

**Dr. sc. Bojan Hlača**  
Lučka uprava Rijeka  
Riva 1  
51000 Rijeka

Prethodno priopćenje  
UDK: 656.615.01(497.5:4-67EU)  
338.47(497.5:4-67EU)  
Primljeno: 15. ožujka 2007.  
Prihvaćeno: 26. ožujka 2007.

## **POLITIKA EUROPSKE UNIJE I MORSKE LUKE**

*Cilj prometne politike Europske unije je osigurati slobodan i efikasan prijevoz ljudi, roba i usluga na ekonomičan i siguran način za društvo i okoliš. 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.*

*Transportna politika Europske unije nastoji smanjiti preopterećenost u cestovnom prometu, i s tim u svezi troškove vezane za zaštitu okoliša i ekonomske troškove, prebavljanjem tereta s cestovnog na druge načine prijevoza, prvenstveno na pomorski transport. Daljnje unapređenje brodarstva i razvoj prometnica na moru imaju prioritet u rasterećenju glavnih europskih cestovnih pravaca i uskih grla, koji jedva uspijevaju apsorbirati rastući promet, stoga daljnji razvitak sektora pomorskog transporta u Europskoj uniji ovisi isključivo o snažnim i efikasnim lukama.*

*Europska unija je utvrdila smjernice za razvoj Trans-European Transport Networks [18], a luke su time dobile primjereno mjesto u transeuropskim prometnim mrežama. U pogledu luka posebnu aktivnost treba usmjeriti na pomoć koju Transeuropska prometna mreža može pružiti lukama na poboljšanju sigurnosti, stvaranju izjednačenih uvjeta poslovanja među lukama te uređenju unutrašnjeg tržišta u lučkom sektoru.*

*Udruženje europskih morskih luka ESPO od 1993. godine predstavlja lučke uprave, lučka udruženja i lučki menadžment morskih luka Europske unije. Cilj organizacije je da utjecajem na politička tijela u Europskoj uniji dođe do sigurnog, djelotvornog i ekološki održivog europskog lučkog sektora koji će funkcionirati kao ključni element transportne privredne grane u kojoj će u najvećoj mogućoj mjeri prevladavati uvjeti slobodnog tržišta.*

*Temeljni je cilj lučke politike osigurati približno jednake uvjete poslovanja, te slobodnu i lojalnu konkurenciju između luka, uz uvjet transparentne tarifne politike u odnosu na sve korisnike lučkih usluga na čitavom području EU. Ono što morske luke očekuju od Europske unije je kreiranje dosljedne politike kojom će zacrtati opći okvir djelovanja na tri ključna područja: lakša izgradnja lučkih kapaciteta, pomorskih prilaznih putova i veza sa zaledem, poduzimanje mjera kojima će se poticati pružanje konkurentnih i efikasnih usluga u lukama i transportnom lancu, i stimuliranje šire zajednice u preuzimanju odgovornosti za luke.*

**Ključne riječi:** pomorska transportna politika, morske luke, EU

## 1. EU POLITIKA INTEGRIRANJA I UTJECAJ NA LUČKU DJELATNOST

Preko 90 % vanjskotrgovinskog prometa Europske unije se ostvaruje pomorskim transportom, koji prolazi kroz luke u Europskoj uniji. S globalnim porastom trgovine, luke prekrcaju sve više tereta. Studija koju je u siječnju 2005. izradilo finsko Ministarstvo transporta predviđa da će se do godine 2030. izvoz (bez energetskih proizvoda) iz EU-a u “zemlje brzog ekonomskog rasta” (Kina, Indija, Rusija i azijske zemlje) utrostručiti, a uvoz udvostručiti.

Što se tiče trgovine unutar Europske unije i trgovine sa zemljama koje graniče s Unijom, više od 40 % svih roba prevozi se morem, putem prijevoza na kratke udaljenosti, tj. u obližnja mora (short sea shipping) koji je, uz cestovni prijevoz, jedini vid transporta čiji se udio na tržištu povećava. I u budućnosti se također predviđaju velike mogućnosti rasta [7].

Transportna politika Europske unije, kako je navedeno u Bijeloj knjizi o transportnoj politici [1], koju je Komisija izdala 2001. godine pod nazivom “Vrijeme odluke”, 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 (prijevoz u obližnja mora, uz obale zemalja Europske unije ili Uniji susjednih zemalja).

Dakako da daljnje unapređenje brodarstva i razvoj prometnica na moru (motorways of the sea) imaju apsolutni prioritet za rasterećenje glavnih europskih cestovnih pravaca i uskih grla, koji jedva uspijevaju apsorbirati rastući promet. Razvoj pomorskih veza i brodarstva ima za cilj i poboljšanje povezanosti koje je od velike važnosti za otočne zemlje.

Iz ovih činjenica proizlazi zaključak da daljnji razvitak sektora pomorskog transporta u Europskoj uniji ovisi isključivo o snažnim i efikasnim lukama.

Razvoj europske privrede će poticati sve veći rast trgovine unutar zajednice, ali i povećavati razmjenu s ostatkom svijeta, kao što u posljednje vrijeme možemo primijetiti u fenomenu stalnog porasta trgovine s Kinom i Indijom, koji utječe na obujam prometa u luke i iz luka. Isto tako ne smijemo podcjenjivati koristi koje će iz tih razmjena nastati za našu flotu, koja stalno raste unatoč snažnoj konkurenciji na tom području; kompanije sa sjedištem u Europi danas upravljaju s ili posjeduju više od 40 % svjetske flote, a više od 25 % iste plovi pod zastavom država članice Europske unije[9].

Komisija je već u proteklom razdoblju jasno prepoznala i podržala potrebu za nizom aktivnosti Europske unije koncentriranih na pružanje podrške brodarstvu na način da se utvrde jedinstveni uvjeti poslovanja (level playing field) za operatere koji teže kvaliteti, a da se pri tom potiču lučke investicije, povećavaju lučki kapaciteti, unapređuju veze kombiniranim prijevozom kao i organizacijska učinkovitost u luci.

Europska unija je utvrdila smjernice za razvoj Trans-European Transport Networks (Transeuropske prometne mreže), a luke su time dobile primjereno mjesto u transeuropskim prometnim mrežama. Putem spomenutih mehanizama već su financirani mnogobrojni projekti za razvoj luka i njihovu bolju vezu sa zaleđem. K tome, luke će igrati presudnu ulogu u osnivanju i razvoju prometnica na moru (motorways of the sea) koje su također uključene kao prioritetni projekti u Trans-European Transport Networks.

U pogledu luka spomenute aktivnosti treba posebno usmjeriti na pomoć koju Transeuropska prometna mreža (Trans-European Transport Network) može pružiti morskim lukama i morskim prometnicama, na poboljšanju sigurnosti, na stvaranje izjednačenih uvjeta poslovanja među lukama te uređenju unutrašnjeg tržišta u lučkom sektoru.

#### **a) Unapređenje sigurnosti u našim lukama**

Važno je shvatiti da unapređenje sigurnosnih mjera u našim lukama nije važno samo za naše izvozne i uvozne poslove već, prije svega, za dobrobit naših građana i radnika u lukama; to će zahtijevati ne samo odgovarajuće mjere u sferi infrastrukture već i aktivnosti na području organizacije i obuke, koje će također, kako se moglo vidjeti u brodarstvu, povećati i djelotvornost logistike lučkih operacija.

Namjera je ESPO organizacije predložiti dodatnu zakonodavnu mjeru kojom bi se obuhvatila sigurnost cijelog transportnog lanca; troškovi bi na taj način bili bolje vertikalno raspodijeljeni, a poboljšala bi se i sigurnost.

Ostale prednosti ovakvog zajedničkog europskog pristupa su da sigurnost ne bi bila element konkurencije među lukama, a Zajednica bi mogla nastupiti s jedinstvenim stavom prema našim međunarodnim partnerima.

#### **b) Stvaranje uvjeta izjednačenog poslovanja među lukama**

ESPO podržava sporazum postignut usuglašavanjem da se direktiva Komisije u vezi transparentnosti financiranja primjenjuje na sve luke obuhvaćene dotičnom predloženom direktivom i da je potrebno usvojiti Smjernice o državnoj subvenciji u vezi financiranja lučke infrastrukture.

#### **c) Uređenje internog tržišta u lukama**

Otvaranje tržišta u lukama dio je Lisabonskog programa, što više, Europsko vijeće je mnogo puta jasno imenovalo taj problem u svojim zaključcima.

Hrvatske luke moraju biti u stanju primijeniti propise iz Ugovora o EU (EU Treaty) koji reguliraju temeljne slobode i konkurenciju, vodeći, naravno, računa o svim specifičnostima i posebnostima (prostorna ograničenja, problemi u vezi zaštite okoliša, sigurnosti itd.) luka. Okvirna načela ove vrste su po-

trebna, inače će luke, uvijek kada bude potrebno garantirati fer konkurenciju ili slobodan pristup, morati primjenjivati opće propise iz Ugovora.

Upravo je to razlog da se lučkim upravama daje vrlo široki djelokrug odgovornosti u upravljanju lukama. Njihova je zadaća definirati i postaviti ciljeve lučke razvojne politike. Lučke uprave poznaju svoju luku, njene mogućnosti i ograničenja, stoga su upravo one najbolje mjesto za stvaranje vizije o budućem razvoju.

Lučke uprave, na primjer, mogu zadati i definirati uvjete u skladu s kojima će davatelji usluga moći pružati uslugu u luci. Takvi kriteriji, koji u svakom slučaju moraju biti jasni i razumljivi, ne moraju biti isključivo financijski, već se mogu odnositi na kvalitetu ponuđene usluge, vrstu posla koji luka želi razvijati, garancije koje davatelji usluga moraju pružiti, itd.

Ako se lučkim upravama, koje moraju igrati svoju ulogu, ne budu pružile takve ovlasti, može doći do situacije u kojoj će dominirati drugi, vrlo jaki sudionici (operatori terminala ili brodarske kompanije). ESPO ovdje može odigrati važnu ulogu i pomoći, radeći na usklađivanju prve grupe takvih kriterija, da se takve zloupotrebe izbjegnu.

Naime, u Europskoj uniji postoje propisi o konkurenciji kojima se sprječavaju antikonkurentna ponašanja i stjecanje povlaštenog položaja.

Drugi argument koji se koristi protiv prijedloga je, da će prijedlog destimulirati investiranje u lučki sektor, pošto operatori neće imati potrebnu sigurnost za svoje investicije. Svjesni potreba za investicijama i stvaranjem novih kapaciteta u lukama koje se moraju nositi s predviđenim porastom prometa, vjerujemo da će stvaranje jasnih, objektivnih i nediskriminacijskih okvirnih pravnih načela za pružanje lučkih usluga stimulirati nove uspješne davatelje usluga da uđu na tržište i krenu s potrebnim investicijama.

Europski pravni okvir koji će se baviti tržišnim pristupom lučkim uslugama mora se temeljiti na sljedećim premisama:

- a) Zajednička okvirna načela bi prvenstveno trebala biti **relevantna**, i jasno istaći da temeljnu slobodu pružanja usluga, koju jamči Ugovor o EU (EU Treaty), treba normalno primijeniti na sve usluge koje se pružaju u lukama, osim ako njihova puna primjena nije ograničena posebnim razlozima zajedničkog ili općeg interesa. U tom slučaju treba objasniti pod kakvim će se uvjetima ti izuzeci provesti.
- b) Takva okvirna načela kojima se osiguravaju ili odobravaju sputavanja ili ograničenja u svezi slobode pružanja lučkih usluga moraju također biti **proporcionalna**, djelujući samo tamo gdje postoji jasno prepoznata i opravdana potreba.
- c) Zajednička okvirna načela moraju također osigurati **uvjete izjednačenog nadmetanja (level playing field)** među lukama. To se osobito odnosi na usluge prekrcaja tereta za koje se relevantno konkurentsko tržište u većini slučajeva proteže izvan same luke. Ovdje je najvažnije utvrditi mogu li da-

vatelji usluga, na neki način, izvući korist iz javnog financiranja koje bi se moglo kvalificirati kao državna subvencija.

- d) Zajednička okvirna načela moraju **stimulirati nove investicije u lukama i općenito razvoj luka**. Davateljima usluga treba omogućiti da uživaju normalan povrat svojih ulaganja.
- e) Zajednička okvirna načela moraju biti **jednostavna i izravna**. Treba u najvećoj mjeri izbjegavati komplicirane koncepte i izvanredne režime.
- f) Na kraju, zajednička okvirna načela moraju poštivati **različitost** koja postoji u načinu upravljanja i organizacijskim modelima europskih luka, ali i osigurati **sveukupnu jasnoću** (transparentnost) administrativnih, radnih i financijskih odnosa unutar pojedine luke.

Zajednička okvirna načela koja reguliraju tržišni pristup lučkim uslugama treba primijeniti na:

- sve luke u kojima se godišnje prekrca više od 1.5 milijuna tona tereta i/ili 200.000 putnika;
- tehničko-pomorske usluge (peljarenje, privezivanje i tegljenje) koje se vrši u luci ili na plovnim prilaznim putovima u luku i iz luke, specifične lučke usluge rukovanja teretom (slagalački poslovi i ukrcaj/iskrcaj brodova), a također i usluge vezane za putnički promet (ukrcavanje i iskrcavanje);
- isključene su luke izrazito sezonskog karaktera pod izvjesnim uvjetima.

## 2. POLITIKA EUROPSKE UNIJE U ODNOSU NA MORSKE LUKE

Europa preko 90 % svoje trgovinske razmjene s ostatkom svijeta obavlja putem svojih luka. To isto važi i za gotovo 50 % trgovine unutar Europe. U morskim lukama se prekrca ukupno 3,5 bilijuna tona tereta godišnje. Približno 350 000 Europljana radi u 1000 i više morskih ili u djelatnostima neposredno vezanim za luke, što sve skupa stvara dodanu vrijednost od približno 20 bilijuna EUR-a. Radi se o vrijednosti dodanoj na dohodak stvoren u europskoj pomorskoj grupaciji koji se procjenjuju na 111 bilijuna EUR-a [7].

Morske luke predstavljaju složena čvorišta različitih načina transporta u koje su uključeni razni privredni subjekti - privatni i javni. Rezultat toga su specifični problemi u utvrđivanju općeg okvira prometne i lučke politike.

Pokušaja je bilo mnogo: nebrojeni izvještaji i studije, više načelnih postavki, Green Paper, Avizo pa čak i prijedlog Direktive, svi su oni pali u zaborav ili propali iz sljedećih razloga:

- Subjekti odlučivanja su zanemarili ili podcijenili činjenicu o prirodnoj različitosti europskih morskih luka. Nijedna druga privredna djelatnost u Europi nije toliko osebujna po svojim individualnim karakteristikama, a ob-

jašnjenje postoji u povijesnim faktorima. Morske su se luke razvijale tijekom dugih razdoblja.

- Uslijed kontejnerizacije, koja je nastupila u šezdesetim godinama, praćena velikim ekonomskim rastom, stvoren je lučki sektor koji je prolazio kroz izuzetan i sve brži proces tržišnih promjena. Općenito govoreći, subjekti odlučivanja su prekasno reagirali na nastale promjene. Umjesto da anticipiraju ili potiču tržišna kretanja, bavili su se regulacijama, koordiniranjem i intervencijama.
- Takvi pokušaji regulacije su, pored toga, često bili fragmentarni, lišeni cjelovite vizije o potrebama razvoja luka. Radilo se o različitim inicijativama koje su proturječile jedna drugoj, što je najbolje vidljivo iz sukoba nastalih neslaganjem između transportne i ekološke politike u Europskoj uniji.
- Europska unija je do sada imala dosta negativan odnos prema morskim lukama. Smatralo ih se "uskim grlima" i "preprekama", a da se za to nisu pružali nikakvi konkretni dokazi, ili se o njima govorilo kao o smetnjama, zagađivačima koji na razne načine štete društvu.
- Općenito govoreći, politički subjekti nisu vodili računa ni o specifičnostima funkcioniranja europskih luka niti o njihovom tržištu. Možda je tome doprinijela i sama ta privredna grana koja je svoju kompleksnost prečesto shvaćala kao gotovu činjenicu.

Prema mišljenju Europske komisije glavne su odrednice europske lučke politike:

- povećanje lučke efikasnosti radi unapređenja trgovinske razmjene, te uključenje luka u sustav europske mreže kopnenih prometnica TEN (Trans-European Networks),
- osiguranje slobodne i korektne konkurencije između luka,
- pokriće svih troškova od strane korisnika luke,
- isključenje diskriminacije.

Za uspostavljanje jedinstvene europske lučke politike bitno je spomenuti i studiju tvrtke Marconsult S.p.a. (Italija) i Ocean Shipping Consultants (UK) koju je Europska unija objavila 1993. godine kao radni materijal. U toj su studiji dane preporuke glede lučke politike, pri čemu se spominju sljedeća temeljna načela:

- dostupnost i osuvremenjivanje lučkih kapaciteta,
- osiguranje slobodne i korektne konkurencije,
- integracija luka kroz zajedničku prometnu politiku,
- društvena prihvatljivost (usklađen razvoj glede zaštite okoliša, ustroja luke i izobrazbe radnika).

Navedena načela jasno upućuju na zaključak kako je temeljni cilj lučke politike osigurati približno jednake uvjete poslovanja te slobodnu i lojalnu konkurenciju između luka, uz uvjet transparentne tarifne politike u odnosu na sve korisnike lučkih usluga na čitavom području EU.

ESPO – udruženje europskih morskih luka od 1993. godine predstavlja lučke uprave, lučka udruženja i lučki menadžment morskih luka u više od 1000 morskih luka Europske unije. Cilj organizacije je da utjecajem na politička tijela u Europskoj uniji dođe do sigurnog, djelotvornog i ekološki održivog europskog lučkog sektora koji će funkcionirati kao ključni element transportne privredne grane u kojoj će u najvećoj mogućoj mjeri prevladavati uvjeti slobodnog tržišta [6].

Ono što morske luke očekuju od Europske unije je kreiranje dosljedne politike kojom će se zacrtati opći okvir djelovanja na tri ključna područja:

### **2.1. Morske luke zahtijevaju odgovarajuće kapacitete i veze**

Promet u europskim lukama raste po stopi od približno 4% godišnje. Kada se radi o prometu kontejnera, za iduće godine se predviđaju godišnje stope rasta od 7 do 15%. Europska trgovina će, ako ne bude daljnjih kapitalnih ulaganja kojima bi se izgradili novi kapaciteti za prihvat ovako povećanog prometa, zapasti u stagnaciju. Teret se mora kretati. Neophodne su odgovarajuće infrastrukturne veze, kako one s mora tako i sa zaleđem, da bi se roba mogla odmah otpremiti, bez zastoja i zakrčenja. Osobitu pozornost treba posvetiti interakciji između morskih luka, riječnih luka i terminala.

S ograničenim sredstvima iz državnog proračuna, privatni kapital postaje bitan za financiranje lučke infrastrukture i nadgradnje i zahtijeva dugoročni angažman privatnih investitora u lukama. Mnoge europske luke su prisiljene raditi s međunarodnim grupacijama čija je moć pregovaranja vrlo jaka i koje su često organizirane u strateškim savezima radi čega ne moraju biti posebno lojalne pojedinoj luci.

Područja mogućeg širenja luka su vrlo rijetka, poput područja s očuvanom prirodom. Europski zakoni kojima je regulirano očuvanje prirode, a posebno lokalna ili nacionalna tumačenja tih zakona, sve više opterećuju projekte vitalne za razvoj pojedinih luka.

Kad se radi o primjeni pravila iz Ugovora o EU o državnoj potpori za financiranje projekata, koji se odnose na luke i djelatnosti vezane za luku ili za kompenziranje usluga od općeg interesa koje luke pružaju, neophodno ih je razjasniti i ukloniti sve dvosmislenosti. Veća pravna sigurnost je neophodna za investitore i za promicanje fer nadmetanja među lukama.

Propisi koji se odnose na javno financiranje u morskim lukama moraju se primjenjivati i na infrastrukturne objekte u zaleđu luka čime se, i na tom polju, osigurava fer konkurencija među lukama.

Financijska pomoć u okviru statuta Transeuropske transportne mreže (*Trans-European Transport Networks – TEN-T*) mora se najviše koristiti za izgradnju nedostajućih ili neodgovarajućih infrastrukturnih veza, posebice onih koje povezuju luke s njenim prilazima i zaleđem. U načelu sve luke u Europskoj uniji moraju imati mogućnost dobivanja takve potpore pod uvjetom da

projekti zadovoljavaju kriterije iz TEN-T statuta i da ne dovode do tržišnih nepravilnosti.

Uprave u lukama moraju imati potpunu slobodu pregovaranja s mogućim investitorima. Investitorima, kako postojećima tako i novima, treba omogućiti normalnu dobit od investicija, a pravo vlasništva u lukama mora biti u potpunosti poštivano.

Treba utvrditi utjecaj prethodnih pravnih režima, koji su regulirali područja lučkih proširenja, infrastrukturu morskih prilaznih putova i zaleđa, na proglašavanje zaštićenih područja prirode, prije donošenja odluke o takvim područjima uz konzultiranje vlasnika luke, državnih organa i korisnika. Također je neophodno jasnije definirati utjecaj TEN-T statuta i prethodne planove o podjeli zemljišta na zone za procjenu "najvažnijeg javnog interesa" u kontekstu legislative Natura 2000, te na pravi način procijeniti utjecaj novih zakona o zaštiti okoliša na lučku i pomorsku aktivnost, uključujući radove jaružanja.

## **2.2. Morskim lukama su potrebne konkurentne usluge – ne samo u lukama**

Europski lučki sektor je uslijed jake konkurencije postao vrlo uspješnom privrednom djelatnošću. Naknade za usluge koje pružaju luke u Europi u skladu su s onima na drugim kontinentima ako ne i značajno niže. Unatoč činjenici o postojanju velike raznolikosti u načinu upravljanja i rada u europskim lukama, potencijalni davatelji usluga općenito nemaju većih problema kod ulaska na tržište europskih luka. Pravi primjer za to je veliki priljev novih operatera u posljednjih nekoliko godina. Logistički lanci su relevantno žarište u konkurentnosti europskih luka. Tradicionalnu podjelu poslova unutar logističkog lanca zamaglile su strategije vertikalne integracije. Stoga se europske luke sve više natječu unutar opskrbnih lanaca.

Europske luke su prirodna okruženja logističkih usluga. Istaknuta uloga koju morske luke imaju u međunarodnoj distribuciji, pruža mogućnosti za razvoj logistike novostvorene vrijednosti.

Budući da su luke intermodalne (kombinirane) točke spajanja, njihova učinkovitost u velikoj mjeri počiva na efikasnosti pruženih usluga, kako na prilazima luka tako i u njihovom zaleđu. Osim toga, na spomenutu efikasnost utječe i činjenica što su luke rado korištena mjesta za provedbu graničnih kontrola, uključujući kontrolu sigurnosti broda, carinu, javno zdravstvo i kvalitetu okoline. Veliki broj ovih kontrola se vrši isključivo u sektoru pomorstva.

Lučke naknade bi za svaku luku trebale biti stvar njezine komercijalne i financijske autonomije. U uobičajenom europskom sustavu terećenja ne postoji dodana (novostvorena vrijednost), čak ni ako je uvedena za ekološke, sigurnosne ili zaštitne svrhe. Uobičajeni europski sustav pružanja usluga u lukama bi trebao biti od koristi lučkim upravnim tijelima, postojećim i mogućim davateljima usluga i korisnicima luke, u razjašnjavanju primjena propisa iz Ugovora o Europskoj uniji (*EU Treaty rules*), osiguranju transparentnosti i pravne sigurno-



sti. Isti bi trebao biti blizak postojećoj praksi u lukama, ali bez prevelikog propisivanja pravila ili administriranja i ne bi smio zahtijevati harmonizaciju različitih lučkih organizacijskih sustava u Europi.

Rukovodeći organ u luci mora imati potpunu komercijalnu slobodu pregovaranja s potencijalnim davateljima usluga, na temelju jasnih, objektivnih i nediskriminacijskih kriterija. Posebno treba voditi računa o temeljnim slobodama koje su zajamčene Ugovorom o Europskoj uniji (*EU Treaty*).

Treba osigurati takvo ozračje koje će i dalje privlačiti davatelje logističkih usluga morskim lukama, a usluge koje se pružaju na svakom dijelu transportnog lanca moraju biti jednako konkurentne, tržišno usmjerene, efikasne, sigurne i ekološki održive kao i one u lukama. Europska unija mora pored toga nastaviti voditi računa da njena politika u svezi pomorske zaštite, sigurnosti, carine, javnog zdravlja i kvalitete okoliša negativno ne utječe na sveopće funkcioniranje luka, nametanjem nepotrebnih ili neusklađenih kontrola i inspekcija ili prenošenjem vladinih dužnosti na luke.

### **2.3. Lukama je za njihovo funkcioniranje potrebna šira zajednica**

Dodatna vrijednost koju za privredu i društvo stvaraju luke često se uzima kao gotova činjenica. U središtu zanimanja lokalnih skupina u najvećoj su mjeri pitanja u svezi okoliša, zaštite i sigurnosti. Rezultati postignuti na tim područjima imaju presudnu ulogu, ne samo za dobivanje podrške i pomoći lokalne zajednice, već i za privlačenje poslovnih partnera i potencijalnih investitora. Presudnu ulogu u poticanju korporacijske društvene odgovornosti u lukama imaju rukovodeći organi koji moraju osigurati da postizanje visokih standarda na polju ekologije, zaštite i sigurnosti postane poželjna poslovna praksa. Kako bi mogle podržati ideju generiranja modalne promjene, tj. prelaska na ekološki održivije načine transporta, za luke je neophodno optimalno funkcioniranje svih načina transporta.

S obzirom na razvoj događaja u distribucijskim strukturama, cestovni prijevoz će vjerojatno i dalje biti dominantni način transporta. Radi velikog opsega prometa, željeznica i brže dobivaju sve više na važnosti na međugradskim linijama. Prijevoz tereta u obližnja mora (*short sea shipping*) raste u posljednjih pet godina u usporedbi s cestovnim prijevozom. Uložena su značajna sredstva da bi prijevoz tereta u obližnja mora postao konkurentan, tržišno-usmjeren, efikasan, siguran i ekološki održiv način transporta.

Što većim poticanjem samoregulacije, Europska unija mora podupirati morske luke u njihovim pojedinačnim naporima da rade efikasnije, sigurnije i ekološki održivije. Europska unija može nadalje, podržavajući pragmatične projekte, poimence *ESPO Environmental Code of Practice* i *ECOPORTS-a*, stimulirati luke na međusobnu suradnju i razmjenjivanje svojih pozitivnih iskustava. Slične inicijative su ostvarive i na polju postizanja sigurnosti i zaštite.

Kada se radi o prelasku na druge načine transporta (modal shift), treba održavati pravu ravnotežu u odabiru konkurentnih alternativnih načina prijevoza, bilo željezničkog, riječnog ili onog u obližnja mora. S obzirom na uspješan razvoj prijevoza u obližnja mora, politika Europske unije koja ima za cilj promoviranje ove vrste prijevoza, mora se usredotočiti na ona područja gdje se još uvijek može postići stvaran napredak, npr. na polju carinske i administrativne procedure čiji je utjecaj na efikasnost rada u lukama veoma jak.

### 3. ZAKLJUČAK

Promet, kao jedna od važnijih djelatnosti svakog društva, ujedno je i ključan čimbenik uspjeha jedinstvenog tržišta, s obzirom da se njime postižu dva temeljna cilja europske integracije: slobodno kretanje ljudi i slobodno kretanje roba.

Morske luke čine strateški dio infrastrukture u svakoj obalnoj zemlji, naročito u današnjem svijetu u kojem se globalizacija i međunarodna trgovačka razmjena razvijaju velikom brzinom. Potreba za prijevozom sve veće količine proizvoda i roba da bi se zadovoljila potražnja sve integriranijih, ali još uvijek udaljenih tržišta, te potreba za iznalaženjem rentabilnih alternativnih rješenja za zakrčene autoceste, dovodi pomorski transport, a time i luke u samo središte interesa.

Europa preko 90 % svoje trgovinske razmjene s ostatkom svijeta obavlja putem svojih luka. To isto važi i za gotovo 50 % trgovine unutar Europe. U morskim lukama se prekrcu ukupno 3,5 bilijuna tona tereta godišnje. Približno 350 000 Europljana radi u 1000 i više morskih ili u djelatnostima neposredno vezanim za luke, što sve skupa stvara dodanu vrijednost od približno 20 bilijuna EUR-a. Radi se o vrijednosti dodanoj na dohodak stvoren u europskoj pomorskoj grupaciji koji se procjenjuje na 111 bilijuna EUR-a.

Ono što morske luke očekuju od Europske unije je kreiranje dosljedne politike kojom će se zacrtati opći okvir djelovanja na: lakšoj izgradnji odgovarajućih lučkih kapaciteta, pomorskih prilaznih putova i veza sa zaleđem, što bi omogućilo da luke ispune svoju ulogu ulaznih vrata za europsku vanjsku i unutarnju trgovinu, poduzimanju mjera kojima će se poticati pružanje konkurentnih i efikasnih usluga u lukama i transportnom lancu te stimuliranju šire zajednice u preuzimanju odgovornosti za luke.

Razvitak hrvatskih luka ovisit će o stupnju usklađenosti prometne i lučke politike Hrvatske s načelima, ciljevima razvoja i mjerama europske prometne i lučke politike.

## LITERATURA

- [1] Bijela knjiga: europska prometna politika za 2010.: vrijeme je za odluku, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, European Communities, 2001.
- [2] Borg, J., Morske luke u kontekstu europske pomorske politike, ESPO 2005, Valetta, Konferencija europskih morskih luka, 2005.
- [3] Božičević, J., Croatian transport strategy draft, ICTS, 5<sup>th</sup> International Conference on Traffic Science, 2001.
- [4] Containerisation International Yearbook, 2005
- [5] Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava Repulike Hrvatske 2000.-1020. (radni materijal), Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 1999.
- [6] ESPO-Udruženje europskih morskih luka, Politika Europske unije u vezi morskih luka, praktične upute za subjekte odlučivanja u Europskoj uniji, 2004.
- [7] EU energija i transport u brojkama, statistički priručnik 2002, Bijeli papir: europska transportna politika za 2010.g. – vrijeme za donošenje odluke (COM (2001)
- [8] Kandžija, V., Gospodarski sustav Europske unije, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2003.
- [9] Karamitsosa, F., Pomorski transport i transport rijekama, jezerima i kanalima i kombinirani prijevoz, Glavna direkcija za energiju i transport, Europska komisija, izlaganje, Malta, ESPO 2005.
- [10] Mrnjavac, E., Optimizacija sustava hrvatskih kontejnerskih luka, Rijeka, Visoka pomorska škola u Rijeci, 2001.
- [11] Pomorstvo (Hrvatska u 21. stoljeću), Zagreb, Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske, 2001.
- [12] Značaj Riječkog prometnog pravca u prometnom sustavu Hrvatske i Europe, Rijeka, Županija primorsko-goranska, 1997.
- [13] [http://www.poslovni\\_forum.hr/eu/eu16.asp](http://www.poslovni_forum.hr/eu/eu16.asp)
- [14] <http://64.233.183.104/search?q=c.../eu16.asp+luka+u+europskoj+uniji>
- [15] <http://www.europa.eu.int/comm/transport/theme/maritime>
- [16] <http://64.233.183.104/search?q=c.../eu16.asp>
- [17] <http://www.hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a>
- [18] <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>
- [19] <http://www.europa.eu.int/comm/transport/theme/maritime/english/mt-en.html>
- [20] <http://www.europa.eu.int/comm/energy-transport/en/Iben.html>
- [21] <http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/It-28-en.html>
- [22] <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>

## Summary

### THE EU MARITIME TRANSPORT POLICY AND THE SEAPORTS

*The EU maritime transport policy aims at ensuring a free and efficient carriage of people, goods and services in a, for the society and the environment, safe and economical way. Apart from breaking down physical, technical and fiscal barriers in the traffic of goods and passengers among the Member States, the EU transport policy tends to achieve: the integration of the means of transport and the integration of the national transport networks.*

*The EU transport policy aims at decreasing the road traffic overload and the related environmental protection and economic charges by switching from road to other means of transport, particularly to the transport by sea. Further improvements in shipping and the development of sea-lanes have a priority in disburdening the major European roads and bottlenecks that are hardly able to ingest the growing traffic. Therefore, the further EU maritime transport development exclusively depends on powerful and efficiently operating seaports.*

*The EU has defined the guidelines for the Trans European Transport Networks (TEN-T) development (18), thus giving the seaports an appropriate place within. When seaports are to be considered, a special activity has to be focused on the assistance that the TEN-T can offer to seaports in improving their safety, in creating equal port operating conditions and in setting an internal market within the port itself.*

*Since 1993 the European Seaports Organization (ESPO) has been acting as the representative of the EU seaports authorities, associations and management. By influencing the EU political bodies, the ESPO aims at achieving a safe, effective and ecologically sustainable European seaport sector that will function as the key element in the transport branch of economy where free market conditions will prevail to the maximum.*

*The basic goal of the seaport policy is to ensure approximately equal operating conditions, free and loyal competition among seaports, provided that the tariff policy, as related to all users of the port services within the EU, is a transparent one. What do seaports expect from the EU is the creation of a consistent policy, by means of which a general framework of activities on three key areas will be target: an easier way of building port capacities, seaport access roads and hinterland links, taking measures to induce to offer competitive and efficient port services in the transport chain, and stimulating the wider community to assume the responsibility for seaports.*

**Key words:** Maritime Transport Policy, Seaports, EU

**Bojan Hlača, Ph.D.**

Port of Rijeka Authority

Riva 1

51000 Rijeka

Croatia