

Pomorska i prometna politike Europske unije

Matošević, Sara

Master's thesis / Diplomski rad

2020

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:187:991827>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-20**



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

SARA MATOŠEVIĆ

POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE
- NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2020.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

**POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE –
NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI**
**MARITIME AND TRANSPORT POLICY OF THE EUROPEAN
UNION - PRINCIPLES, OBJECTIVES AND INSTRUMENTS**
DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor: Dr.Sc. Dražen Žgaljić

Student/studentica: Sara Matošević

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112066354

Rijeka, rujan 2020.

Student/studentica: Sara Matošević

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112066354

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom POMORSKA I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE – NAČELA, CILJEVI I INSTRUMENTI izradila samostalno pod mentorstvom doc. dr. sc. Dražena Žgaljića.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama Fakulteta.

Student/studentica

Sara Matošević

SAŽETAK

Pravilno određeni i na jasan način prikazani načela, ciljevi i instrumenti temeljne su odrednice za uspješno uspostavljanje i provođenje pomorske i prometne politike Europske unije i njezinih zemalja članica, a kako bi se razvio efektivan prometni i pomorski sustav uz istovremeni gospodarski rast utemeljen na sustavu održivog razvoja potrebna je usklađenost nacionalne politike s determinantama pomorske i prometne politike Europske unije, uz respektiranje osobitih značajki pomorskog tržišta.

Europska unija svojim programima, strategijama i projektima nastoji pomoći u razvitku svojih zemalja članica, te financiranjima i ograničenjima uvesti i održavati mir i sigurnost u teritorijalnim oblastima Europskog kontinenta, uz stvaranje međunarodne suradnje i očuvanja ljudskih prava i demokracije.

Ključne riječi: Europska unija, pomorska politika, prometna politika, financiranje, gospodarstvo.

SUMMARY

Properly defined and clearly presented principles, goals and instruments are fundamental determinants for the successful establishment and implementation of maritime and transport policy of the European Union and its Member States, in order to develop an effective transport and maritime system with simultaneous economic growth based on sustainable development. It is necessary to harmonize the national policy with the determinants of the maritime and transport policy of the European Union, while respecting the special features of the maritime market.

Through its programs, strategies and projects, the European Union seeks to help the development of its member states, and to introduce and maintain peace and security in the territorial areas of the European continent with funding and restrictions, while creating international cooperation and preserving human rights and democracy.

Keywords: European Union, maritime policy, transport policy, financing, economy.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD.....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODEDE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	3
2. SVOJSTVENO TRŽIŠTE EUROPSKE UNIJE	5
2.1. OPĆENITO O EUROPSKOJ UNIJI – POVIJEST I RAZVOJ	5
.....	7
Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/File:2020_EU_MAP.svg , (12.06.2020.).....	7
Izvor: https://www.ukpublicspending.co.uk/uk_national_deficit_analysis , (16.06.2020.) ...	8
2.2. OPĆI CILJEVI I INSTITUCIJE EUROPSKE UNIJE	8
3. PROMET I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE	12
3.1. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POLITIKE – CILJEVI I INSTRUMENTI.....	13
3.2. ZNAČAJKE ZAJEDNIČKE EUROPSKE PROMETNE POLITIKE	14
4. INTEGRIRANA EUROPSKA POMORSKA POLITIKA	16
4.1. VAŽNOST INTEGRIRANE EUROPSKE POMORSKE POLITIKE ZA PROMET I GOSPODARSTVO.....	17
4.2. CILJEVI INTEGRIRANE POMORSKE POLITIKE.....	18
5. NOVE PERSPEKTIVE EU – FINANCIRANJE I RAZVOJ	20
5.1. BIJELA KNJIGA O BUDUĆNOSTI EUROPE	20
5.2. GREEN DEAL.....	22
5.2. POJEDINE SEKTORSKE STRATEGIJE – POMORSKI, RIJEČNI, ŽELJEZNIČKI I ZRAČNI PROMET	24
5.2.1. <i>NAIADES program</i>	26
5.2.2. <i>TEN-T</i>	27
5.3. PLAN OPORAVKA ZA EUROPU.....	28

6. PROJEKTI NA RAZINI EUROPSKE UNIJE PREMA MODALITETU PRIJEVOZA	30
6.1. CEF INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EUROPE	30
6.2. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U ZRAČNOM PROMETU	36
6.2.1. Uvođenje SEASAR rješenja u TAP flotu	36
6.2.2. Implementacija PNB postupaka u Mađarskoj	38
6.2.3. Zamjena sekundarnih nadzornih radara za zračne luke Amsterdam Schiphol i Groningen Eelde sa WAM/ADS-B tehnologijom	39
6.3. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA	40
6.3.1. Nadogradnja multimodalnog terminala Enns kombiniranim objektima za prekrcaj	41
6.3.2. Završetak terminala luke Port 2000: Radovi na poboljšanju riječnog pristupa luci Port 2000	42
6.3.3. Projektiranje multimodalnih teretnih platformi koje povezuju sjevernu Emiliju i južnu Lombardiju s mrežom TEN-T	43
6.4. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U POMORSKOM PROMETU	44
6.4.1. Panamax Bulk - uklanjanje uskog grla u dubokoj luci Kokkola	45
6.4.2. Nadogradnja RSC terminala za kombinirani prijevoz Rotterdam	46
6.5. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U KOPNENOM PRIJEVOZU	47
7. STATISTIKA PROVEDBE PROJEKATA U PROMETU NA RAZINI EUROPSKE UNIJE	52
7.1. STATISTIKA PROVEDBE PROJEKATA NA RAZINI EUROPSKE UNIJE	52
7.2. PROVEDBA PROJEKATA EUROPSKE UNIJE NA RAZINI REPUBLIKE HRVATSKE	55
7.2.1. Projekti EU u kopnenom prijevozu	55
7.2.1. Primjer projekata cef programa – Riječka luka	58
5. ZAKLJUČAK	62
LITERATURA	63
KAZALO KRATICA	66
POPIS TABLICA	68
POPIS GRAFIKONA	69
POPIS SLIKA	70

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Na osnovi relevantnih činjenica o problematici znanstvenoga istraživanja može se definirati problem istraživanja: Sve veći razvitak svjetskih gospodarstava te ubrzano višegodišnje povećanje globalnog tržišta rezultiralo je stvaranjem potrebe da se dosadašnja pomorska i prometna politika prilagode zahtjevanim uvjetima i standardima kako nacionalno tako i međunarodno ovisno o potrebama u sustavu Europske unije.

Upravo zbog sve zahtjevnijih uvjeta tržišta te povećanja broja čimbenika koji utječu na sporiji razvoj međunarodnog gospodarstva, Europska unija zajedno sa svojim fondovima i programima na temelju projekata zemalja članica u vidu poboljšanja pomorskih i prometnih politika daje na raspolaganje financijska sredstva prema zadanim uvjetima, a sve ako bi se uspješno provela pomorska i prometna politika na razini Europske unije.

Predmet istraživanja ovog rada je pomorska i prometna politika Europske unije uz pojašnjenje načela, ciljeva i instrumenata, te koji je njihov utjecaj na međunarodna gospodarstva zemalja članica i koliko je važno isto provođenje za samo funkcioniranje Eurpske unije.

Ulaganjima Europske unije u zapošljavanje, privatni sektor, mnogobrojne djelatnosti, raznu tehnologiju, zaštitu okoliša, prijevoz i sve djelatnosti i područja usko vezana uz pomorsku i prometnu politiku dolazi do razvitka iste na svjetskoj razini na temelju čega Europska unija postaje ravnopravnih konkurent svjetskim megasilama te se takve zemlje mogu trenutno, a i u budućnosti ukoliko nastavi sa kontinuiranim radom ugledati na trenutni način poslovanja in a sva postignuća Europske unije.

Problem i predmet istraživanja odnose se na dva međusobno povezana objekta istraživanja, i to: pomorsku politiku i prometnu politiku Europske unije te njihov konstruktivni utjecaj na gaspodarski razvoj unije kao zajednice zemalja i njihov međusobni položaj te položaj na globalnoj razini.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno istaknutim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza: Analiza uloge pomorske i prometne politike Europske unije u razvoju pomorskog i prometnog sektora s osvrtom na razvitak međunarodnih gospodarstava i budućih predviđanja na temelju trenutnih rezultata i statističkih podataka.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

U ovom diplomskom radu svrha i ciljevi istraživanja očituju se u sljedećem: Istražiti i formulirati rezultate istraživanja o aktualnim problemima vezanih uz prometnu i pomorsku politiku, prošlom, trenutnom i budućem stanju promatrane politike Europske unije, programe i strategije unije koji rezultiraju promjenama i razvitkom promatrane infrastrukture diljem unije, usklađenost politika zemalja članica sa sastavnicama pomorske i prometne politike, provedenost projekata programa Europske unije u pojedinim sektorima i njihov utjecaj na gospodarsku razvijenost promatranih zemalja te buduća predviđanja na temelju novih perspektiva unije i hoće li one i na koji način pripomoći razvitku pomorske i prometne politike.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: Povijesna metoda, metoda indukcije i dedukcije, metoda analize, metoda komparacije i statistička metoda.

Povijesna se metoda ponajprije koristila pri početku rada tako da je rad krenuo sa poviješću Europske unije, kako je kronološki kao zajednica nastala te s godinama se proširivala i koje su se sve promjene događale kroz godine razvoja. Zatim slijedi metoda indukcije i dedukcije kojom se pojasnio značaj pomorske i prometne politike Europske unije i svi relevantni pojmovi u skladu s time, te opće značajke prometa na razini unije, kao i pomorske politike kao integracije.

Metoda komparacije koristila se prilikom uspoređivanja ciljeva Europske unije u periodu 2030. godine i 2050. godine – long term ciljevi, zatim prilikom uspoređivanja sredstva proračuna unije dodijeljenih prometnom sektoru za određeni period. Statistička metoda koristila se posljednja u radu, za prikaz količine i iznosa ulaganja u određeni sektor i područja, infrastrukturu te broj provedenih projekata u promatranim područjima.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu, **Uvodu**, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode te je obrazložena struktura rada.

Naziv drugog dijela rada je **Svojevito tržište europske unije** gdje je kroz povijesne informacije i kretanje Europske unije kroz godine od postanka pa sve do danas nastojano pobliže pojasniti svrhu osnivanja unije, njezin utjecaj na zemlje članice i zemlje ostatka svijeta, te koji su njezini ciljevi kojima se vodi isto poslovanje te koje su to institucije koje su određene za donošenje odluka i na kojim razinama se to odvija.

Promet i prometna politika naslov je trećeg dijela ovoga rada uz nastojanje da se upozna sa prometom kao općenitim pojmom i njegovom važnošću na lokalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini, kao dio razvitka gospodarstava zemalja članica Europske unije, te koji su ciljevi kojima promet i prometna politika kao takva teži.

Četvrti dio rada je **Integrirana europska pomorska politika** kao sastavni dio Europske politike, uz svoju ulogu u održivom razvitku prometa i pomorstva, zajedno sa svojim ciljevima i aspektima provođenja ovisno o ciljanom području te mjerama pojedinih zemalja članica.

Nove perspektive EU – financiranje i razvoj, naslov je petog dijela kojemu je cilj otkriti strategije Europske unije kojima se nastoji i nastojati će se probuditi svijest građana o potrebi za razvitkom i poboljšanjem dosadašnjeg načina života, s naglaskom na međusobnu suradnju i komunikaciju, uz povećanje sigurnosti i povezanosti.

Šesti je dio ovoga rada, **Projekti na razini Europske unije prema modalitetu prijevoza** primjer kako sustav Europske unije funkcionira, odnosno navedeni su i

objašnjeni programi i projekti na razini Europske unije, koji se financiraju dijelom iz vlastitih sredstava i dijelom iz EU fondova, podijeljeni prema modalitetima prijevoza, fokusirajući se na instrumente iz CEF programa.

Posljednje poglavlje kao takvo se odnosi na **Statistika provedbe projekata u prometu na razini Europske unije**, koji prikazuju realnu statistiku prošlog i sadašnjeg odvijanja projekata u svim sektorima prometa, te mogućnosti povećanja broja projekata i primjere projekata sa pripadajućom statistikom.

Na kraju se nalazi **Zaključak**, koji predstavlja sintezu provedenog istraživanja i dobivenih rezultata kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. SVOJSTVENO TRŽIŠTE EUROPSKE UNIJE

Svako je tržište na neki odgovarajući način posebno po određenim karakteristikama, poviješću i tradicijom, propisima i zakonima te mnogim ostalim svojstvima. Samim time je i tržište Europske unije specifično, svojom dugogodišnjom poviješću, kako se razvijala kroz niz godina, tko je sve bio i ostao na čelu zajednice, te osobito njezini temelji, ciljevi i programi rada.

Jedinstveno tržište odnosi se na EU kao na jedan teritorij bez ikakvih unutarnjih granica ili drugih regulatornih prepreka slobodnom kretanju roba i usluga. Funkcionalno jedinstveno tržište potiče konkurenciju i trgovinu, poboljšava učinkovitost, podiže kvalitetu i pomaže snižavanju cijena. Jedinstveno europsko tržište jedno je od najvećih postignuća EU-a koje je potaknulo gospodarski rast i olakšalo svakodnevni život europskih poduzeća i potrošača.

Strategija jedinstvenog tržišta je plan Europske komisije da otvori puni potencijal jedinstvenog tržišta. Jedinstveno tržište je u središtu europskog projekta, ali njegove koristi se ne ostvaruju uvijek jer pravila jedinstvenog tržišta nisu poznata ili se ne primjenjuju ili su podrivene drugim preprekama. Stoga je Komisija odlučila potaknuti jedinstveno tržište poboljšavajući mobilnost pružatelja usluga, osiguravajući da inovativni poslovni modeli mogu cvjetati, olakšavajući trgovcima na malo prekograničnim poslovima i poboljšavajući pristup robi i uslugama diljem EU.

2.1. OPĆENITO O EUROPSKOJ UNIJI – POVIJEST I RAZVOJ

U prošlosti, uslijed recesija, ratova i bolesti kao pozitivan odgovor odnosno rješenje nastala je Europska unija, iako tada zvana „Europska ekonomska zajednica” koja je osnovana na temelju Rimskog ugovora o Europskoj zajednici 1957. godine.

Opisno gledajući, sve je krenulo nakon Drugog svjetskog rata, kada je tadašnja Europska zajednica za ugljen i čelik započela okupljanje europskih zemalja u svrhu stvaranja i očuvanja mira na teritoriju, kao posljedica ratnog stanja, sa svojih 6 država osnivačica: Belgija, Francuska, Njemačka, Italija, Luksemburg i Nizozemska.

Nedugo zatim, kreće period gospodarskog rasta u kojem se zemlje članice uspjevaju dogovoriti o uvjetima oko zajedničke kontrole nad proizvodnjom hrane, čime se ona povećava, stvara se tržište izvoza i uvoza, a samim time sve to utječe na promjenu ponašanja i navika europskih stanovnika.

Vođeno prethodnim slučajem, dogodio se kratki arapsko-izraelski rat, koji je ostavio otisak i na Europu, neizravno donoseći energetska krizu i gospodarske probleme, taman nakon gospodarskog rasta koji je zajednica osjetila. No, zajednica ne posustaje, trudeći se uz napor daje sve od sebe kako bi se digla na noge pa tako uz svoju regionalnu politiku radi na tome da uz ulaganja ogromnih svota novaca otvori mnogo radnih mjesta kako bi se pomoglo stanovnicima dok u isto vrijeme nastoji najsiromašnije dijelove pripomoći gradeći infrastrukturu. U isto vrijeme svih tih dogodovština, sjenovito, ali izrazito bitno za današnjicu, pitanje onečišćenja okoliša se pojavljuje, donose se razni zakoni o zaštiti okoliša, koji se i dan danas spominju.

Jedna od bitnijih godina, događaja je 1986. godina kada je potpisan Jedinstveni europski akt. Postojao je taj šestogodišnji program kojemu je u cilju bilo riješiti probleme slobodnog trgovanja između država koje su bile ili ostale članice zajednice, te je u interesu bilo stvoriti dakle i danas poznato „jedinstveno tržište EU”. Svakako se može reći da do 1993. godine to i nije bilo skroz tako kako je namijenjeno, no 1993. godine je dovršeno, te se sloboda ljudi, kapitala, roba i usluga povećala na željenu razinu. Što to znači? To znači ono čemu su svi uvijek težili, da ako neka osoba poželi otići raditi u državu koja se nalazi u današnjoj Europskoj uniji, to može napraviti bez problema, slobodno i svojevrijedno, bez pregledavanja putovnica prilikom prelaska granica; omogućujući i studentima bezbrižno studiranje u stranim zemljama koje su članice unije, vrlo često uz financijske potpore.

Sljedećih su godina države članice postupno počele uvoditi euro kao valutu plaćanja, te izbacile svoje stare valute, te time postale punopravne članice.

Može se reći kako razdoblje od 2010. godine pa sve do sadašnje 2020. godine obilježavaju razni sukobi, gospodarska kriza 2008 godine, a posebice veliki utjecaj na stanje u Europi ima i vjerski ekstremizam koji se pojavio, a time i sve više širi sa Bliskog istoka kako na ostale zemlje svijeta, tako i na Europu. Posljedice ekstremizma su mnoge migracije sa istoka i jugoistoka na zapad te i sama pojava sve većeg terorizma, a time i nesigurnosti stanovnika unije.

Republika Hrvatska svoje je pregovore sa Europskom unijom pokrenula ne tako davne 2005. godine koji su se protegnuli sve do 2011. godine kada se Republika Hrvatska uspjela potpisati pristupni sporazum sa Europskom unijom te na posljetku i postala punopravna članica Europske unije, uz ostale države poput: Sjeverna Irska, Velika Britanija, Švedska, Španjolska, Slovenija, Slovačka, Rumunjska, Portugal, Poljska, Njemačka, Nizozemska, Malta, Mađarska, Luksemburg, Litva, Latvija, Italija, Irska, Grčka, Francuska, Finska, Estonija, Danska, Češka, Cipar, Bugarska, Belgija i Austrija.

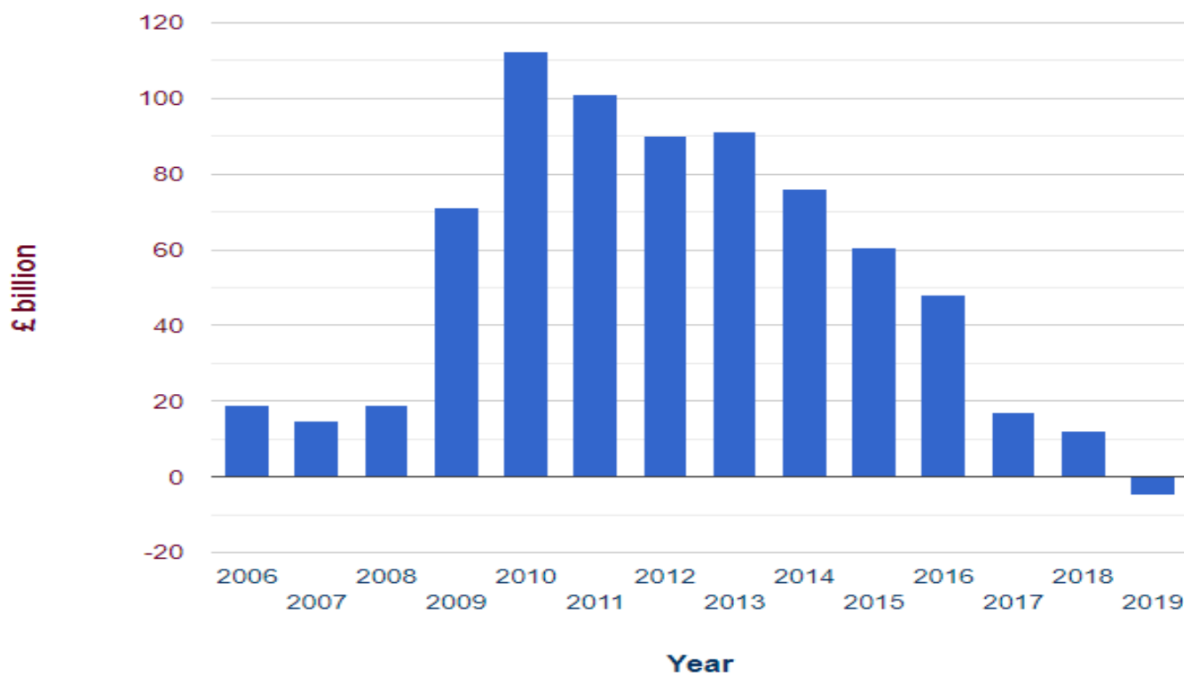
Slika 1. Države članice Europske unije 2020.



Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/File:2020_EU_MAP.svg , (12.06.2020.)

Velika Britanija je 2006. godine izglasavši svoju želju za izlaskom iz Europske unije pokrenula niz radnji koje su ključne, možda čak i kobne za budućnost same zajednice. Čak 52% britanaca (gotovo preko 17 milijuna ljudi) je na referendumu izjasnilo se kako su za odcijepljenje njihove države iz Europske unije, službenog i svjetski poznatog naziva „Brexit”. Pokret sa sobom donosi prednosti i mnogo nedostataka za Veliku Britaniju.

Grafikon 1. Budžetni deficit Velike Britanije



Izvor: https://www.ukpublicspending.co.uk/uk_national_deficit_analysis , (16.06.2020.)

Grafikon 1. pravi je prikaz koliko zapravo iznosi deficit budžeta Velike Britanije u milijardama funti, gdje je nakon 2010. godine sve krenulo blago nizbrdo, te u 2019. godini dolazi do pada BDP-a, izrazito velikog deficita u državnoj blagajni, čiji su glavni razlozi preveliki izdaci vlade te vrlo male razine poreza koje država nameće pa na taj način nisu u mogućnosti pokriti troškove.

2.2. OPĆI CILJEVI I INSTITUCIJE EUROPSKE UNIJE

Europska unija danas broji 27 država članica, bez Velike Britanije koja je svoj izlazak okončala 31. siječnja 2020. godine. Od početka osnivanja pa sve do danas, na temelju Rimskog ugovora kada su zemlje osnivači bili Belgija, Francuska, Italija, Luksemburg, Nizozemska i Njemačka, u interesu je ispunjenje svih dogovorenih načela i ciljeva.

Krenuvši od namjene kao gospodarska unija, kroz godine se razvila u organizaciju koja trenutno obuhvaća izniman broj različitih aspekata politike, tako počevši od klime i okoliša, vanjskih odnosa među državama, do sigurnosti, pravosuđa i ljudskih odnosa. Promjenom i

nadopunjavanjem tih područja promatranja i poslovanja, dovelo je do promjene naziva Europske ekonomske zajednice 1993. godine u Europska unija, koji se koristi i dan danas.

Institucije čija je uloga odlučivanje na razini EU-a su:

1. Europski parlament
2. Europsko vijeće
3. Vijeće Europske unije
4. Europska komisija

Europski je parlament izravno izabrano tijelo koje predstavlja građane Europske unije i kojeg ti isti građani biraju, a koje ima zakonodavnu, nadzornu i proračunsku odgovornost. Zakonodavstvenu odgovornost Parlament nosi tako da donosi zakone zajedno sa Vijećem EU-e, odlučuje o međunarodnim dogovorima i sporazumima, donosi odluke o proširenjima te preispituje radne programe Europske komisije i traži od nje da predloži zakonodavstvo.

Isto tako uz zakonodavstvenu ulogu, parlament ima ulogu u donošenju budžeta na razini EU, zajedno sa vijećem te donošenjem budžeta na duži period.

Jedinstveno europsko tržište temelji se na nekoliko osnovnih načela:

- slobodno kretanje ljudi i radne snage
- slobodno kretanje robe,
- sloboda pružanja usluga u zemljama članica,
- sloboda kretanja kapitala.

Gore navedena načela temelj su za jače povezivanje zemalja, suradnju i društveni razvitak, naglašavajući povećavanje stupnja zajedničke konkurentnosti uspoređujući se sa ostalim svjetskim tržištima, uz istovremeno povećavanje već visokih razina socijalne zaštite, zaštite rada i radnika,, okoliša te povećavanje opće kvalitete životnog standarda ljudi.

Slobodno kretanje ljudi znači da se građani Europske unije mogu zaposliti, studirati, povući i naseliti u bilo kojem od zemalja državama članicama i svako diskriminacijsko ograničenje protiv njih je zabranjeno. Drugim riječima, zemlje EU bi trebale omogućiti svim

svojim građanima da se prijave za posao, sudjeluju u obrazovanju ili žive u inozemstvu bez obzira na svoju nacionalnost. Ova sloboda zahtijeva određene prilagodbe domaćeg zakonodavstva zemalja i međusobno priznavanje različitih profesionalnih kvalifikacija, stupnjeva i certifikata. Svaka vrsta diskriminacije je zabranjena, ograničenja jesu prihvatljiva samo u vezi s javnim zdravljem, javnom politikom ili nacionalnom sigurnošću.

Slobodno kretanje robe znači da zemlje Europske unije ne smiju nametati bilo kakve carine na robu koja je proizvedena u EU prilikom prelaska granica, a niti roba proizvedena u trećoj zemlji nakon uvoza u EU. Zbog toga je danas moguće birati između različitih vrsta proizvoda iz različitih zemalja u supermarketu, od španjolskog „choriza“ do norveškog lososa. Kao rezultat svega toga, Jedinствeno tržište i države članice EU pregovaraju kolektivno u okviru Svjetske trgovinske organizacije (WTO), gdje su propisani propisi međunarodne trgovine.¹

Zatim slijedi slobodno kretanje kapitala koje je najnovije od četiri slobode i najšire s dimenzijom treće zemlje. Prekogrančne transakcije kapitala - poput kupnje valute, kupnje nekretnina, dionica poduzeća i zajmova, rad na računima, financijskoj imovini ili izravnim stranim ulaganjima - ne mogu se ograničiti. Slobodno kretanje kapitala doprinosi uvođenju i jačanju europske valute i Europske monetarne unije (EMU), te se također smatra dopunskim elementom triju ostalih.²

Za definiranje slobodnog kretanja usluga, prije svega potrebno je istaknuti u kojim se aspektima razlikuje ostatak od četiri temeljne slobode, dok je obično teško razlikovati usluge od druge djelatnosti (npr. raspodjela robe neodvojiva je od određenih usluga, tj. prijevoza i trgovine; ili slobodno kretanje kapitala tiče se nekih financijskih usluga). Stoga, prema članku 57. UFEU-a, usluge podrazumijevaju one djelatnosti koje su predviđene za naknadu i nisu regulirane pravilima koji se odnose na slobodu kretanja robe, kapitala i osoba. Drugim riječima, one usluge pripadaju ovoj kategoriji koje imaju protivgraničnu podjelu protiv koje se provode plaćanja i u slučaju kada je djelatnost vremenski ograničena. Osim

¹ Eurostat: Intra-EU trade of the most traded goods, Izvor: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Intra-EU_trade_of_the_most_traded_goods, (27.08.2020.)

² European Parliament: Free movement of capital, Izvor: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.1.6.html, 27.08.2020.

toga, davatelj usluga i primatelj usluge ne mogu biti autohtono u istoj zemlji, tj. osoba koja pruža uslugu mora ostati u svojoj zemlji, dok njegove usluge moraju prijeći granice. Stoga se sloboda osnivanja i sloboda usluga obično smatraju jedan: „sloboda osnivanja i pružanja usluga.”³

Glavne djelatnosti koje spadaju u kategoriju "usluge" imaju industrijski ili komercijalni karakter ili su to djelatnosti obrtnika ili zanimanja.

Tablica 1. Ciljevi Europske unije za 2030. i 2050. Godinu

CILJEVI EU DO 2030.	LONG-TERM CILJEVI DO 2050. GODINE
Smanjenje emisije stakleničkih plinova za 40% usporedno s razinama 1990. godine	E-mobilnost
Minimalno 27% utrošene energije mora biti obnovljivi izvor	Povećanje privatnih ulaganja
Minimalno 27% ušteda u utrošku energije	Povećanje broja društveno odgovornih poduzeća
Konstantan napredak ka niskougljičnom razvitku	Razvitak pametne mrežne infrastrukture i interkonencija
Smanjenje uvoženja energije	Kružno gospodarstvo
Postizanje sigurnog energetskog sustava	Povećanje upotrebe željeznice za prijevoz tereta
Jeftinija i pristupačnija energija potrošačima	Kompletiranje transeuropskih i prometnih mreža
Povećanje sigurnosti korištenja energije	Zamjena trenutno uporabnih materijala biomasom sa ugljikom

Izvor: Izradila autorica.

³ Europedia: Freedom to provide services in the EU, Izvor: http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/3/6/06/?all=1, (27.08.2020.)

3. PROMET I PROMETNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE

Prometna politika objedinjuje cjelovito strateško upravljanje prometnim sustavom, pri čemu se teži i naglašava važnost shvaćanja načina i metoda njezinog kreiranja i provedbe. Općepoznato je da je prometna politika jedan dio ukupne politike društva, pa se samim time ona ne može svrstavati samo kao dio gospodarske već i dijelom društvene politike. Sukladno tome se prometnu politiku može definirati kao skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i gospodarski subjekti radi postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava zemlje i povećanja njegovog doprinosa razvoju društva.⁴

Ono što se ovim dijelom rada želi je pobliže pojasniti način na koji prometna politika funkcionira, koji su glavni segmenti zajedničke prometne politike te koji je njihov utjecaj na pomorski promet. Temeljem Rimskog ugovora prometni je sektor pogodio na značaj i dobio osobitu ulogu upravo zato jer je on neophodan faktor koji se koristi za uspješno provođenje jedinstvenog tržišta, no s druge strane mu se nalazi sve više različitih propisa i zakonskih akta kojima se njegova provodljivost regulira, a samim time i usporava njegovo provođenje u određenim zemljama.

Pravni temelj je članak 4. stavak 2. točka (g) i naslov VI. UFEU-a⁵. Još prije Rimskog sporazuma države članice su naglašavale važnost zajedničke prometne politike, posvećujući joj zaseban naslov, stoga je promet bio jedno od prvih zajedničkih područja politike Zajednice. Prvi prioritet bilo je stvaranje zajedničkog transportnog tržišta, koje omogućava slobodu pružanja usluga i otvaranje transportnih tržišta. Ovaj je cilj u velikoj mjeri postignut jer su se čak i domaća željeznička tržišta neprestano otvarala konkurenciji.

Kako su se prometna tržišta otvarala, od vitalne je važnosti bilo stvoriti poštene konkurentne uvjete kako unutar pojedinih vrsta prijevoza, tako i između njih, stoga je usklađivanje poprimalo sve veću važnost i sada pokriva nacionalne zakone, propise i administrativne odredbe te tehnološko, socijalno i porezno okruženje u kojem se pružaju usluge prijevoza. Količina prevezene robe i putnika povećana je kao rezultat završetka europskog unutarnjeg tržišta, ukidanja unutarnjih granica, pada cijena prijevoza te kao rezultat otvaranja i liberalizacije prometnih tržišta i promjena u proizvodnji.

4 Dunović, Č., Grubišić, N.; Pomorska I prometna politika, Sveučilišni udžbenik; Rijeka, 2013., str. 61.

⁵ Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, 2012/C 326/01.

Ekonomski uspješan i dinamičan prometni sektor trenutno se suočava sa sve strožim socijalnim i ekološkim ograničenjima, pa je model 'održive mobilnosti' postao važniji nego ikad prije.

3.1. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POLITIKE – CILJEVI I INSTRUMENTI

Od iznimne je važnosti za prometnu politiku konstantnost odnosa ciljeva, instrumenata i subjekata politike uz pomoću kojih se omogućava optimalnost strukture prometnog sustava i njegovo uspješno funkcioniranje. Samim time i ciljevi prometne politike mogu biti različiti, mogu biti općeniti kao na primjer razvitak gospodarstva, poboljšanje kvalitete života i povećanje životnog standarda, te se oni donose i specificiraju u strategijama država donositelja. Opreka općenitim ciljevima su specifični ciljevi kao što je dopušteno ispuštanje štetnih plinova u atmosferu do određene razine i slično, te ti ciljevi predstavljaju temelj za vrednovanje uspješnosti ostvarivanja prometne politike.

Općeniti je cilj moguće prikazati kao priopćenje uz pomoć kojeg se izražava vizija priželjkivanog stanja. Vizija podrazumijeva razvijeni kontekst i višegodišnji proces ostvarivanja i na temelju nje se vrši identifikacija određenih terminskih i detaljnijih ciljeva prometne politike koji pridonose ostvarivanju vizije.

Cilj višeg stupnja označava izraz kojim se označavaju čimbenici prometnog sustava i njihovi utjecaji na okolinu. Spomenute je čimbenike moguće poboljšati na način da se realizira tj. ostvari postavljena vizija. Pravi primjeri ciljeva višeg stupnja su sprječavanje ili smanjenje prometnih nezgoda, zaštita okoliša, smanjenje onečišćenja zraka, reguliranje trošenja energije i prirodnih izvora.

Kvantificirani ciljevi obuhvaćaju zahtjeve koji su brojčano određeni, a pravi primjeri takvih ciljeva su osiguravanje najnižih cijena određenog lanca, minimizacija nedostataka robe na skladištu, uklanjanje grešaka prilikom uporabe navigacijskog sustava i slično.

Prethodno pojašnjeni ciljevi prometne politike ostvaruju se putem instrumenata koji se razvrstavaju na sljedeći način:

- instrumenti politike regulacije (uključujući tehničke standarde, ograničenja i mehanizme kontrole),

- instrumenti politike cijena (donošenje raznih vrsta naknada te određivanje cijena),
- instrumenti investicijske politike, potpore ili ograničenja u izgradnji prometne infrastrukture
- instrumenti organizacijske politike, upravljanje prometom i prometnom infrastrukturom,
- instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevoza (poticanje proizvodnje, korištenje vozila s manjom potrošnjom goriva i manjim negativnim utjecajem na okoliš).

3.2. ZNAČAJKE ZAJEDNIČKE EUROPSKE PROMETNE POLITIKE

Spajanje zemalja u europsku zajednicu stvara potrebu da se definira i usvoji zajednička prometna politika, a taj je proces kontinuirani i potrebno ga je stalno nadograđivati.

U Rimskom ugovoru iz 1958. godine pojavljuje se i obrađuje sastav i problematika zajedničke prometne politike EU i to od dviju europskih institucija: Europske komisije i Vijeća ministara. Nadalje je zajednička prometna politika koja je donešena prihvaćena i usvojena u prometne politike država članica kroz razne reforme koje su se tada donosile u tim državama. Na taj su se način nastojale uskladiti prometne politike svih tadašnjih država članica kako bi se stvorilo jedinstveno zajedničko tržište te kako bi postojala jednakost i ravnopravnost članica prilikom pružanja prometnih usluga.

Usmjerenost zajedničke prometne politike bila je ka ostvarivanju poželjne dinamike mobilnosti ljudi i robe prateći gospodarski rast promatranih zemalja s naglaskom na dugoročnu održivost. Mobilnost ljudi i transport robe izrazito su važna stavka za ukupni gospodarski rast svake zemlje, te je potrebno reducirati razlike na nacionalnoj osnovi unutar prometne politike koji mogu utjecati negativno na tržišno natjecanje.

Vrlo bitan događaj za koji se povezuje uz prometnu politiku bio je kada je na Europskom sudu pravde 1985. godine donešena presuda u korist Europske komisije, koja je tužila Vijeće EU zbog toga što nisu uspjeli donijeti zajedničku prometnu politiku. Događaj koji se smatra kao početak prometne politike bio je 1992. godine kada je objavljen poseban dokument imenom „Bijela knjiga o budućem razvoju zajedničke politike“ koji je naglašavao tri bitne odrednice:

- konkurentnost

- kohezija
- okoliš.

U Bijeloj se knjizi naglašavala bitnost Transeuropskih mreža, upravo zbog toga što se su tada zbog nedovoljne razvijenosti prometnih pravaca i neusklađenosti istih pojavljivali mnogobrojni prometni zastoji na najbitnijim pravcima u Europi te je u knjizi predložen razvitak te mreže kako bi se povezalo određena nacionalna odredišta te unaprijedilo prometni sustav, posebice u okviru povezivanja otoka i nerazvijenih dijelova sa regionalnim centrima i poboljšala prometna infrastruktura za lakšu i jednostavniju uporabu.

Sljedeće pitanje koje se nastojalo riješiti bilo je vezano uz prometnu sigurnost i zaštitu okoliša. Naime, kako se razvojem infrastrukture i prometnica povećala koncentracija prometnih vozila, a time i količina štetnih plinova u atmosferi, sve veći problem bio je kako i na koji načina utjecati na povećanje sigurnosti u prometu te kako reducirati ispušne plinove za potrebit postotak. S obzirom kako konkretno rješenje sa pripadajućim mjerama nije urodio plodom, neravnomjeran rast prometa i prometnog kapaciteta se nastavio, sukladno rastu onečišćenja okoliša, pa je sve rezultiralo donošenju novog izdanja dokumenta imenom „Bijela knjiga – Europska prometna politika do 2010. – vrijeme za odluku.“

Slijedeći dokument iz 2010. godine, nastavak je objavljen 2011. godine koji se angažirao upravo oko problema onečišćenja i razvitka novih tehnologija za unaprjeđenje prometnog sektora. Naglašava se kombinacija prometnih modaliteta, radi smanjenja utjecaja jednog prometnog resursa na infrastrukturu i okoliš, te smanjenje utjecaja stakleničkih plinova za čak 60% do 2050. godine.

4. INTEGRIRANA EUROPSKA POMORSKA POLITIKA

Europska mora i oceani su bogat i često podcijenjen izvor inovacija, rasta i zapošljavanja, te pružaju vrijedne usluge ekosustava i resurse o kojima svi morske aktivnosti ovise. Od svog stvaranja 2007. godine integrirana pomorska politika (IMP) nastojala je unaprijediti održivi razvoj europskog pomorskog gospodarstva i bolju zaštitu morskog okoliša olakšavajući suradnju svih pomorskih igrača preko sektora i granica.

Pet godina kasnije ekonomska klima se radikalno promijenila uslijed utjecaja mnogobrojnih faktora, pa Strategijom Europa 2020. EU želi vratiti europsko gospodarstvo na pravi put ka zapošljavanju, konkurentnosti i socijalnoj koheziji. Potencijal za rast pomorskog gospodarstva je prilika koju Europa, kao pomorski kontinent, treba iskoristiti u narednim godinama s pomoću strategija i planova. EU je od 2009. godine pokrenula ključne inicijative u svim područjima politike koje se odnose na more kako bi ojačala europsku konkurentnost, izbjegavanjem dupliranja potrošnje i napora te poticanjem održivog razvoja pomorskih aktivnosti i donio konkretne koristi za Europsko gospodarstvo i pomorski sektor u državama članicama.

Pomorstvo se kao sustav davno počeo promatrati upravo zbog svojeg važnog utjecaja na razvitak pomorskog gospodarstva gdje se posebno naglašava odnos između čovjeka i njegovog utjecaja na morski okoliš i njegove blagodati. Zbog toga izrazito je bitna stavka usvajanje dokumenta pod nazivom “Zelena knjiga o budućoj pomorskoj politici EU” kojeg je Europska komisija odobrila 2006. godine, a čija ključna načela naglašavaju važnost pomorskog razvitka na znanstvenim temeljima, stoga se smatra da je potrebno da se Europa mora sagledavati u potpunosti kao pomorski kontinent.

Svrha usvajanja Zelene knjige je prikazati mogućnosti kako ojačati unutarnje tržište postizanjem napretka u području europskog Ugovornog prava i pokretanje javnog savjetovanja u istom području.

4.1. VAŽNOST INTEGRIRANE EUROPSKE POMORSKE POLITIKE ZA PROMET I GOSPODARSTVO

Integrirana pomorska politika je politika Europske unije koja se bavi pomorskim pitanjima i pitanjima u domeni ostalih sektora te radi na pronalaženju koherentnijeg pristupa rješavanju tih pitanja koji će povećati koordinaciju i suradnju između različitih područja politike. Isto tako sustavan je i cjelokupan pristup svim politikama unije koje se dovode u svezu s morem.

Temeljna ideja je Europska unija uspostavljanjem mnogih svojih aktivnosti koje su međusobno povezane u području oceana, mora i obala ima mogućnost ostvarivanja daleko većih financijskih priljeva iz pomorskog dobra uz smanjeniji utjecaj na okolinu.⁶

Glede integrirane politike, postoje dvije situacije koje se pojavljuju:

1. Jaka interakcija koja obuhvaća aktivnosti kojima se bave dva ili više sektora i gdje postoji jaka sinergija potencijala, a odnosi se na klimatske promjene/promjene u okolini, prostornu konkurenciju, životne uvjete i razvoj obalnih zajednica te na podatke i informacije dobivene iz istraživanja.
2. Slaba interakcija koja se odnosi na aktivnosti koje ne obuhvaćaju više sektora, dakle interakcija nekoliko sektora je slaba ili gotovo ne postoji.

Ono što integrirana politika specifično pokriva su ove unakrsne politike:

- Plavi rast
- Pomorski podaci i znanje
- Pomorsko prostorno planiranje
- Integrirani pomorski nadzor
- Strategije pomorske orijentacije.⁷

⁶ Izvor: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_3.3.8.pdf, (01.09.2020.)

⁷ Izvor: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2017/N52112/doc_hr.pdf, (01.09.2020.)

4.2. CILJEVI INTEGRIRANE POMORSKE POLITIKE

Integrirana pomorska politika EU predstavlja politički okvir koji je fokusiran na očuvanje održivog razvitka aktivnosti vezanih uz pomorstvo i pripadajućih obalnih regija na način da se poboljšaju ujednačavanja politika koje imaju direktne i indirektne utjecaje na sva pomorska dobra i aktivnosti.

Može se reći kako je pristup pomorskim zapisima „Zelene knjige” prikazan kao sustavan i integralan, a to se vidi na temelju općih ciljeva razvoja pomorstva koji su jasno određeni i odnose se na:

1. Maksimiziranje održivog načina uporabe mora i oceana,
2. Usvajanje znanja i tehnoloških inovacija radi stvaranja pomorske politike,
3. Postizanje maksimalnog stupnja kvalitete života u obalnim i priobalnim područjima,
4. Promocija vodeće uloge Europe u međunarodnom pomorskom sustavu,
5. Podizanje svijesti o „pomorskoj orijentaciji Europe”.

Prvi cilj, koji se odnosi na „iskorištavanje mora na optimalan način“, namijenjen je stvaranju uvjeta koji su optimalni za uporabu mora i morskih dobara radi povećanja i poboljšanja pomorskog gospodarstva te kako bi se očuvala kvaliteta ljudskih života u tim područjima. Kako je Europski kontinent okružen sa četiri mora, Sredozemnim, Baltičkim, Sjevernim i Crnim morem, te s dva oceana: Arktičkim i Atlantskim oceanom, smatra se kako je njezin geografski položaj iznimno povoljan, te predstavlja izrazito veliku korist i uporabnu vrijednost onim zemljama koje imaju izlaz na nje.

Samim time, uloga Europe u pomorstvu svijeta je vodeća, počevši od brodarstva pa sve do turizma, gdje su procjene direktnih prihoda od pomorskog turizma do čak 80 milijardi eura, te je upravo iz tih vrlo bitnih za gospodarstvo i ekonomiju razloga, jako važno da postoji i da se provodi zaštita morskog okoliša i obalnih područja, u namjeri da se stvore nesmetani optimalni uvjeti za promet.

Idući cilj integrirane pomorske politike upravo je nastavak prethodnog i odnosi se na usvajanje znanja i tehnoloških inovacija kako bi se to moglo implementirati u zaštitu okoliša.

Na koji način? S obzirom da je prethodno spomenuta zaštita morskog okoliša i područja izrazito bitna stavka stvaranju uvjeta za nesmetan promet, tako je i učenje, usvajanje znanja i implementiranje tog znanja u produkciju vrlo bitno. Kako bi bilo efektivno i imalo cilj, potrebno je konstantno pratiti modernizaciju i tehnologiju, te istu uvoditi, uz uporabu znanosti, u pogledu pomorstva, morsku znanost.

Pravi primjer toga je strategija koju je uvela Europska komisija, „Tematska strategija za morski okoliš“ donesena kao potreba da se detaljno ocijeni stanje morskog okoliša kako bi se moglo pratiti i omogućiti uporaba morskog dobra, te cilj te strategije bio je dosegnuti povoljan status EU okoliša mora do 2021. godine.

Glede pravnog područja, ističu se dvije međunarodne konvencije: Međunarodna Konvencija o kontroli štetnog utjecaja sustava anti vegetativne zaštite i Međunarodna Konvencija o nadzoru i upravljanju balastnih voda.

Slijedi postizanje najvećeg stupnja kvalitete života u obalnim područjima, s obzirom da uz veliku eksploataciju morskog okoliša pojavljuju se i kontraindikacije na suživot zbog negativnih djelovanja. Od iznimne je važnosti regulirati i ukoliko se može spriječiti potencijalne rizike. Kako bi se vršila koordinacija razvitka mnogih djelatnosti u obalnim područjima, mnogobrojne obalne države usuglasile su se i uključile u integrirani plan upravljanja obalnim područjem⁸. U tom se planu nalaze strategije zemalja članica koje se nalaze na obalnim područjima, u namjeri da se u jednom planu/aktu skupe i sažmu sve nacionalne politike te da se uspostavi određeni sustav koordinacije i suradnje.

Integrirana pomorska politika prvenstveno se usredotočila na stvaranje uvjeta uporabe mora i pomorskih dobara s ciljem porasta pomorskog gospodarstva i kako bi se održala željena kvaliteta života u obalnim područjima. Općepoznato je da su zemlje u kojima su pomorski promet i sve aktivnosti vezane uza nj izrazito razvijene imaju veliku korist od pomorskog gospodarstva, no ipak je od velike važnosti da takve zemlje puno više brinu i čuvaju svoja morska dobra kako ne bi došlo do onečišćenja kao posljedica pretjerane eksploatacije mora.

⁸ Dundović, Č., Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, sveučilišni udžbenik, Rijeka 2013., str. 29.

5. NOVE PERSPEKTIVE EU – FINANCIRANJE I RAZVOJ

Krenuvši davnih 80.-ih godina prošlog stoljeća postupno povećavajući se nesrazmjer između omogućenih i realno potrebnih financijskih sredstava doveo je do konflikta između institucijama, pa se tako u namjeri ublažavanja tih nesuglasica poboljšala proračunska disciplina i uvelo bolje i kvalitetnije planiranje proračuna te je kao posljedica uspostavljen koncept višegodišnje financijske perspektive.

Prvi se puta takav sporazum između institucija sklopio godine 1988. kada se sastojao od financijske perspektive za period od 1988.-1992. godine (DELORS I) kojoj je cilj bio omogućiti sredstva za financijsku izvedbu Jedininstvenog europskog akta.

Tijekom narednih je godina sklopljeno još 4 takva sporazuma od kojih je posljednji 5. sporazum potpisan 21. srpnja 2020. godine koji se sastoji od višegodišnjeg financijskog okvira te izvanrednog instrumenta za oporavak imenovan „Next Generation EU“.

5.1. BIJELA KNJIGA O BUDUĆNOSTI EUROPE

Europska komisija je 01. ožujka 2017. godine javnosti predstavila dokument nazivom „Bijela knjiga o budućnosti Europe“, u kojoj se nalaze potencijalni smjerovi kojima bi Europa u budućnosti mogla krenuti, suočena s mnogobrojnim izazovima počevši od same globalizacije koja traje duže razdoblje, te problemi s radnim mjestima i utjecajem tehnologije na društvo do pitanja sigurnosti i povećanog rasta stanovništva na zemlji. Bijela knjiga javlja se kao rješenje na trenutnu situaciju do koje je došlo da se razina na kojoj se Europa nalazila u svjetskom poretku smanjila, dok svijet sve više raste, zatim kao primjer uzeto je da je 1900. godine Europsko stanovništvo činilo 25% svjetske populacije, dok se danas taj postotak iznimno smanjio, a predviđanja su da će do 2060. godine taj postotak pasti na 5% gdje se može donijeti jedan kratak, ali upadljiv zaključak: Europsko stanovništvo sve više stari, dok se populacija ne povećava.

Prognoze govore i da će relativna ekonomska snaga Europe opadati pa sve do nestanka u budućnosti, što će dovesti do 2030. godine da će BDP opasti ispod čak 20% svjetskog BDP-a. Samim time, smatra se da će sada mnogo ovisiti o budućem napretku

Europe, kao i o tome koliko je sposobna da zadrži usvojene i stečene vrijednosti na svjetskoj razini te će morati biti puno više otvorenija i komunikativnija s ostalima kako bi stvarala jake veze sa sadašnjim i budućim partnerima.

Europa se trenutno nalazi u stanju mnogih neizbježnih promjena koje će uvelike utjecati na budući razvoj, na koje nije moguće utjecati, ali je Bijela knjiga sa pet scenarija tu kako bi potencijalno pripomogla u budućem odabiru smjera. Izneseni scenariji su zapravo ilustracije za poticanje na razmišljanje, nisu strategije, planovi, projekti niti ništa konkretno, s obzirom da nije moguće predvidjeti budućnost, pa će zato „forma slijediti funkciju“.

Scenarij 1.: Ne odustajemo – Namjera Europske unije je ostvarivanje plana pozitivnih reformi.

- Prvim se scenarijem naglašava provedba i nadogradnja trenutnih planova reformi, tako da se prilikom pojave problema oni odmah rješavaju, učestalo i konstantno ažuriranje prioriteta, donošenje novog zakonodavstva, staro odlazi u povijest.
- Nacionalne, regionalne i lokalne vlasti odlučuju o 90% svih mjera državnih potpora.
- Jačanje funkcioniranja jedinstvene valute radi prevencije stvaranja razlika u inozemstvu.
- Povećanje suradnje u području obrane, jačanje financijske solidarnosti za EU misije u inozemstvu.
- Aktivno poboljšanje nadzora granica zbog povećanja broja novih izazova.

Scenarij 2.: Samo zajedničko tržište – Postupno okretanje EU jedinstvenom tržištu

- Potrebno je bilateralno rješavanje novih pitanja.
- Povećavanje jaza između očekivanih rezultata i načina rada i ostvarenih rezultata.
- Rad na povećanju sposobnosti međusobne suradnje i pregovaranjima o zajedničkim politikama.

Scenarij 3. Oni koji žele više – čine više

- Zajedničko djelovanje zemalja članica radi pojačanja međusobne suradnje.
- Jačanje suradnje policije i obavještajnih službi, povećanje sigurnosti i poboljšanje rada pravosuđa.

- Poboljšana usklađenost poreznih propisa i stopa koji će utjecati na smanjenje troškova porezne discipline i reduciranje poreznih utaja.

Scenarij 4. Činiti manje, ali učinkovitije

- Usmjeravanje pozornosti i ograničavanje resursa na manji broj lokaliteta.
- Brže i rezolutnije djelovanje EU-27 u posebnim područjima, djelovanje u drugim područjima se smanjuje i nestaje, ovisno o potrebi.
- Usredotočenost na izvrsnost u područjima istraživanja i razvoja, trgovine, sigurnosti, migracija i obrana, te povećanje ulaganja u nove projekte na razini Europske unije u svrhu stvaranja zelene Europe.
- Uspostavljanje zajedničkih obrambenih kapacitet i konsolidacija europodručja.

Scenarij 5. Zajedno činimo mnogo više

- Povećanje međusobne suradnje između država članica unije, donošenje odluka na europskoj razini i njihovo adekvatno provođenje.
- Uspostavljanje europske obrambene linije u rangu s NATO-om.
- Povećanje broja infrastrukturnih projekata diljem Europe, striktno vezane uz mala i srednja poduzeća.
- Povećanje količina prava građana na temelju europskog prava, brže donošenje odluka na europskoj razini.⁹

5.2. GREEN DEAL

Od vremena otkrića fosilnih goriva znanstveno je dokazano kako se temperatura u svijetu izrazito povećala, što iz godine u godinu sve više dovodi do divljih šumskih požara, nepredvidivih i sve većih migracija te do velikih klimatskih promjena koje uvelike utječu na zdravlje ljudi.

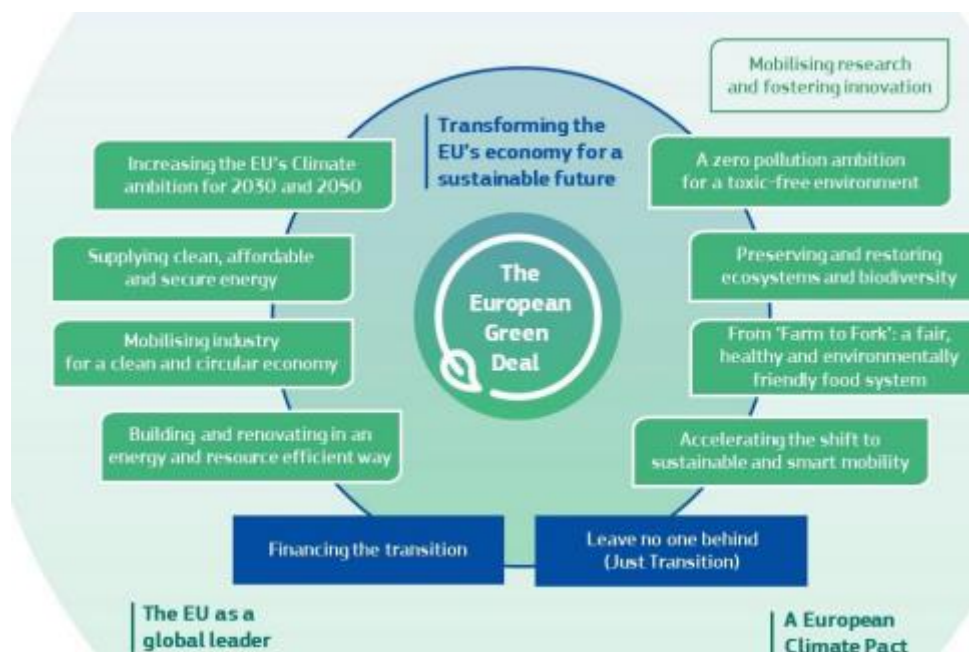
Rješenje tih problema nije kratkoročno niti jednostavno već zahtjeva mnogo velikih ulaganja, mnogo godina rada te mnogo odricanja kako bi se uopće pomak i poboljšanje

⁹ Europska komisija: Bijela knjiga o budućnosti Europe, Razmatranja i scenariji za EU-27 do 2025., COM(2017) 2025, 1. ožujka 2017.

moglo primijetiti. Primjer takvog potencijalnog rješenja je europski „GREEN DEAL“, nova strategija obnove koja će raditi na tome da do 2050. godine ne bude neto emisija stakleničkih plinova, da gospodarski rast ne bude ovisan o upotrebi resursa, te da sve osobe i sve regije budu zbrinute na isti način.

Europski zeleni plan strategija je Europske unije kojom se nastoji u određenom vremenskom razdoblju postići i zadržati održivost gospodarstva unije, a to će se tranzicijom klimatskih i ekoloških problema u prilike i mogućnosti u svim sektorima politike te njezinim osiguravanjem da bude pravedna i uključiva.

Slika 2. Europski Green deal - ciljevi



Izvor: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf, (14.08.2020.)

Slika 4. Pravi je prikaz čemu teži Green deal i koji su njegovi ciljevi. Prvenstveno je plan usredotočiti se na transformaciju ekonomije EU kako bi se stvorili uvjeti za bolju i održivu budućnost, a plan je napraviti to kroz:

1. Povećanje klimatskih ambicija za 2030. i 2050. godinu;
2. Opskrbljivanjem čistom, pristupačnom i sigurnom energijom;
3. Mobiliziranje industrije za čistu i kružnu ekonomiju;
4. Izgradnja i obnova na energetske učinkovit način;
5. Očuvanje i obnova ekosustava i bioraznolikosti;

6. Pravedan, zdrav i ekološki prihvatljiv sustav opskrbe hranom.

5.2. POJEDINE SEKTORSKE STRATEGIJE – POMORSKI, RIJEČNI, ŽELJEZNIČKI I ZRAČNI PROMET

Kako bi se osigurao siguran, brz, financijski profitabilan protok ljudi i robe, Europska unija nastoji svojim projektima i strategijama pomoći nositeljima transporta.

Počevši od pomorskog prijevoza, koji se putem mora odvija i donosi iznimno visoke prihode europskim zemljama, što pokazuje da je sigurnost mora i oceana od velike važnosti za slobodnu trgovinu, cjelokupno gospodarstvo Europske unije pa čak i za životni standard. Za vjerovati je da EU od sve brige i pomoći tom sektoru ima i koristi, kao i uvijek, no kad se javlja pitanje sigurnosti pogotovo u prometu, tu postoji iznimno visoka razina odgovornosti.

Glavni dio vanjske i unutarnje trgovine EU prevozi se morskim putem. EU je treća najveći uvoznik i peti svjetski proizvođač ribarstva i akvakulture. Više od 70% vanjske granice Unije su morske, a kroz nje prolazi stotine milijuna putnika luke svake godine. Europska energetska sigurnost uvelike ovisi o pomorskom prometu i infrastrukturi.

Važno povećanje flote država članica EU-a i odgovarajuće lučke infrastrukture (npr. LNG postrojenja) doprinose dobro funkcionirajućem energetskom tržištu i sigurnosti opskrbe, a samim tim blagostanje europskih građana i europsko gospodarstvo u cjelini. Dakle, EU i njegove države članice imaju strateške interese, u cijelom globalnom pomorskom području, u identificiranju i rješavanju sigurnosnih izazova povezanih s upravljanjem morem i morskim granicama. Europski građani očekuju učinkovite i ekonomične reakcije na zaštitu pomorske domene, uključujući granice, luke i obalna postrojenja, kako bi se osigurala trgovina koja se obavlja morem. Strategija pomorske sigurnosti Europske unije (EUMSS) pokriva unutarnji i vanjski aspekt pomorske sigurnosti Unije, te služi kao sveobuhvatan okvir i doprinosi stabilnosti i sigurnosti pomorske domene, u skladu s Europskom sigurnosnom strategijom (ESS), osiguravajući usklađenost s politikama EU-a, posebno integriranom pomorskom politikom (IMP) i Strategije unutarnje sigurnosti (ISS).

Na taj način Europska je unija donijela “Strategiju EU-a za pomorsku sigurnost”, kojom se nastojalo raditi na očuvanju interesa Europske unije te zaštititi država članica i njezinih građana.

Na temelju utemeljenih vrijednosti EU ljudskih prava, slobode i demokracije, svrha ove strategije je osigurati pomorske sigurnosne interese EU-a, a to se postiže međusektorskim, sveobuhvatnim, koherentnim i isplativim načinom, u skladu s postojećim ugovorima i drugim relevantnim konvencije i instrumentima.

Ova Strategija pruža politički i strateški okvir tako da učinkovito i sveobuhvatno rješava probleme pomorske sigurnosti putem zapošljavanja svih relevantnih instrumenata na međunarodnoj, EU i nacionalnoj razini, omogućuje poboljšani međusektorski rad, suradnju unutar i između civilnih i vojnih vlasti i aktera, doprinosi potpunoj upotrebi potencijala rasta u pomorskom području, u skladu s postojećim zakonodavstvom te principom supsidijarnosti. Također ima za cilj poticati obostranu podršku između država članica i omogućavanje zajedničkog sigurnosnog planiranja u kriznim situacijama, upravljanje, sprečavanje sukoba i odgovor na krizu.

Strateški ciljevi koji su sadržani u strategiji su:

1. Održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području:
 - a. Brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu
 - b. Lučke infrastructure i lučkih usluga
 - c. Obrazovanja, te životnih i radnih uvjeta pomoraca.
2. Siguran i ekološki održiv pomorski promet, prometna infrastruktura i pomorski prostor EU.¹⁰

Nadalje, u pogledu riječnog prometa, Prijevoz unutarnjim vodnim putovima igra važnu ulogu za prijevoz robe u Europi. Više od 37.000 kilometara plovnih putova povezuje stotine gradova i industrijskih regija. 13 država članica ima međusobno povezanu mrežu plovnih putova. Potencijal za povećanje modalnog udjela u prometu unutarnjim vodnim putovima je značajan. U usporedbi s drugim načinima prijevoza, koji su često suočeni s zastojem i problemima kapaciteta, prijevoz unutarnjim plovnim putovima odlikuje se pouzdanošću,

¹⁰ Izvor: https://www.eu-projekti.info/eu/wp-content/uploads/2018/05/POMORSKA-STARTEGIJA-VRH-2207201-web-26-7_14.pdf, (12.08.2020.)

energetskom učinkovitošću i velikim kapacitetom za povećanu eksploataciju. Europska komisija želi promovirati i ojačati konkurentski položaj unutarnjih plovnih putova u prometnom sustavu i olakšati njegovu integraciju u intermodalni logistički lanac.

Nastavno na prethodno spomenuti "Zeleni rast", prijevoz unutarnjim vodnim putovima trebao bi ispuniti važnu ulogu u postizanju ciljeva zelene ponude, kako u pogledu modalnog pomaka, tako i u zelenom prijevozu.

5.2.1. NAIADES program

Ključni alat koordinacije politika EU je akcijski program NAIADES.

Važnost NAIADES programa:

- Politika prometnog prometa EU-a ima za cilj bolje korištenje unutarnjeg brodarstva za olakšavanje prometno prometnih koridora koji su jako zagušeni.
- Europski je akcijski program za razvoj plovnog prometa. Prvi program Naiades trajao je od 2006. do 2013. Drugi program traje od 2014. do 2020. godine.
- Prijevoz plovnim putom također se podržava kroz programe financiranja i financiranja Povezivanje Europe Facility, Horizon2020, LIFE i strukturni i investicijski fondovi EU-a

U protekla dva ponavljanja, program se pokazao ključnim za podršku razvoju IWT-a između EU i nacionalne razine. Čak je privukla prethodno manje aktivne države članice da počnu razvijati svoje plovne putove.

Zbog toga je program NAIADES potrebno nastaviti nakon 2020. i ojačati na vrhu horizontalnih strategija. Sljedeće razdoblje 2021.-2027. Bit će ključno razdoblje za učinkovitu pripremu prijevoza unutarnjim plovnim putovima s pravim okvirom politike na klimatski neutralan, klimatski elastičan, čist i pametan način prijevoza, tako da će to biti "nepotkupljiva" opcija za pomoć u borbi protiv zagušenja i dostižu prometne i klimatske ciljeve EU.

Rezultat želje i namjere za nastavkom programa bio je *brainstorming* u rujnu 2019. Godine kada su stručnjaci NIADES grupe donijeli novu "Strategic Inland Waterway Transport agenda for Europe (2021-2027.).

5.2.2. TEN-T

Kako bi se razvila integrirana multimodalna mreža koja omogućuje brzo i jednostavno kretanje osoba i robe diljem EU-a, UFEU-om su također postavljeni temelji za uspostavu transeuropske prometne mreže (TEN-T). Komisija je 1996. godine objavila smjernice za mrežu TEN-T kao temelj za razradu politike za TEN-T. U smjernice su se često uvodile izmjene, a potom je 2013. donesena uredba 7. Uredbom su utvrđeni rokovi za dovršetak „osnovne” (2030.) i „sveobuhvatne” (2050.) komponente te mreže i, što je važno, pristup koji se temeljio na pojedinačnim prioritarnim projektima zamijenjen je pristupom koji se temelji na multimodalnoj mreži koridora na razini cijelog EU-a. Projekti se sada planiraju u okviru planova koridora kojima su obuhvaćeni svi načini prijevoza i za koje je zaduženo 12 europskih koordinatora koje je Komisija imenovala da olakšavaju i nadziru koordinirani razvoj koridora osnovne mreže TEN-T-a.

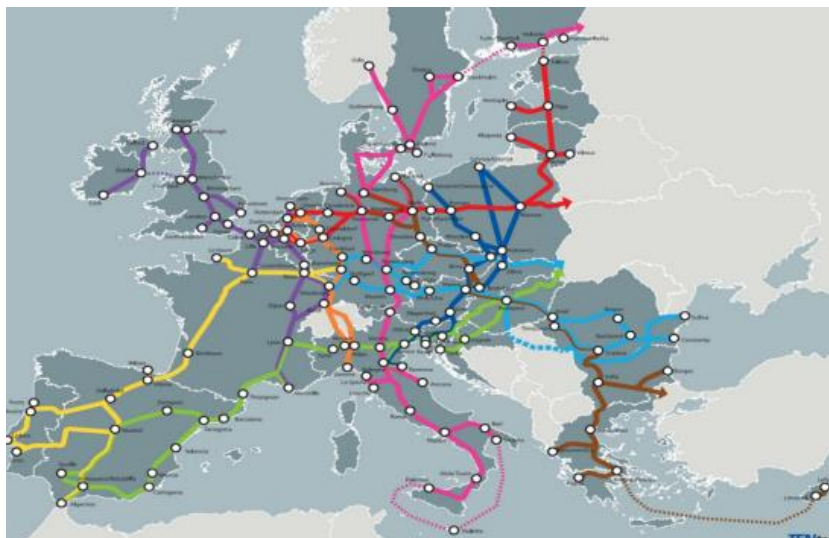
Tablica 2. Opseg mreže TEN-T

TEN-T	Osnovna mreža (km)	Sveobuhvatna mreža (km)
Željezničke pruge	50762	138072
Ceste	34401	136706
Unutarnji plovni putovi	12880	23506

Izvor: Izradila studentica na temelju - Komisija, Ex post evaluation of Cohesion policy programmes for 2007. – 2013. (Ex post evaluacija programa kohezijske politike za razdoblje 2007. – 2013.), radni paket 5.

Sveobuhvatna mreža osmišljena je s ciljem jamčenja pristupa i povezanosti za sve regije EU-a. Osnovna mreža sastoji se od strateški najvažnijih veza i čvorova u sveobuhvatnoj mreži koji su raspoređeni u devet koridora (vidi sliku 1.) i obuhvaćeni jednim od triju horizontalnih prioriteta (Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS), morske autoceste i sigurnost na cestama).

Slika 3. Koridori TEN-T mreže



Izvor: Europska komisija

5.3. PLAN OPORAVKA ZA EUROPU

Posljedično na pandemiju koja je potresla svijet pa tako i Europu krenuvši u ožujku 2020. godine, razvila se ideja i plan kako pomoći kontinentu u oporavku i popravljajući šteta koje su nastale u gospodarstvu i na socijalnom polju te kako sačuvati i razviti radna mjesta. Glavnici EU-a sastali su se 21. srpnja 2020. godine te postigli dogovor koji se odnosi na mjere oporavka zemalja i pružanja financijske pomoći u višegodišnjim procesima na razdoblje od 2021.-2027. godine s raspoloživim financijskim sredstvima u vrijednosti od 750 milijardi eura koji će biti raspoređeni prema potrebama i odlukama Europske Komisije. Kako bi se osigurala učinkovita reakcija EU-a na koronavirus krizu koja dopire do svih u EU-u i do globalnih partnera, Europska komisija mobilizira niz instrumenata. NGEU plan biti će podijeljen na tri stavke/stupa/grupe:

1. Potporna za oporavak država članica – gdje će veliku važnost i naglasak imati javna ulaganja, gdje će se najveći dio sredstava upravo uložiti u najbitnije državne reforme i potporu javnim ulaganjima, državama koje su najpogođenije krizom. Kako je u ovdje riječ o zelenom oporavku, tako će se potpora pružiti i ruralnim područjima uz pomoć Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj.
2. Poticaj pokretanju gospodarstva i privatnim ulaganjima – Kako bi se gospodarstvo ponovno pokrenulo i ojačalo potrebno je ulagati u private sektore i tehnologiju, pa

su tako procjene Europske Komisije da će u razdoblju od 2020. – 2021. ulaganja iznositi minimalno 1,5 bilijuna eura, u područja poput 5G mreže, umjetne inteligencije, stvaranje i održavanje energije iz obnovljivih izvora i slično.

3. Izvlačenje pouka iz krize – Pandemija je dokazala kako je europska suradnja od iznimne važnosti za život i razvoj, pa kao odgovor na to u planu Europske Komisije nalazi se novi zdravstveni program, jačanje programa Obzor Europa radi financiranja programa od zdravstvene važnosti, te stvaranje Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo kako bi se ojačalo djelovanje poljoprivredno-prehrambenog sektora da se ne dogode situacije da grana trpi određene posljedice zbog krize na drugom području.¹¹

¹¹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020.2136_hr_03.pdf, (19.08.2020.)

6. PROJEKTI NA RAZINI EUROPSKE UNIJE PREMA MODALITETU PRIJEVOZA

Višegodišnjim financijskim okvirom osiguravaju se financijska sredstva koja se zatim odobravaju na temelju projekata vezanih uz razvoj i izgradnju, inovacije i tehnologiju, te kako bi se provela javna politika u zemljama članicama Europske unije.

Europski su fondovi financijska sredstva građana Europe, koja se zatim raspodjeljuju prema potrebama i pravilima struke. Pravi primjer javne politike je Kohezijska politika, čiji je cilj smanjenje gospodarske, socijalne i teritorijalne razlike koje se pojavljuju između različitih regija Europe, ali i jačanje konkurentnosti gospodarstva Europe na svjetskom tržištu.

U ovome poglavlju namjera je prikazati koliko se ulaganja izvršilo prema pojedinim modalitetima prijevoza, koliko je infrastrukture obnovljeno i izgrađeno te koji su to projekti u posljednjih nekoliko godina doveli do financiranja od strane fondova Europske unije.

6.1. CEF INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EUROPE

Glede prometa i prometne infrastrukture, najveću ulogu imao je i još uvijek ima Instrument za povezivanje Europe (CEF) za period od 2014. – 2020., baziran na ulaganja u infrastrukturu unije u području prometa, energetike i digitalne tehnologije, sve u cilju moderniziranja postojeće infrastrukturne mreže.

Višegodišnjim financiranjem odobreno je programu proračun u iznosu od 29,32 milijarde eura od kojih su 23,2 milijarde eura dodijeljene sektoru transporta, zatim 5,12 milijardi eura za energiju te telekomunikacijskim mrežama preostalih 1 milijarda eura.

Glavni ciljevi CEF programa obuhvaćaju:

1. Asistenciju u kreiranju mreža koje su povezane diljem Europe s visokim performansama i ekološki su stabilne.
2. Doprinos pametnom, uključivom i održivom rastu uspostavljanjem kvalitetnih i modernih transeuropskih mreža u korist cijele Europske unije.

3. Osiguravanje Uniji da ispuni zadane ciljeve u području smanjenja emisije stakleničkih plinova za 20%, da pospješ energetsku učinkovitost za 20% te da poveća količine obnovljivih izvora energije za 20% do 2020. godine.¹²

Osim glavnih ciljeva kojima instrument teži, nalaze se i tzv. sporedni ciljevi, odnosno specifični ciljevi programa, poput: otklanjanja spornih pitanja oko prijevoznih zastoja i rad na povezivanju lanaca koji nedostaju u tom spektru, zatim uspostavljanje održivih i učinkovitih transportnih sustava na duži period, te podizanje kvalitete integracije i spajanja raznih prometnih grana te poboljšanje interoperabilnosti.

Tablica 3. Segmenti kojima se bavi CEF program

Prijevoz
<ul style="list-style-type: none"> • Omogućiti održiv i efikasan prijevoz. • Optimizirati integracije i spajanje modaliteta prijevoza te povećati interoperabilnosti prijevoznih usluga.
Energija
<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđivati integracije unutarnjeg energetskog tržišta i interoperabilnosti električne energije i plina prekogranično, obuhvaćajući jamstvo da se niti jedna zemlja ne izolira iz europske mreže. • Obol održivom razvitku i zaštiti okoliša, kroz ublažavanje integracijskog procesa obnovljive energije u transfernoj mreži te razvitak mreže ugljikovog dioksida.
Telekomunikacijska mreža
<ul style="list-style-type: none"> • Pospješivanje brze i širokopojasne mreže, obuhvaćajući mala i srednja poduzeća radi mjerenja nivoa širokopojasnog protoka informacija i ultrabrze širokopojasne pokrivenosti te udio kućanstava koji su pretplatnici te iste mreže koja nudi vezu iznad 100 Mbps. • Promoviranje međupovezanosti i interoperabilnosti državnih javnih usluga online, naravno uz istovremeni pristup tim mrežama, čije je mjerilo postotak

¹² Connecting Europe Facility, 2014., izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, (02.09.2020.)

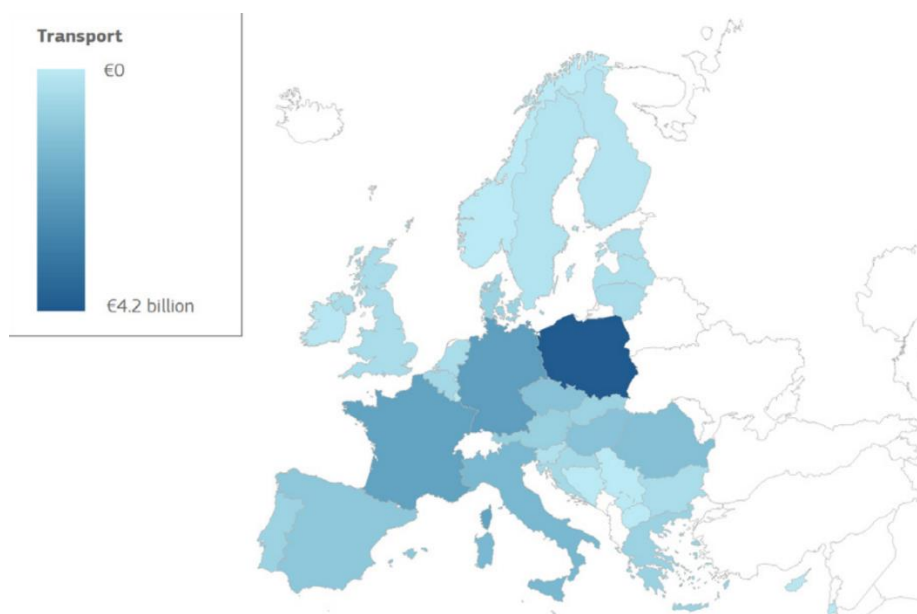
osoba i poduzeća koje uporabljaju dane online usluge te njihova dostupnost izvan granica iste države.

Izvor: Izradila autorica prema: http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/Instrument%20za%20povezivanje%20Europe%20%28CEF%29_0.pdf,

(02.09.2020.)

Nadovezujući se na tablicu koja prikazuje prave aktivnosti kojima se program bavi, iz sljedećeg geografskog prikaza možemo vidjeti koje su zemlje najviše iskoristile pogodnosti i mogućnosti programa.

Slika 4. Ulaganja u promet i prometnu infrastrukturu do programa CEF-a



Izvor:

<https://www.asktheeu.org/de/request/5148/response/16483/attach/html/7/cef%20implementation%20brochure%20web%20final%2014.pdf.html>, (02.09.2020.)

Gore slika pokazuje investicijske aktivnosti u pogledu prometa i prijevoza, pa moguće je vidjeti da su do prije početka programa najveća ulaganja u promet imale upravo Poljska s najviše ulaganja, a slijede Njemačka, Francuska i Italija, dok su slabo, od čak gotovo nekoliko ulaganja u promet i prometnu infrastrukturu imale države poput Slovenije, Nizozemske i Belgije.

CEF Transport usredotočen je na prekogranične projekte i projekte čiji je cilj uklanjanje uskih grla ili premošćavanje nedostajućih poveznica u raznim odjeljcima jezgre mreže i sveobuhvatne mreže (poveznica), kao i na horizontalne prioritete kao što su sustavi upravljanja prometom.

CEF Transport također podržava inovacije u prometnom sustavu kako bi se poboljšala uporaba infrastrukture, smanjio utjecaj prometa na okoliš, povećala energetska učinkovitost i povećala sigurnost.

Ukupan proračun za CEF promet iznosi 24,05 milijardi eura za razdoblje 2014. - 2020. INEA je odgovorna za provedbu 23,7 eura proračuna CEF-a za promet u obliku bespovratnih sredstava tijekom istog razdoblja.

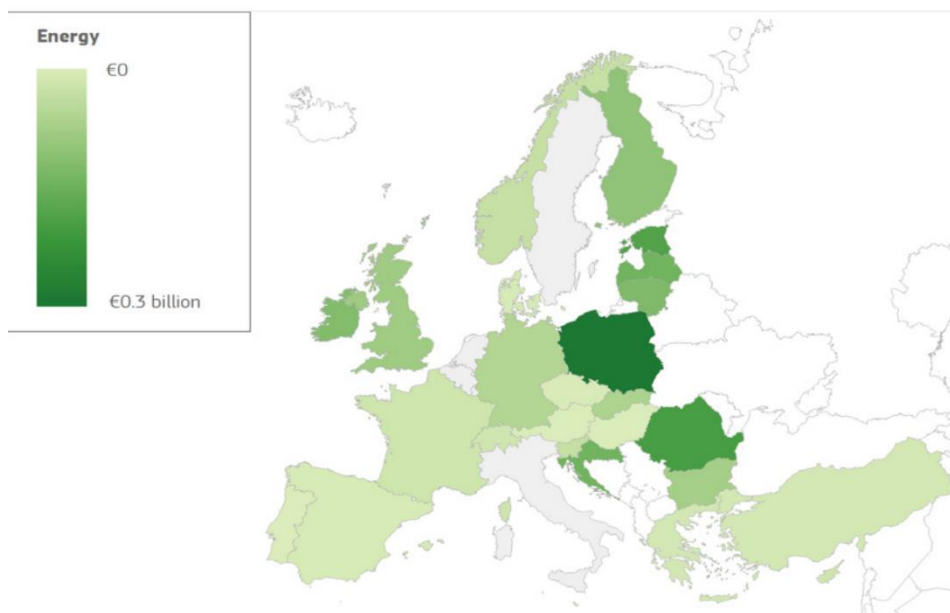
Sljedeći sektor odnosno aktivnost koja spada u program CEF je područje energije. Energetska infrastruktura EU-a stari i, u svom trenutnom stanju, nije prikladna za buduću potražnju za energijom, osiguravanje sigurnosti opskrbe ili održavanje velikog korištenja energije iz obnovljivih izvora. Za nadogradnju postojećih i razvoj novih infrastruktura za prijenos energije od europskog značaja potrebna su ulaganja od oko 140 milijardi eura u električnu energiju i najmanje 70 milijardi eura u plin.

Unatoč regulatornim mjerama i politikama koje su uspostavljene kako bi se olakšala takva ulaganja, pod trenutnim tržišnim i regulatornim uvjetima neki energetske projekti nisu bili komercijalno održivi i obično ne bi ušli u investicijske programe programera infrastrukture. CEF je stvoren za rješavanje obje skupine čimbenika koji stoje iza jaza ulaganja u energetske sektor. Financijski instrumenti, dovođenjem novih klasa investitora i ublažavanjem određenih rizika, pomogao je predlagачima projekata da pristupe potrebnom financiranju za svoje projekte. Potpore za doprinos troškovima izgradnje primijenili su se

kako bi se popunile praznine u komercijalnoj održivosti projekata koji su posebno važni za Europu.

Ukupni proračun od 5,35 milijardi eura dostupan je za projekte energetske infrastrukture za razdoblje 2014.-2020., Od čega 4,6 eura u obliku bespovratnih sredstava kojima upravlja INEA.

Slika 5. Ulaganja zemalja EU u energiju prije programa



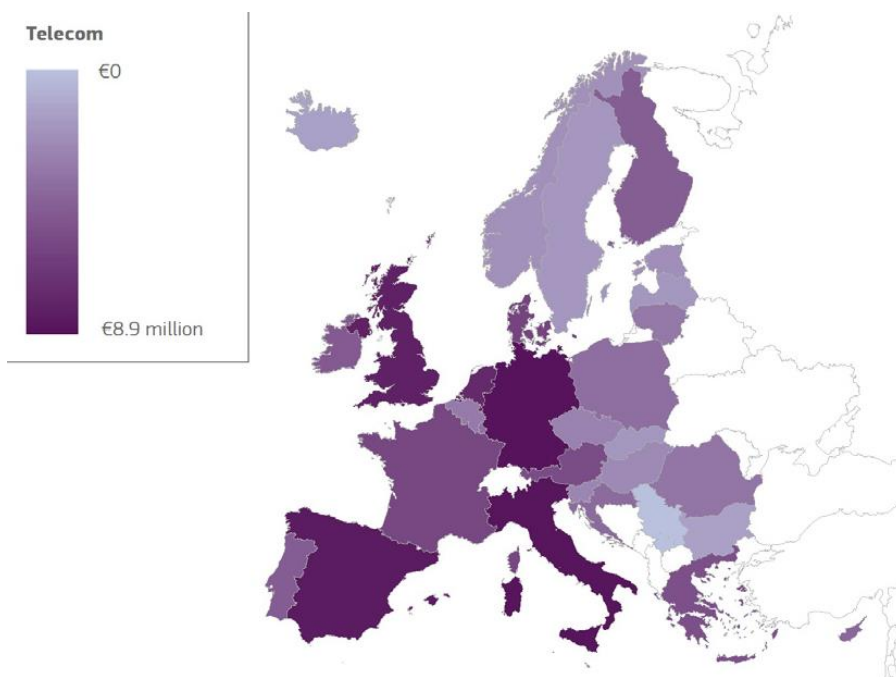
Izvor: <https://www.asktheeu.org/de/request/5148/response/16483/attach/html/7/cef%20implementation%20brochure%20web%20final%2014.pdf.html>, (03.09.2020.)

Iz slike 4. moguće je vidjeti da do početka CEF programa u pogledu energije najveća ulaganja u obnovu i razvitak imale su države poput Poljske, Rumunjske, Estonije, Latvije te Hrvatske, dok su Slovenija, Austrija, Češka i još poneke države imale gotovo nikakva ulaganja u područje energije.

Slijedi posljednja glavna aktivnost odnosno područje ulaganja promatranog programa, Instrument za povezivanje Europe (CEF) u Telekomu kao ključni instrument EU-a za olakšavanje prekogranične interakcije između javnih uprava, kompanija i stanovnika, postavljanjem infrastrukture digitalnih usluga (DSI) i širokopojsnih mreža. Podržani projekti pridonose stvaranju europskog ekosustava interoperabilnih i međusobno povezanih digitalnih usluga koji održavaju jedinstveno digitalno tržište.

Proračun od 1,05 milijardi eura bio je predviđen za transeuropske mreže u telekomunikacijskom sektoru za razdoblje 2014. - 2020. INEA je odgovorna za provedbu procijenjenih 400 milijuna eura proračuna CEF Telecoma u obliku bespovratnih sredstava u istom razdoblju te je također odgovorna za provedbu inicijative WiFi4EU, koja je dio radnog programa CEF Telecoma.

Slika 6. Zemlje Europe i njihova ulaganja u telekomunikacije



Izvor: <https://www.asktheeu.org/de/request/5148/response/16483/attach/html/7/cef%20implementation%20brochure%20web%20final%2014.pdf.html>, (03.09.2020.)

Za razliku od prijašnjih područja promatranja, područje telekomunikacije izrazito je rašireno i bogato u Europskoj uniji te se na njegovom poboljšanju i razvitku konstantno radi i investira u implementiranje novih modernijih tehnologija.

Pa tako iz slike moguće je vidjeti kako gotovo sve zemlje Europe ulažu u telekomunikacije, svakako vodeće zemlje poput Njemačke, Italije, Španjolske i slično su u prednosti s ulaganjima, no može se bez problema reći kako niti ostatak zemalja ne zaostaju.

Nakon rezimiranja i objašnjenja triju glavnih područja ulaganja programa, jedan od ključnih prioriteta CEF-a je omogućavanje i jačanje sinergije između tri sektora. Djelovanje u različitim sektorima može omogućiti optimizaciju troškova ili rezultata udruživanjem financijskih, tehničkih ili ljudskih resursa, čime će se povećati učinkovitost financiranja EU-a.

6.2. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U ZRAČNOM PROMETU

Namjerom CEF programa da kao takav podržava uvođenje europskih sustava upravljanja prometom i prometnom infrastrukturom, povezujući sve oblike prometa, te osigurava Europskoj uniji i njezinim korisnicima mnogo lakši put prema čistoj i povezanijoj mobilnosti.

Tako je planu 2014.-2020. namjera mnogobrojnih zamjena i obnova postojećih infrastruktura, nadogradnja novih infrastrukura gdje je to potrebno, poboljšanje i povećanje komunikacijskih centara i slično.

6.2.1. Uvođenje SEASAR rješenja u TAP flotu

Vrijednost projekta: €9,650,755 (gdje EU financira 24% udio u iznosu od €2,349,701)

Akcija se odnosi na primjenu zračnih osnovnih tehničkih podataka sustavi koji predstavljaju rješenja u skladu s ključnim značajkama SESAR-a opisani u Master planu

ATM-a, točnije onima koji se tiču konačnog faze leta. Akcijom se posebice želi razviti tri različite sposobnosti: Potrebna Izvedba navigacije - potrebna autorizacija (RNP-AR), temeljena na zemlji Sustav za slijetanje (GBAS) i prekoračenje piste Sustav prevencije (ROPS) u preko 60 zrakoplova.

Provedba akcije donijet će koristi u smislu poboljšane sigurnosti, ušteda goriva, smanjenje emisije CO₂, povećani kapacitet zračnog prostora i izbjegla otkazivanje leta zbog slabe vidljivosti i uštede operativnih troškova. Ovi zračni sustavi također će unaprijed predviđati, nadopunjavati i podržavati razvoj koji je predviđen za zemaljsku infrastrukturu u Portugalu.

Slika 7. Portugal – Područje odvijanja projekta



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefmmaps/2017-pt-tm-0091-w.jpg>, (03.09.2020.)

Važno je naglasiti kod ovog projekta da je implementacija radova krenula u travnju 2018. Godine te da je predviđen završetak radova prema ugovoru za prosinac 2023.¹³

¹³ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2017-pt-tm-0091-w>, (03.09.2020.)

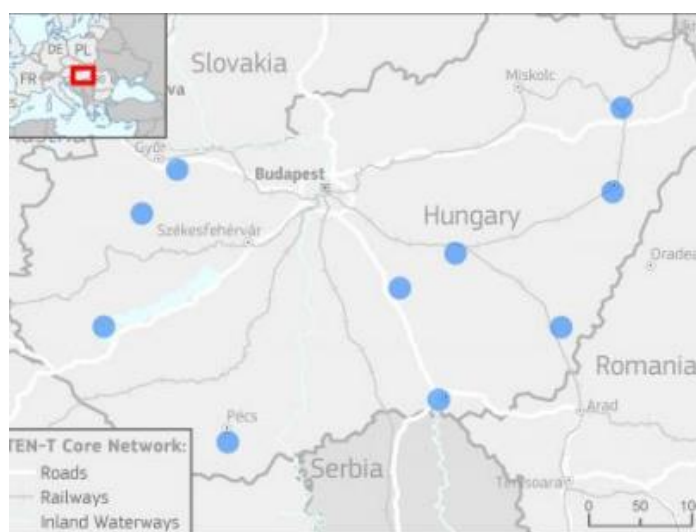
6.2.2. Implementacija PNB postupaka u Mađarskoj

Za ostvarivanje Performance Based Navigation mandata, Hungarocontrol mora implementirati PBN postupke u cijeloj mađarskim javnim zračnim lukama. Do početka akcije postupci PBN provedeni su samo u Zračna luka Budimpešta, gdje je u rujnu 2016. godine objavljen postupak LPV200. U okviru ove akcije, zračna luka Hungarocontrol će implementirati PBN postupke s vertikalnim navođenjem u 7 javnih zračnih luka (Gyor / Per, Heviz / Balaton, Debrecen, Pecs, Szeged, Nyiregyhaza i Bekescsaba) i 3 vojne luke (Papa, Kecskemet, Szolnok).

Kao rezultat ove akcije, 100% javnih zračnih luka u Mađarskoj bit će usklađeno sa PBN zahtjevima. Omogućavanjem PBN pristupa na svim glavnim mađarskim lukama Mađarska će pružiti priliku svim korisnicima zračnog prostora sletjeti pomoću tehnologije Global Navigation Satellite System (GNSS) u cijeloj Mađarskoj. Ovo će biti važan korak ka potpunom uvođenju PBN tehnologija u Europi. Štoviše, PBN pristupi će sadržavati znatne koristi u domenama kapaciteta, sigurnosti, isplativosti i u pogledu okoliša.

Vrijednost projekta: €671,280 (od čega čak 85% investicija financira EU u iznosu od €570,588).

Slika 8. Projekt u Mađarskoj, područje primjene



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefmaps/2016-hu-tmc-0279-w.jpg>, (03.09.2020.)

Procijenjeni period odvijanja ugovorenog projekta je od rujna 2017. godine do prosinca 2020.godine.

6.2.3. Zamjena sekundarnih nadzornih radara za zračne luke Amsterdam Schiphol i Groningen Eelde sa WAM/ADS-B tehnologijom

Vrijednost projekta: €6,115,800 (dok EU financira 50% vrijednosti u iznosu od €3,057,900)

Globalni je to projekt koji ima za cilj postupni prijelaz s infrastrukture pretežno sekundarnog nadzornog radara (SSR) na mješavinu radara, širokopojasne multilateracije (WAM) i automatskog ovisnog nadzornog emitiranja (ADS-B), što ga promovira Europski Masterplan.

Opći cilj ove akcije je osigurati pokrivenost WAM / ADS-B u velikim dijelovima nizozemske regije letaćkih informacija. Akcija će zamijeniti dva radara LVNL s otopinom WAM i ADS-B te razgraditi i ukloniti zastarjele radare. U pitanju su radari za prilaz za terminalno područje (TAR) na aerodromu Groningen Eelde (TAR Eelde) i za TAR na aerodromu Amsterdam Schiphol (TAR 1).

Slika 9. Područje primjene projekta zamjene nadzornih rada



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2017-nl-tm-0130-w>,
(03.09.2020.)

Procijenjeno vrijeme trajanja projekta prema ugovoru iznosi 3 godine, od studenog 2018. godine do prosinca 2021. godine.

Akcija će se provoditi kroz devet aktivnosti: Aktivnost 1 (upravljanje projektima); Aktivnost 2 (stjecanje WAM / ADS-B sustava); Aktivnost 3 (Priprema za WAM / ADS-B sustav za zračnu luku Groningen Eelde); Aktivnost 4 (Instalacija i puštanje u rad sustava WAM / ADS-B za zračnu luku Groningen Eelde); Aktivnost 5 (Dekomisija i uklanjanje SSR radara TAR Eelde); Aktivnost 6 (Priprema za sustav WAM / ADS-B za zračnu luku Amsterdam Schiphol); Aktivnost 7 (Instalacija i puštanje u rad podsustava WAM / ADS-B za zračnu luku Amsterdam Schiphol); Aktivnost 8 (razgradnja i uklanjanje TAR1); i aktivnost 9 (procjena kvalitete ADS-B).

6.3. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA

Prijevoz unutarnjim plovnim putovima uz cestovni i željeznički prijevoz jedan je od triju glavnih modaliteta prijevoza kopnom. Obuhvaća načine prijevoza robe plovnim putovima kao što su kanali, rijeke, jezera i slično. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima može dati daleko veće prednosti od ostalih modaliteta jer se određenim sastavima može prevesti veća količina terete po jedinici udaljenosti od bilo koje druge vrste kopnenog prijevoza te se na taj način može smanjiti cestovni promet koji je posljednjih nekoliko godina izuzetno porastao.¹⁴

Plovila koja se koriste za plovidbu unutarnjim vodama imaju nosivost istu onoliko koliko imaju stotine kamiona, te je za vjerovati kako bi se korištenjem upravo tih plovila moglo utjecati na smanjenje prijevoznih troškova i emisija zagađenosti te kako bi se tako u velikoj količini rasteretile cestovne prometnice. Još jedna od prednosti je ta što su se takva plovila za prijevoz terete tijekom prošlih godina pokazala iznimno sigurnima.

¹⁴ Izvor: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_HR.pdf, (06.09.2020.)

6.3.1. Nadogradnja multimodalnog terminala Enns kombiniranim objektima za prekrcaj

Vrijednost projekta: €8,230,000 (EU financira 20% vrijednosti projekta u iznosu od €1,646,000)

Kontejnerski terminal Enns smješten je na koridoru jezgrene mreže Rajna-Dunav i smješten je neposredno uz rijeku Dunav. Od 2014. godine, ukupna količina prekrcajnih rukovanja značajno se povećavala svake godine. Kombinirani teretni terminal prema tome je dosegao ograničenja kapaciteta i ne može ponuditi daljnje manipulativne kapacitete.

Slika 10. Područje primjene projekta nadogradnje – Kontejnerski terminal Enns



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-at-tm-0006-w>, (03.09.2020.)

Projekt se time bavi značajnim povećanjem kapaciteta upravljanja terminalom. Aktivnosti predviđaju ulaganja u nadogradnju terminala za prekrcaj, uključujući poboljšanje

željezničkih pruga i pristup objektima, postavljanje treće portalne dizalice i moderne ICT opreme na terminalu.

Akcija će dovesti do povećanja kapaciteta i intermodalnih utovarnih jedinica prebačenih s ceste na željeznicu na koridoru Rajna-Dunav te je predviđeno trajanje izvedbe projekta od listopada 2018. godine do lipnja 2020. godine.

6.3.2. Završetak terminala luke Port 2000: Radovi na poboljšanju riječnog pristupa luci Port 2000

Vrijednost projekta: €124,500,000 (dok EU financira projekt 20% svojim sredstvima u iznosu od €24,900,000)

Cilj projekta je nadogradnja terminala Port 2000 u središnjoj luci Le Havre, smještenoj na atlantskom koridoru. Dio je globalnog projekta koji se bavi cjelokupnim razvojem terminala Port 2000. Projekt posebno obuhvaća studije zaštite okoliša i postupak javne istrage, izgradnju 2 km zaštitnog morskog zida ("catflap") za poboljšanje pristupa rijeke Seine terminalu, demontažu postojećeg morskog zida od 400 metara, bageriranje riječnog kanala kao i koordinacija i nadzor sigurnosti okoliša.

Slika 11. Luka Le Havre sa svojim Port 2000 terminalima – područje izvedbe projekta



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-fr-tm-0041-w>, (03.09.2020.)

Očekuje se da će izvedba projekta doprinijeti multimodalnosti i potaknuti modalni pomak omogućavanjem bilo kojoj vrsti unutrašnjih plovila da pristupe terminalu Luke 2000 i izvrše teretne operacije, a da će trajanje projekta biti od travnja 2019. godine do studenog 2023. godine.

6.3.3. Projektiranje multimodalnih teretnih platformi koje povezuju sjevernu Emiliju i južnu Lombardiju s mrežom TEN-T

Vrijednost projekta: €3,300,000 (dok EU financira projekt u 50% vrijednosti u iznosu od €1,650,000)

Ovaj je projekt je dio globalnog projekta čiji je cilj izvođenje građevinskih radova na dva nova terminala - intermodalnom željezničkom terminalu i novom terminalu za unutarnje plovne putove na rijeci Po (IT). Cilj globalnog projekta je povećati značaj i učinkovitost jezgre kopnene luke Cremona, dijela unutarnjeg plovnog puta Mediteranskog koridora, gdje su predviđene lučke povezanosti, kao i razvoj dviju multimodalnih platformi.

Slika 12. Geografsko područje primjene projekta - Italija



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-it-tm-0118-s>, (03.09.2020.)

Projektiranje platformi ima za cilj razviti konačni projekt za izgradnju dva nova terminala. Detaljnije, akcija će za svaki novi terminal razraditi tehničke studije koje vode do njihovog konačnog dizajna, koje će biti popraćene posebnim studijama o modelima financiranja, kao i analizom tržišta i troškova i koristi.

Sastoji se od 3 aktivnosti:

- Konačni projekt željezničkog objekta
- Konačni projekt lučkog objekta na unutarnjim plovnim putovima
- Opća koordinacija i upravljanje

Dugoročno će povećati dostupnost multimodalnih objekata i na taj način poboljšati učinkovitost povezanih usluga prijevoza tereta koje povezuju odredišta u Italiji s drugim europskim zemljama.¹⁵

Procijenjeno vrijeme trajanja projekta prema ugovoru je od siječnja 2019. godine do lipnja 2021. godine.

6.4. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U POMORSKOM PROMETU

„Sustav pomorskog prometa je dinamičkoga i otvorenog tipa, što se izražava u njegovu odnosu prema prometnom sustavu u cjelini i gospodarskom sustavu u užem i širem smislu, položaju na tržištu i veličini utjecaja vanjskih čimbenika na njegovo djelovanje. Za ostvarivanje optimalnih učinaka u sustavu pomorskoga prometa potrebna je usklađenost razina u horizontalnom i vertikalnom smislu, i to ponajprije na:

¹⁵ Europska komisija: Promet, Tematski informativni članak, 2017.

- **tehničkoj razini** – usklađenost vrste i tehničkih obilježja brodova, infrastrukture, suprastrukture, prekrcajnih i prijevoznih sredstava, tehničkih obilježja plovnih putova i kanala, te sredstava sigurnosti plovidbe.
- **tehnološkoj razini** – usklađenost prijevoznog i prekrcajnog procesa u prostornom, vremenskom i ekološkom smislu.
- **organizacijskoj razini** – usklađenost organizacije pravnih subjekata – sudionika u pomorskom prijevozu, te usklađenost dijelova tehnološkog procesa.
- **ekonomskoj razini** – usklađenost vrednovanja usluge, utvrđivanja i oblikovanja tarifa, investicijskog vrednovanja i sl.
- **pravnoj razini** – usklađenost zakona i propisa nacionalnoga i međunarodnog obilježja, primjena međunarodnih konvencija i bilateralnih sporazuma.¹⁶

6.4.1. Panamax Bulk - uklanjanje uskog grla u dubokoj luci Kokkola

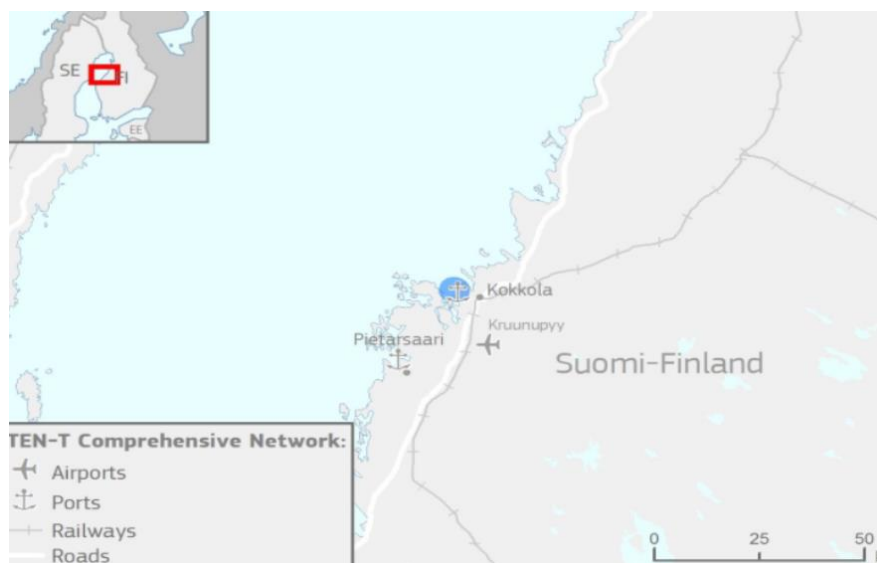
Vrijednost projekta: €7,145,000 (EU financira projekt do 20% u iznosu od €1,444,000)

Globalni projekt za dugoročni razvoj luke Kokkola želi produbiti plovni put sa trenutnih 13 do 14 metara maksimalnog gaza (2018. - 2020.), stvarajući novo teretno polje (2021. - 2025.) i proširujući rivu za do 159 metara (2020.-2022.).

Trenutna akcija, koja je dio globalnog projekta, ima za cilj ukloniti trenutno fizičko usko grlo nedovoljne lučke infrastrukture za rasuti teret na postojećem lučkom području. Postojeće pristanište Duboke luke produžit će se za 130 metara, uključujući 3 ležaja za brodove Panamax duljine 235 metara. Tako će luka Kokkola moći primiti odgovarajući broj velikih plovila u dubokoj luci.

¹⁶ Dražen Damić; „Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici“

Slika 13. Primjena projekta na luku Kokkola



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2019-fi-ta-0019-w>, (03.09.2020.)

Ishod akcije bit će manje zagušen brodski promet, kao i učinkovitije rukovanje povećanim protokom tereta i velikim brodovima. To će u konačnici dovesti do neometanog i učinkovitog izvoza i uvoza tereta i prekograničnih veza od luke Kokkola do glavnih europskih i svjetskih tržišta.

6.4.2. Nadogradnja RSC terminala za kombinirani prijevoz Rotterdam

Vrijednost projekta: €8,797,750 (EU financira projekt do 20% u iznosu od €1,759,550)

Željeznički servisni centar (RSC) jezgra je cestovno-željezničkog terminala smještenog u luci Rotterdam koji se nalazi na tri koridora jezgrene mreže: Rajna-Alpa, Sjeverno more-Mediteran i Sjeverno more-Baltik. Akcija se odnosi na nadogradnju multimodalnog terminala s ciljem povećanja njegovog pretovarnog kapaciteta i učinkovitosti operacija i uključuje sljedeće glavne investicijske aktivnosti:

1. Modernizacija operativnog sustava terminala i ICT opreme radi povećanja učinkovitosti teretnog terminala;

2. Nadogradnja terminala za prekrcaj, uključujući obnovu željezničkih pruga i ugradnju postolja za vozače na ulaznom području, radi upravljanja većim brojem tereta i osiguranja poboljšane kvalitete i sigurnosti operacija rukovanja teretom;
3. Modernizacija dviju portalnih dizalica na željezničkom modulu 2 i kupnja portalne dizalice koja će se instalirati na željezničkom modulu 1.

Slika 14. Područje primjene projekta u luci Rotterdam



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2018-nl-tm-0007-w>,
(03.09.2020.)

Kroz gore spomenute intervencije, očekuje se da će akcija doprinijeti većem modalnom pomicanju prema željeznici u luci Rotterdam i podržati smanjenje emisija stakleničkih plinova.

6.5. PROJEKTI PROVEDENI CEF PROGRAMOM U KOPNENOM PRIJEVOZU

S obzirom kako je cestovni promet posljednjih nekoliko desetljeća u porastu, postao je glavni oblik prijevoza terete s jedne udaljenosti na drugu, te upravo zbog toga Europska

unija radi na tome da se taj oblik prijevoza rastereti ulaganjem u druge modalitete, iako se ne smije zaboraviti istovremeno razvijati i raditi na cestovnoj infrastrukturi.

Samim time, sve je više projekata usmjerenih ka razvitku željezničkog prijevoza, koji je godinama ostao isti pa čak i opadao s vremenom zbog izrazito lose infrastrukture, manjak nedovoljno kapacitativnih lokomotiva i slično.

Tako se može istaknuti nekoliko projekata povezanih uz cestovni i željeznički promet:

1. Prekogrančno ulaganje TAF-TSI za opremanje teretnih vagona sensorima i digitalnim komunikacijskim alatima u skladu s TSI-jem.

Cilj ulaganja je smanjiti složenost, nedostatak interoperabilnosti i nedostatak povezanosti u željezničkom teretnom sektoru razvojem IT-a i digitalizacijom. Akcija se posebno fokusira na poboljšanje komunikacije u nekoliko željezničkih teretnih podsustava, poput željezničkih teretnih vagona (TSI WAG) ili operacija željezničke flote (TSI OPE).

DB Cargo želi opremiti teretne vagonne sensorima i digitalnim komunikacijskim alatima koji su u skladu s TSI-jem, razmjenjivati podatke u stvarnom vremenu koje generiraju senzori na željezničkim teretnim vagonima prema europskim standardima podataka. 'Inteligentna' infrastruktura vagona optimizirat će organizaciju i sastav željezničkih teretnih vagona s dionicima koji su uključeni u interoperabilan način i postići besprijekoran prekogranični željeznički prijevoz tereta.

Aktivnosti koje su obuhvaćene projektom su:

- Aktivnost 1: Otkrivanje tereta na temelju TAF-a
- Aktivnost 2: TAF optimizacija raspolaganja vagona
- Aktivnost 3: Europska razmjena dionika za TSI zahtjeve i standardizaciju
- Aktivnost 4: Upravljanje projektima, arhitektura obavještajnih rješenja

2. Tehnološka migracija sigurnosnih sustava tunela željezničkog tunela sjever-jug u Antwerpen

Ova je akcija dio globalnog projekta, čiji je cilj poboljšati sigurnost i sigurnost dugih belgijskih željezničkih tunela, kako bi se povećala pouzdanost otkrivanja požara i postigla usklađenost s Uredbom Komisije 1303/2014 o sigurnosti u željezničkim tunelima (TSI SRT).

Ova se akcija bavi željezničkim tunelom sjever-jug Antwerpen koji je dio alternativne rute Rajna-Alpe. Antwerpen je također točka konvergencije za koridore jezgrene mreže Sjeverno more-Baltik, Rajna-Alpe i Sjeverno more-Mediteran.

Obuhvaća sljedeća ulaganja u ovoj željezničkoj dionici:

- Izrada plana ublažavanja, studija RAMS-a (pouzdanost, dostupnost, održivost i sigurnost) i tehnički dizajn
- Ugradnja linearnog sustava za detekciju požara "fibrolaser"
- Instalacija automatiziranog sustava upravljanja sigurnošću
- Provedba sustava vizualizacije nadzorne kontrole i prikupljanja podataka (SCADA)
- Homologacija sukladnosti sa SIL i TSI SRT standardima

Ova ulaganja povećat će sigurnost i točnost belgijskog željezničkog prometa na ovoj pruzi, s obzirom na to da će omogućiti raniju identifikaciju potencijalnih opasnosti, kao i da će trebati manje vremena za rješavanje lažnih alarma.

3. Projekt CORRI-DOOR²

Akcija je druga faza globalnog projekta čiji je cilj uvođenje i rad sveobuhvatne, multi-standardne, interoperabilne infrastrukture za brzo punjenje električnih vozila u Francuskoj. Akcija se nadovezuje na znanje i rezultate postignute istraživanjem TEN-T financiranim od strane "CORRI-DOOR" sa stvarnim iskustvom koje je imalo za cilj pokretanje tržišta kroz primjenu 200 točaka za brzo punjenje električnih vozila.

Opći cilj kojim se bavi akcija potpora je uvođenju održivog i učinkovitog prometnog sustava i promicanje dekarbonizacije cestovnog prometa postavljanjem infrastrukture za punjenje električnih vozila. Akcija se provodi na različitim koridorima jezgrene mreže: Sjeverno more-Sredozemlje, Sredozemlje i Atlantik te Jezgrena mreža u Francuskoj.

Akcija se sastoji od postavljanja 61 bazena za punjenje od 2 do 8 točaka punjenja od 50 do 100kW, što rezultira uvođenjem 300 novih točaka za brzo punjenje. dugoročno,

Akcijom se želi smanjiti emisija CO₂, koja se procjenjuje na 115.884 tone tijekom trajanja projekta.

Slika 15. Područje primjene projekta – koridori



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2017-fr-tm-0111-w>, (03.09.2020.)

4. Spašavanje života procenom i poboljšanjem sigurnosti TEN-T cestovnih mreža

Ovom se akcijom ocjenjuje upravljanje sigurnosnim performansama cestovne mreže TEN-T u četiri europske zemlje: Hrvatskoj, Italiji, Grčkoj i Španjolskoj. Cilj mu je demonstrirati metodologiju procjene po cijeloj mreži i predlaže ekonomski isplative protumjere udesa specifične za određeni odjeljak dizajnirane za podizanje kvalitete infrastrukture radi postizanja značajnih smanjenja teških ozljeda i smrtnih slučajeva.

Akcija će doprinijeti tako da će:

- Izraditi gotovo 8.000 km mapiranja stopa smrtnosti i ozbiljnih ozljeda i pružite više od 4.000 kolničkih kilometara Star Rating mapa.

- Dati pouzdano tehničko opravdanje za upotrebu procjene cesta na cijeloj mreži, koristeći 52 atributa rizika koji se mjere svakih 100 metara na 360 000 km iz 54 zemlje svijeta.
- Izraditi više od 100 primjera ili studija slučaja koji pokazuju kako se mapiranje stopa smrtnosti i ozbiljnih ozljeda iz podataka o padovima može koristiti za ciljanje selektivnih procjena ocjene zvezdicama.
- Konačni ishodi bit će široko dostupne, lako prenosive mape zasnovane na padovima za četiri zemlje, koje će se dijeliti s javnošću i profesionalcima. Analizirat će se gdje i kako učinkovito ulagati u poboljšanje cestovne infrastrukture, ispitujući visoke i jeftine protumjere, ne samo za procjenu postojećih cesta, već i za procjenu idejnih projekata.

7. STATISTIKA PROVEDBE PROJEKATA U PROMETU NA RAZINI EUROPSKE UNIJE

Europska unija raspolaže sa određenim financijskim proračunom kojim se konstantno vrši financiranje velikog razmjera projekata i programa u mnogim različitim područjima poput:

- Regionalni i urbani razvoj
- Zapošljavanje i socijalna uključenost
- Poljoprivreda i ribarstvena politika
- Istraživanje i inovacije
- Humanitarna pomoć.¹⁷

U vezi upravljanja tim financijskim sredstvima postoje stroga pravila kako bi se u potpunosti nadziralo njihovo korištenje i odobravanje ovisno o potrebama.

7.1. STATISTIKA PROVEDBE PROJEKATA NA RAZINI EUROPSKE UNIJE

Posljednjih se nekoliko godina uporaba financijskih sredstava koje dodjeljuju fondovi Europske unije na temelju predanih i odobrenih projekata izrazito povećala, te se s ciljem poboljšanja i razvitka trenutnog stanja u Europi sve više ulaže u zemlje članice.

Sagledavajući riječni promet, može se navesti mnogo primjera projekata EU za ulaganja u infrastrukturu unutarnjih plovnih puteva, poput projekta “DANTE” kojim se radilo na unaprijeđivanju prometa unutarnjim plovnim putovima na Dunavu, u kojem se sudjelovalo čak 10 zemalja i 2 međunarodne organizacije kako bi se projekt sproveo u pravom smjeru.

Usmjerenost projekta “DANTE” bila je ka rješavanju administrativnih problema koji su do tada utjecali na skladnost i održavanje riječnog prometa, te je na taj način stvorena platforma odnosno “Alat za izvješćivanje o transnacionalnim preprekama za promet

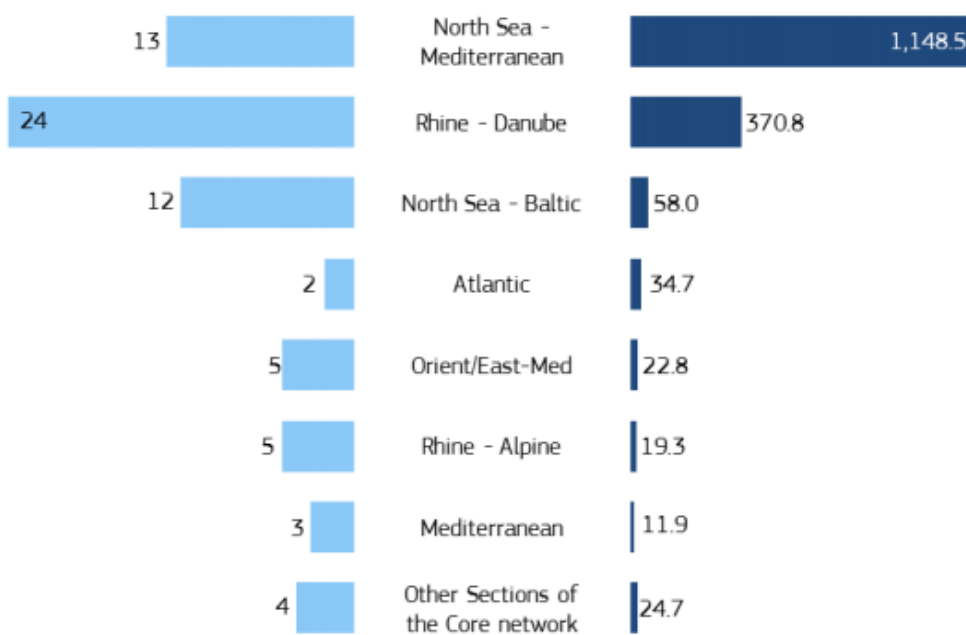
¹⁷ Izvor: https://europa.eu/european-union/about-eu/funding-grants_hr, (13.08.2020.)

unutarnjim plovnim putovima”. Vrijednost projekta sveukupno iznosi 1.982.786 EUR, od kojih je 1.685.368 EUR iz EFR, iz prioriteta “Prometna i energetska mreža”.¹⁸

Sljedeći projekt “Modernizacija plovnog puta Świnoujście-Szczecin” dio je strategije EUSBSR, kojemu je cilj bio nadogradnja i preuređenje dijelova kanala Piast, točnije plovnog puta Świnoujście-Szczecin, te poboljšanje pristupa unutrašnjim lukama s Baltičkog mora i smanjenje rizika i štete od plimnih naleta i poplava.

Iako su radovi uglavnom bili usredotočeni na nadogradnju nasipa, operacija jaružanja uključivala je i uklanjanje pomorskih prepreka poput starih pristaništa te njihovo obnavljanje tamo gdje je to potrebno. Ostala poboljšanja uključivala su izgradnju servisne ceste, poboljšanje navigacijskih oznaka i izgradnju uslužnog pristaništa za održavanje plovnog puta u toku. Vrijednost projekta iznosila je 79.676.879 EUR, pripadajući financiranjima iz Kohezijskom fondu.¹⁹

Grafikon 2. Broj projekata i financiranja prema područjima Europe u unutarnjim plovnim putovima



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2018-06-cef-support-to-inland-waterways.pdf>, (13.08.2020.)

¹⁸ Izvor: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/croatia/dante-improving-inland-waterway-transport-on-the-danube, (19.08.2020.)

¹⁹ Izvor: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/major/poland/canal-redevelopment-will-improve-access-to-inland-ports-from-the-baltic-sea, (19.08.2020.)

Grafikon 2. Potpun i sažet je prikaz koliki je broj ulaganja te koliko europskih novaca se ulaže u koja područja Europe kako bi se postigla željena razina inovativnosti, poboljšanja te renoviranja prometnih puteva.

Svijetloplavom bojom lijevo prikazan je broj akcija (čitajmo projekata) iz čega je vidljivo kako najveći broj projekata upravo pristiže iz Rajna-Dunav sustava, od čega ulaganja iznose 370 miliona eura, koji su namijenjeni za uspostavljanje i održavanje dobrog navigacijskog sustava rijeka Save i Dunava.

Tamnoplavom bojom desno izraženi su iznosi koje EU ulaže u određena područja pa tako najviši iznos ulaganja od 1.148,5 miliona eura upravo odlazi prema koridoru Sjevernog mora-Mediterana, inovirajući i gradeći upravo plovne puteve i lučku infrastrukturu, ciljajući na izgradnju fluvijalne veze širokog toka između Francuske, Belgije i Nizozemske, nastojeći nadograditi plovne puteve te omogućiti plovidbu većih brodova sa povećanim teretnim kapacitetima.

Tablica 4. – Proračunska sredstva dodijeljena prometnom sektoru za razdoblje 2007.-2020.

(u milijardama eura)

Instrument	2007.-2013.	2014.-2020.	Ukupno
EFRR i Kohezijski fond / ESIF	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8	-	8
Program Marco Polo	0,5	-	0,5
CEF za promet	-	24,1	24,1
FP7 za promet	4,2	-	4,2
Obzor 2020. za promet	-	6,3	6,3
Ukupno	94,5	98,9	193,4

Izvor: Izradila autorica na temelju podataka iz završnog izvješća Europskog kohezijskog fonda.

Ono što je bitno za naglasiti količina financijskih sredstava koja se dodjeljuje tijekom godina za određena područja i sektore, te samim time za projekte i programe koji su odobreni.

Na području Europske unije iz tablice može se isčitati kako se najviše sredstava dodjeljuje upravo Kohezijskom fondu i Europskom strukturnom i investicijskom fondu.

7.2. PROVEDBA PROJEKATA EUROPSKE UNIJE NA RAZINI REPUBLIKE HRVATSKE

Projekti koji se financiraju sredstvima Europske unije utječu na svakodnevni život građana Hrvatske. Riječ je o velikim infrastrukturnim projektima na području prometa i zaštite okoliša; projektima koji podupiru izgradnju institucionalnih i zakonodavnih temelja RH; projektima izgradnje civilnog društva kojima se potiče demokratizacija i podizanje svijesti o ljudskim pravima; projektima prekogranične suradnje kojima se potiče partnerstvo i suradnja regija sa susjednim zemljama te projektima vezanim uz regionalni razvoj.²⁰

Nakon pristupa Republike Hrvatske u Europsku uniju, mnogo benefita se otvorilo te tako su an taj način RH stavljeni na raspolaganje određeni fondovi: Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj i Europski socijalni fond.

Financiranje programa razvoja sredstvima Europske unije vrši se kroz nekoliko programa:

1. Operativni program konkurentnost i kohezija
2. Operativni program regionalna konkurentnost
3. IPA komponenta i – pomoć u tranziciji i izgradnja institucija
4. Prva generacija pretprijetnih programa

7.2.1. Projekti EU u kopnenom prijevozu

1. Operativni program konkurentnost i kohezija obuhvaća nekoliko projekata u RH kao na primjer: Izgradnja mosta kopno – otok Čiovo u Trogiru 2. Projektna faza, u vrijednosti od 137.084.613,68 HRK, s ciljem da se ubrzaju prometni tokovi sa otoka na kopno i obrnuto, kako bi se smanjila zagušenost prometa posebice u prometnijim mjesecima te kako bi se povećala atraktivnost samog otoka.

Rekonstruiranje postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na relaciji Dugo Selo – Križevci u vrijednosti 1.584.186.069,34 HRK pripada dijelu mreže

²⁰ Izvor: <https://www.safu.hr/hr/o-safu/primjeri-eu-projekata-u-rh>, (17.08.2020.)

TEN-T, to jest Mediteranskom koridoru, a cilj mu je obnavljanje pruge Dugo Selo – Križevci ukupne duljine 38,23 km uz pripadajuće radove te rekonstrukciju i obnovu kolodvora.

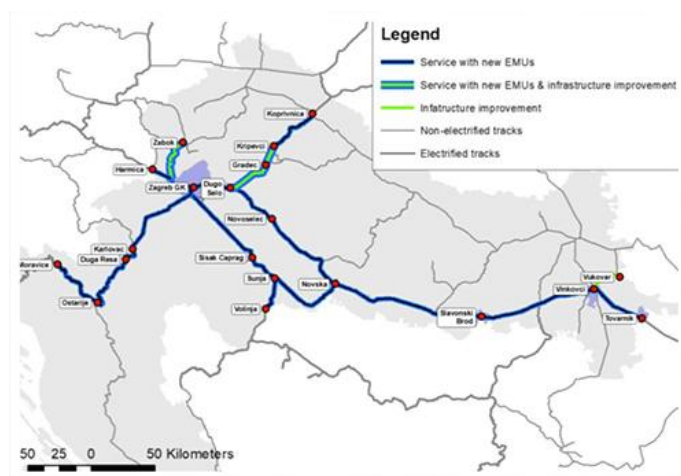
2. Operativni program Regionalna konkurentnost sastoji se od nekoliko postojećih projekata i programa razvoja i izgradnje određenih institucija i prometnih infrastruktura.

Primjer takvog projekta je Izgradnja pristupnih cesta parcelama u Poduzetničkoj zoni III. – Faze II. I IV., čija ukupna vrijednost iznosi 439.443,69 EUR, a čiji je primarni cilj uređivanje poduzetničke zone u Virovitici na način da se poboljšaju pristupne ceste i poslovno-prometna infrastruktura, te da se unaprijedi i poboljša pružanje stručne podrške korisnicima poslovne zone; u trajanju od 12 mjeseci.

Projekt “Obnova vagona HŽ-a za putnički prijevoz novim električnim motornim vlakovima” noviji i bliži primjer rada EU na povezanosti i mobilnosti, kojim se radilo na modernizaciji željezničkih vozila u hrvatskoj uz razvijanje konkurentnosti usluga te opskrbljivanje većim, modernijim i ekološki prihvatljivijim željezničkim vagonima, u vrijednosti od čak 175.320.164,00 EUR.

Na taj je način HŽPP uspio odraditi modernizaciju svoje prijevozne flote, a do kraja 2016. godine uspješno su krenula prometovati 22 električna vlaka te jedan vlak na dizel pogon čime se omogućila zamjena starih i dotrajalih vlakova i vagona, nekih do čak 50 godina starosti.

Slika 16. Itinerar modernizacije vlakova i povezivanja željeznice



Izvor: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network, (17.08.2020.)

Sljedeći projekt isto tako vezan uz željeznice je “Projekt dogradnje na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac hrvatske pruge Zagreb – Rijeka” u vrijednosti od 465.091.050 EUR, financiran iz Kohezijskog fonda, a predviđeno ugovoreno trajanje radova je od nadolazećeg listopada 2020. godine do listopada 2023. godine.

Ugovoreni su radovi na rekonstruiranju željezničkih stanica u Leskovcu, Jastrebarskom i Karlovcu te željezničkim postajama i preobrazbi stanica u postaje, kao i postavljanje novih uređaja i sustava, poboljšanje infrastrukture te obnavljanje mostova, kanala i podvožnjaka.

Slika 17. Geografski položaj koridora provedbe projekta



Izvor: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/upgrades-to-hrvatski-leskovac-karlovac-section-of-croatias-zagreb-rijeka-railway, (18.08.2020.)

7.2.1. Primjer projekata CEF programa – Riječka luka

Posljednjih nekoliko godina riječka luka bilježi blagi porast u prometnom poslovanju, pa tako zahvaljujući sve većim brojem ugovorenih poslova i pozitivnijem kretanju na tržištu, mogućnosti dobivanju kredita za financiranje CEF projekata te sukladnoj modernizaciji, razvoju i povećanju kapacitativnih mogućnosti, planira se proširenje lučkih djelatnosti usprkos negativnom trendu kretanja prometa generalnog tereta koji je dosad utjecao na poslovanje luke.

Upravo iz tih razloga luci su odobreni krediti za financiranje projekata te odobreni su projekti i izvršenje istih je u punom jeku te se ubrzo nazire njihov završetak i nastavak lučkog poslovanja ka pozitivnijem dobu.

1. Razvoj multimodalne platforme luke Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Adriatic Gate (POR2CORE-AGCT)

Vrijednost projekta: €35,556,000 (gdje EU financira projekt u 85% vrijednosti u iznosu od €30,222,600)

Riječka jezgra najveća je pomorska luka Hrvatske. Cilj akcije je nadogradnja željezničke veze između Rijeke i kontejnerskog terminala Adriatic Gate, poznatog i kao Brajdica, jedno od 5 mjesta riječke luke. Smješteno je na mediteranskom koridoru i dio je globalnog projekta čiji je cilj razviti i poboljšati veze između sjevernojadranskih luka.

Slika 18. Mediteranski koridor, područje odvijanja projekta



Izvor: <https://www.portauthority.hr/wp-content/uploads/2018/11/EK-letak-AGCT.pdf>, (07.09.2020.)

Akcija se sastoji od sljedećih aktivnosti:

- Upravljanje projektima
- Izgradnja intermodalnog terminala za utovar / istovar kontejnera
- Rekonstrukcija željezničke stanice Rijeka-Brajdica
- Izgradnja novog kolosijeka u spojnom tunelu

Akcija će imati pozitivan utjecaj na upravljanje prometom, interoperabilnost, kvalitetu usluge i sigurnost i sigurnost, a također će poboljšati željeznički teretni kapacitet luke.

2. Nadogradnja riječke lučke infrastrukture - terminal za generalni teret (POR2CORE-GCT)

Vrijednost projekta: €6,914,000 (EU financira projekt u vrijednosti 45% u iznosu od €3,132,042)

Akcija je dio globalnog projekta za razvoj luke Rijeka, koja je unaprijed identificirani dio koridora sredozemne jezgre Mediterana. Glavni cilj akcije je rekonstrukcija rive u slivu Raše, kako bi riječka luka mogla adekvatno odgovoriti na trenutni rastući trend drvnog prometa. Rekonstrukcija pristaništa od 164 metra izvest će se u dvije faze, tj. najprije 90 metara, a zatim preostalih 74 metra, dok će zamjenski dio biti operativan.

Slika 19. Područje Riječke luke, odvijanje projekta u Raši



Izvor: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-hr-tm-0399-w>,
(07.09.2020.)

Akcija pokriva izvršni dizajn i radi na:

- Demontaža i uklanjanje postojeće opreme
- Radovi na rekonstrukciji rive
- Ugradnja kranskih staza na rekonstruiranu strukturu keja
- Ugradnja željezničkih pruga na rekonstruiranu strukturu riva
- Ugradnja opreme na rekonstruiranu strukturu keja.

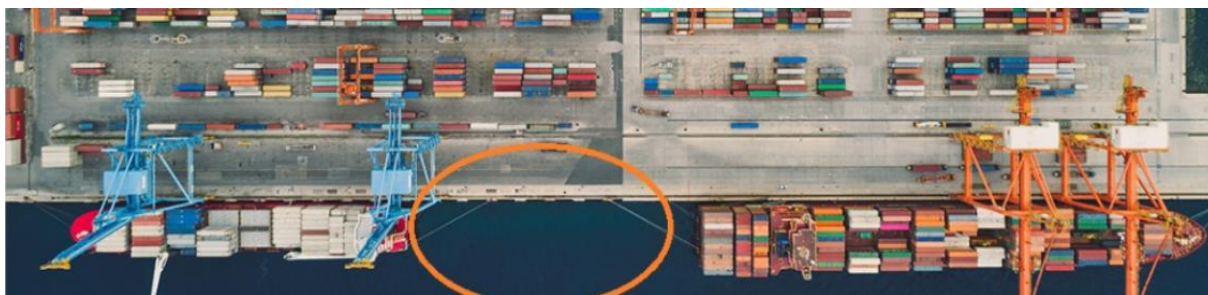
Nadogradnja lučke infrastrukture na terminalu za generalni teret Raša dio je Masterplana za razvoj riječke luke i njegova provedba doprinosi poboljšanju lučkog poslovanja, kao i olakšavanju prijevoza robe.

3. Nadogradnja infrastrukture Riječke luke – AGCT dredging (POR2CORE-AGCT dredging)

Projekt u vrijednosti 13,9 milijuna eura provodi se od strane Lučke uprave kao koordinatora zajedno sa koncesionarom na terminalu Brajdica, u svrhu prilagođavanja luke i njezinih prihvatnih kapaciteta.

Glavni cilj projekta je uklanjanje uskog grla zbog specificiranih uvjetovanja na promatranom terminal, sa svrhom povećanja efektivnosti rukovanja teretom te sposobnosti prihvata i vezivanja brodova većih kapaciteta.

Slika 20. Terminal Brajdica u Rijeci, područje odvijanja projekta



Izvor: <https://www.portauthority.hr/novosti/odobren-novi-projekt-lucke-uprave-rijeka-iz-europskog-pozivac-f-blending/>, (07.09.2020.)

ZAKLJUČAK

Promet i prometni sektor bilo koje zemlje perspektiva je svakog gospodarskog i društvenog razvoja pa je u interesu svakog društvenog sustava da razina kvalitete tog sektora bude visoka i zadovoljavajuća, a sve to je gotovo nemoguće bez uspješnog i efektivnog provođenja prometne politike i njezine orijentacije ka ulaganjima zemalja unije koje su glavni čimbenik za razvoj gospodarstva Europske unije.

Na temelju provedenog istraživanja i prikupljenih podataka može se konstatirati da je za unaprjeđenje općeg gospodarskog razvoja zemalja Europske unije od iznimne važnosti uspostavljanje kontinuirane koordinacije i optimizacije razvitka kvalitete prometnih i pomorskih sustava te jačanje suradnje i povezanosti zemalja članica na međunarodnoj razini.

Veći niz godina Europskoj uniji kao i njezinim članicama u cilju je razvijanje dugoročnih strategija i zadržavanje razine kvalitete provedenih programa kako bi se stvorena zajednička prometna politika održala te kako bi se uz pomoć višegodišnjih financijskih strategija i proračuna koji se nerijetko izdaju na period od 7 godina postiglo željeni efekt i buduće smanjenje štetnih utjecaja prilikom provođenja prometne i pomorske politike.

U području prometa i pomorstva Europske unije vidljivo je poboljšanje u korelaciji sa prethodnim godinama sve do 2020. godine kada je Europa kao i cijeli svijet pogođen „pandemijom“ koja je trenutno ostavila iznimno velike posljedice kako na prometni sektor, tako i na sektor pomorstva, a samim time i na cijelo gospodarstvo Europske unije. Upravo zbog toga za vjerovati je da će se sada i u budućnosti samo usklađenom i zajedničkom politikom, budućim strateškim programima prilagođenima uvjetima zajednice i okoline te pametnim vizijskim ciljevima moći ponovno oporaviti i uzdignuti potreseno stanje i svoja gospodarstva.

LITERATURA

KNJIGE:

- Dundović, Č., Grubišić, N.: Pomorska i prometna politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2013.
- Padjen J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003.
- Radionov N., Čapeta T., Marin J., Bulum B., Kumpan A., Popović N., Savić I.: Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011.
- Skočibušić B.M., Radačić Ž., Jurjević M.: Ekonomika prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.

INTERNET IZVORI:

- <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/hr/powers-and-procedures>
- <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2018-06-cef-support-to-inland-waterways.pdf>,
- <http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/eu-infrastructure-policy/>,
- <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>,
- https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_hr.pdf,
- https://strukturfondovi.hr/wp-content/uploads/2018/06/Strategija-vrednovanja-provedbe-ESI-fondova_1-6-2018-pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87ena-verzija.pdf,
- https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network
- https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/upgrades-to-hrvatski-leskovac-karlovac-section-of-croatias-zagreb-rijeka-railway,
- <https://mint.gov.hr/print.aspx?id=3037&url=print>,
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0348&from=EN>,
- <https://strukturfondovi.hr/eu-fondovi/programi-unije/>
- http://www.bos.rs/ei-eng/uploaded/EU3_ENG_webre_1.pdf,

- https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/IP_14_54,
- https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/oceans-and-seas/integrated-maritime-policy_en#sea-basin-strategies,
- <https://crosol.hr/eupresidency/hr/je-li-eu-green-deal-ambiciozna-ili-jedina-moguca-politika/>,
- <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/programi-unije/>,
- <http://europazagradane.hr/wp-content/uploads/2019/12/Prioriteti-Europske-komisije.pdf>,
- <https://www.consilium.europa.eu/media/39929/a-new-strategic-agenda-2019-2024-hr.pdf>,
- <https://www.hzinfra.hr/potpisan-ugovor-za-radove-na-projektu-rijeka-brajdica/>,
- <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2015-hr-tm-0399-w>,

ČLANCI:

- Damić, D.: Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo Naše more, vol. 56 (3-4), 2009.
- Hadžić P.A., Jugović A., Smojver Ž.: Mogućnost primjene Ecobonus inicijative u Republici Hrvatskoj, multidisciplinarni znanstveni časopis Pomorstvo, god. 26, br. 1, 2012.
- Debelić, B., Violić, A.: Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, Pomorski zbornik, 2013.
- Manče, D., Vilke, S., Debelić, B.: Integrated Maritime Policy of the European Union as the Planning Model for Croatia, Pomorski zbornik, vol. 49-50 (2015), 29-40.
- Janjatović, S., Matijević, M.: Europske regije i luke, Pomorski zbornik 45, vol. 137-152, 2008.
- Hlača, B.: Politika Europske unije i morske luke, časopis Pomorstvo, god. 21, br. 1 (2007), str. 221-232.

PUBLIKACIJE:

- White paper on the future Europe, Reflections and scenarios for the EU27 by 2025, European Commission COM(2017)2025 of 1 March 2017.
- Europska komisija: Bijela knjiga o budućnosti Europe, Razmatranja i scenariji za EU-27 do 2025., COM(2017) 2025, 1. ožujka 2017.

KAZALO KRATICA

KRATICA	PUNI NAZIV NA STRANOM JEZIKU	PRIJEVOD NA HRVATSKI JEZIK
CEF	Connecting Europe Facility	Program za povezivanje Europe
EU	European union	Europska unija
BREXIT	Britain+Exit	Izlazak VB iz EU
BDP	Gross Domestic Product	Bruto domaći proizvod
WTO	World Trade Organisation	Svjetska trgovinska organizacija
EMU	The Economic and Monetary union	Ekonomska monetarna unija
UFEU	European union's financing agreement	Ugovor o financiranju EU
NGEU	Next Generation EU	Nove generacije EU
NATO	North Atlantic Treaty Organisation	Sjevernoatlantski vojni savez
LNG	Liquified Natural Gas	Ukapljeni zemni plin
EUMSS	European Union Maritime security strategy	Strategija EU za pomorsku sigurnost
ESS	European Statistical System	Europski statistički sustav
IMP	Integrated Maritime Policy	Integrirana pomorska politika
ISS	Institute for Security Studies	Institut EU za sigurnosne studije
NAIADES	Integrated European action programme for inland waterway transport	Integrirani europski akcijski program za transport unutarnjim plovim putovima
IWT	Inland Waterway Transport	Prijevoz unutarnjim plovim putovima
TEN-T	Trans-European Transport Network	Trans-europska prijevozna mreža
ERTMS	European Rail Traffic Management System	Europski sustav upravljanja željezničkim prometom
INEA	Innovation and Networks Executive Agency	Izvršna agencija za inovacije i mreže
DSI	Digital Social Innovation	Digitalne socijalne inovacije
WiFi4EU	Free WiFi for Europeans	Besplatan wifi za euroljane
SESAR	Single European Sky ATM Research	Program EU za poboljšanje protoka zračnog prometa
ATM	Air Traffic Management	Menadžent zračnog prometa
RNP-AR	Required Navigation Performance - authorisation required	Potrebna izvedba navigacije - traženo odobrenje
GBAS	Ground-Based Augmentation Systems	Zemaljski sustavi za povećanje

ROPS	Roll Over Protection Structure	Zaštitna struktura protiv prevrtanja
PBN	Performance-Based Navigation	Performansna navigacija
GBAS	Global Navigation Satellite System	Globalni navigacijski satelitski sustavi
SSR	Short Selling Regulation	Regulacija EU o kratkoj prodaji
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance-Broadcast	Automatski nadzor-emitiranje
ICT	Integrated Control System	Integrirani sustav upravljanja
TAF-TSI	Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Freight	Tehničke specifikacije za interoperabilnost u vezi s telematičkim aplikacijama za teret
TSI WAG	Technical Specification for Interoperability for wagons	Tehničke specifikacije za interoperabilnost u vezi s vagonima
SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition	Nadzorna kontrola i prikupljanje podataka
SIL	Safety Integrity Level	Razina integriteta sigurnosti
EFRR	European Regional Development Fond	Europski fond za regionalni razvoj
EUSBSR	EU Strategy for Baltic Sea Region	Strategija EU za Baltičku pomorsku regiju
HŽ	Croatian Railways	Hrvatske željeznice

POPIS TABLICA

Tablica 1. Ciljevi Europske unije za 2030. i 2050. godinu.....	11
Tablica 2. Opseg mreže TEN-T.....	27
Tablica 3. Segmenti kojima se bavi CEF program.....	31
Tablica 4. Proračunska sredstva dodijeljena prometnom sektoru za razdoblje 2007.-2020...54	

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Budžetni deficit Velike Britanije.....	8
Grafikon 2. Projekcija projekata i financiranja prema područjima Europe.....	53

POPIS SLIKA

Slika 1. Države članice Europske unije 2020.....	7
Slika 2. Europski Green Deal – ciljevi.....	23
Slika 3. Koridori TEN-T mreže.....	28
Slika 4. Ulaganja u promet i prometnu infrastrukturu do programa CEF-a.....	32
Slika 5. Ulaganja zemalja EU u energiju prije programa.....	34
Slika 6. Zemlje Europe i njihova ulaganja u telekomunikacije.....	35
Slika 7. Portugal – područje odvijanja projekta.....	37
Slika 8. Projekt u Mađarskoj, područje primjene.....	38
Slika 9. Područje primjene projekta zamjene nadzornih radara.....	39
Slika 10. Područje primjene projekta nadogradnje – kontejnerski terminal Enns.....	41
Slika 11. Luka Le Havre sa svojim Port 2000 terminalima – područje izvedbe projekta...42	
Slika 12. Geografsko područje primjene projekta – Italija.....	43
Slika 13. Primjena projekta na luku Kokkola.....	46
Slika 14. Područje primjene projekta u luci Rotterdam.....	47
Slika 15. Područje primjene projekta-koridori.....	50
Slika 16. Itinerar modernizacije vlakova i povezivanja željeznica	57
Slika 17. Geografski položaj koridora provedbe projekta..	58
Slika 18. Mediteranski koridor, područje odvijanja projekta.....	59
Slika 19. Područje Riječke luke, odvijanje projekta u Raši.....	60
Slika 20. Terminal Brajdica u Rijeci, područje odvijanja projekta.....	61