



RADNA GRUPA NA TEMU TRANSPORTA

ZAVRŠNI DOKUMENT

MAKARSKA 24. TRAVNJA 2008

Uvod

Radna grupa na temu Transporta, kojom koordinira Panorea Nicolopoulou (predstavljajući Achaia Gospodarsku komoru), je značajna po prezentaciji Opservatorijske ankete o pomorskom prijevozu u Jadransko Jonskom moru, koju je proveo Ista. Nadalje predstavnici nekoliko glavnih Lučkih Uprava Jadransko-jonskog područja (Ancona, Split, Rijeka, Ploče, Drač, Igoumenitsa i Preveza) su pozvani da govore o mogućnostima rasta u cijelom području i na području svake luke posebno.

Strateške smjernice

Ovaj sastanak bila je prilika da se podijele informacije o planovima razvoja koje su sastavile Lučke Uprave i o investicijama koje su već uložene ili samo planirane, u smislu lučke infrastrukture i poveznica sa glavnim cestama.

Cilj je bio provjeriti:

- Percepciju svake Lučke Uprave u odnosu na potencijal koji nude tržišta i izrađene strategije;
- Aktivnosti koje su rezultirale iz ovih strategija, posebno u smislu infrastrukture;
- Financijska sredstva koja su prikupljena i ona koje su još potrebna za kompletiranje inicijativa

Izveštaji svake Lučke Uprave naglašavaju vrlo interesantne pristupe i vizije vezane uz strateško planiranje Lučkih Uprava i upravljačke organizacije:

- Prvenstveno veliku svjesnost o činjenici da smo svjedoci epohalnih promjena. Posebno luke Istočno Jadranskog mora nakon rata i političke nestabilnosti, planiraju postaviti uvjete i inicijative koje će biti u mogućnosti odgovoriti na potražnju za pomorskim prijevozom u porastu, s glavnim ciljem postajanja pravom logističkom platformom za Istočnu i Srednju Europu;
- Nadalje, prepoznato je da je infrastrukturna arhitektura preuzela važnu ulogu i ocrтана je od strane Ten – T networks i Paneuropean Corridors zajedno sa dalekosežnim nacionalnim inicijativama (kao što su auto putovi u Hrvatskoj). V koridor sa svojim širenjem bi mogao postati ekstremno važan za Hrvatske luke, posebno Rijeku i Ploče, time povezujući ove luke u centar



velikih proizvodnih lokaliteta. Slično VIII Koridor prema Draču igra glavnu ulogu također kako cesta Egnatia prema Igoumenitsi povezuje luku sa nekim područjima u Turskoj i Bugarskoj koji imaju veliki potencijal u smislu potražnje prijevoza.

- Perspektiva uspostave infrastrukturnih glavnih cesta postaje dobra prilika precrtati utjecajnih područja za svaku luku koja je vidljivo postala veća i implicitno opravdava dalekosežne infrastrukturne razvojne planove čak i za luke koje su izdvojene na velikim prometnim rutama do sada (na primjer Ploče, Drač itd.)

Svakako je rasprava bila važna prilika da se naglasi potreba da se radi na uspostavi mreže između Lučkih Uprava Jadransko Jonskog područja kako bi se zajedno procijenile strateške linije koje će se pratiti, uz poštivanje neovisnosti svake organizacije ili upravljačke institucije.

Volja i obveza čvrsto naglašeni od sudionika u radnoj grupi (posebno od strane institucija) su rezultirali iz svjesnosti da su takve značajne investicije u lučko područje bitne kako bi se osigurao odgovarajući nivo konkurentnosti. Ipak one same nisu dovoljne da bi se dostigao održivi nivo ekonomsko- financijskog upravljanja i moraju se iz tog razloga kombinirati sa integriranom politikom pomorskog prijevoza koja bi trebala biti stvarno „Jadranska“: svatko bi trebao biti sposoban naći dostatan prostor (specijalizirana tržišta, područja i segmente aktivnosti) kako bi se osigurala održivost tako bitnih javnih investicija.

Aktivnost ocrтана od strane Lučkih Uprava sudionica je pokazala, kako smo već spomenuli, da se stranke slažu o potrebi razvoja infrastrukture koja povezuje luku sa glavnim unutarnjim komunikacijskim rutama. Oni će ostati centralni u puno većem području koje često odgovara cijelom Istočno Jadranskom području.

Ova zajednička vizija se ne slaže sa prirodnim efektima konkurentnosti među lukama, na tržištu gdje snaga globalnih brodskih kompanija ili logističkih operatora završava zapaljivim konkurentnim oblicima koji također mogu imati štetan efekt na ekonomskoj održivosti usputnih luka i njihovih upravitelja.

Podaci o prijevozu naglašavaju potrebu za funkcionalnom intervencijom izbjegavajući time gubitak sredstava.

OPSERVATORIJSKI PODACI. Isporučeni podaci od strane Opservatorija o pomorskom prijevozu u Jadranskom i Jonskom moru, koji se odnose na 2007. godinu, pokazuju određene jasne trendove koji će voditi Lučke Uprave u njihovim odlukama.



Putnički promet na međunarodnim rutama u ovom području je dostigao **9 milijuna jedinica**, u laganom je porastu u odnosu na prethodnih 12 mjeseci. Bari usputna luka je ojačala svoje vodstvo dosežući 1.780.000 putnika, ostavljajući Anconu (1.500.000 putnika, druga luka na ovom području) i Veneciju iza sebe.

Na, u osnovi, stabilnom tržištu kao što su trajekti, gdje u slijedećim godinama nisu očekivane posebne fluktuacije udjela putnika, evidentno je da luke mogu rasti samo erodiranjem tržišnog udjela drugih usputnih luka, time naglašavajući efekt konkurencije.

Obrnuto, kod **prometa krstaša** se vidi **velika vitalnost** (+19% samo u prošloj godini) i tijekom 2007. godine protok putnika u glavnim lukama područja je dostigao 2 milijuna jedinica plus sav promet na Hrvatskim i Grčkim otocima koji često nije sistematski pregledan.

U ovom kontekstu prilika, nove destinacije i nova relevantna iskrcavanja za brodske kompanije se stvaraju pored onih klasičnih (Venecija, Dubrovnik i Bari) između kojih je Split koji je dostigao 100.000 jedinica i Ancona i Trst koji su registrirali oko 50.000 jedinica u 2007. godini.

217 milijuna tona tereta je prošlo Jadransko Jonskim područjem tijekom 2007. godine, isto kao i 2006. Istočne usputne luke nastavljaju rasti, posebno Kopar, Rijeka i Ploče dok Talijanske luke pokazuju znakove teškoća iako su Taranto i Trst čvrsto u vodstvu prelazeći obje 45 milijuna tona: Ancona sa 9.1 milijuna tona tereta, se postavlja u srednje stabilnu poziciju.

Segment kontejnera nastavlja rasti i dostigao je 2.2 milijuna u 2007. godini, što pokazuje porast od 7% u odnosu na 2006. Ove brojke rezultiraju iz kombinacije 25% prosječnog povećanja Jadranskih luka i 15% pada kontejnerskog prometa u Taranto čvorištu, kako je ovaj posljednji bio pogođen odlukama brodskih kompanija u smislu direktnih povezivanja sa tržištem.

Međutim trebalo bi naznačiti da su Istočne luke vrlo živahne i porasle su za 40% u odnosu na 2006. U 2001 Istočno Jadranske luke su bile odgovorne za samo 14% Jadranskog prometa u usporedbi sa 38% u 2007.

Zaključak (dogovorene aktivnosti)

Ovo je sigurno povoljan period za cijelo Jadransko Jonsko područje u smislu širenja tržišta i živahnosti projekata uključenih Lučkih Uprava. Prema tome nužno je naglasiti potrebu da se pronađu koordinacijske procedure i sinergija, kako bi se izbjegle greške koje su već napravljene u drugim prijevoznim sektorima (na primjer zračnim lukama i teretnim područjima), gdje su višak ponude i konkurencija napravili troškove infrastrukture nepodnošljivima.

Forumova radna grupa na temu Transporta također, kao što je predloženo od Vijećnika Pistelli-a Regije Marche, cilja na stvaranje trajne radne grupe na temu



Lučkih postrojenja u okviru Eurojadranske područne inicijative, čiji tajnik će biti u Anconi. S obzirom na to oni mogu oboje pridonijeti debati na ovu temu, podržavajući time strateške odluke Lučkih uprava i institucija teritorija koje su uključene.

Prilog: Opservatorij o Pomorskom prijevozu u jadransko Jonskom moru – Izvještaj prometa do 2007. (Izvor – ISTAO Ancona)

OPSERVATORIJ JADRANSKO-JONSKOG PODRUČJA POMORSKOG PRIJEVOZA IZVJEŠĆE O PROMETU U 2007.

Uredila Ida Simonella
Split 24. travnja 2008

UVOD

Kako je već uobičajeno, godišnje izvješće Opservatorija nadgleda promet između 17 glavnih luka Jadransko-Jonskog zaljeva (A-I)¹⁾ kojima je ove godine dodana luka Preveza, na zahtjev Grčke.

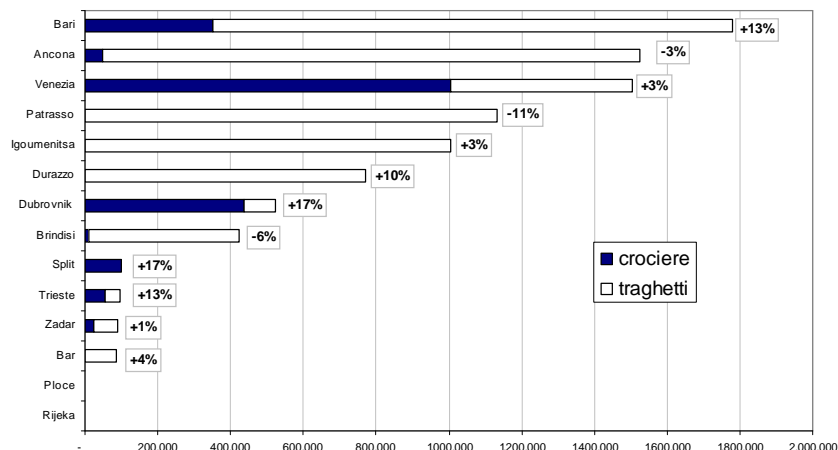
U 2007. neki trendovi koji su se već pokazali tijekom nedavne prošlosti i vezano za promet dobara i putnika su pročišćeni.

1. POMORSKI PRIJEVOZ

1.1 Prijevoz putnika

Luka Bari je utvrdila 2007. svoje vodstvo u međunarodnom prometu putnicima koje je imala prethodnu godinu. Sa 1.780.000 trajektnih putnika i putnika na krstarenjima i sa povećanjem od 13% samo u prošloj godini, ona se jasno distancirala od luke Ancona koje, štoviše bilježi pad od 3% uglavnom zbog pada u trajektnom prometu. Čak je i Venecija već dostigla nivo Ancone, zahvaljujući eksploziji prometa krstaša.

OSOBA- TOTALNA MEĐUNARODNA KRETANJA 2007



Izvor podataka: Istaot - OTM su dati AP

¹ Trst, Venecija, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi i Taranto u Italiji; Kopar u Sloveniji; Rijeka, Split, Zadar, Ploče i Dubrovnik u Hrvatskoj; Drač u Albaniji; Bar u Srbiji - Crnoj Gori; Igoumenitsa i Patras u Grčkoj



Dobar je učinak svih drugih luka koje su povećale svoj promet, s izuzetkom Patrassa koji je izgubio tijekom 2007- 11% svojih putnika.

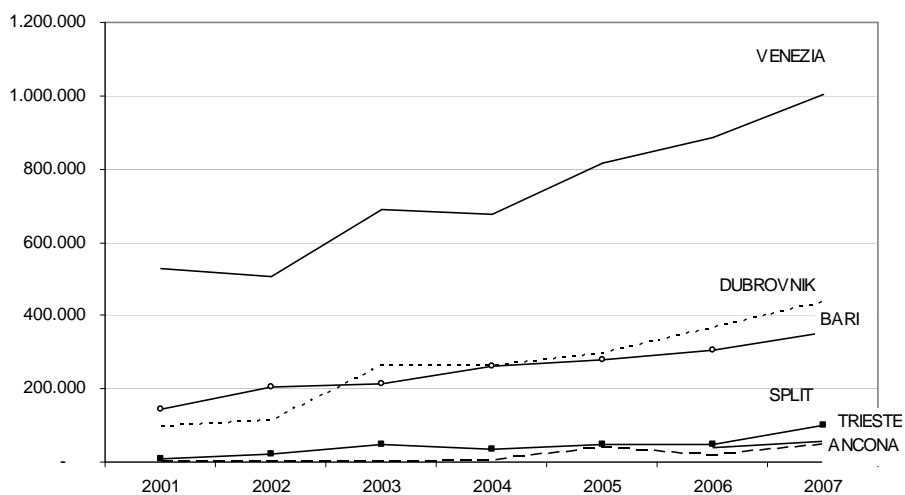
Nužno je odrediti svakako da je cjelokupno povećanje putnika u Jadransko-Jonskom zaljevu zahvaljujući segmentu krstarenja.

Tijekom perioda od četiri godine, efektno, total trajektnog prometa je bio stacionaran. Ovo je slučaj posebno sa Grčkom koja predstavlja, puno više nego ostali, najrelevantnije tržište kada su brojevi u pitanju. Pojedinačne luke, prema tome, mogu povećati samo ako erodiraju u tržišni udio drugih luka. Ovo se stvarno događa sa Barijem koji je tijekom posljednjih godina preuzeo od Brindisia važni udio prometa sa Grčkom i sada preuzima udio čak i od Ancone.

Promet koji dolazi od krstarenja ima drugačiji trend. U ovom slučaju, tržište vrlo brzo raste i predstavlja priliku za razvoj u različitim lukama.

Tijekom 2007., više od 2 milijuna putnika na krstarenjima, sa porastom od 19% u odnosu na prošlu godinu, su prošli kroz glavne luke ovog područja. Nužno je odrediti da su kretanja puno veća od registriranih ako uzmemo u obzir kratka zaustavljanja u samo turističkim lukama (jedan od tih je Corfu ali također na drugim Grčkim i Hrvatskim otocima kao i u Kotoru u Crnog Gori), koji nisu sustavno zabilježeni.

LUKE A-I I PROMETNI TREND OVI KRSTARENJA (UKRCAVANJE + ISKRCAVANJA + TRANSITI)

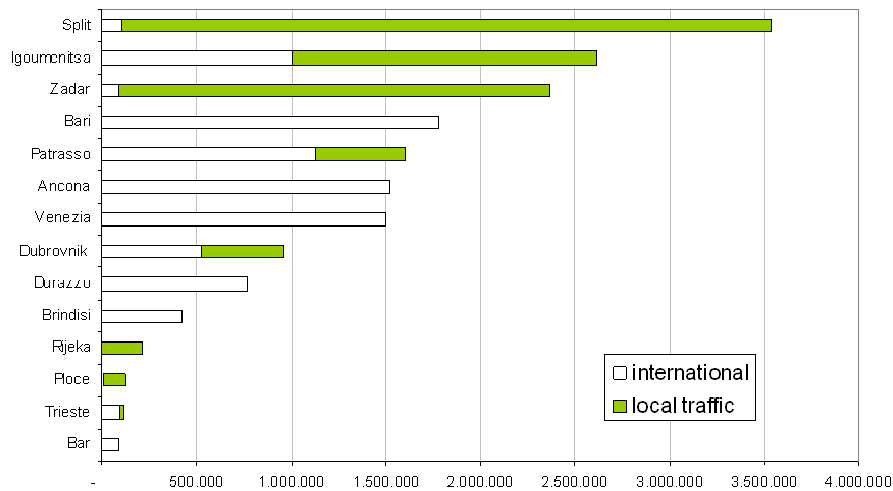


Izvor podataka: Ista - OTM su dati AP

Vodeća luka je Venecija sa više od jednog milijuna putnika, prati je Dubrovnik (435.000 putnika na krstarenjima) i Bari (352.000). Split je četvrtka luka gledajući sa ovog stajališta svih kretanja i dostiže 100.000 jedinica. Luke Trst i Ancona prate sa otprilike brojem od 50.000 putnika na krstarenjima.

Uspjeh Barija je uvelike povezan sa strategijom MSC Company koja je njega izabrala za svoju baznu luku za sva krstarenja na istočnom Mediteranu, garantirajući tako protok klijenata kompanije koji se ukrcaju u Bariju iako dolaze iz cijele Europe.

UKUPNA KRETANJA (MEĐUNARODNA I DOMAĆA) U LUKAMA A-I – 2007.

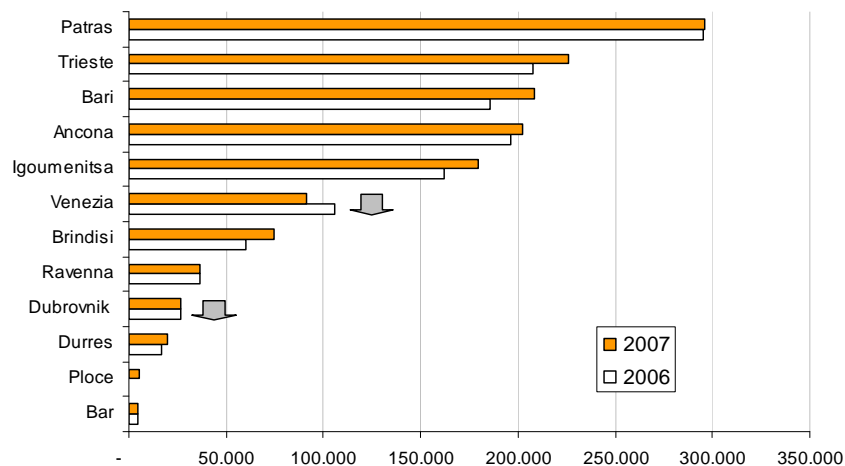


Izvor podataka: Istaot – OTM su dati AP

Na kraju dostavljamo klasifikaciju luka na bazi ukupnog kretanja putnika u međunarodnom i domaćem smjeru. U ovom slučaju na daleko najbitnija luka je Split sa više od 3.5 milijuna kretanja, prati je Igoumenitsa i Zadar. Efekt protoka turista prema otocima posebno Hrvatskim i Grčkim je očigledan ovdje.

U segmentu TIR i prikolica, usko povezanih sa ro-ro i ro-ro putničkim prijevozom, najvažnija luka je sigurno Patras sa oko 296.000 kretanja u 2007.

KRETANJA TIR U LUKAMA A-I PODRUČJA



Izvor podataka: Istaot – OTM su dati AP

Općenito ovaj pod-segment trajektnog prometa je imao važan porast tijekom 2007. Sudeći po kretanjima u Talijanskim lukama koji dozvoljavaju prikupljanje informacija na homogen način o linijama sa Albanijom, Hrvatskom, Grčkom i Turskom, moguće je primijetiti



evidentan porast u 2007. zbog dobrih rezultata posebno za Grčku (+17.000 TIR) i Tursku (+20.000 TIR).

KRETANJA TIR I PRIKOLICA U LUKAMA ZAPADNOG JADRANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trst	24%	23%	26%	27%	23%	26%	27%
Bari	16%	17%	17%	19%	22%	23%	25%
Ancona	29%	29%	28%	29%	28%	25%	24%
Venecija	15%	15%	8%	6%	11%	13%	11%
Brindisi	11%	11%	16%	14%	12%	8%	9%
Ravenna	6%	6%	5%	6%	5%	5%	4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	675.067	705.650	719.710	668.927	699.131	791.913	838.804

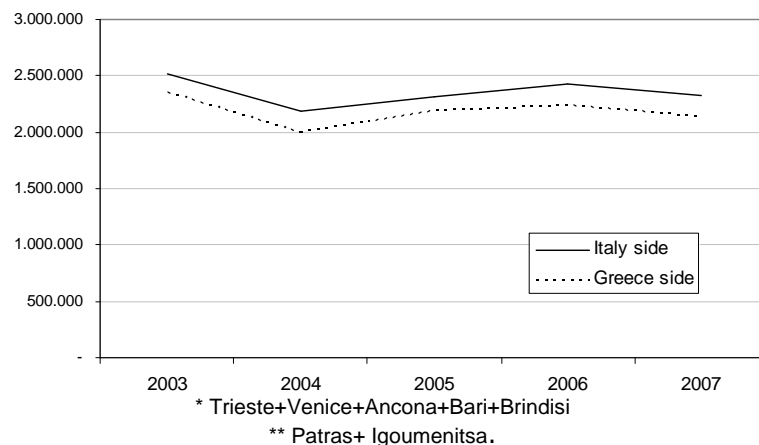
Izvor podataka: Ista - OTM su dati AP

59% kretanja je u svezi sa TIR i prikolicama na trajektima za i iz Grčke, 27% je u svezi sa Turskom i 8% s Albanijom. Broj ovih znači da je ovakav prijevoz za i iz Hrvatske i Crne Gore marginalan.

Analiza pojedinačnih tržišta trajektnog segmenta pokazuje slijedeće trendove.

- Segment GRČKA. U 2007. putnička kretanja iz Talijanskih luka i iz Grčke su oko 2.3 milijuna, sa padom od 4% u usporedbi sa 2006.g. Ista kalkulacija koja se odnosi na kretanja Igoumenitse i Patrasa, pokazuje jednak pad. Ukupne brojke su sistemski minorne (i jesu, na kraju sukladno početku/kraju godine ili sa izborom pojedinačnih karata). Ono što je važno, svakako, je jasna svjesnost o tržištu koji je već bio stacionaran nekoliko godina i u kojem Ancona zadržava visok udio u tržištu (45%) iako pod pritiskom luke Bari.

PRIJEVOZ PUTNIKA SA GRČKOM: ISTOČNO JADRANSKE* I GRČKE LUKE**



Izvor podataka: Ista - OTM su dati AP

- Segment HRVATSKA. Pad linijskog prometa sa Hrvatskom se nastavlja i dostiže -4%. Ponavljamo da ovo istraživanje ne uključuje veliki broj linija koje su aktivne ljeti kao što

su brzi brodovi, već rašireni cijelom obalom, koji naravno predstavlja agresivnu konkurenciju linijskom prometu. Ancona bilježi pad (-7%) ali, svejedno, zadržava vodstvo u kretanjima (63% udjela u tržištu linijskog prometa).

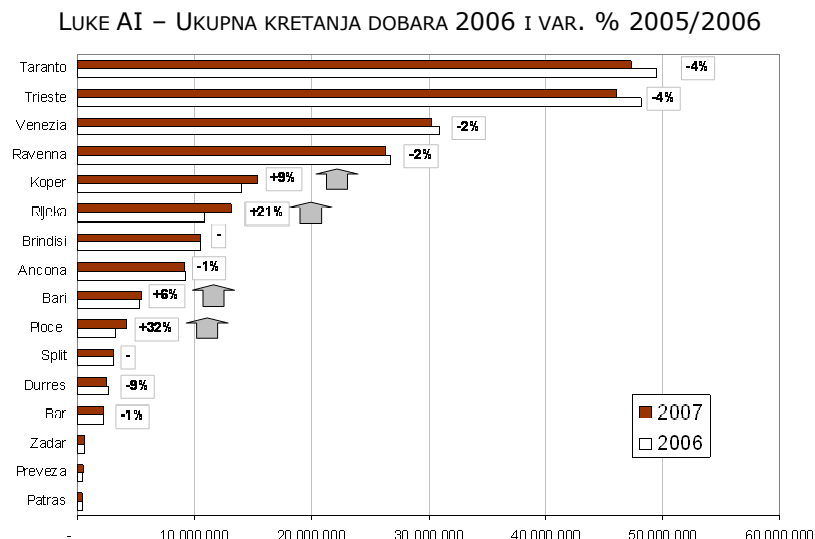
- Segment ALBANIJA. 887.000 je putničkih kretanja iz Italije u luke Drač i Valona sa porastom od 12% u odnosu na prošlu godinu; sve Talijanske luke su registrirale rast u putnicima i TIR/prikolica segmentu osim Trsta kojeg karakterizira jaki pad.
- Segment CRNA GORA. Kretanje putnika za i iz Bara se povećalo za 2,4% (dostigli su 89.000); ovaj porast je zahvaljujući luci Bari (+4,7%) u međuvremenu u Anconi je promet smanjen za 7,8%.

1.2. Ukupno kretanje tereta

U 2007. 217 milijuna tona tereta je prebačeno i ovaj broj je u biti stabilan u odnosu na prošlu godinu.

Taranto zadržava apsolutno vodstvo, iako u padu od 4% ukupnog prometa zbog pada krutih i drugih tereta.

Stabilna situacija ili lagan pad izgleda je evidentan u mnogim glavnim lukama ovog područja sa izuzetkom Kopra i Rijeke čija konkurentna snaga postaje relevantna ne samo za promet kontejnerima nego i za tekući i kruti teret.

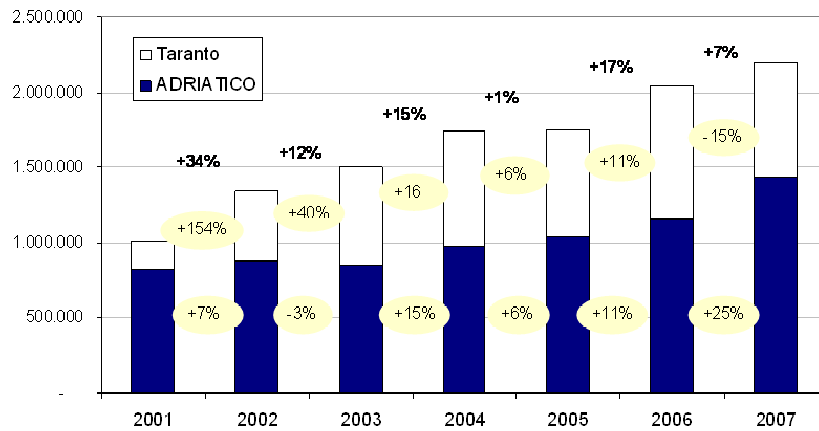


Izvor podataka: Istao – OTM su dati AP

1.3. Kretanje kontejnera

U 2007 promet kontejnera u području AI je dosegao 2.4 milijuna teusa sa porastom od 7% u usporedbi sa 2006. Novosti registrirane u prošlo godišnjem istraživanju su jaki pad luke Taranto (-15%); ovo je prvi pad ove luke iz regije Puglia od kad je postala dio konkurentskog sistema glavnih luka. U isto vrijeme Jadranske luke su profitirale najviši nivo rasta u proteklom godinama (+25%), pod utjecajem, kao i do sada u nedavnoj prošlosti, Kopra i Rijeke.

LUKE AI – KRETANJE DOBARA U KONTEJNERIMA 2007 I VAR. %



Izvor podataka: Istao – OTM su dati AP

Sada, bitno je razumjeti ako su dva fenomena povezana i to znači ako je promet pao za luku kao što je Taranto to je zbog rasta direktnih veza sa tržištima ili ako je ovaj fenomen limitiran pitanjem konkurentnosti između Mediteranskih glavnih luka.

Još jednom je bitno naglasiti izuzetan razvoj Slovenske luke koja se sada priprema postati prva Jadranska luka što se tiče prometa kontejnera, ugrožavajući tako primat Venecije.

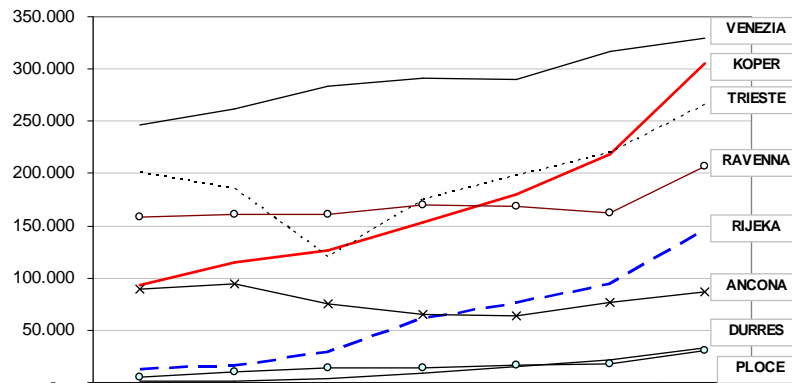
TREND 2001-2006 KRETANJE KONTEJNERA U GLAVNIM JADRANSKIM LUKAMA

Luke	2006	2007	Var %
Venecija	316.641	329.512	4%
Kopar	218.970	305.648	40%
Trst	220.310	265.863	21%
Ravenna	162.052	206.580	27%
Rijeka	94.390	145.040	54%
Ancona	76.496	87.193	14%
Drač	21.879	33.127	51%
Ploče	18.150	30.202	66%
Bar	17.854	27.095	52%
Split	1.685	5.115	204%
Drugi	4.239	1.052	-75%
Jadran	1.152.666	1.436.427	25%
Taranto	892.303	755.934	-15%
Jadran + Taranto	2.044.969	2.192.361	7%

Izvor podataka: Istao – OTM su dati AP

Štoviše, bila je to pozitivna godina za sve glavne Jadranske luke: Trst je pokazao 21% porasta i Ravenna, koja je bila stacionarna nekoliko godina, je porasla za 27%. Posebno izvanredna je dinamika Istočno Jadranskih luka gdje stopa rasta prelazi 50%.

KRETNJE KONTEJNERA U .000 TEUS
U GLAVNIM LUKAMA A-I – 2001-2007



Izvor podataka: Ista - OTM su dati AP

ZAKLJUČNE NAPOMENE

Kao kratak sažetak popisat ćemo glavne evidencije koje su se dogodile tijekom 2007. Putnički promet je karakteriziran:

- Tendencijske stacionarnosti putničkog prometa u trajektnom segmentu gdje u proteklom godinama pojedine luke mogu rasti samo erodiranjem u tržišni udio drugih luka;
- Jak razvoj tržišta krstarenja gdje neka druga područja i drugačije luke Zaljeva ulaze u igru
- Brz rast luke Bari koja je postala vrlo uspješna svojom strategijom fokusiranja na putnički promet

U prometu teretom, situacija stacionarnosti vezana uz ukupno kretanje tereta je posljedica skupa vrlo dinamičnih situacija i drugih više stagnirajućih.

Zasigurno je tržište kontejnerima u 2007 bilo posebno pozitivno za sve luke zaljeva s izuzetnim nastupom za cijeli Istočni Jadran, posebno Koper. Samo je Taranto pokazao pad u prometu od 15% i ovo se dogodilo prvi put u nedavnoj prošlosti ove luke iz Puglie.

Ove tendencije nam daju na razmišljanje o ulozi prekrcaja, konkurentnosti među glavnim lukama, mogućoj direktnoj vezi među lukama (od točke do točke) za razvoj i mogućnosti koje ove nove postavke nude Jadranskim lukama.