połączeń transportowych, które należy rozpatrywać zarówno z punktu widzenia gospodarki, jak i bezpieczeństwa. Konieczne jest poradzenie sobie z zagrożeniami dla bezpieczeństwa gospodarczego i geopolitycznego, a także wspieranie nowych partnerstw gospodarczych.

2.6. Należy przyznać, że państwa członkowskie stawiają czoła nowej sytuacji geopolitycznej dotyczącej różnych rodzajów transportu na różnorakie sposoby, zwłaszcza jeśli chodzi o jakość sieci połączeń i dostęp do jednolitego rynku, a także połączenia międzynarodowe.

2.7. Celem niniejszej opinii z inicjatywy własnej jest rozważenie, w jaki sposób obecna sytuacja geopolityczna wpływa na potrzeby w zakresie fizycznych połączeń transportowych na jednolitym rynku oraz w jaki sposób należy rozwijać infrastrukturę transportową UE w reakcji na nowe i zmieniające się okoliczności. Ponadto w opinii przedstawiono środki z zakresu polityki, które w praktyce mogą przynieść poprawę. Obecnie, na początku nowej kadencji instytucji UE, jest to szczególnie istotne i aktualne.

3. **Potrzeby rozwojowe w zakresie połączeń transportowych i infrastruktury transportowej UE**

3.1. ***Dostosowana do potrzeb sieć transportowa***

3.1.1. Ukończenie sieci TEN-T zgodnie z ustaleniami współprawodawców jest pilnie potrzebne, by przyczynić się do właściwego funkcjonowania jednolitego rynku i osiągnięcia celów unijnych w zakresie zrównoważonej mobilności, a także zwiększyć spójność terytorialną między państwami członkowskimi.

3.1.2. Wzrost globalnych zagrożeń sprawia, że jeszcze ważniejsze staje się zapewnienie przez UE bezpieczeństwa dostaw energii, surowców, części i produktów ze szczególnym uwzględnieniem surowców krytycznych. Oznacza to zarówno dywersyfikację partnerstw zewnętrznych, jak i wzmocnienie własnych zdolności produkcyjnych UE, a także łatwiejszy dostęp do krajowych zasobów energii i surowców, w tym w Arktyce i na innych obszarach bogatych w zasoby naturalne. Dotyczy to wielu rozmaitych sektorów: od produkcji podstawowej po różne sektory przemysłu. Sieci transportowe UE muszą być w stanie dotrzymać kroku tym zmianom i zapewnić lepsze warunki do współmodalności i korzystania z różnych rodzajów transportu, w tym z kolejowego transportu towarowego.

3.1.3. To samo dotyczy dystrybucji produktów. Większa zależność od jednolitego rynku sprawia, że konieczne jest usprawnienie logistyki transportu towarowego i dostaw produktów konsumpcyjnych oraz dostosowanie się do nowych zmian w łańcuchach produkcji i dostaw. Chociaż istotne jest ułatwienie transportu w centralnych i najczęściej użytkowanych częściach sieci transportowej, to sieć musi również zapewniać regionom peryferyjnym dobrą połączalność i stosowny dostęp do jednolitego rynku.

3.1.4. W ramach polityki TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę” należy również położyć znacznie większy nacisk na aspekty bezpieczeństwa, w tym na potrzeby obronne. Niezbędna jest zatem odpowiednia realizacja Planu działania na rzecz mobilności wojskowej na lata 2022–2026 ([1]), przy czym należy bacznie obserwować bieżący rozwój sytuacji geopolitycznej i stopień przygotowania do przyszłych potrzeb.

3.1.5. Sieć transportową trzeba zawsze rozpatrywać w całości, z uwzględnieniem różnych rodzajów transportu oraz szczególnie – węzłów umożliwiających multimodalność. Porty europejskie – od północy na południe i od wschodu na zachód – oraz ich połączenia z terenami w głębi lądu mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa, ochrony i funkcjonalności społeczeństw. Należy się zatem zastanowić, które porty mają krytyczne znaczenie – również z punktu widzenia polityki obronnej – nawet jeśli nie zostały wymienione w sieci bazowej lub kompleksowej określonej w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. To samo dotyczy lotnictwa i portów lotniczych.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52022JC0048.

3.2. ***Większa odporność systemów transportowych***

3.2.1. Obecna sytuacja geopolityczna wyraźnie pokazuje, jak istotna jest odporność i niezawodność unijnych systemów transportowych. Wymaga to również lepszego planowania ewentualnościowego, by się odpowiednio przygotować na różne rodzaje ryzyka i zarządzanie nimi.

3.2.2. Zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa i ataki fizyczne na system transportowy mogą powodować zakłócenia we wszystkich rodzajach transportu, a tym samym w funkcjonowaniu całego społeczeństwa. Należy zająć się nasileniem się zakłóceń sygnału GPS, zwłaszcza w transporcie morskim i lotniczym, by zapobiec powstawaniu w UE obszarów, na których nie przestrzega się wymogów bezpieczeństwa lub na których przedsiębiorstwa nie mogą lub nie chcą już prowadzić działalności. Faktyczne wyłączenie niektórych obszarów z działalności przedsiębiorstw transportowych miałoby również nadmierne skutki gospodarcze dla państw członkowskich UE i podmiotów gospodarczych.

3.2.3. Biorąc pod uwagę, że systemy transportowe, energetyczne i cyfrowe są coraz ściślej ze sobą powiązane, należy je rozwijać w sposób kompatybilny. Bezpieczeństwo systemu transportowego należy rozpatrywać w ogólnym kontekście infrastruktury krytycznej. Na przykład w związku z elektryfikacją i cyfryzacją transportu coraz potrzebniejsze staje się przygotowanie zarówno na zakłócenia w dostawach energii elektrycznej, jak i na ataki na cyberbezpieczeństwo. Ważne jest również, zwłaszcza w sytuacjach kryzysowych, posiadanie funkcjonującej infrastruktury paliwowej oraz wystarczających rezerw.

3.2.4. Podczas pandemii COVID-19 łańcuchom dostaw zagrażały zakłócenia w transporcie międzynarodowym, a także zamknięcie granic wewnętrznych w UE. Nawet po pandemii niektóre państwa członkowskie borykają się z mniejszą połączalnością zarówno na jednolitym rynku, jak i na arenie międzynarodowej. Konieczne jest zatem lepsze przygotowanie się na szereg różnych kryzysów na podstawie doświadczeń zdobytych podczas wcześniejszych kryzysów, a w poszukiwaniu rozwiązań należy wykorzystywać dialog społeczny.

3.2.5. Sytuacja geopolityczna rzutuje również na przebieg zielonej transformacji, w tym w sektorze transportu. Odchodzenie od stosowania paliw kopalnych, rozwój paliw alternatywnych i zmniejszenie zależności od nadmiernego i ryzykownego przywozu wymagają włożenia dużego wysiłku w znalezienie nowych sposobów zapewnienia bezpiecznych dostaw kluczowych technologii i surowców niezbędnych do zielonej transformacji, a także dostępu do nich. Konieczne jest zatem wzmocnienie unijnych zdolności produkcyjnych i powiązanej z nimi infrastruktury transportowej w takich sektorach, jak wydobycie i przetwarzanie minerałów krytycznych oraz produkcja wodoru i biopaliw. Nie należy przy tym narażać konkurencyjności sektora transportu, lecz raczej ją podnosić. Konieczne jest również zapewnienie dostępności paliw potrzebnych do celów obronnych.

3.2.6. Kryzys klimatyczny również stwarza zagrożenia dla systemów transportowych, ponieważ nasilające się powodzie, sztormy i inne ekstremalne zdarzenia pogodowe oddziałują na infrastrukturę. Jak podkreślono w sprawozdaniu Sauliego Niinistö w sprawie gotowości cywilnej i wojskowej oraz stopnia przygotowania ([2]), potrzebne są zatem odpowiednie środki w zakresie gotowości i przystosowania się do zmiany klimatu, aby zareagować na skutki kryzysu klimatycznego.

3.3. ***Poza jednolitym rynkiem***

3.3.1. Oprócz dobrze funkcjonujących połączeń w UE należy również wzmocnić łączność z państwami trzecimi w sposób chroniący przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa i zgodny z normami społecznymi i środowiskowymi. W reakcji na skutki rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie podjęto wzmożone działania w celu zwiększenia połączalności z Ukrainą i Mołdawią, które są krajami sąsiadującymi. W nowej sytuacji geopolitycznej niezbędne jest również zapewnienie dobrych połączeń między państwami członkowskimi UE a innymi krajami kandydującymi, a także państwami EOG i Zjednoczonym Królestwem.

3.3.2. Rozwój sytuacji geopolitycznej doprowadził również do zmian w partnerstwach gospodarczych z krajami na innych kontynentach i uwydatnił na nowo znaczenie współpracy z państwami o zbieżnych poglądach. Wymaga to rozwoju odpowiednich międzynarodowych połączeń transportowych. Zwiększając bezpieczeństwo dostaw poprzez dywersyfikację łańcuchów dostaw, należy również zabezpieczyć odpowiednie połączenia do celów wywozu. Trzeba również znaleźć nowe rozwiązania w odpowiedzi na ograniczenie połączalności wynikające z sankcji wobec Rosji, takich jak zakaz wykorzystywania przestrzeni powietrznej do przelotów.

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

3.3.3. Dążenie do wzmocnienia pozycji europejskich podmiotów w transporcie światowym jest jednym ze sposobów poprawy ogólnego bezpieczeństwa gospodarczego UE. W tym celu należy stworzyć równe warunki działania dla przedsiębiorstw świadczących usługi transportu dalekobieżnego, które muszą zarządzać większym ryzykiem i ponosić wyższe koszty, zwłaszcza w transporcie lotniczym i morskim. Korzystniejsze warunki dla europejskiego przemysłu wytwórczego, w tym dla przemysłu stoczniowego i lotniczego, przyczyniłyby się również do zwiększenia globalnego wpływu UE w sektorze transportu.

3.3.4. Partnerstwa na rzecz infrastruktury transportowej w ramach strategii Global Gateway są kolejnym sposobem wzmocnienia roli UE na świecie i zwiększenia połączalności z siecią TEN-T.

4. **Wspomagające środki z zakresu polityki**

4.1. ***Dobrze ukierunkowane finansowanie***

4.1.1. Środki finansowe przeznaczone na rozwój infrastruktury transportowej w kolejnych wieloletnich ramach finansowych będą miały zasadnicze znaczenie dla promowania połączalności w całym systemie transportowym na jednolitym rynku oraz dla wspierania przez niego konkurencyjności, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju. Inwestycje w infrastrukturę nie powinny być postrzegane jedynie w perspektywie krótkoterminowej, lecz również pod kątem bardziej długofalowych efektów mnożnikowych.

4.1.2. Należy bardziej uznać rolę transportu jako kluczowego elementu realizacji strategicznych celów UE. Dlatego też w następnych WRF należy udostępnić odpowiednią pulę środków finansowych, aby zaspokoić potrzeby inwestycyjne w zakresie rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej, począwszy od celu ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r.

4.1.3. By wesprzeć programy odzwierciedlające priorytety strategiczne UE, kolejny instrument „Łącząc Europę" musi skupiać się na projektach transgranicznych oraz na projektach mających na celu usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń w sieci bazowej i kompleksowej.

4.1.4. Zważywszy na sytuację geopolityczną, należy zwrócić większą uwagę na aspekty bezpieczeństwa, takie jak wymogi dotyczące mobilności wojskowej i podwójnego zastosowania infrastruktury. Ze względów bezpieczeństwa w kolejnych WRF należy uwzględnić sytuację panującą na wschodniej granicy UE, również w zakresie infrastruktury transportowej, aby wzmocnić odporność i dynamikę tych regionów oraz ich połączenia z jednolitym rynkiem.

4.1.5. Do ukończenia sieci TEN-T i rozwoju infrastruktury transportowej UE potrzebna jest duża pula środków finansowych. Niemniej w perspektywie krótko- i długoterminowej inwestycje w infrastrukturę przyczynią się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Oprócz finansowania publicznego należy położyć większy nacisk na niwelowanie luk finansowych poprzez wzmocnienie partnerstw publiczno-prywatnych na rzecz budowania nowej infrastruktury oraz utrzymania istniejącej infrastruktury i zarządzania nią z korzyścią dla wszystkich. W tym celu można wziąć pod uwagę nowe instrumenty takie jak obligacje projektowe.

4.2. ***Współpraca i analiza strategiczna***

4.2.1. By uniknąć łączenia różnorodnych systemów, z myślą o rozwijaniu systemów transportowych należy nawiązać współpracę na różnych szczeblach: między Komisją Europejską a państwami członkowskimi, między państwami członkowskimi oraz między decydentami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi. W tym celu niezbędna jest też współpraca międzynarodowa w zakresie połączeń transportowych z państwami trzecimi. W odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, w tym ochrony infrastruktury krytycznej, należy w pełni wykorzystać partnerstwo strategiczne i ustrukturyzowaną współpracę z NATO.

4.2.2. Konieczna jest również ścisła współpraca między sektorem publicznym a odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym przedsiębiorstwami, związkami zawodowymi oraz innymi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego. Należy też zwrócić należytą uwagę na zasoby ludzkie potrzebne w sektorze transportu. Wymaga to podjęcia kroków na rzecz ułatwienia mobilności pracowników, podniesienia kompetencji i umiejętności oraz zwiększenia atrakcyjności sektora transportu.

4.2.3. Aby sektor transportu był adekwatny do przyszłych wyzwań, potrzebne są spore inwestycje w innowacje i nowe technologie. Należy nadal dostrzegać znaczenie korytarzy transportowych jako poligonów doświadczalnych dla przyszłych rozwiązań.

4.2.4. Również w sektorze transportu trzeba zadbać o zmniejszenie obciążeń administracyjnych zgodnie z priorytetami Komisji. Trzeba usprawnić procesy administracyjne związane z rozwojem infrastruktury transportowej, w tym procedury dotyczące zagospodarowania przestrzennego i wydawania pozwoleń na nie, a także zapewnić zrównoważoność projektów. Konieczny jest dalszy namysł nad przechodzeniem do bardziej skoordynowanego planowania transportu, do wspólnych zasad, do zmniejszenia fragmentacji, a także do ram planowania odnośnie do każdego sześcioletniego okresu.

4.2.5. Przygotowując nową strategię jednolitego rynku, Komisja powinna rozważyć, w jaki sposób udoskonalić systemy transportowe w całej UE w celu zabezpieczenia łańcuchów dostaw w sektorach krytycznych i wrażliwych zarówno w zwykłej, jak i nadzwyczajnej sytuacji. Te rozważania muszą obejmować wszystkie obszary geograficzne w UE, w tym wyspy i regiony oddalone.

4.2.6. Aby przezwyciężyć powszechne rozdrobnienie, niezbędna jest kompleksowa analiza głównych barier na rynku transportowym w każdym państwie członkowskim. Należy przeprowadzić odpowiednią analizę, aby ocenić długoterminowe skutki pandemii COVID-19 dla transportu i łańcuchów dostaw. Niezbędna jest też ocena wpływu rosyjskiej wojny napastniczej na wszystkie rodzaje transportu, by rozpoznać ewentualne nowe utrudnienia, jeżeli chodzi o możliwości połączeń różnych obszarów w UE, oraz odpowiednio im zaradzić. Analiza musi obejmować lotnictwo, linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne i krótkodystansowe szlaki żeglugowe, a także drogi łączące węzły miejskie, porty morskie i śródlądowe, porty lotnicze i terminale oraz różne regiony UE. W ocenie należy również uwzględnić wpływ na spójność wewnętrzną i jakość sieci połączeń między państwami członkowskimi.

Bruksela, dnia 26 lutego 2025 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Oliver RÖPKE