

Lorena Vukelić, B. Sc.
Jelena Perušić, B. Sc.
Helena Gabrić, B. Sc.
Pomorski fakultet u Rijeci
Studentska 2, 51000 Rijeka, Hrvatska

Plava autocesta

Sažetak

Prijevoz tereta u Europi u većini se održava cestovnim vozilima, što otežava promet i povećava zagađanje okoliša. Upravo iz tog razloga Europska komisija je predložila razvoj „Plave autoceste” u rujnu 2001. godine, kao alternativu autocesti na kopnu. Jedan od važnijih ciljeva stvaranje takve autoceste je poboljšati „komunikaciju” luke s rubnim područjima Europskog kontinenta te ojačati veze između zemalja članica Europske unije i onih država koje će to tek postati. Pravci koji bi trebali predstavljati plave autoceste moraju zadovoljavati nekoliko kriterija poput kvalitete, trošak „od luke do luke”, jednostavnost administrativnih poslova. Plave autoceste omogućuju znatnu uštedu energije, smanjenje zagađanja okoliša te rasterećenje cestovnog prometa.

Ključne riječi: cestovni promet, plava autocesta.

1. Uvod

Transportna politika EU ima cilj smanjiti preopterećenost cestovnog prometa na način da se teret s cestovnog prometa prebaci na ostale prometne grane, misleći, pritom, na pomorski promet. Iako, možda, izgleda lako, stvaranje plavih autocesta zahtijeva poduzimanje mnogih radnji kako bi se pomorski promet liberalizirao poput cestovnog prometa. U pomorskom se prometu još uvijek susrećemo s napornom birokracijom koja oduzima vrijeme, a ujedno povećava troškove. Svrha ovog rada je ukazati na prednosti koje pomorski promet pruža u odnosu na cestovni promet. Cilj ovog rada je ukazati na značenje izvođenja projekta plave autoceste za opstanak, daljnji rast i razvoj pomorskog prometa.

2. Pomorska veličina Europske unije

EU ima više mora nego kopna te predstavlja najveći svjetski pomorski teritorij. Oko 90% ukupne vanjske trgovine i 40% unutarnje obavlja se morskim putem. Dva-

deset sedam zemalja EU ima više od 1.200 teretnih luka raspoređenih na 100.000 kilometara obale. Trgovačka flota Europske unije najveća je na svijetu. Pomorske regije sačinjavaju više od 40% bruto domaćeg proizvoda EU-a, a u njima živi 60% populacije Unije¹. Oko 5% BDP-a dolazi izravno iz pomorskih industrija i usluga. Broj je znatno veći kada se uzmu u obzir neizravni doprinosi iz drugih sektora, poput turizma.

U pomorskom smislu EU ima cilj ojačati europska pomorska istraživanja, tehnologiju i inovacije. Integrirana pomorska politika obuhvaća pomorski prijevoz, konkurentnost kompanija u pomorskom sektoru, zapošljavanje, znanstvena istraživanja, ribarstvo i zaštitu morskog okoliša. Kako bi naglasila važnost ovog sektora, EU je pokrenula liberalizaciju pomorskog prometa. Koristi od liberalizacije pomorske trgovine trebala bi uživati i Hrvatska. Čak 80% svjetske trgovine održava se pomorskim putem, a 40 posto robe unutar Europske unije prevoze brodovi. Unutarnji europski pomorski prijevoz industrija je koja «okreće» čak 20 milijardi eura godišnje. Suprotno cestovnom prijevozu, koji je maksimalno liberaliziran, razvoj pomorskog prijevoza ograničavaju brojne birokratske prepreke. Uklanjanje tih prepreka počelo je nedavno predstavljenim planom europskog povjerenika za promet Antonija Tajanija.

Standardizacijom bi se trebalo doći do uštede. Plan predviđa jednostavnije carinske postupke za brodove koji pristaju u nekoj od 1.200 luka unutar Unije, ali i za one koji samo prolaze kroz EU. Standardizirat će se dokumentacija, ubrzati kontrole i pojednostaviti pravila za opasni teret. To je značajna promjena koja će omogućiti da se ista pravila koja vrijede u cestovnom prijevozu primijene i na pomorski prijevoz. Osim ukidanja fizičkih, tehničkih i fiskalnih prepreka u kretanju robe i putnika među državama članicama Unije, europska prometna politika teži postići integraciju prijevoznih sredstava i integraciju nacionalnih prometnih mreža. Konačni cilj je pravila u pomorskom prijevozu svesti na razinu liberalizacije koja već postoji u cestovnom i željezničkom prijevozu. Time bi se u pomorskom prijevozu moglo uštedjeti čak dvije i pol milijarde eura godišnje.

Plan predviđa i uspostavu posebnih koridora za prijevoz tereta, pomorskih autocesta, te integraciju s pomorskim zemljama koje nisu članice Unije, poput Norveške i Islanda. Prema Europskom parlamentu, nova bi se pravila primjenjivala najkasnije od 2013. godine, a koristi od njih imali bi i hrvatski pomorski prijevoznici.

3. Mjerila kvalitete pomorskog pravca/luke

Pri odabiru prometnog sredstva za prijevoz odgovarajućeg tereta, prijevoznici će odabrati pomorski promet samo onda kada je on jednako dobar ili čak bolji u odnosu na druga prijevozna sredstva. Usporedba s cestovnim prometom težak je zadatak jer trenutne okolnosti su takve da je cestovni promet vrlo fleksibilan upravo iz razloga što omogućuje dostavu "vrata do vrata". No, često pri odabiru prijevoznog sredstva ne vodi

¹ <http://www.micportal.com/hr/>, 23.01.2009.

se briga o zaštiti okoliša, kao jednom od bitnih parametara konkurentnosti. Osim što je cestovni promet veliki zagađivač okoliša, na europskim cestama dolazi do velikih “prometnih čepova” što znatno onemogućava održavanje ostalog prometa.

Dakle, pomorski promet može postati konkurentan ako iskoristi negativne značajke cestovnog prometa. Primjerice, mora biti ekonomski osviješten, brži, pouzdaniji, ekonomski privlačniji i dakako sigurniji. Poznavajući pomorski promet, upravo su to činjenice koje ga čine privlačnijim prijevoznim sredstvom. Problem, kako je već rečeno, nastaje u lukama pri postupanju s dokumentacijom.

U Bijeloj knjizi o Europskoj prometnoj politici iz 2001., Europska komisija uvela je ideju plave autoceste kao visoko kvalitetnu prijevoznu uslugu temeljenu na kratkim morskim otpremništvima. Definiranje linije plave autoceste ili čak i njenog upravitelja neizbježno će izazvati probleme u zemljama s mnogim lukama, decentraliziranom strukturom te liberaliziranim zemljama koje se boje konkurencije. Upravo zbog toga razloga, zastava luke/linije, temeljena na objektivnim pokazateljima, služi poput marke za odobravanje kvalitete. Sve luke i otpremništva koja zadovoljavaju određena mjerila trebala bi primiti takvu marku kvalitete. To ne znači da će svi primiti podršku. To je pitanje prepoznavanja izvrsnosti. I kao što plaže mogu izgubiti svoje plave zastave svake godine, tako bi i dinamika mjerila/mjerenja izvrsnosti plave autoceste linija i luka vodila do izdavanja novih zastava. Linije i luke koje ne bi zadovoljile mjerila izgubile bi svoju marku kvalitete. U nastavku su opisana neka od objektivnih mjerila kvalitete linije/luke prema Luisu Valente de Oliveira, europskom koordinatoru za plave autoceste.

3.1. Indikator učinkovitosti

Pri odabiru prometnog pravca vrlo važan indikator je učinkovitost luke i njena povezanost sa zaleđem. Ujedno je to indikator koji služi za procjenu kvalitete plave autoceste. Pod učinkovitošću luke i lučke usluge smatra se vrijeme obrta broda, postupak carinjenja, sigurnost luke, vrijeme “od vrata do vrata”, organizacija terminala, vrijeme čekanja broda u luci, razlika između EU tereta i ne-EU tereta, fleksibilni sustav punjenja/praznjenja, mogućnost praćenja tereta i mnogi drugi.

Kada govorimo o povezanosti sa zaleđem, indikatori su vrijeme putovanja do glavne destinacije te željezničke pruge i ceste koje vode u luku i iz luke. One luke koje su sa svojim zaleđem povezane plovnim rijekama ili kanalima još su u povoljnijem položaju.

3.2. Relativna atraktivnost luke

Mnogo pokazatelja ukazuje na to da postoji značajna razlika između luka sjeverne i južne Europe. Lučki menadžment i lučke usluge su znatno pouzdanije i efikasnije na sjeveru Europe nego na jugu. Iako sve europske luke zahtijevaju bolju efikasnost i bolju

povezanost sa zaleđem, stanje je posebno akutno u Južnoj Europi. Velika je razlika između velikih i srednjih luka na sjeveru. Razvoj i rast luka je sada usmjeren na srednje luke jer velike luke pate od zagušenja, a time i od neefikasnosti. Luke na jugu Europe trebale bi iskoristiti takvo stanje i poboljšati položaj svojih velikih luka.

Bolja učinkovitost i povezanost sa zaleđem na sjeveru Europe očituje se dobrom cestovnom i željezničkom infrastrukturom te korištenjem unutrašnjih morskih puteva iz Antwerpena, Rotterdama ili Hamburga do krajnjih odredišta. Uzmimo samo za primjer teret koji putuje iz Kine do sjevernih luka poput Rotterdama da bi se otpremio do krajnjeg odredišta u središnjoj ili istočnoj Europi. Dosta nelogično, no trenutno je taj put najbrži mogući put. Usprkos tomu što Gioia Tauro i Marsaxlokk već uglavnom služe kao prekrcajne luke, velike učinkovite luke na Mediteranu nema. Omogućavanje razvoja takve jedne luke smanjilo bi pet dana putovanja broda od Mediterana do sjevernih luka Europe.

3.3. Suradnja među lukama

Luke, žele li profitirati, morat će međusobno surađivati. No, u praksi je to vrlo teško izvedivo jer je konkurencija uvijek jača od bilo kakve suradnje. Ono što suradnja može donijeti je svakako jačanje konkurentskih sposobnosti u odnosu na ostale pomorske regije i pravce, za vrijeme kriza lakše je ostvariti nova ulaganja u potrebne investicije, suradnjom se povećava i budžet luke čime se osiguravaju sredstva za nove lučke kapacitete. Neki od mogućih oblika suradnje bili bi zajednička promocija na tržištu, usklađivanje lučke i poslovne politike, zajednički informacijski sustav i dr.²

3.4. Infrastrukturni troškovi/izdaci

U odabiru prometnog sredstva veliku ulogu igra naplata infrastrukture. Trenutni infrastrukturni troškovi daju konkurentnu prednost cestovnom prijevozu, čiji daljnji logistički lanac i okoliš nose negativne posljedice. U nekim državama članicama to više dolazi do izražaja. Da bi se osigurao uravnotežen europski transportni sustav, potrebno je poduzeti mjere kao, primjerice, zabrana prijevoza određenih tereta cestom ili ograničavanje vožnje na pojedinim cestama. "Inovativna razmišljanja o uključivanju koncesionara autocesta u promicanju načinske promjene bi pomogla, kao i optimalna iskoristivost mogućnosti stvorenih pod direktivom euro vinjeta, koja se trenutno preispituje"³.

² Kesić B., Jugović A., Poletan Jugović T., Perić Hadžić A.: Studija - Projekcija razvoja pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na mogućnost suradnje sa susjednim pomorskim zemljama/lukama (posebno na Jadranu), Pomorski fakultet u Rijeci, rujna 2008., str.10.

³ Luis Valente de Oliveira: Motorways of the Sea in the European logistic chain, Annual report, september 2008., str.7.

4. Kratka priobalna plovidba (Short Sea Shipping)

Nemoguće je govoriti o plavim autocestama, a da se pritom ne spomene Short Sea Shipping ili kratka priobalna plovidba. Stvaranje pravaca plave autoceste predstavlja veliku podršku za kratku priobalnu plovidbu. Kratka priobalna plovidba označava kretanja tereta i ljudi na onim relacijama, tj. između onih luka koje se nalaze u Europi, ali i između luka Europe i onih luka koje morem graniče s Europom. Kratka priobalna plovidba ostvaruje se različitim načinima transporta. Najčešće korištena kombinacija je brod-kamion, brod-željeznica ili unutrašnji plovni putevi.

Godine 1997. i 1999. Europska komisija podnijela je, raznim europskim tijelima, projekt u vezi s razvojem kratke priobalne plovidbe koji bi trebao odgovoriti na dva važna europska zahtjeva: da se smanji preopterećenost ceste te da se potiče više ekološki prihvatljiv način transporta. Značenje kratke priobalne plovidbe je u poboljšavanju sveukupne protočnosti prometa, jačanju prometne povezanosti s EU, razvoju perifernih regija, smanjenju ispuštanja štetnih plinova. Godine 2001. Europska komisija izdala je Bijelu knjigu kojom se potvrđuje da je prijevoz morem alternativa kopnenom prijevozu te predlaže razvoj prijevoza morem.

Sagledavši problem, osim pozitivnih strana dolazimo i do onih negativnih. Mora se imati na umu da postoji predodžba da je pomorski prijevoz spor i zastario, da postoji složena dokumentacija, neusklađenost carinskih postupaka te nepotpuna integracija subjekata u intermodalne logističke lance. U takvom logističkom lancu važna karika je luka koja postaje strateška lokacija koja mora izbjegavati zagušenja i koja mora smanjiti svoje troškove kako bi postala konkurentna.

5. Plave autoceste

EU razvija morske prometnice kojima želi prebaciti više prometa s cesta na more ne bi li smanjila prometne gužve i emisije stakleničkih plinova u Europi. Transportna politika Europske unije nastoji smanjiti preopterećenost u cestovnom prometu i, s tim u svezi, troškove vezane za zaštitu okoliša i ekonomske troškove, prebacivanjem tereta s cestovnog na druge načine prijevoza, prvenstveno na pomorski transport. Cilj prometne politike EU je osigurati slobodan i efikasan prijevoz ljudi, roba i usluga na ekonomičan i siguran način za društvo i okoliš.

Morske prometnice trebale bi unijeti korjenite promjene u europski prometni sektor kao konkurentna alternativa cestovnom prometu. Europska komisija želi da njihovo korištenje za deset godina bude jednako jednostavno kao što je danas promet na kopnu. Komisija želi uspostaviti redovite pomorske veze između različitih luka u EU kako bi se stvorio sustav za prijevoz roba i ljudi na moru koji bi trebao riješiti problem prometnih čepova i omogućiti lakše povezivanje zabačenih regija i otoka. Daljnje unaprjeđenje brodarstva i razvoj morskih prometnica imaju prioritet u rasterećenju glavnih europskih cestovnih pravaca, koji jedva uspijevaju apsorbirati promet koji neprestano raste,

stoga daljnji razvitak sektora pomorskog transporta u EU ovisi isključivo o snažnim i efikasnim lukama. Zemlje članice i Komisija razmatraju, također, kako bi se moglo olakšati dodjelu državnih potpora razvoju luka i infrastrukture koja povezuje luke s kopnenim prijevozom. Komisija očekuje da će se poduzeti prvi korak u obliku jasnije interpretacije smjernica o državnim potporama za pomorski promet.

U izvješću o morskim prometnicama iz 2007., Europska komisija ističe da su i potrošnja energije i emisije stakleničkih plinova manji nego kod bilo kojeg drugog oblika cestovnog prometa te da troškovi ulaganja u morske prometnice iznose samo djelić troškova za nove kopnene prometnice. Ideja je prvi put iznesena još 2001. u Bijeloj knjizi o Europskoj prometnoj politici Europska komisije.

Četiri morske prometnice će biti u potpunosti operativne do 2010., a to su:

- Baltičko more,
- More zapadne Europe,
- More jugoistočne Europe,
- More jugozapadne Europe.

Baltičko more je morska autocesta koja povezuje područje država članica Baltičkog mora s državama članicama centralne i zapadne Europe, uključujući i put kroz Sjeverno more (Kieltski kanal). Morska autocesta zapadne Europe vodi od Portugala i Španjolske preko Atlantskog mora do Sjevernog mora i Irskog mora. More jugozapadne Europe predstavlja treću autocestu koja spaja Španjolsku, Francusku i Italiju, a uključuje i Maltu te povezuje morsku autocestu jugoistočne Europe. Posljednja autocesta, tj. more jugoistočne Europe povezuje Jadransko more s Jonskim morem i istočni Mediteran, uključujući Cipar i Crno more.

Bruxelles osigurava financijsku potporu za pokretanje projekata morskih prometnica i ulaganje u potrebnu infrastrukturu kroz programe TENT i Marco Polo, koji imaju ukupni proračun od 700 milijuna eura za razdoblje od 2007. do 2013. za promet i pomorske projekte u EU. Financijska sredstva osigurana su iako Komisija smatra da bi troškove na tom području trebalo pokriti inicijativama privatnog sektora. Europska investicijska banka potpisala je ugovor o zajmu od 81 milijun eura s Grupom Grimaldi, privatnom talijanskom brodarskom kompanijom, za širenje njezine flote za morske prometnice na Mediteranu.

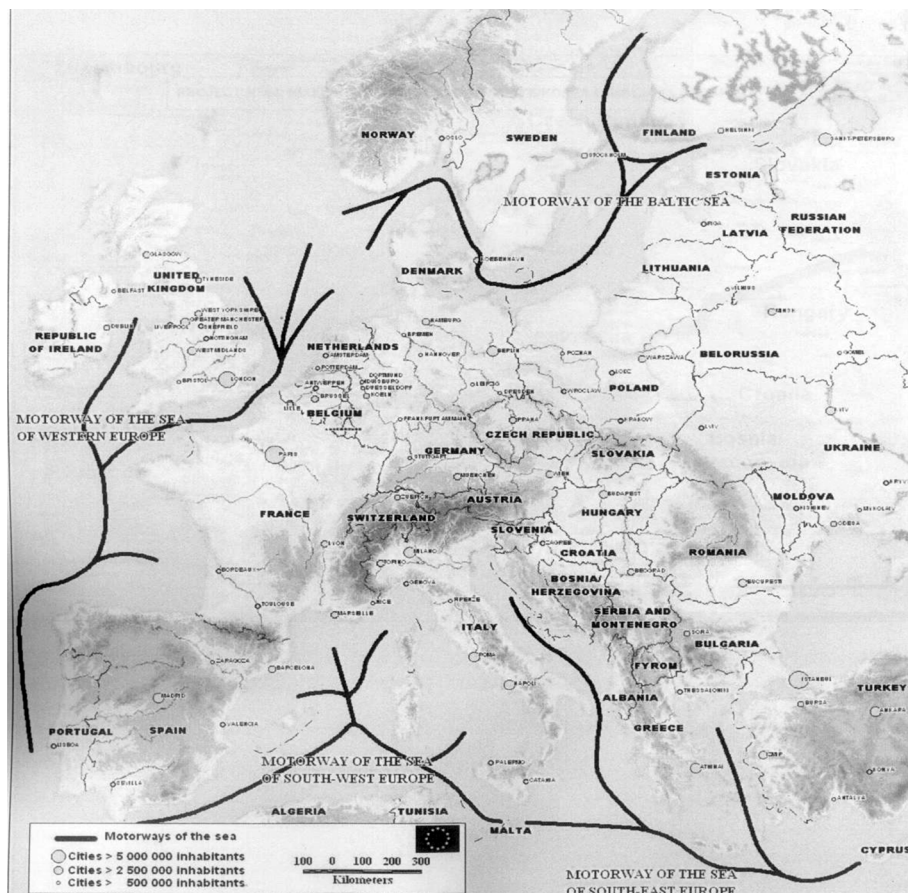
Hrvatska je 1. listopada 2008. godine potpisala s Europskom komisijom Memorandum o razumijevanju o uključenju Hrvatske kao korisnice programa Marco Polo koji je namijenjen za poticanje teretnog prometa morem, rijekama i željeznicom. EU želi više koristiti riječne i morske prometnice, a manje autoceste. Memorandum su potpisali povjerenik za promet Europske komisije Antonio Tajani i hrvatski veleposlanik pri EU-u Branko Baričević. Nakon što Hrvatska ratificira Memorandum, hrvatska transportna poduzeća moći će prijaviti svoje projekte za financiranje iz programa Marco Polo i dobiti financijsku potporu ako njihovi projekti budu odabrani. I jedna i druga strana imat će koristi od Memoranduma o razumijevanju. Hrvatska predstavlja ključno zemljopisno područje za prometne operacije na Jadranu i na Balkanu. Projekti

Marco Polo u koje je u potpunosti uključena Hrvatska pomoći će razvoju integriranog europskog prometnog sustava, posebice željeznice, morskog prometa i prometa unutarnjim plovnim putovima.

Program Marco Polo pokrenut je 2003. s ciljem izgradnje što održivijeg prometnog sustava u Europskoj uniji preusmjeravanjem znatnog dijela međunarodnog teretnog prometa s cesta na ekološki prihvatljivije načine prijevoza, željeznicu, more i unutarnje plovne putove

U nastavku slijedi karta s četiri morske prometnice.

Karta 1. Četiri morske prometnice



Izvor: www.euromedtransport.org, 25.01.2009.

Zaključak

Europska komisija ima desetogodišnji strateški plan za promidžbu sigurnog, čistog i učinkovitog pomorskog prometa u čijem su središtu dugoročna konkurentnost europskog brodarstva i s njim povezane pomorske industrije na svjetskim tržištima te prilagodba sustava prijevoza morem.

U svijetu se više od 80 posto robe prevozi morskim putem, zbog čega pomorski promet ostaje osnova međunarodne trgovine. Da bi se stvorio pomorski prostor bez prepreka u Europi, potrebno je poduzeti nekoliko zakonodavnih mjera, uključujući i prijedlog o pojednostavljivanju mnogobrojnih administrativnih formalnosti.

Uspostava jedinstvenog europskog tržišta 1993. značajno je olakšala formalnosti za kopneni promet, ali pomorski promet je daleko od te željene situacije. Brod koji plovi između dviju luka u EU treba proći bezbrojne kontrole dokumenata i fizičke kontrole broda koju carinici, sanitarne i veterinarske kontrole provode na odlasku i na dolasku. Cilj je, dakle, izbjeći i smanjiti takve formalnosti u narednim godinama kako bi morske prometnice postale konkurenti ostalom prijevozu, u prvom redu, cestovnom prijevozu.

Literatura

1. Commission of the european communities: Report on the Motorways of the Sea, Brussels 2007.
2. Dudović Č., Kesić B.: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001.
3. Hlača B.: Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1, 2007.
4. Kesić B., Jugović A., Poletan Jugović T., Perić Hadžić A.: Studija - Projekcija razvoja pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na mogućnost suradnje sa susjednim pomorskim zemljama/lukama (posebno na Jadranu), Pomorski fakultet u Rijeci, rujan 2008.
5. Lloyd's Register Fairplay: Optimar - Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018, september 2008.
6. Luis Valente de Oliveira: Motorways of the Sea in the European logistic chain, Annual report, september 2008.
7. <http://www.espo.be>, 16. 01. 2009.
8. <http://www.hina.hr>, 12. 01. 2009.
9. <http://www.micportal.com/hr/>, 23. 01. 2009.
10. <http://www.mmpi.hr/>, 12. 01. 2009.
11. <http://www.shortsea.hr>, 22. 02. 2009.

Lorena Vukelić, Jelena Perušić, Helena Gabrić

Motorways by sea

Summary

The transportation of cargoes in Europe is carried out mostly by means of road vehicles, thus adding to traffic congestion and environmental pollution. This fact lead the European Commission to propose the development of "Motorways by Sea"(Blue Motorways) in September 2001, as an alternative for real motorways by land. One of the major targets related to such motorways is to improve the port "communication" with the hinterland of the European continent and to improve links between the European Union actual and future Member States. The sea lanes to be selected for motorways by sea should be able to meet certain requirements such as quality, "port to port" costs, and simple administration. Motorways by sea are expected to provide considerable energy savings, pollution reductions and decongestion of current road traffic.

Key words: road transport, Motorways by Sea.

Acknowledgement

This work has been funded by the Republic of Croatia Ministry of Science, Education and Sports with the Project 112-1121722-1719 and by the European Commission within the STARNETRegio - STARing, a transnational NETwork of regional research-driven marine clusters project of the Seventh Framework Programme (FP7). The work has been prepared under the mentorship of professor Dragan Čišić, Ph.D.

Zahvala

Ovaj je rad izrađen u okviru projekta Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske br. 112-1121722-1719 i projekta Europske Komisije - STARNETRegio - STARing a trans-national NETwork of regional research-driven marine clusters (FP7). Mentor ovog rada je prof. dr. sc. Dragan Čišić.

