



RADNA SKUPINA ZA TRANSPORT ZAVRŠNI DOKUMENT

Budva (Crna Gora), 12. svibnja 2011.

Predgovor

I ove godine nekoliko je predstavnika različitih zemalja, članica Foruma jadransko-jonskih gospodarskih komora, sudjelovalo u radu Radne skupine za transport. Razgovaralo se o trima glavnim temama:

- 1) pomorski prijevoz Jadranskog i Jonskog mora u 2010.
- 2) razvojne perspektive za Sredozemlje, „Short Sea Shipping“
- 3) europske mjere za razvoj europskog programa „Marco Polo“

Strateške smjernice

Analize provedene od strane Instituta Adriano Olivetti- Opservatorija o Pomorskom prijevozu u Jadransko-jonskom moru, usmjerene su na trend krstarenja kruzerima u 2010., gdje je zabilježen značajan rast, u iznosu i do 12%. Trend pokazuje kontinuirani rast i na Jadranu i Sredozemlju.

Glavni razlozi leže u ponudi profesionalnih kompanija, koje su uspjele osigurati veći broj brodova, većih kapaciteta i raspona ponuđenih usluga kupcima. S 1.617.000 putnika, Venecija je u 2010. Godini, kao vodeća luka, zabilježila rast u registracijama od 14%.

U trajektnom prometu registriran je opći pad, osim za trajektni promet u Hrvatskoj.

Promet između Grčke i Italije pretrpio je pad od 1,7%, a to je drugu godinu zaredom zabilježeno smanjenje, nakon 2009. godine, kada je iznosilo -2,9%. Ova promjena vjerojatno je uzrokovana financijskom krizom, kroz koju je zemlja prolazila i koja još uvijek traje.

Kao posljedica, javilo se i smanjenje prometa i u Italiji. U tom smislu, vrijedi istaknuti kako je u 2 godine u prometu kamionima/prikolicama zabilježen pad od 100.000 jedinica, odnosno 25% u odnosu na godišnje prognoze.

Također, putnički promet se smanjio. 2002. godine dosegnut je vrhunac u turističkim tokovima, s 2,7 milijuna putnika, a trenutno postoje podaci o 2 do 2,2 milijuna putnika.

Isti trend zabilježen je i u Albaniji i Crnoj Gori, dok je u Hrvatskoj u porastu vjerski turizam.

Što se tiče kontejnera i tereta, 2010. godina bila je obilježena rastom prometa u svim većim svjetskim lukama (uglavnom azijskog), a najviše zahvaljujući potražnji iz Kine.

S obzirom na Jadransko more, zabilježen je visoki prosječni porast od 11%. Koper se ističe, sa značajnim rastom (39%), dok su talijanske luke registrirale najmanje poraste (3%).

Vrijedi spomenuti izvanredan primjer luke Koper: radi se o vrlo dinamičnoj luci, iako se zemlja ne svrstava među najveća svjetska gospodarstva i unatoč činjenici da je Koper luka prosječne veličine kada je u pitanju infrastruktura. Luka je uspjela iskoristiti brojne prilike koje su se nudile tijekom vremena i bila u mogućnosti značajno razviti prometne linije sa susjednim i okolnim zemljama te do Njemačke.

Na temelju primjera luke Koper, sudionici su složni kako gospodarstva u Sredozemlju mogu rasti i razvijati se, ukoliko postoji suradnja između različitih zemalja te ako se traže novih tržišta, a time i ciljane zemlje s jakim gospodarstvima, poput onih u Sjevernoj i Srednjoj Europi.

S obzirom na „Short Sea Shipping“ na Sredozemlju i Jadranu, Radna skupina istaknula je kako se ta vrsta prometa može obavljati samo s RO-RO i RO-PAX trajektima.

U 2010. godini, politička situacija u Sjevernoj Africi bila je poprilično stabilna i bio je omogućen razvoj pomorskog prometa na tom području. Ipak, 2011. godina započela je na drugačiji način te će budući politički i gospodarski razvoj ovih zemalja biti od ključnog značaja, kako bi se pojmili utjecaji na pomorski transport u ovoj godini.

Istočne mediteranske zemlje karakteriziraju tri sljedeća najznačajnija čimbenika:

- ekonomski rast;
- suradnja s ostatkom svijeta putem međunarodnih sporazuma;
- rast populacije.

Jadranske luke imaju konkurentnu prednost u putovanjima srednje i kratke udaljenosti te je, u tom smislu, važno usredotočiti se na karakteristike u kojima su jače od ostalih i snažnije ih razvijati.



Što se tiče programa „Marco Polo“, Radna skupina naglasila je još jedanput kako Europska unija može odigrati temeljnu ulogu u podupiranju razvoja prometa i to kroz ovaj program. Natječaj za ponude u 2011. bio je objavljen u drugoj polovici ove godine.

Program „Marco Polo“ objavljen je 2008. godine, a ima za cilj smanjenje cestovnog prometa i zagađenja koje isti uzrokuje, kroz promicanje „zelenih“ načina prijevoza u gustom europskom prometu.

Mnogi projekti nedavno su pokrenuti u južnom dijelu Mediterana, zahvaljujući programu „Marco Polo II“. Takvi su slučajevi povezivanja luka Koper i Barcelona, Bari- Bari- Rumunjska te Igoumenitsa- Catania-Genova.

„Marco Polo“ program mogao bi biti od pomoći i u sektoru ribarstva i transporta.

Zaključci (usklađene aktivnosti)

Radna skupina potaknula je sljedeće prijedloge:

- pažljivo nastaviti s praćenjem trendova pomorskog prometa Jadransko-jonskog bazena te potencijala za razvitak novih usluga na ovom području, širenjem programa „Short Sea Shipping“ na nova tržišta;
- promicati podizanje svijesti (profesionalaca u ovom području, upravitelja infrastrukturom, javnih institucija) o mogućnostima razvitka prometa u kontekstu izvan bazena te o potrebama posvećivanja pozornosti intermodalnom željezničko-pomorskom transportu, kao vrsti poticaja za razvoj trgovine, u skladu s ekološkom održivosti;
- potrebno je obratiti pozornost na natječaj za program „Marco Polo“ u 2011., koji bi uskoro trebao biti objavljen, a u kojem potencijalno mogu sudjelovati sve zemlje članice, čije su komore članice Foruma jadransko-jonskih gospodarskih komora, bilo da su države članice Europske unije ili uključene u natječaj kao susjedne zemlje Europske unije. Zajedničke inicijative dviju ili više zemalja članica Foruma jadransko-jonskih gospodarskih komora, mogu biti pokrenute u okviru ovog programa, čiji je cilj uključivanje novih usluga u „Short Sea Shipping“ i željeznički promet.