

Anto Viočić, dipl. ing.
E-mail: aviolic@yahoo.hr
Kneza Branimira 51, 20000 Dubrovnik
dr.sc. **Borna Debelić**
E-mail: debelic@pfri.hr
Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka

Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva

SAŽETAK

U radu je analizirana uloga pomorske politike kao integralnog dijela prometne politike i ukupne gospodarske politike u funkciji održivog razvoja prometnog i pomorskog sustava. Ta je uloga razmotrena u poveznici nacionalne pomorske i prometne politike Republike Hrvatske s pomorskom i prometnom politikom Europske unije, a u sklopu globalnog pomorskog tržišta kao jedinstvene kategorije. Na temelju provedene analize nameće se zaključak kako su jasno određene strateške mjere i precizno zacrtani ciljevi temelj učinkovite prometne i pomorske politike, a usklađenost nacionalne politike s odrednicama pomorske i prometne politike Europske unije, uz uvažavanje globalnih značajki svjetskog pomorskog tržišta, nužan je preduvjet razvoja učinkovitog prometnog i pomorskog sustava u funkciji ostvarivanja gospodarskog rasta utemeljenog na konceptu održivog razvoja. Održivi razvoj, razmotren kao svojevrsni koncept strateškog usmjerenja, predstavlja osnovu na kojoj je moguće temeljiti javne politike u funkciji razvoja prometa i pomorstva, a harmonizacija pomorske i prometne politike Republike Hrvatske s politikom Europske unije predstavlja važno razvojno opredjeljenje Republike Hrvatske. Takvo razvojno opredjeljenje može pridonijeti ubrzanju razvoja pomorskog gospodarstva utemeljenog na jasno definiranoj integralnoj pomorskoj i prometnoj politici.

Ključne riječi: pomorska politika, prometna politika, održivi razvoj, promet, pomorstvo, gospodarstvo

1. UVOD

Prometna politika kao integralni dio gospodarske i ukupne opće razvojne politike suvremenih država podrazumijeva splet ekonomskih, političkih i tehnoloških aktivnosti društva u svrhu ostvarivanja razvoja prometa kao samostalne i specifične gospodarske djelatnosti. U vremenu neposredno nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju od istaknute je važnosti analizirati problematiku suvremenog prometnog i pomorskog sustava Republike Hrvatske u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

Učinkovit prometni sustav zasigurno je jedan od temeljnih uvjeta za uspješan gospodarski razvoj svake suvremene države. Istovremeno prometni sustav predstavlja i čimbenik koji je od signifikantne važnosti za približavanje i povezivanje s drugim državama. Primorske zemlje s razvijenom pomorskom politikom u funkciji gospodarskog razvoja imaju posebne pogodnosti zbog različitosti djelatnosti unutar tog sustava i iznimno velikog multiplikativnog faktora pojedinih djelatnosti pomorskog gospodarstva. S tog stanovišta uviđa se kako je jedan od temeljnih preduvjeta svake države, u procesima tehnološki i ekonomski učinkovite integracije, sadržan i u stvaranju kvalitetne komunikacije između europskih država na području integralne prometne politike. S obzirom da promet pridonosi, kako gospodarskom, tako i općedruštvenom razvoju te, općenito, povezivanju u širem smislu, potrebno je da Republika Hrvatska djeluje u

pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s drugim europskim državama. Jednako tako, s obzirom da je Republika Hrvatska pomorska država s velikim potencijalima rasta i razvoja sektora pomorskog gospodarstva, od velike je važnosti uspostavljanje kvalitetnih, efikasnih, efektivnih i održivih fundamenata za daljnji razvoj pomorstva.

Pomorske djelatnosti kao sastavni dio prometnog sustava, a uz istaknutu strateški značajnu poziciju za Republiku Hrvatsku, predstavljaju nezaobilazan dio prometnog sustava i gospodarstva u cjelini te je bitno da se djeluje u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europskim državama kako bi se valorizirao povoljan geostrateški i geoprometni položaj Republike Hrvatske. Za ostvarivanje takvih ciljeva nužno je istražiti i vrednovati prožimanje i usklađenost prometnog i pomorskog sustava Republike Hrvatske u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

Da bi u potpunosti oživjelo pomorstvo i gospodarenje lukama kao vitalni gospodarski segment Republike Hrvatske, potrebno je dodatno modernizirati i prestrukturirati prometni i pomorski sustav u smjeru prihvaćanja i implementiranja suvremenih znanstvenih i empirijskih razvojnih pravaca, posebice vodeći računa o održivom rastu i razvoju pomorskoga prometa.

Procesi globalizacije i liberalizacije te snažan porast svjetske pomorske trgovine omogućavaju hrvatskim lukama potencijalni status čvorišta europske, a i svjetske, pomorske trgovine. Istodobno, zbog izloženosti globalnom tržištu javlja se izraženi pritisak na promet i pomorstvo u smislu potrebe da se poboljša operativna efikasnost i poveća uslužni kapacitet, a u cilju unapređenja konkurentnosti na globalnom tržištu. Da bi pomorstvo i promet Republike Hrvatske bile važne karike u transportnim mrežama svijeta, važna je harmonizacija s politikom Europske unije i unapređenje razine pružanja usluga, s tendencijom da se na taj način udovolji zahtjevima suvremenih transportnih lanaca. Aktualno stanje u hrvatskom sustavu prometa i pomorstva nije u potpunosti nezadovoljavajuće te se javlja potreba za ubrzanjem razvoja u čemu prometna i pomorska politika Europske unije i Republike Hrvatske trebaju imati partnerski i komplementarni odnos.

2. TEORIJSKE ODREDNICE, NAČELA I PRISTUPI ODRŽIVOM RAZVOJU PROMETA I POMORSTVA

Pojam održivog razvoja potječe iz područja šumarstva, u kojem se izvorno odnosio na mjere pošumljavanja površina i sječe šuma koje su bile međuovisne, a s temeljnim ciljem nenarušavanja mogućnosti biološke obnove šume. Pojam održivog razvoja uveden je u literaturu tek 70-ih godina prošlog stoljeća. U 80-im godinama 20. stoljeća održivost je ušla kao termin u okviru međunarodnog političkog i ekonomskog diskursa s obzirom da su u tim vremenima Ujedinjeni narodi iznijeli svjetsku strategiju očuvanja prirodnih resursa usklađenu s općim ciljem postizanja održivog razvoja. U to je vrijeme održivi razvoj ušao i u opću terminologiju kao pravac razmatranja koji ukazuje na povezanost razvoja i zaštite okoliša.¹

Prvo ozbiljnije i znanstvenije poimanje održivog razvoja prikazano je u tzv. Brundtlandovu izvješću Svjetske komore za okoliš UN-a, a koje je publicirano pod nazivom "Naša zajednička budućnost" 1987. godine. U toj je studiji održivi razvoj definiran kao razvoj koji zadovoljava potrebe današnjeg naraštaja bez ugrožavanja budućih naraštaja.² Održivi razvoj, kvaliteta okoliša i gospodarski razvoj, postale su spojive aktivnosti u sklopu pristupa održivog razvoja. Zaštita okoliša ne može se postignuti na račun ograničavanja gospodarskog razvoja, već je potrebno cjelokupnu raspravu o ekološkim problemima

¹ Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Glosa, Rijeka, 2009., str. 79

² Ibid., str. 79.

usmjeriti ka postizanju održivog razvoja.

Svjetska agencija za prehranu i poljoprivredu je 1989. godine definirala održivi razvoj kao svojevrsno upravljanje i očuvanje prirodnih resursa uz orijentaciju tehnoloških i institucionalnih promjena ka postizanju i održavanju zadovoljenja čovjekovih potreba za sadašnje i buduće naraštaje. Takav razvoj pridonosi očuvanju voda, biljnog i životinjskog svijeta, prihvatljiv je s aspekta okoline, tehnološki je odgovarajući, a ekonomski ostvariv i društveno prihvatljiv. Europska ekonomska komisija, koja je 1989. godine formalno prihvatila održivi razvoj kao vodeće načelo za sve relevantne aktivnosti, u programu potpore tranziciji sedam država centralne i istočne Europe 1991. godine, pod održivim razvojem smatrala je proces ili program restrukturiranja ekonomskih, društvenih i tehničkih odnosa s ciljem zaštite ukupnosti prirode i cjelovitosti čovjekove okoline, a za korištenje sadašnjih i budućih naraštaja.³

Svjetska komisija za okolinu i razvoj definira održivi razvoj kao susretanje potreba sadašnjosti bez kompromisa kako bi sadašnji i budući naraštaji mogli ostvariti svoje potrebe. Ovdje su ključna dva koncepta:⁴ koncept potreba, posebno bitnih potreba svjetskog stanovništva da bi ostvarili određeni prioritet te koncept

spoznaja o ograničenoj mogućnosti okoline da zadovolji sadašnje i buduće potrebe u suglasnosti s tehnologijom i društvom. U tom je smislu moguće sagledati održivi razvoj kao korištenje usluga i odgovarajućih proizvoda koji odgovaraju osnovnim potrebama i donose bolju kakvoću života minimiziranjem korištenja prirodnih resursa i toksičnih materijala, kao i emisije otpada i polutanata kroz životni ciklus usluga ili proizvoda, tako da se ne ugrožavaju potrebe budućih generacija.

U sklopu Svjetske Konferencije okoliša i razvoja, koja je održana početkom 90-ih godina prošlog stoljeća pod pokroviteljstvom Ujedinjenih naroda, prihvaćen je koncept održivog razvoja kao adekvatno rješenje suvremene problematike razvoja u korelaciji s okolišem. Na toj je konferenciji usvojeno mnoštvo značajnih dokumenata, a koncepcija održivog razvoja je, na odgovarajući način, prikazana kao opća koncepcija razvoja i istovremeno strategija osmišljavanja razvojne politike i politike zaštite okoliša. Koncepcija održivog razvoja priznaje postojanje prirodnih granica koje proizlaze iz sposobnosti biosfere da primi negativne učinke aktivnosti i naglašava opasnosti za cjelokupan ekološki sustav Zemlje zbog sadašnjeg stanja tehnologije i organizacije društva.⁵

Koncept i pristup održivog razvoja moguće je sagledati i kao svojevrsni spoj znanstvenih načela i ljudskih vrijednosti u smislu da, onda kada ljudske aktivnosti počnu djelovati na ekosustave i prirodne procese, tada se počinju primjenjivati različiti sustavi i mjere vrednovanja temeljem kojih se vrednuju koristi i štete, a sve u kontekstu nužnosti očuvanja resursa za buduće generacije. Održivi razvoj u tom smislu poprima i opće društveno značenje te ga je moguće sagledati sukladno različitim interesima društva ili skupina u društvu.

Upravljanje održivim razvojem na makro i mikro razini je slojevit i kompleksan proces koji je povezan s interakcijom javnih, privatnih i civilnih menadžera (donositelja odluka) i u izravnoj je vezi s okolišem, odnosno prirodnim resursima i ekološkim problemima današnjice.⁶ Za razliku od ostalih pristupa upravljanja, upravljanje održivim razvojem obuhvaća splet raznovrsnih znanja i vještina stečenih izučavanjem društvenih znanosti i različitih područja prirodnih i tehničkih znanosti. Menadžment održivog razvoja početkom 21. stoljeća sve se intenzivnije razvija, a posebno potaknuto sve većim brojem

³ Ibid., str. 80.

⁴ Ibid., str. 80.

⁵ Ibid., str. 81.

⁶ Ibid., str. 83.

situacija u kojima ljudske aktivnosti negativno djeluju na prirodne procese. Time održivi razvoj, na određeni način, nadilazi znanstvene rasprave i postaje svojevrsni opći, politički i društveni proces i upravljački cilj 21. stoljeća.

Održivi razvoj moguće je percipirati i kao rezultat individualne akcije društvenih skupina, potrošača, poduzetnika i javnih vlasti koji integrirano teže ostvarivanju individualnih ciljeva s namjerom istovremenog razmatranja načina očuvanja prirode. Održivi razvoj zahtijeva jedinstven sustav upravljanja u kojem je istaknuto mjesto povezanosti između ljudi i njihovih resursa te poslovnih procesa u dinamičkoj ravnoteži i neraskidivoj poveznici prirodnog i društvenog sustava.

Budući da ljudske aktivnosti intenzivno djeluju na prirodne resurse, koncept održivosti nužno poprima društveno značenje te je potrebno da se koncepcija održivog razvoja sagledava – kako znanstveno, tako i stručno. Jednako tako od iznimne je važnosti da se pristup održivog razvoja ne podređuje trenutnim i parcijalnim interesima pojedinih interesnih grupa. Ukoliko se pođe od definicije kako je održivi razvoj onaj koji će zadovoljiti potrebe sadašnjih naraštaja uz uvjet da se pri tome ne dovedu u pitanje potrebe budućih naraštaja, moguće je uočiti kako postoje tri bitna aspekta u koncepciji održivog razvoja:⁷ 1. koncepcija razvoja, 2. koncepcija potreba, 3. koncepcija budućih naraštaja.

Koncepcija razvoja integralni je dio općenito društvenih znanosti i tom su pitanju posvećene mnoge znanstvene rasprave no samo pitanje razvoja u pristupu održivog razvoja poprima širu dimenziju usklađivanja svih razvojnih procesa među sobom i s okolinom.

Koncepcija potreba ukazuje na pitanje raspodjele osnovnih resursa za ostvarivanje kvalitetnog života, s time da je potrebno naglasiti kako je pojam osnovnih potreba vrlo relativan. Naime, ono što se nekad smatralo luksuzom, danas je nužnost u razvijenim državama. Pritisci na okoliš u siromašnim državama, da bi se zadovoljile osnovne potrebe pučanstva, mogu izazvati snažne degradacije okoliša, no jednako tako pritisci na okoliš u razvijenim zemljama u cilju održanja intenziteta i dinamike daljnjeg razvoja također mogu imati nemjerljive negativne posljedice.

Na svjetskoj razini za održavanje standarda razvijenih, uz istodobno poboljšanje kakvoće života nerazvijenih država, nema uvijek dovoljno prirodnih resursa za zadovoljenje svih potreba, te je zbog toga i sam termin osnovnih potreba nužno preispitati u koncepciji održivog razvoja.

Koncepcija budućih naraštaja ukazuje na esencijalno pitanje održivosti u smislu što će se ostaviti budućim pokoljenjima. Praktični aspekt ove koncepcije ogleda se prvenstveno u tomu da se koristi i troškovi razvoja prenose budućim pokoljenjima. Neprijeporno je da buduća pokoljenja ne bismo trebali opterećivati našim razvojnim i ekološkim problemima te da bi im trebalo prenijeti bolju kvalitetu ekoloških sustava nego je ona danas. No to je vrlo arbitrarno pitanje koje zahtijeva duboku analizu, a čak i onda nije moguće dati jednoznačne odgovore.

Održivi je razvoj moguće sagledati i kao težnju ka uravnoteženosti razvoja i okoline, budući da zahtijeva razvojni kapacitet koji općenito predviđa da su rast i promjene strukture proizvodnje i potrošnje razvojno prihvatljivi, ako ne umanjuju ukupnu kvalitetu i upotrebljivost prirodnih resursa u budućnosti. Koncept održivog razvoja zahtijeva očuvanje prirodnih resursa i s tim u vezi temeljni zaokret u eksploataciji resursa, veću učinkovitost u raspodjeli resursa i raspodjeli bogatstva, uvođenje novih tehnologija i poimanje razlike između rasta i razvoja, odustajanje od aktivnosti koje bi mogle ugroziti buduće naraštaje, uključivanje koncepcije održivog razvoja kao filozofije u sve društvene, ekonomske i političke strukture.

S obzirom na pristup ovoga rada, bitno je istaknuti kako mnogobrojni radovi dokazuju važnost prometa u gospodarskom sustavu te utjecaj globalizacijskih procesa na

⁷ Ibid., str. 83.

njegov razvoj, a prvenstveno kroz utvrđivanje uloge prometa i pomorstva u primarnim, sekundarnim, tercijarnim, kvartarnim, kvintarnim djelatnostima kao i u zaštiti okoliša, održivog razvoja i sinergijskih učinaka.⁸

Potrebno je također istaknuti utjecaj prometa na zaštitu okoliša, što predstavlja veliku važnost u suvremenim razvojnim tendencijama. Važna je tendencija da svi sudionici transportnih, prometnih, gospodarskih sustava postaju svjesniji potrebe poduzimanja odgovarajućih mjera kojima bi se smanjila i ograničila devastacija prirode. To su mjere ograničavanja zagađivanja atmosfere ispušnim plinovima i drugim otrovnim supstratima, mjere očuvanja resursa čija je proizvodnja ekološki destruktivna, mjere vezane uz proizvodnju ekološki prihvatljive ambalaže i druge mjere. Zaštita okoliša treba postati sastavnim dijelom cjelokupne gospodarske i društvene politike razvoja.

U izvješću Caring for the Earth⁹ utvrđeno je devet temeljnih načela održivosti u funkciji strategije za održivi razvoj. Načela održivosti su međusobno povezana i podupiruća u smislu nemogućnosti njihova razdvajanja iz integralne cjeline. Načela održivog razvoja su: ¹⁰ 1) poštivanje i briga za životnu zajednicu, 2) poboljšanje kakvoće života, 3) zaštita vitalnosti i raznolikosti Zemlje, 4) minimizacija iscrpljivanja neobnovljivih resursa, 5) poštivanje granica prihvatljivog kapaciteta Zemlje, 6) promjene u osobnim stavovima i postupcima, 7) omogućavanje zajednicama da skrbe o vlastitom okolišu, 8) stvaranje nacionalnog okvira za integraciju razvoja i zaštite, 9) stvaranje globalnog saveza.

Prvo načelo predstavlja etički temelj za ostala načela, sljedeća četiri načela definiraju kriterije koji se moraju ostvariti, a zadnja četiri smjerove kojima je potrebno ići na putu prema održivom društvu na lokalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Prvo načelo temelji se na poštivanju i brizi za ostale ljude i za ostala živa bića. To je načelo prvenstveno etičke prirode, s obzirom da se razvoj ne smije provoditi nauštrb drugih pojedinaca ili budućih naraštaja, niti je dozvoljeno ugrožavanje opstanka ostalih vrsta. Drugi je aspekt podjele troškova i proizlazećih koristi od uporabe resursa i zaštite okoliša koji se trebaju, na određeni način, "pravedno" podijeliti među različitim zajednicama i skupinama te među sadašnjim i budućim naraštajima. Budući da je cilj razvoja usmjeren ka poboljšanju kvalitete življenja, razvoj treba omogućiti ljudima da ostvare svoju sposobnost i da imaju dostojanstven život.

Razvoj je, s aspekta dugoročnosti, nužno temeljiti na principu nužnosti zaštite okoliša te takav razvoj treba biti u mogućnosti pružiti zaštitu strukturi, funkcijama i raznolikosti prirodnih sustava svijeta. S obzirom na navedeno potrebno je zaštititi sustave nužne za održavanje života, zaštititi bioraznolikost te osigurati održivost korištenja obnovljivih resursa. Iscrpljivanje neobnovljivih resursa (minerali, nafta, plin i ugljen) potrebno je svesti na minimum.

Iako se ti resursi ne mogu koristiti na održivi način, njihov se životni vijek može produžiti npr. recikliranje, manjom uporabom resursa za stvaranje određenog proizvoda ili prelaskom na obnovljive zamjene gdje god je to moguće. Granice prihvatnog kapaciteta ekosustava unutar kojih ti sustavi, kao i biosfera, mogu podnijeti nepovoljan utjecaj, a da pritom ne dolazi do opasne degradacije, limitirane su.

Zajednice i lokalne skupine predstavljaju najjednostavnije kanale putem kojih ljudi mogu izraziti svoje stavove o razvoju u povezanosti s okolišem te iskazati moguću zabrinutost i poduzeti adekvatne mjere radi stvaranja stabilnog održivog društva. Da bi mogle djelovati, potrebna su im ovlaštenja, moć i znanje. Da bi društvo moglo napredovati, mora imati raspoložive baze točnih i pravovremenih informacija i znanja, pravni i

⁸ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 63.

⁹ Caring For the Earth – A Strategy for Sustainable Living, IUCN – The World Conservation Union, UNEP – United Nations Environment Programme, WWF – World Wide Fund For Nature, Gland, Switzerland, 1991.

¹⁰ Op. cit. Zelenika, R., Prometni sustavi, str. 85. – 87.

institucionalni okvir te dosljednu i konzistentnu gospodarsku i društvenu politiku. Makro programi za postizanje održivosti moraju uključivati sve relevantne interese te nastojati prepoznati i spriječiti probleme prije nego što se oni pojave, a ukoliko se pojave, moraju imati mogućnost adekvatnog djelovanja u cilju rješavanja nastalih problema.

Održivi razvoj obuhvaća tri vrste održivosti:¹¹

1. društvena održivost,
2. gospodarska održivost i
3. ekološka održivost.

Društvenu je održivost moguće sagledati kao omogućavanje samokontrole i vlastitih politika kada je riječ o načinu na koji ljudi upravljaju prirodnim resursima. Održivost naglašava kvalitativno poboljšanje naspram kvantitativnom rastu. Društvena održivost se može ostvariti smo jakim i sustavnim sudjelovanjem zajednice ili razvojem građanskog društva.

Gospodarska održivost u velikoj se mjeri očituje kroz nužnost održavanja (zaliha) kapitala. Suvremene definicije kapitala već same po sebi sadrže održivost, budući da sistematiziraju različite vrste kapitala (prirodni, društveni, ljudski kapital). Kako bi se osigurao održivi razvoj gospodarstva, potrebno je u gospodarski sustav uključiti adekvatni pristup uvažavanja vrijednosti prirodnog kapitala.

Ekološka održivost poboljšava blagostanje ljudi zaštitom izvora sirovina koje se koriste za ljudske potrebe i osigurava da se ne prekorače prirodni kapaciteti. To se može svesti na zadržavanje razine emisije otpadnih materija unutar asimilacijskog aspekta okoliša, bez narušavanja stanja i održanjem razine eksploatacije obnovljivih resursa unutar granice mogućnosti obnavljanja¹², a moguće ga je sagledati i u kontekstu općeg ekološkog sustava u svojoj raznolikosti.

3. OKOSNICE PROMETNE I POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE UNIJE

3.1. Prometna politika kao čimbenik razvoja

Prometna politika, koja je ujedno sastavni dio gospodarske i razvojne politike, podrazumijeva ukupnost ekonomskih i političkih aktivnosti društva radi unapređenja razvoja prometa kao samostalne gospodarske djelatnosti.

Prometna politika je nedvojbeno sastavni dio nacionalne politike te se može promatrati i kao svojevrsna interdisciplinarna i multidisciplinirana znanost koja izučava i primjenjuje zakonitosti mjera, akcija, instrumenata, sredstava i pripadajućih resursa u područjima tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, prometnog prava i dr.¹³

Prometna politika je aplikativna, disciplinarna i multidisciplinarna znanost koja proučava i primjenjuje zakonitosti mjera, akcija, instrumenata i pripadajućih resursa, potencijala i kapaciteta u područjima: tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, ekologije prometa, prometnoga prava i dr.¹⁴

Prometnu politiku moguće je odrediti i kao skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski akteri s ciljem oblikovanja okruženja u funkciji razvoja prometnog sustava države.

Prometni sustav svake države, pa tako i Republike Hrvatske, predstavlja jedan od bitnih temelja za uspješan gospodarski i društveni razvoj, a istovremeno je i čimbenik približavanja i povezivanja s drugim državama. Važnost tog aspekta približavanja i

¹¹ Ibid., str. 89.

¹² Ibid., str. 89.

¹³ Cf. ZELENKA, R.: *Prometni sustavi*, op. cit., str. 154.

¹⁴ ZELENKA, R.: *Ekonomika prometne industrije*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, str. 286.

harmonizacije s okruženjem posebno je naglašena kod prometnog i pomorskog sustava.

Sagledano iz perspektive Republike Hrvatske u kontekstu suvremenog okruženja Europske unije ističe se kao osnovni preduvjet princip stvaranja učinkovite i efikasne komunikacije između europskih država. Promet pridonosi gospodarskom razvitku te istovremeno utječe na oblikovanje prostora i način života ljudi te omogućuje povezivanje različitih društava i društvenih skupina. Iz tog razloga, Republika Hrvatska, kao nova članica Europske unije, treba djelovati u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja sa svim državama Europske unije, ali i šire. To je od posebnog značenja za valorizaciju njena povoljnog geografskog položaja te dobivanje odgovarajuće prometne uloge u europskim transportnim prostorima i ostvarivanje integralne sinergije u sklopu europskih prometnih pravaca. U tom je smislu posljedično moguće očekivati i ostvarivanje ekonomskih koristi od širenja europskog tržišta. Navedeni razlozi govore u prilog tvrdnje kako je za hrvatsku prometnu mrežu od velike važnosti njena uključenost u projekte europskog prometnog sustava s posebnim naglaskom na europske prometne koridore.

Svojim aktivnostima i usmjerenjima unutar prometne politike, a u sklopu raspoloživih javnih proračuna, svaka država može poticati jači ili slabiji razvoj vlastitog lučkog sustava, tj. pojedinih luka unutar tog sustava. Takav razvoj moguće je temeljiti na ulaganjima u veći broj ravnopravnih luka ili pak davanju prioriteta manjem broju luka na koje se polaže oslonac razvoja lučkog sustava. No, neovisno o odabranom smjeru i politici razvoja lučkog sustava, subvencioniranje razvoja luka moguća je opcija na tom putu, a ona je nerijetko, kako potrebna, tako i opravdana s obzirom da su društvene koristi lučkog sustava nerijetko veće od same koristi luka, a luke same često nemaju dovoljno sredstava za financiranje takvih razvojnih procesa. Koristi koje imaju luke od državnih subvencija također su značajne jer se ulaganjem države u izgradnju i modernizaciju lučkih kapaciteta omogućuje povećanje prometa luke u kvantitativnom i kvalitativnom smislu, povećavaju se ekonomski učinci poslovanja, a time se stvaraju uvjeti u kojima luke mogu odvajati više vlastitih sredstava za svoju modernizaciju i izgradnju. Povratni učinak koji pruža moderna i razvijena luka jest poticanje gospodarskog razvoja zaleđa, tj. cijele pomorske države koja ulaže u luke.

Osnovni strateški ciljevi razvitka hrvatskog lučkog sustava u sadržajnom se smislu trebaju oslanjati i na ciljeve gospodarskog i prometnog razvitka države jer ih nije moguće promatrati izvan sklopa prometnih i općenito gospodarskih usmjerenja. U tom se smislu – kao bitni strateški ciljevi razvitka lučkog sustava u Republici Hrvatskoj ističu:¹⁵

Razvijanje suvremene tehnologije transporta i informacijskog objedinjavanja svih sudionika prometa;

Finaliziranje problematike “repova” preostalih iz procesa postupaka pretvorbe i privatizacije te postupaka dodjele koncesija u lukama;

Da bi se privukao strani kapital, zakonskim je rješenjima potrebno preciznije i poduzetnički atraktivnije urediti trajanje koncesijskih ugovora;

Moderniziranje tehnološki zastarjelih kapaciteta privlačenjem stranoga kapitala, a ponajprije različitim koncesijskim ugovorima osposobiti lučke terminale za konkurentniji pristup tržištu pomorskih usluga;

Uspostavljanje koordiniranog pristupa svih sudionika u realizaciji prometnih usluga na prometnim pravcima, s ciljem podizanja kvalitete usluge i postizanja konkurentne cijene na prometnom tržištu;

Ubrzanje postupka svestranog aktiviranja slobodnih lučkih zona u morskim lukama;

Utvrđivanjej prioriteta ulaganja u prometnu infrastrukturu i poboljšanje prometnih veza luka sa zaleđem;

U skladu s razvitkom slobodnih lučkih zona, stvoriti uvjete za razvitak pojedinih profitabilnih lučkih djelatnosti;

¹⁵ Ibidem

Poticanje i razvijanje “feeder servis” između hrvatskih i sredozemnih luka;

U skladu s mogućnostima, ulagati u održavanje i razvitak otočnih trajektnih i obalnih luka, s ciljem daljnjeg unapređenja povezivanja otoka i obalnog područja;

Razvijanje otočne, trajektna i obalne luke, luke za prihvat suvremenih brodova za kružna putovanja te luke nautičkog turizma (marine), u skladu s potrebama putničkog prometa i razvitka turizma.

Moguće je detektirati mnogobrojne čimbenike koji nameću potrebu za intenziviranjem sustavnog pristupa u razvoju prometne politike, a posebno se ističu: društveno – politička i gospodarska važnost prometa, postojanje štetnih eksternih učinaka prometa, djelomična tendencija prema monopolizaciji tržišta prometnih usluga.¹⁶

Važnost i uloga prometne politike ogleda se u njenom utjecaju na funkcioniranje i razvoj prometa u najširem smislu. Njome se utvrđuju ciljevi i pravci razvoja, određuje sustav mjera za postizanje izabраниh ciljeva, određuju uvjeti poslovanja prometnih poduzeća, mogućnosti njihovog razvoja i razvoja prometa kao gospodarske djelatnosti općenito.

S obzirom na navedeno, prometnu ju politika moguće odrediti i kao sustav ekonomskih i političkih aktivnosti društva u funkciji osiguravanja optimalne strukture prometnog sustava s obzirom na fundamentalni cilj – uspješno održavanje prometnih tokova.

S obzirom na vrstu i hijerarhiju značenja pojedinih ciljeva prometne politike razlikuju se opći ili primarni te posebni ili sekundarni ciljevi. Opći ciljevi trebali bi biti željeni ishod opće politike, a posebni ciljevi su specifična mjerljiva izjava o željenom ishodu.

Temeljni ciljevi prometne politike ogledaju se kroz:¹⁷ stalan doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju; stalno povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava; stalno zadovoljavanje društveno-prometnih potreba; stalno uklanjanje i/ili ublažavanje nepovoljnih učinaka prometa.¹⁸

Instrumenti prometne politike ponajprije su uvjetovani ekonomskim i administrativnim čimbenicima koje nositelji prometne politike upotrebljavaju i koje potencijalno mogu upotrebljavati za ostvarenje određenog cilja, odnosno skupine ciljeva prometne politike.

Nositelji prometne politike ogledaju se u svim onim subjektima koji utječu na utvrđivanje i ostvarivanje ciljeva prometne politike, a najčešće se u toj ulozi nalaze državna, javno pravna i politička tijela, međunarodne organizacije te operativna i druga tijela nižih upravljačkih razina. Prometna poduzeća su najvažnija operativna tijela koja se brinu za provedbu prometne politike primarno kroz usklađivanje s vlastitom poslovnom politikom. Vrlo istaknutu i specifičnu ulogu u vođenju prometne politike ima središnja vlada budući da se politika vlade u mnogim drugim djelatnostima svodi uvelike na posredno i neposredno pomaganje i nadzor, dok se u prometu vlada javlja kao prvi i glavni inicijator i organizator pa i kao “poduzetnik” na određeni indirektan način.

Bitna i izražena uloga javne vlasti najviše razine u prometnoj politici ogleda se i u prometnoj politici Europske unije. Stvaranje jedinstvene prometne politike spominje se već u Rimskom ugovoru iz 1957. godine, a gdje je definiran cilj prometne politike i to u prvom redu nediskriminatorna politika tarifa prijevoza putnika i roba s obzirom na podrijetlo ili odredište, razvoj i financiranje infrastrukture te formuliranje zajedničke transportne politike. No, većina odredbi prometne politike ondašnjeg vremena donosila se na razini nacionalnih vlada. Znatniji napredak u razvoju zajedničke prometne politike postignut je tek 1985. godine, kada je objavljena Bijela knjiga o dovršetku unutarnjeg tržišta te je označena prekretnica u razvoju prometne politike i to zahvaljujući ukidanju granica te većoj liberalizaciji i usklađivanju propisa i stvaranju jedinstvenog tržišta.

Temeljna načela i ciljevi zajedničke prometne politike Europske Unije ogledaju se kroz

¹⁶ PADJEN, J.: *Prometna politika Hrvatske*, Masmedia, Zagreb, 2003., str. 23.

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Cf. ZELENKA, R: *Prometni sustavi*, op. cit., str. 158.

sljedeće čimbenike:¹⁹ formiranje transeuropske (TEN) transportne mreže; pravičnu cijenu; zaštitu okoliša (potrebe za smanjenjem potrošnje fosilnih goriva; odvajanje prometnog rasta od ekonomskog rasta; osiguranje gospodarskog rasta kroz kontrolu prometnog rasta; tehnološkijske, operativne i dr. mjere); sigurnost u prometu; socijalnu koheziju (povezana s aspektima kompenzacije i posljedica globalizacijskih procesa (deregulacija i liberalizacija); planiranje u gradskom i prigradskom prometu; dostupnost, vezano uz mehanizme prostornog uređenja, planiranja); jačanje unutarnjeg (prometnog) tržišta i vanjske dimenzije tržišta Europske Unije.

U posljednjih dvadesetak godina započelo se intenzivno raditi na stvaranju jedinstvene prometne infrastrukture i to, kako u cestovnom, tako i u zračnom, a djelomično i u željezničkom prometu. Ciljevi europske prometne politike istaknuti su, između ostalog, i u službenom dokumentu Europske komisije objavljenom pod naslovom Bijela knjiga (White Paper on Growth, Competitiveness and Employment), objavljen 1992. godine, koji kao osnovni cilj europske prometne politike ističe dva sustava integracije: integraciju prijevoznih sredstava međusobnim povezivanjem različitih grana prijevoza (uporabom različitih prijevoznih sredstava) i integraciju nacionalnih prometnih mreža u koherentnu europsku strukturu mreža. Tim je dokumentom, na određeni način, pokrenuta i inicijativa stvaranja transeuropskih prometnih mreža u sklopu šireg projekta Transeuropske mreže (Trans-European Networks – TEN).

Jedan od iznimno važnih strateških dokumenata usmjeren u problematiku dugoročnog razvoja komunitarne prometne politike, kojim se definira prometna politika i infrastrukturna politika Europske unije, jest Bijela knjiga o zajedničkoj prometnoj politici pod nazivom Europska prometna politika za 2010. – Vrijeme odluke (White Paper European Transport Policy for 2010., Time to decide). Temelji se na nizu mjera koje bi trebale reorganizirati postojeći prometni sustav s ciljem stvaranja sustava s manje zagađenja i zagušenja, a u skladu s temeljnim principima održivog razvoja. Taj dokument sadrži i nekoliko prijedloga za rješavanje strukturnih problema prometnog sustava u smislu nužnosti "razdvajanja" gospodarskog rasta i rasta prometnog sektora kako bi promet bio dinamičniji i manje ovisan o tržišnim čimbenicima. U knjizi se predlaže i pomak od cestovnog prometa prema revitalizaciji željezničkog i vodnog prometa, ispravljanje poreznog sustava kako bi on adekvatno tretirao stvarne troškove prometnih procesa po pitanju onečišćenja okoliša, zagušenja mreže i nezgoda, a dan je i prijedlog da se europski prometni sustav učini sigurnijim i općenito učinkovitijim²⁰.

U sagledavanju prometne problematike kroz spektar javnih politika potrebno je istaknuti i zaključke Europske komisije iz 2006. godine u kojima je istaknuto kako bi se kratkoročan fokus akcijskog plana trebao usmjeriti na ostvarivanje veće konkurentnosti željeznica, uvođenje politika luka, razvoj inteligentnih prijevoznih sustava, naplaćivanje korištenja infrastrukture, proizvodnju veće količine bio-goriva te istraživanje načina za smanjenje zakrčenosti gradova i velegradova. Jednako tako, istaknut je i cilj preusmjeravanja roba i putnika s cesta na manje zagađujuće oblike transporta kao svojevrsni cilj svake održive prometne politike. Prioritet je, također, integracija različitih načina transporta, kombiniranjem cestovnog i željezničkog, pomorskog i željezničkog te željezničkog i zračnog prometa.²¹

Prometni sustav Europske unije ubraja se u najdinamičnije sustave na svijetu. Prometni sektor sudjeluje u BDP-u Europske unije sa značajnim udjelom i istovremeno zapošljava znatan dio radne snage. Ukidanjem prekograničnih ograničenja u trgovini i kretanju putnika povećan je opseg prijevoza dobara na velikim udaljenostima kao i opseg putničkog prometa, što je dovelo do povoljnih posljedica na dinamičnost tržišta i dalo

¹⁹ <http://www.entereurope.hr> (19.6.2012.)

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/index_en.html (19.6.2012.)

²¹ www.mvpei.hr (19.6.2012.)

pozitivne financijske rezultate, ali je, s druge strane, prouzročilo probleme zagađenjem okoliša. Uz prometne gužve, osnovni prometni problemi koji se danas javljaju u Europskoj uniji su dominacija cestovnog u odnosu na ostale vidove prometa, potom posljedično zagađenje okoliša te manja kvaliteta i brojnost prometnica u perifernim regijama kao i nedovoljna povezanost regionalnih i nacionalnih prometnih sustava. U tu svrhu sve se više radi na osmišljavanju koncepta održivog razvoja prometa koji promovira intenzivnije korištenje onih grana prometa koje su manje štetne za okoliš te razvoj integralnog prometnog sustava.

Nastavljajući se na temelje prometne i pomorske politike Europske unije, za razumijevanje poveznica između održivog razvoja i prometnog sustava, bitno je sagledati i temeljne okosnice pomorske politike Republike Hrvatske što se ogledaju u dvama legislativnim aktima: Pomorskom zakoniku i Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama.

Pomorski zakonik²² objedinio je, na jednom mjestu, propise koji se odnose na uređenje morskih i podmorskih prostora Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, režim pomorskog dobra i osnovne materijalno pravne odnose glede plovniha objekata, zatim ugovorne i druge obvezne odnose koji se odnose na brodove, postupak upisa plovniha objekata, ograničenja brodareve odgovornosti, izvršenja i osiguranja na brodovima.

Proglašenjem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama²³ iz 2003. godine prestao je vrijediti dotadašnji Zakon o morskim lukama²⁴, a njime se uređuje pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, određenje i razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje te bitna pitanja o redu u morskim lukama.

Ta dva legislativna akta predstavljaju važne pravne temelje pomorske politike Republike Hrvatske s naglaskom na lučku politiku.

Zaključujući ovaj analitički dio vrlo je važno istaknuti i pitanje usklađenja prometne i pomorske politike Republike Hrvatske s temeljnim odrednicama pomorske i prometne politike Europske unije. Republika Hrvatska može, bez sumnje, kvalitetno i uspješno sudjelovati u svjetskoj trgovinskoj razmjeni kroz sektor prometa roba, pod uvjetom dobre organizacije i konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Mjesta sučeljavanja raznih tipova prijevoza, npr. u lukama, robno-distributivnim i logističkim centrima, idealna su mjesta za otvaranje proizvodnih zona s novim tehnologijama i mogućnostima stvaranja hrvatskih proizvoda u funkciji izvozne orijentacije i ukupnog gospodarskog razvoja Hrvatske.²⁵

U posljednje su vrijeme uspješno ostvareni opsežni projekti razvitka cesta, a postignut je i određen napredak u procesima restrukturiranja željeznice i pomorskog prometa. Najvažniji hrvatski prometni pravci dio su europske mreže glavnih prometnih koridora, čime je donekle potvrđeno i značenje prometnog položaja Hrvatske.

Kao važan interes prometne politike izdvaja se povezivanje Hrvatske sa susjednim državama, odnosno, njenim europskim okruženjem, a slijedom toga potrebno je uskladiti i smjernice razvoja prometne infrastrukture u cilju postizanja adekvatne prometne povezanosti.

Smjernice europske politike prometnog razvitka ucrtane u pristup ka razvoju društveno prihvatljivog, ekonomski učinkovitog i istovremeno održivog prometnog sustava bitno je adekvatno uklopiti u temeljne odrednice prometne i pomorske politike

²² Pomorski zakonik, Narodne novine Republike Hrvatske broj 17/94, 74/94 i 43/96

²³ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine Republike Hrvatske broj 158/03

²⁴ Zakon o morskim lukama, NN 108/95, 6/96, 137/99 i 97/00.

²⁵ Šubat, D. et. all.: Intermodalni prijevoz u Hrvatskoj s prijedlogom programa i smjernica razvoja, IPC Dunav-Jadran, Zagreb, 2009.

Republike Hrvatske. U tom smislu, iskustva drugih primorskih zemalja ukazuju da je morsko brodarstvo i nadalje strateška gospodarska djelatnost od bitnog značenja za ukupne gospodarske tijekove. To se potvrđuje i u vremenima nedavne velike svjetske ekonomske krize kada je, unatoč snažnim padovima vozarina, morsko brodarstvo, na određeni način, nastavilo kontinuitet prometnih tijekova globalnog svijeta. Morsko brodarstvo, s obzirom na pretežno područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi te mogući utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo i vanjskotrgovinsku razmjenu, jest gospodarska djelatnost kojoj država mora pridati adekvatnu pozornost i pristupiti joj uvažavajući njene specifičnosti okruženja.

4. STRATŠKE MJERE RAZVITKA PROMETA I POMORSTVA

Unatoč tome što Republika Hrvatska raspolaže izuzetnim prirodnim i ljudskim potencijalima, pomorstvo je kao gospodarska djelatnost nedovoljno razvijeno zbog mnogobrojnih razloga od kojih se posebice ističu: neodgovarajuće tehničko-tehnološke opremljenosti nepostojanja osmišljene pomorske politike, neadekvatnost praćenja europskih i svjetskih tendencija u pomorstvu, nekonzistentnost zakonskih rješenja u području pomorstva, neusklađenost razvija pojedinih segmenata pomorskog sustava te nekompatibilnost s ostalim prometnim i gospodarskim sustavima.

Razvoj Republike Hrvatske iz primorske u suvremenu pomorsku zemlju znači nužnost selektivnog i osmišljenog korištenja raspoloživih potencijala u cilju unapređenja i osuvremenjivanja svih djelatnosti pomorskog gospodarstva. Sukladno Ustavu Republike Hrvatske more, morska obala i otoci kao prostori izrazitog gospodarskog i ekološkog značenja od posebnog su interesa i imaju osobitu nacionalnu zaštitu i čine, prema Pomorskom zakoniku, pomorsko dobro. Republika Hrvatska, u cilju oživljavanja i vrednovanja mora i priobalja, treba pokrenuti i uspostaviti cjeloviti sustav integralnog upravljanja obalnim područjem uz osiguranje zadovoljavajućih ekonomskih učinaka i uz zaštitu i očuvanje pomorskih resursa i cijelog obalnog područja.

Morsko brodarstvo s obzirom na područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi te mogući utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo kao i vanjskotrgovinsku razmjenu gospodarska je djelatnost kojoj država mora pridati posebnu pozornost.

Morske luke su ključni podsustav pomorskog sustava i akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih

gospodarskih djelatnosti zemlje. Tendencija razvoja morskih luka u svijetu usmjerena je prema:²⁶ koncentraciji prometa na manji broj većih luka, koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci, težnji za većom dodatnom vrijednošću (oplemenjivanje i dorada robe), suvremenim prometnim vezama sa zaleđem i većoj autonomnosti upravljanja lukom.

Geoprometni položaj Republike Hrvatske obilježen je izrazito dugačkom i razvedenom obalom. Takvi prirodni atributi, uz suvremene okosnice europske prometne politike, nameću potrebe prometnog povezivanja u smislu longitudinalnog povezivanja jadranske obale, transverzalnih veze između kopna i otoka te transverzalnih veze istočne i zapadne obale Jadranskog mora.

More kao prometni put ne traži ni posebna ulaganja ni vrijeme za izgradnju. Sukladno poruci Bijele knjige:²⁷ "Promicanje ravnoteže među vrstama prijevoza podrazumijeva sagledavanje pravog mjesta za svaku pojedinačnu vrstu te osiguravanje funkcioniranja. Karika koja najviše nedostaje je nedostatak bliske povezanosti između mora, kopnenih plovnih putova i željeznice."

²⁶ Ibidem

²⁷ Bijela knjiga za razdoblje do 2010. godine koja je usvojena 12.09.2001. godine

Organiziranje dužobalnog prometnog povezivanja morem (eng. Short sea shipping) i autocesta mora (eng. Motorways of the Sea) s adekvatnim priključcima prema otocima omogućavalo bi suvremeno longitudinalno i transversalno povezivanje koje bi pridonijelo revitalizaciji obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na more od luka preko brodara do turizma i ribarstva. Uređenje takvih prometnica traži osmišljene smjernice i značajna početna financijska ulaganja i to u:²⁸ definiranje brodskih linija, modernizaciju i povećanje flote odgovarajućim plovnicima, profiliranje i opremanje luka, lučica i trajektnih pristaništa. Ulaganja u uspostavljanje i održanje ovakvog oblika prijevoza otvorila bi mogućnost generiranja značajnih ekonomskih koristi s obzirom da bi multiplikativni faktori na cjelokupno nacionalno gospodarstvo bili višestruki.

Navedene odrednice razvoja hrvatskog pomorskog prometa predstavljaju nužne uvjete integracije u europski prometni prostor te trebaju, na svim razinama, biti praćene i odgovarajućim mjerama sigurnosti i zaštite okoliša. Uvažavajući specifičnosti pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske u nastojanjima učinkovite integracije u prometne procese Europske unije važno je ne zaboraviti da je svjetsko more jedno i da je svjetsko pomorsko tržište jedinstveno. U tom je smislu važna harmonizacija Hrvatske i Europske pomorske i prometne politike međusobno i integralno, no uz nužnost uklapanja i integracije sa svjetskim prometnim i pomorskim procesima. U tom je cilju u nastavku provedena i SWOT analiza harmonizacije pomorske i prometne politike Republike Hrvatske sa pomorskom i prometnom politikom EU.

Shema 1. SWOT analiza harmonizacije pomorske i prometne politike Republike Hrvatske s pomorskom i prometnom politikom Europske unije

Snage (S)	Slabosti (W)
<ul style="list-style-type: none"> • smanjenje eksternih troškova • modernizacija radnih procesa • fleksibilnost 	<ul style="list-style-type: none"> • dosadašnja zapaštenost sustava uz izrazito razvedenu obala predstavlja bogati prirodni resurs koji traži znanje i velika financijska sredstva za pokretanje
Prilike (O)	Prijetnje (T)
<ul style="list-style-type: none"> • propulzivnost tržišta • geografska lokacija unutar najaktivnije mikroregije • mogućnost apsorpcije financijskih sredstava iz EU fondova 	<ul style="list-style-type: none"> • povećanje lučke i pomorske regulacije • snažna konkurencija iz EU zbog poduzetnički atraktivnosti mikroregije

Izvor: Izradili autori.

5. ZAKLJUČAK

Promet i pomorstvo jedan su od temelja gospodarskog, društvenog, kulturnog, a i svih ostalih aspekata razvoja Republike Hrvatske, a posebice u vremenu njena nedavnog ulaska u Europsku uniju. Praćenje smjernica prometne i pomorske politike Europske unije prioritet je u definiranju kako nacionalne prometne politike, tako i osmišljene nacionalne pomorske politike te na njoj utemeljene strategije razvitka pojedinih prometnih grana. Koordiniranje i optimiziranje razvitka intermodalnog prometa u Republici Hrvatskoj predstavlja nužan put unapređenja u zajednici europskih zemalja, a uz nužno uvažavanje prednosti i nedostataka pojedinih oblika prijevoza. Jednako tako nameće se i potreba daljnje izgradnje i modernizacije robno-distributivnih centara na kopnu i morskim lukama, te uvođenje informacijskih sustava u svim prometnim segmentima, a posebice pomorskom prometu s obzirom da cestovni promet do sada bilježi brži razvoj informacijske podloge.

²⁸ Strategija razvitka Republike Hrvatske, Hrvatska u 21. stoljeću, Pomorstvo, op.cit.

Osnovni prioritet razvoja kopnenog segmenta prometa, a sukladno smjernicama Europske unije, pretpostavlja modernizaciju i izgradnju željezničke mreže, a to je ujedno i preduvjet ubrzanja (pa i očuvanja) razvoja lučkih sustava. Mjere zaštite okoliša, sigurnost te niži troškovi prijevoza i niski eksterni troškovi razlog su za stremljenje ka prebacivanju što većeg obujma teretnog prijevoza s ceste na željeznicu. U ovom segmentu prijevoza Hrvatska zaostaje jer je aktualno stanje hrvatskih željeznica izuzetno loše.

Hrvatska je izrazito primorska zemlja s oko 6.000 km obale i velikim faktorom razvedenosti obale (oko 10), no bez obzira na takva obilježja i dugogodišnju pomorsku tradiciju, Republika Hrvatska još uvijek nije dovoljno razvijena pomorska zemlja. Razvoj osnovnih pomorskih djelatnosti, luka i brodarstva potrebno je temeljiti na razvijanju i putničkog i teretnog prometa te na optimalnoj uključenosti u integralni prometni sustav.

Suvremeni razvoj luka podrazumijeva utemeljenje na osmišljenoj lučkoj politici, usklađenoj s pomorskom i prometnom politikom te ukupnom gospodarskom politikom zemlje, a kojom se definira uloga, položaj i djelatnosti svake luke kako bi se izbjegla neracionalna izgradnja troškovno intenzivnih infrastrukturnih i suprastrukturnih kapaciteta za koje moguće nema ekonomski opravdanih razloga. Ti se razlozi za investicije prvenstveno ogledaju u mogućnosti privlačenja određenih tereta ili razvijanju linijskog ili turističkog pomorskog putničkog prometa, a sve uz nužnu povezanost i usklađenost s konceptima održivog razvoja. Također, neophodno je da je razvoj luka kompatibilan s njihovom povezanošću s kopnenim zaledem željezničkom i cestovnom infrastrukturom.

Razvoj morskog brodarstva i luka, a sukladno preporukama Europske unije, treba potencirati u smjeru organiziranja međuobalnog prometnog povezivanja (eng. Short sea shipping) i autocesta mora (eng. Motorways of the Sea). To podrazumijeva maksimalno korištenje mora kao prometnog puta. To uključuje i preusmjeravanje putničkog i teretnog prometa s kopna na more u što većoj mjeri. Takav je razvoj morskog brodarstva izazov i za koncepcije razvoja nacionalnih luka i brodarstva, a primorski položaj Republike Hrvatske pruža mogućnost za takve suvremene oblike razvoja pomorskog prometa, no istovremeno poziva i na nužnost sagledavanja cjelovitosti u pristupu razvoju s obzirom na specifičnosti i dosadašnju tradiciju.

Temeljne smjernice razvoja prometnog i pomorskog sustava zahtijevaju izradu adekvatne strategije razvitka cjelokupnog gospodarstva u poveznici s prometnim sustavom, odnosno pojedinim prometnim granama i vitalnim infrastrukturnim kapacitetima. Jasno određene strateške mjere i precizno zacrtani ciljevi temelj su učinkovite prometne i pomorske politike, a usklađenost nacionalne politike s odrednicama pomorske i prometne politike Europske unije uz uvažavanje globalnih karakteristika svjetskog pomorskog tržišta nužan su preduvjet razvoja učinkovitog prometnog i pomorskog sustava u funkciji ostvarivanja gospodarskog rasta utemeljenog na konceptu održivog razvoja.

LITERATURA

1) Knjige

1. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka,
2. Rijeka, 2003.
3. Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Glosa, Rijeka, 2009.
4. Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003.
5. Padjen, J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003.
6. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: Ekonomika prometnog sustava, Sveučilište u

- Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000.
9. Šubat, D. et. all.: Intermodalni prijevoz u Hrvatskoj s prijedlogom programa i smjernica razvoja, IPC
 10. Dunav-Jadran Zagreb, 2009.
 11. Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2010.
 12. Zelenika, R.: Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment,
 13. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.

2) Ostali izvori

14. Pomorski zakonik, Narodne novine Republike Hrvatske broj 17/94, 74/94 i 43/96.
15. Strategija razvitka Republike Hrvatske, Hrvatska u 21. stoljeću, Pomorstvo, Rijeka 2000-2001.
16. Zakon o morskim lukama, NN 108/95, 6/96, 137/99 i 97/00.
17. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine Republike Hrvatske broj 158/03.
18. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne Novine Republike Hrvatske 91/96.
19. http://ec.europa.eu/transport/index_en.html (19.6.2013.).
20. <http://www.mvpei.hr> (19.6.2013.).
21. <http://www.entereurope.hr> (19.6.2013.).

The Role of the Maritime and Traffic Policies as a Function of Sustainable Development of Traffic and Shipping Industry

SUMMARY

The paper presents an analysis of the role of maritime policy as an integral part of traffic policy and the total economic policy as a function of sustainable development of the traffic and maritime shipping system. The role has been considered in the link between the national maritime and traffic policy of the Republic of Croatia and the maritime and traffic policy of the European Union, within the global shipping market as a unique category. Based on the analysis performed, the authors are induced to conclude that clearly determined strategic measures and precisely determined targets represent the basis for an efficient traffic and maritime policy, and the duly adjusted national policy with guidelines for the maritime and traffic policy of the European Union, and with respect for global features of the world shipping market, are the necessary prerequisites for the development of an efficient traffic and maritime system in the function of the realization of the economic growth based on the concept of sustainable development. Sustainable development, considered as a specific concept of strategic orientation, represents the basis for public policies to be based on in the function of the development of traffic and maritime shipping, whereas the harmonization of the shipping and traffic policy of the Republic of Croatia with the European Union policy represents an important development-oriented commitment of the Republic of Croatia. Such a development-oriented commitment may contribute to accelerated development of shipping industry based on clearly determined integrate shipping and traffic policy.

Key words: maritime policy, traffic policy, sustainable development, traffic, shipping (industry), economy