

# Nagovor predsednika Vlade RS Janeza Janše na otvoritvi Ministrske konference o pomorskih avtocestah

Ljubljana, 24.01.2006  
*Velja govornjena beseda!*

## ***-POMORSKE AVTOCESTE »PRIPRAVLJAMO PRIHODNOST«-***

Evropski prometni sistem se bo v naslednjem desetletju soočal s številnimi izzivi. Veliko napora bo potrebno vložiti v iskanje finančnih sredstev za dolgoročne investicije v prometno infrastrukturo in v preprečevanje razpada cestnega tovornega sistema. V Evropski uniji je do leta 2013 napovedano povečanje obsega cestnega prometa za več kot 60%, v 10 novih državah članicah pa se bo le-ta do leta 2020 predvidoma podvojil<sup>1</sup>. Rezultat takšnega gibanja bodo zastoji, poslabšanje okolja, nesreče in nevarnost izgube konkurenčnosti evropske industrije, ki se mora pri upravljanju svojih dobavnih verig zanašati na stroškovno učinkovite in zanesljive prometne sisteme. Cestni tovorni promet je tudi v celoti odvisen od fosilnih goriv, ki največ prispevajo k nastanku CO<sub>2</sub>. Energetsko učinkovitejši prometni sistem je torej v interesu Unije, tako v smislu večje okoljske učinkovitosti, kot tudi v smislu obvladovanja naraščajoče zasičenosti in obrabe cestne infrastrukture.

Evropska prometna politika, zapisana v Beli knjigi EU o prometu, in naša prometna politika, zapisana v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije, ugotavljata, da so v razvoju intermodalnega transporta in uresničevanju politike trajnostnega razvoja ključni dejavniki uspeha pomorski prevoz, celinske plovbe in železniški prevoz. Veliko število pomorskih transportnih poti je namenjenih premestitvi tovorov s cest na morje. To lahko dosežemo s pomočjo intermodalne tehnologije – t.j. kombinacijo pomorskega in kopenskega prometa, ki omogoča storitev od vrat do vrat. Glavna omejitev pri železniškem in pomorskem prometu je namreč ta, da sama po sebi takšnih storitev ne moreta nuditi. Operacije intermodalnega transporta zahtevajo veliko časa in stroškov, kar vpliva na manjšo konkurenčnost teh storitev v korist prevoza po cestah. Cestno omrežje je namreč zelo razvejano in v večini primerov omogoča dostavo od vrat do vrat.

---

<sup>1</sup> V Sloveniji je letno prepeljanih 68,5 mio t blaga. Od tega je 25% tranzita.

V Evropi igra pomorski transport pomembno vlogo v prometu - tako pri medsebojni izmenjavi med državami članicami, na primer t.i. Short Sea Shipping (promet po morju na kratkih razdaljah), kot tudi pri zunanji trgovini s sosednjimi državami. Pri širitvi vseevropskega prometnega omrežja (TEN) velja posebno pozornost nameniti pomorskim avtocestam, ki omogočajo hitro in učinkovito prehajanje pomorskih mej. Te očitne koristi kot tudi visoka dodana vrednost za državljane opravičujejo precejšnje prispevke in sodelovanje Skupnosti pri njihovi promociji.

Tehnološke raziskave so pripeljale do velikega števila inovacij v logističnih konceptih in sistemih. Žal se mnoge niso nikoli uresničile v praksi. Ostale so v fazi prototipa ali načrta. Zato je nujno prenesti nove tehnike in tehnologije transportnih vozil, pripomočke in naprave, namenjene pretovarjanju, komuniciranju in informacijsko tehnologijo ter menedžment oskrbnih verig iz teorije v prakso. To lahko dosežemo s pospeševanjem inovativnih projektov, pospeševanjem razvoja in raziskav, ki integrirajo znanstvene dosežke na prometnem področju v gospodarstvo.

Največji problem, na katerega smo naleteli pri uresničevanju intermodalnosti, je pomanjkanje bližnjih povezav med morjem in železniško infrastrukturo v zaledju. Če je imel vodni prevoz v Evropi stoletja dominantno vlogo -ob rekah in pristaniščih so bila zgrajena večja mesta, kjer se je odvijalo živahno trgovsko in gospodarsko življenje - lahko danes ugotovimo, da se je potrebam in zahtevam trga najbolje prilagodil cestni prevoz. Kljub temu se po morju odvija kar 70 odstotkov celotne trgovine med EU in ostalim svetom. Skozi evropska pristanišča se vsako leto pretaka več kot dve milijardi ton tovora.<sup>2</sup> V zadnjih desetih letih ni bilo zabeleženega povečanja tovarnega prometa med evropskimi pristanišči, s katerim bi razbremenili cestni promet. Priobalna plovba namreč ne more biti alternativa v prometu, če je edini način za prevoz tovora v notranjost celine prevoz po cesti.

EU zato še naprej izvaja Program Marco Polo, ki podpira alternativen intermodalni prevoz. Le-ta zahteva hitro uvajanje tehničnih ukrepov na področju razvoja in administrativnega urejanja zabožnikov in drugih transportnih enot, pripomočkov in naprav. Z nadaljevanjem Programa Marco Polo in delovanjem skladov EU je treba

---

<sup>2</sup> Prevladujejo trda in mineralna goriva, sledijo jim industrijski izdelki.

pospešiti ustanavljanje novih logističnih podjetij in uresničevanje novih projektov, saj razvoja intermodalnosti ne moremo prepustiti naključju in izključno trgu.

Namen promocije pomorskih avtocest je povezati različne prometne poti in z razvojem intermodalnosti pospešiti promet po morju, celinskih plovnih poteh in železnicah. Pomorske avtoceste so pomembne predvsem zaradi odprave ozkih grl, ki se pojavljajo na glavnih evropskih cestnih koridorjih, predvsem v Alpah in Pirenejih, ter zaradi relativno cenene naravne infrastrukture - plovne poti po morju. Z namenom ponovne oživitve prevozov po morju in preusmeritve dela tovornega prometa s cest na morje si je Evropska komisija postavila cilj, ki ga bo dosegla z vzpostavitvijo pomorskih avtocest. Takšna odločitev pa zahteva boljšo povezanost med pristanišči in železniškimi omrežji ter omrežji celinskih plovnih poti pa tudi izboljšavo kakovosti pristaniških storitev. Zavedati se moramo, da pomorski promet ni le prevažanje tovora z ene celine na drugo, temveč je resnična alternativa kopenskemu prevozu, saj ima celo vrsto prednosti. Naj omenim samo nekatere: je varen, zanesljiv in točen prevoz; za okolje je manj obremenjujoč; izogiba se naravnim oviram ter odpravlja ozka grla; omogoča dobro kombiniranje z železniškim prevozom, itd. Zavedati se je treba tudi dejstva, da je prevoz po vodi močno odvisen od učinkovitosti pristaniških služb in njihovih storitev ter od nadaljnjih kopenskih načinov prevoza, kot sta na primer železniški in cestni.

Izkušnje kažejo, da zahteva priobalna plovba učinkovite in povezane komercialne storitve. Pri iskanju globalnega optimuma se združujejo poslovne funkcije posameznih subjektov in tvorijo logistično verigo, ki jo sestavljajo dobavitelji, kupci in prevozniki (ladijski, železniški in cestni upravitelji). Ti iščejo intermodalno zanesljivejšo, fleksibilnejšo in enostavnejšo rešitev. Razvoj sodobnih telematskih storitev v pristaniščih izboljšuje zanesljivost in varnost. Aktivno sodelovanje različnih partnerjev prek elektronske izmenjave podatkov z uporabo informacijske tehnologije (IT) izboljšuje kakovost in učinkovitost intermodalne prometne verige.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, ki jo je julija lani sprejela vlada, je dobra osnova za načrtovanje prometne politike trajnostnega razvoja. Le-tu poleg ekonomskega upošteva tudi okoljski in socialni vidik. V uresničevanje prometne politike razvoja intermodalnosti se je v polnosti vključila tudi Slovenija, kar dokazuje tudi organizacija te konference.