

Nagovor gospoda Janeza Sušnika, predsednika Nadzornega sveta
Adriakombi d.o.o. in drugi KD

Spoštovani gospod predsednik republike, spoštovani gospod minister,
spoštovani gostje, dame in gospodje

Najprej bi se rad zahvalil gospodu predsedniku republike dr. Danilu Türku in gospodu ministru za promet Radovanu Žerjavu za sodelovanje na našem kongresu. Vaše sodelovanje nam veliko pomeni in daje podporo našim naporom, da Sloveniji na področju intermodalnega transporta priborimo vlogo v Evropi, ki si jo zasluži.

V čast mi je v imenu Adria kombi pozdraviti najbolj eminentne gospodarstvenike in strokovnjake s področja železniškega in cestnega prometa iz vse Evrope. Še posebej me veseli izredno zanimanje za naše srečanje s strani Slovenskih, Hrvaških, Srbskih železnic ter železnic Črne gore.

Zavedanje o pomembnosti prenosa blaga s ceste na železnico se je na področju bivše Jugoslavije pojavilo že v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja. Začelo se je s podjetniško inicijativo posameznih zanesenjakov in po več različnih poskusih pričelo leta 1974 z uvedbo rednega oprtnega vlaka Ljubljana – Muenchen. Pionirsko sodelovanje med Kombiverkehrjem, špedicijo Intertrans in sodelujočimi železniškimi upravami je bil pogoj za uspešen razvoj kombiniranega prometa v tem delu Evrope. Potujočo avtocesto smo vedno smatrali kot pomemben dejavnik ohranjanja okolja, ki pomaga premagovati cestnim prevoznikom tako geografske kot administrativne ovire ter jim omogoča neovirano izvajanje njihovega poslanstva. Oprtni vlak je povezovalec gospodarstev JV Evrope in EU. Leta 1987 je bil odpravljen prvi kontejnerski vlak.

V drugi polovici osemdesetih let so tudi prometne oblasti v bivši Jugoslaviji spoznale, da je treba razvoj kombiniranega prometa podpreti. Razvoj nespremljanega prometa je bil tako silovit, da je leta 1989 nekaj transportnih podjetij ter Slovenske železnice ustanovilo podjetje Yukombi d.o.o., ki je prevzelo vlogo nacionalne družbe za kombinirani promet z nalogo ustvariti pogoje za hitrejši razvoj kombiniranega prometa. Zelo sem ponosen, da od samega začetka sodelujem v tem procesu. V letu 1992 smo zaradi znanih dogodkov spremenili ime v ADRIA KOMBI. Medtem smo

postali tudi člani UIRR. Zaradi vojne je na področju nekdanje Jugoslavije je bil tudi kombinirani promet zelo prizadet saj se je blago preusmerilo preko drugih koridorjev. Oprtni vlaki so bili slabo zasedeni. Intenzivno smo se usmerili v prevoz kontejnerjev in zamenljivih tovarišč. Začeli smo skupaj s Slovenskimi železnicami projekt KOMAR, prevozom v notranjem prometu od luke Koper preko Ljubljane do Maribora in ga dandanes razvili v sodobno mrežo, ki pokriva celotno področje Slovenije. Mreža KOMAR nudi prevoz kontejnerjev po železnici od vrat do vrat do vseh večjih mest v Slovenije. Cestnemu prevozu je konkurenčna po ceni in prevoznem času. Vsak delovni dan nudimo tri shuttle vlake iz Luke koper do Ljubljane od tega nadaljuje pot do Celja in Maribora. V letu 2007 smo prepeljali skupaj preko 44.000 TEU.

Po letu 2000 intenzivno razvijamo koncept GATEWAY SLOVENIJA. Geografska pozicija Slovenije, podpora Slovenskih železnic, visoka strokovnost in podjetnost celotnga moštva Adria kombi ter ne nazadnje sodelovanje naših partnerjev iz UIRR, ki verjamejo v naš projekt in naše poznavanje Jugovzhodne Evrope, potrjujejo pravilnost naše odločitve. Naša strategija vključuje tri glavne terminale v Sloveniji in sicer Luka Koper kot terminal za pomorske kontejnerje, Ljubljana kot jedro Gatewaya in izhodišče za vse destinacije ter Terminal Maribor kot terminal za oprtne prevoze (RO – LA).

Zaradi izrednega povečanja prometa v luki Koper ter s tem povezanimi operativnimi težavami smo se odločili, za uvedbo dveh dnevni shuttle vlakov, s katerimi prepeljemo vse kontejnerje takoj, ko so nam predani do Ljubljane, kjer jih preložimo na naše redne shuttle vlake na primer Adria Express proti Muenchnu, Combi Express proti Budimpešti, Beograd Express proti Beogradu, Bosporus – Europe Express do Istanbula in Verona Express proti Veroni. Naši partnerji pa poskrbijo v svoji mreži za prevoz do končne destinacije. Enako velja v uvozu. Luko Koper povezujemo z 72 terminali v EU in JV Evropi, od Poljske Nemčije Nizozemske, Belgije pa do Romunije, Turčije in Grčije. Luko Koper smo povezali s severnomorskimi lukami kakor tudi s Črnomoško luko Konstanca pa tja do Istanbula. Sodelovanje med nami in Luko Koper je na zelo visoki ravni. Sodelavci luke so dovezetni za naše predloge in tudi zahteve ter so nam pripravljeni priskočiti na pomoč v vsakem trenutku. Prepričan sem, da bo tako tudi v bodoče kljub včasih drugačnim usmeritvam. Konkurenca v luki Koper je izjemno ostra saj je trenutno prisotnih pet operaterjev.

GATEWAY SLOVENIJA smo razdelili v dve fazi. Prvo fazo smo uspešno zaključili avgusta 2007 v okviru projekta SINGER (Slovenian Intermodal Gateway to European Rail). Povezali smo se z našimi partnerji KOMBIVERKEHR, CEMAT, HUNGHAOKOMBI/HUNGARIA INTERMODAL in Slovenskimi železnicami. Povezali smo Ljubljano kot izhodišče za jugovzhodno Evropo s shuttle vlaki z MUENCHNOM, VERONO in BUDIMPEŠTO. Vsak od partnerjev pa v okviru svoje mreže povezuje najpomembnejše industrijske centre na svojem področju delovanja. V okviru projekta, ki ga je podprla tudi Evropska komisija v okviru programa Marco Polo je kot koordinator sodeloval tudi urad UIRR v Bruslju.

Drugo fazo, ki jo pravkar uresničujemo, ter jo je pravtako podprla Evropska komisija v okviru programa Marco Polo smo poimenovali projekt SEEIS (South East European Intermodal Service) To je logično nadaljevanje projekta SINGER, saj bomo povezali s shuttle vlaki najpomembnejše gospodarske centre v jugovzhodni Evropi, Zagreb, Beograd, Bukarešto, Sofijo, Istanbul, Skopje, Solun in Atene. V projektu sodelujejo Kombiverkehr, Cemat, Rokombi ter urad UIRR. Poleg vlaka Belgrad Express smo konec marca uvedli vlak Boporus Europe Express ki vozi od Ljubljane do Instanbula. Partnerja sta Kombiverkehr in Adria kombi. Skupaj smo ustanovili podjetje EUROPE INTERMODAL s sedežem v Istanbulu, ki skrbi za vsklajen nastop na turškem trgu. V prihodnosti smo pripravljene kot družbenike sprejeti tudi turška zainteresirana podjetja.

Naj se povrnem na naše začetke in storitev, ki jo uspešno tržimo že osemtrideset let. To je potujoča avtocesta popularno imenovana RO – LA. Do zadnje širitve Evropske Unije sta uspešno obratavali dve liniji Szeged – Ljubljana, ter Wels – Maribor. Pizkusili smo s tretjo linijo Spačva – Ljubljana, ki se pa žal ni prijela n smo jo poizkusni fazi ukinili. Po vstopu Romunije in Bolgarije v EU je potujoča avtocesta Szeged – Ljubljana postala nekonkurenčna ter smo jo na začetku 2007 tudi ukinili. Skupaj z Oekombi, Dunaj organiziramo potujočo avtocesto Maribor – Wels in nazaj, ki obratuje izjemno uspešno. Vozi 12 vlakov na dan. V letu 2007 smo prepeljali skoraj 54.000 tovornjakov. Izkoriščenost vlakov je preko devdeset odstotna. Na tem mestu bi se zahvalil kolegom iz Oekombija in avstrisjskih železnic za dolgoletno uspešno sodelovanje.

Še nekaj številčk. Od kar smo se zadnjič srečali na kongresu v Sloveniji leta 1999 smo promet povečali za sedemkrat V letu 2007 smo skupaj prepeljali skupaj 250.077 TEU. Prepričan sem, da so Mreža Komar, Gateway Slovenija in potujoča avtocesta Maribor - Wels prava usmeritev in naš prispevek, če sem malo neskromen, tudi prispevek Slovenije k bolj zelenim prevozom v Evropi.

Dotaknil bi se rad tudi težav, ki zavirajo nadaljni razvoj železniškega, še posebej pa kombiranega prometa v regiji. To je predvsem zastarela infrastruktura ter pomanjkanje lokomotiv in vagonov. Liberalizacija prometa ni dovolj, če infrastruktura ne dovoljuje povečanje prometa zaradi zastarele infrastrukture ter vse večjega povpraševanja. Velika vlaganja v cestno infrastrukturo in zanemarjanje železniške povečuje nekonkurenčnost železniškega prometa. Deklarirano zmanjševanje obremenitev okolja, zmanjševanje toplogrednih plinov mora v najkrajšem času pripeljati do intenzivne obnove železniškega omrežja v regiji, modernizacije voznih sredstev. Hkrati pa je potrebno vzpodbujati z ukrepi prometne politike cestne prevoznike in špediterje v regiji, da začnejo bolj intenzivno uporabljati kombinirani promet. Ti ukrepi so znani in jih na tem mestu ne bi ponavljal.

Na koncu bi se rad zahvalil vsem našim partnerjem v tujini in še posebej nacionalnim železniškim upravam s katerimi sodelujemo. Zahvaljujem se tudi vsem našim strankam, ker nam zaupajo in nas podpirajo v realizaciji naših projektov. Seveda brez podpore Slovenskih železnic od samega začetka kombiniranega prometa v Sloveniji ne bi šlo. Naše sodelovanje je na najvišji možni ravni, saj je v obojestransko korist. Prepričan sem, da bo tako tudi v bodoče. Ne nazadnje bi gre vsa zahvala gospodu Colleju in sodelavcem iz urada UIRR v Bruslju za pomoč pri organizaciji tega kongresa ter dolgoletnemu uspešnemu sodelovanju.

Zahvaljujem se vam za vašo pozornost,