

Zaključki Ministrske konference o pomorskih avtocestah

Fotis Karamtisos, direktor Generalnega direktorata za pomorski in rečni promet; intermodalnost, Generalni direktorat za promet in energijo

Gospod predsednik,
visoki predstavniki,
gospe in gospodje,

v veselje in čast mi je, da vam lahko predstavim zaključna stališča delegacij in vseh predstavnikov. Upam, da zaključke lahko smatramo za sprejete s strani Konference.

V svojem uvodnem nagovoru na konferenci je podpredsednik, gospod Barrot, postavil mejnik, ko je rekel, da moramo sedaj delovati tako, da pomagamo obrniti trende v prenasičenem evropskem prometnem sistemu, v katerem trenutno prevladuje cestni promet.

»Pomorske avtoceste« so nov koncept v evropski prometni politiki. Koncept v glavnem temelji na metodi pomorskega transporta na kratkih razdaljah, ki je v obdobju med leti 1995 in 2004 beležil izredno visoko, 32-odstotno rast. Ta rast je enaka rasti cestnega prometa. Transport na kratkih razdaljah po pomorskih avtocestah naj bi Evropi pomagal prekiniti prevlado cestnega prometa, in sporočila današnjih odličnih predstavitev kažejo, da se to lahko uresniči.

Prvi zelo pomemben korak je bila revizija TEN-T leta 2004, ki zagotavlja finančni okvir za izvedbo pomorskih avtocest. Tu bi rad omenil bodočo širitev pomorskih avtocest v naše sosednje države. Kot veste, je o tem na široko razpravljala Skupina visokih predstavnikov za promet v razširjeni Evropi (HLG), kateri je predsedovala gospa De Palacio.

Iz današnjih predstavitev in razgovorov je očitno, da pomorske avtoceste predstavljajo poglobljeno priložnost Evropski uniji v naslednjih desetletjih. Danes so bile predstavljene zanimive in raznolike pobude ter odlične praktične rešitve. V Baltskem morju je za doseganje koncentracije tovora Stora Enzo poudaril pomembnost nekega glavnega pristanišča v povezavi z manjšimi, z namenom prometne povezanosti, medtem ko je Grimaldi predstavil svojo mrežno strategijo v Sredozemskem morju. Pristanišče Nantes je predstavilo temeljito analizo poskusne povezave atlantskega koridorja med Francijo in Španijo. Take inovativne podvige je treba podpirati, ostalim pa pokazati pot.

Zanimivo je bilo tudi slišati različna izhodišča, od takih, ki izhajajo iz dokaj liberalne tradicije pomorskega sektorja, pa do takih, ki imajo strukturen pristop, ki so bolj politična in ki se bolj nanašajo na javni sektor ter so povezana z uporabo in načrtovanjem kopenskega prometa. Izziv je, kako doseči, da bi en pristop sinergijsko vplival na drugega. Gospod de Richemont je poudaril večjo potrebo po angažmaju moči javnosti, kakor tudi potrebo, da pomorskim avtocestam določimo enako podlago, kot jo imajo ostali načini transporta, kar zadeva davke in javno financiranje, kot je poudaril tudi gospod Grimaldi. Prav tako moramo zagotoviti, da razmišljanja o

varnosti ne bi ustvarila nekonkurenčnega okolja za pomorske avtoceste. Razmisliti je treba tudi o alternativnem načinu varnosti pomorskih avtocest.

Danes je bilo tudi poudarjeno, da razprava o pomorskih avtocestah ne bi smela biti omejena samo na vprašanja financiranja, temveč da se moramo lotiti tudi zahtev po kakovosti: sprememba bo lahko nastala samo zaradi mreže kakovostnih intermodalnih povezav pomorskih avtocest. Seveda pa je to treba razumeti v kontekstu preglednega financiranja, da bi se izognili temu, da konkurenca popači besede.

Pred nami so torej številni ključni izzivi, s katerimi se je treba spoprijeti. Pri tem moram izpostaviti štiri vidike.

- Mnogi govorniki so na prvem mestu izpostavili pomembnost javnih/privatnih povezav in sodelovanje. Zaradi tega je ta ministrska konferenca pomemben korak. Za uresničitev ideje o pomorskih avtocestah obstaja velik interes na strani tako javnega kot privatnega sektorja. Naloga je, da besede spremenimo v konkretna dejanja. Potreba po proaktivnem angažmaju javnega sektorja je razumljiva, slišali pa smo tudi, da želi biti bolj vpleten tudi privatni sektor, kot so špediterji in delavci.
- Drugič, najsodobnejše pomorske avtoceste potrebujejo tako javno kot privatno sovlaganje. Obstoječo infrastrukturo je treba prilagoditi v pristaniščih, prav tako v zaledju, vzpostaviti je treba logistične platforme, najsodobnejšo tehnologijo pa potrebujemo, če hočemo, da bodo pomorske avtoceste uspešne. Dimenzija visoke tehnologije pomorskih avtocest je tudi lahko dejavnik, ki bi pomagal pritegniti mlade ljudi k temu poklicu. Dostopni bi morali biti skladi v sklopu TEN-T in Marco Polo, vendar pa je treba razmišljati tudi o dodatnih virih financiranja, kot je na primer financiranje s strani privatnega sektorja in Evropske investicijske banke ali pa iz lastnih virov držav članic.
- Tretjič, koncentracija tovora je eden izmed ključnih pogojev, da bi pomorske avtoceste zaživele. Ta predstavlja enega izmed glavnih izzivov sodelovanja med akterji logistične verige.
- In še četrtič, upoštevati je treba tudi vidik kakovosti pomorskih avtocest, da bi te lahko v popolnosti konkurirale cestnemu transportu. Kakovost bi morala biti upoštevana pri infrastrukturi, nadgradnji in storitvah, kot izhaja iz zaključkov v Amsterdamu. Naša politika se bo prav tako osredotočila na nadaljevanje odstranjevanja ozkih grl, na poenostavitev administrativnih procedur in carinskih formalnosti, na razvoj centrov, kjer bo mogoče vse te formalnosti opraviti na enem samem mestu ter na odprtost Baltskega morja za plovbo. Zanesljive, pogoste in učinkovite povezave na krajše razdalje med pomorskimi avtocestami bodo zaokrožile podobo o kakovosti. Istočasno pa moramo pospešiti sprejetje predloga o intermodalnih nakladalnih centrih, do katerega je Evropski parlament zavzel stališče že pri prvem branju.

Danes smo bili opozorjeni, da projekt pomorskih avtocest ne utegne uspeti, če ne bodo zagotovljeni ustrezni pogoji. Vendar spomnimo se primerov, o katerih smo danes slišali, ki govorijo o tem, kako se lahko uspešno spoprimemo z izzivi.

Dovolite mi nekaj zaključnih pripomb. Te so zapisane in upam, da jih lahko, skupaj z že omenjenimi spremembami, sprejmemo koz zaključke konference:

- Pomorski promet je hrbtenica mednarodne trgovine. Naša gospodarstva potrebujejo zanesljive in učinkovite pomorske povezave. Prepričani moramo biti, da naša politika ustreza zahtevam trga. Ne začenjamo iz nič, saj imamo že dobre primere.
- Ambiciozni cilji kakovostnih pomorskih avtocest zahtevajo temeljito pripravo. Ta priprava mora ugotoviti, kdo so ustrezni akterji, in jih tudi vpeti v projekt. Glavni načrti, ki so na poti za štiri koridorje pomorskih avtocest, prepoznavajo različne karakteristike koridorjev pomorskih avtocest in bodo pomagali pri pripravi političnih odločitev. Pomagati morajo pripraviti konkretne akcije za uresničitev s strani javnega in privatnega sektorja, vključno z vprašanji financiranja. Ti glavni načrti morajo zagotoviti temeljito poznavanje prometnih tokov in trga ter raziskati gospodarske, okoljske in družbene vplive. Konkurenca pa je naslednje vprašanje, ki zahteva veliko pozornosti, zlasti na področjih, kjer že obstajajo pomorske povezave. Prav zato mora biti izbira povezav ali pristanišč odprta in pregledna.
- Prav tako moramo misliti na to, da imajo pomorske avtoceste namen prispevati k vzdržljivejšim in enotnejšim storitvam transporta od vrat do vrat. Prioriteto bi zato morale imeti zlasti notranje železniške in rečne povezave.
- Pomorske avtoceste predstavljajo omrežje, ki sega čez meje, in projekti, predlagani v okviru TEN-T, bi se morali nanašati vsaj na dve državi članici. Bistvenega pomena je zato sodelovanje med tistima državama članicama, ki bi ju povezovale pomorske avtoceste; na primer sodelovanje preko memoranduma. Pravi instrument za doseg tega cilja so tudi regionalni dogovori o sodelovanju, in ti potrebujejo nadaljnjo spodbudo.
- Centri za promocijo pomorskega transporta na kratke razdalje v posameznih državah bi morali dobiti večjo podporo državnih in regionalnih oblasti, da bi lahko v popolnosti prevzeli svojo vlogo promoviranja intermodalnosti in da bi lahko prispevali k uveljavitvi pomorskih avtocest na trgu.
- Komisija bo, po svoji strani, dala konkretne pobude za izmenjavo informacij, z namenom promoviranja pozitivnih izkušenj in rednega ugotavljanja napredka v zvezi s pripravo in uresničevanjem projekta pomorskih avtocest.
- Ko bodo pomorske avtoceste dobile veljavo in ko bo projekt kompleksno udejanjen, bo imenovanje koordinatorja na visoki ravni, kot je bilo to storjeno za ostale prioritete projekta TEN-T, pripomoglo k razvoju pomorskih avtocest. Koordinator bo moral delovati kot pospeševalec in pomagati pri razvoju in udejanjanju jasne strategije za uresničitev projekta pomorskih avtocest. Seveda pa bo za opravljanje njegovega mandata potrebno tesno sodelovanje z ustreznimi oblastmi in s privatnim sektorjem.
- Zahtevki za ponudbo 2006 v okviru sklepa TEN-T, ki je pred vrati, je poglobljena priložnost za države članice, da se izjasnijo o pripravljenosti na

uresničitev projekta pomorskih avtocest, s tem, da predložijo konkretne projekte. Potrebna je politična akcija, da bi izrabili to priložnost.

- Na podlagi tega bo Komisija leta 2007 predstavila prvi seznam projektov pomorskih cest skupnega pomena, kot je bilo določeno s sklepom TEN T leta 2004. Potrebujemo nadaljnji dogodek na ravni ministeriala, ki bi ugotovil napredek na področju pomorskih avtocest.

Danes smo videli, da se priprave na pomorske avtoceste premikajo. Zaključki te konference in vaši prispevki bodo pripomogli k požitvi prizadevanj vseh javnih in privatnih udeležencev, kajti interesi so veliki. Zaradi trenutnih trendov v prometu bo evropski transportni sistem, ki vse preveč sloni na cestnem prevozu, ogrožen. Ustvarjanje mreže zelo kakovostnih pomorskih avtocest pa bo pomagalo evropskemu gospodarstvu, njegovi konkurenčnosti in njenim prebivalcem.

Dovolite mi, da podpredsedniku, gospodu Barrotu in gospodu Božiču, kakor tudi slovenskim gostiteljem, izrečem zahvalo za gostoljubnost in napore, ki so jih vložili v to, da je bila ta konferenca uspešna.