

OKRUGLI STOL POVEZIVANJE REGIJE

ZAVRŠNI DOKUMENT

Ancona (Italija), 14. lipnja 2016.

I. Uvod

Tematski okrugli stol Povezivanje regije 2016. godine obilježile su prezentacije raznih zanimljivih EU projekta koje su osmislile brojne lučke uprave jadransko-jonskog područja.

Prvi panelist bio je g. Antonio Cancian, predsjednik institucije RAM-a (Rete Autostrade Mediterranee S.p.a.), koji je rekao da nije novac problem – već je problem osmisliti dobar projekt – te da se mali projekti jedva mogu financirati. Integrabilnost i održivost su, uz poseban naglasak na zaštitu okoliša, dva glavna preduvjeta za buduće projekte. Instrument za buduće projekte jest i PPP - državno privatno partnerstvo – uz općenito pojednostavljenje pretapanja financijskih sredstava.

Projekti koji povezuju istok sa zapadom imat će prioritet. Čvorišta i među luke su također od velikog značaja.

Adriatic MoS, Intermodadria i Easyconnecting su 3 projekta koja su predstavljena kao kapitalizacijski alati implementirani u CARICA projekt. Poruka koja proizlazi iz CARICA projekta jest da je intermodalnost ključni pojam kako za sam transport i za luke tako i za infrastrukturu između luka i priobalnog pojasa.

Jedan program - 2 zemlje - 3 luke; Grčka i Italija; luke Igumenica, Ancona i Trst surađuju kako bi osnažile jadransko-jonski intermodalni koridor. Ove 3 luke zajedno teže osnaživanju usluga MoS-a te smanjenju problematičnih prometnih točki. Projekt predviđa izgradnju teretne zone u Igumenici, čije je značenje kao lučkog grada poraslo zbog nacionalne obnove infrastrukture u Grčkoj (npr. Egnatia Odos).

Nove tehnologije koriste se da bi se postigla sigurnost koja je danas postala jedan od najvažnijih faktora u planiranju izgradnje luka.

Prezentacija projekta CAPTAIN potvrdila je da su intermodalnost i infrastruktura koja na odgovarajući način povezuje luku i priobalni pojas, ključni faktori da bi luka opstala i optimalno djelovala.

2. Pomorski Promet U 2015. Godini

Ukupni broj **putnika** uključujući putnike sa trajekta i putnike sa kruzera smanjio se u postotku 4,8% dok razlike u periodu od 2011. godine do 2015. godine iznosi -21,5%. Sve važne i glavne luke kao što su Venecija, Ancona i Bari padaju u broju putnika, dok su manje luke naizgled stabilnije u variranju broja putnika.

OKRUGLI STOL POVEZIVANJE REGIJE

Kruzing tržište. Nakon dužeg perioda rasta, u zadnje 2 godine suočeni smo sa padom tržišta (-2,7% u 2015. godini, a i više u 2014. godini). Ukupni broj putnika na kruzerima je 3,5 milijuna (4,5 milijuna uključujući Kotor i Krf, s kojima opći trend uzima drugi smjer pa je prošla godina završila je s rastom od 2,5%).

Venecija i Dubrovnik su 2 glavne luke jadransko-jonskog područja ali bilježe gubitak od 9% u kruzing sektoru 2015. godine; također Bari, treća najveća luka, suočila se sa snažnim padom u broju kruzing putnika u 2015. godini, dok druge, manje luke poput Brindisi, Trsta i Splita rastu i kad se kreću ispod 200.000 putnika.

Prosječni broj putnika na svakom putovanju povećao se sa 848 u 2000. godini na 2.066 u 2015. godini što je posljedica gradnje sve većih i većih plovila.

Glavni razlog za smanjenje broja putnika na kruzerima, jest nemogućnost nekih luka da prime tako velike brodove; velike investicije bile bi potrebne da se potakne rast broja kruzera u povijesnim gradovima kao što su Venecija i Dubrovnik gdje je prisutan jak utjecaj održivog razvoja.

Za razliku od pada u broju putnika na kruzerima, postoji porast od 6,4% **teretnog prometa**. Glavne luke koje su pridonjele ovom rastu su Venecija i Koper ali manje više sve luke bilježe rast osim Taranta.

Broj kontejnera u jadransko-jonskoj regiji porastao je 8% te ostaje najaktivniji segment teretnog prometa. Od 2001. godine bilježimo rast od 1 milijun TEU-sa do 2,7 milijuna TEU-sa. Koper, Vencija i Trst rastu brže dok ostale luke rastu također ali u manjem postotku i sporije.

3. Projektni Prijedlog

Aktiviranje dodatnih ruta kao i češće korištenje infrastrukture transeuropske mreže jest snažan preduvjet za rast trgovine, transporta i općenito financijske aktivnosti ove makroregije.

Europska unija traži od gospodarskih komora prijedloge važnih međunarodnih projekta; snažna prednost ADRION regije jest neposredna blizina azijskog tržišta. Jadransko-jonska makroregija je prirodni kraj posojećeg Puta svile dok smo istodobno za morski promet ulazni put u Europu za Aziju i Srednji Istok, a veliki dio trgovinske razmjene završava u Južnoj Turskoj i Izmiru.

Najbrži a i jeftiniji način, time i najučinkovitiji, jest veza sjeveroistočne Turske sa lukom Lavrio odakle bi išla ruta prema lukama Patrasa i Igumenice sa sljedećom stanicom u lukama Italije ili Hrvatske tako da promet robe uštedi između pola dana do čak dana i pol vremena prije krajnjih europskih destinacija; ovo bi trebalo biti od strateške važnosti za makroregiju - uspostavljanje sustavne linije između juga i zapada Turske prema Lavriu u Grčkoj.

Očito je da Turska ima presudnu ulogu kao križanje istoka i zapada. Turska je jedna od 20 najvećih teretnih luka i samo u 2014. godini imala je oko 379 milijuna tona dobara. Turska priprema svoje luke za još veća plovila.

Kina je veliko tržište koje je sa Turskom dogovorila povećanje gospodarske suradnje i sada njihova bilateralna godišnja razmjena iznosi 100 milijardi USD.

Put svile iz Kine kroz Tursku, Grčku i Italiju a onda prema ostatku svijeta je potpuno nov prijedlog koji daje širu sliku načina na koji bi se transport morao i mogao odvijati a da se



OKRUGLI STOL POVEZIVANJE REGIJE

jadransko-jonska makroregija razvija uz eliminaciju troškova i smanjenje vremena, te da neke od regija koje nisu ili su slabo povezane budu napokon umrežene.