

## 1.UVOD

Luka je saobraćajno čvorište - vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju, sidrenju i zaštiti brodova, ukrcaju i iskrcaju putnika i robe, uskladištenju i drugom rukovanju robom, proizvodnji, oplemenjivanju i doradi robe, te ostalim privrednim djelatnostima, koje su sa tim djelatnostima i međusobnoj ekonomskoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi<sup>1</sup>.

Može se konstatovati da moderna luka sa svojim sadržajima omogućava odvijanje svih aktivnosti koje zahtijevaju savremena tehnologija i ekonomika pomorskog transporta.

Nemoguće je lučki sistem posmatrati izolovano, samo sa stanovišta karakteristika luka, jer se time dobija jednostrana ocjena stanja i otkriva tek dio problematike. Tu je problematiku neophodno sagledati interdisciplinarno, s aspekta svih korisnika lučkih usluga i svih učesnika u saobraćaju. Tako je moguće stvoriti cjelokupnu sliku o međusobnoj povezanosti i zavisnosti luke, s jedne, i elemenata privrednog sistema koji se koristi lukom, s druge strane. Pri utvrđivanju uloge luke ili lučkog sistema potrebno je sprovesti detaljnu analizu svih relevantnih faktora koji utiču na veličinu i značenje luke ili lučkog sistema u cjelini, primjenjujući sistemski pristup kako bi se osigurao cjelovit pogled na sistem i dobila stvarna međuzavisnost pojava. Značajno je naglasiti da se sa porastom spoljnjotrgovinske razmjene povećava i značaj luka za nacionalnu ekonomiju.

Iz obimnog sadržaja izabranih programskih dokumenata Evropske Unije, koji se odnose na razvoj transporta i logistike, u Radu su izdvojeni elementi koji se, direktno ili indirektno odnose na razvoj morskih luka. Rezultati sprovedenih analiza, kao i dodatna razmatranja ove problematike koja bi morala biti sprovedena, mogli bi biti osnova za analizu stepena usklađenosti definisanih pravaca razvoja lučkog sistema u Crnoj Gori sa relevantnim razvojnim trendovima u Evropskoj Uniji. Predmetna tema dobija na značaju ukoliko se ima u vidu tekući proces približavanja Crne Gore Evropskoj Uniji.

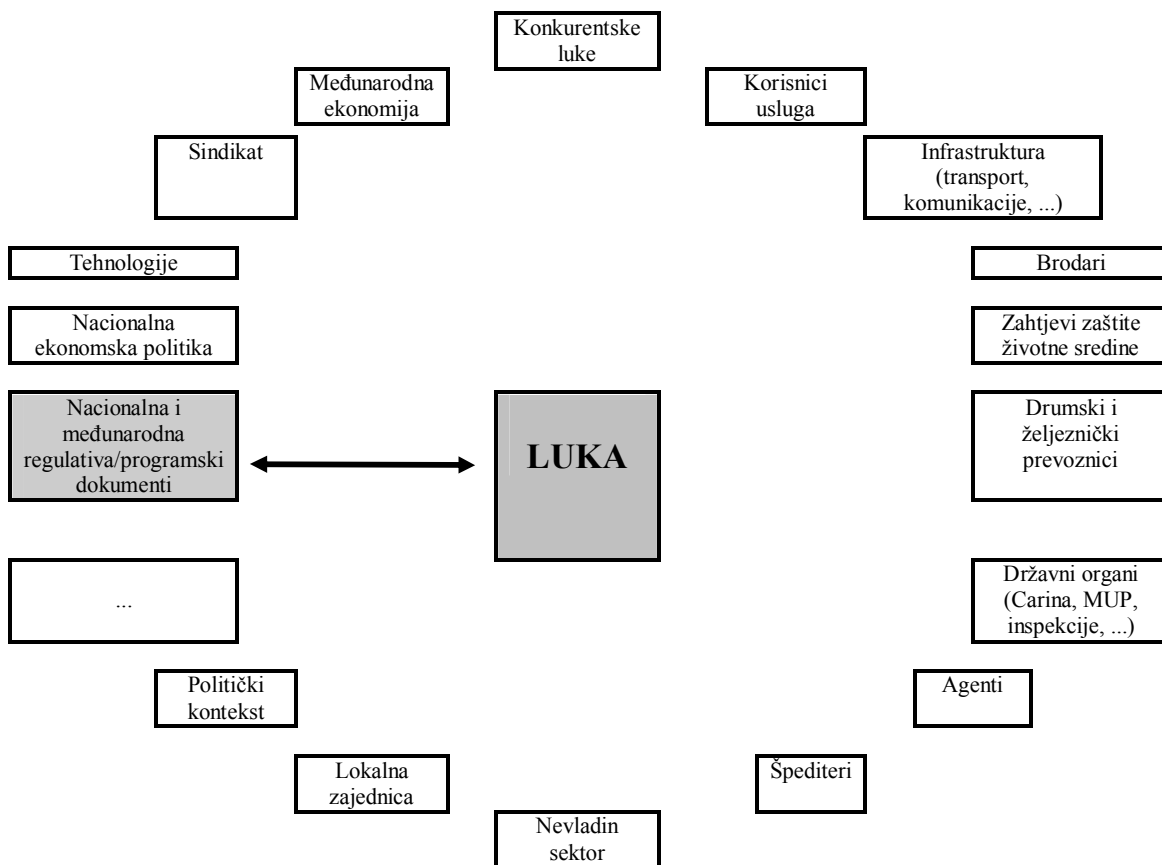
---

<sup>1</sup> Dundović Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci – Glosa, Rijeka, 2003.g., str. 11;

## 2. OSNOVNE VEZE LUKE SA OKRUŽENJEM

Veze luke sa okruženjem su izuzetno kompleksne. Na Slici 2.1 su, u pojednostavljenoj formi, predstavljane veze luke sa elementima lučkog okruženja<sup>2</sup>.

Prikazane veze, ustvari, predstavljaju i osnovne grupe eksternih faktora uticaja na kreiranje poslovne politike luke.



Slika 2.1 Osnovne veze luke sa okruženjem

Na osnovu prikazanog modela veza luke sa okruženjem su izvedeni predmet rada, cilj rada i polazna hipoteza.

**Predmet rada:** analiza elemenata određenih nacionalnih i međunarodnih programskih dokumenata koji su povezani za različitim aspektima upravljanja lukom.

**Cilj rada:** identifikacija podloga za donošenje odluka u domenu planiranja i razvoja luke.

**Polazna hipoteza:** upravljačke aktivnosti usmjerene ka ostvarenju ciljeva funkcionisanja luke kao složenog sistema treba da uzmu obzir elemente relevantnih nacionalnih i međunarodnih programskih dokumenata koji se, direktno ili indirektno, odnose na luke.

<sup>2</sup> Horck J.: *An analysis of decision-making process in multicultural maritime scenarios*, Maritime Policy and management, January – March 2004, vol. 31, N° 1 (pp. 15 – 29), 2004.

### 3. ANALIZA ELEMENATA STRATEGIJE RAZVOJA SAOBRAĆAJA U CRNOJ GORI KOJI SE ODNOSI NA LUKE

U ovom poglavlju rada su analizirani elementi Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore<sup>3</sup> koji se odnose na luke:

- u oblasti pomorskog saobraćaja, a sa aspekta politike Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, takođe će biti preduzete mjere na poboljšanju sigurnosti i bezbjednosti, u prvom redu donošenjem i primjenom Zakona o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe. Naime, donošenjem ovog Zakona biće propisane mjere i aktivnosti vezane za sigurnost i bezbjednost pomorskog saobraćaja, koje se odnose na plovne objekte, luke, pomorce i ostale subjekte pomorske privrede, kao i traganje i spasavanje, pilotažu i inspekcijски nadzor. Važan aspekt je primjena IMO konvencija i EU direktiva u ovoj oblasti pomorstva. To se posebno odnosi na:
  - državnu kontrolu u lukama po procedurama Pariškog memoranduma o razumijevanju;
  - EMSA u dijelu spriječavanja zagađenja mora s brodova; i
  - konstantno unaprijeđenje primjene ISPS koda u lukama i na brodovima;<sup>4</sup>
- Cilj 1.2: Transparentno obezbjeđivanje i korišćenje sredstava za saobraćajnu infrastrukturu<sup>5</sup>
  - Aktivnost 1.2.5 (b) - Mobilisati eksternu podršku za izvođenje radova (po fazama) zaostalog održavanja (putevi, pruga i komunikacioni sistemi, Luka Bar).
- Cilj 1.3: Postići finansijsku održivost i, u sektorima gdje je moguće, postići samoodrživost saobraćajne infrastrukture<sup>6</sup>
  - Visinom korisničkih naknada reguliše se intenzitet korišćenja mreže i postiže balans između pojedinih vidova saobraćaja;
  - Luka Bar, kao praktično jedina trgovačka luka u Crnoj Gori preko koje se odvija 95% pomorskog saobraćaja, ima kapacitete i razvojne potencijale (dužina operativne obale, dubina akvatorija, povezanost sa prugom i veliko područje za širenje) koji joj opredjeljuju veliki regionalni značaj i ulogu u razvoju plavih autoputeva (motorways of sea). Takođe, Luka Bar, kao savremena pomorska luka, koja ima međunarodnu reputaciju frekventne luke za pretovar svih vrsta tereta, pruža velike mogućnosti za dalji razvoj kombinovanog saobraćaja i povezivanje čitavog regiona, jer se u njenom zaleđu nalazi neophodna drumsko-željeznička infrastruktura. Da bi se te mogućnosti ostvarile, predviđena je izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje, koji će podstaći dalji razvoj kombinovanog (kamionsko-željezničkog) transporta, na najvažnijim transportnim pravcima<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> *Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore*, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, 2006.g.

<sup>4</sup> Ibid. 3, str. 8;

<sup>5</sup> Ibid. 3, str. 10;

<sup>6</sup> Ibid. 3, str. 11;

<sup>7</sup> Ibid. 3, str. 13;

- Kada je u pitanju privatno-javno partnerstvo u odnosu na Luke Bar, valja istaći da će se privatizacijom većinskog udjela državnog kapitala u društvu i putem dugoročnih koncesija, tražiti partneri koji će obezbijediti povećanje i odgovarajuću strukturu prometa i investicija, i to kako u lučku opremu, uređaje, postrojenja i objekte, tako i u razvojne projekte izgradnje i unaprijeđenja infrastrukture i prostora. Reforme znače optimizaciju sistema kroz proces restrukturiranja, primjenu Landlord modela organizacije i privatizaciju svih operativnih djelatnosti. Aktivnosti koje će biti sprovedene realizacijom Programa restrukturiranja Luke Bar podrazumijevaju: izdvajanje iz poslovnog sistema i prodaju svih vanlučkih djelatnosti; organizaciju pretovara i skladištenja u tri organizacione cjeline: kontejnerski terminal, terminal za generalne terete i terminal za rasute i specijalne terete; izdvajanje iz poslovnog sistema „Luka Bar” AD: Održavanja, Pomorskih poslova, Lučko- transportnih radnika, Informatike i komunikacija i Održavanje i PPZ, kao i ugovaranje međusobnih odnosa između matične kompanije i zavisnih društava; utvrđivanje tehnoloških viškova, ugovaranje i realizacija socijalnog programa za smanjivanje broja zaposlenih; pripremu i usvajanje otvorenog postupka javnog nadmetanja za privatizaciju svih operativnih lučkih djelatnosti; privatizaciju svih izdvojenih kompanija kroz kupoprodaju akcija i/ili zajedničko ulaganje sa strateškim partnerom; kupoprodaju državnog paketa akcija i/ili zajedničko ulaganje sa strateškim partnerom u matičnu kompaniju „Luka Bar” AD, i to u zavisnosti od interesovanja tržišta, bilo po modelu sva tri terminala zajedno, bilo svaki od njih pojedinačno; rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar (dijela gatova i operativnih obala), biće izvršena kroz podršku banaka i drugih finansijskih institucija privatnom partneru kojem će se dodijeliti koncesija, a koja će uključivati BOT aranžman<sup>8</sup>.
- Kao što je već rečeno, država će nastojati da stimuliše kombinovani transport. Tako će se preduzeti neophodne mjere za podsticanje razvoja kombinovanog transporta, koje se ogledaju kroz restrukturiranje Željeznice Crne Gore i Luke Bar, zatim kroz promjenu saobraćajne politike kojom će se drumski transport usmjeravati na kombinovani, obezbjedjenje finansijskih i ekonomskih olakšica za kombinovani transport, uglavnom kroz podršku željezničkom i linijskom pomorskom saobraćaju<sup>9</sup>.
- Cilj 3.1: Efikasan i efektivan sistem državnih institucija koje vode brigu o saobraćaju
  - Aktivnost 3.1.4. (b) Promovisati i jačati kapacitete Uprave pomorske sigurnosti, Uprave civilnog vazduhoplovstva i Lučke uprave, kao organe nadležne za izvršne i operativne poslove u implementaciji zakona iz oblasti pomorstva i vazduhoplovstva<sup>10</sup>.
  - Prihvatanjem konvencija i protokola IMO-a, kao i prava i obaveza koje proizilaze iz njih, Crna Gora se obavezala da naročitu pažnju posveti jačanju pravnog i administrativnog okvira, s ciljem poboljšanja sigurnosti i bezbjednosti, zaštiti mora od zagađenja i ekološkoj zaštiti u lukama, marinama i brodogradilištu.

---

<sup>8</sup> Ibid. 3, str. 14;

<sup>9</sup> Ibid. 3, str. 16;

<sup>10</sup> Ibid. 3, str. 18;

Posebna pažnja će biti posvećena učestvovanju na međunarodnim konferencijama o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i sklapanju sporazuma u oblasti pomorskog saobraćaja, u cilju implementacije najviših standarda u teritorijalnom moru Crne Gore<sup>11</sup>.

- REBIS (Regionalna balkanska infrastrukturna studija) je projekat finansiran od Komisije Evropske Unije i obuhvata zemlje Balkana-Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Hrvatsku, Makedoniju, Srbiju, Kosovo i Crnu Goru. Projekat je fokusiran na razvoj regionalne mreže i identifikaciju projekata pogodnih za međunarodno sufinansiranje. Kako proizilazi iz REBIS-a, neki od glavnih trendova u transportnoj politici su: razdvajanje operatora od infrastrukture (željeznice i luke), pojednostavljen pristup tržištu od strane operatora u svim vidovima transporta i to na jednakim osnovama, većina luka i aerodroma je privatizovana i sl. U regionu Balkana, sektor transporta se mijenja i mnogi od ovih trendova su bili predmet diskusije u regionu. U najvećem broju slučajeva, generalni kurs reformi odvija se u ovom pravcu, ali dobar dio rada tek predstoji. Ovo je područje gdje je neophodna tehnička pomoć<sup>12</sup>.
- u oblasti pomorskog saobraćaja, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija će intenzivirati aktivnosti na ratifikaciji konvencija IMO-a, UN-a, kao i standarda Pariškog memoranduma o razumijevanju i Evropske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), odnosno konvencija i sporazuma iz regionalnih mediteranskih i jadranskih inicijativa, sa akcentom na oblasti sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i sprječavanja zagađenja s plovila. Ove aktivnosti će, pored ostalog, podrazumijevati i jačanje administrativnih kapaciteta pomorskih vlasti. Sa aspekta institucionalnih kapaciteta, ovaj prioritet predstavlja formiranje Agencije za civilno vazduhoplovstvo, shodno novom Zakonu o vazдушnom saobraćaju, kao i konstituisanje Lučke uprave na osnovu novog Zakona o lukama. Lučkoj upravi će biti u nadležnost povjereni, pored ostalog, sljedeći poslovi: briga o upravljanju, izgradnji, održavanju, zaštiti i unaprjeđenju luka; nadzor nad korišćenjem luke, pružanjem lučkih usluga i obavljanjem ostalih djelatnosti u luci, kao i pripremu koncesionog akta, učestvovanje u postupku za dodjelu koncesije i zaključivanje ugovora o koncesiji<sup>13</sup>.
- Cilj 3.2: Privatizovana javna preduzeća koja pružaju saobraćajne usluge
  - Aktivnost 3.2.2 (a) - Restrukturirati Luku Bar<sup>14</sup>. U Trans-evropskoj transportnoj mreži, Luka Bar je uvrštena na listu luka od regionalnog značaja, preko kojih će se razvijati tzv. XI koridor – „Plavi autoputevi”. Evropske finansijske institucije će obezbijediti podršku uspostavljanju redovnih brodskih linija i razvoju luka koje imaju potencijala za intenziviranje intermodalnog i kombinovanog saobraćaja. To predstavlja jedan od načina kako se u evropskoj politici transporta promoviše razvoj pomorskog i željezničkog saobraćaja u odnosu na drumski saobraćaj koji je manje bezbjedan, proizvodi zakrčenja i više zagađuje okolinu. U razvijanju „plavih autoputeva”, osim povoljnog geografskog položaja i odgovarajućih infrastrukturnih i prostornih kapaciteta, ključni element koji obezbijeduje konkurentnost luke je njena povezanost sa željezničkom linijom.

<sup>11</sup> Ibid. 3, str. 20;

<sup>12</sup> Ibid. 3, str. 21;

<sup>13</sup> Ibid. 3, str. 22;

<sup>14</sup> Ibid. 3, str. 23;

Strateške aktivnosti i prioritetni projekti su upravo usmjereni ka rekonstrukciji i modernizaciji pruge od Bara do granice sa Srbijom. Ta pruga Luci daje komparativnu prednost najkraće i najefikasnije veze za organizaciju masovnog transporta između prekomorskih destinacija i tržišta Srbije, Mađarske, Rumunije i dr<sup>15</sup>. Opšti cilj koji se restrukturiranjem želi ostvariti je da se, kroz organizacionu, upravljačku i funkcionalnu optimizaciju, omogući konkurentnija pozicija na transportnom tržištu i uklone ograničenja za učešće privatnog sektora u operativnim djelatnostima pružanja lučkih usluga i investiranju u razvojne projekte. Dugoročno održiv razvoj Luke, na veoma konkurentnom transportnom tržištu, u velikoj mjeri zavisi od brzine i stepena uvezivanja saobraćajnog sistema Crne Gore u Trans- evropsku transportnu mrežu (TEN-T).

- Shodno Protokolu IV o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom Unijom, povezivanje sa TEN-T će se odvijati preko Osnovne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi. Rutom 4 iz te mreže, Luka će se povezati sa koridorima X i VII, a rute 2 i 2b će obezbijediti ukrštanje sa rutom 4 i poprečno povezivanje koridora Vc i VIII preko teritorije Crne Gore<sup>16</sup>.
- Shodno postavljenim ciljevima i saobraćajnoj politici, očekuju se naredni rezultati sprovođenja programa restrukturiranja (Luke Bar)<sup>17</sup>:
  - razdvajanje vlasništva i upravljanja nad infrastrukturom i prostorom, od operativnih djelatnosti pružanja lučkih usluga i vlasništva nad suprastrukturom;
  - unaprijeđenje u primjeni propisa i međunarodnih standarda iz oblasti sigurnosne, bezbjedonosne i ekološke zaštite;
  - povećanje kvaliteta lučkih usluga;
  - povećanje ukupnog prometa, posebno u dijelu pretovara kontejnera, generalnih tereta i ro-ro saobraćaja;
  - razvoj tranzitnog saobraćaja i distributivnih centara, iskorišćavanjem prednosti koje pružaju povoljan geografski položaj i režim rada u slobodnoj zoni:
  - uspostavljanje redovnih linija sa kontejnerskim i ro-ro brodovima, na principu tzv. kratke pomorske plovidbe, sa lukama u Mediteranu;
  - podrška transportno-logističkom jedinstvu sa željezničkim sistemima u zaleđu;
  - smanjivanje broja zaposlenih i socijalno zbrinjavanje tehnoloških viškova, po posebnim programima; i
  - potpuna privatizacija operativnih djelatnosti i vlasništva nad suprastrukturom i značajno povećanje ulaganja privatnog sektora.
- Cilj 4.2: Maksimiziranje razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz poboljšanje saobraćajnih usluga
  - Jedna od najvažnijih aktivnosti u realizaciji strategije odnosi se na realizaciju strateških projekata u saobraćajnoj infrastrukturi. U cilju dosljedne primjene strateških principa i ostvarivanju ciljeva na efikasan način, neophodno je utvrditi prioritete realizacije.

---

<sup>15</sup> Ibid. 3, str. 24;

<sup>16</sup> Ibid. 3, str. 25;

<sup>17</sup> Ibid. 3, str. 26;

Ograničenost sredstava i skoro uvijek neograničene potrebe (koje idu do neopravdanih želja) zahtijevaju transparentnu i argumentovanu selekciju. Pojedini projekti koji se takmiče mogu biti takvi da isključuju jedan drugi, da su komplementarni, ili da su nezavisni i da se takmiče samo za redosljed u realizaciji.

- Aktivnost 4.2.5 - Izgraditi terminale za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje,
- Aktivnost 4.2.6 - Nastaviti aktivnosti usmjerene na izgradnju i rekonstrukciju infrastrukturnih objekata u Luci Bar,
- Kada je u pitanju aspekt uklapanja projekta izgradnje autoputa od Bara do Boljara u Core Network, pod okriljem MoU za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, ovaj autoput će biti alternativa za postojeću rutu IV kroz Crnu Goru. Naime, razmatrajući kriterijume za modifikaciju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi sa članovima Steering Committee, kako se budu izgrađivale dionice na ovom autoputu, one će biti podvedene pod kategoriju 2 (Tipovi modifikacije Core Network), osim dionice koja se nalazi na graničnom prelazu između Crne Gore i Srbije. Izgradnja Jadansko-Jonskog koridora mora se raditi koordinirano sa zemljama na tom pravcu, prvenstveno Hrvatskom, BiH i Albanijom. Pozitivni signali stižu iz Hrvatske da su nastavak autoputa od Dubrovnika ka jugu, spremni da grade kroz zajednički nastup sa Crnom Gorom prema potencijalnim koncesionarima. Osnovni razlozi za investiciju su integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu i povezivanje sa koridorima Vc i VIII, valorizacija ekonomskih potencijala područja kroz koji prolazi autoput, uravnotežavanje transportnih opterećenja na postojećoj saobraćajnoj mreži Crne Gore<sup>18</sup>.
- Rehabilitacija i modernizacija pruge Podgorica-Skadar, ima za cilj povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge, smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova, povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju, ali i valorizaciju kapaciteta Luke Bar, odnosno razvoj turizma. Realizacijom projekta, predmetna pruga biće opremljena signalno-sigurnosnim uređajima, kolosječne rešetke će biti zamijenjene u dužini od 5 km, a takođe će se izvesti i određeni radovi na sanaciji telekomunikacione mreže.
- Osnovni razlozi za izgradnju terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje jesu omogućavanje kombinovanog kamionsko/željezničkog transporta na najvažnijim pravcima u Crnoj Gori; otvaranje novih mogućnosti za Ro-Ro prevoz, odnosno povezivanje brodskih ferry linija sa prostorom Kosova željezničkim prevozom, kao i rasterećenje drumskog u odnosu na željeznički saobraćaj. Projekat predviđa izgradnju multimodalnih rampi i ranžirnih stanica kao posebnih terminala za ukrcaj/iskrcaj sredstava drumskog saobraćaja na/sa vagona.
- Luka Bar je prepoznata kao luka na koridoru Vodenih autoputeva u Jadranskom moru i shodno tome mogu se očekivati kreditna sredstva. Međutim, evidentno je i interesovanje strateških partnera, pa se kao realna nameće i mogućnost učešća privatnog kapitala u ovom projektu, odnosno finansiranje kroz BOT aranžman.

---

<sup>18</sup> Ibid. 3, str. 32;

Projekat izgradnje i rekonstrukcije infrastrukturnih objekata u Luci Bar podrazumijeva završetak izgradnje operativne obale na Terminalu Volujica, izgradnju vezne obale Gat I-Terminal Volujica, završetak izgradnje Gata I, izgradnju vezne obale Gat I-Gat II, izgradnju obale od Gata V do kraja Sekundarnog lukobrana i sanaciju postojeće operativne obale čije je stanje narušeno. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje kapaciteta Luke Bar i bolja valorizacija kapaciteta Luke<sup>19</sup>.

- Revitalizacija pomorske privrede planira se formiranjem brodarskih kompanija, otvaranjem brodskih linija u cilju povezivanja Luke Bar sa ostalim lukama u Mediteranu, kupovinom brodova ili obezbijedenjem kredita za kupovinu brodova brodarskim kompanijama. Osnovni razlozi za investiciju su zapošljavanje pomorskog kadra i poboljšanje spoljno trgovinskog bilansa. Akcenat će biti stavljen na brodove za prevoz kontejnera<sup>20</sup>.
  
- Cilj 5.1: Sačuvan prostor Crne Gore, zaštićena životna sredina od negativnih uticaja saobraćaja
  - Primjena alternativnih varijanti saobraćaja u određenim periodima itd.<sup>21</sup>
  - Obezbjediavanje, odnosno dopunjavanje postojećih sistema prihvata otpadnih materija sa brodova u crnogorskim lukama, pri čemu se misli na sve vrste otpada sa brodova, uključujući smeće, zauljane otpade, fekalije, hemikalije, balastne vode itd.
  - Uspostavljanje sistema obavještanja-notifikacije narednoj luci svraćanja nekog broda, koji je došao u naše luke, o stanju kaljužnih voda, zauljanih otpadnih materija i smeća na odnosnom brodu.
  - Uspostavljanje obaveze brodovima koji dolaze u naše luke da isprazne u prihvatne uređaje na kopnu (u lukama) maksimalne količine otpada, prije isplovljenja iz naših luka.
  - Osavremeniti i osnažiti postojeće kapacitete u našim lukama, u smislu jednog sveobuhvatnijeg i boljeg sigurnosnog upravljanja za slučaj eventualnih zagađenja, koje bi moglo da se desi tokom komercijalnih operacija brodova u našim lukama. Pri tome se prvenstveno misli na izradu i primjenu adekvatnog Sigurnosnog plana za upravljanje u lukama za slučaj incidentnih zagađenja.
  - Obezbijediti propisanu i adekvatnu opremu za reagovanje na incidentne situacije zagađenja. Navedena oprema bi mogla da se rasporedi u lukama ili kod neke osposobljene firme koja bi se bavila ovom problematikom.
  
- Cilj 6.1: Stimulativan zakonski i institucionalni okvir za funkcionisanje i razvoj saobraćaja
  - Osnovne karakteristike ovog okvira su<sup>22</sup>:
    - Fer konkurencija između svih vidova transporta, koja je postignuta na bazi sveobuhvatne analize uticaja svakog od njih na ekonomski razvoj, GDP, spoljno- trgovinski bilans, budžet, zaštitu čovjekove okoline itd. Ovako zamišljena fer konkurencija podrazumijeva i niz stimulativnih i destimulativnih mjera za neke vidove saobraćaja, koje bi bile inkorporirane u ovaj okvir;

---

<sup>19</sup> Ibid. 3, str. 33;

<sup>20</sup> Ibid. 3, str. 34;

<sup>21</sup> Ibid. 3, str. 35;

<sup>22</sup> Ibid. 3, str. 37;



- Fer konkurencija između svih operatera i definisanje regulatorne funkcije države na način da se obezbijede uslovi za tržišno nadmetanje;
  - Precizno definisane uloge i odgovornosti države, vlasnika infrastrukture, regulatora, upravljača infrastrukturom, održavaoca infrastrukture, korisnika infrastrukture, davaoca usluga i korisnika saobraćajnih usluga;
  - Zakonski i institucionalni okvir harmonizovan sa okruženjem, posebno sa pravnim okvirom Evropske Unije;
  - Postojanje čvrste institucionalne odgovornosti za kontrolu implementacije ovakvog zakonskog i institucionalnog okvira;
- Cilj 6.2: Saobraćajna mreža Crne Gore integrisana u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu
    - Saobraćajna integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu, ostvariće se preko dva autoputa, Jadransko-jonskog i autoputa Bar-Boljare, Luke Bar, rekonstruisanog i modernizovanog željezničkog pravca Bar-Beograd, aerodroma u Podgorici i Tivtu, kao i preko rekonstruisanog i modernizovanog putnog pravca Tirana- Podgorica- Sarajevo<sup>23</sup>.
    - Aktivnosti 6.2.4 - Pružiti snažan podstrek razvoju kratke obalne plovidbe (Ro-Ro i kontejneri), baziran na razvoju Luke Bar i uključivanju programa podrške EU<sup>24</sup>.

#### **4. ELEMENTI ANALIZE MEĐUNARODNIH PROGRAMSKIH DOKUMENATA KOJI SE ODOSE NA LUKE**

##### **4.1 EU 2020 Strategija<sup>25</sup>**

U ovom poglavlju su analizirani elementi EU 2020 Strategije koji se, direktno ili indirektno, mogu dovesti u korelaciju sa funkcionisanjem luka:

- Evropska Komisija predlaže pet mjerljivih EU ciljeva za 2020 koji će usmjeravati proces i koje će postati državni ciljevi: za zapošljavanje, za istraživanje i inovacije; za klimatske promjene i energiju; za obrazovanje, i borbu protiv siromaštva<sup>26</sup>;
- Tri prioriteta treba da budu središnja tačka Evrope 2020<sup>27</sup>:
  - „Pametna rast” – razvoj ekonomije na osnovu znanja i inovacije;
  - „Održiva rast” – promovisanje resursno efikasnije, „zelenije” i konkurentnije ekonomije;  
Održiva rast znači kreiranje resursno efikasnije, održive i konkurentne privrede, iskorišćavanje Evropskog vođstva u razvoju novih procesa i tehnologija, uključujući „zeleno” tehnologije, ubrzanje razvoja pametnih mreža primjenom ICT-a, iskorišćavanja mreža na EU-nivou i snaženje konkurentnih prednosti našeg poslovanja, posebno u proizvodnji i u okviru SME-a, kao i kroz pomoć klijentima u valorizaciji resursne efikasnosti.
  - „Inkluzivna rast” – podsticanje ekonomije visoke zaposlenosti koja donosi ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju. Ova tri prioriteta podržavaju jedan drugi; oni nude viziju evropske socijalne tržišne ekonomije za 21. vijek.

---

<sup>23</sup> Ibid. 3, str. 38;

<sup>24</sup> Ibid. 3, str. 39;

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/>;

<sup>26</sup> Ibid. 25, str. 4;

<sup>27</sup> Ibid. 25, str. 8;

- Evropa mora djelovati<sup>28</sup>:
  - Na povećanje konkurentnosti: EU napreduje kroz razmjenu robe, izvozeći po svijetu i uvozeći inpute kao i gotove proizvode. Suočeni sa snažnim pritiskom na izvozna tržišta i zbog sve većeg asortimana inputa, mora se unaprijediti konkurentnost u odnosu na EU glavne trgovinske partnere kroz veću produktivnost. Biće potrebno da se koncentrišu aktivnosti na relativnu konkurentnost unutar zone EU i u široj regiji EU. EU je uglavnom bila prvi pokretač u „zelenim” projektima, ali njena prednost dovode u pitanje ključni konkurenti, posebno Kina i Sjeverna Amerika. EU treba da zadrži svoju vodeću ulogu na tržištu „zelenih” tehnologija kao sredstvo koje garantuje resursnu efikasnost u ekonomiji istovremeno uklanjajući uska grla u ključnim mrežnim infrastruktura, čime se podstiče industrijska konkurentnost EU.
  - Protiv klimatskih promjena: Ispunjavanje klimatskih ciljeva znači smanjenja emisija znatno brže u narednoj deceniji nego u prošloj i iskorišćavanje punog potencijala novih tehnologija kao što je ograničavanje ugljenika i mogućnosti njegovog isključivanja. Unapređenje efikasnosti resursa bi značajno pomoglo ograničenju emisija, uštedu novca i unapređenje ekonomskog rasta. Ovo se tiče svih sektora ekonomije, ne samo onih koji emituju štetne gasove. Takođe se mora osnažiti EU ekonomska fleksibilnost u odnosu na klimatske rizike i sposobnost za sprečavanje katastrofa kao i za odgovore na ova.
  - Korišćenje čiste i efikasnije energije: Ispunjavanje EU energetske ciljeva može dovesti do manjeg uvoza nafte i gasa u iznosu € 60 milijardi do 2020. Ovo nije samo finansijska ušteda; ovo je ključno za EU energetske sigurnost. Samo ispunjavanje EU-ciljeva od 20% obnovljivih izvora energije ima potencijal da generiše više od 600 000 radnih mjesta u EU. Uz 20% ciljeve energetske efikasnosti, to je preko 1 milion novih radnih mjesta.
- Na nivou EU, Komisija će raditi<sup>29</sup>:
  - Da mobilise EU finansijske instrumente (npr. ruralni razvoj, strukturalni fondovi, R&D okvirni program, TENs, EIB) kao dio konzistentne strategije finansiranja koja pomaže da EU i državno javno finansiranje djeluju zajedno;
  - Da unaprijedi okvir za korišćenje tržišno-zasnovanih instrumenata (revizija oporezivanja energije, ohrabrivanje šire upotrebe zelenih javnih nabavki);
  - Da predstavi prijedloge za modernizaciju i dekarbonizaciju transportnog sektora što doprinosi povećanoj konkurentnosti. Ovo se može realizovati kombinacijom infrastrukturnih mjera kao što je rano angažovanje mrežnih infrastruktura električne mobilnosti, inteligentnim menadžmentom saobraćaja, boljom logistikom, smanjenjem emisija CO<sub>2</sub> za drumska vozila, za vazduhoplovne i pomorske sektore uključujući lansiranje velike Evropske "zelene" automobilske inicijative koja će pomoći da se promovišu nove tehnologije uključujući električne i hibridne automobile kombinacijom istraživanja, postavljanje zajedničkih standarda i razvoja neophodne infrastrukturne podrške;
  - da se ubrza implementacija stratejskih projekata sa visokom Evropskom dodatnom vrijednošću koja će se baviti kritičnim uskim grlima a posebno u prekograničnim područjima i intermodalnim čvorištima (gradovi, luke, logističke platforme);

---

<sup>28</sup> Ibid. 25, str. 13

<sup>29</sup> Ibid. 25, str. 14;

- Na državnom nivou, države članice EU treba da<sup>30</sup>:
  - Angažuju tržišno zasnovane instrumete kao što su fiskalni stimulansi i nabavka da se koriguju metode proizvodnja i potrošnje;
  - Razvijaju „pametne”, unaprijeđene i potpuno međupovezane transportne i energetske infrastrukture i u potpunosti koristi ICT;
  - Osigura koordiniranu implementacija infrastrukturnih projekata, u okviru EU Centralne mreže, što presudno doprinosi efikasnosti kompletnog EU transportnog sistema;
  - Fokusira na urbanističku dimenzija transporta gdje se generiše najveći dio zastoja i emisija; itd.
- Na nivou EU, Komisija će raditi<sup>31</sup>:
  - Da unaprijedi poslovno okruženje, posebno za poslovanja u SME, kao i kroz smanjenje transakcionih troškove poslovanja u Evropi, promovisanje klastera i unapređenje dostupnih pristupa finansiranju;
  - Da unaprijedi tehnološke i proizvodne metode koji smanjuju korišćenje prirodnih resursa i povećaju investiranje u postojeće prirodne resurse EU;
  - Da promoviše internacionalizaciju SME-a;
  - Da garantuju da transport i logističke mreže pomognu da industrija bude efikasna u Uniji kako bi imala efektivan pristup Jedinstvenom tržištu i međunarodnom tržištu; itd.
- Komisija će predložiti akciju za razvoj inovativnih finansijskih rješenja da podrži ciljeve Evropa 2020<sup>32</sup>:
  - Potpunim iskorišćavanjem mogućnosti za povećanje efektivnosti i efikasnosti postojećeg EU budžeta kroz snažnije određivanje prioriteta i bolje usklađivanje EU potrošnje sa ciljevima Evropa 2020 da se bavi trenutnom podjelom EU instrumenata finansiranja (npr. R&D i inovacije, ključne investicije u infrastrukturu u prekograničnim i transportnim mrežama, tehnologije niskog ugljen dioksida, ...). Mogućnost finansijske regulacije treba u potpunosti iskoristiti za razvoj potencijala inovativnih finansijskih instrumenata, uz osiguravanje zdravog finansijskog upravljanja;
  - Izgradnja novih finansijskih instrumenta, posebno u saradnji s EIB/EIF i privatnim sektorom, reagujući na neispunjene potrebe kompanija. Kao dio narednog istraživačkog i inovativnog plana, Komisija će koordinirati inicijativu sa EIB/EIF da prikupi dodatni kapital za finansiranje inovativnih i rastućih kompanija;
  - Omogućavanje efikasnog poslovnog tržišta kapitala čime se u velikoj mjeri olakšava direktan pristup kompanija tržištima kapitala i istraživanje stimulansa za fondove privatnog sektora koji omogućavaju finansiranje u osnivanje kompanija i inovativnih SME.
- **GLAVNI CILJEVI EU 2020 STRATEGIJE**<sup>33</sup>:
  - Podići stopu zaposlenosti stanovništa starosne grupe od 20-64 godina sa sadašnjih 69% na najmanje 75%;
  - Ispuniti cilj investiranja 3% GDP-a u R&D posebno unapređenjem uslova za R&D investiranje od strane privatnog sektora i razvoj novih indikatora za praćenje inovacija;

---

<sup>30</sup> Ibid. 25, str. 14;

<sup>31</sup> Ibid. 25, str. 15;

<sup>32</sup> Ibid. 25, str. 20;

<sup>33</sup> Ibid. 25, str. 30;

- Smanjiti emisije gasova staklene bašte za najmanje 20% u poređenju sa nivoima iz 1990. ili za 30% ako su uslovi pravi, povećati udio obnovljive energije u konačnoj potrošnji energije na 20%, i ostvariti 20% rasta energetske efikasnosti;
- Smanjiti rano napuštanje škole na 10% sa trenutnih 15% i povećati udio stanovništva uzrasta 30-34 godina koji su završili treći stepen obrazovanja sa 31% na bar 40%;
- Smanjiti broj Evopljana koji žive ispod nacionalnog praga siromaštva za 25%, čime bi se 20 miliona ljudi izvuklo iz siromaštva;

#### 4.2 Evropska susjedska politika (ENP)<sup>34</sup>

Elementi ENP značajni sa aspekta upravljanja lukama su:

- Otkad je pokrenuta ova politika, EU naglašava da ona nudi mogućnost jačanja veza između EU i partnerskih država, što je drugačije od mogućnosti koje se nude evropskim zemljama po Članu 49 Ugovora o Evropskoj Uniji. Cilj ENP-a je da učestvuje u benefitima proširenja EU iz 2004. sa susjednim državama u jačanju stabilnosti, bezbjednosti i blagostanja svih zainteresovanih. Ona je napravljena da spriječi pojavu novih linija razdvajanja između proširene EU i njenih susjeda i da im pruži priliku da učestvuju u različitim EU aktivnostima, kroz veću političku, bezbjedonosnu i kulturnu saradnju. Predloženi metod, zajedno sa državama partnerima je definisanje grupe prioriteta, čije će ih ispunjavanje približiti Evropskoj Uniji<sup>35</sup>.
- Privilegovan odnos sa susjedima će se graditi na uzajamnom poštovanju zajedničkih vrijednosti posebno na polju vladavine prava, dobrog upravljanja, poštovanja ljudskih prava, uključujući manjinska prava, unapređenju susjedskih odnosa i principa tržišne ekonomije i održivog razvoja<sup>36</sup>.
- Odnosi između EU i većine država koje učestvuju u ENP su već na visokom nivou. U istočnoj Evropi, Sporazum o partnerstvu i saradnji daje osnovu ugovornih odnosa. Na Mediteranu, Evro-Mediteransko partnerstvo ("Barcelonski proces") obezbjeđuje regionalni okvir saradnje dopunjen mrežom Sporazuma o pridruživanju<sup>37</sup>.
- ENP donosi dodatnu vrijednost, i van postojeće saradnje, i za države partnere i za EU. Ova dodata vrijednost ima nekoliko oblika<sup>38</sup>:
  - ENP omogućava unaprijeđen i fokusiraniji politički pristup EU prema svojim susjedima spajajući glavne dostupne instrumente Unije i njenih država članica. To će doprinijeti daljem razvoju i podršci ciljevima EU u smislu inostrane politike;
  - Sama implementacija ENP sa sobom nosi mogućnost premještanja saradnje na značajan stepen integracije, kako je izloženo u pismu od marta 2003, uključujući udio za partnerske države u Interno tržište EU. Ovo će takođe ukloniti osjećaj isključenja koji bi se možda pojavio zbog proširenja i dati mogućnost učestovanja u njenim benefitima. On će takođe izložiti načine i sredstva preko kojih države partneri sve više uzimaju učešće u ključnim aspektima EU politika i programa.

---

<sup>34</sup> <http://ec.europa.eu/>;

<sup>35</sup> Ibid. 34, str. 3;

<sup>36</sup> Ibid. 34, str. 3;

<sup>37</sup> Ibid. 34, str. 7;

<sup>38</sup> Ibid. 34, str. 9;

- ENP će unaprijediti obim i intenzitet političke saradnje sa partnerskim državama i učiniti ga efikasnijim;
- ENP će ohrabriti reforme što će donijeti benefite u smislu ekonomskog i socijalnog razvoja. Spajanje ekonomske legislative, otvaranje partnerskih privreda jedne drugoj i dalje smanjenje graničnih barijera će stimulisati investiranje i rast i smanjiti nezaposlenost;
- ENP će dati stimulanse za rješavanje neriješenih problema iz bilateralnih odnosa. Ovi problemi su različiti od zemlje do zemlje;
- Akcioni plan će definisati prioritete i utvrditi fokus za realizaciju postojećih sporazuma. Oni će uključiti “isporučeno” od značaja za EU i dotičnu državu u različitim poljima koje obuhvataju ovi sporazumi;
- Komisija će predložiti 2007.g. uvođenje novog finansijskog instrumenta, Evropski Susjedni Instrument, koji će se baviti posebnim područjima saradnje a posebno u prekograničnom poslovanju, uz područja kojima se bave postojeći instrumenti ili njihovi sljedbenici. Svi partneri u ENP će biti kvalifikovani za podršku pod ovim instrumentom.
- Komisija je predložila da postojeći fondovi ili njihovi pravni sledbenici budu znatno povećani u skladu sa novim finansijskim perspektivama saglasno prioritetu koji EU daje ENP;
- Komisija istražuje mogućnosti postepenog otvaranja određenih programa Zajednice, uz promovisanje kulturnih, obrazovnih, ekoloških, tehničkih i naučnih veza;
- ENP će obezbijediti podršku uključujući tehničku pomoć i uparivanje partnera koji žele da ispune EU norme i standarde;
- Nove ugovorne veze, u formi Evropskih susjedskih sporazuma, čiji će djelokrug biti definisan u smislu procjene Komisije o napretku u ispunjavanju prioriteta iz Akcionih planova. Uzeti zajedno, ovi stimulanse obezbjeđuju značajnu dodatnu vrijednost zemljama učesnicama.

Kada monitoring pokaže značajne napredak u dostizanju postavljenih prioriteta, ovi stimulanse mogu ponovo da se ocjenjuju, u cilju preduzimanja daljih koraka na putu veće integracije sa internim tržištem i drugim ključnim EU politikama. Ovaj proces je dinamičan, a Akcioni plan je važan prvi korak.

- Transport<sup>39</sup>
  - Generisanje više trgovine i turizma između Unije i njenih susjeda zahtijeva efikasne, multimodalne i održive transportne sisteme. Samo ako transportni sektori zemalja članica budu u stanju da obrade trenutne složene transportne tokove oni će moći u potpunosti da iskoriste tješnje veze i unaprijeđeni pristup tržištu. Operativne promjene načina na koji je transportni sektor strukturiran (npr. uvođenje konkurencije u lučke usluge i vazdušni saobraćaj, moderni regulatorni okviri, efikasniji drumski transport, međuoperativnost željezničkih sistema itd.) može imati veliki uticaj na efikasnost transporta. Drugi značajan zadatak je unapređenje vazdušne veze sa državama partnerima sa ciljem otvaranja tržišta i saradnje u bezbjednosti i sigurnosti.
  - Akcioni plan će sadržati posebne odredbe koje će se baviti ovim problemima. Od ključne važnosti je da se unaprijedi fizička saobraćajna mreža koje povezuju Uniju sa susjednim državama.

---

<sup>39</sup> Ibid. 34, str. 18;

Što se tiče troškova od ključne važnosti je tijesna koordinacija u pravljenju investicionih planova za ove mreže. Postojeće inicijative kao što je PanEuropean Transport Network Concept, različite Pan-European Transport Konferencije, ili prijedlog Komisije iz juna 2003 za Evro-Mediteransku mrežu daje solidnu bazu za napredak. Finansiranje projekata od strane EIB će biti značajno, na osnovu srednjoročnih akcija usaglašenih u Akcionim planovima. Biće ispitane konkretne potrebe od slučaja do slučaja.

### 4.3 Evropska transportna politika: „Bijeli papir 2011”

#### 4.3.1 Evropska transportna politika: „Bijeli papir 2011” - I<sup>40</sup>

U okviru ovog poglavlja su sistematizovani elementi Evropske transportne politike značajni za upravljanje lukama:

- Tržišna integracija, ekonomski rast i transportna aktivnost su snažno povezani. U EU, efikasne transportne veze olakšavaju kreiranje i proširenje internog tržišta. Svako proširenje EU prati snažan rast transportne aktivnosti. Ipak, treba još dosta uraditi kako bi se efikasno ujedinili transportni sistemi u istočnom i zapadnom dijelu Evrope i učinili proširenje fizičkom realnošću<sup>41</sup>.
- Ovaj „Bijeli papir” sagledava na globalnom nivou razvoj u transportnom sektoru, njegove buduće izazove i političke inicijative koje treba razmotriti. Transport je i dalje ključni element ekonomskog razvoja, teritorijalnog i društvene kohezije, ali on mora da se suoči sa izazovima<sup>42</sup>:
  - Od poslednjeg proširenja, Evropska transportna politika treba da pokrije skoro cijeli kontinent i 500 miliona ljudi;
  - Kontekst je oporavak od najdublje ekonomske krize od 1930. g. Krizu je pratio oštar porast cijena nafte i drugih roba što je simptom sve većeg debalansa u korišćenju globalnih resursa;
  - U isto vrijeme, međunarodna zajednica je saglasna o potrebi da se drastično smanji efekat staklene bašte u smislu emisije gasova u svijetu;

„Bijeli papir” je dokument koji je organizovan u tri glavna dijela:

- “Dio I – Sadašnji trendovi i budući izazovi: Napuštanje nafte ” - identifikuje izazove sa kojima će se transportni sistem vjerovatno suočiti u budućnosti;
- “Dio II – Vizija za 2050.: Integrisana, održiva i efikasna mobilna mreža” - pokušava da formuliše vjerovatan i poželjan način da transportni sistem riješi ove izazove i donese bolje usluge mobilnosti građanima i kompanijama do 2050.;
- “Dio III – Strategija: Politike koje upravljaju promjenom” je operativan dio Bijelog papira. On opisuje inicijative koje treba uzeti u obzir u narednih deset godina kako bi se ispunili najvažniji ciljevi Evropske transportne politike. U praksi, nužno je da transport koristi manje energije, čistiju energiju i da bolje iskorišćava modernu infrastrukturu. Jedan od većih izazova za transport je smanjenje uticaja na ekologiju unutar-EU robnog transporta bez žrtvovanja njegove efikasnosti. Ključ efikasnog transporta je konsolidacija velikih obima robe za transfer na dugim relacijama, između takozvane prve i zadnje milje. Vodni i željeznički transport su posebno pogodni za ovo, kao i svugdje u svijetu.

---

<sup>40</sup><http://www.eurosfaire.prd.fr>;

<sup>41</sup> Ibid. 40, str. 7;

<sup>42</sup> Ibid. 40, str. 7;

Podstičući upotrebu ovog najefikasnijeg rješenja na svim razdaljinama, treba uraditi značajne korekcije na razdaljini nakon 300 km, sa 30% drumskog prevoza koji se prebacuje na multimodalna rješenja do 2030, i više od 50% do 2050.

Određeni kontejnerizovani robni transport bi se mogao prebaciti na vodne puteve i kratak pomorski prevoz kada postoji rezervni kapacitet. Unaprijedila bi se energetska efikasnost brodova. Prebacivanje na alternativna goriva kao što je tečni prirodan gas pruža određene mogućnosti smanjenja GHG kao i koristi u vezi zagađenja vazduha<sup>43</sup>.

Kod robnog prevoza između kontinenata, veliki dio zapreminske robe se prevozi morem. Ovo se vjerovatno neće mijenjati u narednim decenijama: međukontinentalna razmjena robe će nastaviti da se oslanja skoro potpuno na pomorski transport koji će i dalje biti globalni biznis. Izazov za Evropu je dvostruk: smanjenje negativnih uticaja transporta unapređenjem kvalitetnog prevoza i moguće proširenje tržišnog udijela EU operatora<sup>44</sup>.

Do 2050.g. će se umnožiti ulazne tačke na Evropsko tržište. Određene luke će se razviti ili postati veliki međunarodni distributivni centri na sjevernim i južnim obalama, čime izbjegavaju nepotreban saobraćaj preko Evrope. Moguće rastapanje leda u djelovima Arktičkog mora otvara nove i kraće brodske pravce ka Pacifiku. Kao posljedica toga, arktičke luke u Norveškoj i moguće Rusiji mogu postati ulazne luke u kontinentalnu Evropu<sup>45</sup>.

106.<sup>46</sup> Uloga međunarodnih distributivnih centara se takođe može posmatrati u kontekstu povećanog korišćenja kratkih brodskih relacija za unutar evropski robni transport. Luke imaju veliku ulogu kao logistički centri i oni zahtijevaju efikasne multimodalne veze.

Osim emisijom CO<sub>2</sub>, pomorski transport će takođe morati da se bavi sa problemima u vezi sa zagađenjem vazduha. Postoji mogućnost da LNG i biogas zamijene goriva u bunkerima kao glavni energetski izvor, posebno za kratke brodske linije. Obnovljiva energija (vjetra i solarna) ili ćelije za gorivo se mogu koristiti za pogon i rad opreme na brodu.

Modalna integracija će zahtijevati više investicija u infrastrukturu i integrisano upravljanje prekograničnom i multimodalnom infrastrukturom. Ovaj razvoj se već može opaziti na određenim transportnim koridorima. Subjekti zaduženi za infrastrukturu će morati sve više da razmatraju svoje poslovanje u kontekstu multimodalne mreže koja mora da služi višestrukim davaocima usluga. Veći stepen razdvajanja između subjekata koji upravljaju infrastrukturom i davaoca usluga može doprinijeti efikasnijem iskorišćenju mreže, ali se moraju osigurati odgovaravajući stimulansi za investicije.

Slično tome, može se očekivati sve veće razdvajanje između putničkog i robnog prevoza što će olakšati optimizaciju saobraćajnih tokova različitih potreba i karakteristika.

Potpuno funkcionalna i na nivou EU multimodalna TEN-T kompletirana 'centralna mreža' do 2030.g., sa visokokvalitetnom i mrežom kapaciteta do 2050.g. i odgovarajući komplet informativnih usluga.

---

<sup>43</sup> Ibid. 40, str. 29;

<sup>44</sup> Ibid. 40, str. 31;

<sup>45</sup> Ibid. 40, str. 31;

<sup>46</sup> Ibid. 40, str. 31;

161.<sup>47</sup> Pomorski saobraćaj čini više od trećine ukupnog unutar-evropskog robnog prevoza. Suprotno drugim transportnim modelima, transport morem između EU luka se često smatra kretanjem van spoljašnjih granica Internog tržišta što iziskuje opširne administrativne procedure (npr carina, veterinarska i fitosanitarna, lučke formalnosti).

162.<sup>48</sup> Cilj je da se olakša unutar-evropski pomorski transport u “Plavom pojasu”, pomorskom području oko Evropske Unije. U ovom „Plavom pojasu”, unutar-evropski pomorski saobraćaj će se raditi sa što manje administrativnih opterećenja, a “Plave staze” (tj. brze procedure) će se koristiti u lukama za robu iz Zajednice kako bi se osigurao njihov brz tranzit. Tehnologije nadzora, posebno one koje je razvila Evropska agencija za pomorsku bezbjednost sa sjedištem u Lisabonu (EMSA), će biti korišćeni za kontrolu kretanja brodova i njihovo integrisanje u neprekinute logističke lance koje počinju i završavaju na EU teritoriji.

163.<sup>49</sup> Kao dio akcije za pojednostavljenje procedura u pomorskom saobraćaju, Komisija će uskoro ispitati mogućnost da oslobodi iskusne kapetane, pod određenim okolnostima i u određenim lukama, od obaveze da koriste pilotske usluge kada manevrišu u lukama (Potvrda o izuzeću pilota).

164.<sup>50</sup> Mnoge luke koriste unaprijedene informacione sisteme ali skoro da ne postoji međuoperativnost između ovih lučkih informacionih sistema. Često, moraju da se daju isti podaci (ručno) u svakoj luci ticanja, što dovodi do gubitka vremena i grešaka u podacima. Inicijativa e-Maritime će promovisati međusobnu operativnost između sistema svih međunarodnih pomorskih akcionara, uključujući brodare, logističke operatere i lučke i vodne administrativne organe.

166.<sup>51</sup> Dok mnoge luke rade u konkurentnom okruženju, tehničko-nautičke i robno-pretovarne usluge su često ograničene na monopole ili na nekoliko renomiranih operatera. Pokušaji Komisije da otvore pristup tržišta za lučke usluge su odbijeni od strane Evropskog Parlamenta. U skladu sa zahtjevima akcionara, Komisija nije iznijela bilo kakve dodatne zakonske prijedloge. Ona trenutno koristi i sprovodi osnovna pravila *Sporazuma u lučkom sektoru* i pažljivo prati razvoj tržišta. Ako se utvrdi da ova situacija nije povoljna ili da dovodi do nesigurnosti, zakonski prijedlozi se mogu ponovo razmatrati.

167.<sup>52</sup> Konkurencija između luka može biti značajna i to zahtijeva ravnopravnu utakmicu. Informacije o fondovima koje javni organi obezbjeđuju lukama moraju biti transparentne. Po Direktivi 2006/111/EC, obaveza držanja posebnih računa – između aktivnosti koje dobijaju sredstva javnim finansiranjem i onih koji ne dobijaju – već postoji za luke sa godišnjim prometom od preko € 40 miliona. Pošto veliki broj luka – od kojih su neke veoma značajne za evropski transportni sistem – imaju manji pretovar, Komisija će morati da procijeni potrebu da smanji ovaj prag. Osim toga, pošto se postojeće administrativne strukture u lukama dosta razlikuju, neophodno je uvesti neke zajedničke principe izvještavanja i računovodstva. Vlasnici koncesija takođe imaju značajnu ulogu u efikasnosti luka. U ovom kontekstu je značajno osigurati da uslovi pod kojima Lučke vlasti biraju držaoce koncesija bude potpuno transparentni i konkurentni.

---

<sup>47</sup> Ibid. 40, str. 44;

<sup>48</sup> Ibid. 40, str. 44;

<sup>49</sup> Ibid. 40, str. 44;

<sup>50</sup> Ibid. 40, str. 44;

<sup>51</sup> Ibid. 40, str. 45;

<sup>52</sup> Ibid. 40, str. 45;



**Pomorski “Plavi pojas” i pristup tržišta lukama<sup>53</sup>** - Evropski pomorski prostor bez barijera treba dalje unapređivati u “Plavi pojas” slobodnog pomorskog kretanja u i oko Evrope, a vodni transport treba iskoristiti u punom potencijalu:

- Integrisati upotrebu alata za nadzor od strane svih relevantnih organa, osigurati punu međuoperativnost između ICT sistema u vodnim sektorima, garantovati nadzor brodova i prevoz (Plavi pojas) i osnovati odgovarajuće lučke kapacitete (“Plave staze”);
- Utvrditi okvir za dodjelu Potvrde o izuzimanju pilota u EU lukama;
- Preispitati ograničenja odredbi za lučke usluge;
- Poboljšati transparentnost finansiranja luka uz objašnjenja mjesta javnog finansiranja u različitim lučkim djelatnostima u cilju izbjegavanja kršenja konkurentnosti. Zatim otklanjanje prepreka da se u potpunosti iskoristi potencijal za unutrašnji vodni transport.

**Multimodalni transport robe: e-Freight<sup>54</sup>** - Kreirati odgovarajući okvir koji omogućava praćenje robe u realnom vremenu, osigurati intermodalnu obavezu i promovisanje čistog teretnog transporta:

- Sporovesti u praksi koncepte ‘jedan šalter’ i ‘jedan administrativni šalter’; stvaranjem i sačinjavanjem jednog transportnog dokumenta u elektronskoj formi (elektronska teretnica) i stvaranje odgovarajućeg okvira za razvoj tehnologija za traženje i praćenje, RFID, itd.;
- Osigurati da odgovorni promovišu željeznički, vodni i intermodalni transport;

Socijalni program za pomorski transport<sup>55</sup>:

- Sprovesti identifikovane mjere u akciji u Pomorskom socijalnom programu, nakon strategijskih ciljeva i preporuka Komisije za EU pomorski transport do 2018.g.;
- Unaprijediti sprovođenje Pomorske radne konvencije (MLC) Međunarodne radničke organizacije (ILO) u smislu Država-zastava, *Lučkih država* i država iz kojih dolazi radna snaga;
- Uključiti sve ili dio trenutno isključenih prekookeanskih pomoraca u okvir nekoliko EU radnih zakonskih direktiva ili im dati ekvivalentan nivo zaštite drugim sredstvima;
- Ažurirati Direktivu o obuci pomoraca (2008/106/EC) nakon revizije od strane Konvencije Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o obuci i ovjeri pomoraca (STCW Konvencija). Utvrditi međusobno priznat okvir obuke lučkih radnika u različitim poljima lučke djelatnosti.

**Bezbjednija plovidba<sup>56</sup>:**

- Saradnja sa Evropskom pomorskom agencijom za bezbjednost (EMSA) radi modernizacije zakonodavstva u smislu bezbjednosti putničkih brodova;
- Promovisanje SafeSeaNet kao osnovnog sistema za sve relevantne pomorske informacione alate nužne za podršku pomorske bezbjednosti i sigurnosti i zaštiti pomorskog okruženja od zagađenja koje potiču sa broda;
- Procijeniti izvodljivost kreiranja EU registra i EU zastave za pomorski unutrašnji vodni transport.

---

<sup>53</sup> Ibid. 40, str. 45;

<sup>54</sup> Ibid. 40, str. 51;

<sup>55</sup> Ibid. 40, str. 54;

<sup>56</sup> Ibid. 40, str. 68;

Načelno, EU znak bi predstavljao etiketu kvaliteta koji atestira bezbjedne, sigurne i ekološki prihvatljive brodove sa posadom koju čine visoko kvalifikovani profesionalci;

- Procijeniti izvodljivost zajedničkih funkcija za obalsku stražu u EU, posebno, osigurati pomorska sigurnost, bezbjednost i ekološku zaštitu. Pravila za osiguranje bezbjednog transporta opasnih tereta se razrađuje posebno za svaki model transporta.

Pravila za pomorski transport proističu od Međunarodne pomorske organizacije. Prema tome, teret koji se prevozi različitim prevoznim sredstvima podliježe brojnim pravilima što dovodi do komplikacija i dodatnih troškova u poređenju sa jednomodalnim transportom. Ovo je posebno neprikladno za pomorski transport kontejnera. Komisija zbog toga namjerava da unaprijedi pravila kako bi obezbijedili međuoperativnost između različitih modova transporta opasne robe.

### **Evropska transportna istraživačka i inovativna politika<sup>57</sup>**

298.<sup>58</sup> Tehnološka inovacija može dati podršku prelazu u efikasniji i održiviji Evropski transportni sistem djelovanjem na tri glavna faktora: efikasnost vozila sa novim motorima, materijalima i dizajnom; čistiju energiju upotrebom novih goriva i pogonskih sistema; bolje korišćenje mreže i bezbjednije operacije kroz informacione i komunikacione sisteme.

336.<sup>59</sup> Kao i u vodnom transportu, korišćenje ICT alata može dovesti do optimizacije pravaca i boljem planiranju tereta i flote. Ovo je, ustvari, jedan od ciljeva eMaritime i Rječnih informacionih servisa. Prednosti e-Maritime inicijative u smanjenju administrativnih troškova u pomorstvu su prethodno pomenuti.

386.<sup>60</sup> Transportna infrastruktura je preduslov za mobilnost ljudi i robe i konkurentnosti i teritorijalnoj koheziji Evropske Unije. EU posjeduje gustu transportnu mrežu, ali sve u svemu, resursi za njihovo održavanje i unapređenje se smanjuju.

391.<sup>61</sup> Zaista, veoma duga obala Evrope pruža mogućnosti za mnogo veću upotrebu kratkih brodarskih linija (naročito E-W i W-NE). Pomorske luke ne treba da budu uska grla globalnih lanaca snadbijevanja. Stalno unapređenje efikasnosti i infrastrukturnih kapaciteta pomorskih luka, uz dalja unaređenja njihovih veza sa zaleđem je neophodno kako bi se ispunili zahtjevi korisnika. Takođe je potrebna adekvatna infrastruktura za „zelenija” goriva i isporuku energije za brodove u lukama.

392.<sup>62</sup> Evropska politika u vezi infrastrukture treba da posveti posebnu pažnju na to da obezbijedi da luke budu dobro povezane sa drumskim transportnim sistemom duž cijele obale EU. Za ovakav pristup koji omogućava uravnoteženiju raspodjelu ulaznih i izlaznih tokova u evropski transportni sistem, luke će takođe morati da unaprijede raspoloživost, kvalitet i pouzdanost svojih usluga, kao i neiskorišćen potencijal u Unutrašnjem vodnom transportu.

---

<sup>57</sup> Ibid. 40, str. 74;

<sup>58</sup> Ibid. 40, str. 74;

<sup>59</sup> Ibid. 40, str. 82;

<sup>60</sup> Ibid. 40, str. 95;

<sup>61</sup> Ibid. 40, str. 96;

<sup>62</sup> Ibid. 40, str. 96;

396.<sup>63</sup> Osim lučke infrastrukture, kvalitet veza (drumski, željeznički) sa zaleđem je od ključne važnosti. Konkurentnost snabdjevačkih lanaca koji uključuje unutrašnji vodni transport često zavisi od efikasnosti lučkih operacija pošto troškovi prekrcaja, prije i nakon prevoza obično dodaju više od 50% transportnih troškova vrata do vrata. Mora da se posveti dužna pažnje na mjere unapređenja interfejs funkcije unutrašnjih luka. Željeznički koridori za robnu i brze linije za putnike.

### **Pregled TEN-T politike: od individualnih projekata do integrisane Evropske mreže<sup>64</sup>**

407.<sup>65</sup> Tradicionalno, transportnu infrastrukturu unapređuju EU države članice. Međutim, odlukom 1692/96/EC EP i Savjeta, EU je usvojila smjernice za razvoj trans-Evropske transportne mreže (TEN-T) kao podršku ciljevima Zajednice, kao što je olakšanje funkcionisanja Intenog tržišta i snaženje ekonomske i socijalne kohezije.

408.<sup>66</sup> Smjernice za razvoj TEN-T koje su trenutno na snazi, uključuju mreže za drumski, željeznički, unutrašnje vodne puteve, luke i aerodrome kao i odredbe za relevantne saobraćajne menadžment sisteme. Prioritetni projekti od zajedničkog interesa – čiji je cilj da uklone uska grla i dopune nedostajuće veza duž glavnih trans-Evropskih pravaca – pokrivaju ovu mrežu i najviši su prioritet za akcije zajednice već duži period.

418.<sup>67</sup> ... Multimodalni terminali za robni prevoz su potrebni u morskim i rječnim lukama i, u skladu sa logističkom konsolidacijom, centrima na obodima gradova. Multimodalne stanice moraju biti razvijene za putnički transport u urbanom kontekstu dok bolje željezničke/vazdušne veze moraju biti osmišljene za putovanja na dugim destinacijama.

431.<sup>68</sup> Mnoge razvojne politike i mjere su usmjerene na multimodalnost i rješenja inovativnog robnog transporta koja će biti realizovana na ovim koridorima. Propis 923/2009 preispituje pravila koja regulišu program Marko Polo da bude efikasniji posebno u koridorima centralne mreže, ali je potrebno i dalje preispitivnje kako bi se podržala multimodalnost a posebno na koridorima Centralne mreže.

436.<sup>69</sup> Metod biranja projekata kvalifikovanih za EU finansiranje će morati da se razvija tako da stavlja naglasak na Evropsku dodatnu vrijednost i na doprinos efikasnosti ukupnog EU transportnog sistema kao i na kompatibilnosti sa drugim EU ciljevima politike kao što je smanjenje emisije staklene bašte i gubitak biodiverziteta.

439.<sup>70</sup> U prošlosti, nedostatak odgovarajuće ex-ante metodologije procjena nije omogućavala izbor projekata na osnovu društveno-ekonomskih i ekoloških kriterijuma. Kako bi se prevladao ovaj nedostatak, Komisija je izdala Priručnik za Analizu isplativosti (CBA) (poslednji put revidirana 2008) kako bi se pomoglo Državama članicama u cilju povećanja doprinosa infrastrukturnih investicija ekonomskom i socijalnom razvoju regiona i gradova. Ovaj metod sada koriste sve države članice za pripremu infrastrukturnih projekata koje finansira Komisija.

---

<sup>63</sup> Ibid. 40, str. 97;

<sup>64</sup> Ibid. 40, str. 99;

<sup>65</sup> Ibid. 40, str. 99;

<sup>66</sup> Ibid. 40, str. 99;

<sup>67</sup> Ibid. 40, str. 101;

<sup>68</sup> Ibid. 40, str. 104;

<sup>69</sup> Ibid. 40, str. 105;

<sup>70</sup> Ibid. 40, str. 105;

## Međunarodni dijalog o bezbjednosti u transportu<sup>71</sup>

526.<sup>72</sup> Proširenje glavnih trans-Evropskih transportnih osovina u susjedne države je značajan cilj za Uniju i to predstavlja zajednički interes sa susjednim državama. U ovom kontekstu, dok se razvijaju intra-EU željeznički koridori za brzi i konkurentiji prekogranični transport, treba aktivno podržavati njihovo širenje na susjedne države.

527.<sup>73</sup> Komisija zbog toga priprema *Saopštenje* kako bi odredila uslove za novu transportnu politiku sa susjednim državama. Cilj je da se obezbijedi jedna politička osnova u cilju unapređenja transportne infrastrukture i razvoja tržišta u EU susjedstvu kroz transport, proširenje, inostrane i susjedske politike sa različitim političkim i finansijskim inicijativama, da transport učini efikasnijim i da ga približi EU standardima.

529.<sup>74</sup> EU je nedavno utvrdila uspješan transportni okvir saradnje na regionalnom nivou sa svojim glavnim partnerima. EUROMED, sa Mediteranskim državama, Northern dimension Partnership for Transport and Logistics (NDPTL), Jugo-istočna saobraćajna opservatorija (South-East Europe Transport Observatory (SEETO), kao i EU-Afrika transportni forum. Cilj ovih okvira saradnje je da se obezbijede usklađeni međusobni odgovori na pitanja koja utiču na razvoj transporta u ovim oblastima. Ovo partnerstvo treba da se proširi u budućnosti pošto se pokazalo ne samo kao snažno oružje za jačanje transportnih veza već i za unapređenje političke regionalne saradnje. Model *Zapadno balkansko transportni sporazum* se može koristiti da proširi EU pravila na druge susjedne države.

### 4.3.2 Evropska transportna politika: „Bijeli papir 2011” - II<sup>75</sup>

Mapa puta ka jedinstvenom transportnom području – prema konkurentnom i resursno efikasnom transportnom sistemu. Evropska komisija je usvojila mapu puta sa 40 konkretnih inicijativa za narednu deceniju kako bi izgradila konkurentan transportni sistem koji će povećati mobilnost, ukloniti glavne barijere u ključnim oblastima i podstakla rast i zaposlenost. U isto vrijeme, očekuju se prijedlozi kako bi se smanjila zavisnost Evrope od uvoznih goriva kao da se smanje emisije ugljenika za 60% do 2050<sup>76</sup>.

Transport je baza ekonomije i društva. Mobilnost je od vitalne važnosti za interno tržište i za kvalitet života građana kako bi uživali slobodu da putuju. Transport omogućava ekonomski rast i stvaranje radnih mjesta: on mora biti održiv u svijetlu novih izazova sa kojima se susrećemo. Transport je globalan tako da efikasna akcija zahtijeva snažnu međunarodnu saradnju<sup>77</sup>.

---

<sup>71</sup> Ibid. 40, str. 124;

<sup>72</sup> Ibid. 40, str. 125;

<sup>73</sup> Ibid. 40, str. 125;

<sup>74</sup> Ibid. 40, str. 125;

<sup>75</sup> <https://osha.europa.eu/>;

<sup>76</sup> Ibid. 75, str. 1;

<sup>77</sup> Ibid. 75, str. 4;

2<sup>78</sup>. Budući prosperitet našeg kontinenta će zavistiti od sposobnosti svih njenih regiona da ostanu potpuno i konkurentno integrisani u svjetsku ekonomiju. Efikasan transport je od vitalne važnosti da bi se ovo ostvarilo. Infrastruktura oblikuje mobilnost. Ni jedna velika promjena u transportu neće biti moguća bez podrške odgovarajuće mreže i više inteligencije u njenom korišćenju. Sve u svemu, investicije u transportnu infrastrukturu imaju pozitivan uticaj na ekonomski rast, stvaraju bogatstvo i nova radna mjesta i povećavaju trgovinsku razmjenu, geografsku pristupačnost i mobilnost ljudi.

12<sup>79</sup>. Od donošenja „Bijelog papira” o transportu u 2001. puno je postignuto. Došlo je do većeg otvaranja tržišta u vazdušnom, drumskom i djelimično željezničkom transportu. Uspješno je pokrenuto „Jedinstveno evropsko nebo”. Povećana je sigurnost i bezbjednost svih transportnih modova. Usvojena su nova pravila o radnim uslovima i o putničkim pravima. Transevropske transportne mreže (koje finansira TEN-T, Strukturni fond i Kohezioni fond) su doprinijele teritorijalnoj koheziji i izgradnji brzih željezničkih pruga. Ojačane su međunarodne veze i saradnja. Takođe je dosta urađeno na transportno ekološkom cilju.

27<sup>80</sup>. Neophodno je na obalama imati veći broj i efikasnije ulazne tačke na Evropsko tržište, čime se izbjegava nepotreban transport duž Evrope. Pomorske luke imaju glavnu ulogu kao logistički centri i zahtijevaju efikasne veze sa zaleđem. Njihov razvoj je od vitalne važnosti za pretovar povećanih količina robe i na kratkim pomorskim destinacijama u EU i sa ostatkom svijeta. Unutrašnji vodni putevi, gdje postoje neiskorišćeni potencijali, moraju da igraju veću ulogu u prevozu robe u zaleđe i povezivanju sa evropskim morima.

(3) 30% drumskog prevoza preko 300 km treba da se premjesti na druge modele kao što je željeznički ili vodni transport do 2030, i više od 50% do 2050, uz pomoć efikasnih i „zelenih” teretnih koridora. Da bi se ovaj cilj ostvario, neophodan je razvoj odgovarajuće infrastrukture<sup>81</sup>.

(6) Do 2050, povezati cjelokupnu središnju mrežu sa željezničkom mrežom, po mogućnosti velike brzine; Voditi računa da su sve osnovne pomorske luke povezane u dovoljnoj mjeri sa željezničkim prevozom i kada je moguće, sa unutrašnjim vodnim sistemom<sup>82</sup>.

Jedinstveno Evropsko Transportno područje takođe treba da olakša kretanje građana i robe, smanji troškove i poveća održivost Evropskog transporta. Što se tiče pomorskog transporta, „Plavi pojas” u morima oko Evrope će pojednostaviti formalnosti za brodove koji plove između EU luka, mora biti utvrđen odgovarajući okvir koji bi vodio računa o Evropskim obavezama u vezi sa unutrašnjim vodnim transportom<sup>83</sup>.

48<sup>84</sup>. Novi koncepti mobilnosti se ne mogu nametati. Da bi se promovisalo bolje funkcionisanje, mora se aktivno ohrabrivati bolje planiranje mobilnosti.

---

<sup>78</sup> Ibid. 75, str. 4;

<sup>79</sup> Ibid. 75, str. 4;

<sup>80</sup> Ibid. 75, str. 7;

<sup>81</sup> Ibid. 75, str. 9;

<sup>82</sup> Ibid. 75, str. 9;

<sup>83</sup> Ibid. 75, str. 11;

<sup>84</sup> Ibid. 75, str. 13;

Informacije o svim modelima transporta, i za putovanja i za robni transport, o mogućnostima njihovog kombinovanog korišćenja i njihovom uticaju na ekologiju će morati da se stave na raspolaganje svima. Inteligentno intermodalno ispisivanje karte (jedna karta), sa zajedničkim EU standardima u vezi sa EU konkurentnošću je od vitalnog značaja. Ovo se ne odnosi samo na putnički prevoz već i na robu, gdje bolje elektronsko planiranje pravca u smislu modela, prilagođeno pravnom okruženje (intermodalna prevozna dokumentacija, osiguranje, odgovornost) i isporuka u realnom vremenu su važni i za manje pošiljke robe. ICT takođe ima potencijal za ispuni određene potrebe pristupa bez dodatne mobilnosti.

53<sup>85</sup>. Osnovna mreža mora osigurati multimodalne veze između glavnih gradova EU i drugih glavnih gradova, luka, aerodroma i glavnih kopnenih drumskih graničnih prelaza kao i sa drugim glavnim ekonomskim centrima. Treba se fokusirati na dopunjavanje nedostajućih karika – uglavnom prekograničnih djelova i uskih grla/obilaznice – unapređenje postojeće infrastrukture i na razvoju multimodalnih terminala na morskim i riječnim lukama i u logističkim centrima za konsolidaciju. Bolje željezničke/vazdušne veze moraju biti projektovane za putovanja na dugim relacijama. Auto putevi na moru će biti pomorska dimenzije osnovne mreže.

56<sup>86</sup>. Neophodni su različiti izvori finansiranja iz javnih i privatnih izvora. Potrebna je bolja koordinacija Kohezionih i Strukturnih fondova sa ciljevima transportne politike a Države članice treba da obezbijede odgovarajuće državno finansiranje u svom budžetskom planiranju kao i odgovarajuće kapacitete za projektno planiranja i realizaciju. Treba razmotriti i druge izvore finansiranja tako da obuhvataju planove za internacionalizaciju eksternih troškova kao i troškove za korišćenje infrastrukture.

66<sup>87</sup>. U tom cilju Komisija će se koncentrisati na sljedeća polja akcije:

- Proširiti pravila internog tržišta kroz rad u međunarodnim organizacijama (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, međunarodne riječne komisije itd) i gdje je moguće dobiti puno EU članstvo. Promovisati Evropsku bezbjednost, sigurnost i ekološke standarde u svijetu kroz bilateralnu i multilateralnu saradnju. Jačanje transportnog dijaloga sa glavnim partnerima.
- proširiti transportnu i infrastrukturnu politiku na neposredne susjede, uključujući pripremu mobilnih kontinuiranih planova kako bi se realizovala tješnja tržišna integracija.

### **Transportna infrastruktura: teritorijalna kohezija i ekonomski rast<sup>88</sup>**

34<sup>89</sup>. Osnovna mreža stratezijske Evropske infrastrukture – Evropska mobilna mreža:

- Definisati u novim smjernicama TEN-a osnovnu mrežu stratezijske Evropske infrastrukture koja integriše istočni i zapadni dio Evropske Unije i oblikovanje Jedinstvenog transportnog područja. Predvidjeti odgovarajuće veze sa susjednim državama.
- Koncentrisati Evropsku akciju na komponente TEN-T mreže sa najvišom Evropskom dodatom vrijednošću (nedostajuće karike na graničnim prelazima, intermodalne spojne tačke i glavna „uska grla“).

---

<sup>85</sup> Ibid. 75, str. 14;

<sup>86</sup> Ibid. 75, str. 14;

<sup>87</sup> Ibid. 75, str. 16;

<sup>88</sup> Ibid. 75, str. 27;

<sup>89</sup> Ibid. 75, str. 27;

- Angažovati na visokom nivou inteligentne i međuoperativne tehnologije (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, itd.) kako bi se optimizovao kapacitet i upotreba infrastrukture.
- Osigurati da EU-finansirana transportna infrastruktura uzme u obzir potrebe efikasne energije i izazove klimatskih promjena (klimatska fleksibilnost ukupne infrastrukture, pumpe za dopunu goriva/punjenje akumulatora, izbor građevinskih materijala...).

35<sup>90</sup>. Multimodalni prevoznici koridori za održive transportne mreže:

- Stvaranje u kontekstu 'centralne mreže' multimodalnih prevoznih struktura - koridora kako bi se sinhronizovale investicije i infrastrukturni radovi i podržale efikasne, inovativne i multimodalne transportne usluge, uključujući željezničke usluge na srednjim i dugim relacijama.
- Podrška multimodalnom transportu; stimulisati integraciju unutrašnjih vodnih puteva u transportni sistem i unaprijediti eko-inovacije u robnom prevozu. Podrška angažovanju novih vozila i brodova i modifikacija.

### **Koherentan okvir finansiranja<sup>91</sup>**

37<sup>92</sup>. Novi finansijski okvir za saobraćajnu infrastrukturu:

- Razvoj okvira finansiranja uz uslov da se obezbijedi podrška za završetak TEN-T centralne mreže kao i drugih infrastrukturnih programa, koji obuhvata investicione strategije za oba TEN-T programa i Kohezione i Strukturne fondove i razmatranje prihoda iz transportnih aktivnosti;
- Obezbijediti EU podršku za razvoj i angažovanje tehnologija koje unapređuju efikasnost korišćenja infrastrukture i dekarbonizaciju.
- Povezati TEN-T finansiranje sa ciljem kompletiranja TEN-T centralne mreže i udruživanje nacionalnih resursa duž koridora.

## **4.4 „Plavi” dokument o evromediteranskom transportu<sup>93</sup>**

### **Pomorski prevoz i Luke<sup>94</sup>**

Redovan prevoz i prevoz na kratkim relacijama<sup>95</sup>

Pomorski prevoz između EU i MEDA regiona je dostigao ukupnu količinu od 240 miliona tona u 2000.g. Glavni Mediteranski partner sa EU u smislu pomorskog prevoza je Egipat, sa gotovo 36% ukupne količine regionalne pomorske robne razmjene. Zatim slijedi Alžir i u manjoj mjeri Turska, sa udjelom od 24.4% i 11.5% ukupne količine. Osim značaja sjeverojužne pomorske robne razmjene u tom regionu, pomorski transport dobija sve veći značaj na Mediteranu zbog sve većeg protoka istok-zapad koji potiče uglavnom iz Azije<sup>96</sup>.

---

<sup>90</sup> Ibid. 75, str. 28;

<sup>91</sup> Ibid. 75, str. 28;

<sup>92</sup> Ibid. 75, str. 28;

<sup>93</sup> <http://www.euromedtransport.org/>

<sup>94</sup> Ibid. 93, str. 13;

<sup>95</sup> Ibid. 93, str. 13;

<sup>96</sup> Ibid. 93, str. 13;

U budućnosti, kada se granice otvore i slobodna trgovina postane realnost, prevoz na kratkim relacijama može dobiti impuls i dobiti značajniju ulogu. Što se tiče trgovine između EU i MEDA regiona, ono se uglavnom vrši morskim putem imajući u vidu geografiju regiona uz izuzetak određenog drumskog transporta preko Turske. Mogućnost privlačenja određenog dijela ovog drumskog prevoza u korist prevoza na kratkim relacijama – koji treba da bude opravdan na bazi unaprijeđene ekonomije a ne zbog zastoja na drumovima - bi zahtijevao mjere za unapređenje lučke efikasnosti i konkurentnosti.

### **Lučka organizacija i upravljanje<sup>97</sup>**

U prethodnom periodu, većina MEDA država je pokrenula značajne inicijative da reformiše organizacione strukture svojih lučkih sistema iako po različitoj dinamici. Zbog toga, organizaciona struktura MEDA luka trenutno pokazuje značajne razlike po državama, a to je opisano u tekstu koji slijedi<sup>98</sup>:

- U Maroku, Tunisu, Kipru i Malti, jedan organ na nacionalnom nivou je zadužen da upravlja svim javnim lukama u zemlji (centralizacija). U slučaju Kipra i Malte, ovakav aranžman se ne može posmatrati kao problem imajući u vidu koliko su ove države male i blizine između luka u svakoj državi (činjenica je da da EU propisi omogućavaju lukama koje su blizu jedna drugoj da imaju isti upravni organ kako bi se osigurala njihova finasijska održivost). Osim toga, treba napomenuti da Moroko traži novi zakon o lučkoj reformi kao i da poveća učešće privatnog sektora u lukama. Maroko je takođe kreirao nezavisno posebno tijelo zaduženo za sve aspekte novih Tangier-Med luka.
- U Turskoj i Alžiru, decentralizacija je djelimično izvršena. Za Tursku, upravljanje glavnim javnim lukama je podijeljeno na dvije vlasti, a jedna od njih (Turske željeznice – TCDD) kontroliše najveće i najvažnije luke u zemlji. Prihodi (ili tačnije dijelovi prihoda) koje generišu ove luke pod kontrolom TCDD se koriste za subvencioniranje željezničkog sektora i to ne kao podrška nekoj određenoj aktivnosti već da se puni ukupan budžet željezničkog sektora koji se priprema kao jedinstven godišnji budžet. U Alžiru, upravljanje lučkim sistemom vrše tri regionalne lučke vlasti a svaka od njih je odgovorna za upravljanje svim lukama u okviru svog odnosno regiona.
- Za Jordan, decentralizacija nije problem imajući u vidu da je Luka Aqaba (u okviru Specijalne ekonomske zone Aqabe - ASEZ) jedina luka u zemlji. Upravljanje ovom lukom vrši Lučka vlast Aqab koja spada u Aqaba razvojnu kompaniju. Odluke u vezi sa lučkim upravljanjem su oslobođene intervencije vlade pošto je ASEZ odvojen od vlade.
- U Egiptu, Izraelu i Libanu, u velikoj mjeri je došlo do decentralizacije. U Egiptu, upravljanje lučkim sistemom vrše četiri lučke vlasti a svaka od ovih vlasti ima veliku slobodu odlučivanja. U Izraelu, izraelska Lučka vlast (koja je prethodno upravljala cijelim lučkim sistemom) je nedavno rasformirana i svaka luka sada radi nezavisno kao kompanija u vlasništvu vlade (promjenom vlasničkog modela). Slično tome, u Siriji i Libanu, različite vlasti koje posjeduju visok stepen slobode i autonomije, su zadužene za upravljanje različitim lukama u zemlji. U nekim MEDA državama, lučke vlasti su odredile svoje tarife nezavisno uzimajući u obzir investicione i operativne troškove kojima su izloženi u lukama (npr. Sirija).

---

<sup>97</sup> Ibid. 93, str. 16;

<sup>98</sup> Ibid. 93, str. 16;



Nasuprot tome, u drugim zemljama, lučke tarife su određene na centralnom nivou i primjenjuju se bez razlike na sve luke, bez obzira na posebne karakteristike luka. Neke države su u međuprostoru pošto je lučkim vlastima dozvoljeno da određuju svoje sopstvene tarife ali su one predmet odobrenja od strane resornih ministarstava (npr. Liban, svaka luka može predložiti svoje tarife, ali one moraju biti odobrene od strane Ministra transporta i ministarstva finansija)<sup>99</sup>.

U vezi privatnih luka, postoji velika sloboda u vezi utvrđivanja tarifa (npr. Malta Slobodni lučki terminali, tarife se ne kontrolišu zakonima a samo naknade u smislu pilotaže, tegljenja i priveza utvrđuje vlada<sup>100</sup>.

### **Lučke operacije i usluge<sup>101</sup>**

Stepen tržišnog otvaranja lučkih operacija i usluga (pilotaža, tegljenje, pretovar tereta, pretovar kontejnera itd.) varira u velikoj mjeri među državama MEDA.

Ove aktivnosti su sada prilično zaštićene u Siriji, Jordanu, Izraelu i Alžiru i u velikoj mjeri su rezervisani za javni sektor (neke od ovih država ipak preduzimaju korake da promijene ovu situaciju u budućnosti)<sup>102</sup>.

U Jordanu, Aqaba razvojna kompanija radi na tome da angažuje privatni sektor u sve lučke usluge a jedna privatna kompanija je već zadužena za upravljanje kontejnerskim terminalom u Luci Aqaba<sup>103</sup>.

U Izraelu, liberalizacija lučkih usluga će početi postepeno. U Siriji, malo privatnih brodarskih kompanija ima dozvolu da pruža lučke usluge, iako u ograničenom obimu<sup>104</sup>.

U Tunisu, Maroku i Turskoj otvaranje ovog tržišta je na umjerenom nivou pošto je javni sektor u velikoj mjeri angažovan na pružanju lučkih operacija i usluga<sup>105</sup>.

U Turskoj se situacija brzo mijenja pošto su luke koje su pod kontrolom TCDD u tekućem procesu liberalizacije. Slično tome, očekuje se da otvaranje tržišta lučkih operacija poraste u Maroku nakon ratifikacije zakona o lučkoj reformi<sup>106</sup>.

U Egiptu i Kipru, javni sektor je angažovan na pružanju određenih lučkih operacija i usluga, međutim najznačajniji udio preuzima privatni sektor koji je veoma aktivan u ovoj djelatnosti<sup>107</sup>.

U Malti praktično sve komercijalne lučke usluge pruža privatni sektor zavisno od ovlašćenja i dozvole od lučke vlasti<sup>108</sup>.

---

<sup>99</sup> Ibid. 93, str. 17;

<sup>100</sup> Ibid. 93, str. 17;

<sup>101</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>102</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>103</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>104</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>105</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>106</sup> Ibid. 93, str. 18;

<sup>107</sup> Ibid. 93, str. 19;

<sup>108</sup> Ibid. 93, str. 19;

Ista situacija je u Libanu gdje privatni sektor u cijelosti pruža sve lučke usluge, posebno nedavnim davanjem koncesija za novi kontejnerski terminal u Luci Bejirut režimom Operate-Transfer gdje infrastrukturu i opremu finansira javni sektor dok upravljanje sa ovim terminalom vrši privatni sektor<sup>109</sup>.

U zemljama gdje postoji manjak učešća privatnog sektora u lučkim operacijama i uslugama, razlog za ovo nije nedostatak odgovarajućeg pravnog okvira već manjak realizacije. Mnoge države (Jordan, Izrael, Maroko, Tunis, Alžir) su nedavno objavile lučke zakone koji dozvoljavaju pa čak i naglašavaju koncept učešća privatnog sektora kroz ugovore i koncesije<sup>110</sup>.

Ipak, stvarni uticaj ovih zakona je još uvijek ograničen pošto ova pitanja nisu dobila prioritet ili pažnju koju zaslužuju od vlade ili zbog činjenice da se ovakvim konceptima ponekad protive sindikati (npr. u Izraelu sporazumi između vlade i sindikata o reorganizaciji luka su tek nedavno doneseni prema kojima će se privatizacija luka dešavati postepeno a direktan rad privatne luke je moguć samo u Haifi iako uz ograničenja)<sup>111</sup>.

U nekim lukama, postoje primjeri rascjepkanih operacija gdje na primjer pretovar tereta na palubi broda vrši privatni operator, a pretovar na obali vrši javni sektor (npr. Larnaka na Kipru, Kazablanka u Moroku). Ovakva rascjepkanost ima direktan uticaj na povećanje troškova i vremena pretovara. Očekuje se da novi zakon o lučkoj reformi u Maroku riješi ovaj problem<sup>112</sup>.

### **Lučko vlasništvo i finansiranje<sup>113</sup>**

U većini mediteranskih zemalja, lučka infrastruktura i oprema su, u velikoj mjeri, javno vlasništvo (ovo je slučaj u Siriji, Libanu, Jordanu, Izraelu, Alžiru, Tunisu, Maroku i Kipru). Međutim, izgleda da su ove zemlje odlučne da promijene ovu situaciju i da više uključe privatni sektor u lučko vlasništvo i finansiranje u budućnosti<sup>114</sup>.

U Egiptu, Malti i Turskoj, privatni sektor je već uključen u lučko vlasništvo i šeme finansiranja (npr. Ain Sukhna i istočni Port Said u Egiptu, Marsašlok kontejnerska luka na Malti i kontejnerski terminali u lučkom kompleksu Ambrali u Turskoj). Nekoliko drugih partnerstava sa privatnim sektorom u ovom domenu se takođe planiraju<sup>115</sup>.

### **Interoperabilnost i povezanost<sup>116</sup>**

Kako bi se obezbijedio uspješan multimodalni/intermodalni sistem, osnovno je osigurati da su različita prevozna sredstva i veze obuhvaćene u transportnom lancu interoperabilne i dobro povezane. Međutim, izgleda da ova pitanja nisu ostvarena u potpunosti u ili među mediteranskim zemljama, kao što je objašnjeno u daljem tekstu<sup>117</sup>:

---

<sup>109</sup> Ibid. 93, str. 19;

<sup>110</sup> Ibid. 93, str. 19;

<sup>111</sup> Ibid. 93, str. 19;

<sup>112</sup> Ibid. 93, str. 19;

<sup>113</sup> Ibid. 93, str. 20;

<sup>114</sup> Ibid. 93, str. 20;

<sup>115</sup> Ibid. 93, str. 20;

<sup>116</sup> Ibid. 93, str. 36;

<sup>117</sup> Ibid. 93, str. 36;

- Interoperabilnost saobraćajne infrastrukture i opreme, uopšteno, još nedostaje u regionu (npr. željezničke veze između nekih zemalja nisu interoperabilne zbog razlika u sistemima kolosjeka; informacijski i telekomunikacioni sistemi koji se koriste u vazdušnom saobraćaju se znatno razlikuju među zemljama, itd.).
- Veze i prenosi između prevoznih sredstava takođe ostaju problem u regionu (npr. drumske i željezničke veze sa lukama su često neadekvatne, željeznički kolosjeci unutar luka – kada oni postoje – se uglavnom nalaze duž obala što nije pogodno za pretovar kontejnera, namjenski željeznički terminali za prenos kontejnera na kamione ili prikolice nedostaju u mnogim lukama, itd.).
- Generalno, nijedne druge osim ISO standardizovanih teretnih jedinica i paleta se trenutno ne koriste u regionu, nasuprot EU gdje se ostale vrste naširoko upotrebljavaju (npr. izmjenjivi kontejneri i poluprikolice). Očekuje se da ovo pitanje postane relevantnije u budućnosti kada će se na tržište uvesti novi oblici teretnih jedinica i, stoga, garantovati unaprijeđenja u saobraćajnim sistemima i kapacitetima kako bi bili u mogućnosti da pretovaraju ove nove vrste.

### **Reforma luke<sup>118</sup>**

U cjelini, luke predstavljaju središta u multimodalnom lancu transporta tereta i čak i najmanji nedostatak u ovim tačkama može rezultirati znatnim negativnim posljedicama po cijeli lanac. U regionu Mediterana, luke predstavljaju ključne modalne petlje u regionalnoj transportnoj mreži<sup>119</sup>.

Luka je područje koje obuhvata brojne učesnike i više zainteresovanih strana, i javne i privatne, koji često imaju protivne zahtjeve i želje. Kao takva, jasno je da je predmet lučke reforme složan i zamršen, i da modernizacija tradicionalnih praksi lučkog menadžmenta zahtijeva snažnu posvećenost i predanost vlada<sup>120</sup>.

U tom cilju, korisno je napomenuti da čak i u EU, i uprkos značajnom napretku koji je ostvaren do sada u ovom polju, proces reformi luke nije postignut ili završen u potpunosti do današnjeg dana. „Putevi na moru” (Motorways of the Sea, MoS) je inovativni koncept koji je prvobitno uveden u Bijelu knjigu EU (Saobraćajna politika za 2010: vrijeme za odluku). „Putevi na moru” su bili istaknuti kao dio Trans-evropske saobraćajne mreže u aprilu 2004. kada je EU donijela revidiranu verziju Smjernica o Trans-evropskoj saobraćajnoj mreži, koje daju pravnu osnovu za MoS koncept unutar EU i otvara način EU finansiranja budućih projekata koje podstiču i odobravaju države članice EU. Cilj „Puteva na moru”, kao što je definisano u Trans-evropskoj saobraćajnoj (TEN-T) politici, je modalna promjena ili kohezija koncentrisanjem teretnih tokova na pomorske puteve uz unaprijeđenje postojećih pomorskih veza i uspostavljanje novih održivih, redovnih i učestalih pomorskih veza za transport roba među državama članicama<sup>121</sup>.

Cilj je smanjiti zagušenost na drumovima i/ili unaprijediti pristup perifernim i ostrvskim regijama i državama. Teret treba da bude preovlađujući ali to ne isključuje kombinovani transport ljudi i tereta.

---

<sup>118</sup> Ibid. 93, str. 55;

<sup>119</sup> Ibid. 93, str. 55;

<sup>120</sup> Ibid. 93, str. 55;

<sup>121</sup> Ibid. 93, str. 55;

Zahvaljujući značaju pomorskog saobraćaja kao preovlađujućeg načina transporta u regionu Mediterana, sasvim je jasno da basen Mediterana predstavlja prioritarno područje za razvoj MoS-a i unaprijeđenje pomorske trgovine<sup>122</sup>.

To obuhvata i unaprijeđenje postojećih pomorskih veza i stvaranje novih, bilo između zemalja EU i Mediterana ili između samih zemalja Mediterana. Treba navesti da bi razvoj MoS koncepta u regiji Mediterana bio opravdan ne na osnovu smanjenja zagušenja na putevima, već prije na osnovu značajnih regionalnih koristi koje se mogu ostvariti uključujući unaprijeđenu ekonomsku efikasnost i održivost životne sredine u saobraćajnom sistemu, kao i povećanu regionalnu povezanost podsticanu unaprijeđenim vezama između različitih obala i ostrvskih država Mediterana<sup>123</sup>.

Proširenje „Puteva na moru” u cilju povezivanja Evropske unije sa susjednim regijama, uključujući Mediteran kao i regije Crnog i Baltičkog mora, je identifikovala Grupa visokog nivoa kao prioritarno pitanje.

Sprovesti koncept „Puteva na moru” u regiji Mediterana (kao i u ostalim susjednim regijama EU), mjere za unaprijeđenje kvaliteta infrastrukture i usluga u lukama, za obezbjeđivanje dobrih veza luka sa njihovim zaleđem ali takođe za stimulisanje češćih i pouzdanijih špediterskih usluga je suštinsko. Dobre intermodalne veze između luka i drumskih, željezničkih i kopnenih vodnih mreža su takođe neophodne. Mjere za unaprijeđenje pomorske sigurnosti takođe treba razmotriti<sup>124</sup>.

#### **4.5 TEN-T smjernice**

##### **4.5.1 TEN-T smjernice - I<sup>125</sup>**

Od sredine 80-ih godina prošlog vijeka, politika Trans-evropske saobraćajne mreže (TEN-T) je uspostavljala okvir politike za razvoj infrastrukture u cilju lakšeg funkcionisanja unutrašnjeg tržišta i obezbjeđivanje ekonomske, društvene i teritorijalne povezanosti i unaprijeđene dostupnosti širom EU<sup>126</sup>.

To je dovelo 1992. g. do uključivanja posebne pravne osnove za trans-evropske mreže u Ugovor iz Maastrichta i 1994. g. na Evropskom savjetu u Esenu, donošenja liste od 14 glavnih projekata. Evropski parlament i Savjet su donijeli 1996. prve Smjernice za definisanje TEN-T politike i planiranje infrastrukture. Bila je glavna revizije Smjernica u 2004. uzevši u obzir proširenje EU i očekivane promjene u saobraćajnim tokovima. Štaviše, lista od 14 prioritarnih projekata je proširena<sup>127</sup>.

Nekoliko finansijskih i nefinansijskih instrumenata je uspostavljeno u cilju olakšanja sprovođenja projekata. Ovi instrumenti obuhvataju TEN Finansijsku regulativu, Kohezioni fond, Evropski fond za regionalni razvoj (ERDF) i zajmove od Evropske investicione banke, pored inicijativa koordinacije Komisije<sup>128</sup>.

---

<sup>122</sup> Ibid. 93, str. 55;

<sup>123</sup> Ibid. 93, str. 56;

<sup>124</sup> Ibid. 93, str. 56;

<sup>125</sup> <http://ec.europa.eu/>

<sup>126</sup> Ibid. 125, str. 2;

<sup>127</sup> Ibid. 125, str. 2;

<sup>128</sup> Ibid. 125, str. 2;

**Pet glavnih problema koje treba riješiti na nivou EU<sup>129</sup>:**

- *Prvo*, nedostajuće veze, naročito na prekograničnim djelovima, su glavna prepreka slobodnom kretanju roba i putnika u i između država članica i sa njihovim susjedima.
- *Drugo*, postoji znatno i trajno neslaganje u kvalitetu i dostupnosti infrastrukture između i u državama članicama (uska grla). Naročito istok-zapad veze zahtijevaju poboljšanje, kroz stvaranje nove saobraćajne infrastrukture i/ili održavanje, obnovu ili modernizaciju postojeće infrastrukture.
- *Treće*, saobraćajna infrastruktura između prevoznih sredstava je razdijeljena. Što se tiče multi-modalnih povezivanja, mnogi evropski teretni terminali, putničke stanice, kopnene luke, pomorske luke, aerodromi i gradska čvorišta nisu na nivou zadatka. S obzirom da ovim tačkama nedostaje multimodalni kapacitet, potencijal multimodalnog saobraćaja i njegove sposobnosti da ukloni uska grla na infrastrukturi i premosti nedostajuće veze je nedovoljno iskorišćen.
- *Četvrto*, investicije u saobraćajnu infrastrukturu treba da doprinesu postizanju ciljeva smanjenja emisija gasova sa efektom staklene bašte u saobraćaju za 60% do 2050.g.
- Na kraju, države članice još uvijek održavaju različita operativna pravila i zahtjeve, naročito u polju interoperabilnosti, što doprinosi preprekama i uskim grlima na saobraćajnoj infrastrukturi.

Sveobuhvatna mreža predstavlja osnovni nivo TEN-T. Sastoji se od svih postojećih i planiranih infrastruktura u skladu sa zahtjevima Smjernica. Sveobuhvatna mreža će biti primijenjena najkasnije do 31. decembra 2050.g.<sup>130</sup>

Glavna mreža predstavlja kičmu multimodalne mobilne mreže. Skoncentrisana je na one komponente TEN-T sa najvećom evropskom dodatom vrijednošću: prekogranične nedostajuće veze, ključna uska grla i multimodalne tačke. Glavna mreža će biti primijenjena najkasnije do 31. decembra 2030.g. Cilj je uspostaviti Jedinственu evropsku saobraćajnu oblast sa boljim transportnim uslugama i potpuno integrisanom saobraćajnom mrežom<sup>131</sup>. To će povezati različite načine i dovesti do potpune promjene u obrascima prevoza za putnike i teret. Ova promjena je neophodna za ispunjenje cilja o smanjenju emisija gasova sa efektom staklene bašte iz saobraćaja za 60% do 2050.g.<sup>132</sup>

Štaviše, podsticanje održivog saobraćaja je identifikovano kao jedan od načina za postizanje tri ključna prioriteta strategije Evrope 2020. za pametni, održivi i uključeni rast koji je donijela Evropska Komisija 3. marta 2010.g.

**Metodologija za projektovanje glavne mreže<sup>133</sup>**

Projekat glavne mreže koji je obuhvaćen ovim prijedlogom je ishod zajednički dogovorene metodologije. Planiran je u skladu sa sljedećom metodologijom od dva koraka<sup>134</sup>.

---

<sup>129</sup> Ibid. 125, str. 3;

<sup>130</sup> Ibid. 125, str. 3;

<sup>131</sup> Ibid. 125, str. 4;

<sup>132</sup> Ibid. 125, str. 4;

<sup>133</sup> Ibid. 125, str. 7;

<sup>134</sup> Ibid. 125, str. 7;

- Prvi korak je identifikacija glavnih tačaka:
  - Urbane ključne tačke, koje sadrže sve glavne gradove država članica, sve „MEGA“ gradove po ESPON-u i sve ostale velike urbane cjeline ili konurbacije, uključujući njihovu cjelokupnu odgovarajuću multimodalnu infrastrukturu kao i dio sveobuhvatne mreže; ukupno je 83 urbanih tačaka identifikovano i navedeno u aneksu Smjernica; luke i aerodromi koji direktno pripadaju urbanim tačkama su dio glavne mreže;
  - Izvan ovih urbanih ključnih tačaka, luke koje prelaze određeni obim ili ispunjavaju određene geografske kriterijume; ukupno je 82 luke navedeno u aneksu Smjernica;
  - Najrelevantnije granične prelaze: jedan između svake države članice i svake susjedne zemlje; ukupno je 46 graničnih prelaza navedeno u aneksu Smjernica.
- Drugi korak se sastoji od povezivanja ovih glavnih tačaka multimodalnim vezama (drum, željeznica, kopneni, vodni put), u skladu sa dostupnošću ili izvodljivošću, uzimajući u obzir efektivnost i efikasnost i poželjno koristeći postojeću infrastrukturu.

U cilju saradnje sa trećim i susjednim zemljama Evropska Unija može promovisati projekte od obostranog interesa<sup>135</sup>.

(5)<sup>136</sup> Kao što je navedeno u Bijeloj knjizi o saobraćaju „Put do jedinstvene evropske saobraćajne oblasti – ka konkurentnom i efikasnom saobraćajnom sistemu“, efikasnost i efektivnost saobraćaja se može znatno unaprijediti obezbjeđivanjem bolje multimodalne integracije preko mreže, u pogledu infrastrukture, tokova i procedura informacija.

(9)<sup>137</sup> Trans-evropsku saobraćajnu mrežu bi najbolje bilo razviti kroz pristup dvostrukog nivoa, koji se sastoji od sveobuhvatne mreže i glavne mreže. Ova dva nivoa su dva najviša nivoa planiranja infrastrukture u Uniji.

(10)<sup>138</sup> Sveobuhvatna mreža treba da bude evropska široka saobraćajna mreža koja obezbjeđuje dostupnost svih regija u Uniji, uključujući udaljene i krajnje regije, kojima se takođe bavi Integrisana pomorska politika, i jačanje jedinstva između njih. Smjernice treba da odrede zahtjeve za infrastrukturom sveobuhvatne mreže, kako bi se ostvarila visoko kvalitetna mreža u cijeloj Uniji do 2050.g.

(11)<sup>139</sup> Glavna mreža treba da bude identifikovana i sprovedena kao prioritet u okviru kojeg će se obezbijediti sveobuhvatna mreža do 2030.g. Ona treba da predstavlja kičmu razvoja multimodalne saobraćajne mreže i stimuliše razvoj cijele sveobuhvatne mreže. Treba da omogući Uniji da se usredsredi na one komponente trans-evropske saobraćajne mreže sa najvećom evropskom dodatom vrijednošću, naročito prekogranične djelove, nedostajuće veze, multimodalne povezujuće tačke i glavna uska grla.

---

<sup>135</sup> Ibid. 125, str. 8;

<sup>136</sup> Ibid. 125, str. 12;

<sup>137</sup> Ibid. 125, str. 13;

<sup>138</sup> Ibid. 125, str. 13;

<sup>139</sup> Ibid. 125, str. 13;

(16)<sup>140</sup> Saradnja sa susjednim i trećim zemljama je neophodna za obezbjeđivanje povezanosti i interoperabilnosti između odgovarajućih infrastrukturnih mreža. Stoga Unija treba da, gdje je to odgovarajuće, promoviše projekte od obostranog interesa sa tim zemljama.

Na odgovarajući način, treba da ima za cilj usklađivanje i kombinaciju finansiranja iz relevantnih unutrašnjih i spoljašnjih instrumenata kao što su strukturni i kohezioni fondovi, Program za investicije susjedima (NIF), Instrument za predpristupnu pomoć (IPA), i finansiranja od Evropske investicione banke, Evropske banke za obnovu i razvoj i ostalih finansijskih institucija. Naročito, kada budu razvijale trans-evropsku saobraćajnu mrežu, države članice treba da uzmu u obzir ex ante uslovljavanja koja su primjenljiva u saobraćaju kao što je predviđeno u Aneksu IV Regulative (EU) No XXX2012<sup>141</sup>.

### **Ciljevi trans-evropske saobraćajne mreže:<sup>142</sup>**

1. Trans-evropska saobraćajna mreža će omogućiti saobraćajne usluge i operacije koje:
  - (a) Ispunjavaju saobraćajne i potrebe za mobilnošću svojih korisnika u okviru Unije i u odnosima sa trećim zemljama, pritom doprinoseći daljem ekonomskom rastu i konkurentnosti;
  - (b) Su ekonomski efikasne, doprinose ciljevima „čistog” saobraćaja sa niskom emisijom ugljenika, bezbjednost goriva i zaštita životne sredine, su sigurni i bezbjedni i imaju standarde visokog kvaliteta, za putnički i teretni saobraćaj;
  - (c) Promovišu najnaprednije tehnološke i operativne koncepte;
  - (d) Obezbeđuju odgovarajuću dostupnost svih regija Unije, pritom podstičući društveno, ekonomsko i teritorijalno jedinstvo i podržavajući inkluzivni rast.
  
2. U cilju razvijanja infrastrukture trans-evropske saobraćajne mreže, sljedećim ciljevima treba težiti:
  - (a) Međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih saobraćajnih mreža;
  - (b) Uklanjanje uskih grla i premošćavanje nedostajućih veza, i u okviru saobraćajne infrastrukture i na veznim tačkama između njih, u okviru teritorija država članica i na graničnim prelazima između njih;
  - (g) Saobraćajne infrastrukturne veze između trans-evropske saobraćajne mreže i saobraćajne infrastrukturne mreže susjednih zemalja, i podsticaj njihove interoperabilnosti;

### **Član 6<sup>143</sup>**

Dvostruka struktura trans-evropske saobraćajne mreže

1. Postepeni razvoj trans-evropske saobraćajne mreže se naročito postiže sprovođenjem dvostruke strukture za ovu mrežu, koja se sastoji od sveobuhvatne mreže i glavne mreže.
2. Sveobuhvatna mreža se sastoji od svih postojećih i planiranih saobraćajnih infrastruktura trans-evropske saobraćajne mreže kao i mjera koje podstiču efikasnu upotrebu te infrastrukture. Ona se razvija u skladu sa Poglavljem II.
3. Glavna mreža se sastoji od onih djelova sveobuhvatne mreže koji su od najveće strategijske važnosti za postizanje ciljeva razvoja trans-evropske saobraćajne mreže. Ona se identifikuje i razvija u skladu sa Poglavljem III.

---

<sup>140</sup> Ibid. 125, str. 13;

<sup>141</sup> Ibid. 125, str. 15;

<sup>142</sup> Ibid. 125, str. 19;

<sup>143</sup> Ibid. 125, str. 20;

## Član 8<sup>144</sup>

Saradnja sa trećim zemljama

1. Unija može podržati projekte od zajedničkog interesa u cilju povezivanja trans-evropske saobraćajne mreže sa mrežama infrastrukture trećih zemalja koje pokriva Evropska politika susjedstva, Politika proširenja, Evropska ekonomska oblast i Evropsko udruženje slobodne trgovine a koji teže da:

- (a) Povežu glavnu mrežu na graničnim prelazima;
- (b) Obezbijede povezanost između glavne mreže i saobraćajnih mreža trećih zemalja;
- (c) Završe saobraćajne infrastrukture u trećim zemljama koje služe kao veze između djelova glavne mreže u Uniji;
- (d) Sprovedu upravljačke sisteme saobraćaja u tim zemljama. Ovi projekti od zajedničkog interesa povećavaju kapacitet ili iskorišćenost mreža koje se nalaze u jednoj ili nekoliko država članica.

2. Unija može saradivati sa trećim zemljama kako bi promovisala projekte od obostranog interesa. Ovi projekti teže da:

- (a) Promovišu interoperabilnost između trans-evropske saobraćajne mreže i mreža susjednih zemalja;
- (b) Promovišu proširenje politike trans-evropske saobraćajne mreže u treće zemlje;
- (c) Podstiču vazdušni saobraćaj sa trećim zemljama, naročito proširenjem *Jedinstvenog evropskog neba* i saradnje u upravljanju vazdušnim saobraćajem;
- (d) Podstiču pomorski saobraćaj i promovišu puteve na moru sa trećim zemljama.

3. Projekti od obostranog interesa koji se nalaze u tački (a) stava 2 su u skladu sa odgovarajućim odredbama Poglavlja II.

4. Aneks III obuhvata indikativne mape trans-evropske saobraćajne mreže koja je proširena na određene susjedne zemlje.

5. Unija može koristiti postojeće ili uspostaviti nove koordinacione i finansijske instrumente sa susjednim zemljama, kao što je Program za investicije susjedima (NIF) ili Instrument za predpristupnu pomoć (IPA), za promociju projekata od obostranog interesa.

6. Unija može saradivati sa međunarodnim i regionalnim organizacijama i tijelima za postizanje svakog cilja kojem se teži ovim Članom.

## ODJELJAK 4 POMORSKA SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA<sup>145</sup>

## Član 23<sup>146</sup>

*Mape*

Pomorske luke koje formiraju dio sveobuhvatne mreže su predstavljene na mapama u Aneksu I.

---

<sup>144</sup> Ibid. 125, str. 21;

<sup>145</sup> Ibid. 125, str. 30;

<sup>146</sup> Ibid. 125, str. 30;



2. Pomorske luke su ulazne i izlazne tačke za kopnenu infrastrukturu sveobuhvatne mreže. One ispunjavaju bar jedan od sljedećih kriterijuma:

(a) Ukupni godišnji obim putničkog saobraćaja prelazi 0,1% od ukupnog godišnjeg obima putničkog saobraćaja svih pomorskih luka Unije. Referentna količina za ovaj ukupni obim je posljednji dostupni trogodišnji prosjek, na osnovu statistike koju objavljuje Eurostat.

(b) Ukupni godišnji obim tereta – bilo za pretovar rasutog ili generalnog tereta – prelazi 0,1% od odgovarajućeg ukupnog godišnjeg obima tereta koji se pretovara u svim pomorskim lukama Unije. Referentna količina za ovaj ukupni obim je posljednji dostupni trogodišnji prosjek, na osnovu statistike koju objavljuje Eurostat.

(c) Pomorska luka se nalazi na ostrvu i pruža jedinu pristupnu tačku NUTS 3 regiji u sveobuhvatnoj mreži.

(d) Pomorska luka se nalazi u najudaljenijoj regiji ili perifernoj oblasti, izvan opsega od 200 km od najbliže druge luke u sveobuhvatnoj mreži.

3. Prateća oprema za pomorsku saobraćajnu infrastrukturu naročito obuhvata opremu za lomljenje leda, hidrološka ispitivanja, i bagerovanje i održavanje luke i lučkih pristupa.

### Član 25<sup>147</sup>

#### Putevi na moru<sup>148</sup>

1. Putevi na moru predstavljaju pomorsku dimenziju trans-evropske saobraćajne mreže. Sastoje se od ruta kratke plovidbe, luka, prateće pomorske infrastrukture i opreme, i objekata koji omogućavaju transport na kratkim plovidbama i more-rijeka usluge između najmanje dvije luke, uključujući veze sa zaleđem, u najmanje dvije različite države članice. Putevi na moru obuhvataju:

(a) Pomorske veze između pomorskih luka sveobuhvatne mreže;

(b) Lučke kapacitete, informacione i komunikacione tehnologije (ICT) kao što su elektronski logistički upravljački sistemi, sigurnosne i bezbjednosne, administrativne i carinske procedure u najmanje jednoj državi članici;

(c) Infrastrukturu za direktni kopneni i morski pristup.

2. Projekte od zajedničkog interesa za puteve na moru u trans-evropskoj saobraćajnoj mreži predlažu najmanje dvije države članice. Imaju jedan od sljedećih oblika:

(a) Predstavljaju pomorsku komponentu koridora glavne mreže kao što je definisano Članom 49, ili predstavljaju pomorsku komponentu između dva koridora glavne mreže;

(b) Predstavljaju pomorsku vezu i njene veze sa zaleđem u okviru glavne veze između dvije ili više luka na glavnoj mreži;

(c) Predstavljaju pomorsku vezu i njene veze sa zaleđem između luke na glavnoj mreži i luka na sveobuhvatnoj mreži, sa posebnim fokusom na vezama sa zaleđem luka na glavnoj i sveobuhvatnoj mreži.

3. Projekti od zajedničkog interesa za puteve na moru u trans-evropskoj saobraćajnoj mreži mogu takođe obuhvatati aktivnosti koje imaju šire koristi i nijesu povezane sa određenim lukama, kao što su aktivnosti za unaprijeđenje životne sredine, stvaranje raspoloživih objekata za lomljenje leda, aktivnosti koje obezbjeđuju plovnost tokom cijele godine, operacije bagerisanja, alternativna postrojenja za gorivo, kao i optimizacija procesa, procedura i ljudskog elementa, ICT platformi i informacionih sistema, uključujući upravljanje saobraćajem i elektronske sisteme izvještavanja.

---

<sup>147</sup> Ibid. 125, str. 31;

<sup>148</sup> Ibid. 125, str. 31;

### **Član 26<sup>149</sup>**

#### Zahtjevi saobraćajne infrastrukture

1. U okviru oblasti njihove odgovornosti, države članice, lučki operatori i menadžeri infrastrukture obezbjeđuju da:

(a) Su pomorske luke povezane sa željezničkim prugama, drumovima i, gdje je to moguće, kopnenim vodnim putevima sveobuhvatne mreže, osim na Malti i Kipru sve dok se željeznički sistem uspostavi na njihovim teritorijama.

(b) Svaka pomorska luka pruža najmanje jedan terminal otvoren za sve operatore na nediskriminatorski način i primjenjuje transparentne takse.

(c) Morski kanali, lučki plovni putevi i ušća povezuju dva mora, ili pružaju pristup sa mora do pomorskih luka i odgovaraju najmanje kopnenom vodnom putu klase VI.

2. Lučki operatori obezbjeđuju da luke obuhvataju opremu neophodnu za osiguranje opsluživanja brodova u luci na prihvatljiv način po životnu sredinu, naročito prijemna postrojenja za otpad i teretne ostatke sa brodova u skladu sa Direktivom 2000/59/EK Evropskog parlamenta i Savjeta od 27. novembra 2000. o lučkim prijemnim postrojenjima za otpad i teretne ostatke sa brodova.

### **Član 44<sup>150</sup>**

#### Identifikacija glavne mreže

1. Glavna mreža se sastoji od onih djelova sveobuhvatne mreže koji su od najveće stratejske važnosti za postizanje ciljeva politike trans-evropske saobraćajne mreže. Glavna mreža naročito doprinosi povećanoj mobilnosti i razvoju saobraćajnog sistema sa niskom emisijom ugljenika.

2. Glavna mreža je međupovezana u tačkama i obezbjeđuje veze sa mrežama saobraćajne infrastrukture susjednih zemalja.

3. Saobraćajne infrastrukture koje čine glavnu mrežu su prikazane na odgovarajućim mapama sveobuhvatne mreže u Aneksu I.

### **Član 46<sup>151</sup>**

Ne dovodeći u pitanje Član 47(2) i (3), države članice obezbjeđuju da je glavna mreža završena i u skladu sa odredbama ovog Poglavlja najkasnije do 31. decembra 2030. g.

### **Član 47<sup>152</sup>**

#### Tačke glavne mreže

Tačke glavne mreže su navedene u Aneksu II i obuhvataju:

- urbane tačke, uključujući njihove luke i aerodrome;
- pomorske luke;
- granične prelaze sa susjednim zemljama.

### **Član 48<sup>153</sup>**

#### Opšta svrha koridora glavne mreže

1. Koridori glavne mreže su instrument za omogućavanje koordinisanog sprovođenja glavne mreže. Koridori glavne mreže se baziraju na modalnoj integraciji, interoperabilnosti, kao i koordinisanom razvoju i upravljanju infrastrukturom, u cilju postizanja multimodalnog saobraćaja zasnovanog na efikasnim resursima.

---

<sup>149</sup> Ibid. 125, str. 32;

<sup>150</sup> Ibid. 125, str. 40;

<sup>151</sup> Ibid. 125, str. 41;

<sup>152</sup> Ibid. 125, str. 41;

<sup>153</sup> Ibid. 125, str. 42;

2. Koridori glavne mreže obezbjeđuju koordinisan pristup u vezi sa upotrebom infrastrukture i investicijama, u cilju upravljanja kapacitetima na najefikasniji način. Multimodalna infrastruktura u okviru koridora glavne mreže se gradi i koordinira, gdje god je to potrebno, na način koji optimizuje upotrebu svakog prevoznog sredstva i njihovu saradnju. Koridori glavne mreže podržavaju sveobuhvatni razvoj interoperabilnih upravljačkih sistema u saobraćaju.

#### **Član 50**<sup>154</sup>

Lista koridora glavne mreže

1. Svaka država članica učestvuje u najmanje jednom koridoru glavne mreže.
2. Lista koridora glavne mreže je navedena u Aneksu I Regulative (EU) No XXX/2012 od ... [Povezivanje evropskih kapaciteta].

#### 4.5.2 TEN-T smjernice - II <sup>155</sup>

Nakon iscrpnih konsultacija sa svim relevantnim zainteresovanim stranama od februara 2009.g. do juna 2010.g., Evropska komisija je otvorila debatu o ključnim izazovima i ciljevima TEN-T politike, i donijela prijedlog za transformisanje postojećeg dijela evropskih puteva, željeznica, aerodroma i kanala u jedinstvenu mrežu<sup>156</sup>.

Prijedlog Komisije obuhvata, između ostalog, sprovođenje dvostruke strukture za TEN-T. Stoga, za novi programski period TEN-T će se sastojati od glavne i sveobuhvatne mreže<sup>157</sup>.

U vezi sa lukama, naglasak ne treba samo staviti na teretu, već luke treba izabrati i u skladu sa feru uslugama. Luke ne služe samo u logističke svrhe; one su takođe fokalne tačke regionalnog razvoja<sup>158</sup>.

Moguća proširenja mreže treba da budu bazirana na ukupnom razmatranju i stvarnim potrebama teretnog i putničkog saobraćaja<sup>159</sup>.

U procesu razvijanja koherentne saobraćajne mreže, Evropska komisija treba da uzme u obzir ne samo povećan teretni transport, već i da uključi u mrežu luke sa značajnim putničkim i turističkim tokovima, kao što je slučaj sa većinom luka na Egejskom moru. Naši prijedlozi se usredsređuju u svrhu unaprijeđenja i razvijanja oblasti Balkana i Crnog mora u kombinovan saobraćajni centar od evropskog interesa u cilju ulaska na tržišta Rusije, istočnog Crnog mora i kaspijskih zemalja<sup>160</sup>.

---

<sup>154</sup> Ibid. 125, str. 42;

<sup>155</sup> <http://www.crpm.org/>;

<sup>156</sup> Ibid. 156, str. 1;

<sup>157</sup> Ibid. 156, str. 1;

<sup>158</sup> Ibid. 156, str. 1;

<sup>159</sup> Ibid. 156, str. 1;

<sup>160</sup> Ibid. 156, str. 2;

#### 4.6 MEDA TEN-T program<sup>161</sup>

##### Osnovne informacije i kontekst politike<sup>162</sup>

Proces iz Barcelone, koji su pokrenuli Euro-mediteranski ministri spoljnih poslova u novembru 1995.g., je formirao inovativnu alijansu zasnovanu na principima zajedničkog vlasništva, dijaloga i saradnji. Okuplja 27 članova Evropske Unije i 12 država sa južnog Mediterana.

Deklaracija iz Barcelone navodi glavne ciljeve partnerstva: da se zajedničkim snagama izgradi oblast mira, bezbjednosti i zajedničkog prosperiteta. Napredak ka ovom cilju će se postići aktivnostima u političkom polju, ekonomskoj/finansijskoj oblasti i kulturnom/društvenom sektoru.

##### Ciljevi<sup>163</sup>

Sveobuhvatni cilj projekta je razvoj zajedničkog pristupa za saobraćajnu infrastrukturu u oblasti Mediterana i njegovom doprinosu boljoj integraciji saobraćajnih mreža u oblasti Mediterana, u okviru političkog konteksta Procesu iz Barcelone i Euro-mediteranskog partnerstva.

Konkretnije, ciljevi su da se:

- Unaprijede transportne operacije sa posebnim fokusom na interoperabilnost na Mediteranu;
- Analiziraju procesi strateškog planiranja i na državnom i na međunarodnom nivou;
- Predloži akcioni plan za poboljšanje procesa donošenja odluka na evropskom i mediteranskom nivou;

##### Metodologija<sup>164</sup>

Osnovni elementi metodologije koji su razvijeni u projektu su pristup „koridora“ i izbor „pokaznih“ koridora.

Ova metodologija je podržana skupom širokog niza informacija, koje su bazirane na konkretnim ispitivanjima i postojećim podacima, i kroz konsultacije tokom organizovanih radionica. Rad je obavljen kroz pet različitih grupa aktivnosti.

#### 4.7 Strategija pomorskog saobraćaja za 2018.g.<sup>165</sup>

Za Evropu, transport je bio jedna od ključnih odskočnih dasaka za ekonomski rast i prosperitet kroz njenu istoriju. Usluge pomorskog saobraćaja su suštinske za pomoć evropskoj ekonomiji i evropskim kompanijama da se globalno takmiče<sup>166</sup>.

---

<sup>161</sup><http://www.transport-research.info/web>

<sup>162</sup> Ibid. 162, str. str.1;

<sup>163</sup> Ibid. 162, str. 1;

<sup>164</sup> Ibid. 162. str. 1;

<sup>165</sup><http://www.docstoc.com/>

<sup>166</sup> Ibid. 166, str. 3;

Štaviše, transport i sve povezane pomorske industrije su značajan izvor prihoda i poslova u Evropi. Od svjetske trgovine 80% otpada na onaj obavljen morem dok transport na kratkim plovidbama zauzima 40% međuevropskog tereta. Sa više od 400 miliona putnika na moru koji prolaze kroz evropske luke svake godine, pomorski saobraćaj takođe ima direktan uticaj na kvalitet života građana turista i stanovnika ostrva i perifernih regija<sup>167</sup>.

Svrha ove Komunikacije je da se predstave glavni strateški ciljevi za evropski pomorski saobraćajni sistem do 2018.g.<sup>168</sup>

Komunikacija je iznijeta u širem kontekstu Saobraćajne politike EU („Pokreći Evropu: saobraćajna politika za održivu mobilnost“) i Integrisane pomorske politike EU („Plava knjiga“). Ona takođe ima za cilj podršku ostalim relevantnim politikama, tačnije politikama energije i životne sredine EU.

To je rezultat trajnog dijaloga sa ekspertima država članica, nezavisnim savjetima starijih profesionalaca za pretovar i analitičkih studija koje ispituju trendove i signale promjene u pomorskom saobraćaju<sup>169</sup>.

### **Iskorišćenost punog potencijala pretovara na kratkim plovidbama i usluga pomorskog saobraćaja za biznis i građane u Evropi<sup>170</sup>**

Gledajući unaprijed do 2018.g., evropska privreda bi trebalo da se oporavi od sadašnje krize. Predviđa se rast pomorskog saobraćaja u 27 članica EU sa 3.8 milijardi tona u 2006.g. do nekih 5.3 milijardi tona u 2018.g. To znači da za deset godina infrastruktura, obuhvatajući luke, njihove veze sa zaleđem, i brodarstvo moraju biti u mogućnosti da opsluže, najmanje, 1.6 milijardi tona više nego sada. Putnički saobraćaj, uključujući feribote i kruzere, će takođe rasti<sup>171</sup>.

Teritorijalni kontinuitet, regionalno jedinstvo i standardi kvaliteta za putnike na moru će morati da budu obezbijeđeni. Izazov je obezbijediti ispravan skup mjera kako bi se osiguralo da luke efikasno mogu da se nose sa svojom funkcijom „kapije“<sup>172</sup>.

Ovo bi zahtijevalo i obezbjeđivanje nove infrastrukture i unaprijeđenje upotrebe postojećih kapaciteta povećanjem lučke produktivnosti. Postojeći sistem, uključujući veze sa zaleđem i teretne koridore, mora biti prilagođen da se nosi sa očekivanim rastom. U tom pogledu, glavni prioriteti treba da budu<sup>173</sup>:

- Uspostaviti stvarni „Evropski prostor pomorskog saobraćaja bez granica“, uklanjajući nepotrebne administrativne barijere, duple granične kontrole, nedostatak usklađenih dokumenata i svih ostalih faktora koji ometaju potencijalni rast pretovara na kratkim plovidbama.

---

<sup>167</sup> Ibid. 166, str. 3;

<sup>168</sup> Ibid. 166, str. 3;

<sup>169</sup> Ibid. 166, str. 3;

<sup>170</sup> Ibid. 166, str. 17;

<sup>171</sup> Ibid. 166, str. 17;

<sup>172</sup> Ibid. 166, str. 17;

<sup>173</sup> Ibid. 166, str. 17;

- Sprovesti mjere objavljene u Komunikaciji o evropskoj lučkoj politici. U skladu sa punim pridržavanjem zahtjeva za sigurnošću, bezbjednošću i održivog rasta, lučke usluge treba da se pružaju u svim slučajevima u skladu sa principima pravične konkurencije, finansijske transparentnosti, nediskriminacije i isplativosti.
- Obezbijediti pravilne uslove za privlačenje investicionih tokova u lučki sektor, definisanje prioriteta za modernizacije i širenja luke i infrastrukturnih projekata povezivanja sa zaleđem u onim oblastima koja su podložnija da imaju problema sa zagušenjem.
- Osnajiti EU strategiju za obezbjeđivanje punog razvoja projekata "Puteva na moru", dalje omogućavajući početak inovativno integrisanih intermodalnih saobraćajnih rješenja, pojednostavljajući administrativne zahtjeve i podržavajući predložene inicijative Komisije u polju zelenog saobraćaja.
- Programi finansiranja EU kao što su projekat Transevropska saobraćajna mreža, Marco Polo ili instrumenti Regionalne politike treba da pomognu tim razvojem i bave se faktorima modalne promjene.
- Ispitati ekonomske instrumente (kao što su porezi, takse, ...) za „dobijanje pravičnih cijena“ podstičući korisnike da iskoriste alternative pretovara na kratkim plovidbama uz rješavanje problema sa zagušenjem i, uopšteno, promovisući tržišna rješenja koja doprinose održivosti transportnog lanca u cjelini.
- Baviti se pitanjima putničkih prava za korisnike usluga feribota i kruzera u Evropi, promovisući kampanju kvaliteta (nagrade za najbolje operatore feribota).
- Nedavna Komunikacija Komisije o Evropskoj pomorskoj i nautičkoj strategiji istraživanja iznosi okvir za evropske pomorske industrije da se bave ovim tehnološkim izazovima kroz bolju integraciju sa pomorskom naukom i istraživanjem...

#### **4.8 Komunikacija o Evropskoj lučkoj politici** <sup>174</sup>

##### **Preliminarni zaključci sa konsultacija** <sup>175</sup>

- Organizaciona struktura luka: veliki mozaik modela upravljanja lukom.
- Finansiranje luka: velika raznovrsnost pristupa finansiranju luka u državama članicama.
- Nedostatak kapaciteta zbog rasta obima tereta, poteškoća u modernizaciji terminala, suboptimalna lokacija lučkih kapaciteta.
- Spoljni uticaji: ravnoteža između ekonomskog rasta i zaštite životne sredine je neophodna.
- Društvena pitanja: bolja obuka, sprovođenje zdravija i sigurnosti, fleksibilniji modeli zapošljavanja i društveni dijalog neophodni.
- Javna slika o lukama: luke nisu cijenjene u potpunosti u društvu.

---

<sup>174</sup><http://ec.europa.eu/>

<sup>175</sup> Ibid. 175, str. 2;

## **ODJELJAK 2: Definisane probleme**<sup>176</sup>

Evropske luke se suočavaju sa mnogim i raznovrsnim izazovima. Rast pomorskog saobraćaja zahtijeva lučke kapacitete. Kontejnerski pretovar je najbrže rastući pomorski sektor. Dimenzije brodova se povećavaju. Proširenje luka nije držalo korak sa potrebama za kapacitetima<sup>177</sup>.

Uprkos decentralizaciji i uvećanoj finansijskoj autonomiji, u državama članicama postoje raznovrsni pristupi finansiranju luka: različiti nivoi finansijske autonomije i obezbjeđenje javnih finansija; nedostatak transparentnosti u određivanju tarifa...<sup>178</sup>

Luke su konkurentne u okviru lanca snabdijevanja. Konkurencija ima dva aspekta: unutar lučku konkurenciju, u vezi sa lučkim uslugama, i među-lučku konkurenciju između luka u istom segmentu tržišta. Zakonodavstvo o životnoj sredini obezbjeđuje održivost luka<sup>179</sup>.

U pogledu lučke politike, Komisija zasniva svoje pravo na djelovanje na sljedećim Glavama Ugovora EK<sup>180</sup>:

- Glava III (član 39 i sljedeći), Ugovor EZ (slobodno kretanje ljudi, usluga i kapitala).
- Glava V (član 70 i sljedeći), Ugovor EZ (zajednička saobraćajna politika).
- Glava VI (član 81 i sljedeći), Ugovor EZ (između ostalog, zajednička pravila o konkurenciji).

## **ODJELJAK 3: Ciljevi**<sup>181</sup>

- (1) Obezbijediti dovoljno raspoloživog lučkog kapaciteta.
- (2) Podsticati veću slobodu pristupa za nove pružaoce usluga u luci.
- (3) Podsticati pravičnu konkurenciju u i između luka.
- (4) Podsticati fleksibilnije modele zapošljavanja i društveni dijalog.
- (5) Povećati standarde upravljanja životnom sredinom u lukama i postići bolju ravnotežu između zaštite životne sredine i ekonomskog rasta.

### ➤ KONCESIJE ZA TERMINALE U LUKAMA<sup>182</sup>

Lučka vlast se može opredijeliti za direktno poslovanje terminalom ili povjeriti poslovanje trećoj strani. U mnogim država članicama učinjeno je ovo drugo koncesijom na lučko zemljište za dato vrijeme. Izbor koncesionara se obavlja na tenderu ili na diskrecionoj osnovi.

---

<sup>176</sup> Ibid. 175, str. 2;

<sup>177</sup> Ibid. 175, str. 2;

<sup>178</sup> Ibid. 175, str. 3;

<sup>179</sup> Ibid. 175, str. 3;

<sup>180</sup> Ibid. 175, str. 3;

<sup>181</sup> Ibid. 175, str. 4;

<sup>182</sup> Ibid. 175, str. 5;

### **Pitanja o životnoj sredini<sup>183</sup>**

Luke se mogu nalaziti u oblastima u kojima je zakonodavstvom zaštićena životna sredina; ovo zahtijeva bolje planiranje procesa izgradnje luke. Ako se to ne uzme u obzir, mogu se pojaviti kašnjenja ili otkazivanja projekata. Trošak ispunjenja standarda životne sredine zavisi od nivoa usklađenosti i veličine luke. Velikoj luci može biti potreban budžet do milion eura godišnje<sup>184</sup>.

## **5. ZAKLJUČAK**

Rezultati realizovanih analiza mogu biti iskorišćeni za sagledavanje adekvatnosti razvojnih ciljeva lučkog sistema u Crnoj Gori.

Luke kao važna saobraćajna čvorišta imaju veoma važnu ulogu u međunarodnoj robnoj razmjeni. Moderna luka sa svojim sadržajima omogućava odvijanje svih aktivnosti koje zahtijevaju savremena tehnologija i ekonomika pomorskog transporta.

Lučki sistem je sistem koji se ne može posmatrati izolovano sa stanovišta karakteristika luka već ga je neophodno sagledati sa aspekta svih korisnika lučkih usluga i svih učesnika u saobraćaju.

Sprovedenim razmatranjima je potvrđena polazna hipoteza - u cilju ostvarenja ciljeva funkcionisanja luke kao složenog sistema, neophodno je uzeti u obzir sve elemente koji su sadržani u dokumentima donijetim kako na nacionalnom tako i na međunarodnom nivou, a koji se odnose direktno ili indirektno na luke.

---

<sup>183</sup> Ibid. 175, str. 6;

<sup>184</sup> Ibid. 175, str. 6;



## LITERATURA

1. Dundović. Č.; Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci – Glosa, Rijeka, 2003 godine;
2. Horck.J : *An analysis of decision- making process in multicultural maritime scenarios*, Maritime Policy and management, January – March 2004 godine;
3. *Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore*, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica 2006 godine;
4. EU 2020 STRATEGY-<http://www.eur-lex.europa.eu/>;
5. The Paris Union the Mediterranean (U+M) declaration- <http://www.apr.gov.au/>;
6. European transport policy : white paper 2011 – <https://osha.europa.eu/>;
7. European transport policy : white paper 2011 – <http://www.eurosfair.pr.fr/>;
8. Ten-T Guidelines – <http://crpm.org/>;
9. Ten-T Guidelines- <http://ec.europa.eu/>;
10. Communication on European ports policy (oct. 2007) -<http://ec.europa.eu/>;
11. Maritime transport strategy for 2018 – [http:// www.docstoc.com/](http://www.docstoc.com/);
12. European neighbourhood policy -<http://ec.europa.eu/>;
13. Meda ten-T program -<http://www.transport-research.info/web/>;
14. Blue paper on euromediterranean transport (2005)-<http://www.euromedtransport.org/>;
15. Regional action plan for transport (2007)-<http://www.safemedproject.org/>;