

RADNA GRUPA ZA TRANSPORT ZAVRŠNI DOKUMENT



Krf, 11. lipnja 2014.

Radna grupa za promet je ove godine bila usko vezana uz EU Strategiju za jadransko-jonsko područje, a posebno vezano za parametre i stupove, o kojima se raspravljalo tijekom Konferencije dionika, koja je bila održana prošle veljače u Ateni.

Glavne teme su bile:

1. pomorski promet
2. intermodalne veze sa zaleđem
3. energetske mreže.

Tijekom radne grupe raspravljalo se o prve dvije teme u više detalja.

1. Pomorski promet

Primijećen je pad u prometu putnika sa RO-PAX u periodu od 2009. do 2014.: dostigao je 16% i više od 1.1 milijun putnika. Štoviše, pad kretanja TIR i TRAILER-a je primijećen.

Tijekom radne grupe za promet sudionici su analizirali primjer Trsta kao jedine luke gdje je kretanje TIR-a, TRAILER-a u RO-RO-u i RO-PAX-u u porastu. Rezultati studije su pokazali da:

- a) je Trst povezan s Turskom, novim tržištem i ekonomijom u razvoju
- b) Trst ima apsolutnu kontrolu cijelog sustava transporta i distribucije proizvoda zahvaljujući razvoju jakog višestruko-modalnog sustava (željeznica-more). Postoji veza sa željezničkom mrežom i javno privatnim partnerstvima (JPP-evima), koji investiraju u terminale.

Sljedeći primjer vrijedan spomena se odnosi na luku Taranto. Prije možda samo nekoliko godina, u istom kontekstu Radne grupe za promet, tijekom 12. izdanja Foruma AIC, Taranto je bio predstavljen kao primjer nevjerojatnog porasta u prometu zbog činjenice da je Evergreen izabrao tu luku kao svoju glavnu mediteransku luku prekrcaja (2009. je dostigla 900.000 TEUS-a). U kasnijoj fazi je opće usporevanje pomorske razmjene i istovremeno povećanje u konkurentnosti južnomediteranskih luka navelo Evergreen da promijeni svoje strategije i napusti luku Taranto.

Dodatno je naglašeno da su niske cijene zrakoplovnih kompanija za Grčku utjecale na značajan pad u pomorskom transportu. To je velika prijetnja trajektnim tvrtkama i oporavku cijelog ovog tržišta.

2. Intermodalne veze sa zaleđem

Primijećen je trend razvoja u području kontejnera i u važećim investicijama s novim platformama za kontejnere i drugom infrastrukturom. Tijekom proteklih 10 godina primijetili smo povećanje od 1.5 milijuna kontejnera. U 2013. smo imali promet od 2.5 milijuna TEUS-a u jadransko-jonskoj regiji. Ovaj broj zasigurno dobro zvuči ali u stvarnosti to i nije tako dobro u odnosu na luke u sjevernom dijelu Europe.



Kako bi nam bilo jasnije, 8 milijuna TEUS-a je prošlo preko luke Hamburg, a kako bi bilo još i gore trebali bi pojasniti da je 2.5 milijuna TEUS-a prošlo kroz 7 različitih luka među kojima ni jedna nema kritičnu masu. Ograničenja razvoju prometa kontejnerima u jadransko-jonskom području se sastoje točno od manjka centralne logističke luke, u nevjerojatnoj fragmentaciji trenutnog prometa teretom i u nedostatku višestruko-modalnih rješenja (osim u slučaju Kopra i Trsta) koji bi mogli unaprijediti povezanost između tih luka i daljnjih slivnih područja.

Upravljačka struktura Makroregije bi trebala podržati politiku razvoja višestrukog modaliteta kako u smislu infrastrukture tako i u smislu usluga (kao što je to slučaj u raznim europskim zemljama) s ciljem promocije održivog pomorskog prometa.

Još jedan podsektor prometa su kruzери. Primijetili smo povećanje od otprilike 5% tijekom posljednjih 5 godina sa 5 milijuna putnika u jadransko-jonskoj regiji. Venecija je na prvom mjestu sa 1.8 milijuna putnika koji vrše ukrcaj i iskrcaj u toj luci, drugi je po redu Dubrovnik, a treći Krf sa 750.000 putnika u tranzitu.

Sada ćemo se složiti da su ovo dobre vijesti po pitanju kruzera, ALI nije sve tako jednostavno!

Porast u kruzерима значи više putnika. Više putnika значи veće brodove. Veći brodovi znače veće luke, a tko ih ima?

U našoj regiji postoji također apsolutna ovisnost između kruzera i Venecije, što trenutno stvara nestabilnost i ne ostavlja prostor za investicije zbog stanja nesigurnosti koje se odnosi na nesigurnost u navigaciji u venecijanskoj uvali.

Potrebno je obratiti posebnu pozornost na kruzere. Luke za kruzere ne trebaju biti najveće luke; također razvoj kruzerskog turizma uz njegov doprinos regionalnoj ekonomiji može biti značajan!

Prije zaključka, treba naglasiti još dva aspekta:

- 1) Jedan je relevantan po pitanju nužnosti kreiranja uniformiranog pravnog okvira povezanog uz čišćenje pličina kako bi se izbjegao manjak homogenosti, koje košta.
- 2) Drugi aspekt je da je u sklopu okvira makroregija, izolacija otoka, ne samo od drugih zemalja već od njihovih gradova u zaleđu, od presudne važnosti i da ju treba rješavati.

Svi mi sada govorimo o makroregiji bez da nas većina uopće zna na što se to odnosi. Sretni smo što se imamo priliku, tijekom radne grupe za promet, upoznati s primjerom drugih postojećih makroregija, one na baltičkom moru, i istinski je bilo korisno vidjeti poveznicu između zemalja bez homogenosti u većini sektora. To nam je pomoglo zamisliti našu makroregiju.

Tajništvo Radne grupe za transport
Gospodarska Komora Achaia

Kontakt osoba: Panoraia Nikolopoulou

Tel: 0030 2610 277779

Fax: 0030 2610 276519

Email: panoreanik@e-a.gr