



RADNA GRUPA NA TEMU TRANSPORTA ZAVRŠNI DOKUMENT

Ancona, 27. maggio 2010.

Uvod

I okrugli stol za transport Foruma AIC izdvojio je zaštitu okoliša kao najvažniju temu za razvoj pomorskih aktivnosti, nadasve u onim lukama koje se nalaze nadomak naseljenih centara. Iz navedenog razloga rad stola bio je podijeljen u dvije faze: prva faza posvećena je analizi pomorskog prometa na području bazena u vrijeme ozbiljne međunarodne gospodarske krize fokusirajući se na intermodalnost željeznica-more kao potencijalni instrument za smanjivanje negativnih vanjskih utjecaja na okoliš; druga faza organizirana je s okruglim stolom za okoliš te je posvećena onim inicijativama u lukama čiji je cilj zaštita okoliša i analizi najzanimljivijih dobrih praksi.

Strateške smjernice

I ove su godine na okruglom stolu za Transport Foruma AIC sudjelovale brojne Gospodarske komore i Lučke uprave iz raznih zemalja Jadransko-jonskog područja. U diskusiji su sudjelovala i društva s dugogodišnjim iskustvom na području logistike i upravljanja podacima o transportu koja se vode logikom integracije.

Iz analize koju je izvršio ISTAO za osmatračnicu morskog prometa proizašlo je da se i Jadransko-jonsko područje suočilo s negativnim posljedicama međunarodne gospodarske krize. Godina 2009 može biti definirana kao strašna godina i sa stajališta transporta i to unatoč činjenici da su zabilježeni i određeni pozitivni elementi koji ukazuju na vitalnost luka koje se nalaze duž dviju obala.

Robni promet zabilježio je značajnu negativnu varijaciju dosegnuvši razinu prometa zabilježenu prije više od 10 godina. U luci Taranto promet je zabilježio pad od 37%, u luci Ravenna 28% a u Kopru 17%; jedini je izuzetak bila luka Ploče u kojoj je zabilježen porast od 44%. I promet vučnih motornih vozila i prikolica nije zaobišla kriza pa je tako Patras zabilježio pad prometa od 20%, Trst i Bari 13%

I u segmentu kontejnera zabilježen je u prosijeku pad prometa u čemu su jedini izuzetci bili Ancona i Drač. Za razliku od toga putnički prijevoz bilježi poprilično dobre rezultate a jedini je izuzetak bila luka Patras. Vezano uz turizam, mogu se naglasiti pozitivni rezultati koje bilježe kružna putovanja, segment u kojem je zabilježen porast od 10% i tijekom 2008.g. čemu najviše pridonose Venezia i Bari (Bari je po broju iskrcaja sustigao luku Dubrovnik) ali i manje luke kao što je Ancona.

Referentni scenarij za morski promet na Sredozemnom moru brzo se mijenja i sve je veća konkurencija od strane sjevernoafričkih luka; ova konstatacija ukazuje na neophodnost što brže usuglašene akcije svih Jadransko-jonskih luka kako bi se očuvala adekvatna razina konkurentnosti.

Za stolom su analizirane i inicijative za integraciju brodskog i željezničkog prometa u uvjerenju da razvoj intermodalnosti može pridonijeti razvoju usluga logistike u lukama uz posvećivanje velike pažnje i održivosti okoliša. Jadransko-jonske luke moraju ponovo osvojiti prostore i dobiti na vizibilitetu kako bi u potpunosti vršile ulogu veze između zemalja Južne Europe i sjevernoeuropskih zemalja.

U tom smislu, luka Trst do sada je bila najaktivnija pa je tako to jedina luka koja je realizirala međunarodnu željezničku vezu. Preostale luke počele su raditi na tome kroz realizaciju projekata čiji je cilj djelomično preusmjeravanje prometa na željeznicu međutim, jasno se uočava kako je neophodno financijski podržati početne faze sličnih aktivnosti koje u protivnome neće biti konkurentne u odnosu na tradicionalni cestovni promet.

Sjevernojadranske luke, nadasve luke Ravenna, Trst, Venecija i Kopar a uskoro i Rijeka, umrežile su se i započele na taj način lobiranje kako bi produljile Prioritetni Projekt 23 do Ravenne. Luke Srednjeg i Južnog Jadrana ne djeluju još uvijek združeno pa bi to trebao biti njihov najvažniji cilj u nadolazećim godinama kako bi se izbjegla njihova marginalizacija u pomorskom prometu Sredozemljem i kako ne bi propustili jednu veliku priliku.



Gospodarske komore mogu pružiti veliku pomoć u tim naporima. U ožujku ove godine počela je djelovati jedna vrsta udruge europskih Gospodarskih komora pod imenom Blue Chamber Network koja objedinjuje brojne države i čiji je cilj pokretanje brojnih stručnih inicijativa na području pomorske politike, uključujući razne djelatnike na teritoriju. Riječ je o mreži koja će Gospodarskim komorama omogućiti da dođu do stručnog osoblja te da budu spremne pridonijeti na učinkovitiji način u donošenju budućih odluka Europske komisije vezano uz pomorski promet.

Važno je da Forum AIC započne dijalog i s navedenim networkom u okviru Eurochambersa. Do sada su kroz rad Foruma izdvojena brojna područja na kojima je nužno združeno djelovanje ali različite situacije na koje se nailazi u različitim zemljama (podijeljene na zemlje članice EU, potencijalne članice i zemlje koje nisu pokrenule proces pristupanja EU-i) onemogućile su provođenje projektnih ideja u akcije. Na to je bitno utjecalo i nepostojanje specifičnih tehničkih kompetencija (nadasve vezano uz projekt Marco Polo koji je više puta izdvojen kao idealni instrument za pokretanje konkretnih akcija i uključivanje privatnih partnera) do kojih bi se moglo doći upravo kroz sudjelovanje u networku Blue Chamber Network.

Izlaganja su omogućila i da se sudionici upoznaju s nekim od važnih inicijativa koje su Lučke uprave pokrenule na ovom području, nadasve u lukama Ancona i Rijeka, vezano uz poboljšanje infrastrukture unutar luka i uz upravljanje logistikom transporta.

Tako se na području luke Ancona radi na realizaciji novog gata za kontejnere zahvaljujući kojem će se robni promet moći bitno povećati pospješujući razmjenu između juga i sjevera Europe. I u Rijeci se planiraju znatna ulaganja uz premještanje određenih aktivnosti u cilju stvaranja trgovačkog područja (waterfront) koji će vratiti luku njenim građanima.

Još jedan izuzetno zanimljiv projekt predstavilo je talijansko društvo čija je specijalizacija integrirano informatičko upravljanje podacima o različitim vrstama javnog prijevoza. Do danas još uvijek ne postoji instrument koji bi turistima i putnicima omogućio planiranje njihovog prijevoza kombinirajući pri tome različite načine prijevoza (brodovi, autobusi, vlakovi....); postoje informatičke platforme koje mogu objediniti sve postojeće informacije i staviti ih na raspolaganje putnicima i to i on line i na određenim čvorištima putničkog prometa. Ovaj instrument namijenjen je institucijama i lučkim upravama; institucije koje su bile nazočne za stolom iskazale su njihov interes za navedenu ideju i dobru volju da se bolje istraže mogućnosti za eventualnu primjenu i na Jadransko-jonskom području.

Stol je iskazao svoje uvjerenje kako je neophodno uključiti njegov rad u širi kontekst dijeleći s institucijama s Jadransko-jonskog područja uvjerenje kako je u cilju pružanja konkurentnih usluga i prostora neophodno djelovati integrirano i predstavljati se kao samo jedan hub Pred velikim međunarodnim carriersima.

Uz to je neophodno naglašavati svoje specijalizacije i ne trošiti bespotrebno resurse i energiju: luke Srednjeg i Južnog Jadrana imaju prednost u prometu na srednjim i kratkim udaljenostima dok luke Sjevernog Jadrana imaju prednost u prometu na velikim udaljenostima. Neophodna je stoga jedna nova zajednička vokacija.

Nužno je dakle što prije uključiti institucije u akciju lobiranja kako bi se nanovo usmjerila pažnja Europske komisije na razvojne mogućnosti ovog važnog dijela buduće Europe.

Zaključci (dogovorene akcije)

Stol si stavlja za cilj:

- nastaviti pomno pratiti pomorski promet na Jadransko-jonskom prostoru u cilju procjene srednjoročnih i dugoročnih posljedica međunarodne gospodarske krize. Znatna pad robnog prometa koji je zabilježen u 2009.g. mogao bi imati negativni učinak i na transportnu industriju i na zaposlenost u sektoru;
- provjeriti da li je moguće pridruživanje mreži Blue Chamber Network i uvrstiti među teme Europske komisije i potrebe Jadransko-jonskih luka;
- nastojati dodatno zbližiti Lučke uprave Srednjeg i Južnog Jadrana kako bi se osnovala jedna akcijska grupa koja će, po uzoru na sjevernojadranske luke, bit sposobna upozoriti institucije EU-e na potrebe ovog područja.