

Pomorska i prometna politika Republike Hrvatske kao članice Europske unije

Ahmetović, Melisa

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:325310>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-24**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

MELISA AHMETOVIĆ

**POMORSKA I PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE
HRVATSKE KAO ČLANICE EUROPSKE UNIJE**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**POMORSKA I PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE
HRVATSKE KAO ČLANICE EUROPSKE UNIJE
MARITIME AND TRANSPORT POLICY OF THE
REPUBLIC OF CROATIA AS A MEMBER OF THE
EUROPEAN UNION**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Strateški razvoj prometnog sustava

Mentor/komentor: dr. sc. Dražen Žgaljić

Student/studentica: Melisa Ahmetović

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG:00112076534

Rijeka, rujan 2024.

Studentica: Melisa Ahmetović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076534

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **POMORSKA I PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE KAO ČLANICE EUROPSKE UNIJE** izradila samostalno pod mentorstvom doc. dr. sc. Dražena Žgaljića.

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s trajnom pohranom diplomskog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:

- a) rad u otvorenom pristupu
- b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- c) pristup korisnicima matične ustanove
- d) rad nije dostupan

Studentica: Melisa Ahmetović

SAŽETAK

Pomorska i prometna politika Republike Hrvatske kao članice Europske unije oblikovana je u skladu s ciljevima Europske unije, uz poseban naglasak na integraciju u europske prometne mreže, održivi razvoj i jačanje konkurentnosti hrvatskih luka. Hrvatska je dio TEN-T mreže koja povezuje ključne prometne koridore unutar Europske unije te uključuje projekte kao što su modernizacija pruga, proširenje kapaciteta luka i bolja cestovna povezanost. Hrvatska pomorska politika naglašava razvoj luka kao glavnih točaka za međunarodnu trgovinu i čitavu logistiku. Kao članica Europske unije, Hrvatska usklađuje svoju prometnu i pomorsku politiku, s naglaskom na održivost, integraciju u europske mreže, sigurnost i digitalizaciju. Provodi mjere za smanjenje emisija u prometnom sektoru, potiče korištenje obnovljivih izvora energije te modernizira infrastrukturu radi smanjenja ekološkog otiska. Glavni cilj hrvatske pomorske i prometne politike je jačanje međunarodne konkurentnosti kroz ulaganja u infrastrukturu i razvoj logističkih kapaciteta. Integracija RH s europskim globalnim tržištima ključna je za daljnji razvoj prometnog sektora.

Ključne riječi: pomorska politika, prometna politika, Europska unija, transeuropska prometna mreža, infrastruktura, međunarodna konkurentnost.

SUMMARY

The maritime and transport policy of the Republic of Croatia as a member of the European Union is designed in accordance with the objectives of the European Union, with special emphasis on integration into European transport networks, sustainable development and strengthening the competitiveness of Croatian ports. Croatia is part of the TEN-T network, which connects key transport corridors within the European Union and includes projects such as railway modernization, port capacity expansion and better road connectivity. Croatian maritime policy emphasizes the development of ports as main points for international trade and logistics. As a member of the European Union, Croatia harmonizes its transport and maritime policy, with an emphasis on sustainability, integration into European networks, security and digitalization. It implements measures to reduce emission in the transport sector, encourages the use of renewable energy sources and modernizes the infrastructure in order to reduce ecological footprint. The main goal of Croatian maritime and transport policy is to strengthen international competitiveness through investments in infrastructure and the development of logistics capacities. The integration of the Republic of Croatia with European global markets is essential for further development of the transport sector.

Key words: maritime policy, transport policy, European union, trans-European transport network, infrastructure, international competitiveness.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
1.UVOD	1
1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja	1
1.2. Radna hipoteza	1
1.3. Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.4. Znanstvene metode	2
1.5. Struktura rada	3
2. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA	4
2.1. POMORSKA POLITIKA	4
2.1.1. Općenito o pomorskoj politici	4
2.1.2. Uloga i značaj pomorske politike	5
2.1.3. Instrumenti pomorske politike	7
2.1.4. Načela i pravila pomorske politike	8
2.1.5. Strategija razvitka pomorske politike	9
2.2. PROMETNA POLITIKA	11
2.2.1. Općenito o prometnoj politici	11
2.2.2. Uloga i značaj prometne politike	12
2.2.3. Instrumenti prometne politike	13
2.2.4. Utjecaj prometne politike na održivi razvoj	14
3. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE	16
3.1. POMORSKA POLITIKA EUROPSKE UNIJE	16
3.1.1. Razvoj pomorske politike EU	17
3.1.2. Komponente održivog razvoja pomorske politike EU	18
3.1.3. Odnos pomorske politike prema zaštiti okoliša	20
3.1.4. Budućnost EU i razvoj Bijele knjige	22
3.2. PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE	24

3.2.1. Razvoj prometne politike	24
3.2.2. Dokumenti i ugovori prometne politike EU	26
3.2.3. Inicijativa „Europski zeleni plan“	28
4. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE	29
4.1. POMORSKA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE	30
4.1.1. Mjere razvitka pomorske politike RH	30
4.1.2. Strategije pomorske politike	33
4.1.3. Pomorska kabotaža i program subvencioniranja brodarstva	35
4.2. PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE	38
4.2.1. Razvoj i strategije prometne politike	38
4.2.2. Ciljevi i ulaganja prometne politike	39
4.2.3. Valorizacija hrvatske prometne politike	42
5. MAKROREGIONALNE STRATEGIJE EUROPSKE UNIJE	44
5.1. PODJELA STRATEGIJA PREMA REGIJAMA EUROPSKE UNIJE	45
5.1.1. Strategija EU za područje Baltičkog mora	46
5.1.2. Strategija EU za dunavsku regiju	46
5.1.3. Strategija za jadransko-jonsku regiju	47
5.1.4. Strategija EU za alpsku regiju	48
5.2. POVEZANOST I UTJECAJ STRATEGIJE EUROPSKE UNIJE SA REPUBLIKOM HRVATSKOM	50
5.3. PRIORITETI RH U OKVIRU STRATEGIJA EUROPSKE UNIJE	52
6. LUKA RIJEKA U FOKUSU EUROPSKE UNIJE	53
7. ZAKLJUČAK	55
8. LITERATURA	56
9. POPIS PRILOGA	57
10. POPIS KRATICA	58

1.UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

U ovom diplomskom radu problem istraživanja se oblikuje kroz izazove i mogućnosti s kojima se Republika Hrvatska suočava u kontekstu implementacije pomorske i prometne politike unutar same Europske unije. Izazovi s kojima se Republika Hrvatska susrela tiču se usklađivanja s EU zakonskim regulativama i odredbama, smjer razvoja infrastrukture uz održivi okoliš i mjere zaštite okoliša, a sve u svrhu povećanja konkurentnosti hrvatskih luka i prometnica (koridora) unutar jedinstvenog Europskog tržišta.

Kroz predmet ovog istraživanja, nastoji se objasniti funkcioniranje Republike Hrvatske kao države članice. Također, veliki naglasak ovog rada je na razvoju i integraciji prometnih koridora i transeuropske mreže (TEN-T), provedbi europskih politika i odredbi te prilagodba Republike Hrvatske na regulative koje nudi Europska unija.

Sam naslov ovog rada prikazuje objekt istraživanja diplomskog rada, a to je pomorska i prometna politika Republike Hrvatske, kao članice Europske unije, no to uzima u obzir i ostale objekte, poput pomorskog sektora, luka i njihovu povezanost sa ostalim prometnim sustavima. Zatim prometna infrastruktura koja povezuje Hrvatsku sa ostatkom zemalja članica Europske unije, a nadalje objekt istraživanja su i regulativni okvir i ekonomski i društveni aspekti koji utječu na gospodarstvo, regionalni razvoj i zaštitu okoliša.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Istraživanjem teze pomorske i prometne politike Republike Hrvatske kao članice Europske unije, moglo bi se zaključiti kako je radna hipoteza ovog rada integracija Republike Hrvatske u pomorsku i prometnu politiku Europske unije, kroz usklađivanje nacionalnih politika sa EU regulativama i sama implementacija mreže TEN-T, kojim bi se postigao rezultat poboljšane konkurentnosti, poboljšanjem efikasnosti transporta te bi ojačalo održivost i okoliš Hrvatske. Sve navedeno bi u konačnici doprinijelo gospodarstvu

i regionalnom razvoju Hrvatske te oblikovalo pozitivne učinke na prometni i pomorski sektor, no sve uz prilagodbu s obzirom na politike i odredbe Europske unije.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha pomorske i prometne politike Republike Hrvatske kao članice Europske unije je unaprijediti logističke procese i kapacitete uz povećanje mjera sigurnosti i ekološke održivosti kroz integraciju Republike Hrvatske u globalne prometne tokove pridonoseći gospodarstvu.

Ciljevi ovog diplomskog rada su pobliže objasniti unapređenje prometne infrastrukture i integraciju TEN-T mreže, povećanje konkurentnosti i efikasnosti, održivi razvoj i zaštita okoliša, sigurnost u prometu te regionalni razvoj.

Navedeni ciljevi imaju zadatak povećati kapacitete i učinkovitost ključnih prometnih koridora, osigurati veću povezanost unutar Hrvatske, a i prema ostalim zemljama EU, poboljšati operativnu učinkovitost i kapacitete, poticati na multimodalni transport. Zatim imaju za cilj smanjiti negativan utjecaj na okoliš, razviti zelenu tehnologiju na području Hrvatske, osigurati visoke standarde sigurnosti te poticati ravnomjeran razvoj prometne infrastrukture i poboljšati mobilnost stanovništva i dostupnost roba.

1.4. ZNANSTVENE METODE

U ovom diplomskom radu se prilikom pisanja i istraživanja koristila metoda komparacije, povijesna metoda, metoda analize te statistička metoda koje su značajno doprinjele razumijevanju sve popularnije teme, koja glasi i objašnjava pomorsku i prometnu politiku Republike Hrvatske kao članica Europske unije.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu ovog diplomskog rada napravljen je uvod, koji sadrži informacije o problemu, predmetu i objektima istraživanja. Nadalje, o samoj svrsi i ciljevima rada, kao i znanstvenim metodama koje su korištene te strukturi.

U drugom dijelu s naslovom “Pomorska i prometna politika”, govori se o ulozi i značaju, instrumentima, načelima i pravilima pomorske politike te samoj strategiji razvitka. Što se tiče prometne politike navedeno je objašnjenje i utjecaj na održivi razvoj.

Zatim, u trećem dijelu rada govori se o razvoju, komponentama, upravljanju, iskorištavanju pomorske i prometne politike Europske unije. Također, spominje se inicijativa “Zeleni plan”, razni dokumenti i ugovori, a pojašnjava se odnos politike prema zaštiti okoliša.

Nadalje, u četvrtom dijelu se spominje pomorska i prometna politika Republike Hrvatske, njezine mjere razvitka, strategije, ciljevi i ulaganja, kao i valorizacija. Naglasak u ovom dijelu rada je na pomorskoj kabotaži i subvencioniranju brodarstva, kao i valorizaciji hrvatske prometne politike.

U petom dijelu, s naslovom “Makroregionalne strategije Europske unije” pojašnjena je podjela strategija prema regijama EU, povezanost i utjecaj strategija na Republiku Hrvatsku te prioritete u okviru strategija EU koji utječu na Republiku Hrvatsku. Za kraj prikazana je studija slučaja na primjeru Luke Rijeka ocjenjujući njen položaj u odnosu na druge europske luke, učinkovitost logističkih procesa, te usklađenost s ekološkim standardima EU.

Na kraju, nailazimo na zaključak, koji govori o cjelokupnom diplomskom radu kao pokretaču za razumijevanje šireg konteksta hrvatske pomorske i prometne politike koja se razvija unutar okvira EU, identificirajući ključne faktore koji utječu na sami uspjeh.

2. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA

Među važnim elementima koji određuju način upravljanja transportom i infrastrukturom, posebno za zemlje koje ovise o pomorskom prijevozu zbog trgovine i transporta, najznačajnije su dvije politike - prometna i pomorska politika.

Ove dvije politike kritične su za gospodarski razvoj i vanjsku trgovinu, no njihova sučeljenost naglašava se na održivosti okoliša. Upravljanje ovim dvjema politikama obično je integrirano kako bi osiguralo funkciju transportnog sustava. Integracija prometne i pomorske politike obično se provodi kroz logistiku i lanac opskrbe, omogućujući protok robe kroz cestovni, željeznički, zračni i pomorski prijevoz.

Druga politika uključuje multimodalni prijevoz koji promovira korištenje različitih metodi za maksimizaciju kvalitete logistike. Kako bi se omogućila maksimalna učinkovitost i minimalan ekološki utjecaj, koristi se integrirano planiranje prometne i pomorske infrastrukture. Osim toga, ove dvije politike integriraju se i kroz praćenje zakonodavnog okvira. Uključuju propise i koordinaciju zakonodavstva radi olakšavanja i sinkronizacije međunarodne trgovine.

2.1. POMORSKA POLITIKA

Pomorska politika obuhvaća sve aktivnosti vezane uz upravljanje i regulaciju pomorskog prometa, kao i luka, brodova, morskih resursa. Pomorska politika je sastavni dio globalne ekonomske politike koja obuhvaća aktivan utjecaj države na razvoj i poslovanje pomorskog gospodarstva.¹

2.1.1. Općenito o pomorskoj politici

Pomorska politika ponajprije služi razvitku pomorskog sustava unutar neke države. Uključujući širok spektar aktivnosti, od gospodarskog do društvenog razvitka, bavi se i pitanjima ukupnog ekonomskog razvoja, kao i razvojem raznih pomorskih poduzeća, kao što su lučke uprave, kapetanija, raznih brodarskih i brodograđevnih poduzeća.

Pomorska politika teži ostvarenju svih velikih ciljeva, na čijem popisu se nalazi pomorska sigurnost u čiju su uključene mornaričke operacije, saveznici i međunarodne organizacije, kako bi se pomorsko dobro i njegovi interesi zaštitili, kako od zagađenja,

¹ Žuvela, I.: **Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske**, Pomorski zbornik 38(2000), 1., str. 38.

raznim mjerama za očuvanje i zaštitu morskih ekosustava, tako i od piratstva, terorizma i mogućeg krijumčarenja. Nadalje, jedan od ciljeva su poticanje konkurentnosti usluga vezanih uz pomorsku trgovinu i ekonomski rast. Zatim, poštivanje propisa pomorskog prava kojim se svako nacionalno zakonodavstvo usklađuje sa međunarodnim standardima. Također, vrlo je važno istaknuti konstantno istraživanje i razvoj novih ruta, prolazaka, izvora energije i novih naprednih tehnologija i njihovu učinkovitu upotrebu.

Ovisnost pomorske politike ogleda se u razvijenosti neke zemlje, njezinim ciljevima i raspoloživim sredstvima, tradicije, postojećih zakona i odnosa sa drugim zemljama. Pomorska politika nema iste ciljeve u svakoj pojedinoj zemlji, već se oblikuje prema njihovim obilježjima i mogućnostima. Iako se najčešće regulira kroz svjetski standard, oblikuje se prema području promatranja.

U svakodnevnom životu politiku se definira kao umijeće ostvarenja mogućeg cilja, što se s pravom može reći i za pomorsku politiku u poticanju i usmjeravanju razvoja pomorskog sustava.²

2.1.2. Uloga i značaj pomorske politike

Uloga i značaj pomorske politike veže puno bitnih čimbenika, pa bi se moglo reći kako su dalekosežni. Među čimbenicima koji čine ulogu i značaj jedne pomorske politike nalaze se:

- *Nacionalna sigurnost*, koja uključuje sprječavanje nezgoda i umanjivanje pomorskih nezgoda i posljedica koje nose. Ostvaruje se na način da obalna država nekog pomorskog prostora poduzima mjere zakonom propisane, čime osigurava razinu sigurnosti plovidbe te ujedno osigurava interese svoje države na nacionalnoj razini. Time se vrši prevencija raznih prijetnji (nelegalnih i opasnih radnji).

- *Međunarodni odnosi* koji igraju ključnu ulogu u oblikovanju međunarodnih odnosa. Predstavljaju suradnju u pitanjima poput sigurnosti, trgovine i zaštite okoliša koja poboljšavaju odnose između država istog interesa. Kroz pomorsku politiku, države sudjeluju u međunarodnim organizacijama. Međunarodne organizacije postoje s ciljem da

² Dundović Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 247.

rješavaju pitanja koja se tiču iskorištavanja mora i podmorja, plovidbom i organizacijom i koordinacijom same djelatnosti. Također, bave se tehničkom podrškom i pružanjem usluga pomorskim organizacijama. Međunarodna organizacija koja se zasigurno najviše ističe jest međunarodna pomorska organizacija (IMO). Nadalje tu su Međunarodni pomorski odbor (CMI), Međunarodni savez udruženja zapovjednika pomorskih brodova (IFSMA), Međunarodno udruženje luka i pristaništa (IAMP) i mnoge druge.³ Svaka od tih organizacija mora i ima Skupštinu, Vijeće, Tajništvo organizacije i pet odbora među kojima su Odbor za pomorsku sigurnost, Odbor za zaštitu morskog okoliša, Pravni odbor, Odbor za tehničku suradnju i Odbor za olakšice. Naravno svi odbori imaju svoje podbore uz pomoć kojih djeluju.. Svaka Međunarodna organizacija nastoji djelovati kroz donošenje odluka sa dobrom pravnom snagom, koje obuhvaćaju sva bitna pitanja pomorskog prometa, čime osiguravaju sigurno i jasno postupanje u svezi opreme brodova, rukovanjem teretima, hidrografske podatke, plovidbenim zapisima, pomorskim nezgodama, spašavanjem, pružanjem pomoći. Važno je spomenuti i međunarodnu konvenciju o sigurnosti ljudskih života na moru kojom se regulira obavljanje pojedinih postupaka vezanih uz sigurnost broda i ljudi na moru.

● *Zaštita okoliša* kojom se uključuju mjere za očuvanje morskih ekosustava i suzbijanja zagađenje mora, kako bi se održala bioraznolikost, zdravlje morskih resursa, koraljnih grebena, životinja i njihovog staništa u svrhu održivog korištenja mora. Zaštita okoliša regulirana je Međunarodnom konvencijom o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL), koja u potpunosti utvrđuje postupke pomoraca i korištenje opreme bez onečišćenje mora. More je puno više od plovnog puta, nudi značajne izvore energije, hrane, sirovine i ljekovita svojstva. Morski resursi danas se iskorištavaju kroz razne aktivnosti, počevši sa ribarstvom i ribolovom, pa nadalje školjkarstvo, prerada morske ribe. Jedan od najvećih načina eksploatacije morskih resursa su nafta i plin, kod koje pomorska politika pomaže u osiguravanje energetske sigurnosti, pa su tako nastali obnovljivi izvori energije, kao što su *offshore* vjetroelektrane. U prošlosti se smatralo kako je more i njezino bogatstvo, neiscrpni izvor, međutim intenzitet iskorištavanja treba biti umjeren i u granicama, koje ukoliko nisu regulirane, dovode do uništavanja pomorskog dobra.

³ Dundović Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 222.

- *Turizam i rekreacija* direktno utječu na očuvanje kulturne baštine obalnog područja i doprinosi ekonomskom boljitku, kroz krstarenja i nautiku, sportske aktivnosti ronjenja, jedrenja i ribolova.

- *Znanstvena istraživanja i tehnologija* koju pomorska politika potiče kako bi dovela do otkrića novih resursa, čime bi se direktno poboljšala sigurnost na moru. Takva istraživanja uključuju istraživanje morskog dna, obnovljive izvore energije poput vjetra i valova, te napredne tehnologije u brodogradnji. Znanstvena istraživanja i tehnologija doprinose značajnu okosnicu za gospodarenje velikim dijelom morskog prostora.

2.1.3. Instrumenti pomorske politike

Instrumente pomorske politike čine ekonomska, pravna i administrativna sredstva koje pomorska politika i vlada koristi u svrhu ostvarivanja određenog cilja kroz razne aktivnosti upravljanja pomorskim sektorom, a to su:

- *Zakonodavni instrumenti* koje čine razni nacionalni zakoni i propisi čijim donošenjem uređuju različite aspekte pomorske djelatnosti, uključujući zaštitu, sigurnost, korištenje pomorskog dobra. Također, tu spadaju i međunarodni sporazumi i konvencije, kao što su SOLAS i MARPOL.

- *Administrativni instrumenti* koji provode pomorsku politiku kroz osnivanje pomorskih agencija i uprava, ministarstva pomorstva, obalne straže i agencije za upravljanje lukama. Sve te organizacije moraju vršiti planiranje i strategiju za pomorski sektor, planove za razvoj luka, zaštitu obalnih područja u svrhu unapređenja pomorskog prometa.

- *Ekonomski instrumenti* za pružanje financijske potpore kroz subvencije i poticaje za brodogradnju, modernizaciju flote, infrastrukturu i inovacije. Sukladno tome, uvode se i razne porezne olakšice za pomorske tvrtke kako bi se potaknula konkurentnost pomorskog sektora.

- *Tehnološki instrumenti* koji potiču razvoj same tehnologije, kao što su sustavu nadzora i sigurnosti te inovacije u brodogradnji. Zadnjih godina radi se na uvođenju digitalnih i automatiziranih rješenja za upravljanje pomorskim prometom.

●Obrazovanje i osposobljavanje kroz razvoj novih obrazovnih programa, čime se pruža podrška institucijama za stručnu izobrazbu za rad u pomorstvu. To iziskuje organizaciju tečajeva i programa za kontinuirano usavršavanje pomorskih radnika, uključujući kapetane, inženjere i menadžere

●Infrastruktura i logistika, u koju se investira razvojem luka i pomorskih koridora u svrhu poboljšanja logistike i procesa transporta. Omogućuje se multimodalni transportni sustav kojim bi se poboljšala učinkovitost te smanjili troškovi.

Sukladno svemu gore navedenom, možemo zaključiti kako se instrumenti pomorske politike mogu svrstati u nekoliko skupina, a to su:⁴

- 1) instrumenti investicijske politike
- 2) instrumenti organizacijske politike
- 3) instrumente politike cijena
- 4) instrumente politike regulacije

Instrumenti pomorske politike su raznoliki i prilagodljivi različitim sustavima, ali uvijek moraju biti usklađeni, kako bi pridonijeli što boljoj organizaciji i učinkovitosti cijelog pomorskog poslovanja.

2.1.4. Načela i pravila pomorske politike

Načela i pravila pomorske politike nalaze se u međunarodnim i nacionalnim zakonodavnim okvirima kojima usmjeravaju djelovanje država u upravljanju pomorskih interesa. Na sama načela i pravila utječe stanje pojedine države i njihovo stanje, u skladu s pitanjem sigurnosti, ekonomskoj situaciji, ophođenju prema okolišu i njihovim međunarodnim suradnjama.

Shodno tome, zakonodavni okvir određuje kako za teritorijalno more, država ima suverenitet nad morskim prostorom koji se proteže do dvanaest nautičkih milja od obale te da ima pravo na istraživanje i korištenje morskih resursa u zoni koja se proteže do 200 nautičkih milja od obale, no ono mora biti održivo kroz racionalno upravljanje resursima koje pruža, kroz smanjenje i kontrolu onečišćenja mora i ispuštanja štetnih tvari. Također, sva plovila mogu prolaziti kroz teritorijalno more drugih zemalja bez ometanja, uz uvjet da

⁴ Dundović Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 253.

ne ugrožavaju sigurnost i mir iste. Pomorska politika navodi države na međunarodnu suradnju na regionalnoj i globalnoj razini kroz razmjenu informacija, zajedničkom sudjelovanju i projektima.

Nadalje, pomorska politika prati pravila kroz Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS) koji je glavni međunarodni ugovor koji određuje prava i odgovornosti država u korištenju mora i oceana. Globalni standardi za sigurnost, zaštitu okoliša i sigurnosti na moru uspostavlja Međunarodna pomorska organizacija te regulira ostale važne dokumente poput SOLAS-a, MARPOL-a, STCW-a. Svaka država treba pratiti i donositi vlastite nacionalne zakone i propise, kao i ekološke smjernice te sudjelovati u regionalnim sporazumima.

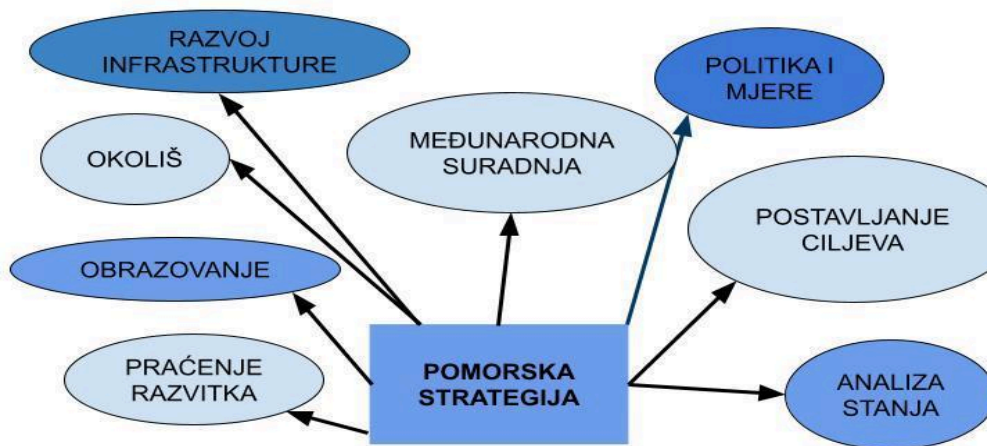
Ključne komponente načela i pravila pomorske politike uključuju pomorsku sigurnost i zaštitu, regulaciju trgovinske politike, osiguravanje standarda obrazovanja i usavršavanja, pritom investirajući u pomorsku infrastrukturu i njezinu tehnologiju.

2.1.5. Strategija razvitka pomorske politike

Kako bi pomorska politika bila dugoročna i u isto vrijeme održivog razvoja, mora postojati dobra strategija samog razvitka. Ključni elementi za ostvarenje takve strategije jest procjena postojećih kapaciteta i resursa kroz detaljnu analizu infrastrukture i resursa, potrebno je uočiti izazove i prilike, detaljno utvrditi probleme, ali i potencijalne prilike. Svaka dobra strategija, pa tako i strategija razvitka pomorske politike treba imati dugoročnu viziju i specifične ciljeve, kako bi došla do željenih stanja u budućnosti na pomorskoj razini, ali treba postaviti i mjerljive ostvarive ciljeve.

Strategiju razvitka pomorske politike treba pratiti razvoj politika i mjera uvođenjem novih regulacija koje bi pratile napredak. U obzir se moraju uzeti ekonomski poticaji i tehnološka podrška, kako bi razvijanje bilo kontinuirano. Razvitak se može gledati i u smjeru cijele infrastrukture koja bi bila modernizirana i koja bi povezala sve vrste transporta u logističkom smislu. Međunarodna suradnja i zaštita okoliša također trebaju biti promatrana u pogledu razvitka, budući da nudi implementaciju raznih mjera te promiču sigurnost i ekonomičnost.

Pomorska politika ne bi smjela izostaviti nužnu edukaciju i ulaganje u osposobljavanja pomorskih stručnjaka i njihovu izobrazbu, kako bi sigurnost na moru bila veća, čime bi se smanjile nezakonite radnje i propusti. Naposljetku, strateški razvitak pomorske politike mora biti usklađen s nacionalnim interesima i međunarodnim obavezama. Napredak se treba pratiti i pravovremeno izvještavati, kako bi se osigurao dugoročan i razvijen prosperitet pomorske djelatnosti.



Shema 1: Elementi strategija razvitka pomorske politike

Izvor: izradila studentica

2.2. PROMETNA POLITIKA

Prometna politika obuhvaća više različitih vrsta prometa, uključujući cestovni, željeznički, pomorski, zračni i javni prijevoz. Jedna od definicija, prema raznim autorima, poput Novakovića, prometnu politiku definiraju kao skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi optimalnog razvoja prometnog sustava zemlje.⁵ Cilj svih tih mjera je osigurati efikasan, održiv i ekonomski prihvatljiv prometni sustav koji zadovoljava potrebe građana i društva u cijelosti. Prometna politika je zapravo skup strategija, planova, zakona i regulacija koje je donijela vlada, radi upravljanja prometnom infrastrukturom.

2.2.1. Općenito o prometnoj politici

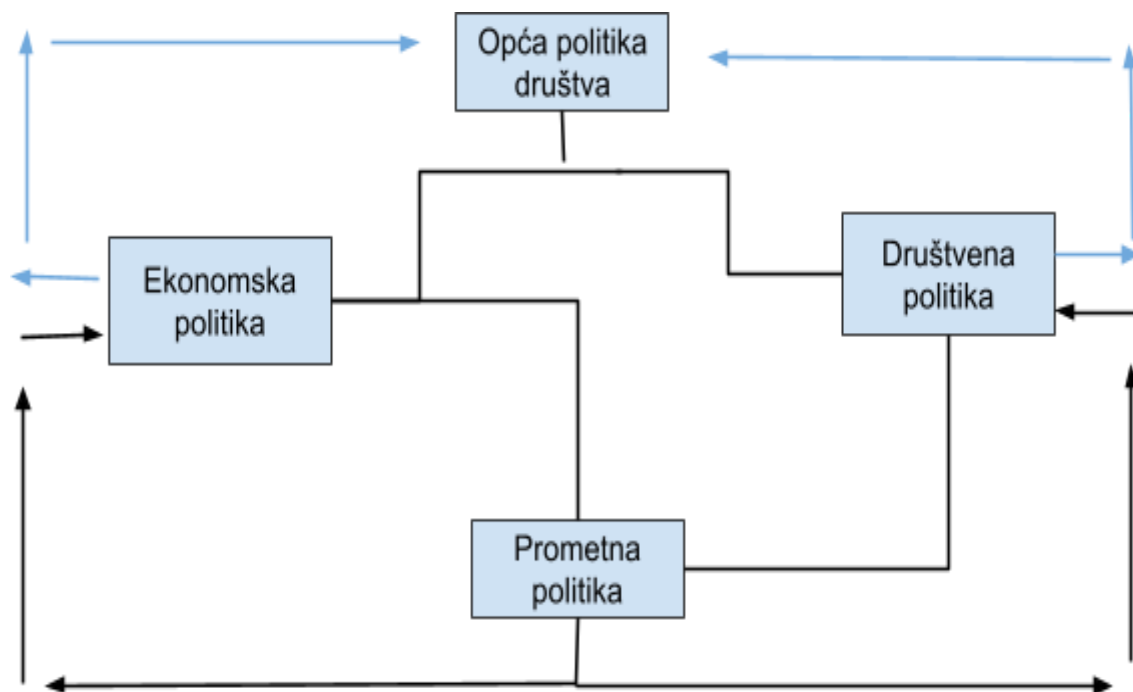
Prometna politika je sastavni dio gospodarskog razvoja društva, a ovisi o raznim čimbenicima, među kojima su najviše ekonomska i prometna razvijenost zemlje, sustavu i infrastrukturi, sposobnosti protočnosti, ciljevima i raspoloživim sredstvima. Može se reći, da je prometna politika disciplina organizacije prometa koja za ključne ciljeve ima sigurnost, odnosno nastoji smanjiti broj prometnih nezgoda, a poboljšati sigurnosne standarde vozila i infrastrukture. Učinkovitost je jedna od bitnijih i aktualnih tema današnjice, zato što se pokušavaju optimizirati prometni tokovi u cilju smanjenja zagušenja i vremena putovanja, u sve ubrzanijem načinu života. Također, treba spomenuti nastojanje ka poboljšanju integracije između različitih vrsta prijevoza.

Nadalje, prometnoj politici je važna održivost, kojom se promiču alternativni i ekološki prihvatljiviji načini prijevozi uz smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćenja zraka. Prometna politika osigurava pristupačnost prometnoj infrastrukturi i uslugama svim građanima, uključujući osobe s invaliditetom, kao i ruralna područja. Kako bi infrastruktura bila pristupačnija nastoji se poboljšati javni prijevoz. Prometna politika pruža veliku podršku ekonomskom razvoju kroz gospodarski rast i povezanost tržišta uz smanjenje logističkih troškova.

Promet se u mnogim, ako ne i većini zemalja smatra djelatnošću od općeg društvenog interesa, budući da promet, a napose njegova infrastruktura, doslovno formira

⁵ Novaković, S.: **Saobraćajna politika**, Ekonomska enciklopedija, Beograd, knjiga 2

fizičku osnovu društva i preduvjet je njegova razvoja. Stoga država nastoji zadržati što veći utjecaj na razvoj te djelatnosti. ⁶



Shema 2: Odnos prometne politike prema ekonomskoj i društvenoj politici

Izvor: Izradila studentica prema knjizi Juraj Padjen “Prometna politika”

2.2.2. Uloga i značaj prometne politike

Ključna uloga prometne politike je oblikovanje i održavanje prometnog sustava koji ima sve što zadovoljava potrebe društva u cjelini. Važnost njezine uloge leži u utjecaju na ekonomski razvoj i održivost, ali usko povezuje i kvalitetu i sigurnost života.

Prometna politika uspostavlja pravni okvir koji regulira sve aspekte i grane prometa, pazeći na sigurnosne standarde, infrastrukturu, usluge i štetne emisije, a sve to kako bi se osigurala usklađenost i sigurnost samog prometa. Promet se sve više razvija, stoga je potrebno dugoročno planirati kako mrežu i infrastrukturu, tako i investiranje u razvoj prometnih projekata s ciljem rasta i poboljšanja kvalitete života. Prilagođavajući se

⁶ Padjen, J.: **Prometna politika**, Zagreb, 1996., str. 11

današnjem načinu života, za prometnu politiku je važno konstantno unapređivanje i povezivanje različitih vrsta prijevoza u koherentan i učinkovit sustav.

Svaka politika, pa tako i prometna politika zahtijeva financijsku potporu i sigurnost kako bi cjelokupni sustav bio održavan i kako bi se mogao razvijati ka boljem. Tako danas, možemo primijetiti subvencioniranje ekološki prihvatljivih načina prijevoza i inovacija u prometu. Također, promicanje održivih oblika prijevoza koji nastoje eliminirati negativne utjecaje na okoliš, odnosno poticanje na korištenje javnog prijevoza, pješaćenja, vožnju biciklom i naposljetku kupnju ekološki prihvatljive osobne automobile.

Sve uloge i ciljevi prometne politike imaju veliki značaj na ekonomski razvoj, u smislu gospodarskog rasta i razvoja bolje logistike uz smanjenje troškova transporta, dok se efikasnost povećava. Na ekonomski razvoj utječe i kroz veće investicije. Bolja prometna infrastruktura i njena usluga donosi bolju dostupnost i mobilnost za društvo, što uveliko utječe na kvalitetu života i na smanjenje zagađenja, a pridonosi smanjenju stresa i udobnosti samog društva. Prometna politika ima veliki značaj za društvenu inkluziju čime osigurava pristupačnu prometnu infrastrukturu za osobe s invaliditetom i stanovnike ruralnih područja. Isto tako, javni prijevoz je sve pristupačniji i povoljniji te donosi veću mobilnost društva

Potrebno je naglasiti, kako se uvođenjem sigurnosnih standarda smanjuje broj prometnih nesreća. Danas se organiziraju razne kampanje i edukacije o podizanju svijesti prema sigurnosti u prometu, čime je rizik za nesreće manji. Suradnja između država u svrhu razvoja prekograničnih koridora i harmonizacije standarda, jedna je od glavnih ciljeva pomorske politike, kojim nastoji sudjelovati u međunarodnim organizacijama i inicijativama.

2.2.3. Instrumenti pomorske politike

Prometna politika podrazumijeva instrumente koje nositelji prometne politike donose zarad ostvarenja nekog cilja ili skupine ciljeva, a najčešće se radi o ekonomskim i administrativnim sredstvima. Na području prometa i prometne politike, možemo izdvojiti sljedeće instrumente:⁷

⁷ Ulrich B., Rothengatter W.: **Intervention Failures In Transport Policy and their Consequences for the Environment**, Environment Directorate, Paris, 1989.

- instrumenti regulacije, koji obuhvaćaju tehničke standarde, politiku pakiranja, ograničenje brzine, kontrolu regulacije;

- instrumente investicije, u kojima se izričito navode ograničenja u izgradnju novih cesta, izgradnja novog prostora za parkirališta, unapređenje javnog gradskog prijevoza i rekonstrukcija cesta u stambenim područjima radi smanjenja brzina;

- instrumenti cijene, u koje spadaju razne takse, pristojbe, oporezivanja, cestarine, vozarine;

- instrumenti organizacije, primjerice upravljanje cestama, željeznicom, regionalnim prijevozom, koordinacija upravljanja zračnim lukama.

Treba naglasiti kako se uz ove instrumente, također često izdaju određene mjere, kao što su dozvole i koncesije. Što se tiče poduzeća, vlada može regulirati način poslovanja i ograničiti širenje na tržištu, a to radi na način da poduzeća moraju imati dozvolu za širenje na tržištu ovisno o novčanim sredstvima, vrsti prijevoza, području rada, količini i kvaliteti, naplata posebnih vozarina.

2.2.4. Utjecaj prometne politike na održivi razvoj

Održivi razvoj i prometna politike se zajedno oblikuju kao način prometno sustavnog planiranja, razvijanja i upravljanja, čime stvaraju značajan utjecaj na okoliš. Održivi razvoj odnosi se na efikasnost, sigurnost i ekološku prihvatljivost.

Prometna politika utječe na okoliš smanjenjem stakleničkih plinova i zagađenjem zraka, tako što promovira ekološki prihvatljiva vozila te potiče društvo kroz subvencije i razne olakšice na kupnju istog. Također, pobrinula se za razvoj infrastrukture punionica i na sustave kontrole i praćenje emisija kako bi se uveli stroži standardi. Nositelji prometne politike stavili su naglasak i na energetske učinkovitost koju reguliraju kroz optimizaciju prometnih tokova korištenjem inteligentnih transportnih sustava i razvojem javnog prijevoza, kako bi se kapacitet i pristupačnost povećala, a potreba za osobnim automobilima smanjila. Štoviše, dostupnost javnog prijevoza sve je povoljnija i zastupljenija, kao i sigurnost prometa.

Prometna politika koja integrira planiranje korištenja zemljišta i prometne infrastrukture može smanjiti fragmentaciju prirodnih staništa i očuvati ekosustave. Naime, prometna politika potiče na korištenje recikliranih materijala i obnovljivih izvora u

izgradnji novih prometnih infrastrukture. Prometna politika novim investicijama stvara radna mjesta, čime potiče lokalni ekonomski razvoj i povećanje konkurentnosti te međunarodne suradnje na način da se usklađuje standarde za emisije, sigurnost i autonomnost.

Prometni sektor značajno može doprinijeti globalnom održivom razvoju implementacijom dobro osmišljenih politika i mjera te stvoriti dugoročne koristi za društvo.



Shema 3: Ciljevi održivog razvoja

Izvor: <https://www.pozitivasamobor.hr/2023/12/20/dobre-prakse-odrzivog-razvoja/>

(10.07.2024.)

3. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE

Pomorska i prometna politika Europske unije imaju ključnu ulogu u postizanju ciljeva održivog razvoja. Kroz sveobuhvatan pristup koji uključuje pravne, financijske, tehnološke i organizacijske mjere, Europska unija nastoji osigurati održiv i integriran prometni sustav, dok štiti okoliš i podržava borbu protiv klimatskih promjena. Europska unija nastoji povezati sa zemljama članicama razvoj održivosti i regulirati integriran način prometa.

Pomorska i prometna politika Europske unije su politike nastale pod utjecajem raznih tradicijama i povijesnim uvjetima života pojedinih zemalja članica⁸, a sve u svrhu ostvarivanja zajedničkih ciljeva pomorske i prometne infrastrukture.

Većina ciljeva europske pomorske i prometne politike zahtijeva opsežna istraživanja. Jedan od takvih projekata je projekt “Development of Transport policy-Research & Development” koji se odnosi na sve prometne grane.⁹

3.1. POMORSKA POLITIKA EUROPSKE UNIJE

Pomorska politika Europske unije nudi pravni okvir kojim su postavljene direktive i uredbe sigurnosnih i ekoloških standarda, uključujući pravila o balastnim vodama, zbrinjavanju otpada i emisijama stakleničkih plinova. Europska unija pruža financijska sredstva kroz fondove i programe, poput Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) i Horizon Europe te ostvaruje tehničku pomoć, nadzor i podršku zemljama članicama u provedbi politika.

⁸ Padjen, J.: **Prometna politika**, Zagreb, 1996., str. 143.

⁹ Dundović, Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 264

3.1.1. Razvoj pomorske politike EU

Odredbe koje se tiču europske pomorske politike iskazane su u dokumentu “Opća pomorska politika” izrađenom od strane europskog parlamenta 1996. godine, no pomorska politika ima dugu povijest i datira još od 17. stoljeća kada se prvi puta govorilo o pravima mora te je načelo slobode došlo na snagu, nakon čega se formira Pomorski zakonik kroz Parišku deklaraciju iz 1856. godine, koji je bio fokusiran na ekonomsku konkurentnost i sigurnost. U prvoj polovici 20. stoljeća održano je više međunarodnih konferencija koje su regulirale korištenje međunarodnih plovnih putova, slobodu tranzita i korištenje morskih luka, u Barceloni 1921. godine i nakon u Ženevi 1923. godine.¹⁰ Takve konferencije imale su za cilj jačanje zajedničkih standarda i regulacija u prometu i trgovini. 2000-ih godina počinje integrirajući pristup pomorskoj politici s naglaskom na održivi razvoj, posebice nakon objave Bijele knjige 2001. godine.

More kao prirodni resurs i plovni put, stvara ključnu ulogu u gospodarstvu i prometu u trgovini te su usklađene potrebe i načini korištenja mora nužne. Europska unija nastoji stvoriti održivu, sigurnu i učinkovitu pomorsku djelatnost te ove aspekte nastoji integrirati kroz svoju pomorsku politiku. Europska unija želi stvoriti konkurentnost, dok štiti svoje države članice i interese pomorske djelatnosti na međunarodnom pomorskom tržištu.

Europska unija i njezini ključni dokumenti i inicijative vezani uz pomorsku politiku su sljedeći:

1. Bijela knjiga o prometu (2011.);
2. Integrirana pomorska politika (IMP);
3. Akcijski plan za održivi pomorski promet (2020.).

Njima Europska unija postavlja dugoročne ciljeve te pruža koherentnu i koordiniranu politiku za sve pomorske aktivnosti. Akcijskim planom za održivi pomorski promet nastoji smanjiti emisije i povećati energetske učinkovitost.

Pomorska politika EU provodi i primjenjuje nekoliko načela koja zahtijevaju da ekonomski uvjeti poslovanja pomorske djelatnosti budu tehnološki usklađeni, da konkurencija bude slobodna i poštena, da postoji sloboda pružanja usluga i plovidbe te sloboda izbora prijevoznika.

¹⁰ Dundović, Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 262

3.1.2. Komponente održivog razvoja pomorske politike EU

Neke od komponenata održivog razvoja pomorske politike EU su strategija plave ekonomije, koja je usmjerena na održivo korištenje morskih resursa i očuvanje morskih ekosustava i direktiva za pomorsko prostorno planiranje (MSP), odnosno proces organizacije ljudskih aktivnosti na morskim područjima u skladu s ekološkom, gospodarskom i socijalnoj održivosti. Njihov cilj je smanjiti konflikte među korisnicima mora te ujedno zaštititi morski okoliš.

PLAVA EKONOMIJA/RAST	DIREKTIVA POMORSKO PROSTORNOG PLANIRANJA
OBNOVLJIVI IZVORI ENERGIJE	ODRŽIVO KORIŠTENJE MORSKIH RESURSA
RIBARSTVO I AKVAKULTURA	ZAŠTITA OKOLIŠA
POMORSKI TURIZAM	SMANJENJE KONFLIKTA
PLAVA BIOTEHNOLOGIJA	GOSPODARSKI RAZVOJ
POMORSKI PROMET I INFRASTRUKTURA	SIGURNOST NA MORU

Tablica 1: Ciljevi plave ekonomije i direktive pomorsko prostornog planiranja.

Izvor: izradila studentica

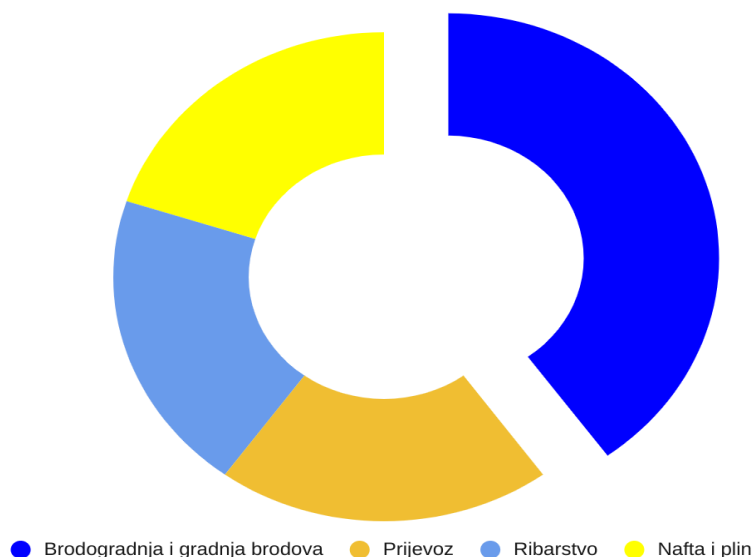
Ključni cilj plavog rasta jesu obnovljivi izvori energije na moru, poput vjetroelektrana, energije valova i plime uz čiju pomoć stvara inovacije u tehnologijama. Također ova strategija nastoji promicati održivo ribarstvo koje će smanjiti prelov i zaštititi morske ekosustave. Plavim rastom razvija se održivi turizam koji minimizira negativan utjecaj na okoliš i potiče na gospodarski razvoj i na očuvanje kulturne i prirodne baštine. Također, plavi rast potiče istraživanje biotehnologije i korištenje morskih organizama za

proizvodnju lijekova i drugih proizvoda. Pomorska infrastruktura postaje modernizirana, čime se smanjuje ekološki otisak.

Direktiva za pomorsko prostorno planiranje promiče uravnoteženi razvoj ribarstva, turizma i pomorskog prometa za bolje i održivije korištenje morskih resursa, regulira i planira aktivnosti koje imaju utjecaj na okoliš, jasno definira zone i pravila korištena pomorskog dobra u svrhu smanjena sukoba različitih korisnika te unapređuje sigurnost i učinkovitost pomorske djelatnosti.

Plava ekonomija, odnosno rast se najviše financira iz Europskog fonda za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu (EMFAF), a financijsku podršku za projekte infrastrukture i inovacije pruža Instrument za povezivanje Europe (CEF). Također, često se plava ekonomija povezuje sa Horizon Europe koji je glavni program EU za istraživanje infrastrukture pomorske djelatnosti, kao i BlueInvest Platforma.

Plava ekonomija svojim djelovanjem otvara priliku za novim radnim mjestima i usavršavanjem povodom novih pomorskih tehnologija. U nastavku su prikazane vrste radnih mjesta koja se najčešće javljaju pojavom plave ekonomije, a najčešće se radi o poslovima vezanim uz brodogradnju.



Grafikon 1: Plava ekonomija i otvaranje radnih mjesta

Izvor: izradila studentica Melisa Ahmetović prema Zurak M.: "Pomorska i prometna politika Europske unije", Diplomski rad, str. 31

3.1.3. Odnos pomorske politike prema zaštiti okoliša

Odnos pomorske politike EU prema zaštiti okoliša očituje se kroz različite strategije, direktive i inicijative koje se provode kako bi se postigli ciljevi održivosti. Europska unija kontinuirano značajno doprinosi svjetskim nastojanjima u zaštiti okoliša, što se posebno odražava u pomorskom sektoru kroz strogo pridržavanje međunarodno zadanih standarda.¹¹ Naglasak Europske unije prema okolišu je na obnovljivim izvorima energije, čime pokušava smanjiti ovisnost o fosilnim gorivima koja proizvode emisije stakleničkih plinova.

Više je aspekata i pristupa odnosa pomorske politike EU prema zaštiti okoliša, među kojima se izdvajaju:

1. Ekosustavni pristup

Ovakav pristup upravljanju morskim sustavima jest integracija ekoloških i ekonomskih ciljeva, kako bi se očuvala biološka raznolikost i ekosustavi. Ekosustavni pristup minimizira negativne utjecaje na okoliš.

2. Zaštićena morska područja

Funkcionira kao mreža zaštićenih područja koja uključuje morska staništa i vrste, u skladu sa Direktivom o staništima. Ta se mreža naziva Natura 2000, a istu ulogu ima i MPA-s koja nastoji održati mrežu dugoročnom.

3. Smanjenje onečišćenja

Za smanjenje onečišćenja i postizanje dobrog ekološkog stanja morskog okoliša, uspostavljena je direktiva o okvirnoj strategiji za morsku okolinu (MSFD), uključujući mjere za smanjenje zagađenja. Tako se nastoji eliminirati problem onečišćenja plastikom, koja je sve zastupljenija te je osmišljena inicijativa, odnosno direktiva o plastici za jednokratnu upotrebu.

¹¹ Keser, I.: “Zajednička pomorska transportna politika Europske unije-zaštita i očuvanje morskog okoliša”, Institut za međunarodne odnose, Zagreb, 2011., str. 269.

4. Održivo ribarstvo

Podrazumijeva zajedničku ribarstvenu politiku (CFP) koja postavlja kvote za ulov, štiti ribljih stokova i donosi mjere za smanjenje prelova, kao i mjere za smanjenje ne ciljanih ulova i zaštitu osjetljivih vrsta i staništa.

Uz sve navedeno, europska pomorska politika ima suradnju s međunarodnim organizacijama, uključujući Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO) sa idejom zaštite mora i oceana. Nadalje, provođenje regionalnih strategija za specifična morska područja poput Mediterana, Baltičkog i Sjevernog mora, Atlantskog oceana.

Poseban problem za zaštitu okoliša, koji Europska pomorska politika naglašava jesu "zastave pogodnosti". Ta pojava šteti standardu zaštite morskog okoliša, kao i mnogobrojne druge čimbenike. Naime, brodovi koji posjeduju zastavu pogodnosti imaju manje poreze, smanjene troškove registracije i niže troškove posade. Također, njih prate manje strogi standardi koji se tiču sigurnosti, radnih uvjeta i ekološke osviještenosti. Zbog svega navedenog, brodovi zastava pogodnosti znaju biti skloni zanemarivanju ekoloških standarda te manji sigurnosni standardi dovode do većeg rizika od nesreće.

Prema provedenim analizama utvrđeno je da je 1995. godine 47% flote zemalja članica EU bilo registrirano pod tzv. zastavama pogodnosti. Neposredna posljedica toga je da se u razdoblju od 1985. do 1995. godine broj pomoraca u Europskoj uniji smanjio sa 230.000 na 150.000.¹²

¹² Dundović, Č: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Rijeka, 2003., str. 261

NOVI DUGOROČNI PRORAČUN EU-a ZA RAZDOBLJE 2021.–2027.

Proračun Unije koja štiti, osnažuje i brani



Fotografija 1: Ulaganje EU u prirodne resurse i okoliš

Izvor: [https://op.europa.eu/webpub/com/general-report-2018/hr/\(01.08.\)](https://op.europa.eu/webpub/com/general-report-2018/hr/(01.08.))

Na fotografiji iznad može se zaključiti kako je Europskoj uniji jedan od važnijih ciljeva povećanje standarda zaštite okoliša i prirodnih resursa, u koje će u razdoblju od 2021. do 2027. godine uložiti čak 378,9 milijarda €.

3.1.4. Budućnost EU i Bijele knjige

Bijela knjiga “Integrirana pomorska politika za Europsku uniju” iz 2007. godine postavila je temelje za koordinirani i održivi pristup upravljanju pomorskim resursima u EU. Fokus na integraciju, održivi razvoj, zaštitu okoliša, razvoj obnovljivih izvora energije, sigurnost pomorskog prometa i međunarodnu suradnju ključni su elementi ove politike. Kroz provedbu preporuka iz bijele knjige, EU nastoji osigurati dugoročnu održivost i gospodarski rast svojih pomorskih sektora.

Zemlje članice Europske unije moraju uspostaviti zakonski okvir i propise, kao i standarde u skladu sa EU, a Bijela knjiga sama po sebi određuje norme koje su neophodne da bi zakonodavstvo bilo djelotvorno. Bijela knjiga povezuje zemlje članice EU u

planiranje i provođenje određenih strategija, kao i one zemlje koje tek planiraju postati članice.

Neki od prijedloga za promjenu u budućnosti su bolja uključenost javnosti o europskim pitanjima, među kojima je i pomorska politika i standardi. Zatim, na razini EU-a, komisija bi trebala osigurati da se regionalno i lokalno znanje i uvjeti uzimaju u obzir kada se stvaraju prijedlozi političkih mjera, stoga bi trebalo postojati više fleksibilnosti u sredstvima ponuđenim za provedbu zakonodavstva i programa sa snažnim teritorijalnim učinkom.¹³

Pred Europom brojni su izazovi, od same dugotrajne globalizacije, pitanja zapošljavanja i utjecaja tehnologije na društvo, do sigurnosnih pitanja i rasta stanovništva cijelog svijeta. Bijela knjiga se pojavila kako bi se pozabavila trenutnom situacijom, koja je rezultirala opadanjem položaja Europe u svjetskom poretku, dok svijet nastavlja rasti. Očekuje se kako će udio stanovništva pasti na 5% do 2060. godine, naspram postotku od 26% iz 1900. godine, što dovodi do kratkog, ali upečatljivog zaključka: europsko stanovništvo sve je starije, a povećanja stanovništva nema. Također, prognozira se kako će snaga Europe pasti ili čak nestati, što će dovesti do pada udjela BDP-a na manje od 20% do 2030. godine.

Europa je dakle, usred mnogih neizbježnih promjena koje će značajno utjecati, no bijela knjiga nudi 5 scenarija kojima može pomoći u budućim izborima smjera:¹⁴

1. Ne odustajemo- namjera Europske unije je ostvarivanje plana pozitivnih reformi,
2. Samo zajedničko tržište-postupno okretanje EU jedinstvenom tržištu,
3. Oni koji žele više-čine više,
4. Činiti manje, ali učinkovitije,
5. Zajedno činimo mnogo više.

¹³ Europska Vladavina, Bijela knjiga, **Komisija Europskih zajednica**, Brisel 2001., str. 192.

¹⁴ Matošević S.: **Pomorska i prometna politika Europske unije**, Diplomski rad, Rijeka 2020., str. 21.

3.2. PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE

Prometna politika Europske unije uspostavlja direktive i uredbe koje reguliraju razna aspekte prometa, uz financijsku potporu kroz Kohezijski fond, Europskog fonda za regionalni razvoj, kojim se financiraju projekti za prometnu infrastrukturu.

3.2.1. Razvoj prometne politike

Razvoj prometne politike Europske unije (EU) je složen i dinamičan proces koji obuhvaća različite sektore transporta s ciljem poboljšanja učinkovitosti, sigurnosti, održivosti i integracije prometnih mreža unutar EU. Prometna politika ima ključnu ulogu u gospodarskom razvoju, povezivanju regija i gradova, te smanjenju negativnih utjecaja na okoliš.

Osnova za postojanje prometne politike Europske unije dana je Rimskim ugovor 1957. godine. Osnivači su zajednice bila šestorica razvijenih zapadno-europskih zemalja (Francuska, Njemačka, Italija, Belgija, Nizozemska i Luksemburg) koji su željeli ukloniti prepreke slobodnom kretanju roba, usluga, rada i kapitala i pospješiti integraciju tog važnog ekonomskog prostora.¹⁵

Razvoj prometne politike Europske unije pratili su prijedlozi Bijele knjige, krenuvši od prijedloga iz 1992. godine, koji je usmjerio razvoj na stvaranje jedinstvenog europskog tržišta transporta kao i na liberalizaciju tržišta zračnog, cestovnog i željezničkog prijevoza. Zatim, prijedlog iz 2001. godine, koji predstavlja cilj ravnoteže između različitih vrsta prijevoza, povećanje sigurnosti i zaštita okoliša, ujedno ulagajući u javni prijevoz.

“Plan za jedinstveni europski prometni prostor” iz Bijele knjige 2011. godine predstavio je dugoročne ciljeve za smanjenje emisija CO₂ za 60% do 2050. godine kroz inicijativu razvoja pametnih prometnih sustava, poboljšanja infrastrukture. Među aktualnim inicijativama i strategijama prometne politike nalaze se Zeleni Plan kojim se nastoji postići klimatska neutralnost i smanjenje emisije transporta do 2050. godine i Strategija za održivu i pametnu mobilnost (2020.) kroz jasne ciljeve i planove za digitalizaciju.

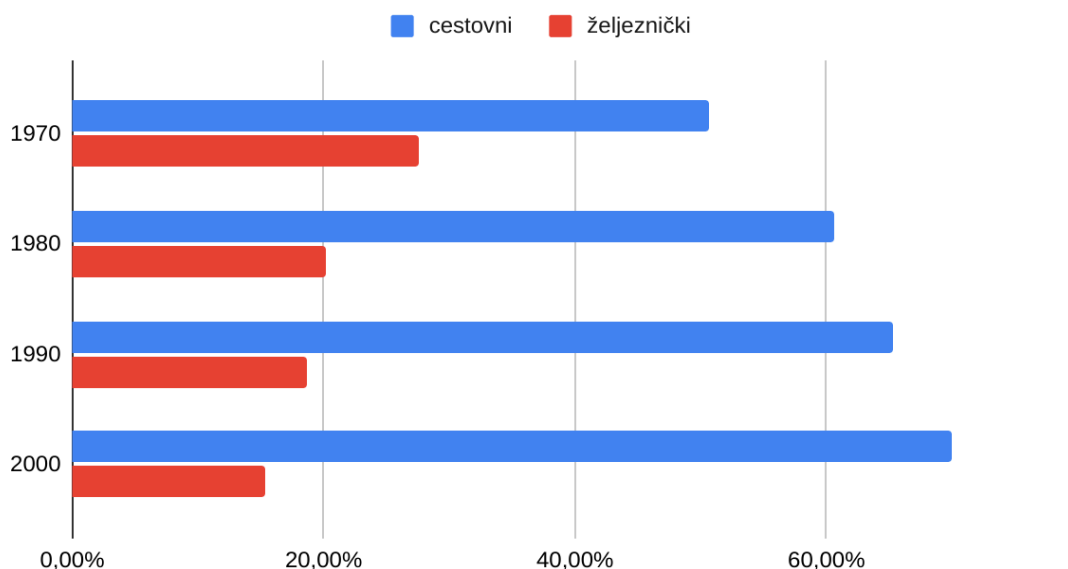
¹⁵ Padjen, J.: **Prometna politika**, Zagreb, 1996., str. 146.

Europska unija kontinuirano unapređuje svoj prometni sektor, a financira se iz Europskog fonda za regionalni razvoj, Instrumentom za povezivanje Europe te Horizon Europe, koji čine čvrstu i stabilnu potporu za razvoj.

Posljednjih godina promet je činio 7-8% ukupne vrijednosti društvenog proizvoda, zapošljavajući više od 5,5 milijuna ljudi. Tijekom proteklih 20 godina teretni promet je porastao za više od 50%, a putnički nešto više od 86%, pri čemu se najveći dio rasta pripisuje cestovnom prometu. Sve gore navedeno, može se iščitati iz podataka iz grafikona niže.

Tijekom posljednjih 25 godina putnički promet se više nego dvostruko povećao za više od jedan i pol puta, a povećanje duljine autocesta se više nego utrostručio. Ti se trendovi i dalje nastavljaju u gotovo svim europskim državama članicama. Ekstrapolacija ovih trendova također ukazuje na rastuće probleme zagađenja i zagađenja u budućnosti.

cestovni i željeznički robni promet EU



Grafikon 2 : Teretni promet u Europskoj uniji

Izvor: izradila studentica prema Padjen J.: Prometna politika, Zagreb 1996., str 149.

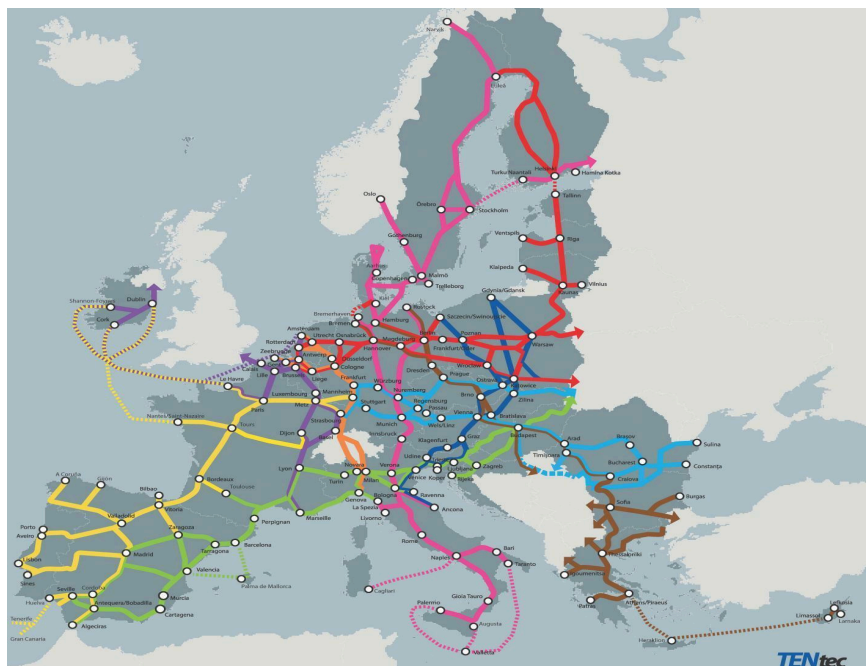
3.2.2. Dokumenti i ugovori prometne politike EU

Prometna politika Europske unije oblikovana je kroz niz važnih dokumenata i ugovora koji postavljaju pravni okvir, strategije i ciljeve za razvoj, održivost i integraciju same prometne infrastrukture. Dokumenti i ugovori su sljedeći i mogu se podijeliti na:

1. Osnivački ugovori

- Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice (Rimski ugovor, 1957.);
- Ugovor iz Maastrichta (1992.);
- Ugovor iz Lisabona (2009.).

Stvaranje jedinstvenog tržišta koje ima slobodu kretanja roba, ljudi, usluga i kapitala. Jačanje nadležnosti EU i stvaranje koncepta transeuropskih prometnih mreža (TEN-T)



Zemljovid 1: Transeuropska transportna mreža

Izvor: https://hr.wikipedia.org/wiki/Transeuropska_prometna_mre%C5%BEa

(01.08.)

2. Bijele Knjige

- Bijela knjiga iz 1992. : “Budući razvoj zajedničke prometne politike” ;
- Bijela knjiga iz 2001. : “Europska prometna politika za 2010.: Vrijeme za odluku” ;
- Bijela knjiga iz 2011. : “Plan za jedinstveni europski prometni prostor”;

Predstavljaju liberalizaciju i otvaranje tržišta za sve vrste prijevoza, poboljšanje učinkovitosti i konkurentnosti, promoviraju održivi transport i smanjenje zagušenja i integraciju prometnih mreža i inovacija.

3. Direktive i uredbe

- Direktiva 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva;
- Uredba (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T);
- Direktiva 2008/96/EC o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture.

Imaju za cilj razvoj infrastrukture za alternativna goriva kao što su električna vozila i vodik, stvaranje mreže koja povezuje sve regije EU i poboljšanje sigurnosti cestovne infrastrukture kroz dobru procjenu rizika.

4. Strategije i akcijski planovi

- Strategija za održivu i pametnu mobilnost (2020.);
- Zeleni plan (European Green Deal).

Ovim strategijama je fokus na održivosti, digitalizaciji i otpornosti transportnog sustava kroz smanjenje emisija svih sektora i poticanje obnovljivih izvora energija i održivih transportnih mreža.

5. Financijski instrumenti

- Instrument za povezivanje Europe (CEF),
- Europski fond za regionalni razvoj (ERDF),
- Horizon Europe.

Ovi instrumenti financiraju projekte koji povezuju različite dijelove Europe i unaprijeđuju transeuropske mreže, kao i financiranje istraživanja i inovacija.

6. Međunarodni sporazumi

- Konvencija o međunarodnom cestovnom prometu,

- Memorandum o razumijevanju (MoU) s trećim zemljama.

Međunarodni sporazumi doprinose povećanju efikasnosti i sigurnosti u međunarodnom cestovnom prometu, ali i suradnji zemalja u području prometa i njegove standardizacije.

3.2.3. Inicijativa “Europski zeleni plan”

Inicijativa “Europski zeleni plan” (European Green Deal) je ambiciozna inicijativa Europske unije koja potiče na klimatsku neutralnost te svojom strategijom obuhvaća smanjenje stakleničkih plinova i promicanje održivog razvoja kroz očuvanje prirodnih resursa. Zeleni plan prepoznaje potrebu za velikim promjenama u načinu na koji proizvodimo, konzumiramo, odlažemo i živimo kako bi zaštitio okoliš i unaprijedio budućnost. Pokrenula ga je komisija EU 2019. godine, a obuhvaća područje klime, okoliša, energetike, prometa, industrije, poljoprivrede i održivog financiranja.

Ciljeve inicijative Europskog zelenog plana možemo svrstati ovako:

1. Klimatska neutralnost do 2050. godine

Čista energija Pod klimatskom neutralnošću se podrazumijeva smanjenje stakleničkih plinova i to s ciljem smanjenja od 55% do 2030. godine, s razdobljem promatranja od 1990. godine, zatim postići nultu neto emisiju stakleničkih plinova do 2050. godine.

2. Čista energija

Čista se energija nastoji postići ulaganjem u obnovljive izvore energije, poput solarne i vjetroenergije, pa se tako unapređuje energetska učinkovitost stambenih objekata, kao npr. zgrada, ali i industrije i transporta.

3. Održivi promet

Zadnjih nekoliko godina, može se primjetiti sve veća promocija električnih vozila i razvoj infrastrukture za punjenje istih. Također, promovira se zeleni promet većom zastupljenošću biciklističkih staza i javnog prijevoza.

4. Strategija za čisto i kružno gospodarstvo

Strategija za čisto i kružno gospodarstvo podrazumijeva poticanje na recikliranje, ponovnu upotrebu i smanjenje otpada. Kroz zelenu industriju unapređuju se tehnološke inovacije i smanjuju utjecaji industrije na okoliš.

5. Bioraznolikost i poljoprivreda

Prirodna staništa nastoje se očuvati i obnoviti kroz promociju ekološke poljoprivrede u manje upotrebe kemikalija.

6. Zelena gradnja i investicije

Zelenom gradnjom poboljšava se energetska učinkovitost i standard zgrada i stambenih objekata. Razvijaju se urbana područja, odnosno pametni gradovi smanjene potrošnje i veće održivosti. Zelenom investicijom nastaju razni projekti za dobrobit okoliša te EU kroz fond za pravednu tranziciju podržava regije koje će biti pogođene zelenom ekonomijom.

Europski zeleni plan ima dobru pravnu pozadinu, kao što je Europski zakon o klimi, čime na lakši način implementira zakonske obvezujuće ciljeve, ali i donosi nove zakone i revizije postojećih u svrhu podrške zelene tranzicije.

S pojavom COVID-a, Europska unija osnovala je paket oporavka koji osigurava sredstva za zelene projekte, pod nazivom Next Generation EU, ali se i pobrinula na poticanje privatnih i javnih investicija u održive projekte, kroz implementaciju InvestEU programa. Europska unija je globalni lider u borbi protiv klimatskih promjena, čime postiže razne suradnje i partnerstva s drugim zemljama i regijama.

4. POMORSKA I PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE

Pomorska i prometna politika Hrvatske proteklih godina balansira između modernizacije i održivosti, njena ulaganja u infrastrukturu kroz inovacije i zaštitu okoliša uvelike nastoji osigurati gospodarski rast. Više o prometnoj i pomorskoj politici Republike Hrvatske, nalazi se u poglavljima ispod.

4.1.POMORSKA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE

Pomorska politika Republike Hrvatske može se promatrati kao jedna od bitnijih aspekata za hrvatsko tržište, budući da zemljopisni položaj otkriva kako se nalazi na izrazito tranzitnom području te ima potencijal za turistički razvitak. Jadransko more, koje pruža izlaz na svjetska mora, nudi razvitak tržišta različitih dobara i usluga.

Vrijedno mišljenje koje je važno istaknuti, a vezano je uz pomorsku politiku Republike Hrvatske, jest mišljenje ekonomista Mije Mirkovića koji je u svom radu 1933. godine, istakao kako je hrvatska bila i ostala pomorski narod, te da u budućnosti mora biti ne samo primorska, već i pomorska zemlja.¹⁶ Hrvatski potencijal za pomorstvo seže u prošlost, još od doba Jugoslavije, kada se čak pomorstvo nije moglo razvijati zbog ekonomskih i političkih neprilika. Tada je najveći naglasak bio na izgradnji brodova i poticanju brodogradnje, dok se recimo danas značajno brine o razvitku pomorskih djelatnosti u nautičkom turizmu, infrastrukturi morskih luka i brodarstva.

Činjenica da je hrvatska samo od brodogradnje utječe na ukupni razvitak zemlje kroz gospodarstvo, budući da je uz svoja brodogradilišta, koja podrazumijevaju 3. maj iz Rijeke, Uljanik iz Pule, “Kraljevica”, “Brodosplit” i “Trogir” ostvarila 23% cjelokupnog izvoza Hrvatske te su zapošljavala preko 19 000 radnika i velike novčane priljeve, govori puno o potencijalu hrvatskog pomorstva i širenja na svjetskoj razini.¹⁷

Hrvatska kopnena obala dužine 1777,5 km i obala hrvatskih otoka dužine 4058 km, vrlo je pogodan prostor za razvitak međunarodnog prometa, što putnički, što teretni, no potreban je investicijski ciklus ulaganja u nerazvijeno pročelje luka i kapaciteta.

Kako bi se Hrvatska razvila, pomorska politika mora imati dobru tranzitnu i tarifnu politiku te mora ponuditi poboljšanje uz pomoć pravnih okvira i zakona.

4.1.1. Mjere razvitka pomorske politike RH

Republika Hrvatska kao atraktivna destinacija svakako mora poraditi na jačanju svoje pozicije kao i na razvoju kruzing turizma. RH sve više nastoji pružati podršku

¹⁶ Mirković, M.: **Saobraćajna politika**, Beograd, 1933., str. 8.

¹⁷ Kajić, D.: **Hrvatska brodogradnja-poluga hrvatskog gospodarstva**, Brodogradnja, 1993., str. 6.

pomorskoj industriji u smislu poticanja brodogradnje i remonta brodova i na razvoj pomorske tehnologije, kao i ulaganja u inovacije. Posebnu pažnju treba usmjeriti na sigurnost i zaštitu mora i njegovog okoliša od onečišćenja uzrokovanog pomorskim prometom te treba implementirati međunarodne standarde za trgovinu i turizam. Postojeće luke poput one u Rijeci, Splitu ili Ploče treba modernizirati i proširiti njihov kapacitet kako bi se potaknula veća mogućnost razvitka trgovine i turizma.

VRSTA TERETA	GODINA				
	1981.	1985.	1990.	1995.	2000.
Sirova nafta	1170	871	1190	1415	1612
naftni proizvodi	267	288	336	381	412
Željezna ruda	303	321	347	402	455
Ugljen	210	272	342	423	520
Žitarice	206	181	192	196	225
Ostali teret	1305	1360	1570	1870	2150
UKUPNA TRGOVINA(u mln. tona)	3461	3293	3977	4687	5374

Tablica 2: Razvitak pomorske trgovine 1981.-2000. godine u RH

Izvor: Izradila studentica Melisa Ahmetović prema Shipping statistics Market Review, 2001., str. 56.

Iz tablice iznad, može se zaključiti da je hrvatska godinama napredovala u pomorskoj trgovini. Također, treba naglasiti kako je hrvatska za vrijeme COVID-a, postigla veću pomorsku trgovinu, za čak 42%. Međutim, kako bi taj napredak bio kontinuiran i kako bi se dugoročno razvio, postoje razne mjere razvitka koje Republika Hrvatska promovira, a to su:

1. Razvoj infrastrukture

Razvoj infrastrukture je zamišljen na način da se luke moderniziraju, tako što će se unaprijediti kapaciteti i sama opremljenost glavnih hrvatskih luka. Kako bi se povećao kapacitet za učinkovitost i lučke operacije, promovira se izgradnja novih terminala, posebice za kontejnere i rasuti teret, ali i tekući teret i kruzere. Također, kako bi luka bila funkcionalnija, treba joj dobra povezanost s kopnom.

2. Sigurnost i zaštita mora

Kako bi pomorska politika Republike Hrvatske bila dosljedna zaštiti mora, implementira međunarodne standarde, poput SOLAS-a te povećava nadzor pomorskog

prometa putem naprednih tehnologija, među kojima su radari, sateliti, dronovi i sl. Kako bi sve te mjere bile učinkovite i dugotrajne, Hrvatska ulaže i u edukaciju i osposobljavanje za pomorce i osoblje.

3. Razvoj pomorske industrije

Pomorska industrija može se pravovremeno razvijati kroz financijske potpore za brodogradilišta, male brodare i tvrtke s pomorskom djelatnošću te bi se time potaknula veća konkurentnost. Pomorska politika RH promiče istraživanja razvoja novih tehnologija, uključujući zelene tehnologije kako bi se smanjile emisije.

4. Razvoj pomorskog turizma

Pomorski turizam RH ima veliki potencijal koji se mora iskoristiti u smjeru razvoja marina, kroz kvalitetu i kapacitet, kako bi se zadovoljile potrebe, sve zastupljenijeg nautičkog turizma. Uz nautički turizam, vrlo je važan kruzing turizam, za koje je potreban dobar i funkcionalan kruzing terminal. Jednim takvim terminalom hrvatska bi bila jedna od atraktivnih destinacija. Iz takvog razloga slijedi puno negativnih utjecaja na okoliš, koje je potrebno regulirati kroz razne pravne norme. Pojavljivanje pametnih luka bila bi jedna od ideja RH za razvoj pomorske industrije, ali i digitalizacija administrativnih procesa i usluga.

5. Održivi razvoj

Zadnjih godina, sve se više spominje eko-standardizacija koja potiče korištenje ekološki prihvatljivih brodova, čime se direktno poboljšava stanje i nastojanje za očuvanjem bioraznolikosti, uz regulaciju ribolova i zaštitu ugroženih vrsta. Također, recikliranje i upravljanje otpadom je vrlo bitna stavka koju pomorska politika treba uzeti u obzir.

6. Internacionalna suradnja

RH aktivno sudjeluje u regionalnim inicijativama poput Mediteranske unije za bolju koordinaciju i razmjenu iskustava te koristi sredstva iz EU fondova za razvojne projekte i poboljšanje infrastrukture.

Prema stavovima i potrošnji turista u Hrvatskoj TOMAS istraživanja 2019., more i priroda su primarni motiv dolaska u Hrvatsku. Specifično, more iznosi 86% motivacije

turista, a priroda iznosi 58%. Motivi poput manifestacija, planinarenja, zdravstvenih razloga koji su vezani na posebne turističke proizvode veoma su slabo zastupljeni.¹⁸

Tijekom zadnjih desetak godina, struktura i kapaciteti hrvatskog pomorstva su promjenjive, sa pozitivnim naglaskom na kontejnerizaciju i uvođenja specijalnih brodova u linijskom prijevozu, dok posebnu pozornost privlače moderni brodovi za prijevoz rasutih i tekućih tereta.¹⁹

4.1.2. Strategije pomorske politike RH

Strategije pomorske politike Republike Hrvatske uzimaju za cilj postignuće održivosti i sigurnosti kroz veću konkurentnost i integraciju u europske i globalne pomorske tokove.

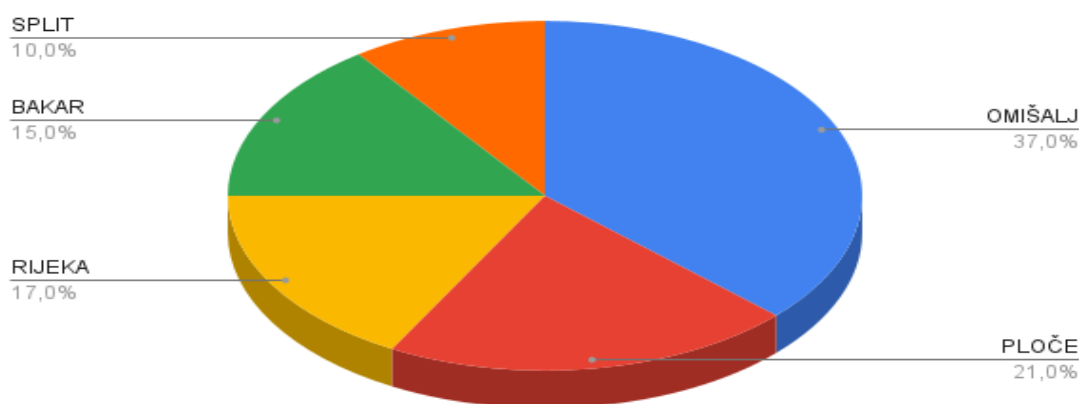
Među ključnim strategijama je održivi razvoj pomorskog sektora koji nastoji zaštititi morski okoliš. Zadnjih godina velika pažnja se obraća ka zbrinjavanju otpada i prevenciju izlivanja nafte. Promicanjem održivog ribarstva kontrolira se ribolovni napor, štiti se akvakultura, a sve u skladu s ekološkim standardima EU. Kako bi održivost išla uzlaznom putanjom i kako bi bila dugoročna potiče se razvoj i korištenje obnovljivih izvora energija, poput offshore vjetroelektrana. Hrvatska, kao država s dugom obalom i povoljnim vjetrovima, ima potencijal za takve vjetroelektrane. Očekuje se, kako će hrvatska u budućnosti više ulagati u ovaj sektor, čime bi se značajno doprinijela obnovljivim izvorima energije, smanjenju emisija stakleničkih plinova i jačanju energetske neovisnosti Hrvatske.

Zatim, vrlo važna strategija za povećanje konkurentnosti pomorskog sektora, koja ima za cilj modernizirati i proširiti kapacitete glavnih hrvatskih luka (npr. Rijeka, Split, Zadar) i tako se probiti na svjetsko tržište, posebice europsko. Hrvatska ima potencijala i za brodarsku industriju, pogotovo u brodogradnji, čime bi definitivno konkurirala na svjetskoj razini ukoliko se poradi na digitalizaciji i prilagodbi tržišnim zahtjevima. Hrvatske morske luke imaju efikasnu povezanost s kopnenim prometnim koridorima, čime se učinkovitost logističkih lanaca povećava, a multimodalni transport ispunjava svoju ulogu i značaj. Pomorski promet ima veliki doprinos na gospodarstvo, a temelji se na kvalitetnom upravljanju.

¹⁸ **Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine**, Ministarstvo turizma i sporta, 2022., Zagreb, str. 18.

¹⁹ Dundović, Č. : **Pomorski sustav i pomorska politika**, 2003. Rijeka, str. 272.

S obzirom na povoljan geografski i prometni položaj hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliki potencijal u pomorskom prometu. Iako postoji oko 350 luka i lučica na obali potrebno je istaknuti da samo njih 6 može prihvatiti velike oceanske brodove, a to su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Iako su sve kategorizirane kao glavne luke, ipak nemaju isti značaj za gospodarski razvoj Republike Hrvatske. S obzirom na ostvareni promet tereta najveću važnost imaju luke Omišalj, Rijeka i Ploče. S druge strane najznačajnije luke na temelju ostvarenog prometa putnika su luke Split i Zadar.²⁰



Grafikon 3: Promet tereta u morskim lukama hrvatske u 2019. godini

Izvor: Rogić, M.: Uloga i značaj pomorskog sustava Republike Hrvatske, Diplomski rad, Zagreb 2020., str. 18

Sigurnost i zaštita na moru svojom implementacijom djeluje na poboljšanje sigurnosnih standarda koje određuje Europska unija, a uključuju regulative o sigurnosti brodova, zaštiti putnika i posade te upravljanju rizicima. Među tim regulativama su SOLAS konvencija koja uređuju minimalni standardi za projektiranje, izgradnju, opremanje i rad brodova. SOLAS konvencija uključuje protupožarnu zaštitu, zaštitu od poplava, stabilnost broda, radio komunikaciju, opremu za spašavanje, te sigurnosne vježbe i obuku posade. Treba spomenuti i međunarodnu konvenciju o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i održavanju brodske straže pomoraca. Zatim, MARPOL konvencija

²⁰ Korman, J., **Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske**, Koprivnica, 2019.

koja uključuje odredbe o sprječavanju onečišćenja uljem, kemikalijama, otpadnim vodama, balastnim vodama i zrakom.

Strategija za integraciju u europske i globalne pomorske tokove zahtijeva usklađivanje sa nacionalnom legislativom, aktivno sudjelovanje u regionalnim i međunarodnim pomorskim organizacijama kako bi koordinacija i razmjena znanja bila uspješnija. Što se tiče ove strategije važno je poticanje pomorskog turizma kroz nautički turizam koji je ključni segment hrvatske turističke ponude, uz resurse i infrastrukturu koju nudi.

Pomorska politika Republike Hrvatske mora ojačati obrazovanje u čitavom pomorskom sektoru. Trenutačno to čini kroz unapređenje obrazovnih programa za pomorce, brodarske inženjere i ostale stručnjake, kako bi se zadovoljilo tržište rada. Hrvatska pruža podršku istraživačkim projektima i inovacijama u smislu novih tehnologija te osniva kampanje za povećanje svijesti javnosti, pogotovo mlađih generacija o značaju i mogućnostima koje pruža pomorski sektor.

4.1.3. Pomorska kabotaža i program subvencioniranja brodarstva

Pomorska kabotaža odnosi se na prijevoz putnika i tereta morskim putem između luka unutar iste države. Što se tiče hrvatske, pomorska kabotaža je od primarnih važnosti, budući da hrvatska ukupni ima 1224 otoka, otočića, grebena i hridi. Od toga je 78 naseljenih otoka koji imaju potrebu za međusobnom povezanošću, ali i povezanošću sa kopnom.

Zato, kabotaža u hrvatskoj se odnosi na redovne linije koje povezuju obalu s otocima, kako bi se osigurala povezanost i dostupnost usluga za stanovnike otoka. Jadrolinija je jedna od glavnih pružatelja tih usluga, uz razne druge državne i privatne brodarske kompanije. Hrvatska nudi razne trajektne, katamaranske i međunarodne linije, koje se mogu iščitati iz tablice ispod.

RAJEKATNE LINIJE	KATAMARANSKE LINIJE	BRODSKE LINIJE	MEĐUNARODNE LINIJE
restova - Porozina (Cres)	Rijeka - Cres - Mali Lošinj - Susak - Ilovik - Silba - Zadar (Jadrolinija)	Rijeka - Cres - Mali Lošinj (Jadrolinija)	Split - Ancona (Italija) (Jadrolinija)
albiska - Merag (Cres)	Rijeka - Rab - Novalja (Pag) (Jadrolinija, sezonska linija)	Valbiska (Krk) - Lopar (Rab) (Rapska plovidba)	Zadar - Ancona (Italija) (Jadrolinija)
albiska - Lopar (Rab)	Zadar - Božava - Sali - Zaglav - Zverinac - Brbinj (Jadrolinija)	Brestova (Istra) - Porozina (Cres) (Jadrolinija)	Dubrovnik - Bari (Italija) (Jadrolinija)
ljeka - Cres - Mali Lošinj	Zadar - Preko - Iž - Rava (Jadrolinija)	Rijeka - Rab - Novalja (Pag) (Jadrolinija, sezonska linija)	
rizna - Žigljen (Pag)	Zadar - Silba - Olib - Premuda (Jadrolinija)	Zadar - Preko (Ugljan) (Jadrolinija)	
adar - Preko (Ugljan)	Split - Bol (Brač) - Jelsa (Hvar) (Jadrolinija)	Zadar - Brbinj (Dugi otok) (Jadrolinija)	
adar - Brbinj (Dugi otok)	Split - Milna (Brač) - Hvar - Korčula - Dubrovnik (Kapetan Luka - Krilo)	Zadar - Sali - Zaglav (Dugi otok) (Jadrolinija)	
lograd - Tkon (Pašman)	Split - Vis (Jadrolinija)	Biograd - Tkon (Pašman) (Jadrolinija)	
ibenik - Zlarin - Prvić Luka	Split - Hvar - Korčula - Mljet - Dubrovnik (Jadrolinija, sezonska linija)	Šibenik - Zlarin - Prvić Luka - Vodice (Jadrolinija)	
plit - Supetar (Brač)	Split - Trogir - Slatine (Čiovo) (GV Line)	Zadar - Ist - Olib - Silba - Premuda (Jadrolinija)	
plit - Stari Grad (Hvar)	Split - Milna (Brač) - Hvar (Kapetan Luka - Krilo)	Split - Supetar (Brač) (Jadrolinija)	
plit - Vis	Dubrovnik - Šipan - Mljet - Korčula - Lastovo (Jadrolinija)	Split - Stari Grad (Hvar) (Jadrolinija)	
plit - Rogač (Šolta)	Dubrovnik - Šipan - Mljet - Korčula (TP Line, sezonska linija)	Split - Vis (Jadrolinija)	
rvenik - Sućuraj (Hvar)	Dubrovnik - Lopud - Šipan (GV Line, sezonska linija)	Split - Rogač (Šolta) (Jadrolinija)	
akarska - Sumartin (Brač)	Split - Stari Grad (Hvar) (Kapetan Luka - Krilo, sezonska linija)	Split - Bol (Brač) - Jelsa (Hvar) (Jadrolinija, sezonska linija)	
loče - Trpanj (Pelješac)	Korčula - Lastovo (TP Line)	Makarska - Sumartin (Brač) (Jadrolinija)	
rebić - Dominče (Korčula)		Drvenik - Sućuraj (Hvar) (Jadrolinija)	
ubrovnik - Sudurad - Lopud - Koločep		Ploče - Trpanj (Pelješac) (Jadrolinija)	
		Orebić - Dominče (Korčula) (Jadrolinija)	
		Korčula - Pelješac (Lokalne linije, sezonska linija)	
		Dubrovnik - Koločep - Lopud - Šipan (Jadrolinija)	

Tablica 3: Hrvatske pomorske linije

Izvor: izradila studentica Melisa Ahmetović

Kabotaža na području hrvatske je bila pod strogom nacionalnom regulacijom, no ulaskom u Europsku uniju, taj pristup je djelomično liberaliziran. Kako je hrvatski teritorij dosta specifičan, neke linije su i dalje pod nacionalnom regulacijom. Europska unija omogućava, kako članicama, tako i hrvatskoj subvencioniranje kabotažnih linija te tako potiče održavanje društveno i ekonomsko važne linije.

Subvencioniranje brodarstva u Republici Hrvatskoj potiče održavanje redovitih linija prema otocima, ali i stvaranje pristupačnih cijena za putnike. Oblici subvencioniranja su sljedeći:

- Subvencije za održavanje javnih linija;
- Socijalne subvencije;
- Obnova flote;
- Potpora pomorskim prijevoznicima tijekom kriza.

Svaki od ovih oblika subvencioniranja ima svoju ulogu. Subvencioniranje linija podrazumijeva trajekte, katamarane i druge vrste pomorskog prijevoza. Subvencioniranjem se raznim i određenim skupinama korisnika (učenici, studenti, umirovljenici, invalidi i ost.)

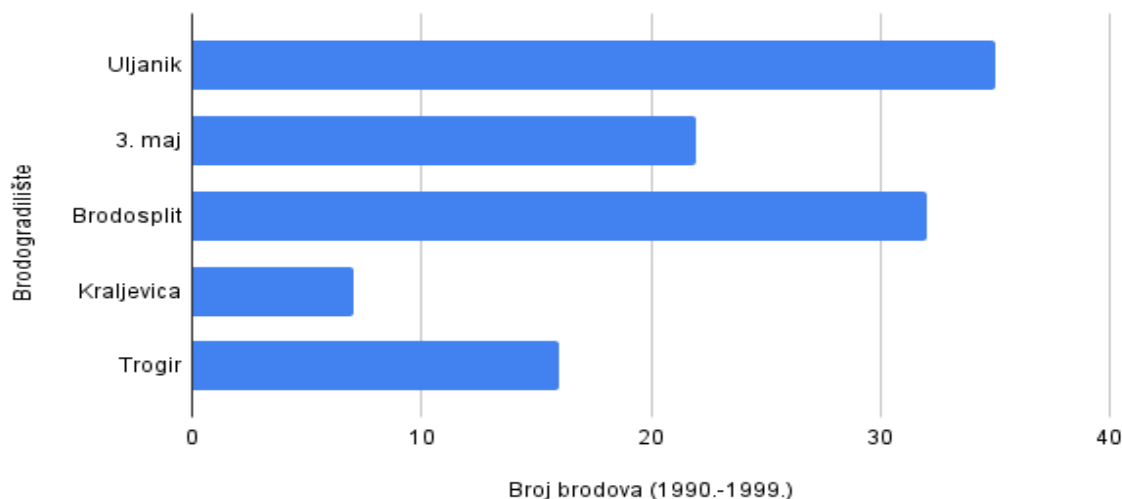
omogućuju pristupačnije cijene putovanja, dok u izvanrednim situacijama omogućava i osigurava kontinuitet usluga i radnih mjesta. Takva situacija desila se 2020. godine kada se pojavila pandemija COVID-19.

Program subvencioniranja brodova podrazumijeva i potporu u obnovi flote. Prosječna starost svjetske flote je 20 godina, pa će veliki dio tih brodova trebati zamijeniti tijekom nekoliko sljedećih godina.²¹ Trenutno subvencije brodogradnji u Europi, podrazumijevajući Hrvatsku, iznose 9% od cijene broda.

Krajem 80-ih godina, hrvatska he brodogradnja zauzimala treće mjesto, nakon Japana i Južne Koreje. Nakon 90-ih Hrvatska gubi položaj u vrhu svjetske ljestvice i spušta se na osmo mjesto. Najuspješnija godina za hrvatsku brodogradnju bila je 1987., kada je isporučeno 1.033.000 tona nosivosti brodovlja.

U grafikonu 4 je prikazana isporuka brodova u glavnim hrvatskim brodogradilištima u razdoblju od 1990. do 1999. godine. Sveukupno i zajedno su isporučili 4.743.848 tona nosivosti brodovlja.

Brodovi glavnih hrvatskih brodogradilišta



Grafikon 4: Brodovi glavnih hrvatskih brodogradilišta

Izvor: samostalna izrada uz Dundović, Č. : Pomorski sustav i pomorska politika, 2003. Rijeka, str. 291

²¹ Dundović, Č. : **Pomorski sustav i pomorska politika**, 2003. Rijeka, str. 288

4.2. PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE

Prometna politika Hrvatske formirala se u dugom vremenskom razdoblju u specifičnim društveno-političkim i gospodarskim uvjetima u kojima je tada živjela.²² Hrvatska ima vrlo povoljan geografsko-prometni položaj koji je povezan sa srednjom Europom i Mediteranom, ima razvijenu obalu i Jadransko more koje omogućava izlaz na ostala mora, nalazi se blizu važnih europskih prometnih koridora, kao i glavnih europskih metropola, što je čini tranzitnom zemljom te potencijalno prometnim čvorištem.

Hrvatska i njezina prometna politika obuhvaća razne strategije, regulacije i mjere, kojima bi se unaprijedila prometna infrastruktura i samo gospodarstvo zemlje. Trenutačno hrvatska treba poraditi na poboljšanju povezanosti nekih dijelova zemlje, poput, Istre, Baranje i Dubrovačkog primorja.

4.2.1. Razvoj i strategija prometne politike RH

Kada se spomene razvoj prometne politike Republike Hrvatske misli se na unaprjeđenje i proširenje autocesta, državnih cesta i ostalih prometnica. Također modernizacija i elektrifikacija željezničkih pruga i poboljšanje njene infrastrukture, kao i zračnog prometa i to zračnih luka kao što su Zagreb, Split, Dubrovnik i Zadar.

Vrativši se u povijest, prvi poticajni korak u nastajanju modernog prometa, bila je izgradnja željeznica u Hrvatskoj. Do 1990-ih godina u Hrvatskoj je izgrađeno ukupno 3317,5 km željezničkih pruga te razvijeno nekoliko drugih modernih prijevoznih sredstava i prometnih sustava, počevši od cestovnog motornog prijevoza, zračnog i cjevovodnog prometa do kombiniranih i multimodalnih transportnih sustava.²³

Današnja strategija razvitka prometne politike Republike Hrvatske obuhvaća modernizaciju same infrastrukture na način da joj je fokus na izgradnji i modernizaciji autocesta koje će povezivati ključne regije i koridore. Na primjer, daljnji razvoj autoceste A1. Poboljšanje postojećih prometnica i brzih cesta je vrlo važno kako bi se omogućila bolja povezanost ruralnih područja. Nadalje, željeznička infrastruktura koja se treba

²² Padjen, J.: **Prometna politika Hrvatske**, Zagreb, str. 340

²³ Padjen, J.: **Prometna politika Hrvatske**, Zagreb, str. 340

poboljšati u smislu povećanja brzine, sigurnosti i učinkovitosti. Jedna od ideja je uvođenje brzih vlakova na najprometnijim zonama kako bi se rasteretio cestovni promet te poboljšala sam mobilnost. Zatim, zračni promet, čiji je razvoj nužan kako bi Hrvatska bila povezana sa glavnim turističkim i poslovnim destinacijama. Također, to se tiče i zračnih luka i mogućnosti da se njihov kapacitet proširi s ciljem većeg protoka putnika i tereta.

Naravno, razvoj prometne infrastrukture, povlači za sobom pitanje sigurnosti, zbog čega se uvode i provode mjere pametnih prometnih sustava, strožih inspekcija i zakonskih mjera i kazni. Željeznica treba moderniziranu signalizaciju i standarde.

Ključni dokumenti i planovi za razvitak prometne politike Republike Hrvatske su sljedeći:

1. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. ;
2. Operativni program Konkurentnost i kohezija;
3. Plan održive urbane mobilnosti (SUMP).

4.2.2. Ciljevi i ulaganja prometne politike RH

Svaka prometna politika, pa tako i prometna politika Republike Hrvatske ima razne ciljeve. Prijašnji već ostvareni ciljevi Hrvatske su na primjer izgradnja prometnica u pravcu prema glavnim političkim, gospodarskim i prometnim središtima, pa je tako igradila željezničku prugu Sisak-Zagreb-Zidani Most (Beč), kao i prugu prema Budimpešti. Nadalje, tu su i autoceste Goričan-Čakovec-Zagreb-Karlovac-Rijeka i Macelj-Krapina-Zagreb-Karlovac-Bosiljevo-Otočac-Zadar-Split. Naravno, neka pitanja i problemi su ostali još od prije, budući da su ciljevi bili vezani samo na prometnu infrastrukturu i da se ljudi i roba mogu prevesti od točke A do točke B, no sada se razvijaju nove ideje, kako i ciljevi. Uz prometnice, gleda se važnost održivog prometa i očuvanje okoliša.

Neki od trenutnih ciljeva pomorske politike Republike Hrvatske su održivi razvoj i zaštita okoliša koji potiče politiku korištenja javnog prijevoza, biciklističkih i pješačkih ruta te razvoj infrastrukture za električna vozila, čime bi se smanjila emisija stakleničkih plinova, ali i potaknula kupnja električnih vozila i tehnologija. Također, prema naprijed se gura korištenje kombiniranog oblika prijevoza. Primjerice, kombinacija željezničkog i cestovnog prijevoza kako bi se smanjila ovisnost o cestovnom prometu.

Hrvatskoj je jako važno povezivanje s europskom prometnom mrežom, u svrhu poboljšanja prekogranične povezanosti te sudjelovanje u međunarodnim projektima koji nude financiranje za razvoj prometne infrastrukture. Članstvo u Europskoj uniji je definitivno doprinijelo ostvarenju tog cilja, a štoviše potaknulo je uravnoteženom razvoju infrastrukture u ruralnim područjima, čime se smanjila i regionalna razlika.

Hrvatska, kao zemlja turizma, želi promicati isti, što može ostvariti kroz razvoj prometne infrastrukture koja će uključivati povezanost glavnih turističkih destinacija.

Ciljevi i ulaganja u prometnoj politici Republike Hrvatske usmjereni su na stvaranje moderne, sigurne, održive i učinkovite prometne mreže koja će podržati povezanost, gospodarski rast i turizam.

Na fotografiji ispod može se vidjeti mreža autocesta u Republici Hrvatskoj i njezina infrastruktura i povezanost.



Zemljovid 2: Autocestovna mreža u Republici Hrvatskoj

Izvor: Prostorno-prometna studija šireg područja grada Splita, Split 2011., str. 37

Što se tiče ulaganja u prometnu infrastrukturu, Hrvatska koristi značajna sredstva iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova za financiranje velikih infrastrukturnih projekata, s naglaskom na TEN-T mrežu i projekte za razvitak cestovnog, željezničkog i zračnog prometa. Operativni program konkurentnosti i kohezija služi hrvatskoj za modernizaciju održivog prijevoza i povezanosti.

Tu su također nacionalni proračun, javno-privatna partnerstva i inozemne investicije. Najzastupljeniji cilj ulaganja Republike Hrvatske jest ulaganje u razvoj pametnih prometnih sustava (ITS) koji bi optimizirali prometne tokove, negativan utjecaj okoliša, zagušenje i povećali sigurnost i nesreće.

CESTOVNI PROJEKTI		
NAZIV	STATUS	ZNAČAJ
Autocesta A1 (Zagreb - Split - Dubrovnik)	u dovršavanju	Povezati sjever i jug (do Dubrovnika)
Pelješki most	dovršen, 2022.	ne treba ulaziti u BiH, povezuje A1 sa Dubrovnikom
Autocesta A7 (Rijeka - Slovenija)	uskoro gradnja	olakšan promet prema TEN-T mreži
Autocesta A11 (Zagreb - Sisak)	u dovršavanju	Gospodarski razvoj Sisačko-Moslavačke županije
Brza cesta DC10	dovršena	Povezuje Vrbovec s A4
Brza cesta DC12	uskoro gradnja	Povezivanje Bjelovara s prometnom mrežom
Brza cesta DC403	dovršena	Povezivanje luke Rijeka s autocestom

Tablica 4: Cestovni projekti Republike Hrvatske

Izvor: izradila studentica Melisa Ahmetović

ŽELJEZNIČKI PROJEKTI		
NAZIV	STATUS	ZNAČAJ
Modernizacija željezničke pruge Rijeka - Zagreb - Budimpešta	faza planiranja	povezanost luke Rijeka sa Mađarskom
Željeznička pruga Zagreb - Rijeka	renovacija	modernizacija, brzina, kapacitet
Željeznička pruga Zagreb - Karlovac - Split (Lika pruga)	faza planiranja	povezanost središnje Hrvatske s Dalmacijom
Pruga Dugo Selo - Križevci	radovi u tijeku	veći kapacitet putničkog i teretnog prometa
Pruga Vinkovci - Vukovar	faza planiranja	povezivanje Vukovara, modernizacija
pruga Zagreb - Zadar - Split	faza planiranja	smanjenje putovanje od kopna do obale

Tablica 5: Željeznički projekti Republike Hrvatske

Izvor: izradila studentica Melisa Ahmetović

U tablicama priloženim iznad, mogu se jasni vidjeti ciljevi i planovi ulaganja u prometnu infrastrukturu cesta i željeznica. Puno je planova za budućnost, a dosta se ciljeva već do sada ostvarilo. Projekti Republike Hrvatske u sektoru cestovnog i željezničkog prometa usmjereni su na modernizaciju, proširenje i integraciju s europskom prometnom mrežom. Ovi projekti su ključni za poboljšanje povezanosti unutar zemlje, povećanje sigurnosti u prometu, te podršku gospodarskom razvoju.

Također, potrebno je spomenuti zračni promet Republike Hrvatske, za koji ima cilj i plan ulaganja u modernizaciju, proširivanja pista i kapaciteta. Dakle, za zračnu luku Rijeka i njezinom transformacijom Hrvatska nastoji zadržati turizam i njegov rast, kako za Rijeku, tako za otok Krk. Projektom za zračnu luku Zagreb pokušati će se stvoriti još veća povezanost s ključnim europskim i svjetskim destinacijama, kao i zračnoj luci Dubrovnik. Zračna luka Split i Brač će svojom modernizacijom i povećanjem smanjiti zagušenja tijekom sezone, dok će projekt za zračnu luku Zadar podržati razvoj Zadra kao važnog turističkog središta.

4.2.3. Valorizacija hrvatske prometne politike

Valorizacija i njezina veza sa hrvatskom prometnom politikom u ovom slučaju prikazuje procjenu i vrstu analizu uspješnosti. Gledajući s aspekta prometnog sustava, ključni čimbenici analize su:

1. Infrastruktura;
2. Regionalni razvoj i povezanost;
3. Gospodarski rast i razvoj;
4. Sigurnost prometnog sustava;
5. Ekologija.

Valorizacija hrvatske prometne politike pokazuje kako je Hrvatska izgradila mrežu modernih autocesta, među kojima se ističe autocesta A1 i Pelješki most, kojima je unaprijeđena prometna povezanost unutar zemlje. Željeznička infrastruktura se poboljšava uz ostvarene projekte i one koji tek dolaze u budućnosti, no svakako je utjecala na konkurentnost hrvatskih luka i željezničkog transporta tereta. Svakako, treba spomenuti kako još uvijek postoje područja čije regije nisu dovoljno dobro povezane, što može usporiti regionalni razvoj. Potrebno je prepoznati i istražiti nejednakosti te projektima nastojati povezati regije sa gospodarskim centrima. Također, mreža željeznica je

nedovoljno modernizirana te treba uzeti u obzir europske standarde, kako bi zaživjela u potpunosti.

Sigurnost u cestovnom prometu zadnjih godina je poboljšana, budući da su stope prometnih nesreća u padu. Zasluge tom rezultatu pripadaju modernizaciji cesta kroz implementaciju transportnih sustava (ITS), koji su doprinijeli boljoj signalizaciji (semafori, kamere, senzori...). Što se tiče željezničkog prometa, potrebna su razna dodatna ulaganja u sigurnosne sustave. Kako je jedno vrijeme potencijal željeznica i njezinih pogodnosti za promet bio zanemaren, oprema i infrastruktura je pomalo zastarjela.

Hrvatska je u većim gradovima poduzela korake koji vode prema ekološki održivom sustavu. Hrvatska je uložila napore ka razvoju biciklističkih staza i javnom prijevozu. To je rezultiralo smanjenju negativnih utjecaja na okoliš, ali i prometnom zagušenju. Svakako se može zamijetiti kako Hrvatska zadnjih godina ima sve više punionica i stanica za električne automobile, ali i bicikle, što nam govori kako ideja i promocija Hrvatske, kao ekološki održive zemlje, poprima neke početne oblike, koji će potencijalno poboljšati sve grane interesa, od turizma, gospodarstva i održivost.

Kako bi poboljšala međunarodnu povezanost i povećala konkurentnost, Hrvatska se uspješno integrirala u europske prometne mreže. Naravno, potrebna je dosljednost i dodatno planiranje i efikasnije korištenje sredstava, kako bi Hrvatska iskoristila svoj maksimum. Takva povezanost doprinijela bi dugoročnoj konkurentnosti u međunarodnoj trgovini i rastu turizma, tako što bi kretanje roba i ljudi bili olakšani. Hrvatska može postići još višu razinu učinkovitosti i konkurentnosti svog prometnog sustava, što će dodatno potaknuti gospodarski rast i poboljšati kvalitetu života građana.

5. MAKROREGIONALNE STRATEGIJE EUROPSKE UNIJE

Makroregionalne strategije Europske unije stvaraju okvir za suradnju sa državama članicama EU i susjednim zemljama. Strategije su usmjerene na rješavanje zajedničkih izazova i prilikama za ostvarenje zajedničkih ciljeva. Tri najveća prioriteta svih makroregionalnih strategija su okoliš, klimatske promjene, istraživanje i inovacije, kao i gospodarski razvoj. Iako se oblikuju kroz konkretne izazove i prilike određenih regija, omogućuju koordiniran pristup razvojnim pitanjima koristeći resurse i strukture na efikasniji način.²⁴

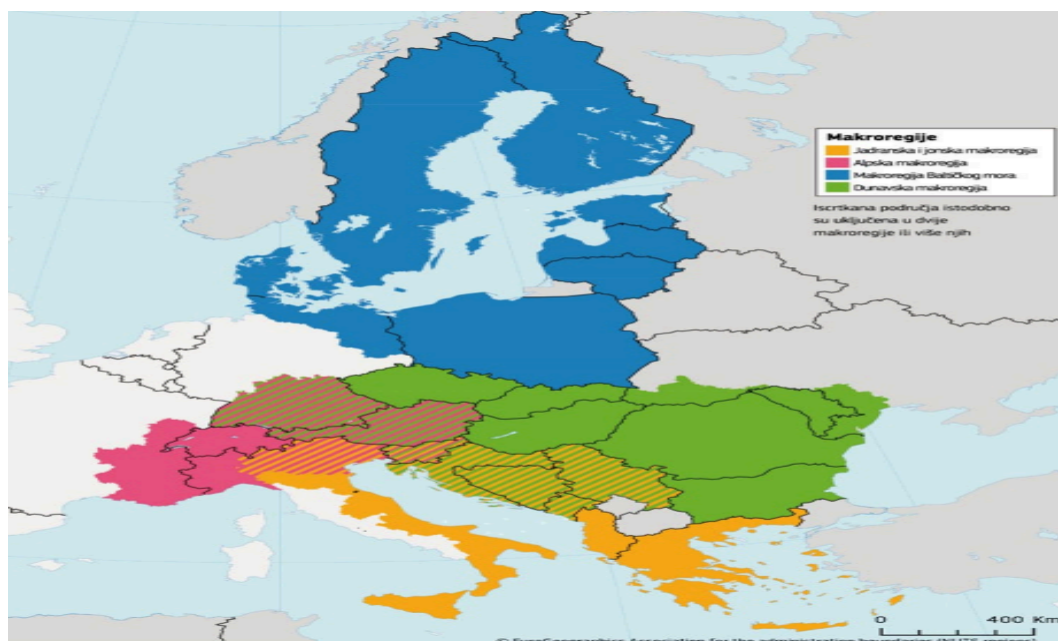
Uspjeh makroregionalnih strategija Europske unije mjeri se kroz uključenost država članica, općina i određenih regija, koje moraju temeljiti svoje djelovanje na nekoliko ključnih načela, a to su suradnja, partnerstvo, koordinacija i odluke, kao i financiranje. Jedan od ključnih aspekata ovih strategija je poboljšanje infrastrukture i povezanosti, što omogućuje bolju mobilnost ljudi, roba i usluga unutar i između regija.

Europska unija ima posebne formalne strukture, razne fondove i zakonodavstvo, no strategije se više oslanjaju se na koordinaciju i sinergiju. To podrazumijeva optimalno iskorištavanje postojećih izvora financiranja (EU, nacionalna, regionalna, privatna razina itd.), bolju provedbu postojećeg zakonodavstva i bolju upotrebu institucija na svim razinama.²⁵ Makroregionalne strategije Europske unije uključuju devetnaest država članica Europske unije i osam zemalja koje nisu članice, a to su Albanija, Bosna i Hercegovina, Lihtenštajn, Moldavija, Crna Gora, Srbija, Švicarska i Ukrajina.

²⁴ **IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**, Bruxelles, 2020.

²⁵ Europska komisija, “Što je makroregionalna strategija”, 2017.

5.1. PODJELA STRATEGIJA PREMA REGIJAMA EUROPSKE UNIJE



Zemljovid 3: Makroregionalne strategije Europske Unije

Izvor: Europska komisija, “Što je makroregionalna strategija”, 2017.

Makroregionalnih regija dosada ima četiri, kao što se može vidjeti na fotografiji iznad, a one se dijele na:

- Strategija EU za područje Baltičkog mora;
- Strategija EU za dunavsku regiju;
- Strategija EU za jadransko-jonsku regiju;
- Strategija EU za alpsku regiju;

Svaka od ovih strategija ima različite strateške ciljeve, koji su dogovoreni među zemljama članicama Europske unije. Razlikuju se ovisno o potrebama predmetne makroregije, a prednost treba dati strateškim pitanjima koja donose dodanu vrijednost horizontalnim politikama EU-a.²⁶

²⁶ Europska komisija, “Što je makroregionalna strategija”, 2017.

Svaka od ovih strategija ima zaseban akcijski plan po kojem se redovito ažurira s obzirom na novonastale planove, nove potrebe i drugačiji kontekst samog plana.

5.1.1. Strategija EU za područje Baltičkog mora

Strategija Europske unije za područje Baltičkog mora je pokrenuta 2009. godine sa ciljem održivog okoliša, dostupnost i atraktivnost istog te poboljšanja sigurnosti. Zemlje koje su uključene u strategiju su Švedska, Danska, Finska, Njemačka, Latvija, Litva, Poljska te Norveška i Island kao pridružene zemlje. Neke od glavnih tema koje se provlače kroz utjecaj strategije je zaštita okoliša Baltičkog mora, unapređenje ekonomskih prilika, energetska učinkovitost i poboljšanje infrastrukture

Strategija EU za područje Baltičkog mora nastoji “spasiti more”, odnosno pretvoriti Baltičko more u čistu i sigurnu pomorsku prometnicu, s obzirom da se ono bori sa eutrofikacijom, zagađenjem i prekomjernim izlovom ribe.²⁷

5.1.2. Strategija EU za dunavsku regiju

Strategija EU za dunavsku regiju pokrenuta je 2010. godine sa ciljem unaprjeđenja mobilnosti, zaštite okoliša, ojačanje sigurnosti i institucionalnih kapaciteta. U ovu strategiju je uključena i Hrvatska, kao i sve zemlje članice uz uključivanje Srbije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Moldavije, Ukrajine i Švicarske.

I ova strategija usmjerena je na četiri stupa, te se konkretnim mjerama suradnje unutar svakog od njih određuju prioritetna područja, oni su:²⁸

- Povezivanje regije;
- Očuvanje okoliša;
- Izgradnja prosperiteta;
- Jačanje regije.

Dakle, glavne teme strategije EU za dunavsku regiju su vezane uz plovnost Dunava, održivog upravljanja vodama, očuvanje bioraznolikosti, unapređenje socijalne i gospodarske kohezije te jačanje infrastrukture i energetskih mreža.

²⁷ Europska unija, **Strategija EU-a za regiju Baltičkog mora**, 2015.

²⁸ Mihelčić, I. : **Pomorska i prometna politika Republike Hrvatske kao članice Europske unije**, Diplomski rad, Rijeka 2014.

5.1.3. Strategija EU za jadransko-jonsku regiju

Strategija EU za jadransko-jonsku regiju kreće sa svojim akcijskim planom od 2014. godine, no samo se pridružila na već postojeću Jadransko-Jonsku inicijativu iz Pomorske inicijative za Jadransko-Jonsku regiju iz 2012. godine. U ovu strategiju su uključene četiri zemlje članice, a to su Hrvatska, Slovenija, Italija i Grčka, ali i četiri zemlje ne članice, Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Srbija i Makedonija. Glavni ciljevi ove strategije su održivi razvoj, jačanje ekonomske i socijalne kohezije, konkurentnost i inovacije.

Strategija EU za jadransko-jonsku regiju od velike je važnosti za Republiku Hrvatsku zarad integracije u prometnu mrežu Europske unije, a u prilog joj ide dobra strateška pozicija. Hrvatska je pozicionirana na dodatna dva europska koridora, a to su Baltičko more i Jadransko more, a ukupno se nalazi na četiri prometna koridora. Tom pozicijom, Hrvatskoj se otvara mogućnost dodatnih ulaganja iz EU sredstava za željezničku, cestovnu, pomorsku i riječnu infrastrukturu.²⁹

Koridor jadransko-jonske strategije povezuje sve zemlje sudionice i služi kao izvrstan primjer makroregionalne suradnje. Neki od ključnih aspekata važnosti za Hrvatsku su:

1. Povećanje regionalne suradnje;
2. Održivi razvoj i zaštita okoliša;
3. Poboljšanje prometne i energetske infrastrukture;
4. Gospodarski rast i konkurentnost;
5. Socijalna i teritorijalna kohezija.

Kao što se može zaključiti iz navedenog, strategija Eu za jadransko-jonsku regiju pruža Hrvatskoj strateški okvir za rješavanje izazova i iskorištavanja prilika. Hrvatska ovom strategijom jača svoju infrastrukturu, potiče gospodarski rast i smanjuje regionalne razlike. Strategija za jadransko-jonsku regiju osigurava dugoročnu stabilnost i prosperitet Hrvatskoj.

²⁹ Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: **Jadransko-jonska regija**, 2024.



Fotografija 2: Četiri stupova strategije jadransko-jonske regije

Izvor: https://www.istra-istria.hr/medjunarodna-suradnja-arhiva/uploads/files/EUSAIR- EU_strategija_za_Jadransku_i_Jonsku_regiju.pdf (15.08.)

Gledajući fotografiju iznad, može se iščitati kako se u ovoj strategiji EU za jadransko-jonsku regiju, za plavi rast brine Grčka i Makedonija, za povezivanje regije zadužne su Italija i Srbija, pažnju na kvalitetu okoliša posvećuje Slovenija sa Bosnom i Hercegovinom, dok održivi turizam potiču Hrvatska i Albanija. Dakle, kao što se može vidjeti za svaki stup ove strategije zadužna je jedna zemlja članica i jedna zemlja ne članica. Sve zajedno, ove zemlje predstavljaju priliku za države članice i susjedne zemlje da zajedno rade na rješavanju zajedničkih izazova i ostvarenju dugoročnih ciljeva održivog razvoja, regionalne kohezije i konkurentnosti na europskoj i globalnoj razini.

5.1.4. Strategija EU za alpsku regiju

Strategija EU za alpsku regiju pokrenuta je 2015. godine u cilju da gospodarski rast bude održiv, da se očuvaju prirodni resursi i ojača infrastruktura i pristup uslugama. U ovu strategiju EU za alpsku regiju uključena je Austrija, Francuska, Njemačka, Italija i pridružene zemlje Lihtenštajn i Švicarska.

Alpska regija suočava se s nekoliko izazova koji zahtijevaju zajedničku reakciju, a to su sljedeći izazovi:

- Demografski trendovi;
- Klimatske promjene;
- Geografski položaj u Europi;
- Potreba za energijom.

Svi ovi izazovi predstavljaju problem niske gustoće naseljenosti u planinskim područjima i novih migracijskih trendova, a to je kretanje populacije prema urbanim područjima uslijed nedostatka infrastrukture na selu. Alpska regija, također je jako osjetljiva na klimatske promjene, koje direktno utječu na okoliš, bioraznolikost i uvjete života stanovništva.

Kategorija	Opis
Naziv strategije	Strategija Europske unije za alpsku regiju (EUSALP)
Godina pokretanja	2015. godina
Važnost za uključene zemlje	- Poticanje regionalnog razvoja i smanjenje regionalnih razlika
	- Jačanje socijalne i teritorijalne kohezije
Izazovi i prepreke	- Povećanje otpornosti na klimatske promjene
	- Klimatske promjene i njihovi utjecaji na alpsku regiju
Očekivani rezultati	- Očuvanje bioraznolikosti u uvjetima gospodarskog razvoja
	- Potreba za boljom infrastrukturom i održivim prometnim rješenjima
Financiranje	- Održivi razvoj alpske regije uz očuvanje njenog prirodnog i kulturnog naslijeđa
	- Poboļšana konkurentnost i inovacijski kapacitet regije
Suradnja s drugim strategijama	- Bolja prometna povezanost i mobilnost unutar regije i prema ostatku Europe
	- EU fondovi, nacionalni i regionalni proračuni, privatna ulaganja
	- Povezanost s drugim makroregionalnim strategijama EU i tematskim strategijama

Tablica 6: Strategija EU za alpsku regiju

Izvor: izradila studentica Melisa Ahmetović prema podacima sa:

[https://eur-lex.europa.eu/HR/legal-content/summary/eu-strategy-for-the-alpine-regi
on.html](https://eur-lex.europa.eu/HR/legal-content/summary/eu-strategy-for-the-alpine-region.html)

5.2. POVEZANOST I UTJECAJ STRATEGIJE EUROPSKE UNIJE SA REPUBLIKOM HRVATSKOM

Republika Hrvatska je pristupila Europskoj Uniji 2013. godine, što je čini najmlađom članicom te od tada EU ima značajan utjecaj na RH. Republika Hrvatska kao članica nastoji uskladiti politike sa ciljevima i regulativama Europske Unije. Također, aktivno sudjeluje u kreiranju europskih politika.

Stjecanjem političke neovisnosti hrvatskim je vlastima pružena, u njezinoj višestoljetnoj povijesti, jedinstvena prilika za ostvarivanje kako političkih, tako i gospodarskih interesa hrvatskog naroda.³⁰ Vrlo ubrzo Republika Hrvatska raskinula je odnose sa bivšom SFRJ, nakon čega je pogođena ratom, ali i tranzicijskom krizom i inflacijom. Tada je Republika Hrvatska, iako nije bila članica, primala potporu Europske unije za oporavak. Potpora koju je Europska unija davala RH, vidljiva je u tablici ispod, a ukupni prihod koji je hrvatska imala dolazi do iznosa od 381, 6 milijuna eura u razdoblju od 1991.-2000. godine.

	1991 - 1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Humanitarian aid (ECHO)	243.2	21.15	14.5	6.95	8.0		293.8
Refugee return (OBNOVA)		7.02	8.59	14.0	13.6	10.0	53.21
De-mining				1.0	0.5		1.5
Democracy and human rights, media (national programmes)	0.77	1.74	6.59	5.5		0.96	15.56
Democracy and human rights, media (regional programmes)	0.2		0.2	0.3	6.44		7.14
Customs					1.0		1.0
Tempus (including preparatory activities)					0.1	1.5	1.6
Environment (LIFE)	0.7			0.78			1.48
Institution building (OBNOVA)						3.0	3.0
Judiciary (OBNOVA)					0.6		0.6
SMEs (OBNOVA)						2.34	2.34
Small Scale Operations					0.4		0.4
Total	244.87	29.91	29.88	28.51	30.64	17.8	381.61

Tablica 7: Pomoć EU-a Hrvatskoj, 1991.-2000. (u milijunima eura)

Izvor: Rančić, N., Pilipović, O. : Sustav financiranja Europske Unije i njegov utjecaj na gospodarski razvoj Hrvatske, Katedra za ekonomske znanosti, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 44

³⁰ Rančić, N., Pilipović, O. : Sustav financiranja Europske Unije i njegov utjecaj na gospodarski razvoj Hrvatske, Katedra za ekonomske znanosti, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 38.

Povezanost i utjecaj Europske unija sa Republikom Hrvatskom, nakon što je postala punopravna članica, može se svesti na nekoliko ključnih područja, a to su:

Ekonomski razvoj i kohezijska politika kojima se postiže cilj za smanjenje gospodarskih i socijalnih razlika unutar Europske unije. Hrvatska koristi sredstva iz europskih fondova, posebice iz Kohezijskog fonda, ali i Europskog fonda za regionalni razvoj, kroz koje financira razne infrastrukturne projekte, projekte za zaštitu okoliša te potiče razvoj malih i srednjih poduzeća.

Zatim, **Zeleni plan i digitalna transformacija**, budući da Europska unija nastoji postići klimatsku neutralnost do 2050. godine. U tom pogledu, Hrvatska je obvezna uskladiti svoje politike glede zaštite okoliša, obnovljivih izvora energije i smanjenja emisija stakleničkih plinova. Za sve nabrojane ciljeve iznad, osnovana je strategija Europske unije "Europski zeleni plan". Nadalje, na agendi EU-a su digitalizacija i razvoj digitalne infrastrukture, dok je Hrvatska pokrenula niz projekata za poboljšanje digitalne povezanosti i učinkovitosti, kako bi zadovoljila potrebe inicijative Europske Unije.

Strategije EU-a promoviraju **razne reforme i vladavine prava**, kojima se bori protiv korupcije i transparentnosti, pa time imaju direktan utjecaj na reforme i vladavinu prava u Hrvatskoj. Republika Hrvatska provodi reforme koje se tiču pravosuđa, javne uprave i borbe protiv organiziranog kriminala. Kako bi strategija Europske unije funkcionirala, ona provodi redovite nadzore i procjene stanja u državama članicama.

Također, poljoprivredna politika Europske unije ima snažan utjecaj na **poljoprivrednu politiku Republike Hrvatske**, tako što hrvatski poljoprivrednici imaju pristup subvencijama i poticajima iz fondova, ali su primorani pridržavati se strogih standarda u proizvodnji uz veliku pažnju prema zaštiti okoliša.

Hrvatska, kao članica Europske unije, sudjeluje u **vanjskoj i sigurnosnoj politici Europske Unije**, tako što radi na usklađivanju i oblikovanju zajedničkih stajališta prema trećim zemljama i međunarodnim organizacijama.

Vrlo važno područje povezanosti i utjecaja Europske Unije na Republiku Hrvatsku je njezina inicijativa NextGenerationEU. Inicijativa NextGenerationEU služi kao **strateški plan oporavka** nakon pandemije COVID-19, kojim pruža financijsku pomoć članicama za gospodarski oporavak, kao i zelenu digitalnu transformaciju.

5.3. PRIORITETI RH U OKVIRU STRATEGIJA EUROPSKE UNIJE

Prioriteti Republike Hrvatske u okviru strategija Europske unije imaju za cilj pokriti ekonomski, društveni i okolišni razvoj održavajući pritom specifične potrebe Hrvatske. Neki od glavnih prioriteta Republike Hrvatske su:

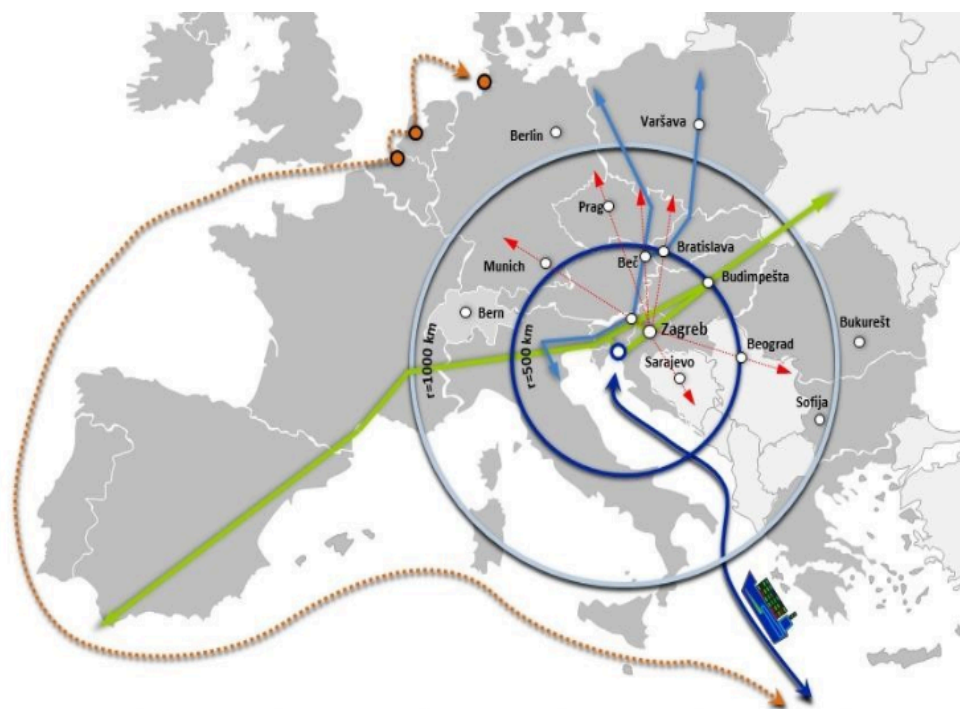
- Regionalni razvoj
- Zeleni plan
- Digitalizacija
- Oporavak i otpornost
- Poljoprivredna politika
- Obrazovanje, mladi i zapošljavanje
- Sigurnost
- Vanjska politika

Korištenjem sredstava iz fondova Europske unije, Hrvatska stavlja naglasak na smanjenje regionalne nejednakosti, poticaj na gospodarski rast i bolje životne uvjete za građanstvo. Također, Hrvatska prioritetno radi na smanjenju emisija, povećanju obnovljivih izvora kako bi se prilagodila klimatskim promjenama. To iziskuje ulaganja u energetske učinkovite projekte i upravljanje resursima koje će biti učinkovito i ostvarivo. Jedan od važnijih alata za modernizaciju jest digitalizacija, čime Hrvatska poboljšava i potiče inovacije kako bi se digitalna infrastruktura što prije ostvarila.

U okviru plana NextGenerationEU, Hrvatska koristi sredstva za oporavak te naglasak i glavni prioritet je ulaganje u zdravstvo, obrazovanje te zelenu transformaciju. Kroz programe poput Erasmus+ i Europskog socijalnog fonda, prioritet Hrvatske je povećanje mogućnosti za zapošljavanje, prilagodba obrazovnih sustava tržištu rada te poticanje mobilnosti mladih. Što se tiče gospodarstva i poljoprivrede nastoji podržati modernizaciju poljoprivrednog sektora, ruralni razvoj te održivu proizvodnju hrane.

Visoko na listi prioriteta, smjestila se sigurnost i vladavina prava kojom se Hrvatska u sklopu EU bori protiv organiziranog kriminala i zaštiti granica. Hrvatska aktivno podržava proširenje EU-a na Zapadni Balkan, gledajući na regionalnu stabilnost i sigurnost.

6.LUKA RIJEKA U FOKUSU EUROPSKE UNIJE



Zemljovid 4: Geoprometni položaj luke Rijeka

Izvor: <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/zemljopisni-položaj/>

Luka Rijeka nalazi se na ključnom koridoru koji povezuje Jadransko more s unutarnjim dijelom Europe, kao i prometne veze prema Srednjoj i Zapadnoj Europi, te prema panonskom dijelu srednjoeuropskog prostora preko kojeg povezuje i Sjevernu i Istočnu Europu. Zemljopisni i prometni položaj grada Rijeke odredio je položaj najveće nacionalne teretne i putničke luke, luke Rijeka.

Republika Hrvatska ima 6 luka otvorenih za javni promet od osobitog gospodarskog interesa u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik. Rijeka i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za prekrcaj tereta, Rijeka može obaviti manipulaciju teretom za Hrvatsku kao i za Mađarsku, Austriju i ostale zemlje Srednje Europe. Zahvaljujući svom pogodnom položaju Rijeka i Ploče imaju sve potrebne uvjete da postanu glavne luke Južne Europe kao vrata tržišta Europske Unije.³¹

³¹ Hlača, B. : **Upravljanje prometnim koridorima**, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 210

Luka Rijeka razvila se kao sjedište vodećih teretnih i putničkih brodara, ona je višenamjenska luka koja može podržati različite vrste tereta, od generalnog, rasutog do tekućeg tereta, ali i putničkog. Važan sektor, koji veže luku Rijeka sa putničkim prometom je turizam. Luka Rijeka ima korist od putničkog tereta, budući da se trend odmora i nautičkog turizma gleda kao prilika za tržišni rast u riječkoj luci.

Luka Rijeka razvila se kroz Masterplan. To je strateški dokument koji definira dugoročni razvoj i modernizaciju luke, kako bi se konkurentnost, kapacitetu i učinkovitost povećala. Plan se temelji na integraciji u europske prometne koridore, posebice u okviru transeuropske prometne mreže TEN-T, a sve u svrhu potencijala da Luka Rijeka postane ključna luka na Jadranu. Ovaj Masterplan ažuriran je 2008. godine te sadrži prognozirana globalnih gospodarskih kretanja u svijetu, ostalim bližim državama ali i na teritoriju čitave Europske unije.

Također, treba napomenuti, kako Luka Rijeka ima povezanost sa brojnim prometnim koridorima, a to su primjerice koridori E61 i E65 koji su povezani nacionalnom autocestom A1. Takvom konfiguracijom teret iz Luke Rijeke vrlo brzo može doći do ostalih europskih gradova. Shodno tome, luka Rijeka dobro je povezana u željezničkim sustav. Željeznički sustav Hrvatske ima 2.974 km pruge koji vodi do Slovenije, Mađarske, BiH i Srbije.

Luka Rijeka jedna je od glavnih čvorišta geopolitike. Njena pozicija stvara atraktivno mjesto za razvoj i povezanost TEN-T mrežom kroz prostor Europske unije. Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju, luka Rijeka postaje kontaktna zona najveće suvremene integracije.³²

³² Hlača, B. : **Upravljanje prometnim koridorima**, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 236.

7. ZAKLJUČAK

Zaključno, pomorska i prometna politika Republike Hrvatske kao članice Europske unije predstavlja ključni element u razvoju gospodarskih, infrastrukturnih i ekoloških ciljeva zemlje. Hrvatska je, kroz integraciju u transeuropske prometne mreže (TEN-T) i usklađivanje s europskim standardima, značajno unaprijedila svoju prometnu infrastrukturu i povećala svoju konkurentnost na međunarodnom tržištu. Razvoj strateških luka, poput Rijeke, te ulaganja u zelene tehnologije i digitalizaciju omogućili su Hrvatskoj da postane važan prometni čvor na Jadranu.

Kao dio Europske Unije Hrvatska se suočava s izazovima vezanim uz održivost, sigurnost i efikasnost prometnog sustava, no kroz usklađene politike i financijsku potporu iz europskih fondova, postupno ostvaruje postavljene ciljeve. Prioriteti poput razvoja željezničkog prometa, modernizacije lučke infrastrukture i digitalne transformacije bit će ključni za daljnji napredak.

Cilj Europske Unije i njezine prometne politike je osigurati što efikasniji prijevoz tereta, putnika, a da je pritom ekonomičan i manje štetan za okoliš i društvo. Preopterećenost u cestovnom prometu i usmjeravanje cestovnog prijevoza na druge grane prijevoza, najviše se odnosi na pomorski promet. Ono što morske luke očekuju od Europske unije je kreiranje dosljedne politike kojom će zacrtati opći okvir djelovanja na tri ključna područja: lakša izgradnja lučkih kapaciteta, pomorskih prilaznih putova i veza sa zaleđem, poduzimanje mjera kojima će se poticati pružanje konkurentnih i efikasnih usluga u lukama i transportnom lancu, i stimuliranje šire zajednice u preuzimanju odgovornosti za luke.

Ova politika, pomorska i prometna, ne samo da doprinose nacionalnom razvoju, već i jačaju poziciju Hrvatske kao pouzdanog partnera unutar šire europske prometne i gospodarske mreže. Kao članica EU-a, Hrvatska usklađuje svoju pomorsku i prometnu politiku s europskim ciljevima, s naglaskom na održivost, integraciju u europske mreže, sigurnost i digitalizaciju. U konačnici, sinergija između nacionalnih i europskih ciljeva omogućava Hrvatskoj da maksimizira svoje strateške prednosti, dok istovremeno doprinosi održivom i povezanom prometnom sustavu na razini cijele Europske unije.³³

³³ Hlača, B. : **Politika Europske unije i morske luke**, 2007., str. 221-232

8. LITERATURA

KNJIGE

- Hlača, B. : Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011.
- Banister, D., Stead, D., Steen P. : European Transport Policy and Sustainable Mobility, London, 2000.
- Dundović, Č. : Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Rijeka 2003.
- Padjen, J. : Prometna politika, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb 1996.
- Padjen, J. : Prometna politika Hrvatske, Zagreb, 2003.
- Novaković S.: “Saobraćajna politika”, Ekonomska enciklopedija, Beograd, knjiga 2

INTERNETSKI IZVORI

- Europska unija, Strategija EU-a za regiju Baltičkog mora, 2015.
- IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA, Bruxelles, 2020.
- Rogić M.: Uloga i značaj pomorskog sustava Republike Hrvatske, Diplomski rad, Zagreb 2020.
- PROSTORNO – PROMETNA STUDIJA ŠIREG PODRUČJA GRADA SPLITA, Split 2011., str. 37.
- Korman.J , Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske, Koprivnica, rujan 2019
- Strategija razvoja održivog turizma do 2030.godine, Ministarstvo turizma i sporta, 2022. Zagreb, str. 18.
- Matošević S.: Pomorska i prometna politika Europske unije, Diplomski rad, Rijeka 2020., str. 21.
- Ulrich B., Rothengatter W.: Intervention Failures In Transport Policy and their Consequences for the Environment, Environment Directorate, Paris 1989.
- Žuvela, I.: Konceptcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38(2000).

OSTALO

- Hlača, B. : Politika Europske unije i morske luke, 2007.
- Keser, I. : Zajednička pomorska transportna politika Europske unije-zaštita i očuvanje morskog okoliša, Institut za međunarodne odnose, Zagreb, 2011.
- Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture : Jadransko-jonska regija, 2024.
- Rančić, N., Pilipović, O. : Sustav financiranja Europske Unije i njegov utjecaj na gospodarski razvoj Hrvatske, Katedra za ekonomske znanosti, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

9. POPIS PRILOGA

TABLICE

- Tablica 1: Ciljevi plave ekonomije i direktive pomorsko prostornog planiranja
- Tablica 2: Razvitak pomorske trgovine 1981-2000. godine u RH
- Tablica 3: Hrvatske pomorske linije
- Tablica 4: Cestovni projekti Republike Hrvatske
- Tablica 5: Željeznički projekti Republike Hrvatske
- Tablica 6: Strategija EU za alpsku regiju
- Tablica 7: Pomoć EU-a Hrvatskoj, 1991.-2000. (u milijunima eura)

ZEMLJOVID

- Zemljovid 1: Transeuropska transportna mreža
- Zemljovid 2: Autocestovna mreža u RH
- Zemljovid 3: Makroregionalne strategije Europske unije
- Zemljovid 4: Geoprometni položaj luke Rijeka

FOTOGRAFIJE

- Fotografija 1: Ulaganje EU u prirodne resurse i okoliš
- Fotografija 2: Četiri stupova strategije jadransko-jonske regije

GRAFIKONI

- Grafikon 1: Plava ekonomija i otvaranje radnih mjesta
- Grafikon 2: Teretni promet u Europskoj uniji

-Grafikon 3: Promet tereta u morskim lukama hrvatske u 2019. godini

-Grafikon 4: Brodovi glavnih hrvatskih brodogradilišta

SHEMA

-Schema 1: Elementi strategija razvitka pomorske politike

-Schema 2: Odnos prometne politike i direktive prema ekonomskoj i društvenoj politici

-Schema 3: Ciljevi održivog razvoja

10. KAZALO KRATICA

KRATICA	OPIS
SFRJ	Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija
TEN-T	Transeuropska prometna mreža
EU	Europska unija
RH	Republika Hrvatska
IMO	Međunarodna pomorska organizacija
CMI	Međunarodni pomorski odbor
IFSMA	Međunarodni savez udruženja zapovjednika pomorskih brodova
IAMP	Međunarodno udruženje luka i pristaništa
MARPOL	Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova
SOLAS	Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
UNCLOS	Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora
STCW	Svjedodžba o osposobljenosti za zapovjednika broda
ERDF	Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe Hrvatske
CEF	Instrument za povezivanje prometa
IMP	Integrirana pomorska politika
MSP	Pomorsko prostorno planiranje
EMFAF	Europski fond za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu
MSFD	Direktiva o ukupnoj strategiji za morsku okolinu
CFP	Zajednička ribarstvena politika
BDP	Bruto domaći proizvod
MoU	Memorandum o razumijevanju
ITS	Inteligentni transportni sustav
COVID	Koronavirusna bolest