

Implementacija koncepta morskih autocesta u pomorskoputničkom prometu – doprinos optimizacije prometne i pomorske politike EU

Implementation of the Concept of Sea Motorways in Waterborne Passenger Traffic - a Contribution to the Improvement of EU Traffic and Maritime Policy

Anto Violić

Lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije
e-mail: aviolic@yahoo.com

UDK 656.61: 625.7

656.01 (4-67 EU)

Pregledni rad / Review

Rukopis primljen / Paper accepted: 16. 5. 2014.

Sažetak

U ovom je radu istražen koncept morskih autocesta te mogućnosti implementacije ovog koncepta u sustav pomorskoputničkog prometa, a u okvirima suvremenih političkih inicijativa EU o preusmjeravanju prometnog sustava s kopna na more u funkciji smanjenja uskih grla i postizanja pozitivnih ekoloških učinaka. U domeni morskih autocesta EU je dosada uglavnom potencirala teretni promet, dok se pomorskoputnički promet, kao jedna od izuzetno važnih djelatnosti, gotovo marginalizira. Taj se potencijal u primorskim i pomorskim destinacijama može višestruko eksploatirati te opravdati osnovne postulate prometne i pomorske politike EU i to u svim ekonomskim sektorima. U ovom znanstvenom radu provedena je analiza i usporedba pristupa implementacije koncepta morskih autocesta u pomorskoputnički promet. Rezultati istraživanja upućuju na činjenicu da uspostava sustava autocesta mora znači jednostavnu i relativno jeftinu eksploataciju postojećih infrastrukturnih i suprastrukturnih potencijala i kapaciteta koje je, uz promišljen pristup, uvažavajući temeljne postulate ekonomike i tehnologije prometa i pomorstva, potrebno optimalno valorizirati i staviti u funkciju. Ta je aplikacija u pomorskoputnički promet u aktualnom okruženju dokazana i opravdana kako na regionalnim tako i na lokalnim tržištima.

KLJUČNE RIJEČI

morske autoceste
pomorskoputnički promet
prometna i pomorska politika EU

Summary

In this paper, the research has been carried out regarding the concept of sea motorways and the possibilities of the implementation of the concept into the system of passenger transport by sea, in the framework of current political initiatives of EU of diverging traffic system from land to sea with the aim to reduce congestion (bottlenecks) and preserve the environment. In the domain of sea highways, EU has predominantly favoured cargo traffic, while passenger waterborne traffic as one of the exceptionally important activities has been neglected. These assets in coastal and maritime destinations might be exploited on multi levels. Thus, basic principles of traffic and maritime policy of EU has been justified in almost all economy branches. This scientific paper has given the analysis and the comparison of the approach to the implementation of the concept of sea highways in waterborne passenger traffic. The results of the research has revealed the fact that the introduction of the system of sea highways means a simple and competitive exploitation of already existent infrastructures as well as suprastructures. By means of a wise approach, taking into consideration basic principles of economy, as well as technology of traffic and seafaring, these potentials should be valued and put into operation. This application of waterborne passenger traffic has been proved and justified both on regional as well as local markets.

KEY WORDS

sea highways
waterborne passenger traffic
EU traffic and maritime policy

UVOD / Introduction

Pristup i koncept "Autoceste mora" (eng. Motorways of the Sea - MoS) kao temeljni cilj postavlja poboljšanje postojećih, odnosno uvođenje novih, integriranih, in-

termodalnih logističkih lanaca baziranih na pomorstvu. Ovaj pristup uspostavlja kvalitetne pomorske veze s ograničenim brojem luka na strateškim pozicijama eu-

ropskih obala. Koncept je kao politička i stručna ideja prvi put uveden u Bijeloj knjizi o europskoj transportnoj politici do 2010. godine, a revidiran je 2006. godine.

S aspekta dugoročne održivosti i pozitivnih gospodarskih učinaka pristupa autocesta mora ističe se kako su ovakve intencije komercijalno održivije i učinkovitije u odnosu prema dosadašnjim, te osiguravaju visokokvalitetnu razinu alternativnog pristupa cestovnom prijevozu. S obzirom na to omogućavaju i modalnu promjenu teretnog prometa s kopnenih cesta na alternativne prometne i prijevozne sustave kao što su more i unutarnji plovni putovi. Pozitivni ekonomski učinci uvođenja koncepta Autoceste mora ogledaju se i u poboljšanju pristupa tržištima diljem Europe te u umanjenju opterećenosti kopnenog cestovnog sustavu jadranske regije i Europske unije.

Razvoj i financiranje pet glavnih europskih koridora Autocesta mora sadržano je u najnovijim smjernicama Europske komisije za Transeuropske transportne mreže (TEN-T). Europska komisija je podijelila europski prometni sustav u četiri područja. U tim je nastojanjima važno posebice istaknuti potrebu preispitivanja mogućnosti implementacije pristupa morskih autocesta i dužobalnog prometnog povezivanja u domenu pomorskoputničkog prometa, posebice iz razloga što su suvremena zagušenja cestovnog prometa velikim dijelom rezultat i tijekova putnika, a ne samo tereta unatoč tome što koncept morskih autocesta svoj primat i porijeklo vuče iz teretnog prometa. Zbog toga je potrebno njegove kvalitete i moguće performanse i pozitivne gospodarske učinke sagledati i iz perspektive pomorskoputničkog prometa.

OSNOVNE ODREDNICE I KONCEPTI RAZVOJA POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA / *Basic Features and Concepts of the Development of Waterborne Passenger Traffic*

Pomorski transport naziva se još morsko brodarstvo. Za pomorski transport i promet karakteristično je da se održava morem, prirodnim i besplatnim putem raznim vrstama brodova i plovila, a zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke – morske luke. Važnost pomorskog prometa i pomorskog putničkog prometa zorno predočava činjenica da je prostor na zemaljskoj kugli podijeljen tako da oko 3/4 površine pokriva voda (mora, oceani...) ili, točnije, mora obuhvaćaju 361 milijun km² prema 144 milijuna

km² površine kopna. Pomorski promet je jedna od glavnih pokretačkih snaga gospodarskoga rasta i razvoja Europske unije, ali i cijeloga europskoga kontinenta. Pomorski promet je najvažnija prometna grana, koja omogućuje globalno gospodarsko povezivanje. Tako je bilo u prošlosti, tako je u sadašnjosti, a tako će najvjerojatnije biti i u budućnosti.

Europska unija jedna je od najvećih pomorskih velesila svijeta. O tome govore podaci da u Europi 50 posto stanovništva živi do 50 kilometara od mora, 90 posto roba dolazi brodom, a 43 posto prometa roba unutar Europe odvija se morskim putem. Europski brodari kontroliraju 40 posto svjetske pomorske flote, a u europskim se lukama godišnje prekrci 3,5 milijarde tona tereta i 350 milijuna putnika, te pomorski sektor EU, uključujući brodogradnju, luke, ribarstvo i vezano gospodarstvo zapošljava 3 milijuna radnika.

Promet na vodi razvija se oduvijek. U početku se vodni promet odvijao primitivnom prometnom suprastrukturuom, poput drvenih debala i splavi, dok se današnji vodni promet odvija prometnom suprastrukturuom koja se temelji na najsuvremenijim tehničkim i tehnološkim rješenjima. Vodni, a u skladu s time i pomorski promet oduvijek se razvija kao jedna od najjeftinijih prometnih grana, s relativno najmanjom potrošnjom energije. Glavni nedostatak pomorskog prometa ogleda se u još uvijek relativno maloj brzini kretanja.

Vodni transport je od svojih početaka bio bolji od kopnenog transporta prema kriteriju učinkovitosti, ali su brodovi bili mali, spori i nesigurni.

Suvremeni pomorski promet fokusiran je primarno na promet tereta. Prije interkontinentalnih letova, transkontinentalni promet putnika odvijao se linijskim pomorskim prometom, i to dominantno na Sjevernom Atlantiku. Duga putovanja putničkim brodovima danas su gotovo marginalna i u funkciji su turističkih putovanja koja zadovoljavaju kruzer brodovi. Postoji nekoliko oceanskih trajektnih linija na kraćim udaljenostima, uglavnom u Zapadnoj Europi (promet preko kanala La Manche, Baltičko more), Japanu i Jugoistočnoj Aziji (Indonezija).

Unatoč marginalizaciji preoceanskih linijskih plovidbi, te metamorfozi tih plovidbi u kruzinge turizam u određenim turistički atraktivnim regijama, značaj dužobalnog linijskog prometnog povezivanja (transverzalno i longitudinalno)

predstavlja bitan segment pomorskog prometa koji u suvremenim razvojnim uvjetima poprima sve veći značaj, a suštinskim pitanjem bi li taj razvoj mogao biti i dodatno intenziviran uvođenjem koncepta morskih autocesta u domeni linijskog pomorskoputničkog prometa bavi se i ovaj rad.

Republika Hrvatska s dugom i razvedenom obalom, bogata je pomorskom tradicijom, zauzima važno mjesto među mediteranskim državama. Ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju također će djelovati na daljnji porast vrijednosti hrvatskog prometnog i pomorskog sustava, a tu je vrijednost potrebno sagledati iz perspektive razvoja pomorskoputničkog prometa za kojega Republike Hrvatska ima velike potencijale, a sve kroz prizmu integralne prometne i pomorske politike EU.

TEMELJNE ZNAČAJKE I RAZVOJNI KONCEPTI PROMETNE I POMORSKE POLITIKA EU OD ZNAČAJA ZA RAZVOJ KONCEPTA MORSKIH AUTOCESTA I POMORSKOPUTNIČKOG PRIJEVOZA / *Basic Features and Developmental Concepts of EU Traffic and Maritime Policy Significant for the Development of Sea Motorways and Waterborne Passenger Traffic*

Prometna politika, koja je sastavni dio gospodarske i razvojne politike svake države, podrazumijeva ukupnost ekonomskih i političkih aktivnosti društva radi unapređenja razvoja prometa kao samostalne gospodarske djelatnosti. Prometna politika, kao sastavni dio gospodarske i razvojne politike države, osigurava optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovu uspješnost kroz međusobno usklađivanje ciljeva, instrumenata i subjekata politike.

Prometna politika je nedvojbeno sastavni dio nacionalne politike te se može promatrati i kao svojevrsna interdisciplinarna i multidisciplinarna 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.

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.

U sustavu potkategorija unutar prometne politike posebno su značajne granske prometne politike: politika pomorskog, željezničkog, cestovnog, zračnog, telekomunikacijskog, poštanskog, riječnog, žičarskog, cjevovodnog, gradskog, multimodalnog i dr. prometa, ali isto tako i njihove potpolitike: investicijska prometna politika, politika prometne infrastrukture, politika prometne infrastrukture, tarifna politika, monetarno-kreditna politika i brojne druge potpolitike. U tom je kontekstu moguće sagledati i konceptualni pristup razvoju prometnog i pomorskog sustava, a tu se posebice ističe koncept morskih autocesta koji je i predmet interesa ovoga rada.

Sagledano iz perspektive Republike Hrvatske, u kontekstu suvremenog okruženja Europske unije, ističe se kao osnovni preduvjet u procesu europske integracije princip stvaranja kvalitetne komunikacije između europskih država. Promet pridonosi gospodarskom razvitku, oblikuje prostor i način života te povezuje narode i njihovu kulturu. Zbog toga Republika Hrvatska treba djelovati u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europom, kako bi valorizirala svoj povoljan prometni položaj, dobila odgovarajuću prometnu ulogu u europskim prostorima, ostvarila potpunu integraciju sa suvremenom Europom i ekonomsku korist od širenja europskog tržišta. Sve su to razlozi koji dokazuju da je za hrvatsku prometnu mrežu od velike važnosti i nacionalnog interesa uključiti se u projekte europskog prometnog sustava i sustav verificiranih europskih koridora.

Stvaranje jedinstvene prometne politike EU spominje se već u Rimskom ugovoru iz 1957. godine, 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, ali većina odredbi prometne politike 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 je prekretnica u razvoju prometne politike i to

zahvaljujući ukidanju granica te većoj liberalizaciji i usklađivanju propisa te stvaranju jedinstvenog tržišta.

Temeljna načela zajedničke prometne politike Europske Unije utvrđena su već u Ugovoru o EZ-u. U zadnjih dvadesetak godina započelo se intenzivno raditi na stvaranju jedinstvene prometne infrastrukture, i to u cestovnom i zračnom, a djelomično i u željezničkom prometu. Ciljevi europske prometne politike istaknuti su u relevantnim službenim dokumentima Europske komisije (Bijela i Zelena knjiga), a koji kao osnovni cilj europske prometne politike ističu 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 dokumentom pokrenuta je inicijativa stvaranja transeuropskih prometnih mreža u sklopu šireg projekta Transeuropske mreže (Trans-European Networks – TENs), projekta uspostave zajedničkih europskih mreža čiji je cilj stvaranje jedinstvene europske infrastrukture u tri kategorije mreža: energetske, prometne i telekomunikacijske. Godine 1995. Komisija je usvojila i obavijest pod nazivom Zajednička prometna politika: Akcijski program 1995-2000, koja se temeljila na tri glavna aspekta: poboljšanje kvalitete prometa korištenjem novih tehnologija, poboljšanje djelovanja jedinstvenog tržišta, te razvoj vanjske dimenzije prometne politike. Prioriteti akcijskog programa za razdoblje 2000-2004. postavljeni su u dokumentu Europske komisije pod nazivom Održiva mobilnost: Perspektive za budućnost.

Najvažniji strateški dokumenti i okosnice za dugoročni razvoj komunitarne prometne politike (Bijela i Zelena knjiga) definiraju prometnu politiku, a time i infrastrukturnu politiku Europske unije te sadrže svojevrsni plan djelovanja za poboljšanje kvalitete i učinkovitosti europskoga prometa. Dokumenti se temelje na nizu mjera kojima bi trebalo reorganizirati postojeći prometni sustav kako bi se stvorio održivi sustav s manje zagađenja i zagušenja. Sadržavaju i nekoliko prijedloga za rješavanje tih i drugih problema, uključujući „razdvajanje“ gospodarskoga 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 re-

vitalizaciji željezničkog i vodenog prometa, ispravljanje poreznog sustava kako bi on odražavao stvarne troškove prometa po pitanju onečišćenja okoliša, zagušenja mreže i nezgoda, a dan je i prijedlog da se europski prometni sustav učini sigurnijim i općenito učinkovitijim.

U pregledu prometne politike iz 2006. godine, Europska komisija je zaključila kako bi se kratkoročan fokus akcijskog plana trebao između ostalog usmjeriti na uvođenje politika luka, te istraživanje načina za smanjenje zakrčenosti gradova i velegradova. Preusmjeravanje roba i putnika s cesta na manje zagađujuće oblike transporta cilj je svake održive politike transporta. Prioritet je također integracija različitih načina transporta, kombiniranjem cestovnog i željezničkog, pomorskog i željezničkog te željezničkog i zračnog prometa. Svi se ovi prioriteti velikim dijelom ogledaju u pristupu intermodalizacije i konceptu morskih autocesta.

TEMELJNA OBILJEŽJA KONCEPTA MORSKIH AUTOCESTA / *Basic Features of the Concept of Motorways of the Sea*

Morske autoceste (motorways of the sea action) se odnose na svaku inovativnu aktivnost koja preusmjerava teretni promet s ceste na pomorski teretni prijevoz (SSS), ili kombinaciju SSS-a s ostalim modalitetima transporta pri čemu se cesta koristi minimalno. Aktivnosti ove vrste mogu uključivati modifikaciju ili izgradnju sporedne infrastrukture neophodne za implementaciju intermodalnih pomorskih transportnih usluga visoke frekvencije i obima. 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.

Ideja priobalnog prometnog povezivanja nije nova, ali tek je krajem prošlog stoljeća, kada su postale vidljive posljedice nekontroliranog industrijskog razvoja prepoznata kao budućnost europskog prometnog sustava. Cilj priobalnog prometnog povezivanja pretpostavlja rasterećenje opterećenih cestovnih pravaca i kao alternativu nudi pomorski promet.

Porast cestovnoga teretnog i putničkog prometa svake je godine sve izraženiji, što posljedično uvjetuje zakrčenje prometnica, onečišćenje okoliša i povećane sve vidove eksternih

troškova. Proteklih godina oko 10% cestovne mreže u Europi svakodnevno egzistira u uvjetima prometnih gužvi.

Koncept priobalnog prometnog povezivanja koristi se uslugama različitih oblika transporta. U najvećem broju slučajeva radi se o kombinaciji brodova priobalnog prometa i cestovnog prometa, odnosno kamiona. Česte su i kombinacije brodova sa željeznicom i brodovima vodenih plovnih putova na kopnu. Konkurenciju između raznih načina prijevoza treba zamijeniti komplementarnost koja je nužna u ostvarenju pune usluge intermodalnog transporta te koordinirana suradnja na svim razinama. Na taj bi se način roba dopremala najučinkovitijom kombinacijom transportnih oblika. Priobalno prometno povezivanje ne ograničava se isključivo na povezivanje luka, već se širi na okvire intermodalnog transporta, kao dio logističkog lanca.

Ideja o priobalnome prometnom povezivanju potaknuta je prekomjernim rastom prometa i prometnom zakrčenošću, uvelike povećanim prometnim troškovima, uz istodobno smanjenu kvalitetu prometne usluge. Pritom, to se povezivanje konkretno odnosi na prijevoz tereta i putnika morem na kraćim relacijama te uključuje i međunarodni i domaći morski promet dužobalne linije i veze s obližnjim otocima, riječnim i jezerskim sustavima.

Pojmom „priobalno prometno povezivanje“ ili „međubalno prometno povezivanje“ koristi se kao prijevod engleskog termina Short Sea Shipping, iako bi njegov logičan i doslovan prijevod glasilo „kratka plovidba“. Budući da taj termin već označava kategoriju plovidbe, naznačenim se pojmom u prijevodu koristi kao izrazom za „priobalno prometno povezivanje“. Svrha mu je rasteretiti zakrčene ceste i, kao alternativu, ponuditi pomorski promet, ne ograničavajući se samo na povezivanje luka. Dapače, ono uz to uključuje i usluge različitih oblika transporta, promovirajući intermodalni transport kao dio logističkoga lanca.

Takvo široko područje nudi potencijalno tržište za razvoj priobalne plovidbe, čime se ne smanjuje samo broj vozila na cestama već i razina potrošnje energije, potom onečišćenje zraka, broj prometnih nezgoda, prijevoz opasnih tvari cestama, socijalni troškove, a ujedno bi trebalo pridonijeti i daljnjem razvoju brodograđevne industrije u Europskoj uniji. Priobalnim prometnim povezi-

vanjem znatno se smanjenju onečišćenja mora i pomorske nesreće, te se uspostavlja jedan od najnaprednijih regulatornih okvira za sigurnost i sprečavanje onečišćenja u pomorskom sektoru Europske unije. Energetska učinkovitost puno je veća nego u drugim prometnim granama, s obzirom na to da se u takvu obliku prijevoza ispušta znatno manje CO₂ po tonskom kilometru ili putniku, nego u ostalim vrstama transporta.

Priobalno prometno povezivanje čini više od 60% ukupnog pomorskog teretnog prometa Europske unije. Ujedinjeno Kraljevstvo i Italija države su s najvećim udjelom prevezene robe priobalnim prometnim povezivanjem, dok je tekući teret najčešće zastupljen.

Iako bi svi nabrojani podaci trebali ići u prilog priobalnom povezivanju, činjenica je da se izbor načina prijevoza temelji na gospodarskom promišljanju koje u obzir uzima i kriterije kao što su: troškovi, vrijeme, fleksibilnost, kvaliteta i pouzdanost na visokoj razini. No, unatoč tome što je ovaj pristup uveden primarno s ciljem rasterećenja kopnenih prometnica od teretnih robnih tokova njihovim prebacivanjem na more, sve se veće mogućnosti otvaraju za implementaciju pristupa morskih autocesta u domenu pomorskoputničkog prometa.

MORSKE AUTOCESTE KAO ČIMBENIK UBRZANJA RAZVOJA POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA / *Sea Motorways as a Factor of the Increased Development of Waterborne Passenger traffic*

Pristup morskih autocesta od velikoga je značaja za države članice Europske unije, a nastao je s namjerom da se preusmjere tereti s opterećenih cestovnih mreža na ekološki prihvatljive morske putove radi kraćeg vremena putovanja i smanjenih troškova prijevoza uzrokovanih prezagašenim cestovnim sustavom. U tom kontekstu posebno su istaknute prednosti priobalnoga prometnog povezivanja koje, uz ostvarenje velikih ekonomskih učinaka, znatno mogu pridonijeti integraciji, koheziji i gospodarskom razvoju cijele Europe. No ovakav se pristup može uvelike primijeniti na problematiku pomorskoputničkog prometa, posebice s obzirom na suvremene tendencije sve većeg razvoja kruzinga, a što je još i značajnije, s obzirom na mogućnosti preusmjerenja kopnenih tijekom put-

nika na međugradske pomorskoputničke linije, bilo internacionalno, bilo transnacionalno. Ujedno se u ovom radu ističe pozicioniranost i mogućnosti da se Republika Hrvatska uključi u sustav priobalnoga prometnog povezivanja u domeni pomorskoputničkog prometa kroz razvoj i implementaciju ideje morskih autocesta unutar mogućih koridora u jugoistočnoj Europi.

Unatoč značajnim naporima, intermodalni transport tereta u Europi ne može konkurirati sve većim potrebama svjetske ekonomije. Promjene oblika transporta još uvijek su uzrok velikih troškova i ne omogućuju dovoljan raspon usluga u logističkom lancu. Zato će bolja iskoristivost infrastrukture svih oblika transporta postati imperativ u budućim godinama, kada se očekuje daljnje povećanje transporta tereta.

Integracija Republike Hrvatske u sustav morskih autocesta istočnog Sredozemlja jedna je od relevantnih pretpostavki integracije u europsko prometno tržište. Ciljevi europske prometne politike istaknuti su u temeljnim dokumentima – Bijele i Zelene knjige, gdje se kao osnovni ciljevi europske prometne politike ističu dva sustava integracije:

- integracija prijevoznih sredstava međusobnim povezivanjem različitih grana prijevoza (uporabom različitih prijevoznih sredstava)
- integracija nacionalnih prometnih mreža u koherentnu europsku prometnu strukturu mreža.

Kod pitanja implementacije koncepta morskih autocesta u pomorskoputnički promet, ograničenja su puno manja. Naime, u Republici Hrvatskoj postoje mnogobrojni djelomično iskorišteni infrastrukturni i suprastrukturni kapaciteti čije je korištenje moguće intenzivirati u kratkom roku bez nužnosti za relativno veću investicijsku aktivnost. U sadašnjim kriznim uvjetima, koji se protežu već niz godina, ne može se očekivati bitno viša razina investicijskih aktivnosti iz javnih proračuna – bilo države, regionalne ili pak lokalne samouprave, te je ova komponenta vrlo važna za naglasak na nužnost implementacije dužobalnog prometnog povezivanja i autocesta mora u pomorskoputnički prometni sustav. Takva situacija pretpostavlja rasterećenja javnih proračuna što je vrlo važno jer se time izbjegava usko grlo ograničenosti



Slika 1. Grafički prikaz mogućih pomorskoputničkih linija na riječkom području
 Figure 1. Graphic scheme of possible waterborne passenger lines in the area of Rijeka

Tablica 1. Analitička usporedba prometa putnika na brzobrodskim linijama u Republici Hrvatskoj – indeksi, promet putnika u 2013. u odnosu prema 2012. godini
 Table 1. Analytical comparison of passenger traffic in speed vessel lines in The Republic of Croatia - indices, passenger traffic in year 2013. in relation to 2012.

Relacija	Brodar	INDEKS 2013/12
PULA - UNIJE - MALI LOŠINJ - ILOVIK - ZADAR	Jadrolinija	67,8
MALI LOŠINJ - ILOVIK - SUSAK - UNIJE - MARTINŠĆICA - CRES - RIJEKA	Jadrolinija / Kapetan Luka	108,1
NOVALJA - RAB - RIJEKA	Jadrolinija	101,0
OLIB - SILBA - PREMUDA - ZADAR	Miatrade	105,5
IST - MOLAT - ZADAR	Jadrolinija	97,7
ZVERINAC - BOŽAVA - SESTRUNJ - RIVANJ - ZADAR	G&V Line / Jadrolinija	112,2
ZADAR - IŽ - RAVA	G&V Line / Jadrolinija	66,0
ZADAR - SALI - ZAGLAV	Jadrolinija / G&V Line	99,6
ŽIRJE - KAPRIJE - ŠIBENIK	Mankul / LNP	108,1
SPLIT - ROGAČ - STOMORSKA	Kapetan Luka / LNP	91,5
VIS - HVAR - SPLIT	Jadrolinija / Kapetan Luka	91,8
JELSA - BOL - SPLIT	Jadrolinija	104,3
SPLIT - MILNA - HVAR	Jadrolinija	99,6
LASTOVO - VELA LUKA - HVAR - SPLIT	Jadrolinija	101,5
KORČULA - PRIGRADICA - HVAR - SPLIT	Kapetan Luka / Jadrolinija	93,3
DUBROVNIK - ŠIPANSKA LUKA - SOBRA - POLAČE - KORČULA - LASTOVO	G&V Line	101,8
UKUPNO BRZOBRODSKE		98,2

Izvor: Podaci agencije za obalni linijski pomorski promet

javnim financiranjem koje je u mnogim drugim vidovima prometnog razvoja imanentno i sveprisutno, posebice u kriznim gospodarskim uvjetima.

U nastavku je kao primjer dan grafički prikaz mogućih pomorskoputničkih brzobrodskih linija na riječkom području u funkciji ilustracije implementacije koncepta morskih autocesta u pomorskoputnički promet.

Kao prikaz kretanja obujma i dinamike pomorskoputničkog prometa na brzobrodskim linijama u Republici Hrvatskoj u nastavku je dan tablični prikaz usporedbe ostvarenja prometa putnika na brzobrodskim linijama u Republici Hrvatskoj izražen kroz indekse 2013./2012.

Iz prethodne je analize uočljivo kako je, od ukupno promatranih 16 brzobrodskih linija u Republici Hrvatskoj, u 2013. godini ostvareno povećanje broja putnika na osam linija, a na preostalih osam je zabilježen pad broja prevezenih putnika. Sagledavajući ukupno ostvarenje prometa putnika, uočava se pad od 1,8% u 2013. godini u odnosu prema 2012. godini. Ovakvi podaci posebno govore u prilog nužne potrebe unapređenja i poticanja pomorskoputničkog prometa, a moguće kroz implementaciju koncepta morskih autocesta.

Kroz implementaciju morskih autocesta u pomorskoputnički promet moguće je očekivati kratkoročne i dugoročne pozitivne prometne, gospodarske i društvene učinke. Od kratkoročnih se učinaka ističu:

- povećanje atraktivnosti određenih priobalnih i otočnih lokacija za život i rad stanovništva,
- produljenje turističke sezone,
- revitalizacija morskih brodara i lokalnih luka i lučica,
- popunjavanje slobodnih i nedovoljno iskorištenih infrastrukturnih i suprastrukturnih prometnih kapaciteta,
- revitalizaciju otoka.

Po pitanju dugoročnih pozitivnih učinaka moguće je istaknuti:

- na temeljima povećanja atraktivnosti određenih priobalnih i otočnih lokacija za život i rad stanovništva moguće je očekivati daljnje intenziviranje gospodarskog i društvenog razvoja te investicijske aktivnosti u priobalnom i otočnom gospodarstvu,

- harmonizacija s ciljevima prometne i pomorske politike EU,
- povećanje apsorpcijskih kapaciteta za EU financijska sredstva koja su usmjerena u razvoja obale i otoka,
- stvaranje dugoročne održivosti obale i otoka.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Osnovne odrednice prometne i pomorske politike EU ucrtane u dokumentima Bijele i Zelene knjige temelje se na:

- zaštiti okoliša (eng. Environment),
- sigurnost prometa (eng. Security),
- optimizacije eksternih troškova (logistički pristup).

S tim u vezi ističu se i temeljni pristupi suvremene EU pomorske i prometne politike:

- u kopnenom prometu, što je moguće s ceste prebaciti na željeznice,
- sve što podržava prometni sustav, preusmjeriti s kopna na more.

U segmentu preusmjeravanja prometnog sustava s kopna na more prepoznati su koncepti Short Sea Shipping – SSS i Motorways of Sea – MoS, odnosno morske autoceste. U ovim je odrednicama EU potencirala teretni promet, dok se pomorskoputnički promet, kao jedna od izuzetno važnih djelatnosti, gotovo marginalizira, iako u tom segmentu gospodarskog i prometnog sustava postoji izuzetni potencijal. Taj se potencijal u primorskim i pomorskim destinacijama može višestruko eksploatirati te opravdati osnovne postulate prometne i pomorske politike EU i to u svim ekonomskim sektorima (primarnom, sekundarnom, tercijarnom...)

Implementacije koncepta morskih autocesta je jedan od najjednostavnijih i ekonomski najisplativijih pravaca, koji je na svim postulatima aktualne prometne i pomorske politike, izuzetno aplikativan i prihvatljiv. Aktiviranje sustava morskih autocesta u pomorskoputničkom prometu jednostavan je i relativno jeftin

pristup, ali pridonosi mnogobrojnim čimbenicima koji potiču sve implikatore multiplikativnih faktora gospodarskog i prometnog sustava, ne samo primorskih (pomorskih) država, već i cjelokupnog šireg regionalnog sustava.

Razvojem autocesta mora – MoS i priobalnog prometnog povezivanja – SSS u pomorskoputničkom prometu pretpostavlja potpunu opravdanost temeljnih postulata koje pokušavaju uvesti osnovni dokumenti pomorske i prometne politike EU i zasigurno bi ubrzao i opravdao smjernice koje su utemeljene na pomorskoputničkom prometu, te opravdati ono što implicira suvremeni prometni sustav, a to su sigurnost, zaštita okoliša, logistički pristup te optimizacija troškova (fiksni, varijabilni i eksterni).

Jedan od oblika organiziranja autocesta mora – MoS i priobalnog prometnog povezivanja – SSS je uvođenje intercity brodova na longitudinalnom i transversalnom povezivanju obale i otoka u međunarodnom i nacionalnom pomorskoputničkom prometu. Ovakav način organiziranja pomorskoputničkog prometa, preslikan s kopnenog prometa (intercity vlakovi i međugradski autobusi), opravdava sve odrednice prometne i pomorske politike EU, a vrlo je jednostavno primjenjiv. Jednostavnost primjene proizlazi iz postojanja osnovnih pretpostavki za takve oblike prijevoza što onda ne pretpostavlja značajne vremenske i financijske utroške za organiziranje suvremenog i na svim razinama gospodarskog razvitka optimalnog i opravdanog načina vrednovanja mora kao prirodnog, ekonomskog i pravnog resursa.

Uspostava sustava autocesta mora – MoS (intercity brodovi i brzobrodске međugradске i otočne linije) znači jednostavnu i jeftinu eksploataciju postojećih infrastrukturnih i suprastrukturnih potencijala i kapaciteta koje je uz promišljen pristup, uvažavajući temeljne postulate ekonomike i tehnologije prometa i pomorstva, potrebno optimalno valorizirati i staviti u funkciju. Luke i lučice postoje, brodovi koji bi opsluživali ovakav oblik prijevoza (katamarani, HSC) postoje i to nedovoljno iskorišteni na tržištu pomorskoputničkog prometa te

je aktiviranje sustava morskih autocesta i SSS, koji je u teretnom prometu favoriziran, ovdje mnogo brže i poticajnije, a s dalekosežnim posljedicama na optimalnu aplikaciju MOS i SSS u teretni promet. Ta je aplikacija u teretni promet u aktualnom okruženju teško dokaziva i opravdana na regionalnim tržištima, pošto teretni pomorski promet ima apsolutni monopol mega brodarskih kompanija koje definiraju svjetsku prometnu i pomorsku scenu. Time i ograničavaju pristup sitnijim i regionalnim brodarima na tržište brodova i poslovanja luka.

LITERATURA / Reference

- [1] Dvorski, S., F. Ruža: Značajke prometne politike država Europske unije i paneuropskih prometnih koridora te njihov utjecaj na Republiku Hrvatsku, *Suvremeni promet*, 19 (1999), 1-2.
- [2] EC, Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, COM(2003) 155 final, Brussels, 2003.
- [3] EC, White paper, European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels, 2001.
- [4] EC, Directorate General for Energy and Transport, Bottlenecks in Short Sea Shipping, Brussels, 2006.
- [5] EC, Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, COM(2003) 155 final, Brussels, 2003.
- [6] Jugović, A., Debelić, B., Brdar, M.: Priobalno prometno povezivanje u Europi – čimbenik održivog razvoja prometnoga sustava Republike Hrvatske, *Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research*, 25 (1), 2011.
- [7] Poletan Jugović, T., Dujmović Cerovac, M.: Vrednovanje učinaka provedbe projekta "morskih autocesta" u Republici Hrvatskoj, *Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research*, 26 (1), 2012.
- [8] Poletan Jugović, T., Sušanj, R.: "Morske autoceste" u funkciji optimizacije strukture robnih tokova, *Naše more, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, 60 (1-2), 2013.
- [9] Pomorski zakonik (NN 181/2004)
- [10] Statistics in focus, Transport 58/2009
- [11] Zelenika, R.: Prometni sustavi - Tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Sveučilište u Rijeci, Rijeka
- [12] Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka
- [13] Žgaljić, D.: Modeli pomorskih prometnica u funkciji razvoja intermodalnog prijevoza: doktorska disertacija, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2014.
- [14] Agencija za obalni linijski pomorski promet, [http://www.agencija-zolpp.hr/Početnastranica/tabid/1251/Default.aspx?četastranica/tabid/1251/Default.aspx\(7.5.2014.\)](http://www.agencija-zolpp.hr/PoHYPERLINKhttp://www.agencija-zolpp.hr/Početnastranica/tabid/1251/Default.aspx?četastranica/tabid/1251/Default.aspx(7.5.2014.))
- [15] <http://www.entereurope.hr> (19.6.2012.)
- [16] http://ec.europa.eu/transport/index_en.html (19.6.2012.)
- [17] <http://www.mvpei.hr> (19.6.2012.)
- [18] <http://www.europski-fondovi.eu/content/morske-autoceste> (21.3.2014.)