



GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR B: STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PROMET IN TURIZEM

**PORAZDELITEV TOVORNEGA PROMETA
V PRISTANIŠČA EU
IN IZ NJIH GLEDE NA NAČIN PREVOZA**

POVZETEK

Izvleček

Ta študija razkriva porazdelitev pristaniškega prometa v EU glede na način prevoza. Združuje podatke o pristaniškem prometu in njegovih značilnostih ter analizira različne načine prevoza, ki se uporabljajo za povezovanje pristanišč s končnimi namembnimi kraji blaga, vključno s pretovarjanjem, pomorskim prometom na kratke razdalje in celinskimi pristanišči.

Podpira ocenjevanje napredka, doseženega pri uresničevanju ciljev politike glede prehoda s cestnega prevoza na alternativne načine.

IP/B/TRAN/IC/2014-065

2015

PE 540.350

SL

Ta dokument je naročil Odbor za promet in turizem Evropskega parlamenta.

AVTORJI

Enrico Pastori, Italija

ODGOVORNA OSEBA

Piero Soave
Tematski sektor za strukturno in kohezijsko politiko
Evropski parlament
B-1047 Bruselj
E-naslov: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

UREDNIŠKA POMOČ

Adrienn Borka

JEZIKOVNE RAZLIČICE

Izvirnik: angleščina.

O IZDAJATELJU

Če se želite obrniti na tematski sektor ali se naročiti na njegov mesečni bilten, pišite na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rokopis dokončan marca 2015.
© Evropska unija, 2015.

Ta dokument je na voljo na spletnem mestu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI

Za mnenja, izražena v tem dokumentu, so odgovorni izključno avtorji in ne predstavljajo nujno uradnega stališča Evropskega parlamenta.

Razmnoževanje in prevajanje za nekomercialne namene je dovoljeno pod pogojem, da se navede vir ter da je izdajatelj o tem predhodno obveščen in prejme izvod.

POVZETEK

V pregledu so posebej obravnavana posamezna vprašanja glede uporabljenega načina prevoza: železniškega, cestnega, po celinskih plovnih poteh in po morju na kratkih razdaljah v pristanišča EU in iz njih. Študija vključuje tudi analizo prometa v morskih pristaniščih, v celinskih pristaniščih in na železniško-cestnih terminalih ter izpostavlja nekatere razlike med državami članicami oziroma regijami. Nazadnje podaja uporabne informacije o izzivih v zvezi z rastjo prometa, prometno obremenjenostjo in dostopnostjo, s katerimi se trenutno soočajo pristanišča EU.

Značilnosti pristanišč in infrastrukture, ki pristanišča povezuje z zaledjem, vrsta blaga, ki se pretovarja, in velikost gravitacijska območja pristanišča so vse dejavniki, ki pomembno vplivajo na izbiro načina prevoza ter na možnosti za prehod na druge načine prevoza.

EU je, kar zadeva trgovino s preostalim svetom in znotraj enotnega trga, močno odvisna od pomorskih pristanišč: 74 % izmenjave blaga s preostalim svetom, tako uvoza kot izvoza, in približno 37 % izmenjave med državami članicami EU poteka prek pristanišč. Z regionalnimi in lokalnimi pomorskimi prometnimi povezavami z obrobni in otoškimi območji pristanišča zagotavljajo ozemeljsko povezanost EU. So vozlišča, iz katerih je mogoče organizirati večmodalne logistične tokove vseevropskega omrežja, in sicer s prevozom po morju na kratkih razdaljah, železniškimi povezavami in celinskimi vodnimi potmi, ter tako zmanjšati zasičenost cest in porabo energije.

Obseg pomorskega prometa v pristaniščih EU presega 3 milijarde ton letno.

V beli knjigi o prometu iz leta 2011 je zapisano, da je potrebnih več vhodnih točk na evropske trge, ki morajo biti tudi učinkovite, s čimer bi preprečili nepotreben promet po Evropi. Morska pristanišča igrajo pomembno vlogo kot logistični centri in zahtevajo učinkovite povezave z zaledjem. Njihov razvoj je ključen za spopadanje z naraščajočimi količinami tovora pri prevozih po morju na kratkih razdaljah znotraj EU ter med EU in ostalim svetom. Celinske plovne poti, pri katerih obstaja neizrabljen potencial, morajo igrati čedalje pomembnejšo vlogo, zlasti pri prevozu blaga v zaledje in pri povezovanju evropskih morij. Glede na tovarne tokove v evropskem sistemu morskih pristanišč lahko ločimo pet glavnih trgov: trg kontejnerskega tovora, trg tovora ro-ro, trg splošnega tovora, trg tekočega razsutega tovora in trg suhega razsutega tovora. Vsak trg ima svojo dinamiko: usmerjanje različnih vrst pomorskega tovora prek evropskih pristanišč v zaledje je odvisno od zapletenega spleta številnih dejavnikov in akterjev. Kljub temu so vsem pristaniščem in vrstam trgovanja skupna dva dejavnika, ki vplivata na izbiro poti v zaledje: povezanost pristanišča z zaledjem in učinkovitost samega pristanišča.

Podatki o pristaniškem prometu so težko berljivi zaradi dveh medsebojno povezanih vidikov: pretovarjanja in prevoza po morju na kratkih razdaljah.

„Prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki so v geografski Evropi, ali med temi pristanišči in pristanišči v neevropskih državah, ki imajo obalno črto na zaprtih morjih, ki mejijo na Evropo. Pojem prevoza po morju na kratkih razdaljah vključuje tudi prevoz po morju med državami članicami Unije ter Norveško in Islandijo ter drugimi državami ob Baltskem, Črnem in Sredozemskem morju. (EK, 1999)

V primeru kontejnerskega tovora je delež prevoza po morju na kratkih razdaljah pomemben, ker:

- je prevoz po morju na kratkih razdaljah (ki predstavlja približno 60 % prometa v pristaniščih EU) namenjen zaledju neposredno za pristaniščem (ali izvira iz njega); zato morajo biti pristanišča opremljena za obvladovanje ustreznega pretoka in posredovanje kontejnerjev v njihove končne namembne kraje. V ta delež so vključeni tokovi, izmenjani z bližnjimi namembnimi kraji v skladu z evropsko opredelitvijo prevoza po morju na kratkih razdaljah, in tokovi, ki izvirajo iz pretovarjanja;
- je treba delež prevoza na odprtem morju dodatno analizirati, saj ga je mogoče razdeliti na (i) promet, ki se ustavi v pristanišču zaradi pretovarjanja, in (ii) promet, ki se ustavi v pristanišču zaradi izbire kopenske poti v končni namembni kraj v zaledju. Zaradi tega je pomembno, da se upošteva tudi delež pretovarjanja.

Nasprotno je prevoz tovora ro-ro v bistvu somodalni prevoz, ki združuje kopenski prevoz po cestah in pomorski prevoz, ki z nekaterimi izjemami poteka na kratke razdalje (in se zato šteje za prevoz po morju na kratkih razdaljah).

Obseg, v katerem različne države v EU uporabljajo železniški in vodni promet za prevoz tovora, je zelo različen. Razlogi za to so, med drugim, naslednji:

(i) geografski (otoške države navadno manj uporabljajo železniški promet; neobalna območja v osrednji Evropi, ki služijo kot tranzitne države za glavna pristanišča, v večji meri uporabljajo železniški promet);

(ii) gospodarski/politični (države, v razvoj katerih je vključena težka industrija, navadno v večji meri uporabljajo železniški promet; baltske in skandinavske države imajo višji delež železniškega prometa);

(iii) okoljski (države, ki imajo dolgoročno okoljsko politiko, navadno v večji meri uporabljajo železniški promet). Čeprav z vidika trajnosti velja prehod na železniški prevoz za ugodnega, so morda gospodarski in politični razlogi (točka ii) krivi, da se je v nekaterih državah železniški prevoz tovora dejansko precej preusmeril na ceste. V obdobju med letoma 2000 in 2010 se je modalni delež železniškega prevoza povečal v osmih državah članicah EU, v številnih drugih državah članicah pa se je občutno povečal delež cestnega prevoza.

Iz delovanja posameznih pristanišč je razvidno, da:

- se za prevoz, ki pristanišča EU povezuje z notranjostjo, največkrat izberejo ceste. To lahko delno pojasni velik delež pomorskega prometa na kratke razdalje, ki ima navadno manjše zaledje, vendar se cestni promet večinoma izbere zaradi večje prožnosti in zanesljivosti ter lažjega dostopa do vseh namembnih krajev v notranjosti;
- pristanišča v veliki meri izkoriščajo celinske plovne poti, če sta razpoložljivost in standard infrastrukture primerna za prevažanje velikih količin blaga. Takšen primer so pristanišča v delti Rena in Šelde (Antwerpen, Rotterdam in Amsterdam), v katerih je delež prevoza po celinskih plovnih poteh stalno nad 30 %. Drugi primeri so še romunsko pristanišče Konstanca, francoski pristanišči Le Havre in Marseille ter v manjši meri nemški pristanišči Bremen in Hamburg;
- številna pristanišča že beležijo velik delež železniškega prevoza. Še posebej velike tovrstne deleže najdemo v baltskih pristaniščih Talin in Riga (sicer z majhnim absolutnim pretovorom), v katerih prevladujejo tranzitni tokovi razsutega tovora. Če

upoštevamo pristanišča z večjimi absolutnimi pretovori, najdemo najboljše primere v Nemčiji (Bremen in Hamburg, ki lahko sprejmeta do 250 vlakov na dan), v delti Rena in Šelde (Rotterdam, Antwerpen in Zeebrugge) ter v drugih pristaniščih, ki na splošno zmorejo sprejeti znatno manjše število vlakov (Koper v Sloveniji, Gdansk in Gdynia na Poljskem, Trst in La Spezia v Italiji, Felixstowe in Southampton v Združenem kraljestvu).

Če povzamemo, številna pristanišča, obravnavana v okviru te študije, izkazujejo zadovoljiv modalni delež železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh.