Analiza utjecaja razvoja prometne infrastrukture EU na prometnu infrastrukturu RH

Armanda, Jelena

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:399309

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

ANALIZA UTJECAJA RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE EU NA PROMETNU INFRASTRUKTURU RH

Mentor:

dr.sc. Blanka Šimundić

Student:

Jelena Armanda

Split, kolovoz, 2017.

SADRŽAJ

1. UVOD 1

1.1. Problem i predmet istraživanja 1

1.2. Ciljevi rada 1

1.3. Metode rada 1

1.4. Struktura rada 1

2. PROMETNA POLITIKA EU 2

2.1. O Europskoj uniji 2

2.2. Trendovi u prometu dobara i putnika u EU 4

2.3. Zajednička prometna politika EU 7

2.3.1. TEN-T i EU prometni koridori 7

2.3.2. Institucije i tijela EU nadležna za prometna pitanja 9

2.3.3. Strategije EU vezane za promet 11

2.3.3.1. Bijela knjiga 2011. 14

3. PROMETNA POLITIKA RH 15

3.1. Trendovi u prometu dobara i putnika u RH 15

3.2. Hrvatska i europski prometni pravci 17

3.3. Institucije i tijela RH nadležna za prometna pitanja 18

3.4. Prometne strategije RH 19

4. RAZVOJ PROMETNE INFRASTRUKTURE U EU KAO POTICAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE U RH 21

4.1. Postojeća prometna infrastruktura u RH 21

4.1.1. Cestovna prometna infrastruktura 21

4.1.2. Željeznička prometna infrastruktura 22

4.1.3. Ostala prometna infrastruktura RH 23

4.2. Razvoj prometne infrastrukture u EU kao poticaj razvoju prometne infrastrukture u RH 24

5. ZAKLJUČAK 26

LITERATURA 28

POPIS TABLICA, SLIKA I GRAFOVA 31

SAŽETAK 32

SUMMARY 32

1. UVOD

1.1. Problem i predmet istraživanja

Ulogu prometnog sustava za nacionalne ekonomije ne treba posebno naglašavati. Prometni sustav omogućuje povezivanje ponude s potražnjom, neovisno o kojem dobru ili usluzi je riječ. Također, prometni sustav omogućuje mobilnost ljudi, bilo u poslovne, bilo u turističke svrhe. Da bi promet tekao glatko, prometni sustav mora biti efikasan. Efikasnost prometnog sustava, s ciljem postizanja dugoročne održivosti, u srži je nove strategije Zajedničke prometne politike Unije. Na putu do efikasnosti jedan od većih problema je različita razvijenost prometnih sustava između zemalja članica, prvenstveno zbog novo pridruženih članica, među kojima je i RH.

1.2. Ciljevi rada

Cilj završnog rada jest ukazati kako razvoj prometne infrastrukture u EU utječe na razvoj prometne infrastrukture RH. Ostvarivanje ovog cilja omogućuje ostvarenje glavne svrhe ovog rada, a to je ukazati na međusobnu povezanost, interakciju, te komplementarnost prometne infrastrukture EU i RH.

1.3. Metode rada

Metode koje su se koristile pri izradi ovog rada su metoda analize, sinteze, deskripcije i eksplanacije.

1.4. Struktura rada

Završni rad, pored uvodnog, sadrži još tri dijela. U *drugom dijelu* rada, fokusiranom na prometnu politiku Europske unije, kratko su navedeni osnovni podaci o Europskoj uniji, te su prezentirani trendovi u prometu dobara i putnika u EU po glavnim vrstama prijevoza. Nadalje, ovaj dio opisuje Zajedničku prometnu politiku EU, sva tijela nadležna za provođenje iste, te sve bitne strategije na razini Unije vezane za promet. U ovom dijelu također je opisana TEN-T mreža Europske unije. *Treći dio rada,* fokusiran na prometnu politiku Republike Hrvatske, počinje s opisom trendova u prometu dobara i putnika u Hrvatskoj po glavnim vrstama prijevoza. Nadalje, ovaj dio rada opisuje položaj Hrvatske u kontekstu europskih prometnih pravaca, te navodi i opisuje nadležna tijela za prometna pitanja u RH. Ovaj dio završava pregledom i opisom glavnih strategija prometnog sustava Republike Hrvatske. *Četvrti dio rada* sadrži opis postojeće prometne infrastrukture u RH, te opisuje vezu između iste i one iz EU. *Peti dio* završnog rada posvećen je zaključnim razmatranjima.

2. PROMETNA POLITIKA EU

2.1. O Europskoj uniji

Od svog „rođenja“ 1957. godine i prvotnog cilja, regionalne ekonomske kooperacije, Europska unija prešla je dug i težak put, te je danas ne samo ekonomska unija, već Ekonomska i Monetarna unija (EMU), te politička unija. Proces europske integracije, prvotno iniciran i razvijen u Zapadnoj Europi proširio se i obuhvatio zemlje Središnje i Istočne Europe (Nugent, 2010). Danas, sa svojih 28 članica Europska unija trenutno zauzima većinu europskog kontinenta (Slika 1), a u planu je i daljnje širenje sa trenutno 5 zemalja kandidatkinja: Albanijom, Crnom Gorom, Makedonijom, Srbijom i Turskom.



Slika 1: EU zemlje članice
Izvor: Preuzeto sa: http://eucountrylist.com/img/eu-map.jpg.

Ostatak svijeta Europsku uniju doživljava istovremeno kao jakog i utjecajnog globalnog aktera, ali i kao veliku prijetnju. Zašto, postaje jasno kada se usporede osnovni podaci Europske unije s drugim svjetskim velesilama poput SAD-a, Japana, Kine i Rusije. Naime, kao što se može uočiti iz Tablice 1, Europska unija druga je po veličini kada je u pitanju broj stanovnika. Više stanovnika od Unije ima samo Kina. Nadalje, prema podacima iz 2014. godine, Europska unija

imala je i najveći nominalni BDP u odnosu na promatrane zemlje, te veći BDP per capita od onog ostvarenog u Kini i Rusiji. U odnosu na ostale svjetske velesile, Europska unija pokazala se i najvećim izvoznikom, te drugim najvećim uvoznikom dobara.

Tablica 1: Usporedba EU -28 i svijeta (2014.)

POKAZATELJ/ZEMLJA	Mjera	EU - 28	SAD	JAPAN	KINA	RUSIJA
Populacija	mil.	507,54	318,86	127,13	1.364.27	143,82
Urbana populacija	% ukupne	75	81	93	54	74
Površina	000 km^2	4.471	9.629	378	9.597	17.075
Gustoća naseljenosti	ljudi/km^2	114	33	336	142	8
BDP (nominalni)	bil. EUR	13.958	13.129	3.468	7.805	1.402
Realni rast BDP-a	%	1,4	2,4	-0,1	7,3	0,6
Relativni BDP per capita	PPP*	100	150	100	36	71
Izvoz dobara	bil. EUR	1.702	1.231	528	1.691	375
Uvoz dobara	bil. EUR	1.689	1.789	603	1.363	232

Izvor: Izrada autorice na temelju podataka iz European Union (2016).
* - EU-28=100.

Europska unija uspješno funkcionira na principu zajedničkog odlučivanja sa svojim članicama o brojnim pitanjima. Na ovom tragu razvile su se tzv. **zajedničke politike Europske unije**. Stav Europske unije jest da zajedničko djelovanje svih država članica ima znatno veći utjecaj, te donosi bolje rezultate, nešto što bi to bio slučaj da svaka zemlja članica slijedi vlastite politike. I dok je navedeno zasigurno slučaj kod, primjerice, *Vanjske i sigurnosne politike*, kojom se prvenstveno želi očuvati međunarodni mir i sigurnost, kod drugih pitanja poput, primjerice, poljoprivrede, zajednička politika pojavila se kao prijeka nužda.

Neke od zajedničkih politika Europske unije, izuzev već spomenutih, su:

- Jedinstveno tržište,
- Regionalna politika Europske unije
- Kohezijska politika Europske unije
- Socijalna politika Europske unije
- Politika zaštite okoliša Europske unije
- Ekonomska i monetarna unija Europske unije
- Potrošačka politika Europske unije
- **Prometna politika Europske unije.**

Sve su ovo područja na kojima zemlje članice zajednički donose odluke. U fokusu ovog rada je *Zajednička prometna politika Europske unije*.

2.2. Trendovi u prometu dobara i putnika u EU

Europsku uniju karakterizira jako velik obujam prometa dobrima. Naime, kao što se moglo uočiti iz Tablice 1, u odnosu na druge svjetske velesile, SAD, Kinu, Japan i Rusiju, Europska unija je najveći izvoznik, te drugi najveći uvoznik dobara. Prema podacima Europske unije samo u 2014. godini u EU prevezlo se ukupno 3.524 milijarde tona dobara po kilometru, neovisno o vrsti prijevoza (Europska unija, 2016).

S aspekta zajedničke prometne politike Unije jednako je bitan promet putnika kao i promet dobrima, te je za oboje bitno uočiti prisutne trendove po vrstama prijevoza. Sljedeći grafički prikaz daje uvid u trendove prometa dobara i putnika po glavnim vrstama prijevoza u Uniji.

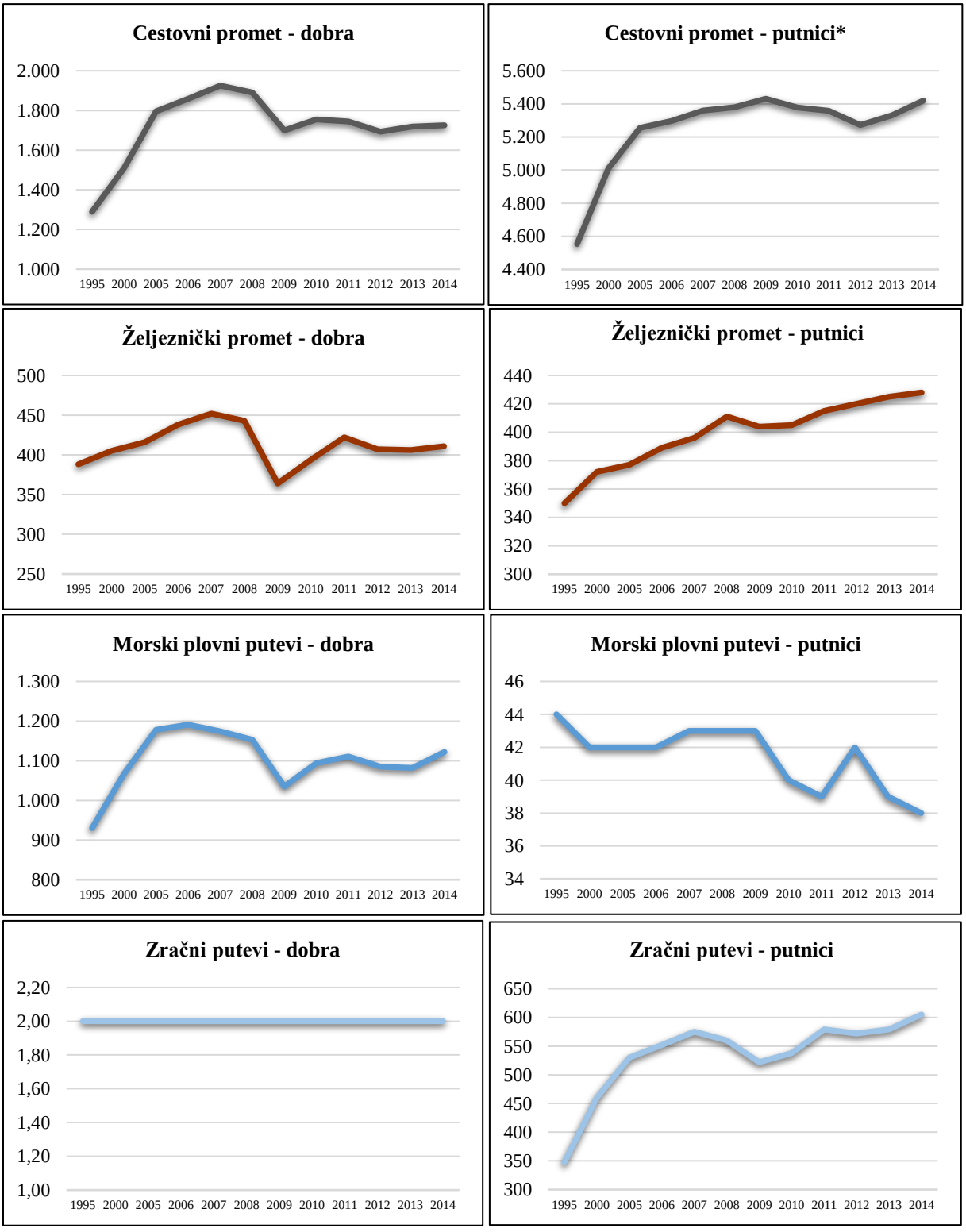
Kada je u pitanju **cestovni prijevoz** dobara, iz grafa je uočljiv rast istoga od početka promatranog razdoblja sve do 2007. godine, nakon čega je uslijedio pad koji je trajao do 2009. godine. Pad prometa u ovom periodu zabilježen je i kod željezničkog prometa, te prometa morskim plovnim putevima, što je rezultat usporavanja ekonomske aktivnosti zbog globalne financijske i ekonomske krize. Nakon 2010. godine cestovni prijevoz dobara još je padao po manjim stopama do 2012. godine nakon čega je počeo period ponovnog rasta, što zapravo ukazuje da je oporavak gospodarstava EU od globalne financijske i ekonomske krize bio dug. Cestovni promet putnika ima isto kretanje kao i promet dobrima.

Željeznički promet dobrima u promatranom periodu od 1995. do 2014. godine imao je identično kretanje kao i cestovni promet dobrima, samo na značajno nižoj razini. S druge strane, željeznički promet putnika karakterizira trend konstantnog rasta, s neznatnim smanjenjem u kriznim godinama, nakon čega je rast nastavljen.

Promet dobara **morskim plovnim putevima**, također je imao identično kretanje kao cestovni i željeznički promet dobrima, ali na razini većoj od željezničkog, te manjoj od cestovnog prijevoza dobara. S druge strane, za razliku od cestovnog i željezničkog prometa putnika, promet putnika morskim plovnim putevima kontinuirano pada još od 1995. godine.

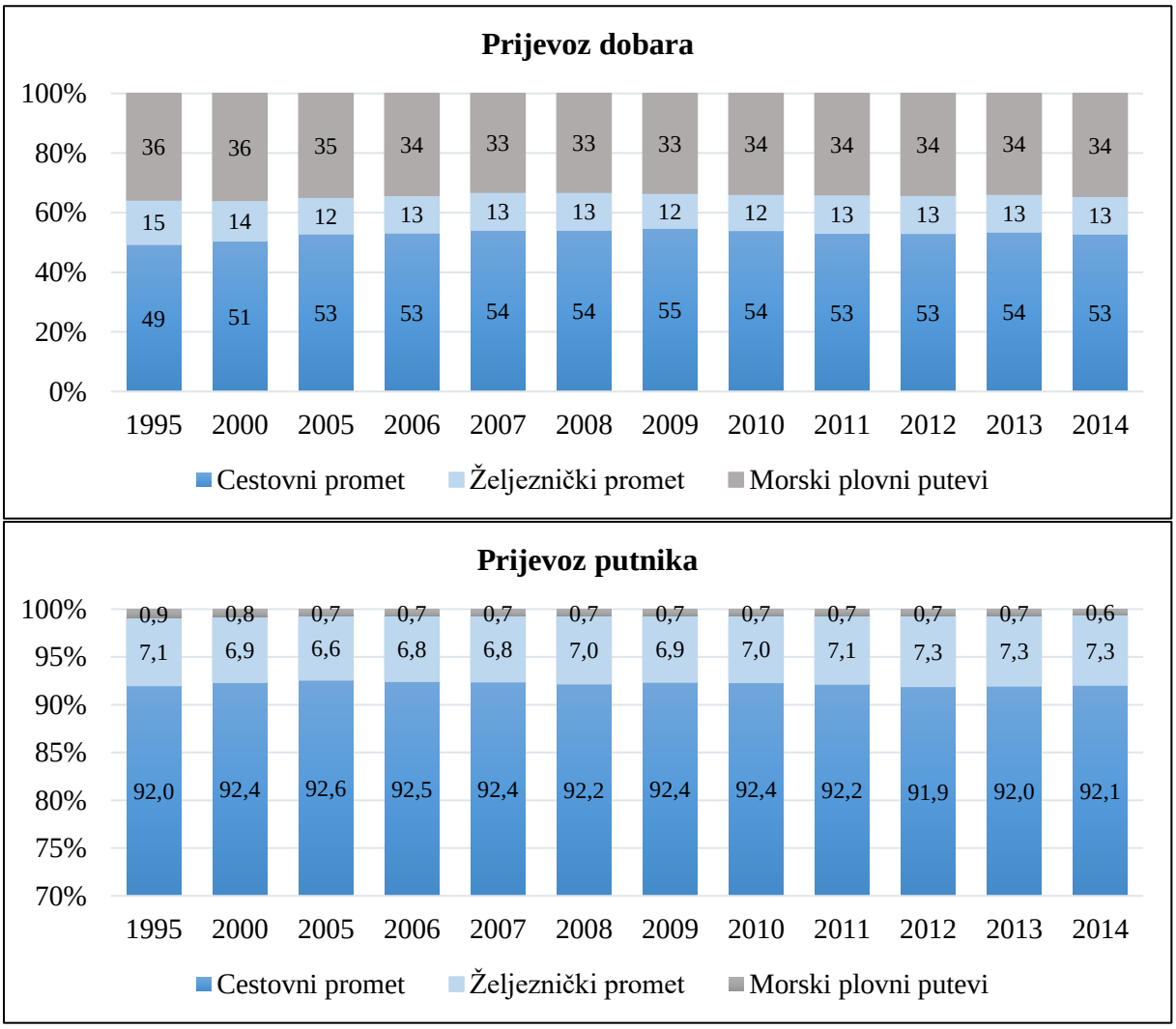
Konačno, promet dobara **zračnim putevima** ima zanemariv udio u ukupnom prometu dobara Europske unije, te se istim godišnje preveze oko 2 milijarde tona po kilometru. S druge strane,

putnički prijevoz zračnim putevima karakterizira trend konstantnog rasta u promatranom periodu.



Graf 1: Trendovi u kretanju dobara (u mlrd.t/km) i putnika (u mlrd/km) u EU ('95-'14)
Izvor: Izrada autorice na temelju podataka iz Europska unija (2016).
* - uključuje automobile i autobuse.

Graf 2 prikazuje strukturu ukupnog prijevoza dobara i putnika po vrstama prijevoza. Iz Grafa 2 uočljivo je da u EU, i kod prijevoza dobara i kod prijevoza putnika, dominira cestovni promet. Tako je u 2014. godini 53% dobara u EU prevezeno cestama, što predstavlja povećanje udjela u ukupnom prijevozu za 4 postotna poena u odnosu na prvu godinu promatranog razdoblja. Kada je u pitanju prijevoz putnika, udio cestovnog prijevoza u ukupnom prijevozu stabilan je na prosječnoj razini od čak 92% u svim promatranim godinama. Što se tiče ostalih vrsta prijevoza, kod prijevoza dobara može se uočiti smanjenje udjela željezničkog prijevoza i prijevoza morskim plovnim putevima, dok se kod prijevoza putnika može uočiti smanjenje udjela prijevoza morskim plovnim putevima, te tek neznatno povećanje udjela željezničkog prijevoza u ukupnom prijevozu putnika.



Graf 2: Struktura prijevoza dobara i putnika po vrstama prijevoza u EU ('95 - '14)
Izvor: Izrada autorice na temelju podataka iz Europska unija (2016).

2.3. Zajednička prometna politika EU

Važnost prometnog sustava za nacionalne ekonomije ne treba posebno naglašavati. Prometni sustav i njegove sastavnice (infrastruktura, prijevozna sredstva, prijevozne usluge, ljudi i dobra koja se prevoze, te sve s njim povezane usluge) čine razna mjesta dostupnima, omogućuju distribuciju dobara i usluga, promet putnika, te općenito povezivanje ponude s potražnjom.

Povijest europske prometne politike može se podijeliti u dva glavna perioda: prvi koji pokriva period od 50-ih do 80-ih godina prošlog stoljeća, te drugi koji pokriva period od kasnih 80-ih godina prošlog stoljeća do danas (Finger et al., 2015). Iako iz Europske unije naglašavaju da je promet bio jedan od prvih zajedničkih političkih područja, čiji se korijeni mogu pronaći već u Ugovoru iz Rima iz 1957. godine (Europski parlament, 2017a), o pravoj zajedničkoj prometnoj politici Europske unije može se govoriti tek od sredine 80-ih prošlog stoljeća.[1] Naime, sve do 80-ih godina prošlog stoljeća prometna politika bila je u potpunosti u nadležnosti zemalja članica, što je rezultiralo i značajnim razlikama u cjenovnim regulacijama, te različitim poreznim stopama kada je u pitanju promet, između zemalja članica (Knill i Lehmkuhl, 1999).

Pitanje koje se logički nameće jest zašto je bila potrebna suradnja na području prometa između zemalja članica odnosno zašto bi netko drugi organizirao prometi sustav u pojedinoj zemlji članici? Odgovor na ovo pitanje krije se u glavnoj želji Europske unije, a to je kreacija **jedinstvenog europskog tržišta** temeljenog na četiri slobode: slobodi kretanja ljudi, usluga, kapitala i dobara. Kako ističu iz Europske unije, bez dobrih prometnih veza i mreža između zemalja članica, navedene slobode ne bi bile moguće, te je stoga upravo promet kamen temeljac europskog integracijskog procesa i dovršenja jedinstvenog tržišta EU (European Union, 2014).

Cilj prometne politike Europske unije je osigurati nesmetano, učinkovito, sigurno i slobodno kretanje ljudi i roba kroz EU integriranim mrežama svih vrsta prometa (cestovni, željeznički, vodeni i zračni).

2.3.1. TEN-T i EU prometni koridori

Da bi prometni sustav Europske unije bio kvalitetan i tekao glatko, prometna infrastruktura u zemljama članicama mora biti jednako razvijena. Trenutno, prometna infrastruktura u EU je poprilično nejednako razvijena, prvenstveno zbog novo pridruženih članica.[2] Kako bi se uhvatila u koštac s navedenim problemom, Europska unija razvila je dugoročni projekt pod

[1] Pravi temelji zajedničke prometne politike postavljeni su 1992. godine (European Union, 2014).
[2] Hrvatska ima puno posla po tom pitanju, o čemu je više riječ u sljedećem poglavlju.

nazivom Trans-europske prometne mreže - TEN-T (*engl. Trans – European Transport Network*). Trans-europska prometna mreža povezuje regionalnu i nacionalnu infrastrukturu s ciljem stvaranja koherentnog europskog sistema. Ovaj projekt posvećen je dodjeljivanju financijske pomoći za izgradnju potrebne infrastrukture u zemljama članicama, te se sastoji od više stotina manjih projekata razvrstanih po zemljama članicama i vrstama prijevoza. TEN – T projekt u cjelini teži ostvarivanju četiri sljedeća cilja (Europska komisija, 2017a):

1. Uspostaviti i razviti ključne veze potrebne za uklanjanje postojećih uskih grla, na europskim prometnim pravcima.
2. Popuniti dijelove infrastrukture koji nedostaju, te dovršiti glavne rute – naročito njihove prekogranične sekcije.
3. Prijeći prirodne barijere.
4. Poboljšati interoperabilnost na glavnim rutama.

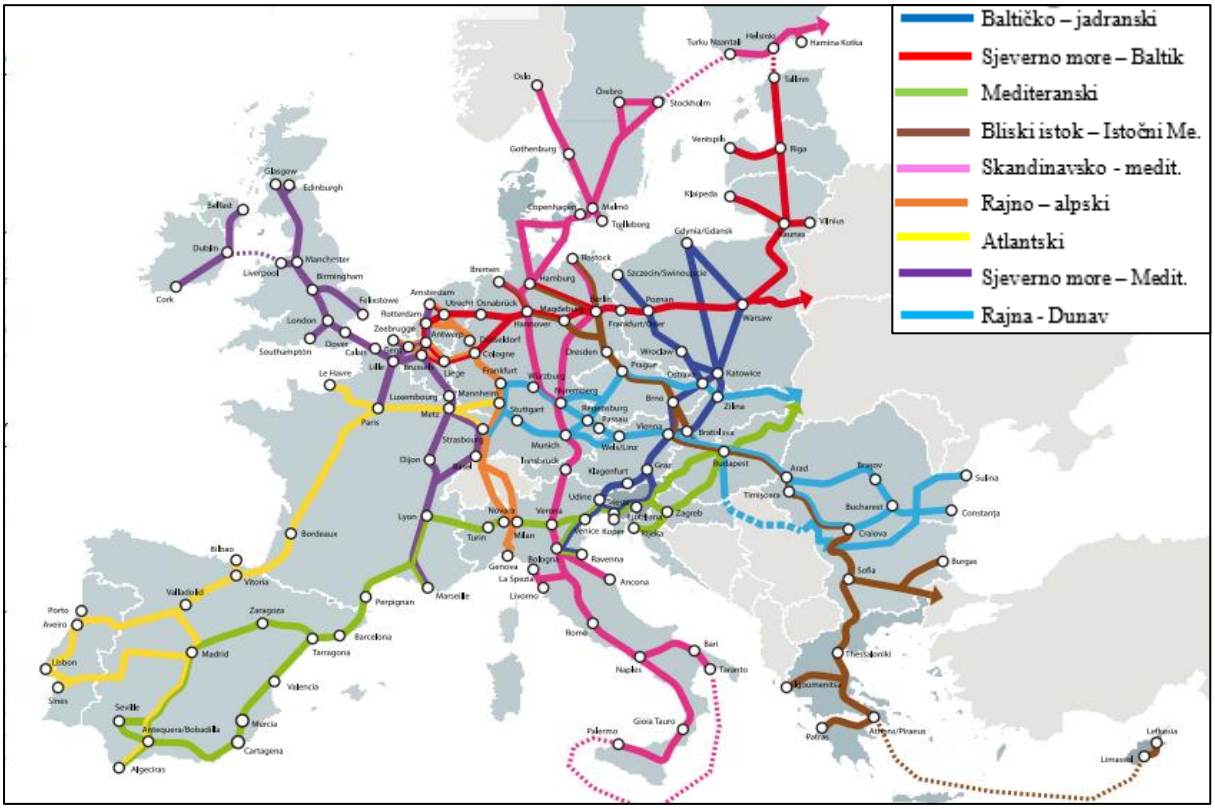
TEN – T mreža se sastoji od dviju planiranih mreža (Europska komisija, 2017b; Europski parlament, 2017c):[3]

1. „**Sveobuhvatna mreža**“ koja predstavlja multimodalnu mrežu koja svim regijama EU-a pruža dostupnost kojom se potiče njihov gospodarski, socijalni i teritorijalni razvoj. Projekti povezani sa sveobuhvatnom mrežom trebali bi biti dovršeni do kraja 2050. Ukupna dužina sveobuhvatne mreže EU je:
   a) 138.072 km željezničkih pruga
   b) 136.706 km cesta
   c) 23.506 km unutarnjih plovnih puteva.

2. „**Osnovna mreža**“ sastoji se od dijelova sveobuhvatne mreže koji su strateški najvažniji za europske i globalne prometne tokove. Cilj razvoja infrastrukture uz osnovnu mrežu glatka je povezanost koja će omogućiti učinkovite i visokokvalitetne usluge prijevoza za stanovnike i gospodarske subjekte. Mreža bi se trebala dovršiti do kraja 2030. godine. Ukupna dužina osnovne mreže EU je:
   a) 50.762 km željezničkih pruga
   b) 34.401 km cesta
   c) 12.880 km unutarnjih plovnih puteva.

[3] Dvoslojna struktura prometnih ruta EU koju čine sveobuhvatna i osnovna mreža rezultat je revizije smjernica prometne politike infrastrukture EU iz 2013. godine (Europski parlament, 2017c).

Osnovna mreža obuhvaća ukupno devet multimodalnih koridora čiji je cilj povezati javne i privatne dionike kako bi se udružila sredstva za razvoj osnovne mreže (Europski parlament, 2017c). Spomenuti koridori čine okosnicu za spajanje 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja, te razvoj tisuća kilometara željezničke infrastrukture, kao i 35 graničnih prijelaza (MPPI, 2017). Svi koridori prikazani su na Slici 2.



Slika 2: Koridori TEN – T mreže
Izvor: EIB (2016).

2.3.2. Institucije i tijela EU nadležna za prometna pitanja

Koliko je promet važan za Europsku uniju ponajbolje govori podatak da na razini Unije postoji ukupno 16 različitih tijela i odjela, agencija, institucija i organizacija koje se bave pitanjima prometa u Europskoj uniji. Tri glavne institucije Europske unije, Europski parlament, Vijeće europske unije, te Europska komisija, imaju odbore koji se bave prometnim pitanjima na razini Unije. Tako **Europski parlament** ima *Odbor za promet i turizam* koji je nadležan za (Europski parlament, 2017):

1. Pitanja razvoja zajedničke politike za željeznički, cestovni, unutarnji vodni, pomorski i zračni promet, posebno za:

a) zajedničke propise za prijevoz unutar EU,
b) uspostavljanje i razvoj transeuropskih mreža na području prometne infrastrukture,
c) pružanje prijevoznih usluga i odnose s trećim zemljama na području prijevoza,
d) sigurnost prijevoza,
e) odnose s međunarodnim prijevozničkim organizacijama,
f) Europsku agenciju za pomorsku sigurnost, Europsku agenciju za željeznice, Europsku agenciju za sigurnost zračnog prometa i zajedničko poduzeće SESAR;

2. Poštanske usluge;

3. Turizam.

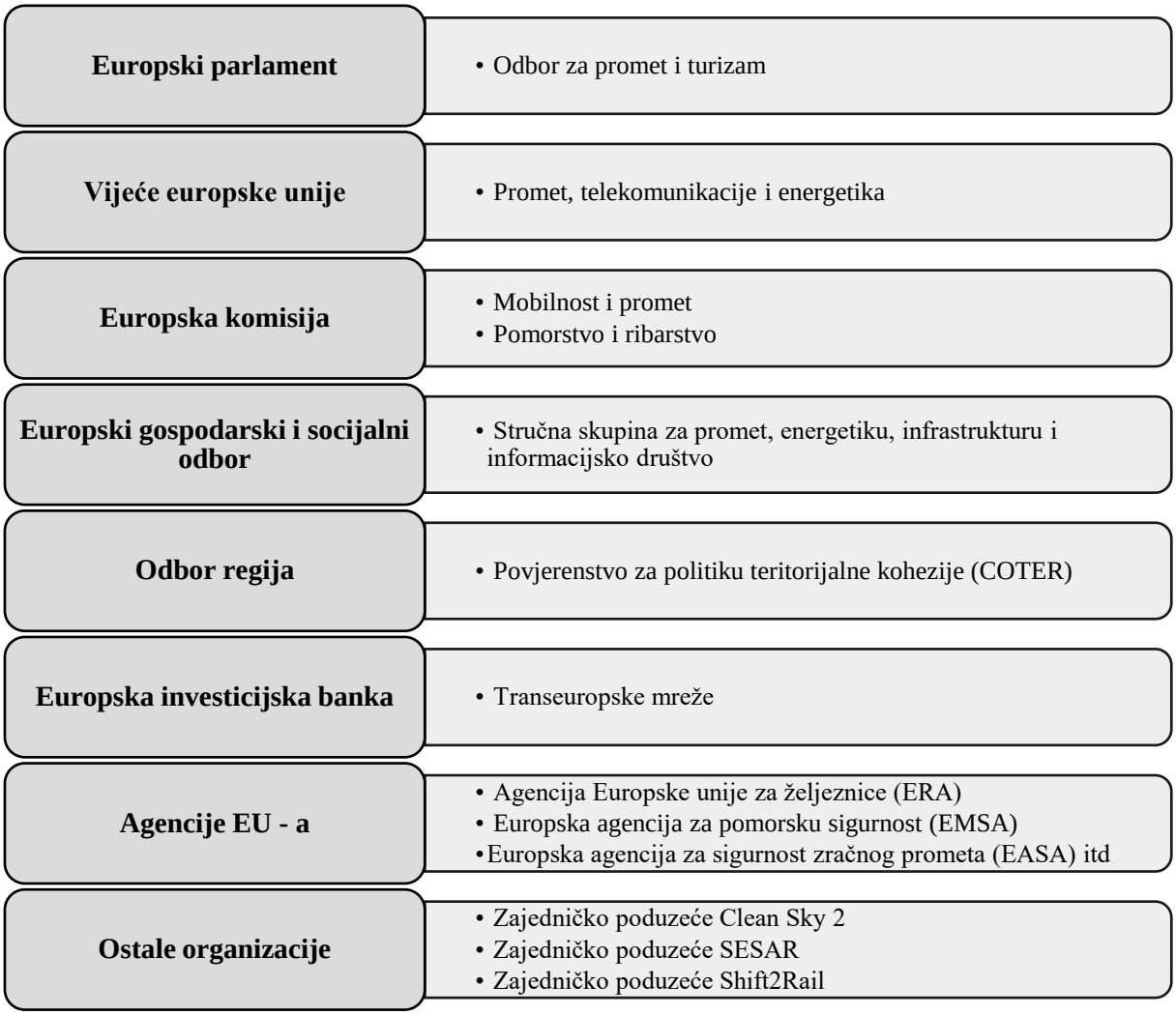
Vijeće Europske unije ima posebno *Vijeće za promet telekomunikaciju i energetiku*. U području prometa, ovo vijeće okuplja četiri ministra prometa koji se sastaju četiri puta godišnje, te je, zajedno s Europskim parlamentom, odgovorno za donošenje zakonodavstava u okviru zajedničke prometne politike.[4]

Europska komisija, kada je u pitanju promet, ima dvije glavne uprave i to Glavnu upravu za mobilnost i promet, te Glavnu upravu za pomorstvo i ribarstvo. *Glavna uprava za mobilnost i promet* sastoji se od 5 direkcija (direkcije A,B,C,D, i E) od kojih je svaka zadužena za neko prometno pitanje. Tako je, primjerice, direkcija A zadužena za političku koordinaciju, dok je direkcija B zadužena za investicije, inovativnost i održivi transport (Europska komisija, 2016a). *Glavna uprava za pomorstvo i ribarstvo*, obuhvaća određena pitanja vezana za samo jedan vid prijevoza i to pomorski prijevoz.

Pored navedene tri institucije Europske unije za razna prometna pitanja, kao što se može vidjeti iz Slike 3, zaduženi su još i brojni drugi odjeli i agencije. Tako se, primjerice, **Europska investicijska banka** pojavljuje kao glavni financijer razvoja trans-europskih prometnih mreža, objašnjenih u prethodnom dijelu.

Europska investicijska banka promovira samo najefikasnije, ekonomske i održive načine zadovoljavanja potražnje za prometom, prioritizirajući kredite za „čišće“ vrste prijevoza (EIB, 2016). Pritom, Europska investicijska banka ima više-fazni i multi-dimenzionalni pristup biranja prometnih projekata koje će financirati, a s ciljem maksimizacije dodane vrijednosti Bančinog posuđivanja (EIB, 2011).

[4] Preuzeto sa: http://www.consilium.europa.eu/hr/council-eu/configurations/tte/.



Slika 3: Institucije i tijela EU nadležne za promet
Izvor: Prilagodba autorice na temelju: https://europa.eu/european-union/topics/transport_hr.

2.3.3. Strategije EU vezane za promet

Europska unija kroz protekla dva desetljeća imala je nekoliko bitnih strategija vezanih za promet. Sve strategije, i to kronološkim redoslijedom kako su nastajale, s temeljnim odrednicama za svaku pojedinu strategiju, prikazuje Tablica 2. Iz tablice je uočljivo mijenjanje prioriteta prometne politike Europske unije kroz godine. Naime, u početnim strategijama Europske unije (do 2008. godine) više se pozornosti davalo daljnjem prometnom povezivanju članica i unaprjeđivanju prometne infrastrukture. Od 2008. godine, odnosno od strategije „Zeleni prijevoz“, do danas sve više pozornosti se pridaje pitanju **održivosti** prometnog sustava Europske unije, da bi zadnjim strateškim dokumentom, Bijelom knjigom 2011., upravo održivost prometnog sustava bila u fokusu prometne politike Unije.

Tablica 2: Europske strategije vezane uz promet

EUROPSKA STRATEGIJA (DOKUMENT)		TEMELJNE ODREDNICE
2001.	Bijela knjiga – „Europska prometna politika za 2010: vrijeme odluke“	Doneseno 60 mjera usmjerenih na razvoj europskog prometnog sustava s ciljem revitalizacije željeznica, promicanja prometa putem mora i unutarnjih plovnih puteva.
2006.	„Održati Europu mobilnom: Prometna politika za održivu mobilnost“	Potvrđene temeljne odrednice iz prethodne strategije uz posvećivanje pozornosti promjenama u kontekstu proširenja EU, ubrzanja globalizacije i rastu cijena energije.
2007.	„Logistika: Održavajući teret pokretnim“	Niz mjera za promicanje logistike teretnog prometa, povećanje konkurentnosti željezničkog prometa, stvaranje okvira koji će omogućiti europskim lukama privlačenje investicija za njihovu modernizaciju i praćenje napretka u razvoju autocesta na moru.
2008.	„Zeleni prijevoz“	Pomak prometa prema održivosti preko strategije osiguranja da cijene prijevoza bolje odražavaju stvarne društvene troškove u smislu oštećenja okoliša i zagušenja.
2009.	„Pomorski promet“	Dva glavna cilja: (1) sposobnost sektora pomorskog prometa za pružanje troškovno učinkovitijih pomorskih usluga, (2) dugoročna konkurentnost EU pomorskog sektora.
2009.	„Budućnost prometa“	Sažeta rezultata ostvarenih nakon proteka 10 godina od Bijele knjige iz 2001. godine, i priprema opcija za novu Bijelu knjigu.
2011.	**Bijela knjiga 2011 – „Putokaz do jedinstvenog europskog prijevoznog prostora – u pogledu konkurentnijeg i učinkovitijeg prijevoznog sustava**	**Smanjenje ovisnosti Europe o uvozu nafte, te smanjenje emisije stakleničkih plinova u prometu za 60% do 2050. godine.**

Izvor: Izrada autorice na temelju: Komisija Europskih zajednica (2001), Europska komisija (2006). Komisija Europskih zajednica (2007), Europska komisija (2008), Komisija Europskih zajednica (2009), Europska komisija (2009) i Europska komisija (2011).

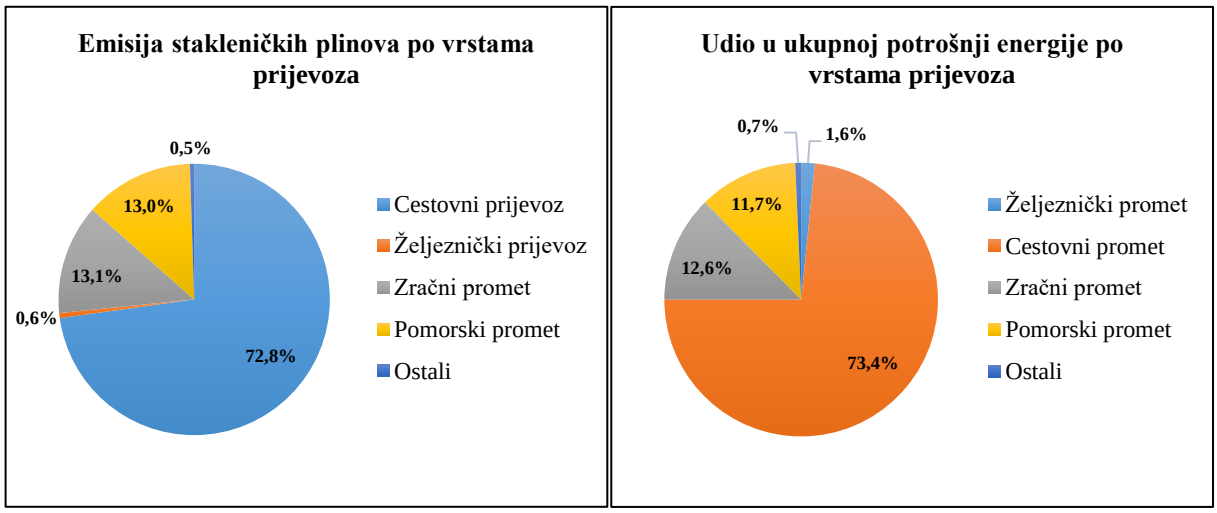
Održivi prometni sustav je onaj prometni sustav koji (MPPI, 2013):

- omogućuje da se osnovne potrebe pojedinaca i društava za pristupom zadovolje na siguran način, imajući u vidu zdravlje ljudi i ekosustava, te jednakost unutar i između različitih generacija,
- je cjenovno pristupačan, učinkovito funkcionira, nudi izbor vidova prijevoza i podržava vitalno gospodarstvo,

- ograničava emisije i otpad u okviru sposobnosti planete da iste apsorbira, minimizira potrošnju neobnovljivih izbora, ograničava potrošnju obnovljivih izvora do razine obnovljive stope, višekratno upotrebljava i reciklira svoje sastavnice, te uporabu zemljišta i proizvodnju buke svodi na minimum.

Imajući na umu prisutne trendove u prometu dobara i putnika u Europskoj uniji, jasno je da dugoročna održivost prometnog sustava Unije postaje upitna. Naime, kao što se moglo vidjeti iz grafičkog prikaza u drugom dijelu ovog poglavlja, cestovni promet dominira i kod prijevoza dobara i kod prijevoza putnika, te konstantno raste, dok „čistiji“ oblici prijevoza imaju trenda pada (prijevoz morskim plovnim putevima) ili zanemariv udio u ukupnom prijevozu (zračni prijevoz). Sukladno ovim trendovima, na prometni sektor Europske unije danas otpada skoro četvrtina ukupne emisije stakleničkih plinova, te je upravo promet glavni uzrok onečišćenja zraka u gradovima diljem Unije.

Unutar prometnog sektora, kao što je vidljivo iz Grafa 3,na cestovni prijevoz opada preko 70% emisije stakleničkih plinova, dok na zračni prijevoz, inače drugi po obujmu u EU, otpada 13,1%. Što se tiče potrošnje energije prometnog sektora, iz Grafa 3 također je uočljivo da na cestovni promet opada čak 73,4% ukupne potražnje prometnog sektora za energijom.



Graf 3: Prometni sustav EU po emisiji stakleničkih plinova i potrošnji energije, 2014.
Izvor: Izrada autorice na temelju Europska komisija (2017c).

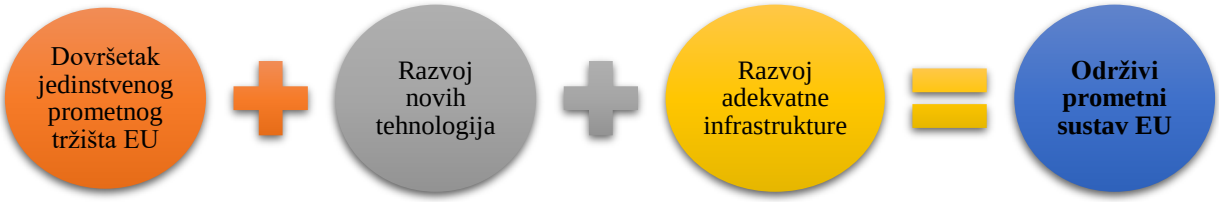
U Uniji je postalo sasvim jasno da će, s trendom rasta prometa dobara i usluga, zahvaljujući prvenstveno intenziviranju globalizacijskih procesa i napretku u povezanosti članica, a nošenim dominantno cestovnim prometom, kao „najnečistijom“ vrstom prijevoza, bez novih strategija, održivost prometnog sustava Unije doći u pitanje. S ciljem hvatanja u koštac s navedenim problem razvijena je nova strategija prometne politike EU - Bijela knjiga 2011.

2.3.3.1. Bijela knjiga 2011.

Buduća prometna politika Europske unije temeljiti će se na Bijeloj knjizi iz 2011 godine. Ova strategija sadrži 40 inicijativa osmišljenih za stvaranje rasta, radnih mjesta, smanjivanje ovisnosti o uvozu nafte, te smanjivanje emisije ugljika prometnog sektora za 60% do 2050. godine. Ključne točke Bijele knjige iz 2011 godine su (Europska komisija, 2011):

- smanjiti uporabu benzinskih i dizelskih automobila u gradovima za 50% do 2030. godine, a postupno ih potpuno prestati koristiti do 2050. godine;
- povećati korištenje održivih goriva s niskim udjelom ugljika u zračnom prijevozu na 40% do 2050. godine;
- smanjiti emisije CO_2 EU-a iz brodskih goriva za 40% do 2050. godine;
- prebaciti 30% cestovnog teretnog prometa iznad 300 km na željeznički i vodeni prijevoz do 2030. godine, a iznad 50% do 2050. godine;
- utrostručiti postojeću mrežu brzih vlakova do 2030. godine;
- uspostaviti potpuno funkcionalnu mrežu TEN-T u cijelom EU koja integrira sve oblike prijevoza od 2030. godine;
- povezati sve veće zračne luke sa željeznicom i najvažnije morske luke sa željeznicom i riječnim plovnim putevima do 2050. godine;
- uvesti sustave upravljanja prometom za razne vrste prometa, poput željezničkog i cestovnog;
- razviti višemodalni prometni sustav za obavještavanje, upravljanje i plaćanje do 2020. godine;
- Prepoloviti broj žrtava na cestama do 2020., i smanjiti ga gotovo na nulu do 2050. godine;
- U potpunosti primijeniti načela „plaćanja korisnika“ i „plaćanja onečišćivača“.

Europska komisija navodi da će za ostvarenje prethodno navedenih ciljeva biti neophodno dovršiti jedinstveno prometno tržište EU, izvršiti dodatna ulaganja u prometnu infrastrukturu, te maksimalno iskoristiti nove tehnologije (Slika 4).



Slika 4: Način za ostvarenje strategije iz Bijele knjige 2011. godine
Izvor: Izrada autorice na temelju Europska komisija (2011).

3. PROMETNA POLITIKA RH

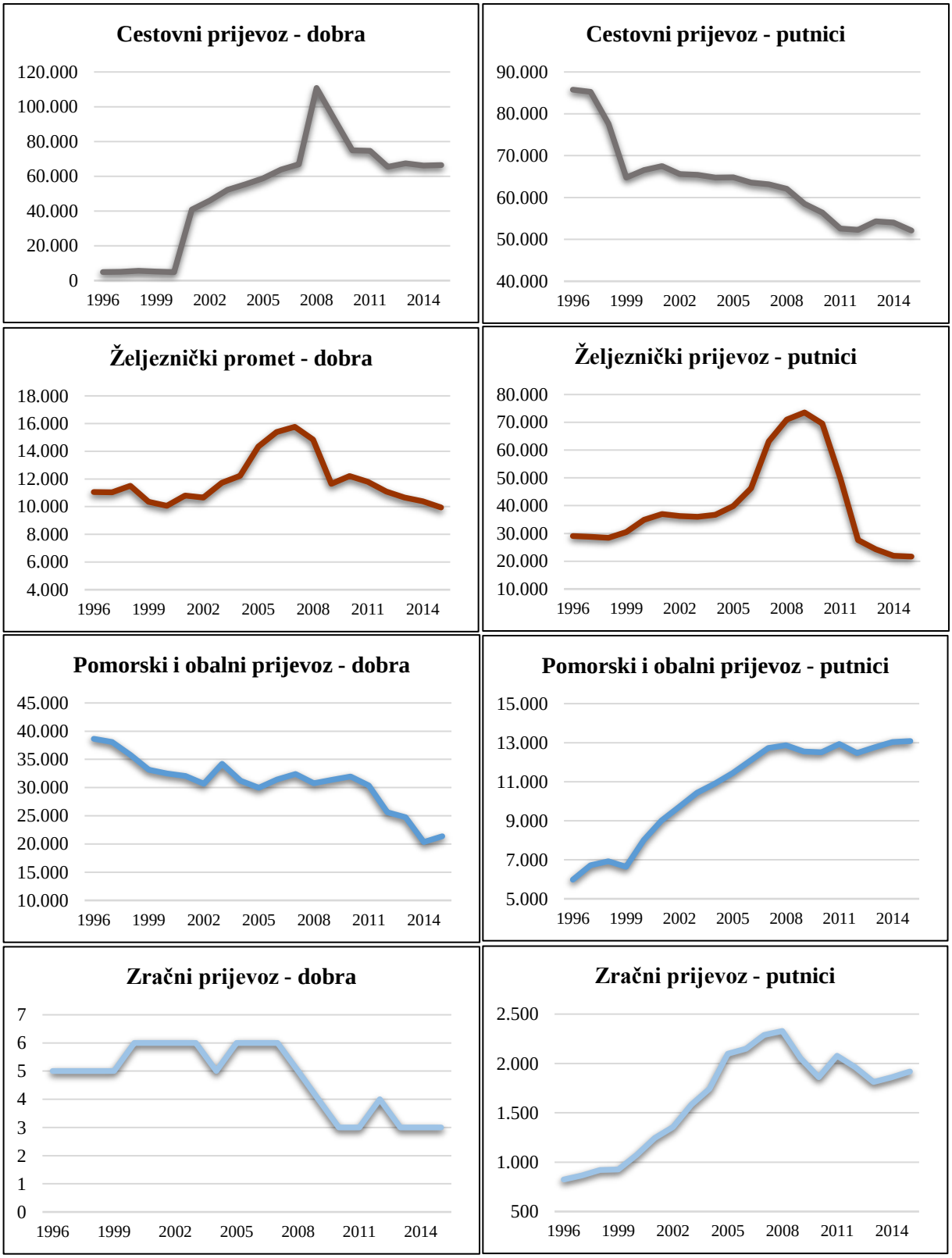
3.1. Trendovi u prometu dobara i putnika u RH

Sljedeći grafički prikaz daje uvid u trendove prometa dobara i putnika po glavnim vrstama prijevoza u Republici Hrvatskoj. Kada je u pitanju **cestovni prijevoz** dobara, iz grafa je uočljiv rast istoga od početka promatranog razdoblja sve do 2008. godine, nakon čega je uslijedio pad koji je trajao do 2012. godine. Pad prometa u ovom periodu zabilježen je i kod željezničkog prometa, što je rezultat usporavanja ekonomske aktivnosti zbog globalne financijske krize, koja je u Hrvatsku došla s vremenskim zaostatkom i prelila se u gospodarsku krizu. Nakon 2012. godine cestovni prijevoz dobara počeo je ponovno rasti, ali po jako malim stopama, ukazujući na spor i dug oporavak gospodarstva od posljedica krize. Kada je u pitanju cestovni prijevoz putnika, iz Grafa 4 je evidentan trend konstantnog pada istog kroz cijelo promatrano razdoblje.

Željeznički promet dobrima u promatranom periodu rastao je sve do 2007. godine, nakon čega je uslijedio trend praktički neprekinutog pada. Željeznički promet putnika rastao je od početka promatranog razdoblja pa sve do 2009. godine, nakon čega je uslijedio trend neprekinutog pada, i to dublji od onog zabilježenog kod prometa dobrima.

Promet dobara **pomorskim i obalnim prijevozom** bilježi trend kontinuiranog pada u promatranom periodu, dok promet putnika pomorskim i obalnim prijevozom ima trend kontinuiranog rasta.

Konačno, promet dobara i putnika **zračnim putevima** ima zanemariv udio u ukupnom prometu Hrvatske, a karakterizira ga kretanje identično prometu dobara i putnika pomorskim i obalnim prijevozom. Naime, zračni prijevoz dobara karakterizira trend konstantnog pada, dok zračni prijevoz putnika karakterizira trend konstantnog rasta.

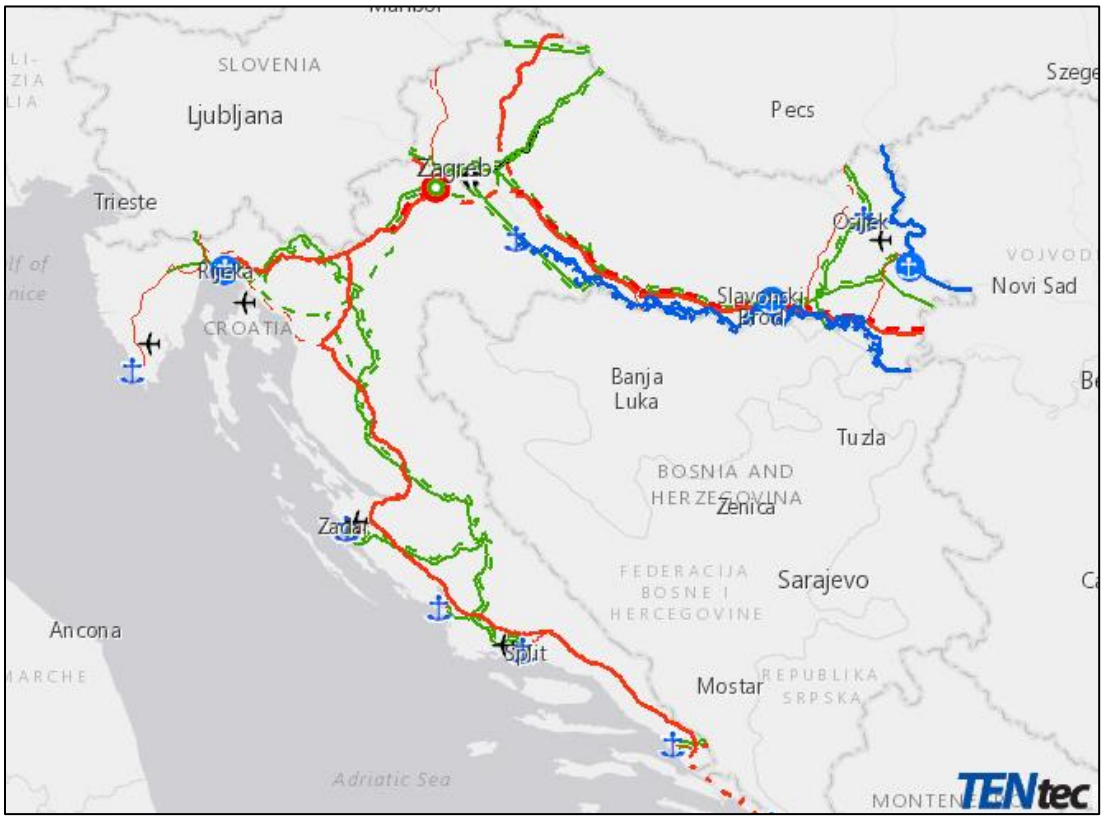


Graf 4: Trendovi u kretanju dobara (u '000 t) i putnika (u '000) u RH ('96-'15)
Izvor: Izrada autorice na temelju podataka iz Statističkog ljetopisa (godišta 2010. i 2016.)

3.2. Hrvatska i europski prometni pravci

Hrvatska je mala europska zemlja, ali koja, zbog svog geografskog položaja i oblika nacionalnog teritorija, igra važnu ulogu u europskom prometnom sustavu. Promatrana u kontekstu europskih prometnih pravaca, Hrvatska se nalazi na dva koridora osnovne prometne mreže (MPPI, 2017):

1. **Mediteranskom koridoru** koji povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko – ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka – Zagreb – Budimpešta, kod nas poznat i kao *Vb koridor*. Na ovaj koridor nastavlja se i cestovni i željeznički pravac Zagreb – Slovenija, kod nas poznat i kao *X koridor*.
2. **Rajna – Dunav koridoru** koji predstavlja riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije, kod nas poznat i kao *VII koridor*.



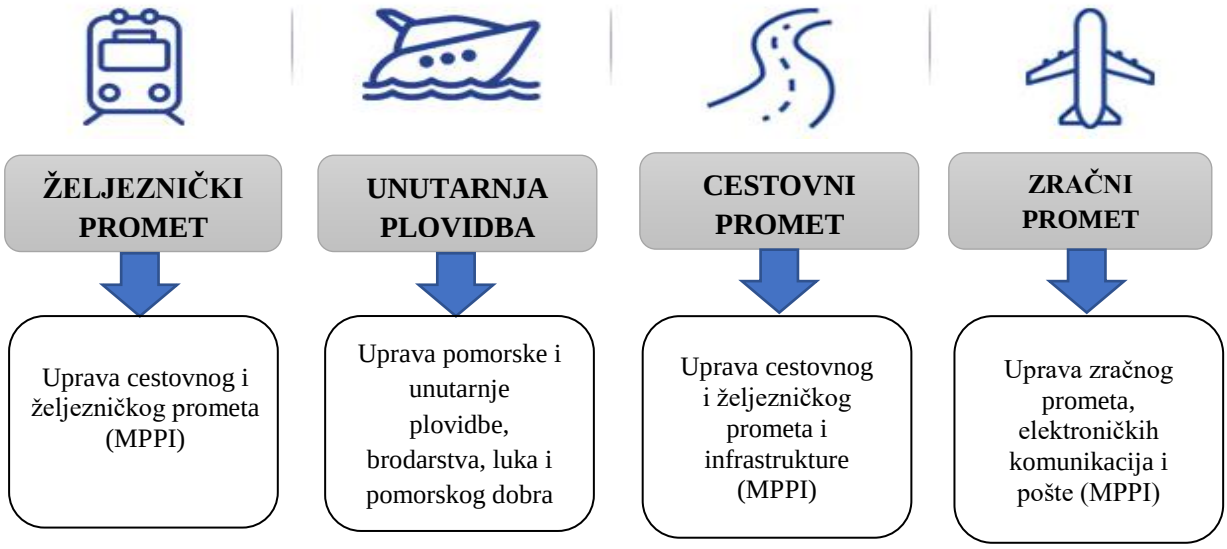
Slika 5: Dijelovi sveobuhvatne i osnovne mreže u RH
Legenda: zeleno – željeznice, crveno – ceste, plavo – unutarnji plovni putevi.
Izvor: Preuzeto sa interaktivne GIS stranice Europske komisije. Dostupno na: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/.

3.3. Institucije i tijela RH nadležna za prometna pitanja

U Republici Hrvatskoj, sva pitanja vezanih za promet uređuje **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture**. Neki od poslova koje navedeno ministarstvo obavlja odnose se na:[5]

- unutarnji međunarodni pomorski, nautički, cestovni, zračni i poštanski sustav prometa žičarama, uspinjačama i vučnicama, te promet na unutrašnjim vodama;
- planiranje, izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne infrastrukture, te predlaganje strategije razvoja svih vidova prometa;
- prijevozna sredstva;
- organiziranje izrade strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa za sve vidove prometa;
- inspekcijske poslove: sigurnosti plovidbe na moru, unutarnje i međunarodnog cestovnog prometa i cesta itd.

Ovisno o kojoj vrsti prijevoza je riječ, različite uprave unutar Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, uređuju različita prometna pitanja (Slika 6). Svaka uprava ima još nekoliko sektora, koji pak imaju po nekoliko službi i odjela. Tako, primjerice, Uprava cestovnog i željezničkog prometa i infrastrukture ima tri sektora: Sektor za cestovnu i željezničku infrastrukturu, Sektor cestovnog prometa, te Sektor željezničkog prometa i žičara, koji zajedno imaju čak 18 različitih službi i odjela.



Slika 6: Nadležnosti po vrstama prometa u Republici Hrvatskoj
Izvor: Izrada autorice na temelju podataka sa web stranica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

[5] MPPI. Preuzeto sa: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6.

3.4. Prometne strategije RH

Republika Hrvatska je tek nakon osamostaljenja mogla samostalno oblikovati i primjenjivati prometnu strategiju i politiku (Pašalić, 2012). Od tog vremena do danas mogu se detektirati minimalno dva perioda koja su utjecala na oblikovanje prometne strategije Republike Hrvatske. Prvi je period od osamostaljenja do ulaska u Europsku uniju, a drugi je period nakon ulaska u Europsku uniju pa do danas.

U prvom periodu, a sukladno naslijeđenim negativnim posljedicama, težište prometne politike bilo je stavljeno na ulaganja u novu prometnu infrastrukturu, te na razvitak zračnog prometa i telekomunikacijskih sustava, dok je održavanju, rekonstrukciji i modernizaciji prometnog sustava posvećena manja pažnja (Pašalić, 2012).

Ulazak u Europsku uniju je, uz postojeće prometne ciljeve, Republici Hrvatskoj nametnuo i neke nove prometne ciljeve sukladne onima iz Unije. Ovaj prijelaz jasno je uočljiv iz sljedeće tablice, koja prikazuje glavne ciljeve po prometnim strategijama Republike Hrvatske, i to kronološkim redoslijedom njihova donošenja.

Iz Tablice 3 mogu se primijetiti minimalno 3 stvari. Prvo, vidljiv je prelazak na cilj održivosti prometnog sustava, što je rezultat usklađivanja s prometnim ciljevima na razini Europske unije. Drugo, vidi se spori napredak u ostvarivanju ranije postavljenih ciljeva, što u kombinaciji s novim ciljevima koji se postavljaju implicira da se pred nositeljima prometne politike u Republici Hrvatskoj nalazi jako puno posla.

Tablica 3: Prometne strategije Republike Hrvatske nakon ulaska u EU

STRATEGIJA	CILJEVI
„Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (1999)“	Obnova i rekonstrukcija postojeće mreže, te nadogradnja postojeće mreže s ciljem boljeg teritorijalnog prometnog povezivanja same Republike Hrvatske.
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2012. – 2014.“	1. Razvoj prometnog sustava 1.1. Razvijena prometna infrastruktura 1.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište prometnih usluga 1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu 1.4. Zaštita okoliša u transportu
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2013. – 2015.“	1. Održivi razvoj prometnog sustava 1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture 1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga 1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu 1.4. Zaštita okoliša u transportu
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2014. – 2016.“	1. Održivi razvoj prometnog sustava 1.1. Visoko razvijena, učinkovita i sigurna prometna infrastruktura 1.2. Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima, te učinkovito i sustavno upravljanje pomorskim dobrom 1.3. Sigurna plovidba morem 1.4. Razvijen sustav željezničkog i cestovnog prometa 1.5. Razvijen sustav zračnog prometa 1.6. Kvalitetan nadzor sustava željezničkog i cestovnog prometa 1.7. Razvijen sustav istraživanja nesreća u prometu
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2015. – 2017.“	1. Održivi razvoj prometnog sustava 1.1. Uspješna priprema i provedba projekata sufinanciranih sredstvima fondova EU 1.2. Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima, te učinkovito sustavno upravljanje pomorskim dobrom 1.3. Sigurna plovidba morem 1.4. Razvijen sustav željezničkog i cestovnog prometa 1.5. Razvijen sustav zračnog prometa 1.6. Kvalitetan nadzor sustava cestovnog prometa i cesta 1.7. Razvijen sustav istraživanja nesreća u moru
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2016. – 2018.“	Sve isto kao za 2015. – 2017.
„Strateški plan MPPI-a za razdoblje 2017. – 2019.“	**Sve isto kao za 2015. – 2017. i 2016. – 2018.**

Izvor: Izrada autorice na temelju dokumenata

U Hrvatskoj je trenutno aktualan „*Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za razdoblje 2017. – 2019.,* kojem je vizija visoko razvijen, siguran, ekološki prihvatljiv i moderan prometni i komunikacijski sustav, potpuno integriran u mrežu glavnih međunarodnih prometnih pravaca, koji najbolje iskorištava prometni i geografski položaj Republike Hrvatske i zadovoljava potrebe teretnog i putničkog prijevoza (MPPI, 2016).

4. RAZVOJ PROMETNE INFRASTRUKTURE U EU KAO POTICAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE U RH

4.1. Postojeća prometna infrastruktura u RH

4.1.1. Cestovna prometna infrastruktura

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Republici Hrvatskoj u 2015. godini bilo je ukupno **26.706 km** cesta, od čega je (DZS, 2016):

a) 1.310 km otpadalo na autoceste,
b) 6.758 km otpadalo na državne ceste,
c) 9.640 km otpadalo na županijske ceste, te
d) 8.998 km otpadalo na lokalne ceste.

Iako se pregledom duže vremenske serije, dostupnoj u Ljetopisu DZS-a, moglo uočiti smanjenje ukupne dužine cesta, moglo se istovremeno uočiti značajno povećanje u dužini autocesta u Hrvatskoj. Naime, u 2000. godini u RH bilo je samo 411 km autocesta (DZS, 2010). Ovo impresivno povećanje u dužini autocesta, kako ističe Steiner (2007) rezultat je ambicioznog programa izgradnje suvremene mreže autocesta kojeg je Hrvatska 2000. godine sama inicirala, nezavisno od europskih strategijskih programa. Ovaj trud se isplatio na način da Hrvatska danas ima bolju cestovnu infrastrukturu od prosjeka EU (Europska komisija, 2016b).



Slika 7: Cestovna mreža u RH
Izvor: Preuzeto sa interaktivne GIS stranice Europske komisije. Dostupno na: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/.

Pitanja koja se još trebaju riješiti kada je u pitanju cestovni promet Hrvatske, a koja su usklađena za smjernicama zajedničke prometne politike EU su (MPPI, 2016):

- poboljšati regionalnu pristupačnost i mobilnost kroz povezivanje sekundarnih i tercijarnih čvorišta s TEN – T cestovnom mrežom;
- poboljšati povezivanje između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti;
- osigurati da su uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i hrvatsku baštinu i krajolik;
- izgraditi obilaznice oko glavnih gradskih središta i poboljšati protok prometa, te smanjiti vrijeme putovanja ljudi i robe na cestovnoj mreži, kao i smanjiti zagušenost,
- poboljšati povezanost između otoka i kopna.

4.1.2. Željeznička prometna infrastruktura

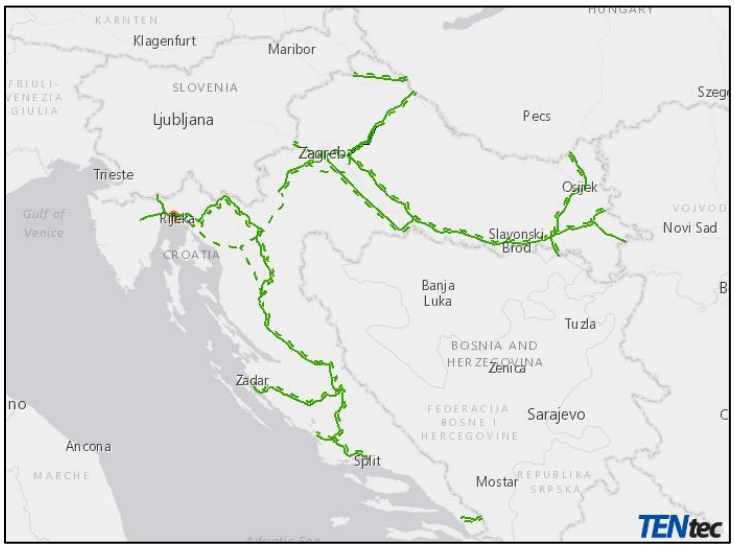
Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Republici Hrvatskoj je u 2015. godini bilo ukupno 554 željeznička kolodvora i **2.604 km** željezničkih pruga, od čega je (DZS,2016):

a) 2.350 km bilo jednokolosiječnih,
b) 254 km dovokolosiječnih,
c) 970 km elektrificirano.

Gledajući omjer broja stanovnika i dužine željezničke pruge, na prvi pogled, navedene brojke mogle bi se učiniti zadovoljavajuće. Međutim, u RH trenutno je samo 38% pruga elektrificirano. Konačni rezultat jest kvaliteta željezničke infrastrukture koja je znatno niža od prosjeka EU (Europska komisija, 2016).[6]

U okviru strategije razvitka prometnog sustava RH, u dijelu koji se tiče željezničkog sektora, glavni prioriteti su usredotočeni na modernizaciju preostalih dijelova TEN – T mreže i povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga (MPPI, 2016). I ovdje se, naravno, može uočiti usklađenost sa smjernicama EU.

[6] Istraživanje je proveo Svjetski Ekonomski forum koristeći skalu od 1 (ekstremno nerazvijen) do 7 (efikasan). Kad je u pitanju kvaliteta željezničke infrastrukture, RH ostvarila je ocjenu 2,73 dok je prosjek EU 4,30.



Slika 8: Željeznička mreža u RH
Izvor: Preuzeto sa interaktivne GIS stranice Europske komisije. Dostupno na: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/.

4.1.3. Ostala prometna infrastruktura RH

Od ostale prometne infrastrukture može se prije svega navesti unutarnja plovidba. Ukupna duljina unutarnjih plovnih puteva u Rh iznosi **1.016,8 km,** a ukupan broj luka je 9 (Slika 9), od čega je 6 od državnog interesa, i to tri pretežno teretne: Rijeka, Ploče i Šibenik; te tri pretežno putničke: Zadar, Split i Dubrovnik (MPPI, 216).



Slika 9: Morske luke, Zračne luke i unutarnji plovni putevi u RH
Izvor: Preuzeto sa interaktivne GIS stranice Europske komisije. Dostupno na: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/.

Kvaliteta luka u Hrvatskoj, također je ispod prosjeka EU. Pitanja vezana za unutarnju plovidbu su (MPPI, 2016):

- poboljšanje plovnosti i sigurnosti unutarnjih vodnih putova,
- stvaranje liste zrelih projekata za buduće programsko razdoblje,
- unaprjeđenje sustava za kontrolu prometa i sigurnosti hrvatske mreže unutarnjih vodnih putova primjenom informacijskog sustava za rijeku Savu (Riječni informacijski sustav),
- priprema projekta s ciljem povećanja kategorije plovnosti međunarodnog plovnog puta rijeke Save, koji je trenutno niže kategorije od one koja se zahtijeva,
- priprema projektne dokumentacije s ciljem modernizacije i rekonstrukcije lučke infrastrukture u lukama Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak te infrastrukture unutarnjih vodnih putova.

4.2. Razvoj prometne infrastrukture u EU kao poticaj razvoju prometne infrastrukture u RH

Kao što se naglašeno još u prošlom poglavlju, stvaranje jedinstvenog europskog tržišta jedan je od glavnih ciljeva Europske unije, pri čemu se jedinstveno prometno tržište pojavljuje kao conditio sine qua non. Pritom, potrebno je osigurati zajedničko prometno tržište na kojem se protok ljudi, dobara, kapitala i usluga, neće kositi s drugim ciljevima Unije, i to prvenstveno ciljem jednake konkurentnosti između zemalja članica. Trenutni prometni sustav Unije karakterizira postojanje uskih grla, što čini jednu članicu konkurentnijom od druge. Razlog tome je prometna infrastruktura koja je nejednako razvijena između članica, i to, u pravilu, najnerazvijenija kod zemalja kandidatkinja i najnovijih članica.

Republika Hrvatska jedna je od takvih zemalja, te su brige o njezinom prometnom sustavu počele i prije samog učlanjenja u EU. Razvoj infrastrukture više nije samo stvar „dobre“ volje, već se moraju poštivati smjernice zajedničke prometne strategije Unije. Naime, jedan od temeljnih ciljeva Zajedničke prometne politike EU, sukladno najnovijoj Bijeloj knjizi jest održivi prometni sustav, a on nikako ne može počivati na zastarjeloj prometnoj infrastrukturi. Na ovom tragu, može se zaključiti da je pred Hrvatskom još puno posla kada je u pitanju njezin prometni sustav. Naime, kao što se moglo vidjeti iz prethodnog dijela, prometna infrastruktura Republike Hrvatske je u svim segmentima, izuzev cestovnog prometa, značajno je ispod prosjeka EU. Nadalje, prema podacima Svjetskog ekonomskog foruma Hrvatska je dovršila[7]:

- ✓ 61% TEN – T cestovne osnovne mreže,

[7] Podaci preuzeti sa https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/croatia/investments-infrastructure_en.

- ✓ 33% TEN – T mreže unutarnjih plovnih puteva,
- ✓ 5% TEN – T mreže tradicionalnih željezničkih pruga.

Olakotna okolnost u svemu jest što je pristupanje Europskoj uniji, Hrvatskoj donijelo stvarnu mogućnost poboljšanja prometne infrastrukture putem EU fondova. Prioritet za sufinanciranje iz fondova EU imaju projekti koji su na osnovnoj mreži, i to prvenstveno za sredstva iz Kohezijskog fonda. Projekti na koridorima osnovne mreže imaju najveći prioritet za sufinanciranje iz fondova EU za financijsko razdoblje od 2014. do 2020., i to iz sredstava CEF-a (MPPI, 2016).

Zaključno, ispunjavanje prethodno navedenih ciljeva i pitanja, kod svake pojedine vrste prometa, dovesti će do nužnog usklađivanja s EU, ali rezultirati i komparativnom prednosti Hrvatske.

5. ZAKLJUČAK

Europska unija političko je i ekonomsko udruženje koje sa svojih 28 članica, trenutno zauzima većinu teritorija europskog kontinenta. U odnosu na druge svjetske velesile, Kinu, SAD, Rusiju i Japan, Europska unija je najveći izvoznik, te drugi najveći uvoznik dobara. Europska unija funkcionira na principu zajedničkog odlučivanja sa svojim članicama o brojim pitanjima. Na ovom tragu, razvile su se tzv. zajedničke politike Europske unije. Prometna politika jedna je od takvih politika, a ista je bila u fokusu ovog rada.

Prometni trendovi u Europskoj uniji ukazuju na:

1. Dominaciju cestovnog prijevoza, kako u prometu dobara, tako i u prometu putnika.
2. Zanemariv udio zračnog prometa u prijevozu dobara.
3. Trend rasta (izuzev kriznih godina) u prometu dobara cestovnim i željezničkim prijevozom, te prijevozom morskim plovnim putevima.
4. Trend rasta željezničkog prijevoza putnika.
5. Trend rasta prijevoza putnika zračnim putevima.
6. Trend pada prijevoza putnika morskim plovnim putevima.

Prometni sustav ima veliki značaj za nacionalne ekonomije povezujući ponudu s potražnjom, i omogućujući mobilnost stanovnika. Europska unija promet smatra kamenom temeljecom europskog integracijskog procesa i dovršenja jedinstvenog tržišta. Naime, jedinstveno tržište Europske unije temeljno je na četiri slobode, slobodi kretanja dobara, usluga, ljudi i kapitala, koje zasigurno ne bi bile moguće bez kvalitetnog prometa na razini Unije. Koliko je zapravo promet bitan za Europsku uniju, najbolje ocrtava podatak da na razini EU postoji čak 16 različitih institucija, tijela, agencija, organizacija i direkcija koje uređuju razna pitanja vezana za promet.

Budućnost prometne politike Europske unije, uvelike će se temeljiti na Bijeloj knjizi iz 2011. godine. Ovaj strateški dokument definira ključne ciljeve koji se trebaju ostvariti do 2050. godine, a koji, između ostalih, uključuju:

- automobile u gradovima bez tradicionalnih goriva;
- povećati korištenje održivih goriva na 40% u zračnom prijevozu, te smanjiti emisiju štetnih plinova za 40% iz brodskih goriva;
- Prijenos cestovnog putničkog prometa i prometa dobara na željeznički i pomorski prijevoz.

Europska komisija navodi da će za ostvarenje prethodno navedenih ciljeva biti neophodno dovršiti jedinstveno prometno tržište EU, izvršiti dodatna ulaganja u prometnu infrastrukturu, te maksimalno iskoristiti nove tehnologije.

Prometni trendovi u Republici Hrvatskoj ukazuju na:

1. Dominaciju cestovnog prijevoza, kako u prometu dobara, tako i u prometu putnika.
2. Zanemariv udio zračnog prometa u prijevozu dobara i putnika.
3. Trend rasta u prometu dobara cestovnim prijevozom
4. Trend pada u prometu dobara željezničkim i zračnim prijevozom, te prijevozom morskim plovnim putevima.
5. Trend pada cestovnog prijevoza putnika.
6. Trend rasta prijevoza putnika zračnim putevima.
7. Trend rasta prijevoza putnika morskim plovnim putevima.

Iako mala zemlja, Hrvatska igra važnu ulogu u europskom prometnom sustavu, te se nalazi na dva koridora osnovne prometne mreže EU. U Republici Hrvatskoj, sva pitanja vezanih za promet uređuje Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Nova strategija razvoja prometnog sustava RH (od 2017. do 2019.) u potpunosti se usklađena sa smjernicama iz nove prometne strategije Europske unije. Primarni zadatak Hrvatske svakako je dovršiti TEN – T mrežu u Hrvatskoj, te poboljšati kvalitetu postojeće infrastrukture. Ovaj zadatak više nije izbor, nego je nužnost, jer stvaranje jedinstvenog prometnog tržišta uvjet za stvaranje jedinstvenog europskog tržišta kojem EU teži. Međutim, u postizanju navedenog, Hrvatskoj, kao i svakoj drugoj članici na raspolaganju stoje sredstva iz EU fondova.

LITERATURA

1. Državni zavod za statistiku, (2010). Statistički ljetopis, *DZS*, Zagreb.

2. Državni zavod za statistiku, (2016). Statistički ljetopis, *DZS*, Zagreb.

3. EIB, (2011). EIB Transport Lending Policy. *Europska investicijska banka*. Dostupno na: http://www.eib.org/attachments/strategies/transport_lending_policy_en.pdf.

4. EIB, (2016). The Route Map to Connected Europe. *Europska investicijska banka*. Dostupno na: http://www.eib.org/attachments/thematic/the_route_map_to_a_connected_europe_en.pdf.

5. Europska unija, (2014). The European Union Explained: Transport. *Luxemburg: Publications Office of the European Union.*

6. Europska unija, (2016). EU Transport in figures: Statistical Pocketbook 2016. *Luxemburg: Publications Office of the European Union.*

7. Europska komisija, (2006). Keep Europe Moving: A Transport Policy for Sustainable Mobility. *European Commission*, Brussels. Dostupno na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-06-818_en.htm?locale=en.

8. Europska komisija, (2008). Greening Transport: New Commission Package to Drive the Market Towards Sustainability. *European Commission*. Dostupno na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1119_en.htm?locale=en.

9. Europska komisija, (2009). A Sustainable Future for Transport: Towards an Integrated, Technology–led and User-friendly System. *European Communities*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdfIP-06-818_EN.pdf.

10. Europska komisija, (2011). White paper on transport: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System. *European Commission*, Brussels. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

11. Europska komisija, (2016a). Mobility and Transport: Mission Statement. *Europska komisija*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-move-mission-statement.pdf.

12. Europska komisija, (2016b). EU Transport Scoreboard 2016: Croatia. European Commission. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/hr_en.pdf.

13. Europska komisija, (2017a). TEN-T Projects. *Europska komisija*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects.

14. Europska komisija, (2017b). Infrastructure – TEN – T- Connecting Europe. *Europska komisija*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.

15. Europska komisija, (2017c). Reducing Emissions from Transport: A European Strategy for Low – emission Mobility. *Europska komisija*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_hr.

16. Europski parlament, (2017a). Common Transport Policy: Overview. Fact Sheets on the European Union – 2017, *Europski parlament*. Dostupno na: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_5.6.1.pdf.

17. Europski parlament, (2017b). Poslovnik. Osmi parlamentarni saziv – siječanj, 2017. *Europski parlament*. Dostupno na:

18. Europski parlament, (2017c). Transeuropske mreže – smjernice. Europski parlament. Dostupno na: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.8.1.pdf.

19. Finger, M., Bert, N. i Kupfer, D. EU Transport Policy. *Transportation and Economy* 75, str. 4 – 9.

20. Knill, C. i Lehmkuhl, D. (1999). How Europe Matters. Different Mechanisms of Europeanization. *European Integration Online Papers*, Vol. 3., No. 7., str. 1 – 19. Dostupno na: http://eiop.or.at/eiop/texte/1999-007.htm.

21. Komisija Europskih zajednica, (2001). White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to decide. *Commission of the European Communities*, Brussels. Dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf .

22. Komisija Europskih zajednica, (2007). Communication from the Commission: Freight Transport Logistic Action Plan. *Commission of the European Communities*, Brussels. Dostupno na: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007DC0607

23. Komisija europskih zajednica, (2009). Strategic Goals and Recommendations for the EU's Maritime Transport Policy Until 2018. *Commission of the European Communities*, Brussels. Dostupno na: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0008&from=EN.

24. MPPI, (2013). Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine. *Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture*. Dostupno na: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=16279.

25. MPPI, (2016). Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za razdoblje 2017. – 2019. godine. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Dostupno na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/STRATESKI%20PLAN%20MMPI%20ZA%202017.-2019..pdf.

26. MPPI, (2017). EU prometni koridori i TEN-T. *Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture*. Dostupno na: http://www.promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t.

27. Narodne novine, (1999). Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske. *Narodne novine d.d.*, Zagreb, br. 139/99).

28. Nugent, N. (2010). The Government and Politics of the European Union. Palgrave Macmillan.

29. Pašalić, Ž. (2012). Promet I gospodarstveni razvoj: Prilozi teoriji I politici gospodarstvenog razvoja Hrvatske. *Ekonomski fakultet*, Split.

30. Steiner, S. (2007). Prometni sustav Hrvatske u procesu europskih integracija, Ekonomski fakultet Zagreb.

POPIS TABLICA, SLIKA I GRAFOVA

SLIKE

Slika 1: EU zemlje članice 2
Slika 2: Koridori TEN – T mreže 9
Slika 3: Institucije i tijela EU nadležne za promet 11
Slika 4: Način za ostvarenje strategije iz Bijele knjige 2011. godine 14
Slika 5: Dijelovi sveobuhvatne i osnovne mreže u RH 17
Slika 6: Nadležnosti po vrstama prometa u Republici Hrvatskoj 18
Slika 7: Cestovna mreža u RH 21
Slika 8: Željeznička mreža u RH 23
Slika 9: Morske luke, Zračne luke i unutarnji plovni putevi u RH 23

TABLICE

Tablica 1: Usporedba EU -28 i svijeta (2014.) 3
Tablica 2: Europske strategije vezane uz promet 12
Tablica 3: Prometne strategije Republike Hrvatske nakon ulaska u EU 20

GRAFOVI

Graf 1: Trendovi u kretanju dobara (u mlrd.t/km) i putnika (u mlrd/km) u EU ('95-'14) 5
Graf 2: Struktura prijevoza dobara i putnika po vrstama prijevoza u EU ('95 - '14) 6
Graf 3: Prometni sustav EU po emisiji stakleničkih plinova i potrošnji energije, 2014. 13
Graf 4: Trendovi u kretanju dobara (u '000 t) i putnika (u '000) u RH ('96-'15) 16

SAŽETAK

Cilj ovog rada bio je ukazati na to kako razvoj prometne infrastrukture u EU utječe na razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske. Radom se pokazalo kako Hrvatska, zahvaljujući svom geografskom položaju, igra važnu ulogu u europskom prometnom sustavu. Budući da je članica Europske unije, Hrvatska je dužna dovršiti TEN-T mrežu, te poboljšati kvalitetu postojeće infrastrukture. Stoga je i nova strategija razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske u potpunosti usklađena sa smjernicama iz nove prometne strategije EU. Imajući na umu navedeno, i više je nego očita međusobna povezanost, interakcija, te komplementarnost prometne infrastrukture EU i RH.

Ključne riječi: prometna infrastruktura, Europska unija, Republika Hrvatska, TEN-T mreža, strategija razvoja prometnog sustava RH, strategija razvoja prometnog sustava EU.

SUMMARY

The aim of this paper wat to point out that development of the transport infrastructure in European union affects the development of the transport infrastructure of the Republic of Croatia. This paper has shown that Croatia, mainly because of its geographic position, plays an important role in the European transport system. Since Croatia is a member state of the European union, it has an obligation to fully complete TEN-T network and to improve the quality of the existing transport infrastructure. Therefore, the new Croatian transport system development strategy is fully aligned with the guidelines on the EU transport system development strategy. That said, the linkage, interaction and complementarity of the EU and Croatia’s transport infrastructure, is more than obvious.

Key words: transport infrastructure, European Union, Republic of Croatia, TEN - T network, Croatia 's transport system development strategy, EU’s transport system development strategy.