

Sustav pomorskih prometnica u Europi

Pajduh, Luka

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:187:789776>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-02**



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](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

LUKA PAJDUH

SUSTAV POMORSKIH PROMETNICA U EUROPI

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2022.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

SUSTAV POMORSKIH PROMETNICA U EUROPI
MOTORWAYS OF THE SEA IN EUROPE

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Multimodalni prijevoz i pomorske prometnice

Mentor: dr. sc. Dražen Žgaljić

Student: Luka Pajduh

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112071036

Rijeka, rujan 2022.

Student/studentica: LUKA PAJDUH

Studijski program: LOGISTIKA I MENADŽMENT U POMORSTVU I PROMETU

JMBAG: 012071036

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

SVETIŠTVA POMORSKIH PROMETNICA U EUROPI

(naslov diplomskog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

DOC. DR. SC. DRAŠEN ŽIGALJIĆ

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc. Ime i Prezime)

te komentorstvom

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke

(naziv tvrtke).

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

Student/studentica

(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

LUKA PAJDUH

Student/studentica: LUKA PAJDUH

Studijski program: LOGISTIKA I MENADŽMENT U POMORSTVU I PROMETU

JMBAG: 0112074036

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

(potpis)

Pajduh

SAŽETAK

Pomorske prometnice kao koncept uveden Bijelom knjigom Europske komisije dio su nastojanja za stvaranjem intermodalnih lanaca koji bi odvucli pozornost s cestovnog prometa. Glavni razlog navedenog jest uklanjanje problema zagušenosti cesta, a istovremeno jačanja ostalih transportnih modaliteta. Usto, zagađenje okoliša emisijom stakleničkih plinova iz cestovnih vozila rastući je problem koji Europska unija nastoji kontrolirati Strategijom za održivu i pametnu mobilnost te Europskim zelenim planom. Jačanje intermodalnog prijevoza nastoji se postići kroz koridore TEN-T mreže na koje se nastavljaju pomorske prometnice koje pak služe kao poveznica s ostatkom Europe i svijeta.

Ključne riječi: Europska unija, Bijela knjiga, Strategija za održivu i pametnu mobilnost, TEN-T, pomorske prometnice

SUMMARY

Motorways of the Sea, as a concept introduced by the European Commission's White Paper, are part of the efforts to create intermodal chains that would draw attention from road transport. The main reason for this is to eliminate the problem of traffic congestion and, at the same time, to strengthen other transport modalities. In addition, environmental pollution from greenhouse gas emissions from road vehicles is a growing problem that the European Union seeks to control through the Sustainable and Smart Mobility Strategy and the European Green Deal. The corridors of the TEN-T network and the Motorways of the Sea, connected to them and serving as a link with the rest of Europe and the world, are being used to strengthen the intermodal transport.

Key words: European Union, White Paper, Sustainable and Smart Mobility Strategy, TEN-T, Motorways of the Sea

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	III
SADRŽAJ	IV
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	1
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. EUROPSKA UNIJA	3
2.1. POVIJEST EUROPSKE UNIJE	6
2.2. CILJEVI I VRIJEDNOSTI EUROPSKE UNIJE.....	9
3. BIJELA KNJIGA EUROPSKE UNIJE	11
3.1. PRVA BIJELA KNJIGA EUROPSKE UNIJE TE PROGRAM ZA BUDUĆE RAZDOBLJE	13
3.1.1. <i>Bijela knjiga o budućem razvoju zajedničke prometne politike</i>	13
3.1.2. <i>Akcijski plan za period nakon prve Bijele knjige</i>	19
3.2. BIJELA KNJIGA – EUROPSKA PROMETNA POLITIKA DO 2010. – VRIJEME ZA ODLUKU	20
3.3. BIJELA KNJIGA – PLAN ZA JEDINSTVENO EUROPSKO PROMETNO PODRUČJE.....	30
4. TRANSEUROPSKA TRANSPORTNA MREŽA (TEN-T)	35
4.1. BALTIČKO-JADRANSKI KORIDOR	37
4.2. KORIDOR SJEVERNO MORE – BALTIK.....	39
4.3. MEDITERANSKI KORIDOR	40
4.4. KORIDOR BLISKI ISTOK – ISTOČNI MEDITERAN	42
4.5. SKANDINAVSKO – MEDITERANSKI KORIDOR	43
4.6. RAJNSKO – ALPSKI KORIDOR	45
4.7. ATLANTSKI KORIDOR.....	46
4.8. KORIDOR SJEVERNO MORE – MEDITERAN	47
4.9. KORIDOR RAJNA – DUNAV	48

5. STRATEGIJA ZA ODRŽIVU I PAMETNU MOBILNOST	50
5.1. KLJUČNA PODRUČJA STRATEGIJE	51
5.2. EUROPSKI ZELENI PLAN	53
6. POMORSKE PROMETNICE	57
6.1. RAZVOJ POMORSKIH PROMETNICA	57
6.2. DETALJNI PLAN PROVEDBE	60
6.3. POMORSKE PROMETNICE U EUROPI.....	62
6.2.1. <i>Pomorska prometnica Baltika</i>	63
6.2.2. <i>Pomorska prometnica Zapadne Europe</i>	66
6.2.3. <i>Pomorska prometnica Jugozapadne Europe</i>	70
6.2.4. <i>Pomorska prometnica Jugoistočne Europe</i>	72
7. STUDIJA SLUČAJA – USPOREDBA CESTOVNOG PRIJEVOZA I PRIJEVOZA POMORSKOM PROMETNICOM NA RELACIJI RIJEKA – ALGECIRAS (HRVATSKA – ŠPANJOLSKA)	75
7.1. ELEMENT CESTOVNOG PRIJEVOZA	75
7.2. ELEMENT PRIJEVOZA POMORSKOM PROMETNICOM.....	78
7.3. USPOREDBA ELEMENATA NA RELACIJI RIJEKA – ALGECIRAS.....	80
8. ZAKLJUČAK	82
LITERATURA	83
POPIS SLIKA.....	86
POPIS SHEMA.....	86
POPIS ZEMLJOVIDA	86
POPIS TABLICA	87

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja unutar ovog rada jest odrediti koji utjecaj pomorske prometnice imaju na poboljšanje cjelokupnog prometa Europske unije.

Predmet je istraživanja prometna situacija unutar Europske unije te kako se ona može poboljšati

Objekti su istraživanja prometni modaliteti koji su prisutni unutar prometne mreže Europske unije.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Radna hipoteza postavljena uzimanjem u obzir prethodno navedenih parametara jest da se pomorskim prometnicama može, uz uporabu ostalih prometnih modaliteta, smanjiti pritisak s cestovnog prometa preumjeravanjem određenog postotka prijevoza tereta upravo na pomorske prometnice.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Cilj je ovoga rada predstaviti Europsku uniju kao zajednicu u okviru koje se nastoji pronaći rješenja za rasterećenje cestovnog prometa, odnosno njegovo preusmjeravanje na druge modalitete prijevoza. U skladu s tim, objasniti će se što je to Bijela knjiga Europske unije i koje su njene inačice, navesti ciljeve Bijele knjige, objasniti što obuhvaća strategija za održivu i pametnu mobilnost i što je to Europski zeleni plan, objasniti značenje TEN-T mreže i navesti koji su joj sastavni dijelovi, prikazati pomorske prometnice i njihovu podjelu te naposljetku, provesti studiju slučaja koja će usporediti element cestovnog prijevoza i element prijevoza pomorskom prometnicom. Na temelju navedenog, nastojat će se prikazati važnost pomorskih prometnica u cjelokupnom transportnom sustavu unutar Europske unije.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja i pisanja rada korištene su sljedeće metode: metoda komparacije, metoda analize i sinteze, povijesna metoda te induktivna i deduktivna metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

Prvi dio ovog rada, Uvod, sadrži postavljen problem, predmet i objekt istraživanja. Također, tu su navedene radna hipoteza, cilj istraživanja, kao i znanstvene metode korištene u ovom radu.

Drugi dio ovog rada govori o Europskoj uniji, njenim općenitostima. Tu je još spomenuta povijest EU te njeni postojeći ciljevi i vrijednosti.

U trećem dijelu ovog rada govori se o Bijeloj knjizi Europske unije, njezinim različitim inačicama kroz povijest i njihovim ciljevima.

Četvrti dio ovog rada govori o Transeuropskoj transportnoj mreži (TEN-T), pri čemu su definirane osnovne značajke iste, kao i podjela na koridore uz detaljan opis svakog od njih.

U petom dijelu ovog rada definirana je strategija Europske unije za održivu i pametnu mobilnost gdje su navedeni zacrtani ciljevi koje ista treba postići. Također, navedena su ključna područja strategije, a u sklopu ovog poglavlja prikazan je i Europski zeleni plan.

Šesti dio ovog rada navodi koncept pomorskih prometnica, objašnjava njihov razvoj i prikazuje detaljni plan provedbe. Isto tako, prikazana je podjela pomorskih prometnica u Europi i detaljni opis istih.

U sedmom dijelu ovog rada prikazana je studija slučaja u kojoj je navedena usporedba između cestovnog prijevoza i prijevoza pomorskom prometnicom.

Posljedni dio rada, zaključak, služi za sažimanje napisanog i isticanje rezultata provedenog istraživanja.

2. EUROPSKA UNIJA

Zalaganje za ljudska prava, demokraciju i vladavinu prava samo su neke vrijednosti koje međunarodna organizacija, naziva Europska unija, zastupa. Europska unija, što je vidljivo iz samog naziva, podrazumijeva politički i ekonomski savez europskih država, točnije njih 27. Pritom, svaka država članica podliježe obvezujućim zakonima donesenim od strane zakodovanih i pravosudnih institucija u sklopu Europske unije.

Ono što Europsku uniju čini jedinstvenom jest nepostojanje graničnih kontrola između većine država članica, što omogućuje slobodan protok robe, usluga, kapitala i ljudi, njih gotovo 450 milijuna. To zapravo znači da bilo koji proizvod proizveden unutar jedne države članice može biti prodan drugoj državi članici bez carinskih troškova. Iako se Europska unija smatra jednim od najmoćnijih trgovinskih blokova na svijetu, njezina svrha je i dalje ta da postane još konkurentnijom na globalnom tržištu kako bi prestigla Kinu i Sjedinjene Američke Države i tako postala najveće gospodarstvo na svijetu.

Europskom unijom upravljaju četiri glavne institucije koje imaju ovlast donošenja odluka:¹

- Europski parlament
- Europsko vijeće
- Vijeće Europske unije
- Europska komisija

Europski parlament donosi zajedno s Vijećem europske unije europske propise, odobrava proračun. Biran je od strane država članica te kao takav predstavlja građane istih.

Europsko vijeće, na čijem vrhu sjedi predsjednik biran na mandat od dvije i pol godine s mogućnošću jednog obnavljanja, služi kako bi se čelnici država ili vlada zemalja Europske unije sastali. Europsko vijeće donosi samo moguće izmjene Ugovora Europske unije.

Vlade država članica Europske unije predstavlja Vijeće Europske unije. Unutar njega se sastavljaju ministri svih nacionalnih vlada radi donošenja propisa i usklađivanja politika. Sastav ministara koji će se sastaviti ovisan je o temi o kojoj će raspravljati. Nadalje, sve odluke o

¹ https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/types-institutions-and-bodies_hr (8.8.2022).

europskim propisima koje Vijeće Europske unije donosi, donosi to u suradnji s Europskim parlamentom.

Europska komisija glavno je izvršno tijelo Europske unije te kao takvo predstavlja zajedničke interese Europske unije. Također, Europska komisija zadužena je za predlaganje novih propisa, preispitivanje odluka donesenih od strane Europskog parlamenta i Vijeća Europske unije, upravljanje politikama Europske unije (osim zajedničke i sigurnosne politike) i proračunom Europske unije te osiguravanje pravilne provedbe prava Europske unije u državama članicama.

Ove četiri glavne institucije Europske unije zadužene su za obavljanje zakonodavnih i izvršnih zadaća Europske unije. Njihov rada nadopunjuju druge institucije i tijela, poput²:

- Suda Europske unije
- Europske središnje banke
- Europskog revizorskog suda

Navedene institucije imaju nadležnost nad upravljanjem pravosudnog i financijskog aspekta Europske unije te aspekta vanjske revizije. Sud Europske Unije odgovoran je za osiguranje poštivanja prava Europske unije i pravilno tumačenje i primjenu ugovora preispitivanjem zakonitosti akata institucija Europske unije, osiguranjem poštivanja obveza od strane država članica te tumačenjem prava Europske unije na zahtjev nacionalnih sudova. Odgovornost Europske središnje banke i Europskog sustava središnjih banaka odnosi se na održavanje stabilnosti cijena u europodručju. Također, donošenje monetarne i tečajne politike unutar europodručja nadležnost je ove institucije. Europski revizorski sud ima ulogu zaštitnika financijskog interesa građana Europske unije, nastoji unaprijediti financijsko upravljanje Europskom unijom te djeluje kao promotor odgovornosti i transparentnosti. Izuzev navedenih institucija i tijela, unutar Europske unije prisutna je i razgranata mreža agencija i organizacija čija je glavna funkcija provedba politika na terenu.

Postupak ulaska u Europsku uniju vrlo je složen te od države podnositeljice zahtjeva ispunu određenih uvjeta za članstvo.³ Očekuje se da je u toj državi prisutna stabilna demokracija i vladavina prava, funkcionalno tržišno gospodarstvo te se očekuje spremnost na prihvaćanje

² Ibidem.

³ https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/joining-eu_hr (8.8.2022).

cjelokupnog zakonodavstva Europske unije. Prilikom postupka pristupanja, odnosno prilikom trajanja pretpristupnog razdoblja, države kandidatkinje dobivaju financijsku, administrativnu i tehničku pomoć.

Europska unija ima svoju valutu, euro, koja se nakon dolara smatra drugom valutom po zastupljenosti u svijetu. Države članice koje koriste euro kao službenu valutu tvore eurozonu. Iako sve države članice svojim ulaskom u Europsku uniju prihvaćaju uvođenje eura u dogledno vrijeme, to je do sada učinilo samo njih 19.

Slobodno kretanje onima koji se legalno nalaze unutar granica Europske unije, odnosno prelazak granice bez potrebe za vizom ili pokazivanjem putovnica, omogućuje Schengensko područje. Ono trenutno broji 26 država članica. Schengensko područje poziva se na zajednička pravila Europske unije koja posebno pokrivaju sljedeća područja:⁴

- prelazak vanjskih granica Europske unije, uključujući i vrste potrebnih viza
- usklađivanje uvjeta ulaska i pravila o vizama za kratkotrajni boravak (do 90 dana)
- prekogranična policijska suradnja, uključujući prava na prekogranični nadzor i potjeru)
- snažnija suradnja na pravosudnoj razini kroz brži sustav izručenja i prijenos izvršenja kaznenih presuda
- Schengenski informacijski sustav – sustav koji pomaže državama članicama u održavanju sigurnosti prilikom nedostatka unutarnjih graničnih kontrola
- dokumenti potrebni za putovanje Europom.

Kako bi neka država ušla u Schengen, ona mora zadovoljiti određene kriterije.⁵ Mora primjenjivati tzv. „Schengenska pravila“ koja uređuju kontrolu kopnenih, morskih i zračnih granica, izdavanje viza, policijsku suradnju i zaštitu osobnih podataka. Također, mora preuzeti odgovornost za nadzor vanjskih granica u ime drugih zemalja schengenskog područja i odgovornost za izdavanje jedinstvenih schengenskih viza. Radi održavanja visoke razine sigurnosti nakon ukidanja graničnih kontrola između zemalja Schengena, potrebno je da država učinkovito surađuje s agencijama za provedbu zakona drugih zemalja Schengena, a, uz to, mora se povezati na Schengenski informacijski sustav i upotrebljavati ga.

⁴ https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area_en (8.8.2022).

⁵ Ibidem.

Tablica 1. Prikaz država koje su članice Europske unije, Schengenskog područja i Eurozone

Države	Država članica Europske unije	Schengensko područje	Eurozona
Austrija, Belgija, Estonija, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Portugal, Slovačka, Slovenija i Španjolska	Da	Da	Da
Češka, Danska, Mađarska, Poljska, Švedska	Da	Da	Ne
Irska	Da	Ne	Da
Bugarska, Hrvatska, Rumunjska	Da	U procesu pristupanja	Ne
Cipar	Da	U procesu pristupanja	Da
Island, Lihtenštajn, Norveška, Švicarska	Ne	Da	Ne
Ujedinjeno Kraljevstvo	Ne	Ne	Ne

Izvor: Izradio student na temelju:

<https://www.thebalance.com/what-is-the-european-union-how-it-works-and-history-3306356>
(8.8.2022).

2.1. POVIJEST EUROPSKE UNIJE

Nakon završetka Drugog svjetskog rata i razaranja koje je on prouzročio, u Europi započinje razdoblje obnove u kojem su određene zemlje Zapadne Europe težile prema stvaranju čvršćih ekonomskih, socijalnih i političkih veza te postizanju trajne pomirbe između Francuske i Njemačke.⁶ U tu svrhu, 18. travnja 1951. godine sklopljen je Pariški ugovor, potpisan od strane čelnika 6 država (Belgija, Francuska, Italija, Luksemburg, Nizozemska i Zapadna Njemačka). Njegovim stupanjem na snagu 1952. godine formirana je Europska zajednica za

⁶ <https://www.britannica.com/topic/European-Union> (8.8.2022).

ugljen i čelik. Ovaj naziv dolazi od činjenice da je Pariškim ugovorom kreirana slobodna trgovinska zona za nekoliko ključnih resursa: ugljen, koks, čelik, otpad i željezna ruda.

Ovaj se naziv održao do 1957. godine jer su zemlje osnivačice Europske zajednice za ugljen i čelik ponesene uspjehom željele proširiti suradnju i na druga gospodarska područja. Stoga, 25. ožujka te iste godine dolazi do potpisivanja nova dva ugovora, tzv. „Ugovori iz Rima“, čime se stvaraju Europska ekonomska zajednica i Europska zajednica za atomsku energiju. „Zajedničko tržište“ koje je kreirano tim činom omogućilo je eliminaciju većine prepreka u kretanju robe, usluga, kapitala i radnika. Također, zabranjene su politike kojima bi se moglo ugroziti tržišno natjecanje, stvorena zajednička poljoprivredna politika i zajednička vanjskotrgovinska politika.

Gospodarskom rastu koji je uslijedio u šezdesetim godinama prošlog stoljeća uvelike je pridonijelo uspostavljanje carinske unije, odnosno ukidanja carinskih nameta među državama članica Europske ekonomske zajednice te postavljanja jednakih carinskih stopa na uvoz iz drugih zemalja u iste.⁷ Dakako, to je rezultiralo povećanjem međusobne trgovine, ali i trgovine s ostatkom svijeta.

Prva veća kriza koja je pogodila gospodarstvo Europske ekonomske zajednicu bila je naftna kriza, uzrokovana arapsko-izrelskim sukobom 1973. godine. Međutim, pokazalo se da Zajednica ne posustaje u svom naumu, pa je tako sljedeće godine uspostavljen Europski fond za regionalni razvoj čija je svrha bila preusmjerenje novca iz bogatih u siromašna područja radi sanacije cestovnih i komunikacijskih veza, privlačenje investitora i otvaranje novih radnih mjesta. U istom tom razdoblju dolazi do pojave ozbiljnijeg razmišljanja o okolišu i mogućnostima njegove zaštite. S time na umu, unutar Europske zajednice nastaju razni propisi o zaštiti okoliša te dolazi do osnivanja brojnih nevladinih organizacija za njegovu zaštitu. Nadalje, Zajednici se 1973. godine priključuju Danska, Irska i Ujedinjeno Kraljevstvo, 1981. Grčka, a 1986. Španjolska i Portugal.⁸

Važna godina za Europsku zajednicu jest 1986. jer je te godine utaban put prema jedinstvenom tržištu donošenjem Jedinstvenog europskog akta. Nastojanje da se uklone razlike u nacionalnim propisima koje su preostale unatoč ukidanju carina oko dvadesetak godina ranije,

⁷ https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu_hr (9.8.2022).

⁸ <https://www.thebalance.com/what-is-the-european-union-how-it-works-and-history-3306356> (9.8.2022).

nagnalo je Zajednicu na ovo. No, potpuna implementacija jedinstvenog tržišta vidljiva je tek šest godina kasnije osnivanjem organizacije imena svima nam poznatog danas, Europske unije. Europska unijom, stvorenom Ugovorom iz Maastrichta 1. studenog 1993. godine, dogodila se nova prekretnicu u europskoj povijesti. Uz naknadno uspostavljanje jedinstvenog tržišta, što je velikim dijelom postignuto zbog ukidanja značajnog broja prepreka otvorenim granicama, donesena su jasna pravila o jedinstvenoj budućoj valuti (euro), o vanjskoj i sigurnosnoj politici te bližoj suradnji na području pravosuđa i unutarnjih poslova.

U devedesetima, pristupanjem Austrije, Finske i Švedske, dolazi do porasta broja država članica na 15. Također, ovo razdoblje obilježavaju još dva glavna događaja. Prvi, 1995. godine, kada na snagu stupa Schengenski sporazum koji je omogućio slobodno kretanje unutar Europske unije bez postojanja graničnih kontrola dokumentacije, te uvođenje eura 1999. godine.

U novo stoljeće svijet ulazi s tragedijom – 11. rujna 2001. godine počinjeni su teroristički napadi u Sjedinjenim Američkim Državama. Zgrožena učinjenim, Europska unija nije se ustručila pružiti potpunu podršku Sjedinjenim Američkim Državama u borbi protiv međunarodnog terorizma. Međutim, ovo nije jedina kriza koja je pogodila Europsku uniju u 2000-ima. Gospodarska kriza u rujnu 2008. godine donijela je mnoge financijske probleme ne samo europskom, nego i cjelokupnom svjetskom gospodarstvu. Unatoč tome, kako bi se lakše premostio utjecaj krize, zemlje Europske unije sve više surađuju na gospodarskoj razini. Negativnost ovog desetljeća umanjuje pristupanje dvanaest novih zemalja unutar dviju različitih godina. To su 2004. godine učinile: Cipar, Malta, Češka, Estonija, Mađarska, Litva, Latvija, Poljska, Slovačka i Slovenija. Njima su se 2007. godine priključile Bugarska i Rumunjska, čime broj članica raste na 27.

U razdoblju od 2010. godine do danas dolazi do promjene u sastavu Europske unije. Nakon referenduma održanog 2016. godine u Ujedinjenom Kraljevstvu, većina je glasača odlučila da je odcijepljenje od Europske unije potrebno, što je zauzvrat pokrenulo postupak istog. Službeni je datum izlaska Ujedinjenog Kraljevstva 31. siječanj 2020. godine. Međutim, broj članica i dalje ostaje na 27 jer Europskoj uniji pristupa još jedna zemlja, Republika Hrvatska, koja to službeno čini 1. srpnja 2013. godine.

Najvažnije razdoblje za Europsku Uniju tek predstoji. Oporavak od krize prouzrokovane epidemijom COVID-19 virusom koja je i dalje aktualna, trenutna situacija zbog rata u Ukrajini, sve veći priljev izbjeglica i postizanje klimatske neutralnosti samo su neki od problema s kojima se Europska unija mora suočiti. Samo će vrijeme pokazati hoće li ova organizacija nastaviti svoj rast i izaći iz postojeće krize još jača kao što je to bio slučaj u prošlosti.

2.2. CILJEVI I VRIJEDNOSTI EUROPSKE UNIJE

Ciljevi Europske unije dijele se na dvije vrste. Ciljevi koje Europska unija želi ostvariti unutar svojih granica i ciljeve koje želi ostvariti u ostatku svijeta. Ovi prvi odnose se na:⁹

- promicanje mira, vrijednosti koje Europska unija zastupa i dobrobiti europskih građana
- davanje slobode, sigurnosti i pravde bez postojanja unutarnjih granica, ali uz odgovarajuću graničnu kontrolu na vanjskim granicama
- uspostavljanje unutarnjeg tržišta
- postizanje održivog razvoja
- zaštitu okoliša
- promicanje tehnološkog i znanstvenog napretka
- borbu protiv socijalne isključenosti i diskriminacije
- promicanje socijalne pravde i zaštite, ravnopravnosti muškaraca i žena te zaštite prava djeteta
- jačanje ekonomoske, socijalne i teritorijalne kohezije te solidarnosti među državama članicama
- poštivanje kulturne i jezične raznolikosti
- uspostavljanje ekonomske i monetarne unije čija je valuta euro.

Što se tiče ciljeva koje Europska unija želi ostvariti u ostatku svijeta, oni su sljedeći:¹⁰

- podržavati i promicati svoje vrijednosti i interese
- doprinositi miru i sigurnosti te održivom razvoju svijeta
- doprinositi solidarnosti i uzajamnom poštovanju među narodima, slobodnoj i poštenoj trgovini, iskorjenjivanju siromaštva i zaštiti ljudskih prava

⁹ https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_hr (9.8.2022).

¹⁰ Ibidem.

- strogo poštovati međunarodno pravo.

Europska Unija je organizacija čije se djelovanje temelji na sljedećih šest vrijednosti:¹¹

- ljudsko dostojanstvo – nepovredivo, mora ga se poštovati i zaštititi
- sloboda – sloboda kretanja, mišljenja, privatnog života pojedinca, vjeroispovjesti, itd.
- demokracija
- jednakost – jednakost prava svih građana pred zakonom bez obzira na spol, rasno ili etničko podrijetlo, itd.
- vladavina prava - moraju se poštovati odluke Suda Europske unije
- ljudska prava – pravo na slobodu od diskriminacije na temelju spola, rasnog ili etničkog podrijetla, vjere ili uvjerenja, invaliditeta, dobi ili spolne orijentacije, pravo na zaštitu osobnih podataka i pravo na pristup pravosuđu

¹¹ Ibidem.

3. BIJELA KNJIGA EUROPSKE UNIJE

Promet je važan dio svakog modernog gospodarstva i društva. Stoga, potrebno je osigurati učinkovitost prometnih sustava jer su oni ključni za konkurentnost europskog gospodarstva, ekonomski rast i zapošljavanje. Učinkoviti prometni sustavi osiguravaju mobilnost, što građanima zauzvrat daje slobodu putovanja, te povećavaju njihovu kvalitetu života. Za uspostavljanje učinkovitih prometnih sustava te općenito razvoj cjelokupnog prometnog sektora, velikim je dijelom zaslužna zajednička prometna politika Europske unije koja je prisutna već nekih tridesetak godina. Međutim, mnogo je godina napredak prema stvaranju zajedničke prometne politike bio spor, a onda 1985. godine Europski sud donosi odluku da bi unutarnji prijevoz robe i putnika trebao biti slobodan za sva poduzeća unutar Europske zajednice, bez diskriminacije o državi ili mjestu osnivanja.¹² Odluka donesena 1985. godine poklopila se s dokumentom „White Paper on the completion of the internal market“ koji je donijela Europska komisija te iste godine. Europska komisija u prvi plan stavlja prijevozne usluge jer je prepoznato da će ukidanje administrativnih, tehničkih, fiskalnih, carinskih i drugih prepreka trgovini biti učinkovitije ako se u potpunosti ukinu ograničenja pružanja usluga prijevoza.

Nedugo zatim, 1986. godine, potpisan je ugovor „Jedinstveni europski akt“ kojim su izmijenjene odluke donesene Rimskim ugovorima o osnivanju Europske ekonomske zajednice (EEZ) i Europske zajednice za atomsku energiju. Ovim ugovorom nastojala se ubrzati europska integracija i kompletirati unutarnje tržište, odnosno ono područje koje nema unutarnjih granica te u kojem je kretanje robe, osoba, usluga i kapitala slobodno. „Jedinstveni europski akt“, koji se počeo primjenjivati od 1. srpnja 1987. godine, donio je nova pravila za rukovođenje rada EU institucija i proširio ovlasti tadašnje Europske zajednice u niz područja politika, čime su se otvorila vrata daljnjoj političkoj integraciji, kao i ekonomskoj te monetarnoj uniji koja će biti utvrđena Ugovorom o Europskoj uniji, odnosno Ugovorom iz Maastrichta, 1993. godine. Također, u skladu s „Jedinstvenim europskim aktom“, novi sustav glasovanja kvalificiranom većinom uveden je za sljedeća područja obuhvaćena ugovorima: zajednička carinska tarifa, slobodno kretanje kapitala, slobodno kretanje usluga te pomorski i zračni prijevoz. Usto,

¹² The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 5., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

uvedena su i nova područja politika u kojima bi se odluke donosile kvalificiranom većinom. To su sljedeća područja:¹³

- unutarnje tržište
- gospodarska i socijalna kohezija – uvedeno radi smanjenja negativnih rezultata uvođenja unutarnjeg tržišta u manje razvijenim regijama
- socijalna politika – dva nova segmenta: zdravlje i sigurnost na radu te socijalni dijalog između sindikata i poslodavaca
- okoliš – uvođenje načela subsidiarnosti, odnosno poduzimanja mjera na europskoj razini isključivo ako su učinkovitije nego na razini pojedine zemlje
- zajednička vanjska politika – s predsjedništvom vijeća EU nadležnim za pokretanje određenih postupaka i koordinaciju među zemljama članicama.

Nakon navedenog dolazi do ubrzanog razvoja zajedničke europske prometne politike u sklopu koje je obuhvaćen širok raspon mjera, aktivnosti i inicijativa usmjerenih ka stvaranju unutarnjeg tržišta za sve prijevozne usluge. Rezultat je toga otvoreno tržište bez nepotrebnih restrikcija, ali u kojem je prisutno održavanje jamstava potrebnih radi osiguranja poštenog tržišnog natjecanja. Ostale važne komponente koje su uslijedile zbog toga jesu: poboljšano tržišno natjecanje, bolji financijski rezultati i učinkovitost prijevoza te vidljiva unapređenja u pogledu funkcije i kvalitete transportnih sustava, uključujući sigurnost, pouzdanost i udobnost putnika. Također, poduzete su i mjere kako bi se osiguralo zaštitu okoliša i početak istraživanja vezanih za razvoj transporta i transportne infrastrukture.

Godina 1992. predstavlja važnu prekretnicu u razvoju zajedničke prometne politike od one usmjerene ka kompletiranju unutarnjih tržišta kroz eliminaciju umjetnih regulatornih prepreka prema sveobuhvatnoj politici osmišljenoj kako bi se osiguralo funkcioniranje prometnih sustava Europske zajednice na temelju unutarnjeg tržišta, na kojem bi se sva preostala ograničenja ili poremećaji trebali ukloniti što je brže moguće. Naravno, uzimajući u obzir nove izazove s kojima će se vjerojatno suočiti prometna politika u budućem razdoblju. Među tim izazovima, jedan je od najvažnijih uključivanje ciljeva vezanih za okoliš. Također, smatralo se da utvrđivanje novih izazova i njihovo sagledavanje u cjelini, kao i njihove potrebe za ubrzanim odgovorom, predstavljaju nužan korak u budućem razvoju zajedničkog pristupa prometnoj politici. Nadalje, potpisivanjem Ugovora iz Maastrichta i njegovim stupanjem na

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/the-single-european-act.html> (4.8.2022).

snagu, započinje nova faza zajedničke prometne politike. Zadržan je cilj zaštite i razvoja unutarnjeg tržišta, a dodani su ciljevi poput održivog rasta, poboljšanja sigurnosti, kvalitete i učinkovitosti transeuropske prometne mreže.

Radi stvaranja globalnog pristupa u rješavanju novih izazova te omogućavanja političkim institucijama da se isti razmotre detaljno prije pokretanja posebnih inicijativa, Europska komisija objavljuje Bijelu knjigu. Bijela knjiga jedan je od najvažnijih dokumenata Europske unije u pogledu prometa. U Bijeloj je knjizi objavljena zajednička prometna politika koja se nastoji primijeniti na prometni sektor te poboljšati njegovu učinkovitost i održivost. U skladu s tim, sadrži ciljeve koji se smatraju važnima za očuvanje konkurentnosti europskog prometnog prostora u odnosu na onaj ostatka svijeta. Također, ovaj dokument služi Europskoj uniji kao instrument preko kojeg je moguće izjasniti buduće mjere za ostvarivanje zacrtanih ciljeva.

3.1. PRVA BIJELA KNJIGA EUROPSKE UNIJE TE PROGRAM ZA BUDUĆE RAZDOBLJE

3.1.1. Bijela knjiga o budućem razvoju zajedničke prometne politike

Europska je komisija 2. prosinca 1992. godine usvojila „Bijelu knjigu o budućem razvoju zajedničke prometne politike“ u kojoj je zagovarala otvaranje prometnih tržišta, širenje Transeuropske transportne mreže, poboljšanje sigurnosti i socijalno usklađivanje.¹⁴ Istodobno, to je označilo odlučujući pomak prema integriranom, modalnom pristupu koji se temelji na modelu „održive mobilnosti“. Globalni pristup u svrhu stvaranja „održive mobilnosti“ poziva na stvaranje globalnog programa koji uključuje:¹⁵

- razvijeno unutarnje tržište koje će olakšati slobodno kretanje robe i osoba diljem Europske unije
- usvajanje određenih politika koje će pomoći u stvaranju koherentnih i integriranih prometnih sustava koristeći se najboljom dostupnom tehnologijom
- razvoj prometne infrastrukture u svrhu jačanja ekonomske i socijalne kohezije između regija

¹⁴ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/common-transport-policy-overview> (4.8.2022).

¹⁵ The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 14., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

- osiguravanje razvoja prometne infrastrukture u skladu s obrascima iz područja zaštite okoliša
- mjere za promicanje sigurnosti
- socijalne mjere
- razvoj odgovarajućih odnosa s trećim zemljama i prema potrebi davanje prednosti onima u kojima je transport osoba ili robe bitan za Europsku uniju.

U skladu s time, ovaj dokument ima nekoliko prioriteta za zajedničku prometnu politiku. Prvi prioritet za zajedničku prometnu politiku koji proizlazi iz navedenog dokumenta odnosi se na razvoj i integraciju prometnih sustava za potrebe Europske zajednice pod što spada uspostava novog ekonomskog i regulatornog okvira, tehničko usklađivanje, istraživanje i razvoj te razvoj mreže.

Tablica 2. Prioriteti razvoja i integracije transporta za potrebe zajednice te aktivnosti za njihovo ostvarenje

<p>Ekonomski i regulatorni okvir</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) naplata infrastrukturnih troškova i eksternalija, uključujući i korištenje fiskalnih poticaja, te uspostava poreznog sustava za teška teretna vozila ovisno o području djelovanja b) ukidanje ograničenja na najam teretnih vozila i autobusa u drugim zemljama članicama te ograničenja za usluge prijevoza na vlastiti račun c) uvođenje pozitivnih mjera za razvoj unutarnjih plovnih putova d) unapređenje pomorskog prometa na kraćim relacijama (short-sea shipping) e) popis državnih potpora, kriteriji evaluacije za dodjelu državnih potpora f) uspostava statističkih sustava za prijevoz robe kojima bi se vodila statistiku o nesrećama u cestovnom i pomorskom prijevozu
--------------------------------------	--

	g) sloboda pružanja međunarodnih usluga u sektoru taksi prijevoza
Tehničko usklađivanje	<p>a) tehničko usklađivanje plovila unutarnjih plovnih putova, cestovnih vozila, kombiniranog transporta i željeznica, s naglaskom na interoperabilnost mreže željezničkih pruga za velike brzine</p> <p>b) procjena učinka povećanja dimenzija kontejnera na gospodarstvo, infrastrukturu i sigurnost</p> <p>c) standardizacija opreme za kontrolu zračnog prometa (ATC), razvoj sustava pomorskog prometa (VTS) i elektroničkih sustava za razmjenu podataka (EDI) za luke</p>
Istraživanje i razvoj	<p>a) uspostavljanje koherentnog pristupa istraživanju i razvoju orijentiranog na transport</p> <p>b) pronalazak novih rješenja u vezi s upravljanjem prometom, logistikom i potražnjom za svim vrstama prijevoza, od onih pitanja vezanih za prijevoz do onih vezanih za zaštitu okoliša</p> <p>c) uspostava bliske suradnje s drugim europskim organizacijama za istraživanje i razvoj u području prometa (Eureka, Eurocontrol, COST and OECD)</p>
Razvoj Transeuropske (TEN-T) mreže	<p>a) okvirnom uredbom donijeti smjernice za konvencionalne željeznice, luke i zračne luke, za upravljanje zračnim prometom (AIM) i upravljanje prometom plovila (VTM) te provesti akcije kako bi se osigurala integracija sustava i multimodalnost</p> <p>b) uvođenje telematike u predložene direktive, posebno ceste</p> <p>c) donijeti smjernice za mrežu intermodalnih putničkih usluga za građane</p>

	d) donijeti okvir za pomoć razvoju transportne infrastrukturne mreže u zemljama Istočne i Srednje Europe
--	--

Izvor: Izradio student na temelju:

The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 71., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

Drugi prioritet za zajedničku prometnu politiku koji proizlazi iz navedenog dokumenta jest sigurnost u transportu.

Tablica 3. Prioritet sigurnosti u transportu i aktivnosti za njegovo ostvarenje

Sigurnost u transportu	<ul style="list-style-type: none"> a) provedba programa za sigurnost na cestama, uključujući prioritetne mjere u području obrazovanja i ponašanja vozača, sigurnosti vozila i infrastrukture b) jačanje zakonodavstva o nacionalnom i međunarodnom prijevozu opasnih tvari c) specifikacije i operativni postupci temeljeni na Eurocontrol standardima, obvezni sustavi za izvještavanje o nesrećama (MIR) i obvezne istrage zrakoplovnih nesreća d) dinamička primjena međunarodnih pravila o sigurnosti i sprječavanju onečišćenja na moru, kao i učinkovita primjena nadzora nad lukom one države na čijem se području ta luka nalazi
------------------------	--

Izvor: Izradio student na temelju:

The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 71., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

Treći prioritet za zajedničku prometnu politiku koji proizlazi iz navedenog dokumenta odnosi se na zaštitu okoliša.

Tablica 4. Prioritet zaštite okoliša i odluke za ostvarenje

Zaštita okoliša	<ul style="list-style-type: none">a) revizija i jačanje tehničkih direktiva o tehničkoj sposobnosti vozila u području ekološke učinkovitosti (emisije, buka)b) poticanje i promicanje sigurnog javnog prijevoza i potpora lokalnim inicijativama u korist biciklista i pješaka kako bi se doprinijelo kvaliteti urbanog okruženjac) donošenje standardnog načina za izračun izloženosti buci te donošenje indeksa i pravila za najbučnije zrakoplove, kao i pravila vezanih za njihovu emisiju dušikovih oksida (Nox)d) razvoj sustava za upravljanje tokovima otpada i sustava za sprječavanje onečišćenja s brodova
-----------------	--

Izvor: Izradio student na temelju:

The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 72., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

Četvrti prioritet za zajedničku prometnu politiku koji proizlazi iz navedenog dokumenta jest socijalna zaštita.

Tablica 5. Prioritet socijalne zaštite i aktivnosti za njegovo ostvarenje

Socijalna zaštita	<ul style="list-style-type: none">a) izmjena pravila o pristupu profesiji, osposobljavanju, satima vožnje i razdobljima odmora u cestovnom prijevozu teretab) postavljanje uvjeta za posadu i radnih uvjeta na unutarnjim plovnim putevimac) organiziranje poboljšanog prijevoza za osobe sa smanjenom pokretljivošćud) donošenje programa ograničenja vremena leta i postavljanje minimalnih uvjeta osposobljavanja u određenim zanimanjima unutar civilnog zrakoplovstvae) određivanje minimalne razine obrazovanja i osposobljenosti časnika na brodovimaf) regulacija radnog vremena u različitim prometnim sektorima
-------------------	--

Izvor: Izradio student na temelju:

The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 72., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

Peti prioritet za zajedničku prometnu politiku koji proizlazi iz navedenog dokumenta su vanjski odnosi.

Tablica 6. Prioritet vanjskih odnosa i aktivnosti za njegovo ostvarenje

Vanjski odnosi	<p>a) prijedlozi za provedbu i provedba mandata za pregovore o sporazumima s trećim zemljama</p> <p>b) vanjski odnosi u pomorskom prometu, uključujući mjere za uklanjanje ograničenja na tržištu i rješavanje pomorskih odnosa s trećim zemljama</p> <p>c) jačanje sudjelovanja i statusa Europske komisije u međunarodnim organizacijama koje se bave prometom</p>
----------------	--

Izvor: Izradio student na temelju:

The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 72., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

Osim ovih pet prioriteta, u dokumentu su naznačene i mjere koje nalaže postojeća legislativa. One obuhvaćaju poboljšanje dostupnosti i kvalitete informacija o djelovanju unutarnjeg prometnog tržišta, kriterije koji se odnose na daljnju liberalizaciju željeznica, kriterije i metode za procjenu pretjerano visokih ili niskih tarifa zračnog prijevoza, itd.¹⁶

3.1.2. Akcijski plan za period nakon prve Bijele knjige

Usvajanjem „Bijele knjige o budućem razvoju zajedničke prometne politike“ postignut je prvi korak prema definiranju ciljeva i akcijskog programa pomoću kojeg će se ti ciljevi ostvariti.¹⁷ Političkom raspravom koja je uslijedila potvrđene su glavne smjernice Bijele knjige, kao i interes drugih EU institucija za razvojem akcijskog programa koji bi trebalo redovito

¹⁶ The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., p. 72., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).

¹⁷ The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000, Europska komisija, Bruxelles, 1995., p. 1., <http://aei.pitt.edu/1115/> (4.8.2022).

revidirati kako bi se postigao konsenzus o ciljevima i prioritetima. Također, predložen je globalni pristup radi osiguranja učinkovitog funkcioniranja prometnih sustava i zaštite okoliša, odnosno, predložen je okvir za održivu mobilnost. Pritom, očekivano je da će svakom budućem programu zajedničke prometne politike prethoditi detaljna ekonomska i politička analiza. Jedan od tih programa jest program naziva „The common transport policy action programme 1995-2000“, donesen 1995. godine. Riječ je o svojevrsnoj nadopuni Bijele knjige, a njime je Europska komisija u svrhu transparentnosti svim zainteresiranima nastojala iznijeti planirano.

Sastoji se od inicijativa u 3 temeljna područja:¹⁸

- unapređenje kvalitete – razvojem integriranih i konkurentnih prometnih sustava koji će udovoljiti ekološkim i sigurnosnim ciljevima
- unapređenje unutarnjeg tržišta – radi promicanja učinkovitosti, izbora transporta i pružanja prijevoznih usluga bolje prilagođenih korisniku
- širenje vanjske politike – unapređivanjem prometnih veza s trećim zemljama i poticanjem ulaska subjekata Europske unije u druga prometna tržišta.

Nadovezujući se na ovaj program, Europski gospodarski i socijalni odbor objavio je svoje mišljenje o istom, kojim je podržao glavne nove zakonodavne prijedloge.¹⁹ Međutim, nezadovoljni su time što se određene prethodne kritike o propustima nisu uvažile, pogotovo o onim propustima koji se dotiču strukturnih promjena unutar država članica. Također, odbor smatra minusom to što je vidljiv nedostatak podataka i studija o budućoj potražnji i ponudi prometa.

3.2. BIJELA KNJIGA – EUROPSKA PROMETNA POLITIKA DO 2010. – VRIJEME ZA ODLUKU

Cilj otvaranja prometnog tržišta postavljenog u sklopu prve Bijele knjige bio je u razdoblju do nove Bijele knjige većim dijelom ostvaren, osim u željezničkom sektoru.²⁰ Primjer je toga cestovni sektor gdje kamioni koji su se s međunarodnih isporuka vraćali prazni, sada imaju mogućnost prikupljanja i dostave tereta unutar zemalja članica koje nisu zemlje

¹⁸ The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000, Europska komisija, Bruxelles, 1995., p. 2., <http://aei.pitt.edu/1115/> (4.8.2022).

¹⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX:51999AC0699> (4.8.2022).

²⁰ European Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 2001., p. 6., <http://aei.pitt.edu/1187/> (5.8.2022).

njihova podrijetla. Također, zračni prijevoz, koji je po sigurnosti postao jedan od najboljih na svijetu, otvoren je tržišnoj konkurenciji što je rezultiralo time da zračna industrija bilježi brži rast od gospodarstva. Nadalje, došlo je do znatnog pada potrošačkih cijena te do promjene osobnih navika potrošača uvođenjem kvalitetnijih usluga i osiguravanjem više različitih izbora. Osobna se mobilnost građana isto promijenila, sa 17 km dnevno 1970. godine na 35 km 1998. godine. Drugi napredak koji je ostvaren jest uspjeh projekata pokrenutih 1980-ih, poput transeuropske željezničke mreže i programa satelitske navigacije Galileo. Unatoč tomu, upravljanje trgovačkim društvima i dalje zaostaje za modernizacijom tehnike i infrastrukture, posebno unutar željezničkog sektora. Uspješnost otvaranja prometnog tržišta remeti činjenica da je teško prihvatiti narušavanje tržišne utakmice koje postoji zbog nedostatka fiskalne i socijalne harmonizacije. Zbog neskladnog razvoja zajedničke prometne politike postoje određeni problemi:

- nejednak rast među različitim vrstama prijevoza – cestovni prijevoz robe (44% tržišta), pomorski prijevoz robe na kraćim relacijama (eng. short-sea shipping) (41%), željeznički prijevoz robe (8%) i prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima (4%); cestovni prijevoz putnika (79% tržišta), zračni prijevoz putnika (5%), željeznički prijevoz putnika (6%),...
- zagušenje prometa na glavnim cestovnim i željezničkim pravcima, u gradovima i zračnim lukama
- štetni učinak na okoliš i javno zdravlje te visok danak prometnih nesreća.

Za potrebe rješavanja navedenih problema Europska komisija donijela je 2001. godine novu Bijelu knjigu o prometnoj politici naziva: „Bijela knjiga – Europska prometna politika do 2010. – vrijeme za odluku“. Ciljevi postavljeni u Bijeloj knjizi su:²¹

- kombiniranje različitih vrsta prijevoza na način koji je prihvatljiviji za okoliš
- uklanjanje uskih grla u prometu revitalizacijom željeznice
- promicanje pomorskog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putevima

Uz navedene ciljeve, Bijela knjiga predlaže ukupno oko 60 mjera koje će biti detaljno prikazane u sljedećoj tablici.

²¹ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview> (5.8.2022).

Tablica 7. Mjere predložene u Bijeloj knjizi iz 2001. godine

1. Uspostavljanje ravnoteže između prometnih grana	
<p>1.1. Poboljšanje kvalitete u cestovnom sektoru</p>	<p>a) usklađivanje inspekcija i kazni do kraja 2001. u svrhu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ promicanja učinkovitog i ujednačenog tumačenja, provedbe i praćenja postojećeg zakonodavstva iz područja cestovnog prometa ▪ utvrđivanja odgovornosti poslodavaca za određene prekršaje koje su počinili njihovi vozači ▪ usklađivanja uvjeta za imobilizaciju vozila ▪ povećanja broja provjera koje države članice moraju provesti vezano za poštivanje vremena vožnje i razdoblja odmora vozača <p>b) osiguravanje zadovoljavajućih radnih uvjeta i promicanja potrebnih vještina kako bi profesija prijevoza u cestovnom prometu postala privlačnom</p> <p>c) usklađivanje minimalnih klauzula u ugovorima kojima se uređuje prijevozna djelatnost kako bi se omogućila revizija u slučaju povećanja troškova (npr. povećanje cijena goriva)</p>
<p>1.2. Revitalizacija željeznica</p>	<p>a) postupno otvaranje željezničkog tržišta u Europi do kraja 2001. godine pomoću donošenja mjera za željeznički sektor s ciljem:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ otvaranja nacionalnih tržišta tereta kabotaži ▪ osiguravanja visoke razine sigurnosti željezničke mreže na temelju pravila i propisa, kao i jasnog određivanja odgovornosti svake uključene stranke ▪ ažuriranja direktiva o interoperabilnosti svih komponenti konvencionalne željezničke mreže i mreže željezničkih pruga velikih brzina ▪ postupnog otvaranja željezničke mreže pružateljima usluga međunarodnog prijevoza putnika <p>b) poboljšanja sigurnosti željeznica predlaganjem direktive i uspostavljanjem odgovarajuće strukture za interoperabilnost i sigurnost željeznica</p> <p>c) podržavanja izgradnje nove željezničke infrastrukture, posebno one za željeznički prijevoz tereta</p> <p>d) postizanja dogovora sa željezničkim industrijama radi smanjenja štetnog utjecaja na okoliš</p>
<p>1.3. Uspostava kontrole nad razvojem zračnog prometa</p>	<p>a) predložiti u kontekstu jedinstvenog europskog neba do 2004. godine sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ snažan regulator koji je nezavisan i koji s odgovarajućim sredstvima na raspolaganju može postaviti ciljeve za

	<p>osiguranje rasta prometa ne dovodeći sigurnost u pitanje</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mehanizam koji vojsci omogućava održavanje zadovoljavajuće razine obrambenih sposobnosti i, istodobno, razine kooperacije radi efikasnije organizacije zračnog prostora ▪ socijalni dijalog sa socijalnim partnerima o aspektima zajedničke zrakoplovne politike ▪ suradnja s Europskom organizacijom za sigurnost zračne plovidbe u svrhu razvoja i primjene pravila Europske unije ▪ sustav nadzora, inspekcije i kazni kojim se osigurava učinkovita provedba pravila <p>b) u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva preispitati oporezivanje zračnog prometa i dogovoriti uvođenje poreza na kerozin do 2004. godine</p> <p>c) 2002. godine pokrenuti raspravu o budućnosti zračnih luka s namjerom da se:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bolje iskoriste postojeći kapaciteti ▪ revidira sustav naknada zračnih luka ▪ integrira zračni prijevoz u jedinstveni sustav s ostalim vrstama prijevoza ▪ odrede buduće potrebe za novom infrastrukturom zračnih luka <p>d) predstaviti 2003. godine reviziju sustava dodjele slobodnih mjesta</p>
--	--

	<p>(slotova) radi veće pristupnosti tržišta uz istodobno smanjenje negativnih utjecaja europskih zračnih luka na okoliš</p> <p>e) pregovarati sa Sjedinjenim Američkim Državama o zajedničkom transatlantskom zrakoplovnom sporazumu kako bi zamijenio postojeći sporazum o otvorenom nebu</p>
<p>1.4. Prilagodba pomorskog sustava i sustava prometa unutarnjim plovnim putevima</p>	<p>a) razviti infrastrukturu potrebnu za stvaranje istinskih pomorskih prometnica (eng. „Motorways of the sea“</p> <p>b) pojednostaviti regulatorni okvir za pomorski promet i promet unutarnjim plovnim putevima</p> <p>c) predložiti regulatorni okvir za kontrolu sigurnosti putnika na brodovima koji nude europska krstarenja, slično onomu što se provodi u zračnom putničkom prijevozu</p> <p>d) postrožiti pravila o sigurnosti pomorske plovide u suradnji s Međunarodnom pomorskom organizacijom i Međunarodnom organizacijom rada, osobito:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ uvođenjem minimalnih socijalnih prava koja će provjeravati za vrijeme brodskih inspekcija ▪ razvojem istinskog europskog sustava upravljanja pomorskim prometom

	<p>e) poticati registriranje što većeg broja brodova u državama Europske unije na temelju najboljih praksi, predlaganjem u 2002. godini mjera za oporezivanje na temelju tonaže i revizijom smjernica o državnim potporama za pomorski promet</p> <p>f) poboljšati stanje prijevoza unutarnjim plovnim putevima kroz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ trenutačnu standardizaciju tehničkih zahtjeva za cijelu mrežu plovnih puteva Europske unije do 2002. godine ▪ veće usklađivanje svjedodžbi o osposobljenosti za zapovjednika broda unutar cijele mreže plovnih puteva Europske unije ▪ usklađivanje uvjeta vezanih uz razdoblja odmora, članove posade, sastav posade i plovidbeni staž na plovilima koja plove unutarnjim plovnim putevima
<p>1.5. Povezivanje transportnih modaliteta</p>	<p>a) uspostava novog programa naziva „Marco Polo“ do 2003. godine radi promocije alternativnih rješenja nevezanih za cestovni transport</p> <p>b) predložiti do 2003. godine novi okvir Europske unije za razvoj zanimanja integratora tereta te standardizaciju prijevoznih jedinica i tehnika utovara tereta</p>

2. Eliminacija uskih grla	
<p>a) 2001. godine revidirati smjernice za transeuropsku transportnu mrežu kako bi se uklonila uska grla poticanjem koridora s prioritetima za teret, brzi prijevoz putnika i planove upravljanja prometom za glavne ceste</p> <p>b) u 2001. godini za povećati za 20% maksimalni iznos financijskih sredstava u okviru Transeuropske transportne mreže za glavna uska grla</p> <p>c) 2004. godine predstaviti opsežniju reviziju transeuropske transportne mreže usmjerenu na integraciju mreža zemalja kandidatkinja za pristupanje Europskoj uniji, uvođenje koncepta pomorskih prometnica (eng. „Motorways of the sea“), razvoj kapaciteta zračnih luka te poboljšanje teritorijalne kohezije na kontinentalnoj razini</p> <p>d) uskladiti minimalne sigurnosne standarde za cestovne i željezničke tunele koji pripadaju transeuropskoj prometnoj mreži</p>	
3. Postavljanje korisnika u središte prometne politike	
3.1. Nesigurne ceste	<p>a) postaviti cilj smanjenja broja umrlih na europskim cestama za pola (do 2010. godine)</p> <p>b) do 2005. godine uskladiti pravila kojima se uređuju kontrole i kazne u međunarodnom komercijalnom prijevozu na transeuropskoj transportnoj mreži, posebno u pogledu prebrze vožnje i vožnje pod utjecajem alkohola</p> <p>c) sastaviti popis tzv. „crnih točaka“ na transeuropskim rutama na kojima su prisutne značajne opasnosti i uskladiti postavljanje prometnih znakova na istima</p> <p>d) zahtijevati od proizvođača autobusa da stave sigurnosne pojaseve na sva sjedala novoproduzvenih vozila</p>

	<p>e) poticati odgovornu vožnju kroz trening i edukaciju</p> <p>f) nastaviti borbu protiv vožnje u pijanom i drogiranom stanju</p>
<p>3.2. Činjenice koje stoje iza troškova za korisnika</p>	<p>a) 2002. godine predložiti okvirnu direktivu koja će utvrditi načela i strukturu sustava naplate infrastrukture i zajedničku metodologiju za utvrđivanje razine naplate</p> <p>b) učiniti porezni sustav učinkovitijim do 2003. godine predlaganjem jedinstvenog oporezivanja za gorivo koje se koristi u komercijalnom cestovnom prijevozu</p> <p>c) 2002. godine predložiti direktivu koja će zajamčiti interoperabilnost sredstava plaćanja na transeuropskoj transportnoj mreži</p>
<p>3.3. Prava i obveze korisnika</p>	<p>a) 2001. godine povećati postojeća prava putnika u zračnom prometu kroz nove prijedloge koji se posebno odnose na zabranu ukrcanja na zrakoplov zbog prevelikog broja rezervacija, kašnjenja i otkazivanja letova</p> <p>b) 2001. godine donijeti uredbu koja se dotiče zahtjeva vezanih za ugovore u zračnom prijevozu</p> <p>c) do 2004. godine i što je više moguće, proširiti postojeće mjere zaštite prava putnika na ostale vidove prijevoza, a</p>

	posebno na željeznice, pomorski prijevoz, gradski prijevoz
4. Upravljanje globalizacijom prometa	
<ul style="list-style-type: none"> a) povezati buduće države članice s transeuropskom transportnom mrežom putem kvalitetne infrastrukture s ciljem da se udio željezničkog prijevoza u istima održi na 35% u 2010. godini b) osigurati javno financiranje izgradnje infrastrukture u novim zemljama članicama u budućoj financijskoj perspektivi Europske unije c) razviti administrativne kapacitete zemalja kandidatkinja osposobljavanjem inspektora i administrativnog osoblja odgovornog za provedbu prometnog zakonodavstva d) osigurati punopravno članstvo Europske unije u glavnim međunarodnim organizacijama, posebno u Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva, Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, Središnjoj komisiji za plovidbu Rajnom, Dunavskoj komisiji i Europskoj organizaciji za sigurnost zračne plovidbe e) do 2008. godine razviti globalni satelitski navigacijski sustav nad kojim će EU imati kontrolu i koji će udovoljiti zahtjevima preciznosti, pouzdanosti i sigurnosti stavljenim pred njega (Galileo) 	

Izvor: Izradio student na temelju:

European Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 2001., p. 105., <http://aei.pitt.edu/1187/> (5.8.2022).

3.3. BIJELA KNJIGA – PLAN ZA JEDINSTVENO EUROPSKO PROMETNO PODRUČJE

Razdoblje nakon Bijele knjige iz 2001. godine pokazalo se prilično uspješnim. Došlo je do daljnjeg otvaranja prometnih tržišta, stvaranja zajedničkog europskog zračnog prostora te povećanja sigurnosti svih vrsta prijevoza.²² Također, prihvaćene su predložene promjene pravila vezanih za radne uvjete te usvojena izmijenjena prava putnika. Postignuta je teritorijalna uravnoteženost uspostavom transeuropske prometne mreže, a izgrađene su i mreže željezničke pruge za velike brzine. Nadalje, međunarodna suradnja je ojačana te je mnogo učinjeno u vezi povećanja ekološke učinkovitosti prijevoza.

Međutim, neki problemi iz prošlosti i dalje nisu riješeni, dok se novi samo gomilaju. Kompletiranje unutarnjeg tržišta ne može biti završeno dok se ne premoste prepreke poput stvaranja uskih grla u prometu, specifično na cestama i u zraku. Postojeći će se problemi morati ponovo adresirati tako da se s predviđenim resursima i uzimanjem u obzir ekoloških ograničenja razmisli kako na najbolji način udovoljiti potrebama stanovnika Europske unije za putovanjem, a u isto vrijeme i potrebama gospodarstva za prijevozom. Velik korak prema zadovoljenju ove dvije stavke bilo bi povezivanje prometnih sustava zapada i istoka Europe, što bi rezultiralo zadovoljenjem potreba za prijevozom gotovo cijelog europskog kontinenta.

Nadalje, prisutan je problem nestašice nafte u svijetu u budućnosti, što znači da će njena cijena samo rasti. Neovisno o tehničkom napretku, potencijalu za ekonomično poboljšanje energetske učinkovitosti i političkim naporima, prometni je sustav ostao gotovo nepromijenjen. I dalje je, iako energetske efikasniji, iznimno ovisan o nafti i naftnim derivatima.

Dakako, promet je čišći nego prije, ali i dalje je zbog svoje veličine glavni izvor buke i lokalnog onečišćenja zraka. Po pitanju zaštite okoliša, Europska je unija pozvala na drastično smanjenje svjetske emisije stakleničkih plinova s tim ciljem da se temperatura ne povisi/snizi za više od 2 Celzijeva stupnja. Sveukupno, unutar Europske unije potrebno je do 2050. godine smanjiti emisije za 80-95% u odnosu na onu razinu koja je bila 1990. godine. U tome će uvelike pomoći nove tehnologije u razvoju vozila i upravljanja prometom. Potrebno je brzo uvođenje

²² White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Europska komisija, Bruxelles, 2011., p. 4., <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF> (6.8.2022).

tih tehnologija, ali i stalno ulaganje u razvoj prometa jer može doći do nepovratnog pada prometne industrije Europske unije zbog ubrzanog razvoja drugih svjetskih prometnih tržišta.

Dokazano je da mobilnost ovisi o infrastrukturi. Stoga, nijedna značajna promjena neće biti moguća bez postojanja razvijene infrastrukture i pametnog upravljanja istom. Nadalje, investiranje u razvoj infrastrukture ima izražene prednosti poput ekonomskog rasta, kreiranja blagostanja i radnih mjesta, jačanja trgovine, geografske pristupačnosti te mobilnosti ljudi. Naravno, to mora biti provedeno na način da se maksimizira pozitivan utjecaj na gospodarski rast, a minimizira negativan utjecaj na okoliš, jer u suprotnom prethodno navedene prednosti neće doći do izražaja.

Prometni sustav u ovakvom stanju još uvijek nije održiv. Ako se prijevoz nastavi razvijati istim putem kao i do sada, predviđa se da će ovisnost o nafti pasti na manje od 90 %, dok će korištenje obnovljivih izvora energije biti oko 10%, što će znači da će samo za dlaku premašiti cilj postavljen za 2020. godinu. Do 2050. godine emisije ugljikovog dioksida bit će za trećinu veće od onih zabilježenih 1990. godine, dok će se troškovi povezani sa zagušenjem prometa povećati za oko 50%. Također, povećat će se društveni troškovi nesreća i zagađenje bukom te će doći do širenja jaza između središnjih i perifernih područja.

Kako do opisanog scenarija ne bi došlo, Europska komisija 2011. godine donosi dokument „White paper: Roadmap to a single European Transport Area“ u kojem pomoću stečenog iskustva nastoji iznijeti strategiju za budućnost prometnog sustava Europske unije i u kojem je definiran politički plan za naredna desetljeća. Strategija je izražena kroz 40 akcijskih mjera i 132 inicijative usmjerene na postizanje 10 operativnih ciljeva unutar različitih vremenskih razdoblja, do 2030. godine i do 2050. godine.²³ U sljedećoj je tablici prikazano deset operativnih ciljeva iz Bijele knjige iz 2011. godine.

²³ White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Europska komisija, Bruxelles, 2011., p. 18., <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF> (6.8.2022).

Tablica 8. Deset ciljeva iz Bijele knjige iz 2011. godine

<p>Razvoj održivih goriva i pogonskih sustava</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prepoloviti korištenje vozila pogonjenih tradicionalnim gorivima u gradovima do 2030. godine te njihovo potpuno izbacivanje do 2050. godine. Razviti gradsku prometnu logistiku bez CO₂ u većim gradovima do 2030. godine. 2. Smanjiti emisije CO₂ iz pomorskih brodova za 40% (do 2050.) i povećati korištenje goriva s niskim postotkom ugljika na 40% (do 2050.).
<p>Optimizacija učinkovitosti multimodalnih logističkih lanaca većim korištenjem energetski učinkovitijih prometnih grana</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. 30% cestovnog prijevoza tereta na udaljenosti većoj od 300 km potrebno je prebaciti na druge prometne grane (do 2030.) te više od 50% do 2050. godine. Za postizanje tog cilja potreban je razvoj odgovarajuće infrastrukture. 4. Do 2050. godine dovršiti europsku mrežu željezničkih pruga za velike brzine. Do 2030. utrostručiti duljinu postojećih željezničkih pruga za velike brzine. Do 2050. godine veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti trebao bi se odvijati željeznicom. 5. Uspostaviti potpuno funkcionalnu i multimodalnu TEN-T mrežu na razini Europske unije do 2030. godine. Do 2050. godine tome pridodati i odgovarajuće informacijske usluge.

	<p>6. Povezati zračnu sa željezničkom mrežom, po mogućnosti onom za brze vlakove. Osigurati da su glavne morske luke dostatno povezane sa željezničkom mrežom te, gdje je moguće, sa sustavom unutarnjih plovnih putova (do 2050.).</p>
<p>Povećati efikasnost transporta i prometne infrastrukture korištenjem informacijskih sustava te poticajima na tržišnoj osnovi</p>	<p>7. Modernizirati infrastrukturu upravljanja zračnim prometom (SESAR) do 2020. godine. Razviti ekvivalentne sustave upravljanja kopnenim i vodnim prometom (ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS). Uvođenje Europskog globalnog satelitskog navigacijskog sustava (Galileo).</p> <p>8. Uspostaviti okvir za europski upravljački i informacijski prometni sustav do 2020. godine.</p> <p>9. Približiti se nultoj stopi smrtnosti u cestovnom prometu do 2050. godine. Prepoloviti broj žrtava na cestama EU do 2050. godine. Do 2020. godine osigurati da EU bude svjetski predvodnik u području sigurnosti i zaštite u prometu.</p> <p>10. Približiti se potpunoj primjeni načela „korisnik plaća“ i „onečišćivač plaća“. Eliminirati poremećaje tržišta, uključujući štetne subvencije, te osigurati financiranje budućih ulaganja u promet.</p>

Izvor: Izradio student na temelju:

White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Europska komisija, Bruxelles, 2011., p. 18., <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF> (6.8.2022).

Provedba navedenih ciljeva neće biti moguća bez stvaranja učinkovitog sustava za prijevoznike i korisnike prijevoza, bez stvaranja jedinstvenog europskog prometnog prostora. Stvaranje takvog sustava omogućit će, između ostalog, fluidnost kretanja putnika i tereta te smanjenje troškova. Međutim, bez kontinuiranog razvoja novih tehnologija i ulaganja u odgovarajuću infrastrukturu, dovodi se u pitanje uspješnost provedbe zadanih ciljeva Europske unije postavljenih u sklopu Bijele knjige.

4. TRANSEUROPSKA TRANSPORTNA MREŽA (TEN-T)

Jedna od postavljenih zadaća Ugovora iz Maastrichta bila je poboljšanje sigurnosti, kvalitete i učinkovitosti europske prometne mreže, što će za posljedicu imati uspostavljanje i razvijanje transeuropskih mreža i njihovo spajanje u sveobuhvatnu Transeuropsku transportnu mrežu (TEN-T).

TEN-T mreža koja obuhvaća željezničke pruge, ceste, unutarnje plovne putove, pomorske rute, luke, zračne luke i željezničke terminale, širi se na način da nadležna tijela EU određuju infrastrukturu unutar država članica koja udovoljava unaprijed utvrđenim zahtjevima.²⁴ Ti se zahtjevi posebno odnose na sigurnost, kvalitetu za postizanje visokoučinkovitog prometa i usklađenost s ciljevima zaštite okoliša. Pritom je glavni cilj koji politika TEN-T mreže nastoji postići uklanjanje postojećih nedostataka, eliminiranje uskih grla i tehničkih prepreka, te jačanje socijalne, gospodarske i teritorijalne kohezije u EU.

Uz izgradnju fizičke infrastrukture, politika TEN-T mreže služi i kao potpora za primjenu inovacija, novih tehnologija i digitalnih rješenja u svim vrstama prijevoza.²⁵ Sve to s ciljem da se poboljša upotreba infrastrukture, smanji utjecaj prometa na okoliš, postigne veća energetska učinkovitost i veća sigurnost.

TEN-T mreža sastoji se od dvije mrežne razine:²⁶

- sveobuhvatna mreža
- osnovna mreža

Sveobuhvatna mreža koja se odnosi na opći sloj TEN-T mreže uključuje postojeću i planiranu infrastrukturu koja mora biti u skladu s Uredbom o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, a trebala bi biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2050. godine. S druge strane, osnovna mreža uključuje samo one strateški značajnije dijelove sveobuhvatne mreže te bi trebala biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2030. godine.

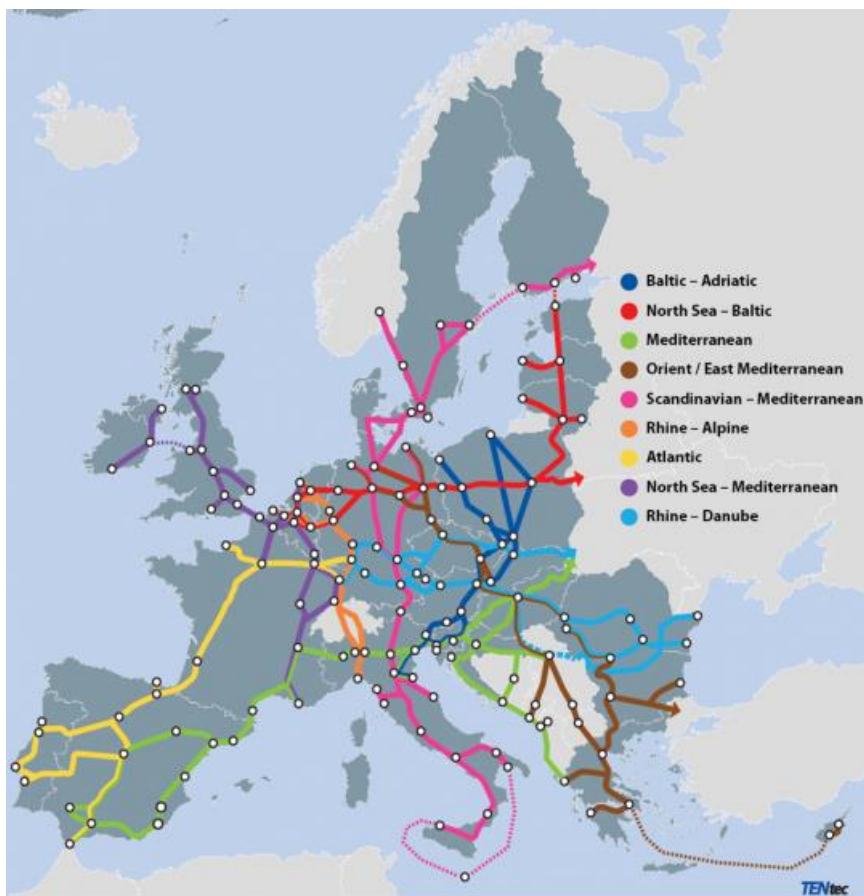
²⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6725 (10.8.2022).

²⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (10.8.2022).

²⁶ <https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> (10.8.2022).

Europska je komisija odlukom 18. listopada 2013. godine definirala devet koridora osnovne mreže EU koji imaju funkciju spajanja 94 glavnih europskih luka i 38 ključnih zračnih luka (tu spadaju i Luka Rijeka te zagrebačka zračna luka) sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture osposobljene za postizanje zadovoljavajućih brzina putničkih i teretnih vlakova, kao i 35 graničnih prijelaza.

Zemljovid 1. Koridori TEN-T mreže



Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1316/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

Izvor: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:TEN-T_core_network_corridors_%28freight_and_passenger%29-RYB18.png (10.8.2022).

Koridori TEN-T mreže prikazani na slici su:

- Baltičko – jadranski koridor
- Koridor Sjeverno more – Baltik
- Mediteranski koridor
- Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran

- Skandinavsko – mediteranski koridor
- Rajnsko – alpski koridor
- Atlantski koridor
- Koridor Sjeverno more – Mediteran
- Koridor Rajna – Dunav

Ovih devet koridora utvrđenih radi racionalizacije i pojednostavljenja koordiniranog razvoja osnovne mreže EU predstavljaju okosnicu iste. Zbog njihove važnosti ustanovljen je dodatni financijski fond u vrijednosti od 26 milijardi eura naziva CEF (eng. Connecting Europe Facility) koji omogućuje državama članica EU dodatno financiranje njihovih projekata na tim koridorima na temelju natječaja raspisanog od strane Europske komisije.

4.1. BALTIČKO-JADRANSKI KORIDOR

Baltičko-jadranski koridor jedan je od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih pravaca Srednje Europe.²⁷ Ovaj je koridor dug 1800 kilometara i proteže se od baltičkih luka na sjeveru Poljske (Gdanjsk, Gdynia, Szczecin) do jadranskih luka (Kopar, Trst, Venecija, Ravenna) na jugu, prolazeći pritom kroz industrijske regije srednje i južne Poljske, Beč i Bratislavu, istočnoalpsku regiju i sjevernu Italiju. Baltičko-jadranski koridor prolazi teritorijem Poljske, Češke, Slovačke, Austrije, Italije i Slovenije, povezivajući glavne prometne čvorove kroz ključne željezničkom cestovne, pomorske i zračne prometne veze. Istaknuti projekti ovoga koridora su: bazni tunel Semmering i željeznička pruga Koralm u Austriji te prekogranične dionice između Poljske, Češke i Slovačke. Nadalje, koridor uključuje 13 urbanih čvorišta i zračnih luka te 8 pomorskih luka i 24 željezničko-cestovnih terminala, s ukupno oko 4200 kilometara željezničke i oko 3600 kilometara cestovne mreže.

Pozicija mu je takva da prelazi u ili je paralelan s pet drugih koridora:

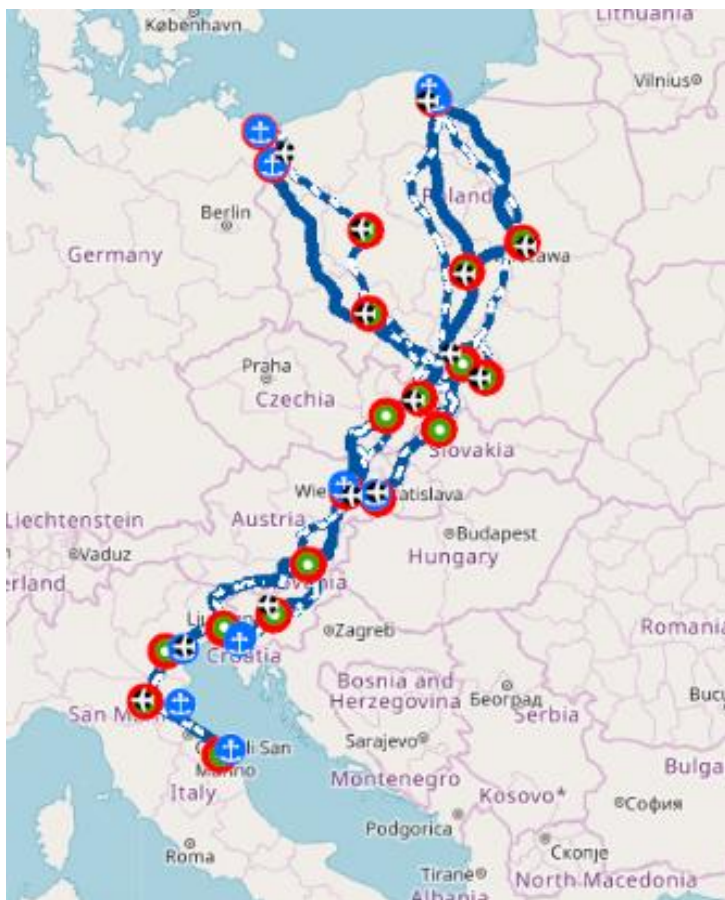
- Koridor Sjeverno more – Baltik (na području Poljske)
- Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran (na području Češke, Austrije i Slovačke)
- Koridor Rajna – Dunav (na području Češke, Austrije i Slovačke)

²⁷ CEF support to Baltic-Adriatic Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-a_baltic-adriatic_corridor_metadata.pdf/ (10.8.2022).

- Mediteranski koridor (na području Italije i Slovenije)
- Skandinavsko – mediteranski koridor (na području Italije)

Unutar ovog koridora većina država ima mogućnost korištenja Kohezijskog fonda, izuzev Italije i Austrije. Nadalje, države ovog koridora imale su dosta uspjeha u osiguranju sredstava CEF-a, pa su tako u razdoblju od 2014. do 2018. godine uspjele osigurati ukupno 2,4 milijardi eura raspoređenih na 100 projekata diljem istog.

Zemljovid 2. Baltičko - jadranski koridor



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (10.8.2022).

4.2. KORIDOR SJEVERNO MORE – BALTIK

Koridor Sjeverno more – Baltik sastoji se od oko 5000 kilometara željezničkih pruga, 4000 kilometara cesta i 2000 kilometara unutarnjih plovnih putova i povezuje osam država članica, odnosno četiri članice koje mogu dobiti potporu iz Kohezijskog fonda: Finska, Estonija, Latvija, Litva te četiri članice koje to ne mogu učiniti: Poljska, Njemačka, Nizozemska i Belgija.²⁸ Koridor započinje u Helsinkiju te zatim prolazi južno kroz Estoniju, Latviju i Litvu prema glavnom gradu Poljske, Varšavi. Iz Varšave se proteže prema zapadu prolazeći kroz Lodz, Poznanj i Berlin da bi na kraju završio u glavnim lukama na Sjevernom moru, u Hamburgu, Bremenu, Bremerhavenu, Amsterdamu, Rotterdamu, Moerdijku i Antwerpenu. Također, ovaj koridor ima prometne veze do Ventspilsa u Latviji, do Klaipede i Vilniusa u Litvi te veze do Terespola koji se nalazi na granici Poljske i Bjelorusije. Koridor Sjeverno more – Baltik prelazi u ili ima zajedničke dionice sa sljedećim koridorima osnovne mreže EU:

- Baltičko – jadranski koridor
- Skandinavsko – mediteranski koridor
- Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran
- Rajnsko – alpski koridor
- Koridor Sjeverno more – Mediteran

Najznačajniji projekt ovog koridora jest Rail Baltica, infrastrukturni projekt koji za cilj ima integriranje Estonije, Litve i Latvije u europsku mrežu željeznica.²⁹

U pogledu CEF sredstava, zemlje kroz čije područje prolazi koridor Sjeverno more – Baltik, uspjele u razdoblju od 2014. do 2020. godine sakupiti preko 2,73 milijarde eura raspodijeljenih na 96 projekata na prostoru istog.

²⁸ CEF support to North Sea - Baltic Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-b-northsea-baltic_metadata.pdf (10.8.2022).

²⁹ <https://www.railbaltica.org/> (10.8.2022).

Zemljovid 3. Koridor Sjeverno more – Baltik



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (10.8.2022).

4.3. MEDITERANSKI KORIDOR

Mediterranski koridor, dug oko 3000 km, predstavlja glavni pravac koji ide istok- zapad na području koji se nalazi južno od Alpa. Proteže se od jugozapada Španjolske do mađarske granice s Ukrajinom, prolazeći pritom uz obale Španjolske i Francuske, preko Alpa i dalje prema istoku kroz Italiju, Sloveniju i Hrvatsku.³⁰ Većinom se sastoji od cestovne i željezničke mreže, osim rijeke Po, nekoliko kanala na području sjeverne Italije i rijeke Rhone na dijelu od Lyona od Marseilla.

Luke ovog koridora svojevrsna su ulazna vrata putnicima i teretu prema ostalim koridorima osnovne mreže te se očekuje da će se razina teretnog prometa u tim lukama do 2030. godine udvostručiti u odnosu na razine iz 2010. godine. Ova prognoza nije nimalo iznenađujuća jer se te luke nalaze unutar vrlo važnih globalnih trgovinskih ruta, poput one koja kroz Sueski

³⁰ CEF support to Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-c_mediterranean_metadata.pdf (10.8.2022).

kanal povezuje Kinu i Europu. Također, tu je i prijevoz na kratkim udaljenostima (eng. *short sea shipping*) te Ro-Ro (eng. *roll-on/roll-off*) linijski servisi među zemljama koridora i servisi između Europe i sjeverne Afrike.

Mediterranski koridor bio je vrlo uspješan u osiguranju sredstva iz CEF fonda. Između 2014. i 2018. godine osigurano je 2,9 milijardi eura za 147 projekata.

Zemljovid 4. Mediteranski koridor



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (10.8.2022).

4.4. KORIDOR BLISKI ISTOK – ISTOČNI MEDITERAN

Koridor Bliski istok – Istočni mediteran proteže se od Sredozemnog mora do Grčke i Cipra na jugu do Njemačke i njezinih baltičkih i sjevernomorskih luka na sjeveru.³¹ Pritom povezuje baltičke, sjevernomorske, crnomorske i sredozemne luke sa Srednjom Europom, obuhvaćajući devet zemalja članica EU: Njemačku, Češku, Slovačku, Austriju, Mađarsku, Rumunjsku, Bugarsku, Grčku i Cipar. Sve države osim Njemačke i Austrije imaju pravo na sredstva iz Kohezijskog fonda.

Glavne su luke unutar koridora Bliski istok – Istočni mediteran njemačke luke Hamburg, Bremerhaven, Bremen, Wilhelmshaven i Rostock, bugarska luka Burgas, luka Limassol na Cipru te grčke luke Pirej, Heraklion, Solun, Igumenica i Patras. Koridor nastoji poduprijeti razvoj tih luka kao glavnih multimodalnih logističkih platformi koje će omogućiti gospodarskim centrima Srednje Europe povezanost s pomorskim prometnicama (eng. *Motorways of the sea*), koristeći se rijekama poput Labe.

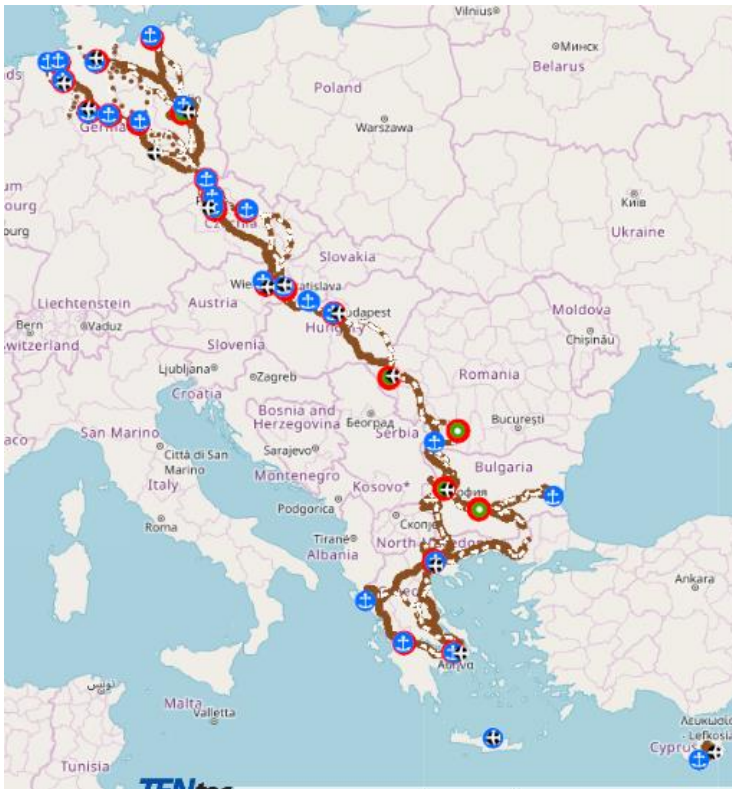
Duljina mreža ovog koridora je sljedeća: cestovna je mreža duga oko 5400 kilometara, željeznička je mreža duljine oko 5800 kilometara, a mreža unutarnjih plovni putova oko 1700 kilometara.

Nadalje, na određenim dionicama dolazi do preklapanja s drugim koridorima osnovne mreže, najviše s koridorom Rajna – Dunav s oko 1000 kilometara, a nešto manje s koridorom Sjeverno more – Baltik te Skandinavsko – mediteranskim i Baltičko – jadranskim koridorima.

Sredstva iz CEF fonda dobivena do 2020. godine iznosila su 1,76 milijardi eura za 103 projekta.

³¹ CEF support to Orient/East-Med Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-d_orient_east_metadata_0.pdf (11.8.2022).

Zemljovid 5. Koridor Bliski istok – Istočni mediteran



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

4.5. SKANDINAVSKO – MEDITERANSKI KORIDOR

Skandinavsko – mediteranski koridor najduži je od svih koridora osnovne mreže i koridor ključan za europsko gospodarstvo jer povezuje sjever i jug Europe.³² Koridor kreće na granici Finske i Rusije, prolazi kroz glavna urbana prometna čvorišta Austrije, Njemačke i Skandinavije i završava na područjima Malte i Italije. Također, uključena je i veza s Osлом. Iz navedenog se da zaključiti da Skandinavsko – mediteranski koridor prolazi teritorijem 8 zemalja: Norveška, Švedska, Finska, Danska, Njemačka, Austrija, Italija i Malta.

Ovaj se koridor ukupno odnosi na 9277 kilometara željezničke mreže i 6279 kilometara cestovne mreže te obuhvaća 25 glavnih luka, 19 ključnih zračnih luka, 45 intermodalnih terminala i 19 glavnih urbanih prometnih čvorišta. Najznačajniji projekti na koridoru su:

³² CEF support to Scandinavian-Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-e_scandi-medite_metadata.pdf (11.8.2022).

„Fehrman Belt fiksna veza“ (eng. *Fehrman Belt Fixed Link*) – povezivanje Danske i Njemačke podvodnim tunelom, bazni tunel Brenner u Austriji i njihovi pristupni putevi.

Do 2020. godine, u pogledu sredstava CEF fonda, osigurano je investiranje u vrijednosti od 6,4 milijardi eura za 91 projekt, a trećina tog iznosa, odnosno oko 2 milijarde eura odobreno je za projekte vezane za željezničku infrastrukturu.

Zemljovid 6. Skandinavsko – mediteranski koridor



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

4.6. RAJNSKO – ALPSKI KORIDOR

Rajnsko – alpski koridor jedan je od najprometnijih teretnih pravaca u Europi s godišnjim prijevozom većim od milijardu tona tereta, što je po brojkama iz 2010. godine iznosilo 19% bruto domaćeg proizvoda u okviru cijele EU.³³ Također, nalazi se na području zvanom „plava banana“ koji obuhvaća najgušće naseljena i gospodarski najjače regije u Europi, poput regija belgijskih gradova Bruxellesa i Antwerpena, nizozemske Randstad konurbacije, njemačkih regija Ruhr i Rajna-Neckar, regija švicarskih gradova Basela i Züricha te regija sjevernotalijanskih gradova Milana i Genove.

Nadalje, koridor prolazi područjem pet država članica EU (Belgija, Nizozemska, Njemačka, Francuska, Italija) i jedne koja to nije (Švicarska). Pri čemu dolazi do preklapanja s pet drugih koridora:

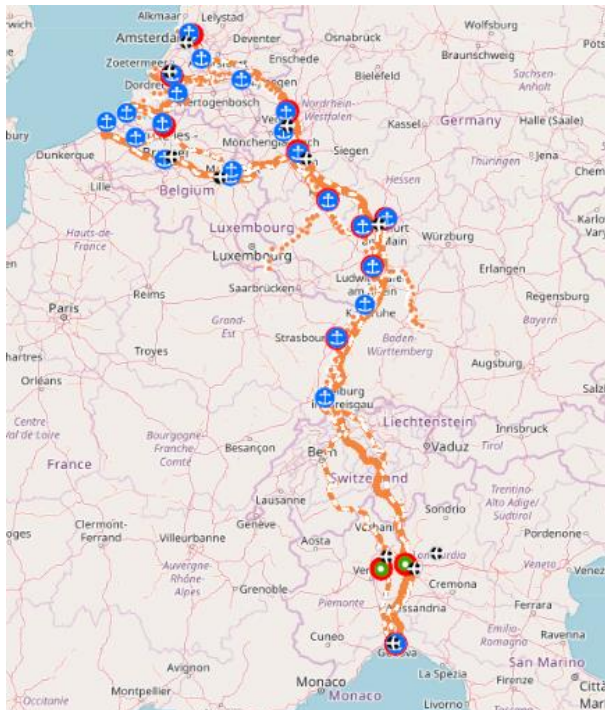
- Koridor Sjeverno more – Baltik (na sedam dionica)
- Koridor Sjeverno more – Mediteran (na četiri dionice)
- Koridor Rajna – Dunav (na jednoj dionici)
- Atlantski koridor (na jednoj dionici)
- Mediteranski koridor

Rajnsko – alpski koridor uključuje 8 morskih luka, 22 luke na unutarnjim plovnim putovima, 13 zračnih luka, 72 intermodalna terminala i 13 glavnih urbanih prometnih čvorišta i ukupne je duljine oko 6200 kilometara. Željeznička mreža pridonosi s oko 3000 kilometara duljine, cestovna mreža je duljine oko 1500 kilometara, a unutarnji plovni putevi s rijekom Rajnom kao važnom rutom ukupne su duljine oko 1700 kilometara.

Ovaj je koridor do 2020. godine dobio odobrenje za financiranje 79 projekata putem CEF fonda, a ukupni iznos tih sredstava je iznosio 705 milijuna eura.

³³ CEF support to Rhine-Alpine Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-f-rhine-alpine_metadata.pdf (11.8.2022).

Zemljovid 7. Rajnsko –alpski koridor



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

4.7. ATLANTSKI KORIDOR

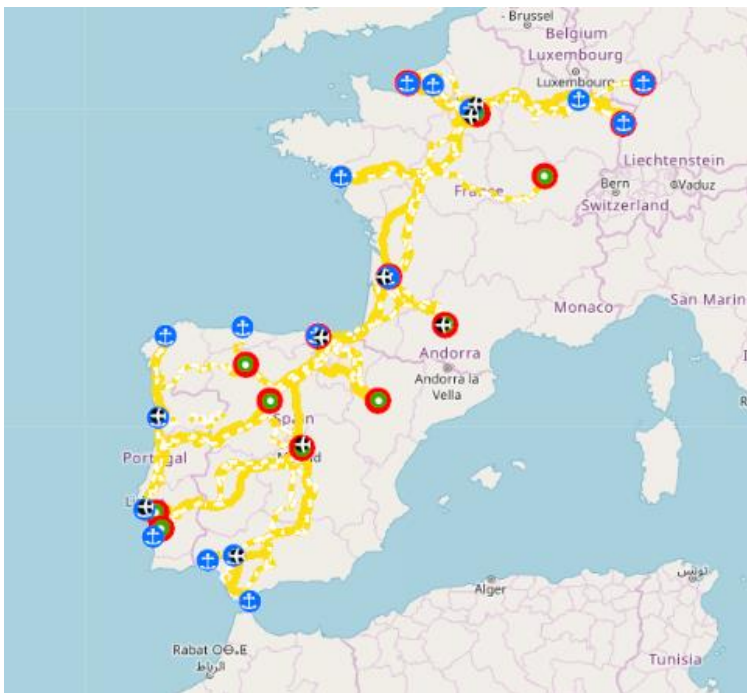
Atlantski koridor pruža kopnenu i pomorsku vezu između Pirenejskog poluotoka i luka Algeciras, Sines, Lisabon, Leixões i Bilbao sa središtem Europske unije, odnosno s Francuskom i Njemačkom.³⁴ Pritom prolazi kroz regije koje ukupnom bruto domaćem proizvodu Europske unije pridonose s oko 12%. Države kroz koje ovaj koridor prolazi su: Portugal, Španjolska, Francuska i Njemačka.

Koridor obuhvaća više od 7800 kilometara željezničke mreže i više od 4400 kilometara one cestovne. One služe kao veza između 8 glavnih luka, 7 glavnih zračnih luka, 10 željezničko – cestovnih terminala, 6 luka na unutarnjim plovnim putovima i 7 glavnih urbanih prometnih čvorišta. Povezanošću cestovne i željezničke mreže s lukama omogućen je pristup svjetskim trgovačkim rutama.

³⁴ CEF support to Atlantic Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-g_atlantic_metadata.pdf (11.8.2022).

Atlantski je koridor uspio do 2020. godine iz CEF fonda osigurati ukupno ulaganje u iznosu od 1,3 milijardi eura za 90 projekata. Ključni projekti ovog koridora su: „Basque Y“ – brza željeznička pruga koja će povezati tri baskijska glavna grada, Bilbao, Vitoriu i San Sebastian te nova brza željeznička pruga između Bordeauxa i Toursa.

Zemljovid 8. Atlantski koridor



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

4.8. KORIDOR SJEVERNO MORE – MEDITERAN

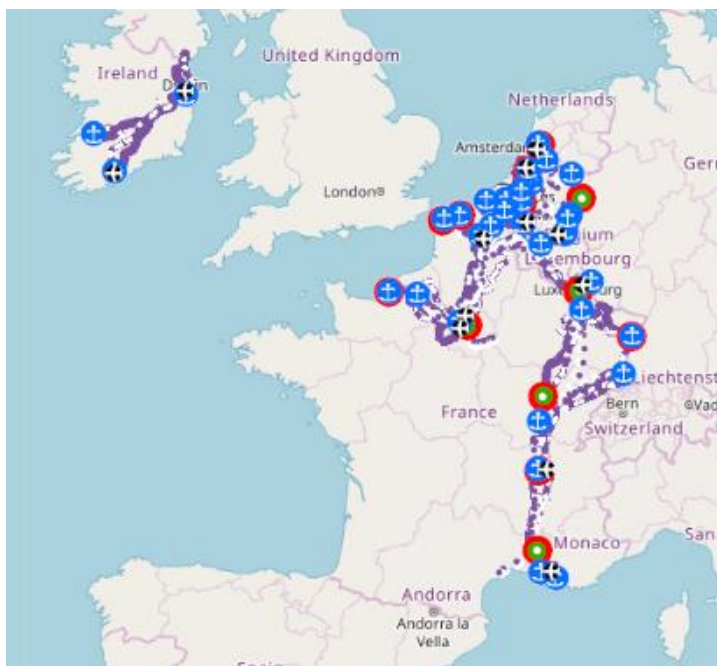
Koridor Sjeverno more – Mediteran jest multimodalni koridor koji se proteže od škotskih gradova Glasgow i Edinburgh te sjevernoirskog grada Belfasta na sjeveru do francuskih luka Marseille i Fos-sur-Mer na jugu, obuhvaćajući irski grad Cork, francuske gradove Pariz i Lille i dijelove Luksemburga, Belgije i Nizozemske.³⁵ Sveukupno pokriva područja pet EU članica: Belgija, Irska, Nizozemska, Luksemburg, Francuska i Njemačka. Originalno je ovaj koridor prolazio i kroz područje Ujedinjenog Kraljevstva, ali izlaskom iste iz EU to više nije slučaj.

³⁵ CEF support to North Sea-Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-north_sea-mediterranean_metadata.pdf (11.8.2022).

Duljina je željezničke mreže 6486 kilometara, cestovna mreža je duga 4210 kilometara, a 3238 kilometara je duljina unutarnjih plovnih putova. Koridor Sjeverno more – Mediteran povezan je sa Rajnsko – alpskim koridorom koji vodi dalje prema sjevernoj Italiji.

Do 2020. godine unutar ovog koridora za financiranje sredstvima iz CEF fonda odobreno je 113 projekata i ukupan iznos od 1,4 milijardi dolara koji je podijeljen među njima.

Zemljovid 9. Koridor Sjeverno more – Mediteran



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

4.9. KORIDOR RAJNA – DUNAV

Koridor Rajna – Dunav služi kao glavni pravac između istoka i zapada kontinentalne Europe koji se od područja oko grada Strasbourga i južne Njemačke, prateći rutu uz Dunav, proteže do rumunjskih crnomorskih luka.³⁶ Uz ovu rutu, postoji i još jedna koja ide prema Slovačko-ukrajinskoj granici i povezuje München, Prag, Žilinu i Košice. Pritom, ove dvije rute prolaze kroz teritorije sedam EU članica (Njemačka, Češka, Slovačka, Austrija, Mađarska, Hrvatska, Rumunjska i Bugarska) te ih koridor povezuje sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom,

³⁶ CEF support to Rhine-Danube Corridor, Europska komisija, 2020., p. 3., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-i_rhine-danube_metadata.pdf (11.8.2022).

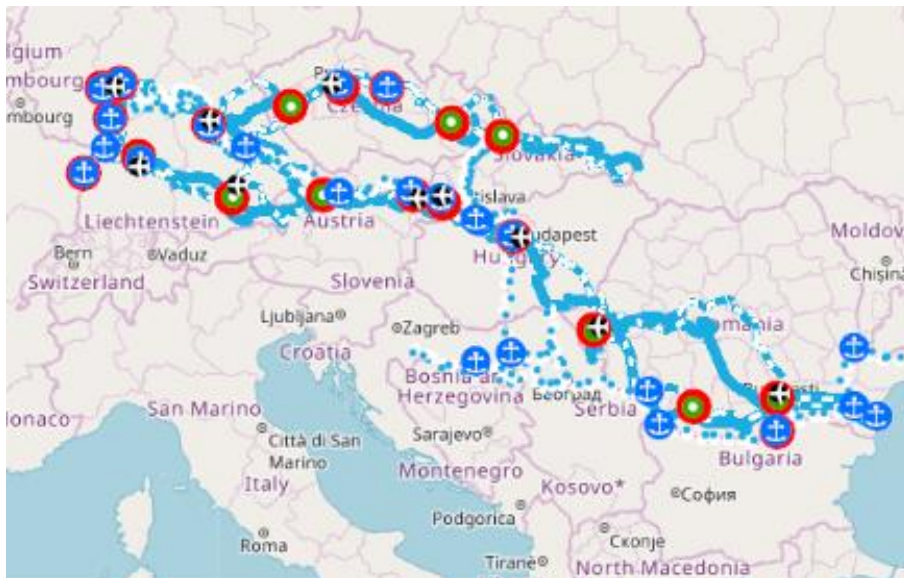
Moldavijom i Ukrajinom. Sve navedene EU članice, osim Francuske, Njemačke i Austrije, imaju pravo na sredstva iz Kohezijskog fonda.

Koridor Rajna – Dunav, koji obuhvaća oko 5800 kilometara željezničke mreže, 4500 kilometara cestovne mreže i 3900 kilometara mreže unutarnjih vodnih putova, dijeli nekoliko segmenata tih mreža s koridorom Bliski istok – Istočni Mediteran.

Do 2020. godine projekti unutar ovog koridora, njih 101, uspjeli su pridobiti 3,4 milijarde eura iz CEF fonda. Sredstva su raspodijeljena na sljedeći način:

- projekti vezani za željezničku mrežu – 35 projekata (2,91 milijardu eura)
- projekti vezani za mrežu unutarnjih vodnih putova – 27 projekata (241,2 milijuna eura)
- projekti vezani za cestovnu mrežu – 35 projekata (190,8 milijuna eura)
- projekti vezani za zračni promet – 3 projekta (16,3 milijuna eura)
- projekti vezani za pomorski promet – 1 projekt (10,8 milijuna eura)

Zemljovid 10. Koridor Rajna – Dunav



Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (11.8.2022).

5. STRATEGIJA ZA ODRŽIVU I PAMETNU MOBILNOST

Mobilnost i transport omogućavaju nam mnoge stvari, od mogućnosti odlaska na posao, posjećivanja obitelji i prijatelja do učinkovitog funkcioniranja naših gospodarskih sustava putem globalnih dostavnih lanaca.³⁷ Europska unija smatra mobilnost kao jednu od temeljnih sloboda svakog pojedinca. Ona mora biti dostupna i cjenovno pristupačna, pogotovo osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću. Također, mobilnost se mora povećati osobama iz ruralnih područja i udaljenijih regija boljom povezanošću tih područja s ostalim dijelovima EU.

Mnoge prednosti mobilnosti ne dolaze bez određenih nedostataka koji utječu na naše zdravlje i dobrobit, poput emisije stakleničkih plinova, onečišćenja zraka i vode te onečišćenja bukom. Također, tu spadaju i prometne nesreće, prometna zagušenja i gubitak bioraznolikosti.

Najveći izazov koji predstoji je smanjenje emisija stakleničkih plinova unutar prometnog sektora, a istovremeno postizanje održivosti istog. Prijašnji pokušaji postizanja toga imali su djelomičan uspjeh. Usprkos tome, došlo je do značajnog povećanja emisije stakleničkih plinova te ona sad čini otprilike četvrtinu ukupne emisije istih unutar EU. Navedeno je natjeralo Europsku uniju na postavljanje cilja smanjenja cjelokupne emisije stakleničkih plinova za 55% do 2030. godine te cilja postizanja klimatske neutralnosti do 2050.

COVID – 19 pandemija imala je značajan utjecaj na mobilnost te je isto tako ukazala na važnost djelotvornog unutarnjeg tržišta Europske unije. Stoga, potrebno je učiniti prometni sustav otpornim na sve buduće krize, a kompletiranje jedinstvenog europskog prometnog prostora bio bi veliki korak prema ostvarenju tog cilja.

Mobilnost u Europi trebala bi se temeljiti na učinkovitom i međusobno povezanom multimodalnom prometnom sustavu kojem je putem digitalizacije i automatizacije dodatno povećana razina zaštite, sigurnosti, pouzdanosti i udobnosti, koji služi za prijevoz i putnika i tereta, koji je poboljšán povezivanjem s mrežom željeznica velikih brzina, lako dostupnom infrastrukturom za punjenje električnih i ostalih vozila s nultom stopom emisija, opskrbom goriva iz obnovljivih izvora i goriva s niskim udjelom ugljika te čistom i aktivnijom

³⁷ Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, Bruxelles, 2020., p. 1., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).

mobilnošću u zelenijim gradovima koji doprinose dobrom zdravlju i dobrobiti vlastitih građana.³⁸

Kako bi ova ambicija prešla u stvarnost Europska komisija objavljuje 2020. godine „Strategiju za održivu i pametnu mobilnost“ koja utvrđuje različite ključne etape. One su utvrđene kako bi prometni sustav jednostavnije ispunio ciljeve održive, pametne i otporne mobilnosti. Ključne su etape utvrđene na sljedeći način.³⁹

Do 2030. godine:

- najmanje 30 milijuna vozila s nultim emisijama bit će u upotrebi na europskim cestama
- 100 europskih gradova bit će klimatski neutralno
- promet na željeznicama velikih brzina udvostručit će se
- skupni prijevoz putnika koji podliježe voznom redu na relacijama kraćim od 500 kilometara trebao bi biti ugljično neutralan
- automatizirana mobilnost bit će u širokoj upotrebi
- plovila s nultim emisijama bit će spremna za tržište

Do 2035. godine:

- veliki zrakoplovi s nultim emisijama bit će spremni za tržište

Do 2050. godine:

- gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila bit će bez emisija
- udvostručit će se željeznički teretni promet
- utrostručit će se promet na željeznicama velikih brzina
- multimodalna transeuropska prometna mreža (TEN-T) opremljena za održiv i pametan prijevoz s vezama velike brzine bit će u funkciji na području sveobuhvatne mreže

5.1. KLJUČNA PODRUČJA STRATEGIJE

Kako bi se namjera postizanja održive, pametne i otporne mobilnosti provela u djelo, Europska komisija objavljuje i akcijski plan. Akcijskim planom „Strategije za održivu i pametnu mobilnost“ utvrđene su ukupno 82 inicijative unutar 10 ključnih područja djelovanja.⁴⁰

³⁸Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, 2020., p. 2., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).

³⁹Ibidem.

⁴⁰https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en (12.8.2022).

Za postizanje održive mobilnosti određeno je 5 ključnih područja djelovanja i 35 inicijativa.⁴¹ Prvo ključno područje odnosi se na povećanje ukupnog broja vozila s nultim emisijama obnovljivih i niskougljičnih goriva te pripadajuće infrastrukture. U ovo područje ulazi 11 inicijativa, poput: revizije preinačene Direktive o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, revizije emisijskih normi CO₂ za automobile i kombi vozila, za kamione te utvrđivanja CO₂ emisijskih normi za autobuse, itd. Drugo ključno područje odnosi se na postizanje nulte emisije stakleničkih plinova u lukama zračnog i pomorskog prometa. U ovo područje ulazi 6 inicijativa od kojih su samo neke: revizija direktive o onečišćenju brodova i revizija Uredbe Europske unije o recikliranju brodova. Treće ključno područje odnosi se na postizanje održivije i zdravije međugradske i gradske mobilnosti. U ovo područje ulazi 6 inicijativa, primjerice: revizija paketa za gradsku mobilnost iz 2013. godine te izdavanje smjernica za sigurnu uporabu vozila za mikromobilnost. Četvrto ključno područje odnosi se na ekologizaciju prijevoza tereta. U ovo područje ulazi 5 inicijativa, poput: revizije regulatornog okvira za intermodalni prijevoz, uključujući i Direktivu o kombiniranom prijevozu i pokretanje NAIADES III programa kako bi se iskoristio potencijal prometa unutarnjim plovnim putovima. Peto i zadnje ključno područje vezano za održivu mobilnost odnosi se na određivanje cijene ugljika i davanje boljih poticaja za korisnike gdje se ističe 7 smjernica kao što su: revizija Direktive o oporezivanju energije, uspostava okvira Europske unije za usklađeno mjerenje emisija iz prometa i logistike i slično.

Zatim imamo 2 ključna područja s ukupno 19 inicijativa koje vode prema pametnoj mobilnosti.⁴² Prvo ključno područje, odnosno šesto u ukupnom poretku, odnosi se na ostvarivanje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti. To se nastoji postići s 9 inicijativa kao što su: revizija Direktive o inteligentnim prometnim sustavima, uključujući i inicijativu za izdavanje multimodalnih karata, dovršenje pravnog okvira Europske unije o odobravanju automatskih vozila, itd. Drugo (sedmo) ključno područje odnosi se na inovacije, podatke i umjetnu inteligenciju za pametnu mobilnost. Ovo područje ima 10 inicijativa, od kojih su samo neke: utvrđivanje plana razvoja umjetne inteligencije za mobilnost te revizija

⁴¹ Prilog - Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, 2020., p. 1., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF (14.8.2022).

⁴² Prilog - Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, 2020., p. 2., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF (14.8.2022).

postojećeg zakonodavstva Europske unije o homologaciji kako bi se omogućilo pružanje podatkovnih usluga za automobile, uključujući i interakciju s energetske sustavom.

Naposljetku, pod otpornom mobilnošću obuhvaćeno je 28 mjera podijeljenih na 3 sljedeća ključna područja.⁴³ Prvo (osmo) ključno područje odnosi se na jačanje jedinstvenog tržišta putem revizije Uredbe o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T), revizije Uredbe o uslugama zračnog prijevoza i još 7 ostalih smjernica. Drugo (deveto) ključno područje odnosi se na osiguranje pravedne mobilnosti za sve. Ovo područje obuhvaća 9 inicijativa, poput: revizije Kodeksa poslovanja računalnih sustava rezervacija i pokretanja inicijativa za povećanje atraktivnosti prometnog sektora. Treće (deseto) i po ukupnom poretku zadnje ključno područje za postizanje otporne mobilnosti u sklopu „Strategije za održivu i pametnu stabilnost“ odnosi se na povećanje sigurnosti i zaštite u prometu kroz 12 smjernica. Neke od smjernica su: revizija Direktive o prekograničnoj provedbi prometnih propisa i revizija mandata europske agencije za pomorsku sigurnost.

5.2. EUROPSKI ZELENI PLAN

Europski zeleni plan Europske komisije jest pokušaj EU da pronade rješenje problema rastućih klimatskih promjena i problema onečišćenja okoliša u svrhu zaštite zdravlja i dobrobiti građana, kao i zaštite, očuvanja i povećanja prirodnog kapitala.⁴⁴ Također, pokušava se stvoriti suvremeno i kompetitivno gospodarstvo s nultom stopom emisije stakleničkih plinova (do 2050. godine) i gospodarstvo kojem je rast nezavisan za upotrebu resursa.

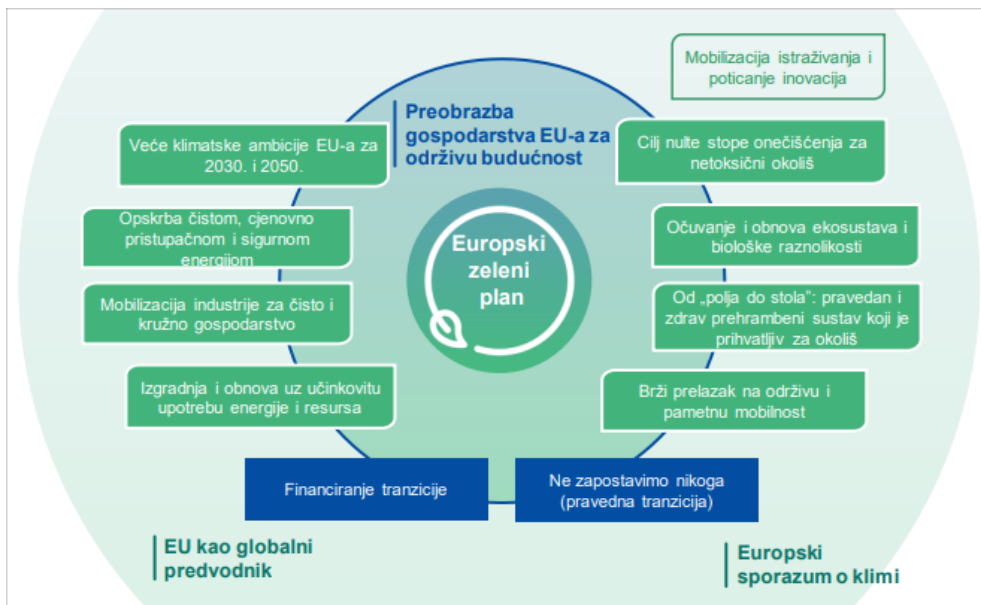
Europska je unija globalni predvodnik u donošenju mjera vezanih za klimatske promjene, okoliš, zaštitu potrošača i prava radnika. Nadalje, EU mora predvoditi u stvaranju usklađenog financijskog sustava na međunarodnoj razini koji će financirati održiva rješenja. Usto, EU ne može biti jedina koja se bori s uzrocima klimatskih promjena i gubitkom bioraznolikosti. Ona može svojim utjecajem pridobiti neke saveznike u borbi protiv istih, ali na kraju krajeva bit će potrebna suradnja na međunarodnoj razini kako bi se ti uzroci umanjili.

⁴³ Prilog - Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, 2020., p. 3., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF (14.8.2022).

⁴⁴ Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019., p. 2., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).

Zeleni plan sastavni je dio strategije Komisije za provedbu Programa Ujedinjenih naroda do 2030. godine i ciljeva održivog razvoja.⁴⁵ Zelenim planom Europska komisija nastoji integrirati ciljeve održivog razvoja Ujedinjenih naroda. Također, pokušava u središte prometne politike smjestiti održivost i dobrobit građana, a u središte donošenja politika i djelovanja Europske unije ciljeve održivog razvoja.

Shema 1. Elementi Europskog zelenog plana



Izvor: Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019., p. 3., https://eulex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).

U akcijskom programu Europskog zelenog plana obuhvaćene su ključne politike i mjere potrebne za ostvarenje istog. U skladu s time, navedeno je 10 ključnih područja i 48 mjera.

⁴⁵ Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019., p. 3., https://eulex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).

Prvo ključno područje „Klimatske ambicije“ sadrži 6 mjera od kojih su samo neke:⁴⁶

- podnošenje prijedloga o europskom propisu o klimi kojom se utvrđuje cilj klimatske neutralnosti za 2050. godinu
- podnošenje prijedloga revizije Direktive o oporezivanju energije
- donošenje nove EU strategije za prilagodbu klimatskim promjenama.

Drugo ključno područje nazvano je „Čista, cjenovno pristupačna i sigurna energija“. Ono sadrži 5 mjera, poput ocjenjivanja konačnih nacionalnih energetske klimatskih planova te donošenja strategije za pametnu integraciju sektora.

Treće ključno područje odnosi se na industrijsku strategiju za čisto i kružno gospodarstvo. Pod navedeno spada 7 mjera kao što su donošenje industrijske strategije Europske unije i akcijskog plana za kružno gospodarstvo.

Četvrto ključno područje odnosi se na postizanje održive i pametne mobilnosti. U ovom se području kao jedna od mjera ističe donošenje Strategije za održivu i pametnu stabilnost, spomenute u prijašnjem poglavlju. Osim navedenog sadrži još 6 mjera, poput podnošenja revidiranog prijedloga Direktive o kombiniranom prijevozu te pokretanja inicijative za povećanje kapaciteta željeznica i unutarnjih plovnih putova te boljeg upravljanja njima.

Peto ključno područje nazvano je „Ekologizacija zajedničke poljoprivredne politike / strategija 'od polja do stola'“, a ono sadrži 2 mjere:

- pregled nacrtu nacionalnih strateških planova s obzirom na ambicije europskog zelenog plana i strategije „od polja do stola“
- uvođenje strategije „od polja do stola“ i donošenje mjera za znatno smanjenje upotrebe kemijskih pesticida, gnojiva i antibiotika.

Šesto ključno područje vezano je za očuvanje i zaštitu biološke raznolikosti, a u njemu se ističu sljedeće mjere:

- donošenje strategije Europske unije za biološku raznolikost do 2030. godine
- donošenje mjera za uklanjanje glavnih uzroka gubitka biološke raznolikosti

⁴⁶ Prilog - Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019., p. 2., https://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_2&format=PDF (14.8.2022).

- donošenje nove strategije Europske unije za šume
- donošenje mjera za potporu lancima vrijednosti bez krčenja šuma.

Sedmo ključno područje odnosi se na cilj postizanja nulte stope onečišćenja za okoliš.

Mjere koje bi trebale pomoći u tome su:

- donošenje strategije za kemikalije za održivost
- donošenje akcijskog plana za postizanje nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla
- revizija mjera za rješavanje problema onečišćenja iz velikih industrijskih postrojenja.

Osmo ključno područje odnosi se na uključivanje održivosti u sve politike Europske unije. To se nastoji postići putem 8 mjera, od kojih su samo neke: preispitivanje Direktive o nefinancijskom izvješćivanju, uključivanje ciljeva održivog razvoja u europski semestar te donošenje obnovljene strategije održivog financiranja.

Deveto ključno područje, „EU kao globalni predvodnik,“ sadrži 4 mjere:

- dodatno jačanje okvira međunarodne politike vođenjem pregovora o klimi i biološkoj raznolikosti od strane Europske unije
- jačanje diplomacije Europske unije o zelenom planu u suradnji s državama članicama
- nastavljanje zalaganja za poticanje međunarodnih partnera na djelovanje
- provođenje Zelenog programa za zapadni Balkan.

Deseto i posljednje, ali ključno područje odnosi se na suradnju u pogledu europskog sporazuma o klimi, što podrazumijeva njegovo pokretanje.

6. POMORSKE PROMETNICE

Ukupan broj motornih vozila unutar Europske unije nekontrolirano raste. U 2020. godini on je iznosio oko 280 milijuna.⁴⁷ Zbog tog se počinju postavljati određena logistička, ekološka i ekonomska pitanja.⁴⁸ Također, ove brojke dovode do najvećeg problema vezanog za današnji cestovni promet, prometnih zastoja. Stoga, potrebno je odvući pozornost s cestovnog prometa i istovremeno povećati doprinos ostalih modaliteta transporta, pogotovo pomorskog prijevoza. Iz tog razloga, sve veća pažnja usmjerena je na razvoj pomorskih prometnica i pomorskog prijevoza na kratkim udaljenostima (eng. *Short sea shipping*).

6.1. RAZVOJ POMORSKIH PROMETNICA

Koncept „pomorskih prometnica“ (eng. *Motorways of the Sea*) uveden je drugom Bijelom knjigom naziva „Bijela knjiga – Europska prometna politika do 2010. – vrijeme za odluku“ u cilju stvaranja konkurentne alternative prijevozu kopnenim putem.⁴⁹ Predviđeno je uvođenje novih pomorskih intermodalnih logističkih lanaca koji će biti održiviji, a istovremeno osigurati veću profitabilnost u odnosu na upotrebu isključivo cestovnog transporta. Također, njihovim uvođenjem europska tržišta otvorit će se ostatku svijeta te će doći do rasterećenja europskog cestovnog sustava.

Za definiranje političkih aspekata pomorskih prometnica koji postavljaju kriterije financiranja zadužena je Europska komisija, dok je za tehničku i financijsku provedbu zadužena Izvršna agencija za inovacije i mreže (INEA), prethodno zvana Izvršna agencija za transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T EA).

U nadgledanju razvoja pomorskih prometnica sudjeluje europski koordinator za „pomorske prometnice“, funkcija uvedena Bijelom knjigom iz 2001. godine. Njegova je uloga pomaganje u postizanju konsenzusa među državama članicama, provjeravanje postignutog napretka „pomorskih prometnica“ u sklopu cjelokupne TEN-T mreže te donošenje godišnjeg izvješća u kojem je opisan napredak vezanih projekata.

⁴⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2022/> (16.8.2022).

⁴⁸ Laurens, J., M., Guilcher, P., M.: *Motorways of the Sea*, Brest, 2018.,p. 2., <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02115550/document> (16.8.2022).

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_hr (15.8.2022).

Sljedeća ključna godina je 2002. jer je te godine Europska komisija donijela „Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping“, vodič koji će biti osnova za izradu radnog dokumenta kojim će se pojednostaviti prijevoz tereta između država članica jer će istima biti detaljno objašnjeni primjenjeni carinski postupci.⁵⁰

U svrhu daljnjeg poboljšanja pomorskog i ostalih vrsta prijevoza kao alternative cestovnom, godinu dana kasnije uveden je novi program „Marco Polo“ s proračunom od 75 milijuna eura za razdoblje od 2003. do 2006. godine.⁵¹ U pogledu pomorskih prometnica, pružio je financijsku potporu državama članicama za njihov razvoj. Europska komisija pomno je isplanirala ovaj program kao odskočnu dasku za pomorske prometnice kako bi se osigurao njihov uspjeh. Razlog tome je što se vlade država članica nisu u godinama do uvođenja programa u potpunosti posvetile pomorskim prometnicama, vjerojatno zbog nedostatka poticaja pristiglih iz Europske unije, ali i zbog određene doze skepticizma prema ekonomskoj održivosti pomorskih prometnica. Međutim, to se ovim programom promijenilo te je došlo do provođenja mnogih projekata vezanih za pomorske prometnice unutar četiri prioritetne regije određene 2004. godine koje obuhvaćaju područje Baltičkog mora, Zapadne, Jugoistočne i Jugozapadne Europe.

Nadalje, 2006. godine dolazi do osnivanja pet radnih skupina, osnovanih kako bi se olakšala implementacija projekata iz područja pomorskih prometnica koordiniranim djelovanjem država članica na područjima Baltičkog mora, Sjevernog mora, Atlantskog oceana, Istočnog Mediterana i Zapadnog Mediterana. Radne skupine donijele su, svaka za svoje područje, glavne planove u kojima su naznačeni tadašnji i budući projekti te kroz koje će se pratiti razvoj istih.

Svaka od prethodno navedene četiri regije pomorskih prometnica imala je izazove s kojima se trebalo suočiti, poput razvoja pomorskog prijevoza na području Istočnog Mediterana i rješavanja problema zagušenosti unutar alpskih država na zapadnom dijelu Mediterana. Imajući na umu te izazove, program „Marco Polo“ nasljeđuje njegova druga inačica, „Marco Polo II“.

⁵⁰ Laurens, J., M., Guilcher, P., M.: Motorways of the Sea, Brest, 2018.,p. 2., <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02115550/document> (16.8.2022).

⁵¹ Ibidem.

Program „Marco Polo II“ imao je značajno veći proračun od svojeg prethodnika, 435 milijuna eura za razdoblje od 2007. do 2013. godine. Donio je novu definiciju pomorskih prometnica u kojoj za njih kaže da se „odnose na svaku inovativnu aktivnost koja preusmjerava teretni promet s ceste na SSS ili kombinaciju SSS-a s ostalim modalitetima transporta, pri čemu se cesta koristi minimalno. Aktivnosti ove vrste mogu uključivati modifikaciju ili gradnju sporedne infrastrukture nužne za primjenu intermodalnih pomorskih transportnih usluga. Pritom se preferira korištenje ekološki prihvatljivih transportnih modela, kao što su unutarnja plovidba i željeznica za prijevoz u unutrašnjosti i integrirane usluge 'od vrata do vrata'“. ⁵²

Izvršna agencija za inovacije i mreže (INEA) je upravljanjem programom „Marco Polo II“ te programima TEN-T i CEF dobila prijeko potrebno znanje o transportu te iskustvo upravljanja projektima. To je dovelo do ostvarivanja određene sinergije između Marco Polo II i CEF programa. ⁵³ Program Marco Polo II bio je djelomično uspješan na području premještanja prometa s cestovnog na željeznički i pomorski promet jer nije ostvario sve zacrtane ciljeve. Međutim, došlo je do stvaranja novih prijevoznih usluga koje ne bi postojale bez bespovratnih sredstava dodijeljenih ovim programom, kao i do unapređenja cjelokupnog tržišta prijevoznih usluga. Marco Polo II program svoj je završetak imao 2013. godine jer je Europska unija odlučila da neće produžiti njegovo djelovanje, ali je zato njegov koncept nastavljen kroz koridore osnovne mreže politike TEN-T.

Objavom Bijele knjige iz 2011. godine ponovno je naglašena važnost pomorskih prometnica, a 2 godine kasnije, odnosno 2013. godine, dolazi do redefiniranja istih u sklopu Uredbe o smjernicama Europske unije za razvoj transeuropske prometne mreže. ⁵⁴ Ovom uredbom pomorske se prometnice definiraju kao morska dimenzija europske prometne mreže koja će doprinijeti stvaranju europskog pomorskog prometnog prostora u kojem granice neće postojati. Također, pomorske će prometnice uključivati: ⁵⁵

- morske veze između morskih luka sveobuhvatne mreže ili između luka trećih zemalja i luka sveobuhvatne mreže ako se pokaže da su takve veze od strateške važnosti za EU
- luke, teretne terminale, logističke platforme, skladišne prostore izvan luke povezane s istom te informacijsko-komunikacijske tehnologije

⁵² www.een.hr/upload/programi-unije/programi_unije_5_marco_polo_ii.pdf (16.8.2022).

⁵³ Final Report - Marco Polo II Programme – 2007-2013, Europska komisija, 2020., p.14., https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/mp_ii_report_superfinal2020_metadone_0.pdf (16.8.2022).

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_hr (16.8.2022.).

⁵⁵ Ibidem.

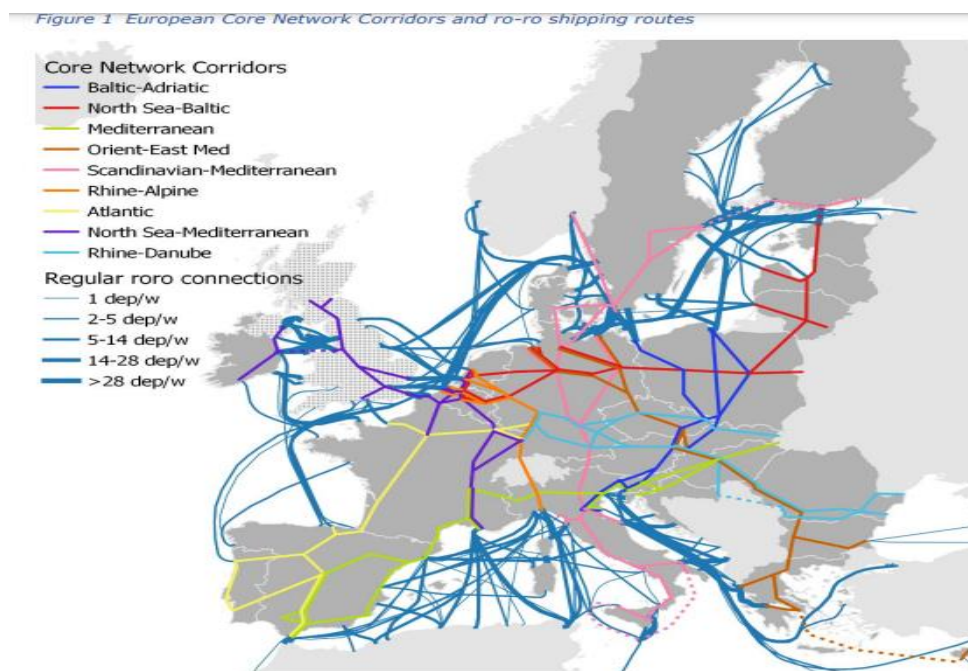
- infrastrukturu za izravno povezivanje mora i kopna.

Daljnji koraci razvoja pomorskih prometnica, u razdoblju od 2020. godine nadalje, navedeni su u detaljnom planu provedbe pomorskih prometnica koji će biti prikazani u sljedećem poglavlju.

6.2. DETALJNI PLAN PROVEDBE

Podatak da je u 2018. godini unutar 335 luka osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T-a pretovareno ukupno 3,8 milijardi tona tereta samo potvrđuje činjenicu da je sektor pomorskog prometa od iznimne važnosti za Europsku uniju.⁵⁶ Od tog broja, dvije trećine, odnosno 2,5 milijardi tona tereta bilo je vezano uz pomorski prijevoz na kratke udaljenosti.

Zemljovid 11. Prikaz koridora europske osnovne mreže TEN-T-a i plovidbenih ruta ro-ro brodova



Izvor: <https://www.onthemosway.eu/progress-on-ten-t-network/> (16.8.2022).

⁵⁶ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 9., https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (16.8.2022).

Detaljni plan provedbe stvoren je s namjerom daljnjeg razvoja visokoučinkovitog i održivog pomorskog prijevoza na kratkim udaljenostima. Opći je cilj stvaranje održivog, neometanog i pametnog europskog pomorskog prometnog prostora integriranjem pomorskih prometnica u TEN-T mrežu. Zauzvrat, doći će do povezivanja s ostalim modalitetima transporta.

Razvoju europskog pomorskog prometnog prostora morat će se prvo pristupiti na regionalnoj razini, sagledavajući posebnosti, izazove i prilike svake regije. Europa broji 6 glavnih morskih bazena: Baltičko more, Sjeverno more, Atlantski ocean, Istočni i Zapadni Mediteran te Crno more. Također, treba u obzir imati da postoje morske luke koje se nalaze u najudaljenijim regijama Europske unije (npr. Azori, Madeira i Martinik), a dio su TEN-T mreže.

Postizanje održivog europskog prometnog prostora postići će se reduciranjem emisije ugljika, osobito putem unapređenja brodskih pogonskih sustava. Navedeno će zahtijevati značajna financijska sredstva, ali i istraživanje te razvoj novih tehnologija u pogledu alternativnih goriva onim postojećim. Dakako, ta su istraživanja već u tijeku te znanstvenici trenutno eksperimentiraju s mogućim rješenjima, poput vodika, amonijaka, etanola i metanola.

Neometani europski prometni prostor postojat će ako se osigura neometana povezanost između koridora osnovne mreže i luka. Za provedbu bit će potrebno poboljšanje infrastrukture luka i veza s okolnim područjem, što uključuje investiranje u bolju povezanost sa željezničkom mrežom i mrežom unutarnjih plovnih putova. Nadalje, glavni cilj i dalje treba biti bolja integracija pomorskog prijevoza u koridore osnovne mreže.

Naposljetku, pametan europski prometni prostor zahtijevat će razvoj nove fizičke infrastrukture i nadogradnju postojeće kako bi se počela primjenjivati digitalizirana rješenja. poput interoperabilnosti u pogledu razmjene podataka ili digitalizirano upravljanje pomorskim prometom.

Nadalje, za potrebe uspješnog dovršavanja TEN-T mreže bit će potrebno osiguravanje sredstava javnim financiranjem, ali iz drugih izvora također. Cilj je detaljnog plana provedbe pronaći druge moguće izvore financiranja koji će nadomjestiti nedostatak sredstava prikupljenih javnim financiranjem i tako osigurati daljnji razvoj europskog prometnog prostora.

Prvi je izvor financiranja CEF (Connecting Europe Facility) koji i dalje ima glavnu ulogu u razvoju projekata vezanih za pomorske prometnice. Zatim su tu i ostali izvori financiranja, poput inicijative za provedbu zelene plovidbe, Horizon Europe te InvestEU.

Detaljni plan provedbe služi za donošenje novih prijedloga koji spadaju pod tri prethodno navedena stupa (održiv, neometan i pametan europski prometni prostor) kako bi se oblikovao program pomorskih prometnica budućnosti.

6.3. POMORSKE PROMETNICE U EUROPI

Europska unija odredila je četiri koridora s ciljem uspostave projekata od europskog interesa, odnosno odredila je četiri pomorske prometnice:⁵⁷

- Pomorska prometnica Baltika
- Pomorska prometnica Zapadne Europe
- Pomorska prometnica Jugozapadne Europe
- Pomorska prometnica Jugoistočne Europe

Zemljovid 12. Pomorske prometnice u Europi



Izvor: https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Motorways-of-the-Sea_fig3_341912116 (19.8.2022).

⁵⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_hr (16.8.2022).

6.2.1. Pomorska prometnica Baltika

Pomorska prometnica Baltika povezuje države članice uz Baltičko more s državama članicama u Srednjoj i Zapadnoj Europi, uključujući rutu kroz kanal koji povezuje Sjeverno i Baltičko more.⁵⁸ Baltičko more ima poveznicu s europskim kopnom putem četiri TEN-T koridora:⁵⁹

- Baltičko – jadranski koridor
- Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran
- Skandinavsko – mediteranski koridor
- Koridor Sjeverno more – Baltik

Prva dva koridora kreću iz luka na južnoj obali Baltika, Baltičko – jadranski koridor iz sjevernih poljskih luka, a Koridor Bliski istok iz luka na području sjeveroistočne Njemačke. Skandinavsko – mediteranski koridor povezuje njemačke luke Lübeck i Rostock s ostatkom Europe, ali za razliku od prethodna dva koridora, ovaj koridor nastavlja svoj pravac prema Danskoj, Švedskoj i Finskoj. Zauzvrat, to znači da prolazi paralelno s plovidbenim rutama ro-ro brodova koje povezuju njemačke luke na Baltiku s lukama Danske, Švedske i Njemačke.

Na ruti između Kopenhagena i Malmöa većina tereta prevozi se intermodalnim prijevozom, odnosno teret se prevozi na prikolicama kamiona i željezničkim vagonima na postojećim trajektnim linijama, dok se ostatak prevozi željeznicom na blok vlakovima. Vidljivo je iz priloženog da postoji određena konkurencija između cestovnog i pomorskog transporta, što nije toliko loše jer omogućava raspodjelu tereta na različite modalitete transporta i veću raznolikost pružanja prijevoznih usluga. Završetkom projekta „Fehrmann Belt Fixed Link“ i otvaranjem podvodnog tunela povećat će se zastupljenost cestovnog transporta na relaciji Danska – Njemačka upravo zbog toga što će taj tunel služiti kao zamjena za postojeću trajektnu vezu između ove dvije zemlje. Skandinavsko – mediteranski koridor ima na području Baltičkog mora jednu vezu u pogledu pomorskog prijevoza na kratke udaljenosti između Švedske i Finske, na relaciji Stockholm – Turku.

Koridor Sjeverno more – Baltik prolazi baltičkom obalom Njemačke, Poljske, Litve,

⁵⁸ Ibidem.

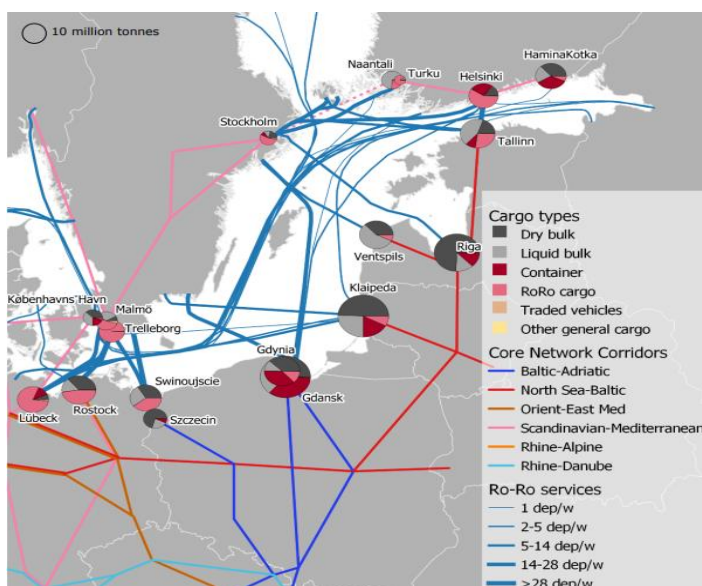
⁵⁹ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 19., https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (16.8.2022).

Latvije, Estonije i Finske, usporedo s pomorskom rutom od belgijskih do njemačkih i finskih luka osnovne mreže TEN-T-a. Prijevoz pomorskim putem, iako vremenski dugotrajniji, značajno je jeftiniji od prijevoza kopnom. Ovaj koridor na svom najsjevernijem dijelu sadrži ro-ro pomorsku vezu između estonskog Tallina i finskog Helsinkija.

Također, na području Baltičkog mora dolazi do povezivanja različitih koridora osnovne mreže putem pomorskih veza, poput veze između luke Świnoujście u Poljskoj, koja se nalazi na Baltičko – jadranskom koridoru, i Trelleborga u Švedskoj, koji je dio Skandinavsko – Mediteranskog koridora. Još jedan primjer istog je povezanost između glavnih gradova Latvije i Švedske, odnosno Rige (Koridor Sjeverno more – Mediteran) i Stockholma (Skandinavsko – mediteranski koridor). Pomorske veze ključne su za Litvu, Latviju, Estoniju i Finsku jer im je time osiguran pristup drugim tržištima Europske unije.

Baltičko je more okruženo kopnom sa svih strana osim one zapadne gdje se ulijeva u Sjeverno more. Stoga, logično je da će postojati pomorske veze baltičkih luka s onim sjevernomorskim. U skladu s time, svaka luka koridora osnovne mreže TEN-T-a ima redovite kontejnerske i/ili ro-ro veze s lukama Sjevernog mora. U pogledu kontejnerskog prometa, prisutni su feeder servisi za prijevoz tereta pridošlog iz ostatka svijeta u dubokomorske luke (Gdanjsk, Aarhus ili Göteborg) brodovima maticama, ali i prijevoz na kratkim udaljenostima između europskih država.

Zemljovid 13. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Baltičkog mora (2018. godina)



Izvor: https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Tablica 9. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Baltičkog mora (2018. godina)

Luka	Suhi rasuti teret	Tekući rasuti teret	Kontejnerski teret	Ro-ro	drugi generalni teret	Promet luke (milijuni tona)	Prosječan rast (2008. - 2018.)
Danska							
Kopenhagen	36%	35%	20%	4%	5%	6,4	-1,2%
Švedska							
Malmö	8%	31%	2%	50%	9%	8,3	-2,8%
Trelleborg	0%	0%	0%	99%	0%	11,2	-1,0%
Stockholm	19%	11%	8%	50%	13%	4,9	0,8%
Finska							
Naantali	9%	65%	0%	26%	1%	7,8	-1,1%
Turku	2%	7%	1%	71%	20%	2,2	-4,0%
Helsinki	12%	1%	25%	55%	8%	14,7	2,2%
HaminaKotka	29%	18%	28%	5%	20%	15,9	-0,2%
Estonija							
Tallinn	19%	42%	9%	26%	3%	20,4	-3,5%
Latvija							
Riga	68%	12%	11%	0%	9%	34,4	1,9%
Ventspils	36%	54%	0%	7%	3%	19,2	-3,5%
Litva							
Klaipeda	46%	24%	16%	7%	6%	42,8	4,6%
Poljska							
Gdanjsk	26%	37%	34%	1%	2%	42,4	9,5%
Gdynia	34%	11%	33%	12%	11%	21,0	5,0%
Świnoujście	33%	26%	0%	38%	2%	16,8	6,6%
Szczecin	50%	15%	5%	0%	30%	9,4	1,9%
Njemačka							

Rostock	33%	15%	0%	43%	10%	19,6	-0,8%
Lübeck	6%	0%	12%	76%	6%	16,5	-2,5%

Izvor: Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 21., https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

6.2.2. Pomorska prometnica Zapadne Europe

Pomorska prometnica Zapadne Europe prolazi područjem dva europska morska bazena:

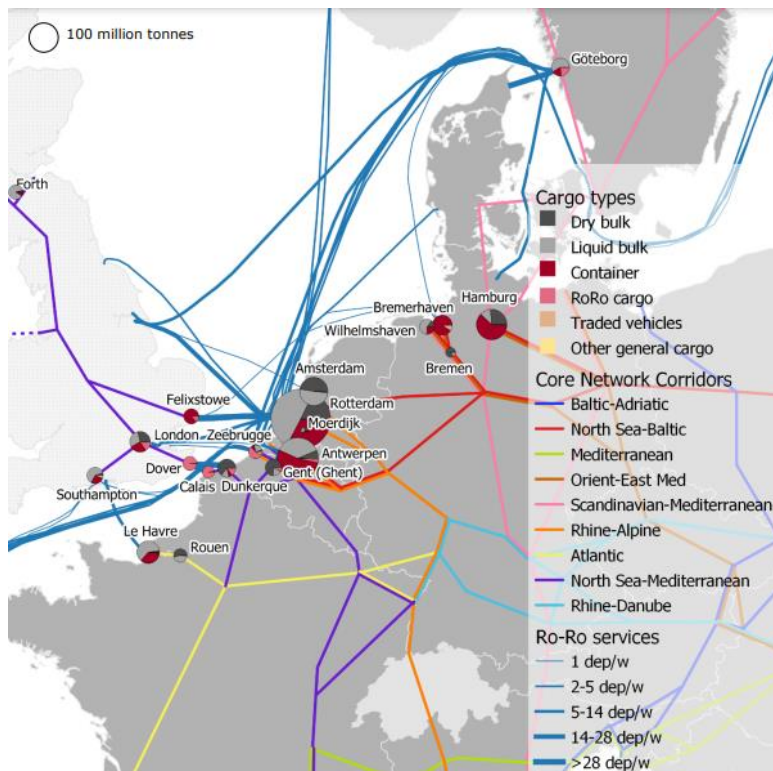
- Sjeverno more
- Atlantski ocean.

Sjeverno more, odnosno sjevernomorske luke koridora osnovne mreže s prometom od 1,4 milijardi tona tereta (2018. godina), predstavljaju više od 50% ukupnog prometa tereta svih luka koridora osnovne mreže.⁶⁰ To nije toliko začuđujuće zbog činjenice da se na tom području nalazi ukupno dvadeset luka koridora osnovne mreže, a pod tih dvadeset spadaju i četiri najveće luke u Europi u pogledu ukupnog prometa tereta, odnosno Rotterdam, Antwerp, Hamburg i Amsterdam.

Luke sjevernog mora povezane su s ostatkom Europe preko osam koridora osnovne mreže. Na relaciji sjever-jug to su: Koridor Sjeverno more – Mediteran, Rajnsko – alpski koridor, Skandinavsko – mediteranski koridor i Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran. Švedska i Norveška povezane su s ostatkom kontinenta pomoću Skandinavsko – mediteranskog koridora koji prolazi istočnim dijelom Sjevernog mora, dok na zapadu Koridor Sjeverno more – Mediteran povezuje Irsku, a nekoć i Veliku Britaniju, s europskim kopnom. Dovodi se u pitanje koje će posljedice imati izlazak Velike Britanije po ro-ro promet na tom području. Sasvim je jasno da će u budućnosti najprometnije rute biti one između susjednih zemalja. Međutim, postoji šansa da će se s direktnim vezama prema Irskoj bar djelomično nadomjestiti bivši promet postignut vezama preko kanala La Manche. Nadalje, luke Le Havre i Rouen koriste Atlantski koridor kao vezu sa zaleđem, a luke Beneluksa i njemačke sjevernomorske luke to isto čine s Koridorom Sjeverno More - Baltik.

⁶⁰ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 22, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Zemljovid 14. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Sjevernog mora (2018. godina)



Izvor: https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FIN (19.8.2022).

Tablica 10. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Sjevernog mora (2018. godina)

Luka	Suhi rasuti teret	Tekući rasuti teret	Kontejnerski teret	Ro-ro	drugi generalni teret	Promet luke (milijuni tona)	Prosječan rast (2008. - 2018.)
Švedska							
Göteborg	0%	58%	17%	22%	3%	40,6	-0,4%
Njemačka							
Hamburg	25%	11%	64%	0%	1%	125,1	0,5%
Bremen	55%	10%	0%	0%	34%	12,2	-1,7%
Bremerhaven	0%	1%	89%	0%	10%	51,2	0,4%
Wilhemshaven	15%	60%	25%	0%	0%	28,3	-3,5%
Nizozemska							

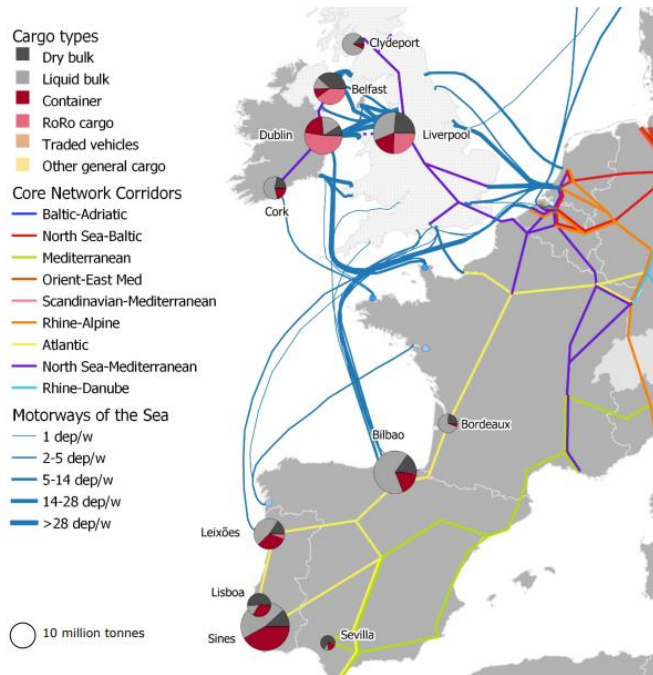
Amsterdam	44%	47%	1%	1%	8%	99,5	0,2%
Rotterdam	17%	47%	28%	3%	5%	441,5	1,4%
Moerdijk	24%	29%	37%	0%	10%	6,5	1,2%
Belgija							
Antwerpen	6%	35%	51%	3%	5%	212,0	2,2%
Gent	66%	16%	0%	7%	11%	33,7	2,3%
Zeebrugge	5%	22%	9%	53%	12%	23,9	-3,7%
Francuska							
Dunkerque	63%	13%	6%	15%	3%	41,1	-2,0%
Calais	2%	1%	0%	97%	0%	18,9	0,1%
Le Havre	2%	61%	35%	1%	1%	64,9	-1,5%
Rouen	52%	43%	1%	0%	4%	22,9	0,2%

Izvor: Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 24, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Atlantski ocean kao najveći bazen Europske unije obuhvaća Irsku, obale Portugala, Francuske i Španjolske.⁶¹ Ovdje su ključna dva koridora: Atlantski koridor i Koridor Sjeverno more – Mediteran. U paraleli s Atlantskim koridorom postoji nekoliko pomorskih veza, primjerice ona koja povezuje jednu od glavnih portugalskih luka, Leixões, s Rotterdamom. Koridor Sjeverno more – Mediteran bitan je jer na svom sjevernom dijelu povezuje irske luke Dublin, Belfast i Cork s europskim kopnom. Ovdje su spadale luke Liverpool, Clydeport i Belfast, međutim, izlaskom Velike Britanije iz EU postojeće veze se gledaju samo kao veze sa susjednom zemljom. Veliki značaj koji luke europske atlantske obale imaju za Europsku uniju prisutan je zbog toga što one služe za preoceansko povezivanje s najjudaljenijim regijama EU (Martinik, Kanarski otoci, Azori, Madeira, Gvadalupa).

⁶¹ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 24, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Zemljovid 15. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Atlantskog oceana (2018. godina)



Izvor: https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Tablica 11. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Atlantskog oceana (2018. godina)

Luka	Suhi rasuti teret	Tekući rasuti teret	Kontejnerski teret	Ro-ro	drugi generalni teret	Promet luke (milijuni tona)	Prosječan rast (2008. - 2018.)
Portugal							
Lisabon	50%	15%	33%	0%	1%	10,4%	-1,3%
Sines	12%	46%	42%	0%	0%	44,3	6,0%
Leixoes	15%	44%	30%	5%	6%	17,6	1,8%
Španjolska							
Sevilla	54%	7%	17%	3%	20%	4,0	-0,5%
Bilbao	14%	60%	16%	1%	8%	33,9	-0,8%
Francuska							
Bordeaux	23%	70%	5%	0%	2%	6,7	-2,8%
Irska							

Dublin	9%	18%	21%	52%	0%	26,3	2,2%
Cork	21%	56%	19%	1%	3%	9,5	-0,2%

Izvor: Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 26,

https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

6.2.3. Pomorska prometnica Jugozapadne Europe

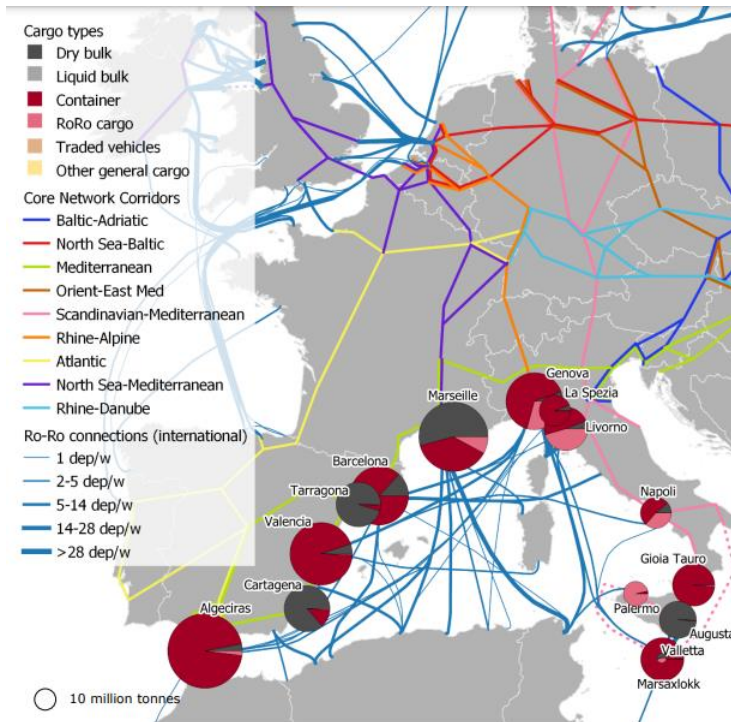
Pomorska prometnica Jugozapadne Europe obuhvaća Zapadni Mediteran, povezujući Španjolsku, Francusku, Italiju i Maltu te je također spojena s pomorskom prometnicom Jugoistočne Europe, uključujući veze s Crnim morem.⁶²

Zapadni je Mediteran mjesto početka, odnosno završetka četiri koridora osnovne mreže: Atlantski koridor, Koridor Sjeverno more – Mediteran, Rajnsko – alpski koridor i Skandinavsko – mediteranski koridor.⁶³ Nastavak ova četiri koridora dalje na jug prema Sjevernoj Africi omogućen je preko ro-ro pomorskih veza, naročito iz luka Algeciras, Valencia, Barcelona, Marseille i Genova. Za razliku od ovih četiri, Mediteranski koridor kreće od Gibraltara dalje uz obalu prema Sjevernoj Italiji, pri čemu kao alternativa kopnenom prijevozu postoje i pomorske veze između Španjolske i Italije.

⁶² https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_en (19.8.2022.)

⁶³ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 27, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Zemljovid 16. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Zapadnog Mediterana (2018. godina)



Izvor: https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022.)

Tablica 12. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Zapadnog Mediterana (2018. godina)

Luka	Suhi rasuti teret	Tekući rasuti teret	Kontejnerski teret	Ro-ro	drugi generalni teret	Promet luke (milijuni tona)	Prosječan rast (2008. - 2018.)
Španjolska							
Algeciras	2%	36%	57%	1%	4%	88,6	4,0%
Cartagena	20%	77%	3%	0%	1%	33,5	2,8%
Valencia	4%	3%	76%	0%	16%	62,0	2,1%
Tarragona	31%	59%	1%	0%	8%	31,8	-0,3%
Barcelona	8%	28%	51%	0%	13%	54,5	2,8%
Francuska							
Marseille	20%	60%	14%	3%	4%	75,7	-2,0%

Italija							
Genova	4%	34%	42%	20%	0%	51,6%	1,0%
La Spezia	5%	7%	88%	0%	0%	16,0	-0,6%
Livorno	4%	24%	35%	32%	4%	30,4	0,6%
Napoli	7%	35%	33%	24%	0%	15,5	5,5%
Gioia Tauro	0%	3%	93%	1%	2%	28,5	-1,0%
Palermo/Termini Imerese	1%	18%	2%	77%	3%	9,7	5,0%
Augusta	4%	93%	0%	0%	2%	21,4	-2,2%
Malta							
Valetta	39%	9%	2%	36%	14%	1,4	-4,2%
Marsaxlokk	0%	3%	97%	0%	0%	29,7	3,6%

Izvor: Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 28, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

6.2.4. Pomorska prometnica Jugoistočne Europe

Pomorska prometnica Jugoistočne Europe povezuje Jadransko more s Jonskim morem i Istočnim Mediteranom, uključujući Cipar.⁶⁴

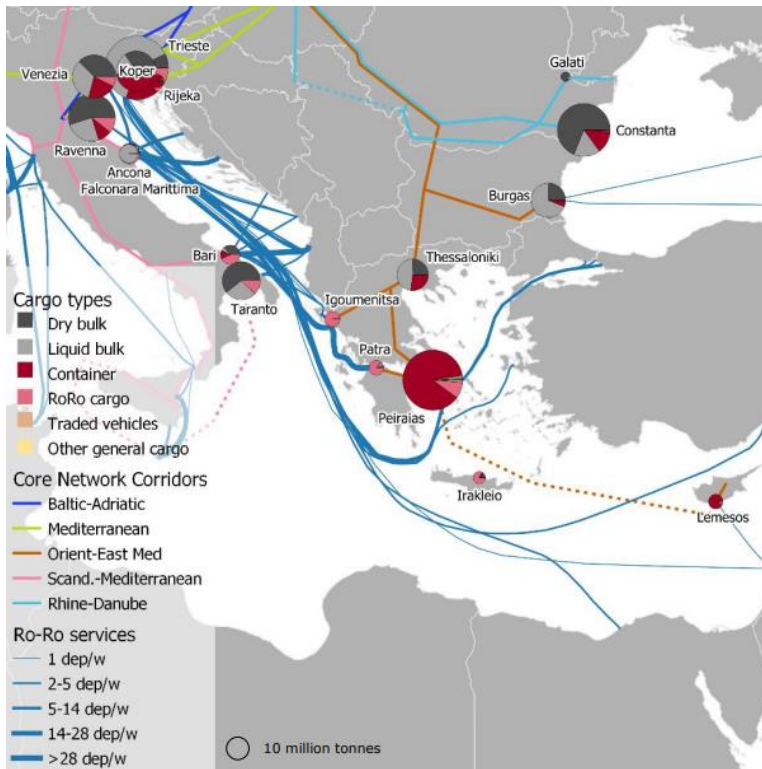
Istočni Mediteran područje je oko kojeg se nalazi pet koridora osnovne mreže. Skandinavsko – mediteranski koridor, Baltičko – jadranski koridor i Mediteranski koridor imaju luke na Jadranu koji s razgranatom mrežom ro-ro linija povezuje četiri zemlje, Italiju, Hrvatsku, Crnu Goru i Albaniju.⁶⁵ Na tom području drugi linijski servisi prema Grčkoj i Turskoj također su prisutni. Oni djeluju kao alternativa kopnenom prijevozu u slučaju da teret mora iz Zapadne Europe stići u Grčku. Četvrti koridor jest Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran koji

⁶⁴ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_en (19.8.2022).

⁶⁵ Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 29, https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

ima pomorske veze iz Grčke prema Cipru, ali i dalje prema Dalekom Istoku kroz linijske servise, pogotovo iz luka Pirej i Solun. Tu je i Koridor Rajna – Dunav koji, time što završava u lukama Constanta i Burgas, daje Europskoj uniji izlaz na Crno More.

Zemljovid 17. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Istočnog Mediterana (2018. godina)



Izvor https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

Tablica 13. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Istočnog Mediterana (2018. godina)

Luka	Suhi rasuti teret	Tekući rasuti teret	Kontejnerski teret	Ro-ro	drugi generalni teret	Promet luke (milijuni tona)	Prosječan rast (2008. - 2018.)
Hrvatska							
Rijeka	9%	0%	76%	0%	15%	2,7	-0,3
Slovenija							
Koper	32%	16%	40%	0%	11%	23,1	3,4%

Italija							
Trst	6%	56%	15%	12%	9%	57,5	4,5%
Venecija	35%	31%	20%	7%	7%	26,3	-1,3%
Ravenna	51%	23%	9%	10%	8%	31,1	0,3%
Ancona/Falconara Marittima	8%	5%	28%	52%	7%	5,9	1,1%
Bari	31%	6%	12%	37%	15%	5,3	7,8%
Taranto	58%	26%	0%	12%	4%	20,3	-8,5%
Grčka							
Igumenica	2%	0%	0%	98%	0%	3,6	0,0%
Patras	6%	7%	1%	85%	1%	3,3	-2,0%
Heraklion	8%	2%	7%	81%	1%	2,2	-5,1%
Solun	24%	47%	26%	0%	4%	14,0	-1,0%
Cipar							
Limassol	0%	0%	79%	4%	17%	3,0	-1,8%
Bugarska							
Burgas	22%	61%	5%	0%	12%	16,7	0,4%
Rumunjska							
Constanta	64%	15%	13%	0%	7%	39,5	-1,5%
Galati	66%	7%	0%	0%	28%	1,3	-2,5%

Izvor: Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020., p. 30,
https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (19.8.2022).

7. STUDIJA SLUČAJA – USPOREDBA CESTOVNOG PRIJEVOZA I PRIJEVOZA POMORSKOM PROMETNICOM NA RELACIJI RIJEKA – ALGECIRAS (HRVATSKA – ŠPANJOLSKA)

Svrha ove studije slučaja jest prikazati razlike u prijevozu tereta dvama različitim transportnim modalitetima, odnosno razlike cestovnog prijevoza i prijevoza pomorskom prometnicom na određenoj dionici. U skladu s time, odabran je prijevoz tereta na dionici Rijeka (Hrvatska) – Algeciras (Španjolska). Kao primjer tereta uzet je 40-stopni kontejner. Izračunat će se vrijeme i cijena potrebni za takav transport, kao i emisija stakleničkih plinova izazvana tim prijevozom, kako cestovnim tako i pomorskim. Također, dobiveni će se rezultati usporediti te će se time nastojati dati odgovor na pitanje koji je oblik prijevoza više održiv.

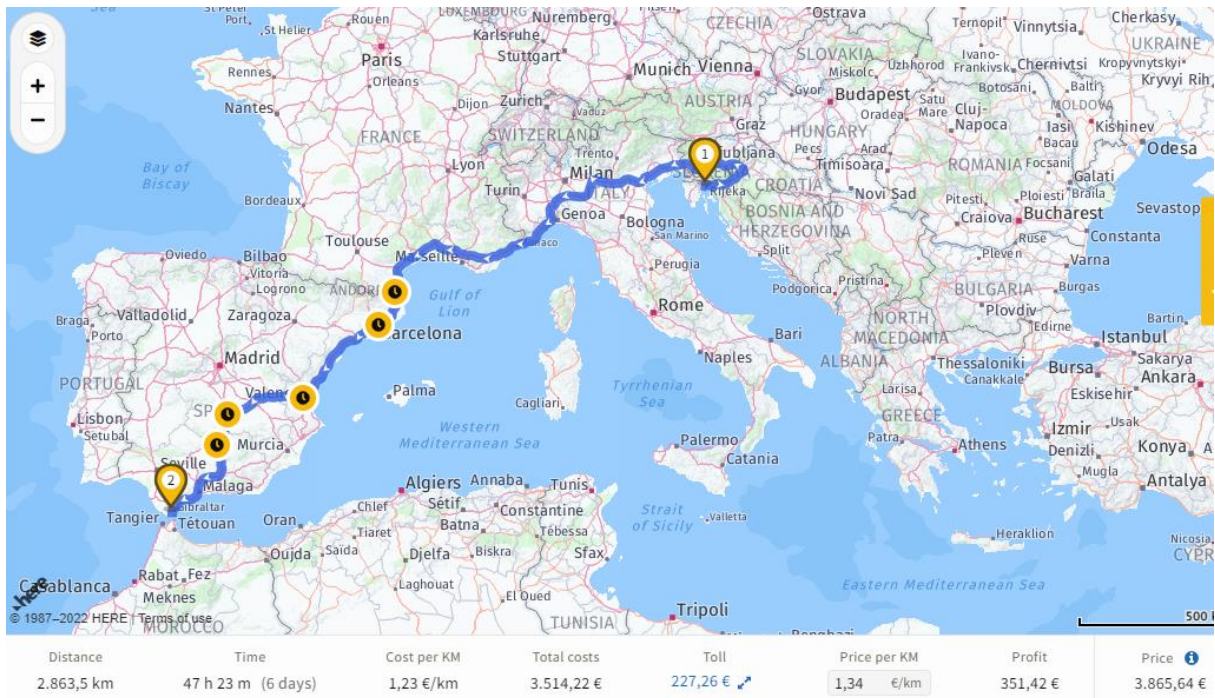
7.1. ELEMENT CESTOVNOG PRIJEVOZA

Za izračun vremena i cijene prijevoza cestom koristit će se program CargoApps koji pomaže prijevoznicima u organiziranju njihova poslovanja. To se postiže omogućavanjem planiranja rute između dvije ili više destinacija, pri čemu aplikacija daje najkraću moguću rutu te pomaže izračunom svih cestarina na njoj.

Cijela ruta od Rijeke do Algeciras dio je cestovne mreže Mediteranskog koridora TEN-T-a, gdje su luke Rijeka i Algeciras također dio tog koridora. Za prijevoz imaginarnog kontejnera poslužit će standardni dvoosovinski kamion s prikolicom osposobljen za prijevoz te vrste tereta. Ruta započinje u Hrvatskoj, u Rijeci, te nastavlja prema Zagrebu. Ovaj pravac koji je sastavni dio TEN-T koridora dalje ide prema Budimpešti. Međutim, u ovom slučaju ruta skreće prema hrvatsko-slovenskoj granici, odnosno prema graničnom prijelazu Bregana. Zatim, ulaskom u Sloveniju ide prema Ljubljani kroz koju prolazi na svom putu prema Italiji. Ruta dalje siječe sjeverni dio Italije, prolazeći kroz/pored Venecije, Verone, Milana, da bi par kilometara od Genove stigla do obale Zapadnog Mediterana. Nadalje, ruta nastavlja uz talijansku obalu do dolaska na granicu s Francuskom. Par kilometara nakon prelaska granice vidljiva je Kneževina Monako, a kasnije i francuski grad Nica. Nakon Nice, put još nekoliko kilometara vodi uz obalu, a nakon toga zakreće u unutrašnjost, zaobilazeći grad Marseille u postupku. Vraćanje bliže moru događa se nakon prolaska Montpellierom koji je zadnji veći grad do dolaska na francusko-španjolsku granicu. Ruta dalje nastavlja na jug prema Valenciji,

pri čemu prolazi pored Barcelone. Ruta nakon toga ne ide južno, već nakon Valencije mijenja smjer prema unutrašnjosti Španjolske, prema Madridu. Međutim, nakon oko 300 prijeđenih kilometara kod grada Manzanares nastavlja svoju putanju prema jugu do Granade, a zatim i Malage te naposljetku i do određene destinacije, luke Algeciras.

Zemljovid 18. Vremenski najbrža ruta i izračun troškova putem CargoApps programa



Izvor: <https://impargo.de/en> (22.8.2022).

Izračunate vrijednosti prikazane na dnu zemljovida dobivene su ubacivanjem određenih podataka u program. U dobiveno vrijeme (47 sati i 23 minute) nisu uključena razdoblja radnog vremena vozača koje u ovom primjeru iznosi 8 sati te odmora koja vozači imaju na raspolaganju i moraju obavezno poštovati, već obuhvaća isključivo vrijeme vožnje. Ako uračunamo ta razdoblja dobijemo ukupno oko 6 dana potrebnih za obavljanje prijevoza iz primjera.

Dobiveni podatci vezani su za troškove kamiona koji prevozi teret i troškova vozača koji upravlja istim. U izračun ukupne cijene prijevoza ulazi cijena goriva, plaća vozača, cestarina i drugo. Za cijenu goriva uzeta je cijena dizelskog goriva koja na datum 22.8.2022. iznosi 14,25 kn/l, odnosno 1,9 €/l. (preuzeto s: <https://cijenegoriva.info/CijeneGoriva.aspx> - 22.8.2022).

Nadalje, za plaću je uzeta prosječna godišnja plaća vozača kamiona u Hrvatskoj koja u 2022. godini iznosi oko 7050€ (53000 kn) (preuzeto s: <http://www.salaryexplorer.com/salary-survey.php?job=239&jobtype=3&loctype=1&loc=54> – 22.8.2022).

Naposljetku, dobiveni iznos cestarine odnosi se na sve cestarine plaćene tijekom prijevoza od Rijeke do Algecirasa.

Tablica 14. Ukupna kilometraža bez i sa cestarinama na dionici Rijeka – Algeciras (po zemljama)

Zemlja	Bez cestarine	Cestarina	Plaćeni iznos	Ukupno kilometara
Hrvatska	32,4 km	141,2 km	24,39 €	173,6 km
Slovenija	0,0 km	210,2 km	28,47 €	210,2 km
Italija	15,1 km	650,4 km	64,60 €	665,5 km
Francuska	43,5 km	488,6 km	109,80 €	532,1 km
Španjolska	1282,1 km	0,0 km	0,0 €	1282,1 km
Ukupno	1272,2 km	1591,2 km	227,26 €	2863,5 km

Izvor: izradio student uz pomoć: <https://impargo.de/en> (22.8.2022.)

Najveći nedostatak cestovnog prijevoza odnosi se na količinu stakleničkih plinova koji isti proizvodi. Ta je razina najviša u odnosu na ostale vrste prijevoza u Europskoj uniji. Pritom je glavni izvor zagađenja ugljikov dioksid. Po provedenim istraživanjima prosječno zagađenje prouzrokovano 4X2 tegljačem za velike udaljenosti korištenog u prikazanom primjeru iznosi 786 g/km (podatak dobiven iz: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/01/eu-hdv-co2-standards-baseline-data-supplement-sept21.pdf> - 22.8.2022) što znači da je ukupna emisija ugljikova dioksida na ovom putovanju iznosila 2 250 000 g, odnosno kad to pretvorimo u kilograme, 2250 kg. To je iznos emisije isključivo jednog putovanja. Kada shvatimo koliko ovakvih ili sličnih prijevoza ima svakodnevno na području cijele Europske unije, onda je zapravo jasna važnost problematike smanjenja tih emisija.

7.2. ELEMENT PRIJEVOZA POMORSKOM PROMETNICOM

Nekoć su luke Rijeka i Algeciras bile povezane u pogledu feeder servisa koji je kretao i završavao u Algecirasu. Na svom pravcu obuhvaćao je luke Marsaxlokk, Rijeku, Koper, Veneciju, Ravenu, Anconu i onda opet Marsaxlokk. Na ovom servisu prijevoz su obavljala tri kontejnerska broda kapaciteta između 800 i 1000 TEU jedinica.⁶⁶ Kao primjer će se uzeti jedan od tih brodova, odnosno brod tadašnjeg naziva BJORG, a sadašnjeg SUSAN BORCHARD.

Tablica 15. Osnovne specifikacije broda SUSAN BORCHARD

Ime broda	SUSAN BORCHARD
IMO broj	9231834
Država zastave broda	Antigva i Barbuda
Duljina broda	134 m
Širina broda	22 m
Brzina broda – prosječna/maksimalna	12//21 čvor
Kapacitet	868 TEU
Godina izgradnje	2001.

Izvor: <https://www.vesselfinder.com/vessels/SUSAN-BORCHARD-IMO-9231834-MMSI-305299000> (23.8.2022).

Slika 1. brod SUSAN BORCHARD



Izvor: <https://www.vesselfinder.com/ship-photos/777219> (23.8.2022).

⁶⁶ <https://www.ictsi.hr/press-releases/po-prvi-puta-u-rijeci-bjorg> (23.8.2022).

Ruta prijevoza kreće iz Riječke luke, koja se nalazi na Jadranskom moru, prema Jonskom moru. Jadransko i Jonsko more sastavni su dijelovi pomorske prometnice Jugoistočne Europe kojom su povezani s Istočnim Mediteranom, ali i ostatkom Europe i svijeta. Ruta koja vodi po sredini Jadrana, pri ulasku u Jonsko more grli najjužniji dio „Talijske čizme“ do Mesinskog prolaza koji dijeli otok Siciliju od ostatka Apeninskog poluotoka. Također, Mesinski prolaz predstavlja jednu od poveznica Istočnog i Zapadnog Mediterana. U skladu s time, prolaskom broda kroz isti dolazi do „silaska“ s pomorske prometnice Jugoistočne Europe i „ulaska“ na pomorsku prometnicu Jugozapadne Europe. Nadalje, ruta nastavlja u ravnoj liniji prema odredištu, luci Algeciras.

Zemljovid 19. Najbrža pomorska ruta od luke Rijeka do luke Algeciras



Izvor: <https://route.vesselfinder.com/> (23.8.2022).

Udaljenost između dvije luke iznosi 1625 nautičkih milja, što je otprilike oko 3000 kilometara. Ako uračunamo da je prosječna brzina broda na putovanju bila 12 čvorova, dobije se vrijeme putovanja od 5 dana i 15 sati.

Za cijenu prijevoza uzeta je prosječna vozarina u dolarima po prevezenom 40-stopnom kontejneru na intraregionalnoj razini, odnosno vozarina za kontejnerski prijevoz koji ne prelazi morske granice Europske unije. Ona je u 2020. godini iznosila 976 dolara (oko 980 eura).⁶⁷ U vozarinu su uključeni troškovi manipulacije tereta te sve naknade i pristojbe koje dolaze s pomorskim prijevozom.

⁶⁷ Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2021., p. 62, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (23.8.2022).

Brod SUSAN BORCHARD ima prijavljenu ukupnu emisiju ugljikovog dioksida u 2021. godini u iznosu od 12813,54 metričkih tona.⁶⁸ Drugim riječima, svaku pređenu nautičku milju emitira 240,12 kg ugljikovog dioksida. Što znači da tijekom prijevoza između Rijeke i Algecirasova ovaj brod ima ukupnu emisiju od 319 195 kilograma ugljikova dioksida.

7.3. USPOREDBA ELEMENATA NA RELACIJI RIJEKA – ALGECIRAS

Tablica 16. Usporedba elemenata prijevoza na relaciji Rijeka – Algeciras

	cestovni prijevoz	prijevoz pomorskom prometnicom
Udaljenost	2863 km	3000 km
Vrijeme	6 dana	5 dana i 15 sati
Cijena	3865 eura	980 eura
Emisija CO ₂	2250 kg	319 195 kg

Izvor: Izradio student

Iz tablice možemo zaključiti da je trajanje prijevoza pomorskom prometnicom vremenski kraće, unatoč tome što je potrebno prijeći 200-tinjak kilometara više. Također, cjenovno je povoljnije, ali zato je razina emisija ugljikovog dioksida značajno veća. Međutim, ova tablica ne prikazuje stvarnu sliku, već samo uzima kao primjer jedan 40-stopni kontejner.

Kada uzmemo u obzir da se u teoriji brodom iz primjera mogu prevesti ukupno 434 40-stopna kontejnera (kapacitet TEU/2), a ako se taj broj pokuša prevesti cestom, potrebno je 434 kamiona, tek se tada vidi prava prednost prijevoza pomorskom prometnicom.

Tablica 17. Usporedba elemenata prijevoza kada teret broji 434 40-stopna kontejnera

	Cestovni prijevoz	Prijevoz pomorskom prometnicom
Cijena	$3865 \cdot 434 = 1\,677\,420$ eura	$980 \cdot 434 = 425\,320$ eura
Emisija CO ₂	$2250 \cdot 434 = 976\,500$ kg	319 195 kg

Izvor: Izradio student

⁶⁸ <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report> (23.8.2022).

Ukoliko primijenimo povećanje broja kontejnera koje je potrebno prevesti cestom na 434, takva vrsta prijevoza postaje značajno manje održiva u pogledu cijene i utjecaja na okoliš. U skladu s navedenim, jasno je da je potrebno nastaviti razvoj pomorskih prometnica. Ovime je dokazano da je to bolji, cjenovno prihvatljiviji i održiviji oblik prijevoza.

8. ZAKLJUČAK

Bijela knjiga iz 2011. godine, kao i Bijele knjige iz prethodnih godina, pokazale su svoj značaj razvojem zajedničke prometne politike koju Europska unija nastoji promovirati na svom prostoru. Zajednička prometna politika vrlo je važan faktor razvoja Europske unije jer se njome osigurava međusobna povezanost europskih regija te njihova integracija u svjetsko gospodarstvo, što je ključno za budućnost europskog kontinenta. Usto, pokazala su se znatna unapređenja u kvaliteti i sigurnosti transportnih sustava uz još mnogo doprinosa cjelokupnom prometnom sektoru.

Europska unija pokazala je da može razvijati svoju prometnu politiku ovisno o razvoju tehnologija i na temelju promišljanja o budućim događajima. To dokazuje Bijela knjiga iz 2011. godine gdje je vidljivo da se prometna politika formira tako da se u obzir stavlja naizgled očita kriza nedostatka fosilnih goriva u budućnosti te problem globalnog zatopljenja. U skladu s tim, kao prioritet se uzima razvoj alternativnih načina pogona iz obnovljivih izvora energije te smanjenje emisije stakleničkih plinova. To se postiže stvaranjem određenih strategija i planova, kao što su Strategija za održivu i pametnu mobilnost te Europski zeleni plan.

Izuzev zaštite okoliša, cilj je Bijele knjige stvaranje održivog i integriranog prometnog sustava koji se temelji na razvijanju i uvođenju novih tehnologija, usklađivanju svih prometnih grana, prebacivanju važnosti na korisnika te osiguravanju kvalitete prometnih pravaca. Izravni je rezultat tih nastojanja uvođenje TEN-T mreže čiji je zadatak postizanje potpune teritorijalne povezanosti europskih regija.

U efikasnom povezivanju europskih regija jedne s drugom, ali i sa svijetom, pritom važnu ulogu ima razvoj pomorskih prometnica kao oblika transporta koji bi rasteretio kopneni promet, prije svega onaj cestovni, s namjerom da se, korištenjem intermodalnog prijevoza, poveća održivost i profitabilnost. Stoga se u okviru Europske unije kroz niz godina donose i drugi dokumenti koji, u njima naglašenim smjernicama, nastoje prokrčiti put za učinkovito funkcioniranje sustava pomorskih prometnica koji bi, povezivanjem na TEN-T mrežu, pridonio stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora. Pomorske prometnice i ustrajanje u razvoju održivog, neometanog i pametnog europskog pomorskog sustava pokazatelj su učenja na prijašnjim greškama te gledanja prema održivoj budućnosti u kojoj je intermodalni prijevoz najefikasniji oblik prijevoza. Dobiveni rezultati istraživanja dokazali su da je razvoj pomorskih prometnica opravdan, ali i nužan kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje europskih prometnih sustava.

LITERATURA

INTERNETSKI IZVORI:

1. <https://cijenegoriva.info/CijeneGoriva.aspx> (22.8.2022).
2. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6725 (10.8.2022).
3. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/the-single-european-act.html> (4.8.2022.)
4. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/types-institutions-and-bodies_hr (8.8.2021).
5. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu_hr (9.8.2022).
6. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/joining-eu_hr (8.8.2022).
7. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_hr (9.8.2022).
8. https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area_en (8.8.2022).
9. <https://impargo.de/en> (22.8.2022).
10. <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report> (23.8.2022).
11. <https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> (10.08.2022).
12. <https://route.vesselfinder.com/> (23.8.2022).
13. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/01/eu-hdv-co2-standards-baseline-data-supplement-sept21.pdf> (22.8.2022).
14. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_en (19.8.2022).
15. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_hr (15.8.2022).
16. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (10.8.2022).
17. <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-2022/> (16.8.2022).
18. <https://www.britannica.com/topic/European-Union> (8.8.2022).
19. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/common-transport-policy-overview> (4.8.2022).

20. <https://www.ictsi.hr/press-releases/po-prvi-puta-u-rijeci-bjorg> (23.8.2022).
21. <https://www.railbaltica.org/> (10.8.2022).
22. <https://www.thebalance.com/what-is-the-european-union-how-it-works-and-history-3306356> (9.8.2022).
23. <https://www.vesselfinder.com/vessels/SUSAN-BORCHARD-IMO-9231834-MMSI-305299000> (23.8.2022).
24. <http://www.salaryexplorer.com/salary-survey.php?job=239&jobtype=3&loctype=1&loc=54> (22.8.2022).
25. www.een.hr/upload/programi-unije/programi_unije_5_marco_polo_ii.pdf (16.8.2022).

PUBLIKACIJE

1. CEF support to Atlantic Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-g_atlantic_metadata.pdf (11.8.2022).
2. CEF support to Baltic-Adriatic Corridor, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-a_baltic-adriatic_corridor_metadata.pdf/ (10.8.2022).
3. CEF support to Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-c_mediterranean_metadata.pdf (10.8.2022).
4. CEF support to North Sea - Baltic Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-b-northsea-baltic_metadata.pdf (10.8.2022).
5. CEF support to North Sea-Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-north_sea-mediterranean_metadata.pdf (11.8.2022).
6. CEF support to Orient/East-Med Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-d_orient_east_metadata_0.pdf (11.8.2022).

7. CEF support to Rhine-Alpine Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-f-rhine-alpine_metadata.pdf (11.8.2022).
8. CEF support to Rhine-Danube Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-i-rhine-danube_metadata.pdf (11.8.2022).
9. CEF support to Scandinavian-Mediterranean Corridor, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-e-scandi-medite_metadata.pdf (11.8.2022).
10. European Transport Policy for 2010: Time to Decide – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 2001., <http://aei.pitt.edu/1187/> (05.8.2022).
11. Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019., https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).
12. Final Report - Marco Polo II Programme – 2007-2013, Europska komisija, 2020.,
https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/mp_ii_report_superfinal2020_metadata_done_0.pdf (16.8.2022).
13. Laurens, J., M., Guilcher, P., M.: Motorways of the Sea, Brest, 2018.,
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02115550/document> (16.8.2022).
14. Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, Europska komisija, 2020.,
https://mcusercontent.com/c260ca6b4be6fb10a4fe9a3dd/files/28849e06-cfe0-40c7-9b33-3ca81f2a1eae/MoS_DIP_FINAL.pdf (16.8.2022.)
15. Prilog - Europski zeleni plan, Europska komisija, Bruxelles, 2019.,
https://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0019.02/DOC_2&format=PDF (14.8.2022).
16. Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2021.,
https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (23.8.2022.)
17. Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, Europska komisija, Bruxelles, 2020.,
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF (14.8.2022).
18. The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000, Europska komisija, Bruxelles, 1995., <http://aei.pitt.edu/1115/> (4.8.2022).

19. The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – White Paper, Europska komisija, Bruxelles, 1992., <http://aei.pitt.edu/1116/> (4.8.2022).
20. White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Europska komisija, Bruxelles, 2011., <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF> (6.8.2022).

POPIS SLIKA

Slika 1. brod SUSAN BORCHARD.....	78
-----------------------------------	----

POPIS SHEMA

Shema 1. Elementi Europskog zelenog plana.....	54
--	----

POPIS ZEMLJOVIDA

Zemljovid 1. Koridori TEN-T mreže.....	36
Zemljovid 2. Baltičko - jadranski koridor.....	38
Zemljovid 3. Koridor Sjeverno more – Baltik.....	40
Zemljovid 4. Mediteranski koridor.....	41
Zemljovid 5. Koridor Bliski istok – Istočni mediteran.....	43
Zemljovid 6: Skandinavsko – mediteranski koridor.....	44
Zemljovid 7. Rajnsko –alpski koridor.....	46
Zemljovid 8. Atlantski koridor.....	47
Zemljovid 9. Koridor Sjeverno more – Mediteran.....	48
Zemljovid 10. Koridor Rajna – Dunav.....	49
Zemljovid 11. Prikaz koridora europske osnovne mreže TEN-T-a i plovidbenih ruta ro-ro brodova.....	60
Zemljovid 12. Pomorske prometnice u Europi.....	62

Zemljovid 13. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Baltičkog mora (2018. godina).....	64
Zemljovid 14. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Sjevernog mora (2018. godina).....	67
Zemljovid 15. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Atlantskog oceana (2018. godina).....	69
Zemljovid 16. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Zapadnog Mediterana (2018. godina).....	71
Zemljovid 17. Luke koridora osnovne mreže i ro-ro veze na području Istočnog Mediterana (2018. godina).....	73
Zemljovid 18. Vremenski najbrža ruta i izračun troškova putem CargoApps programa.....	76
Zemljovid 19. Najbrža pomorska ruta od luke Rijeka do luke Algeciras.....	79

POPIS TABLICA

Tablica 1: Prikaz država koje su članice Europske unije, Schengenskog područja i Eurozone.....	6
Tablica 2. Prioriteti razvoja i integracije transporta za potrebe zajednice te aktivnosti za njihovo ostvarenje.....	14
Tablica 3. Prioritet sigurnosti u transportu i aktivnosti za njegovo ostvarenje.....	16
Tablica 4. Prioritet zaštite okoliša i odluke za ostvarenje.....	17
Tablica 5. Prioritet socijalne zaštite i aktivnosti za njegovo ostvarenje.....	18
Tablica 6. Prioritet vanjskih odnosa i aktivnosti za njegovo ostvarenje.....	19
Tablica 7. Mjere predložene u Bijeloj knjizi iz 2001. godine.....	22
Tablica 8. Deset ciljeva iz Bijele knjige iz 2011. godine.....	32
Tablica 9. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Baltičkog mora (2018. godina).....	65
Tablica 10. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Sjevernog mora (2018. godina).....	67
Tablica 11. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Atlantskog oceana (2018. godina).....	69
Tablica 12. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Zapadnog Mediterana (2018. godina).....	71

Tablica 13. Pomorski teretni promet luka koridora osnovne mreže na području Istočnog Mediterana (2018. godina).....	73
Tablica 14. Ukupna kilometraža bez i s cestarinama na dionici Rijeka – Algeciras (po državama)	77
Tablica 15. Osnovne specifikacije broda SUSAN BORCHARD.....	78
Tablica 16. usporedba elemenata prijevoza na relaciji Rijeka – Algeciras.....	80
Tablica 17. Usporedba elemenata prijevoza kada teret broji 434 40 - stopna kontejnera.....	80