

EUROPEAID/119860/C/SV/MULTI

SRPANJ 2008

LOT N° 11 REQUEST N° 2005-0707-0308

HRVATSKI SEKTOR POMORSTVA/DRŽAVNE POTPORE I PRISTUP TRŽIŠTU

STUDIJA O PRISTUPU TRŽIŠTU, DRŽAVNIM POTPORAMA I KABOTAŽI U POMORSKOM PROMETU

Autori:

**Guido Van Meel,
Michael Rabicano i
Bouryana Konaklieva**

Prevela

mr.sc. Irena Herenda

Zagreb, srpanj 2008



Ovaj projekt je financiran od
strane Europske Unije



Projekt je implementiran od strane
European Consultants Organisation

SADRŽAJ

1.	UVOD	9
1.1	CILJEVI	10
1.2	OSNOVA	11
2.	POMORSKA KABOTAŽA - NAČELA EUROPSKIH UREDBI	13
2.1	SASTAVNICE ODREDBI EUROPSKE UNIJE 3577/1992	13
2.2	SLUČAJ MALIH OTOKA	15
2.3	SITUACIJA U HRVATSKOJ	19
2.4	ČLANCI U SPORAZUMU KOJI SE ODNOSU NA UGOVORE S JAVNIM DJELATNOSTIMA	20
2.5	PRAKSA UGOVORA S JAVNIM DJELATNOSTIMA U EU	22
2.6	PRIJEDLOZI USKLAĐIVANJA HRVATSKIH SA PROPISIMA EUROPSKE UNIJE	25
3.	OSTALI PROGRAMI DRŽAVNIH POTICAJA POMORSKOM PROMETU	28
3.1	PONOVI UPIS U REGISTAR BRODOVA U ČLANICAMA EUROPSKE UNIJE	28
3.2	FISKALNI POSTUPAK BRODOVLASNIČKIH TVRTKI	29
3.3	TROŠKOVI RADA	34
3.3.1	SSOCIJALNO OSIGURANJE ZA HRVATSKE POMORCE	36
3.3.2	PROGRAMI OBUKE ZA POMORCE	37
3.3.3	OBUKA UNUTAR SUSTAVA OPĆE SIGURNOSTI POMORSTVA U UNIJI	41
3.3.4	OSTALI PROGRAMI NA POLJU OBRAZOVANJA	42
3.4	DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADILIŠTIMA	43
3.4.1	DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADILIŠTIMA I BRODOGRADNJI U EU	43
3.4.2	DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADILIŠTIMA I BRODOGRADNJI U HRVATSKOJ	45
3.5	POTPORA ULAGANJIMA	47
3.6	REGIONALNA DRŽAVNA POTPORA ODREĐENIM REGIJAMA	49
3.7	“ZELENA” DRŽAVNA POTPORA	47
3.8	TRŽIŠNI POTICAJ LUČKIM SLUŽBAMA	50
3.9	ISTRAŽIVANJE I RAZVOJ, DRŽAVNI POTICAJ INOVACIJAMA	51
4.	SLUŽBA ZA POTROŠAČE	55
4.1	OSVRT NA DRŽAVNU POTPORU DOPREMNIH SLUŽBAMA U EU	55
4.2	SITUACIJA U HRVATSKOJ	55
5.	PREGLED EUROPSKIH PROGRAMA KOJI BI MOGLI KORISTITI HRVATSKOJ	59
5.1	EU-PROGRAMI VEZANI UZ POMORSTVO	62
5.1.1	TRANSEUROPSKA MREŽA PRIJEVOZA (TEN-T)	62
5.1.2	POMORSKI PUTEVI (MOS)	65
5.1.3	KRATKA PLOVIDBA I MARCO POLO	66
5.1.4	SUSTAVNO VREDNOVANJE KRATKE PLOVIDBE	72

5.2	DRUGI PROGRAMI FINANCIRANJA	77
5.2.1	INSTRUMENTI POTPORE PRED PRIKLJUČENJE	77
5.2.2	PROGRAM ME UDRŽAVNE SURADNJE JUGOISTOČNE EUROPE (SEE)	83
5.2.3	Europska teritorijalna suradnja - INTERREG	84
6.	POMORSKE SKUPINE POVEZANO S DODANOM VRIJEDNOŠĆU	89
6.1	CILJEVI SKUPNE ANALIZE	89
6.2	VAŽNOST POMORSKE EKONOMIJE ZA ZAPOSLENOST	92
6.3	POTENCIJALI ZAPOŠLJAVANJA POMORSKIH SKUPINA I LANČANI PROCESI	92
6.3.1	BRODOGRADNJA	92
6.3.2	BRODARSTVO	93
6.3.3	LUKE	93
6.4	POMORSKA INDUSTRIJA	94
6.4.1	GRADNJA BRODOVA	94
6.4.2	ZAJEDNIČKA OPERACIJSKA STRUKTURA – NA PUTU K SURADNJI I UMREŽENJU	96
6.5	TRŽIŠTA	97
6.5.1	STRUKTURA POMORSKE NABAVE	98
6.5.2	PRIKUPLJANJE PODATAKA	99
6.5.3	TRŽIŠNA PROCJENA	100
6.6	GLOBALNI POLOŽAJ	101
6.6.1	MOGUĆNOSTI STVARANJA SURADNJE U LANCU OPSKRBE	101
6.6.2	INDIVIDUALNI PROCES U LANCU POMORSKE OPSKRBE	102
6.6.3	OPĆI TRENDOVI I STRATEGIJE POBOLJŠANJA INDIVIDUALNIH PROCESA U POMORSKIM LANCIMA OPSKRBE	105
6.7	ZAKLJUČAK I PREPORUKE	107
7.	SAŽETAK	109
7.1	CILJEVI	109
7.2	POMORSKA KABOTAŽA	109
7.3	OSTALI PROGRAMI DRŽAVNE POTPORE POMORSKOM PROMETU	110
7.3.1	POREZNE OLAKŠICE	110
7.3.2	TROŠKOVI RADA	111
7.3.3	OBUKA ZA POMORCE	112
7.3.4	POTICAJ BRODOGRADNJI	112
7.3.5	DRŽAVNA POTPORA DOPREMNIM SLUŽBAMA	114
7.4	EU FONDOVI KOJI BI MOGLI POMOĆI HRVATSKOJ	115
7.5	POMORSKE UDRUGE	115
	REFERENCE	116
	ANEKSI	122
	DODACI	128

1. UVOD

Hrvatska je pomorska zemlja s dugom pomorskom tradicijom. Pod hrvatskom zastavom ima ukupno 1.196 brodova s 1.363.745 GT. Postoji 30.000 pomoraca koji su registrirani i plove na hrvatskim i stranim brodovima. Hrvatska ima tri fakulteta za pomorske studije, sedam srednjih pomorskih škola, kao i devet priznatih centara za obuku pomoraca.

Godišnji promet u hrvatskim lukama u 2006. iznosi oko 26 milijuna tona tereta i 22 milijuna putnika. Najvažnije luke su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

Narav i opseg aktivnosti vezanih uz pomorstvo, a koje su obuhvaćene u širem smislu te sabrane pod često korištenim nazivom "pomorske udruge", od vitalnog su značaja za bilo koju državu. Termin obuhvaća proizvodne grane poput brodogradnje, prometa (brodarstva) i infrastrukture (luka i terminala), aktivnosti vezanih uz oceane i mora kao poput akvakulture, ponuđače usluga kao što su klasifikacijske udruge, aktivnosti vezane uz odmor i relaksaciju poput jedrenja i jedriličarstva, određene organizacije u društvenom sektoru te usluge poput obalne straže i istraživanja i savjetništva vezanog za more i pomorstvo.

Uzevši u obzir razlike među sustavima potpore koje su prihvatile zemlje članice, suočene sa sve jačom konkurencijom plovila iz zemalja izvan Europske Unije, Komisija je u svezi ovog već 1989 definirala svoje prve smjernice, kako bi se na neki način približila onom što zemlje članice već čine. Ova se metoda svejedno pokazala neučinkovitom a mornarica je nastavila propadati. Sukladno tomu smjernice su se ponovno razmotrile i dovele do priopćenja, godine 1997., koje je definiralo novi Program državne potpore pomorskom prometu. (Smjernice u svezi programa državne potpore pomorskom prometu (97/205/05, vidi OJ C205, 5.7.1997 str.5).

Spomenute su smjernice ponovno ažurirane i prilagođene 2004 zbog priključenja Cipra i Malte europskoj Uniji. Brodski registri te dvije zemlje zajedno bilježe oko 10% ukupne svjetske pristojbe po toni. Direkcije podrazumijevaju bilo kakvu vrstu pomoći zemalja članica ili državnih resursa, a koja bi išla u prilog pomorskom prometu. Ovo uključuje bilo kakvu financijsku pomoć u bilo kojem obliku, koju bi pružila javna tijela. To znači da se ne pravi razlika između vrste primatelja u smislu njihove zakonske strukture (bile to tvrtke, partnerstva ili individue), niti između javnog i privatnog vlasništva, a bilo kakva referenca na tvrtke treba uključivati sve ostale vrste pravnih osoba. (Priopćenje Komisije C 2004/43 OJ 2004/C 13/03).

Komisija je naglasila kako je neophodna povećana transparentnost državne potpore tako da ne samo državni autoriteti u širem smislu, već i kompanije i pojedinci budu svjesni svojih prava i obveza. Spomenute smjernice imaju svrhu pridonijeti upravo tome, i razjasniti kakvi bi se programi državne potpore mogli uvesti kako bi podržali zajedničke interese pomorstva Unije, a sve s ciljem da:

- pospješiti siguran, učinkovit, bezopasan i ekološki pomorski promet,
- potaknuti upisivanje ili ponovno upisivanje u registre zemalja članica,
- pridonijeti konsolidaciji s pomorskim udrugama uspostavljenim u zemljama članicama a u isto vrijeme na svjetskom tržištu zadrže konkurentnu mornaričku flotu,

- održe i poboljšaju pomorska tehnološka znanja i iskustva, i zaštite i promoviraju zapošljavanje europskih pomoraca, i
- pridonosu promociji novih usluga na polju kratke plovidbe, slijedeći Izvješće o prometnom pravilniku Unije.

Državna se potpora općenito može odobriti samo što se tiče brodova upisanih u registre zemalja članica. U nekim izuzetnim slučajevima se potpora ipak može dodijeliti vezano uz brodove uvedene u registar pod točkom (3) aneksa, ako oni:

- odgovaraju međunarodnim standardima i zakonima Unije, uključujući one o osiguranju, sigurnosti, ekološkoj izvedbi i radnim uvjetima na brodu,
- ako se njima upravlja iz Unije, brodovlasnik je ustanovljen u Uniji, a dotična zemlja članica pokazuje da registar direktno pridonosi gore navedenim ciljevima.

K tome, mjere potpore, bez obzira na zastavu pod kojom brod plovi, mogu se odobriti u iznimnim slučajevima gdje se nazire neka dobrobit za Uniju.

Vladi je važno definirati pomorske interese Hrvatske i održati što veću zaposlenost u područjima vezanim uz pomorstvo, a sve na način da pomorske djelatnosti budu konkurentne i održive. S druge strane, kandidirajući se za članstvo u EU, strategija mora biti u skladu sa EU legislativom. EU općenito traži da nove zemlje članice primjenjuju zakonodavstvo koje je na snazi od samog početka.

Na izuzetke od općeg pravila se treba unaprijed upozoriti i prihvatiti, kako bi se izbjegle kasnije poteškoće.

1.1 CILJEVI

Opći cilj sadašnjeg projekta je da se pomogne hrvatskoj administraciji da uskladi nacionalnu politiku, zakonodavstvo i praksu s EU zakonodavstvom i što boljom primjenom državne potpore i pristupa tržištu u pomorskom prometu i kabotaži, (ponovnom) upisu brodova pod hrvatskom zastavom, subvencija pripadnicima hrvatske flote, dobavljačkim službama i brodogradnji. Studija je također namijenjena jačanju kapaciteta Hrvatske da koristi EU fondove za dobrobit svoje zemlje.

Svrha projekta je da hrvatskoj pomorskoj administraciji poboljša osnivanje strategije i kapacitet njene implementacije, s obzirom na dužnosti prema EU, na način da stvori eksplicitni pregled postojeće legislative i programa usklađenim s europskim "acquis communautaire" državne potpore, te da se pristup tržištu u pomorskom prometu i kabotaži primijeni u Hrvatskoj u skladu s EU zakonodavstvom, uz praktične savjete u svezi mogućnosti i modaliteta, uključujući analizu financijskog učinka takvih mjera.

Izvješće nudi pregled i analizu programa državne pomoći i implementaciju pristupa tržištu i EU propisa pomorskom tržištu i kabotaži.

1.2 1.2 OSNOVE

Pomorski promet e tradicionalno vezuje s Hrvatskom. On predstavlja 9.7% ukupnog putničkog i 26.5% cjelokupnog teretnog prometa. Nakon ulaska Hrvatske u EU, povećat će se pomorski promet, a ovo će zauzvrat pozitivno utjecati na prihode hrvatskih luka. Izvoz iz ovih luka će za mnoge tvrtke u srednjoj Europi predstavljati ekonomski najbolji način da se dosegne svjetsko tržište. Usprkos činjenici da se oko pomorskog prometa u pregovaračkom procesu javljaju određene zabrinutosti, ulazak u EU će za Hrvatsku biti finacijski blagotvoran.

U EZ screening izvješću, a u svezi s kandidaturom Hrvatske koja bi se željela priključiti Europskoj Uniji u 2011, u članku 14 koji se bavi strategijom transporta, kaže se: "što se tiče državne potpore, pomorski sektor još uvijek dobija značajne subvencije. Ne postoji plan za implementaciju Odredbe 3577/1992 a koja se odnosi na pomorsku kabotažu: hrvatske vlasti upućuju na potrebu da održavaju neprofitabilne redovne pomorske linije, kako bi osigurale javnu službu.

Državno se zakonodavstvo treba uskladiti s Odredbom 3577/92 koja primjenjuje slobodno pravo da ponudi usluge pomorskom prometu između zemalja članica (kabotažu) i Odredbom 4055/86, uključujući transport između zemalja članica i trećih zemalja.

"Definicija službi od javnog značaja se treba razjasniti. Potrebna su poboljšanja kako bi se u potpunosti uskladila sa zakonodavstvom i osigurala potrebna razina provedbe."

U skladu s EU transportom *acquis*, hrvatsko tržište prometa mora postati otvoreno za konkurenciju iz EU zemalja članica, a ovo se ne bi smjelo gledati kao prijetnju nacionalnim kompanijama, ukoliko su one doista spremne za pravila tržišnog natjecanja. Prema analogiji s državama koje su se posljednje priključile Uniji, očekuje se da će otvaranje nacionalnog prometa podignuti kvalitetu i teretnog i putničkog prometa.

U sadašnjoj studiji, izraz "strategija pomorskog prometa" je shvaćena u širokom smislu, uzimajući u obzir široki spektar političkih instrumenata, kao i pravila koja se tiču pomorskog sektora.

Proteklih se desetljeća često javljalo pitanje postoji li mjesto za nacionalnu pomorsku strategiju unutar procesa globalizacije. Ipak, smatramo kako je u velikom broju zemalja i regija strategija vezana uz brodarstvo od ključnog značaja.

Kako se već zna, nacionalna pomorska strategija cilja na jačanje nacionalne zastave kroz odobravanje različitih povlastica, bilo finansijskih (direktna subvencije operatorima i brodograditeljima) ili u obliku punog pokroviteljstva (rezerviranje velikog postotka ili čak 100% tereta) za brodove pod nacionalnom zastavom. Inače, međunarodni ugovori kao cjelina su usmjereni k zaštiti prirode, sigurnosti i pravilima rudarenja, pa su tako povezani i s pomorskim uvjetima. Što se tiče međunarodnih sporazuma, na ekonomske regulatore se referira tek neodređeno.

Voljnost Hrvatske da oblikuje i učvrsti svoju državnu strategiju prometa je jasno razumljiva. Duga obala, veliki broj otoka i luka, povijesno dobro utemeljeni pomorski promet (Marko Polo je bio rođeni Hrvat), važnost pomorskog sektora za ekonomiju definira volja da promovira i zaštiti nacionalni trgovački promet od konkurentnih flota drugih država.

Pomorska strategija je blisko vezana s uredbenim mehanizmima. Unutar okvira EU, potrebno je postići ravnotežu između zakonodavstva i obveza koje će država morati primiti (kabotaža, konkurentnost, vlasništvo, pravila o zastavama) kao i onih koje se vezuju uz upravljanje trgovinom i praksu (rezervacija tereta, registracije brodova, porezi).

U procesu integracije u EU, Hrvatska je suočena s izazovom očuvanja svog povijesno temeljenog brodarstva i istovremeno kreiranje nacionalne strategije i usklađivanje sa zahtjevima i propisima EU.

Studija će se baviti sljedećim temama:

Kabotaža: EU je ustvrdila da hrvatska subvencija za kabotažu s kopna i otoka nije u skladu s EU direktivom 3577/92

(Ponovni) upis brodova pod hrvatsku zastavu: studija će se baviti različitim aspektima subvencioniranja obnove flota, porez na tonažu, izuzeće od poreza na dohodak i sustav socijalnog osiguranja za pomorce.

Subvencije za brodogradnju: Ovaj odlomak spominje državnu potporu brodogradnji, kako je ona na snazi u EU. Hrvatska situacija još nije detaljno proučena: za ovo je zaduženo Ministarstvo gospodarstva.

U sljedećem ćemo odlomku komentirati subvencije za službe opskrbljivanja koje vezuju luke Ploče, Zadar i Split s Gioi Taurom i Maltom, čvorištima Sredozemnog Mora.

U posljednjim ćemo se odlomcima baviti **najuspješnijim primjerima prakse u EU**, a koja se tiče subvencija i državne potpore aktivnostima vezanim uz pomorstvo, **pomorskim udrugama, te istraživanjima i inovaciji**.

2. POMORSKA KABOTAŽA - NAČELA EUROPSKE UNIJE

2.1 NAČELA EU-ODREDBI 3577/1992

Uredba Savjeta N° 3577/92 primjenjuje odredbu da se slobodno pružaju usluge pomorskog prometa unutar zemalja članica je u ovom trenutku 15 godina stara. Sve usluge pomorske kabotaže su praktički liberalizirane. Najduže odstupanje je bilo za Grčku zbog dvije vrste otočke kabotaže: redovnih usluga putničkog i trajektnog prometa, te usluga koje su se vršile na plovilima manjim od 650 GT. (vidi Članak 6 odlomak 3 EU Odredbe 3577/1992: "iz razloga društveno-ekonomske kohezije, odstupanje dato u odlomku 2 produžit će se za Grčku do 1. siječnja 2004 za redovne putničke i trajektne službe i usluge koje se vrše na plovilima manjim od 650 GT.")

Načela odredbe su:

1. Sloboda upravljanja pomorskih usluga između dvije luke u istoj državi članici se nudi svim brodovlasnicima Unije koji u njoj imaju registrirane svoje brodove, i plove pod zastavom zemlje članice, podrazumijevajući da ti brodovi ispunjavaju sve uvjete za vršenje kabotaže u toj zemlji članici.

2. Cilj odredbe ukazuje na to da se Uredba odnosi na usluge pomorskog prometa (prijenos dobara ili prijevoz putnika morem) unutar zemlje članice. Dalje se nudi indikativan popis vrsta usluga kabotaže koje Uredba pokriva.

- **Brodovi za zabavu:** većina zabavnih pomorskih aktivnosti spada izvan dosega Odredbe, jer ona obuhvaća samo pomorske usluge koje se obično "nude za neku naknadu".
- **Usluge krstarenja:** usluge krstarenja su pokrivena Uredbom ako ih nudi zemlja članica. Komisija smatra kako se Uredba može primijeniti samo ako su putnici ukrcani i iskrcani u zemlji članici gdje se radi kabotaža međunarodnog krstarenja.
- **Pomorske usluge naprema lučkim uslugama:** tehničke nautičke usluge koje se nude unutar lučke zone, spadat će pod posebnu legislativu. Tehničke nautičke usluge koje uključuju prijevoz roba i putnika otvorenim morem izvan lučke zone, bit će uređene Uredbama N° 4055/86 i N° 3577/92. Pjeskarenje ne spada pod Uredbu 3577/92.
- **Usluge opskrbljivanja.** usluge opskrbe su usluge gdje nosač iskrcava dobra iz plovila koje je krenulo s jedne polazišne točke kako bi prenijelo dobra na drugo plovilo koje nastavlja put do odredišne luke. Usluga se obično vrši kroz istovar.

BILJEŠKA: usluge opskrbe su besplatne u većini zemalja (osim u Portugalu). Komisija, međutim, smatra kako je neophodno daljnje ispitivanje prije nego li se odluči hoće li usluge opskrbe biti rezervirane za plovila pod zastavom Unije. Razlog je to što prijenos međunarodnog tereta koji prethodi ili slijedi nakon međunarodne plovidbe iste (brodske) tvrtke može značajno smanjiti troškove prijevoza.

U nastavku izvješća ćemo detaljnije raspravljati o uslugama opskrbe.

Za plovila koja rade kopnenu kabotažu i kruzere, sve uredbe koje se tiču broja radnika bit će odgovornost države u kojoj je plovilo registrirano (zemlja čija je zastava), osim za brodove manje od 650GT, gdje se mogu primijeniti pravila zemlje-domaćina.

- **Pravila u svezi broja radnika:** kako bi se ograničila konkurencija unutar Unije, na najosjetljivijim rutama, Članak 3 predviđa da zemlje članice "domaćini" mogu uspostaviti svoje uredbe na brodovima koji rade otočku kabotažu. Zemlje članice "domaćini" također mogu odlučivati o broju radnika na manjim brodovima (manjim od 650 GT). U praksi se pet država odlučilo iskoristiti prednosti te Uredbe. Tih pet zemalja su Španjolska, Italija, Francuska, Grčka i Portugal.

Za plovila koja rade otočnu kabotažu, sve uredbe koje se tiču broja radnika bit će odgovornost države u kojoj plovilo vrši usluge pomorskog prijevoza (zemlja domaćin).

Zemlja članica može zaključiti ugovore o javnim službama (PSC-e) ili odrediti dužnosti javnih službi (PSO-i), kao uvjet za dobivanje provizije od usluga kabotaže, brodarskim tvrtkama koje sudjeluju u uobičajenim službama na relaciji otoci-kopno.

Kad god neka zemlja članica zaključi ugovor o javnoj službi, ili im odredi dužnosti, dužna je to učiniti bez diskriminacije prema bilo kojem od brodara Unije.

U određivanju dužnosti javnim službama, zemlje članice će se ograničiti na zahtjeve koji se tiču luka koje su obuhvaćene uslugom, pravilnost, dosljednost, učestalost, njihovu sposobnost da omoguće uslugu, cijene koje se trebaju naplatiti, te osoblje broda.

Za te usluge, PSO-i i PSC-i kao i njihova kompenzacija mora ispunjavati uvjete te uredbe, te pravila ugovora i procedure državne potpore, kao što tumači Ministarstvo Pravosuđa. Komisija prihvaća činjenicu da ako su usluge međunarodnog prijevoza potrebne da iziđu ususret imperativima potreba javnog transporta, mogu se primijeniti PSO ili se mogu zaključiti PSC, uzevši u obzir da je bilo kakva kompenzacija podložna gorespomenutim pravilima sporazuma i procedura.

Trajanje ugovora javnih službi trebalo bi biti ograničeno na razumno i ne predugo razdoblje, obično je to rok od šest godina, pošto bi ugovori sklopljeni na značajno duža razdoblja mogli dovesti do opasnosti stvaranja (privatnog) monopola. U skladu s principom o ne-diskriminaciji koji je izložen u Uredbi, zemlje članice ne smiju nametati dužnosti koje su skrojene za datu brodarsku tvrtku i koje bi priječila drugim brodarima Unije ulazak na tržište, ili nametnu neke druge dužnosti s istim učinkom.

2.2 SLUČAJ MALIH OTOKA

Ugovori o javnim službama u pomorskom sektoru su prekomplikirani kad se tiče organiziranja usluga za male otoke, koji privlače samo lokalne operatere.

Kako bi se ove specifičnosti pomirile sa potrebom da se udovolji načelima transparentnosti i ne-diskriminacije, koja se mogu ostvariti samo kroz otvorene, pravedne i ne-diskriminirajuće nagradne postupke, Komisija uzima gledište da su, bez predrasuda prema sudjelovanju Unije, pravila primjenjiva, a **odabir pogodnog operatera kojem će se povjeriti da opslužuje mali otok može se realizirati jednostavno prateći odaziv interesa, bez ikakve objave javnog nadmetanja, s tim da se zadrži javna objava usluga širom Unije - što je vrlo lako ostvarivo. Komisija drži da su u ovom slučaju prihvatljivi i ugovori na duže vrijeme, dakle 12 godina.**

Pod "malim otocima" se mogu podrazumijevati otoci gdje ukupan broj putnika koji se prevoze morem s otoka na kopno i obrnuto iznosi oko 100.000 ili manje. Što se tiče najudaljenijih regija, ova se granica primjenjuje samo na djelatnosti unutar regije (a ne na djelatnost između otoka i kopna).

Ako nekoliko ponuđača usluga istovremeno vrši jednu uslugu, mora se zbrojiti broj putnika različitih ponuđača usluga.

STUDIJA SLUČAJA: USTICA LINES (DRŽAVNA POTPORA, SLUČAJ BR. 265/2006, ITALIJA)

Regionalna vlada Sicilije je zaključila ugovore o javnim službama sa brodskim linijama USTICA LINES i NGI kako bi služile Eolskim, Egadskim i Pelagijskim otocima i posebice otokom Pantelerija. Ugovor je odobren nakon procedure javnog nadmetanja. Brodske su linije, što se tiče reda plovidbe, učestalosti i cijena, trebale pratiti upute sicilijanske vlade.

Lokalni je parlament pozvao vladu da organizira proceduru nadmetanja 9. kolovoza 2002.

Ugovori o javnim službama u trajanju od pet godina potpisani su 2. travnja 2003.

Brodskim su linijama odobrene sljedeće nadoknade (godišnje)

BRODSKA LINIJA	ODREDIŠTE	GODIŠNJA SUBVENCIJA
Ustica Lines	Pantelerija	500,916€ PDV UKLJ.
Ustica Lines	Egadski otoci	3,057,534€ PDV UKLJ.
Ustica Lines	Pelagijski otoci	2,153,943€ PDV UKLJ.
Ustica Lines	Eolski otoci	5,433,850€ PDV UKLJ.
NGI	Eolski otoci	1,791,823€ PDV UKLJ.

Ustica Lines je zapošljava 214 osoba u 2005., a prihod te godine je bio 22.3 milijuna €.

NGI (Navigazione Generale Italiana) zapošljava 43 osobe a prihod u 2005. je bio 5.9 milijuna €.

Sljedeće tabele prikazuju broj putnika za 2004 i 2005.
USTICA LINES.

ODREDIŠTE	PUTNIKA U 2004	CIJENA KARTE	PUTNIKA U 2005	CIJENA KARTE
Egadijski otoci	566,110	3.72€	561,558	3.59€
Pelagijski otoci	31,389	23.71€	28,307	24.00€
Pantelerija	8,241	22.75€	6,821	21.81€
Eolski otoci	531,189	9.16€	668,709	8.31€

NGI

ODREDIŠTE	PUTNIKA 2004	CIJENA KARTE	PUTNIKA 2005	CIJENA KARTE
Aeolian Islands	75,946	4,412€	76,331	4.869€

Pomorska se linije nadmeću sa zračnim. Europska je Komisija odobrila da se, temeljeno na socijalnoj situaciji, cijena zrakoplovnih karata može prepoloviti za stanovnike otoka i radnike koji su stalno zaposleni na otocima.

Ukupni troškovi operacije uzimaju u obzir sljedeće parametre <:

1. Godišnji trošak
 - a) vrijednost broda
 - b) opadanje vrijednosti i financijski troškovi broda
 - c) opadanje vrijednosti opreme
 - d) osiguranje
2. Mjesečni troškovi u aktivnom razdoblju
 - a) održavanje i inspekcije razreda
 - b) troškovi posade
3. Mjesečni troškovi u razdobljima mirovanja
 - a) održavanje
 - b) troškovi parkinga
4. Troškovi po nautičkoj milji
 - a) potrošnja goriva
 - b) potrošnja maziva
5. Troškovi u usputnim lukama
 - a) lučke naknade za ulazak i napuštanje luke
 - b) naknade za vez
 - c) sidrenje i isplovljavanje

Ukupni troškovi za svaku destinaciju su:

ODREDIŠTE	UKUPAN TROŠAK	% GORIVA	% UKUPNOG TROŠKA
Egadijski otoci	8,339,275	1,976,841	23.71%
Pelagijski otoci	3,301,679	581,738	17,62%
Pantelerija	821,696	168,456	20.50%
Eolski otoci	15,985,213	4,783,093	29.92%
UKUPNO	28,447,863	7,510,128	26.40%

Usluge se vrše brzim čamcima.

Rast cijena goriva 2003-2006 prikazana je u sljedećoj tablici. Kao rezultat rastuće cijene goriva, od brodskih su se linija tražile dodatne nadoknade (što je kasnije odobrila i EU Komisija).

GODINA	PROSJEČNA.CIJENA GORIVA PO LITRI	UVEĆANJE
2003	0.2858€	-
2004	0.731€	+ 30.54%
2005	0.4827€	+ 68.90%
2006	0.5182€	+ 81.30%

Sljedeća je tabela načinjena u svrhu sustavnog vrednovanja godišnjih subvencija (nakon prilagođavanja povećanim troškovima goriva). Subvencija je izražena u postocima ukupnih troškova.

ODREDIŠTE	UKUPAN TROŠAK	SUBVENCIJA	% UKUPNOG TROŠKA
Aegadian Islands	8,339,275	3,180,834	38.14 %
Pelagic Islands	3,301,679	2,213,943	67.06 %
Pantelleria	821,696	514,216	62.58 %
Aeolian Islands	15,985,213	5,653,850	35.37 %
TOTAL	28,447,863	11,562,843	40.65 %

Flotu čine sljedeći brodovi (vidi ispod).

Većina je brodova stara manje od 10 godina.



Ime		Tip
"MIRELLA M"		Aliscafo Foilmaster HSC
"ETTORE M"		Aliscafo Foilmaster HSC
"NATALIE M"		Aliscafo Foilmaster HSC
"ADRIANA M"		Aliscafo Foilmaster HSC
"EDUARDO M"		Aliscafo Foilmaster HSC



Ime		Tip
"FIAMMETTA M"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"CRIS M"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"ALIJUMBO EOLIE"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"ALIJUMBO MESSINA"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"ALIJUMBO ZIBIBBO"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"CITTI SHIPS"		Aliscafo RHS 160 F DSC
"MORETTO I°"		Aliscafo RHS 160 F DSC



Ime		Tip
"GIANLUCA M"		Monocarena



Ime		Tip
"FEDERICA M"		Catamarano con ali HSC
"GABRIELE M"		Catamarano con ali HSC
"ALDEBERAN"		Catamarano con ali HSC
"AQUARIUS"		Catamarano con ali HSC
"FERDINANDO M"		Catamarano con ali HSC
"VITTORIA M"		Catamarano con ali HSC
"ORONE"		Catamarano con ali HSC
"GARAJONAY"		Catamarano con ali HSC



Ime		Tip
"CALAROSSA"		Aliscafo RHS 160
"LINOSA"		Aliscafo RHS 160



Ime		Tip
"GIANNI MORACE"		Motonave traghetto



Ime	Tip
"CARLO MORACE"	RORO CARGO
"MARCO MORACE"	RORO CARGO
"AMMARI"	RORO/PAX

ODREDIŠTE	UKUPAN TROŠAK	SUBVENCIJA	PRODANIH KARATA
Egadijski otoci	8,339,275	3,180,834	2,015,993
Pelagijski otoci	3,301,679	2,213,943	679,368
Pantelerija	821,696	514,216	14,874
Eolski otoci	15,985,213	5,653,850	5,556,972
UKUPNO	28,447,863	11,562,843	8,267,207

Treba napomenuti kako USTICA LINES prolazi i kroz druge luke u Africi i Italiji, koje nisu subvencionirane.

2.3 SITUACIJA U HRVATSKOJ

Redoslijed i uvjeti dodjele javnih službi za prijevoz putnika je izložen u brošuri *Uredbe o zahtjevima i procedurama za dodjelu koncesija za izvedbu javnog prijevoza brodovima koji plove na na priobalnim linijama (OG 132/06)*. Usluga se pruža na temelju ugovora potpisanog pod uvjetima koji su osigurani u Uredbi o zahtjevima i procedurama za dodjelu koncesija javnog prijevoza brodovima koji plove na priobalnim linijama (OG 132/06), kao uvjet za izvođenje kabotaže. Sporazum o koncesiji za ponudu usluge cilja na relativno sigurne razine cijena i kvalitete prijevoza za određene kategorije javnih usluga, a vrijedi 5 godina. Sposobnost obnašatelja dužnosti da osigura pouzdanost, točnost, kapacitet i kvalitetu prijenosa, kao i mogućnosti da zajamči povoljne i striktno definirane uvjete prijevoza i cijene, zagarantirane su gorespomenutim procedurama. Uredba također nudi posebne popuste kao i s njima povezane mehanizme kompenzacije, a koje većinom spadaju u potporu hrvatske Vlade.

Hrvatska *Uredba o brodovima* na stalnim linijama i sezonskom pomorskom prijevozu (OG 33/06) definira obalnu plovidbu u teritorijalnim vodama Hrvatske, u korist Republike Hrvatske, kao javni prijevoz temeljen na sljedećim načelima:

- Poticanje ekonomskog razvitka otoka,
- Osiguranje stalnog i redovnog prometa brodovima određenog kapaciteta i tipa, i omogućujući odgovarajuću kvalitetu transporta,
- Ponuda usluga prijevoza prema prethodno ustanovljenim cijenama i drugim uvjetima, vezanim uz određene kategorije putnika i linija,
- Pružanje državne potpore brodskim operaterima kako bi se zajamčilo njihov kontinuitet i pouzdanost javnog prijevoza na određenim linijama,

- Usklađivanje javnog prijevoza,
- Predviđanje dodatnih usluga prijevoza.

Dokument će osigurati sporazum na temelju prihvata obveze da se javnim službama osigura ovlaštenu nositelj, definira tip usluga, kao i odgovornost, pravilnost, kvaliteta, mogućnost nositelja da osigura usluge, te metoda određivanja cijena usluga kao društvenih aktivnosti s ciljem promocije razvitka manje razvijenih područja (47 Otoci). Dokument ističe kao neophodnost (ne samo kad je potrebna provizija od državne potpore) izdavanje značajnog dijela iznosa državne potpore, za relevantnu aktivnost.

U sadašnjoj fazi prijevoz putnika i dobara unutar luka Republike Hrvatske mogu obavljati samo **plovila pripadnika hrvatske nacionalnosti**. Potrebno je razmotriti i prihvatiti mjere u svezi s novim pravilnicima, kako bi se Hrvatski Pomorski Zakon uskladio s EU legislativom, a posebice EU Uredbom 3577/1992. Državna potpora pomorskoj kabotaži je moguća ako Hrvatska bude striktno pratila postupak izložen u EZ-Sporazumu.

U travnju 2008 Hrvatska je otvorila pregovore o prometnoj politici unutar okvira pregovora o članstvu s Europskom Unijom. O poglavlju "Strategija prometa" se pregovara s Europskom Unijom. Hrvatska je zatražila EU za tranzicijske periode.

Između ostalih tema Hrvatska je zatražila prijelazna razdoblja i za priobalni promet do 2016 i za krstarenja i brodske ekskurzije do 2014. Zahtjevi su opisani kao neprihvatljivi s udružene EU pregovaračke pozicije.

Kako bi se zaključilo poglavlje o prometnoj politici, od Hrvatske se očekuje da poboljša kvalitetu hrvatskog brodarstva.

2.4 ČLANCI U SPORAZUMU KOJI SE ODNOSU NA UGOVORE O JAVNIM SLUŽBAMA

Član 86.

1. U slučaju javnih poduzeća i onih kojima zemlje članice dodjeljuju posebna ili ekskluzivna prava, one neće ni odrediti ni održati na snazi ijednu mjeru koja bi se suprotstavljala pravilima sadržanim u ovom Sporazumu, naročito pravilima datim u Članku 12, te Člancima 81 do 89.

2. Poduzeća kojima se povjerava vođenje službi od općeg ekonomskog značaja ili koje imaju obilježja monopolističkog proizvođenja prihoda, bit će podređene pravilima sadržanima u ovom Sporazumu, posebice pravilima o konkurenciji, ukoliko primjena takvih pravila ne priječi izvedbu, zakonom ili činjenicom, posebnih zadataka njima dodijeljenih. Na razvoj se djelatnosti ne smije utjecati u tolikoj mjeri koja će se suprotstaviti interesima Zajednice.

3. Komisija će osigurati primjenu Uredbi ovog Članka i tamo gdje je potrebno, uputiti odgovarajuće direkcije ili odluke zemljama članicama.

Članak 87

1. Osim ako Sporazumom nije drukčije predviđeno, bilo koja potpora dodijeljena od zemlje članice ili uzeta iz državnih resursa koja na neki način ugrožava ili prijeti ugrožavanjem konkurencije dajući prednost određenim poduzećima ili proizvodnji određenih dobara utjecajem na djelatnosti između zemalja članica, bit će nespojiva sa zajedničkim tržištem.

2. Sa zajedničkim tržištem bit će inkompatibiln:

- (a) pomoć socijalnog karaktera, koja se dodjeljuje pojedinim potrošačima, ako je ista dodijeljena bez diskriminacije vezane uz porijeklo dotičnog proizvoda;
- (b) pomoć pri obnovi štete uzrokovane prirodnim katastrofama ili izvanrednim stanjima;
- (c) pomoć dodijeljena gospodarstvima pojedinih područja Savezne Republike Njemačke, pogođenih podjelom Njemačke, ukoliko je takva pomoć potrebna da bi se nadoknadila ekonomska šteta prouzrokovana tom podjelom.

3. Sljedeće se može smatrati kompatibilnim sa zajedničkim tržištem:

(a) pomoć pri unaprijeđivanju ekonomskog razvoja područja u kojima je životni standard abnormalno nizak ili tamo gdje postoji ozbiljna nezaposlenost;

(b) pomoć koja bi potakla izvršenje nekog važnog projekta od zajedničkog europskog interesa ili otklonila neki bitniji zastoj u gospodarstvu zemlje članice;

(c) pomoć koja bi olakšala razvoj određenih ekonomskih aktivnosti ili određenih gospodarskih područja, gdje ona ne bi nepovoljno utjecala na uvjete oko djelatnosti u tolikoj mjeri da bi se suprotstavila zajedničkim interesima;

(d) pomoć u promoviranju očuvanja kulturne baštine gdje takva pomoć ne bi nepovoljno utjecala na uvjete oko djelatnosti i konkurenciju u Zajednici u tolikoj mjeri da bi se suprotstavila zajedničkim interesima;

(e) te druge kategorije potpore može se odrediti odlukom Vijeća koje će na prijedlog Komisije djelovati kao kvalificirana većina.

Članak 88

1. Komisija će, u suradnji sa zemljama članicama, držati pod stalnim nadzorom sve sustave potpore koji postoje u tim zemljama. Potonjima će predložiti bilo kakve odgovarajuće mjere koje budu potrebne za progresivan razvoj ili funkcioniranje zajedničkog tržišta.

2. Ako Komisija, nakon što naloži strankama da podnesu svoja izvješća, ustanovi da potpora koju je odobrila država ili njeni resursi, nije kompatibilna sa zajedničkim tržištem s obzirom na Članak 87, ili da se ta potpora zloupotrebljava, odlučit će da

dotična država ili ukine ili izmijeni takvu potporu unutar vremenskog razdoblja koje će odrediti Komisija.

Ako dotična zemlja ne udovolji ovoj odluci unutar propisanog vremena, Komisija ili bilo koja druga zainteresirana država može, u odstupanju od uredbi Članka 226 i 227, uputiti predmet direktno Sudu Europske Unije.

Kod prijave zemlje članice, Vijeće može jednoglasno odlučiti da se potpora koju dotična država odobrava ili kani odobriti može smatrati kompatibilnom sa zajedničkim tržištem, odstupajući od uredbi Člana 87 ili pravila datih u Članu 89, ako je takva odluka opravdana posebnim okolnostima. Ako je Komisija, u svezi s potporom, već započela postupak predviđen prvim podstavkom ovog stavka, a dotična zemlja već predala prijavu Vijeću, postupak će se suspendirati dok Vijeće ne odluči iznijeti svoj stav.

Ako, međutim, Vijeće nije iznijelo svoj stav u roku od tri mjeseca otkad je predana spomenuta prijava, Komisija će odlučiti o slučaju.

3. Komisija će biti obaviještena, u dovoljno dugom vremenskom roku za podnošenje primjedbi, o bilo kakvim planovima da se potpora odobri ili izmijeni. Ako ona bude smatrala da bilo koji od tih planova nije kompatibilan sa zajedničkim tržištem s obzirom na Članak 87, bez odgađanja će započeti postupak predviđen stavkom 2. Zemlja u pitanju ne smije realizirati predložene mjere sve dok ovaj postupak nije rezultirao konačnom odlukom.

Članak 89

Vijeće, koje djeluje kvalificiranom većinom na prijedlog Komisije i nakon što se savjetovalo s Europskim Parlamentom, može donijeti bilo kakve adekvatne uredbe za primjenu Članaka 87 i 88, a posebno mogu i odrediti uvjete u kojima se primjenjuje Članak 88 (3) i kategorije pomoći izuzete iz ovog postupka.

2.5 PRAKSA UGOVORA O JAVNIM SLUŽBAMA U EU

A. Izvješće.

Komisija smatra da, propustivši izvijestiti o programu potpore u korist tvrtki registriranih u zemlji članici, te su zemlje članice propustile ispuniti svoje dužnosti date u Članku 88 (3) Sporazuma (prijasnji Članak 93 (3)). **Čak iako se program uspostavio prije stupanja na snagu Sporazuma, na uvedene amandmane se Komisiju trebalo upozoriti i organizirati nove, neprijavljene potpore.**

Vidi primjer Sardinije¹.(1)

¹ Tiče se talijanskog programa potpore sardinijskom brodarskom sektoru C 2007 (3257), u konačnici vidi također C23/1996 (N181/1995) i C 71/1997 (N 144/1997))

“Komisija smatra da razmatrana mjera predstavlja državnu potporu unutar Članka 87 (1) Sporazuma. Sardinijske kompanije su u stvarnosti profitirale od kamatnih više no od tržišnih stopa i smanjenja troškova vezanih uz pozajmice i najmove; njima je na taj način skinut financijski teret koji bi u normalnim okolnostima morale nositi. Financijski su teret morali nositi javni resursi a pomoć je bila selektivna jer je bila rezervirana za kompanije koje su operirale unutar broskog sektora i koje su osnovane na Sardiniji.”

Komisija je također primijetila da je spomenuta mjera imala učinka i na trgovinu između zemalja članica. Program koji su implementirale talijanske vlasti tiče se sardinijskih brodarskih kompanija općenito, bavile se one prijevozom unutar teritorijalnih voda ili međunarodnim prijevozom. Iako je točno da je uredba br. 3577/929 , koja liberalizira tržište pomorskog prijevoza unutar teritorijalnih voda Zajednice, isključila liberalizaciju kabotaže na mediteranskim otocima do 1. siječnja 1999, istina je i da ova Uredba nije isključila iz svojih ciljeva promjene djelatnosti na tržištu pomorskih usluga među različitim zemljama članicama, posebice između Francuske, Španjolske i talijanskog kopna. S ovim u svezi treba istaknuti kako potpora nije bila ograničena na kabotažu, tj. na pomorske usluge obavljane unutar talijanskih teritorijalnih voda, liberalizirane od 1.1.1999, već se također ticala sardinijskih brodskih kompanija koje su se držale Uredbe Vijeća (EEC) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992, primjenjujući načela slobode pružanja usluga pomorskog prometa unutar zemalja članica (pomorska kabotaža), OJ L 364 od 12.12.1992. usluga, koje su liberalizirane već 1986, pa su takve kompanije već mogle djelovati u tržišnom natjecanju s drugim operaterima Zajednice.

Informacije u posjedu Komisije pokazuju da je između 1992 i 1997 pomorski promet egzistirao samo u obliku trgovačkih brodova (i krstarica) koji su ulazili i izlazili iz sardinijskih luka, iz i prema europskim i ne-europskim odredištima. Na primjer, jedna je francuska kompanija rukovodila iz Toulona područjem Sardinije, a dvije talijanske kompanije su upravljale Sardinijom iz Korzike. Ove okolnosti pokazuju da je tijekom tog razdoblja (između 1988 i 1996) bilo učinka na djelatnosti međunarodnih pomorskih usluga prijevoza između Italije i određenih zemalja članica.

U svom konačnom obraćanju od 8.3.2007, talijanske su vlasti tvrdile da su se financije odobrene Zakonom br. 11/1998 ticale “nabavke plovila sa bruto-tonažom između 24 i 138 tona”; ovi su se brodovi prema njihovom izvješću većinom koristili za aktivnosti obalne pomorske službe unutar tržišta koje nije bilo cijelo vrijeme otvoreno za konkurenciju. **Međutim, u posljednja se dva slučaja program koristio za kupovinu trajekata kojima su se prevozili putnici i vozila na relaciji Sardinija - kopno, i oni su bili kadri konkurirati ostalim operaterima iz zemlje ili Zajednice.** Talijanske su vlasti izjavile kako nemaju nikakve informacije o prometu dobrima ni putnicima između Sardinije i ostatka Italije, ni između Sardinije i ostalih zemalja Zajednice u ovom spornom periodu.

Treba istaći i kako Uredba br. 3577/92 o kabotaži nije isključivala postojanje konkurencije među kompanijama u pomorskom prometu koje su djelovale između Sardinije i talijanskog kopna tijekom perioda koji je prethodio 1. siječnju 1999 jer je stranim tvrtkama odobreno da se bave uslugama pomorske kabotaže u Italiji, morale su u Italiji prijaviti svoje brodove, ali im nije bilo dozvoljeno da se koriste programom pomoći, koja je bila rezervirana za sardinijske brodarske kompanije.

Ovaj je program tako odvrćao brodarske kompanije iz ostalih zemalja članica od otvaranja podružnica u Italiji, koje bi vršile usluge pomorske kabotaže u Sardiniji, s obzirom na činjenicu da ne bi imali pravo na potporu a istovremeno bi se morale natjecati s drugim poduzetnicima koji su primali značajne iznose iz javnih fondova.

B Dužnosti javnih službi i ugovori među njima

Članak 86 stavak 2 europskog Sporazuma predviđa uvjete koji se moraju ispuniti u ugovoru o javnim službama.

Naime:

1. *Da ponuđač usluga udovoljava uslugama od javnog interesa;*

Dužnosti vezane uz javne usluge trebale bi se definirati u dokumentu zajedno sa uvjetima isporuke, prije negoli se krene na javno nadmetanje, uključujući razlog zašto tržišni uvjeti nisu prisutni kako bi osigurali uslugu.

2. *Da potpora pružena kompaniji bude potrebna i srazmjerna*

Komisija prihvaća činjenicu da je, ako tržište ne ispunjava uvjete za traženu uslugu, potrebna financijska kompenzacija kako bi uravnotežila prihode i troškove sporne usluge.

3. *Da se potpora ne suprotstavlja općim interesima Europske Unije.*

Komisija je propisala određena pravila za ugovore o javnim službama (vidi Odluku 2005/842).

Ugovor o javnoj službi mora biti odobren na temelju službenog dokumenta kompetentne ustanove.

Svaka zemlja članica može definirati oblik takvog ugovora. Ovi ugovori moraju sadržavati parametre na kojima se temelji cijena, a mora se spomenuti i kontrola i revizija cijene.

C. Mjere sigurnosti i zaštite

Članak 5 Uredbe određuje da zemlje članice mogu zatražiti Komisiju da usvoji mjere sigurnosti i zaštite "u slučaju ozbiljne smetnje tržištu međunarodnog prometa uslijed liberalizacije prometa unutar teritorijalnih voda. Članak 2 (5) predviđa da se takve mjere mogu primijeniti u maksimalnom trajanju od godinu dana, gdje se na tržištu javljaju problemi koji "lako mogu dovesti do ozbiljne i potencijalno dugotrajne situacije gdje ponuda prevladava nad potražnjom, i koji su uzrokovani ili potaknuti ishodom pomorske kabotaže, i tvore ozbiljnu prijetnju financijskoj stabilnosti i opstanku značajnog broja brodovlasnika Zajednice, u slučaju da kratko- i srednjoročne prognoze za sporna tržišta ne ukazuju na nikakva značajnija i dugotrajnija poboljšanja".

Ova se uredba primijenila samo jednom, u Španjolskoj, gdje je Sporazum prvo stupio na snagu² (1). Treba istaći kako pojedinačni primjeri brodovlasnika koji su bankrotirali na određenim linijama nisu dovoljni kako bi obezvrijedili primjenu ove klauzule.

² Odluka Komisije 93/396/EEC od 13. srpnja 1993, na zahtjev Španjolske za usvajanjem od Komisije produženjem mjera sigurnosti i zaštite sukladno Članku 5 o Uredbi (EEC) br. 3577/92 koja primjenjuje načelo slobode pružanja usluga pomorskog prometa unutar zemalja članica (pomorska kabotaža), OJ L 173, 16.7.1993, str. 33

2.6 PRIJEDLOZI ZA USKLAĐIVANJE HRVATSKOG ZAKONODAVSTVA S EUROPSKIM

Razvoj određenih ekonomskih aktivnosti određenih gospodarskih područja

U slučaju Hrvatske svakom je otoku zajamčena najmanje jedna veza s kopnom dnevno, Zakonom o otocima. Uslijed nedostatne razvijenosti otoka i slabe naseljenosti (oko 125.000 stanovnika na 49 naseljenih otoka), potražnju za putničkim uslugama karakteriziraju značajne sezonske oscilacije, a posebno je slaba tijekom ne-turističke sezone, dakle zimi. Prosječna popunjenost kapaciteta trajekata je samo 35% za vozila, i 16% za putnike. Od ukupno 46 linijskih brodskih službi koje prometuju između otoka i kopna, samo 6 njih postiže pozitivne poslovne uspjehe, dok su druge neprofitabilne.

U slučaju servisiranja ili kvara na plovilu, davatelji usluga su ga dužni zamijeniti sličnim brodom u roku od 4 sata. Ovo stvara poteškoće malim ili srednjim brodovlasnicima koji nemaju rezervni brod. K tome, usluga prijevoza otoci-kopno bi trebala biti pouzdana ako pogledamo koliko se turista služi tom uslugom.

To je razlog uvođenju ugovora o javnim službama.

TRAJEKT	HSC	PUTNICI	GT
30	-	-	>650
20	14	8	<650

Više pojedinosti o rasporedu plovidbe i broju prevezenih putnika može se pronaći na web-stranicama Jadrolinije ili na određenim turističkim stranicama.



TABELA PONUDE BRZIH BRODSKIH LINIJA U HRVATSKOJ.

LINIJA	VLASNIK	UKUPNI TROŠKOVI ZA 2008	PRODAJA KARATA	SUBVENCIJA
9308	JADROLINIJA	16,566,900	2,557,941	14,550,000
9309	JADROLINIJA	15,141,900	3,668,513	12,650,000
9401	MIATRADE	12,495,000	871,398	12,000,000
9403	JADROLINIJA	9,730,600	680,589	9,250,000
9404I 9404A	G & V LINE	8,175,379	1,009,806	9,300,000

Izvor: Ministarstvo mora i turizma. Svi iznosi su dati u kunama.

Na osnovi informacija koje je dalo Ministarstvo, prihodi od brodskih linija su subvencionirani, a iznos od prodaje karata je viši od ukupnih troškova upravljanja linijom. Kad se govori o prihodima, ne uzima se u obzir dodatna zarada od npr. prodaje hrane i pića, promidžbe, itd.

Ako usporedimo hrvatsku strategiju subvencioniranja s onom talijanskom, primjećujemo da u Italiji ni prihodi od prodaje karata s jedne strane, ni subvencioniranje s druge, nisu dovoljni kako bi se pokrili troškovi. Brodske linije moraju aktivno tražiti dodatne izvore prihoda.

D. Narušavanje tržišnog natjecanja

Jadrolinija, nacionalna brodska kompanija polaže pravo na tržišni udio u prometu prema otocima od 87%. Ovaj udio se sastoji od putnika i plovila. Samo u ljetnoj sezoni se pojave neke konkurentne brodske linije koje pokrivaju samo najzanimljivije otoke s gledišta broja putnika. To znači da odobravanje ugovora o javnim službama Jadroliniji neće ugroziti tržišno natjecanje.

ZAKLJUČAK

Subvencioniranje brodskih linija koje povezuju otoke s kopnom mogu se uskladiti s EU Odredbom 3577/92. Javno nadmetanje mora biti otvoreno za sve brodovlasnike Europske Unije a ne samo za hrvatske. U slučaju da Vlada sumnja kako će državne brodske linije izgubiti potporu, željeli bismo podsjetiti da zbog sezonskog karaktera broja plovidbi, nijedan drugi brodovlasnik ne bi bio u stanju obavljati službu. Daljnja analiza troškova uči nas kako je 80% izvedbenih troškova uzrokovano upravo sezonskim karakterom djelatnosti (više jedrenja, više posade...).

Pa ipak, preporučljivo je evaluirati režim subvencioniranja jer primjećujemo kako se subvencije godišnje uvećavaju, te se čini kako su određene brodske linije sposobne izvući dosta profita iz sadašnjeg sustava.

Svake se godine više od 20 milijuna putnika/turista koristi hrvatskim lukama. Možda bi bilo zanimljivo istražiti bi li Vlada mogla turistima povećati cijenu karte za nekoliko eura. Karta od Splita do Starog Grada van sezone stoji 35 kuna ili otprilike 5€. Za istu udaljenost, na liniji Milazzo-Lipari, plaća se 16,20€ (ili tripud veća cijena).

Kako bi se izbjeglo bespotrebno "kažnjavanje" stanovnika hrvatskih otoka, trebalo bi uvesti popuste za stanovnike, studente, ljude iznad 60 godina, itd. U slučaju Korzike i otoka Reunion, Europska Unija je u potpunosti prihvatila ovo načelo.

3. OSTALI PROGRAMI DRŽAVNE POTPORE POMORSKOM PROMETU

Tijekom proteklih nekoliko desetljeća, trgovačka mornarica pod zastavom Europske Unije suočila se s jakom konkurencijom brodova pod ne-EU zastavama. A ovo tržišno natjecanje nije uvijek bilo pravedno, što je rezultat pogodnijih poreznih sustava te, iznad svega, nižih troškova rada. Natjecatelji su dobili ovu prednost kroz društvene i sigurnosne uvjete koji su ispod europskih normi i standarda, čak i nepoštivanjem međunarodnih pravila.

3.1 PONOVI UPIS BRODOVA U ZEMLJAMA ČLANICAMA EU

Komisija je 1997. godine usvojila smjernice za državnu potporu, stavljajući naglasak na povećanje zaposlenosti, vještina i sigurnosti u pomorskom sektoru. Te su smjernice također omogućile ljudima iz Europske Unije, koji rade kao osoblje na brodovima registriranim u Europi da uživa pogodnosti umanjenog poreza i socijalnog doprinosa. Kao rezultat ove inicijative Komisije, brojke pokazuju kako se flota pod EU-zastavom znatno povećala od 1997.

2004, Komisija je usvojila dodatne poboljšane smjernice³ sačinjene tako da ubrzaju proces ponovne registracije brodova pod novom zastavom. Posebice, ona se obraća brodovlasnicima koji prometuju s manje od 60% tonaže pod EU-zastavama, u zemljama članicama gdje se EU registracija brodova umanjila u prethodne tri godine. Cilj je potaknuti brodovlasnike da održe tonažu koju registriraju pod EU-zastavom, ili da riskiraju izgubiti bilo kakvu potporu koju bi mogli dobiti za dodatne brodove što plove pod zastavama zemalja trećeg svijeta. Ova je inicijativa proizvela čak i mnogo dramatičnije rezultate.

Proces: Sudeći prema odgovorima koje su dale zemlje članice sredinom 2002. u upitniku Komisije, te prema najrecentnijim statističkim podacima (3), zemlje članice koje su uvele mjere potpore, posebno u obliku poreznih olakšica, dobile su re-registraciju, pod državnim zastavom, značajnog volumena tonaže u svim registrima uzetim zajedno. Ako govorimo u postocima, mornarička flota, onako kako je upisana u registre zemalja članica rasla je na sljedeći način: broj plovila za u prosjeku 0.4% godišnje, tonaža za 1.5% a brodovi-kontejneri za 12.4%. Čak iako je na početku registracija broj jedinica bio u padu praktički posvuda u periodu od 1989 do 2001, ove se brojke mogu promatrati kao preokret trenda, koji se mogao pratiti sve do 1997, napuštanja zastava Zajednice.

Tijekom istog perioda, međutim, udio zemalja članica u ukupnoj svjetskoj tonaži je lagano posao. Dok je svjetsko brodarstvo bilo u porastu, rast flote rukovođene od strane Zajednice bio je brži nego onaj flote registrirane pod zastavama zemalja članica.

To je razlog zašto je Komisija odobrila određene mjere koje bi brodovima učinile atraktivnijim upis u registar Europske Unije.

U travnju 2008. su predstavljene odredbe koje kontroliraju starost plovila koja ulaze u registar brodova u Hrvatskoj. Usvajanje odredbi tvorilo je dio pokušaja da se poboljša status hrvatske zastave pariškog memoranduma i da se usklade relevantni hrvatski propisi s *acquis communautaire* Europske Unije. Novi hrvatski propisi određuju da putnički brodovi ne smiju biti stariji od 25 godina pri svom prvom upisu u državni registar plovila. Starosna dob za teretnjake uoči prve registracije iznosi 20 godina.

3.2 OPOREZIVANJE BRODSKIH KOMPANIJA

Mnoge zemlje izvan EU značajno su razvile svoje brodske registre, ponekad podržane efikasnom infrastrukturom međunarodnih usluga, privlačeći brodovlasnike poreznim sustavima koji su znatno popustljiviji od onih u zemljama članicama. Niski su porezi probudili zanimanje kompanija ne samo da plovila stave pod njihove zastave već i da razmotre premještanje u te zemlje općenito. Trebamo istaći kako trenutno ne postoje učinkovita međunarodna pravila koja bi zauzdala takvu konkurenciji vrlo malo administrativnih, legalnih i tehničkih prepreka premještanju registracije broda iz registra zemlje članice. U ovom kontekstu se čini da je stvaranje uvjeta koji bi dopustili pravednije nadmetanje sa pogodnim jeftinim zastavama najbolji put naprijed.

Treba se postaviti pitanje fiskalnog nadmetanja među zemljama članicama. U ovom trenutku nema dokaza programa koji narušavaju tržišno natjecanje među zemljama članicama do mjere koja bi se suprotstavljala zajedničkim interesima. Zapravo, čini se kako se povećava stupanj konvergencije u pristupu brodarskoj potpori zemalja članica. Isticanje zastave među zemljama članicama je rijedak fenomen. Fiskalno nadmetanje je pretežno stvar zemalja članica na jednoj i trećih zemalja na drugoj, pošto je ušteda troškova koja je dostupna brodovlasnicima kroz registre trećih zemalja znatna, u usporedbi s opcijama koje se nude unutar Zajednice.

Iz ovog razloga mnoge zemlje članice su poduzele posebne mjere kako bi poboljšale fiskalnu klimu za brodovlasničke tvrtke, uključujući npr. ubrzano obaranje cijena ulaganjima u brodove ili pravo da rezerviraju višegodišnji prihod postignut prodajom, na temelju oslobođanja od poreza, pod uvjetom da se profit ponovno uloži u brodove.

Ove mjere oslobođanja od poreza koje se posebice odnose na brodove, smatraju se državnim potporom. Jednako tako, državna potpora je sustav zamjenjivanja normalnog zajedničkog poreznog sustava porezom na tonažu. "Porez na tonažu" znači da brodovlasnik plaća količinu poreza vezanu direktno uz spornu tonažu. Porez na tonažu će biti plativ bez obzira na aktualnu zaradu ili gubitke.

Pokazalo se kako takve mjere štite visoko-kvalitetno zapošljavanje u lučkom pomorskom sektoru, kao npr. u managementu direktno vezanom uz brodarstvo te s njim vezanim aktivnostima (osiguranje, brokerstvo i financije). U svjetlu važnosti takvih aktivnosti za gospodarstvo Zajednice i u prilog gore spomenutim ciljevima, takvi porezni poticaji se općenito mogu podržati. Nadalje, zaštita kvalitetnog zapošljavanja i stimulacija konkurentne brodarske industrije uspostavljene u zemljama članicama, a kroz porezne poticaje te zajedno s drugim poticajima za obuku i poboljšanje sigurnosti, olakšat će razvoj brodarstva Zajednice na globalnom tržištu.

Komisija je svjesna da prihodi današnjih brodara često potječu iz upravljanja brodovima pod različitim zastavama - na primjer, kad se koriste zakupljena plovila pod stranim zastavama ili se služi partnerskim plovilima unutar alijansi. Također je prepoznato da će se nastaviti poticaj za premještanje rukovodstva i sporednih aktivnosti u inozemstvo, ako brodovlasnik dobije značajniju financijsku povlasticu od održavanja različitih ustanova i ako posebno obračunava prihod od zastava Zajednice i ostale prihode. Ovo bi bio slučaj, na primjer, kad bi prihodi od zastava zemalja izvan EU bili podložni punom iznosu ukupnog poreza u zemlji članici, ili nižoj stopi poreza u inozemstvu, ako se može dokazati inozemno rukovodstvo.

Cilj državne potpore unutar zajedničke strategije pomorskog prometa je promovirati konkurentnosti flota Zajednice na globalnom brodarskom tržištu. Posljedično, programi oslobađanja od poreza bi trebali, u pravilu, podrazumijevati vezu sa zastavom Zajednice. Oni, međutim, mogu biti izuzetno odobreni tamo gdje se odnose na cjelokupnu flotu kojom rukovodi brodovlasnik ustanovljen unutar teritorija zemlje članice i koji su podložni zajedničkom oporezivanju, pod uvjetom da je pokazano da se strateško i poslovno upravljanje svim brodovima izvodi unutar teritorije i da ova aktivnost značajno pridonosi ekonomskoj aktivnosti i razvoju unutar Zajednice. Dokazi koje nude sporne zemlje članice a koji bi trebali pokazati ovu ekonomsku vezu, trebali bi uključivati pojedinosti oko plovila koje posjeduju i kojima upravljaju unutar registara Zajednice, građanima Zajednice zaposlenim na brodovima i u lukama, i ulaganjima u imovinu. Mora se naglasiti kako je potpora nužna za promociju vraćanja u domovinu strateškog i poslovnog upravljanja svim spornim brodovima Zajednice i, nadalje, da su korisnici programa podložni zajedničkom oporezivanju u Zajednici. Nadalje, Komisija će zatražiti dostupne dokaze o tome da su sva plovila kompanija koje koriste potporu usklađena sa relevantnim međunarodnim standardima sigurnosti i onima EU, uključujući one koji se odnose na uvjete rada na brodovima.

Kao što je rečeno u gornjem odlomku, ne smije se zaboraviti da programi oslobađanja od poreza zahtijevaju, kao načelo, dokaz veze sa zastavom jedne od zemalja članica. Prije negoli se potpora izuzetno dodijeli (ili potvrdi) flotama koje obuhvaćaju plovila koja plove pod drugim zastavama, zemlje članice bi trebale osigurati da se kompanije koje koriste beneficije posvete povećanju udjela u tonaži kojim će upravljati pod tom zastavom, ili ga barem zadrže pod zastavom neke od zemalja članica u trenutku kad ovo Priopćenje postane primjenjivo. Kad god neka tvrtka kontrolira druge tvrtke koje upravljaju brodovima, u smislu Direktive Sedmog Vijeća 83/349/EEC(11) (Član 1), gore spomenuti zahtjev za podjelom tonaže će se morati primijeniti na glavnu tvrtku i podružnice, skupno, na temelju objedinjenja. Ako tvrtka (ili grupa) propusti ispoštovati taj zahtjev, zemlja članica u pitanju neće odobravati daljnje porezne olakšice s obzirom na dodatna plovila koja ta tvrtka posjeduju i kojima upravlja izvan Zajednice, osim ako se podjela globalne tonaže unutar Zajednice koja je podložna poreznim olakšicama u toj zemlji članici nije umanjila do prosječne tijekom vremenskog razdoblja o kojem se izvješćuje, a na koje se referira u sljedećem odlomku. Zemlja članica mora obavijestiti Komisiju o primjeni tog umanjenja. Zahtjev o podjeli tonaže unutar Zajednice istaknut u ovom odlomku ne odnosi se na poduzeća koja upravljaju s najmanje 60% tonaže pod zastavom Zajednice.

U svakom slučaju, tamo gdje je odobren program oporezivanja na gore spomenutom temelju izuzeća i kako bi se spornom zemlji članici dalo vremena da svake tri godine pripremi izvješće predviđeno u 12-tom odlomku ("Konačne primjedbe"), primatelji moraju dostaviti zemlji članici dokaz da su tijekom tog razdoblja ispunjeni svi uvjeti za odstupanje od uredbe o vezi sa zastavom zemlje članice. Nadalje, mora se pružiti dokaz da se, u slučaju flote koja se koristi olakšicama,

ispoštovao zahtjev o podjeli tonaže izložen u prethodnom odlomku i da je svako plovilo flote usklađeno s relevantnim međunarodnim standardima i standardima Zajednice, uključujući one o sigurnosti, zaštiti, ekološkom učinku i uvjetima rada na palubi. Ako korisnici potpore ne prilože takve dokaze, neće im se dozvoliti da se dalje koriste beneficijama poreznog programa.

Od velikog je značaja odrediti da se, s obzirom da su brodarske tvrtke Zajednice "prirodni" korisnici gore navedenih poreznih programa, određene tvrtke koje rukovode brodovima a ustanovljene su u Zajednici, također mogu kvalificirati pod istim uvjetima. Tvrtke za upravljanje brodovima su tijela koja nude različite vrste usluga brodovlasnicima, kao što su tehnološko nadgledanje, regrutiranje posade i obuka, upravljanje posadom, i upravljanje plovilima. U nekim slučajevima se upraviteljima brodova dodjeljuje rukovođenje i tehnologijom i posadom na plovilima. U ovom slučaju oni djeluju kao klasični "brodovlasnici", što se tiče upravljanja prijevozom. K tome, kao što je to slučaj sa brodarskom industrijom, u ovom se sektoru osjeća sve jača konkurencija na međunarodnoj razini. Iz ovih se razloga čini prikladnim širenje mogućnosti dodjele poreznih olakšica toj kategoriji upravitelja brodovima.

Kompanije koje upravljaju brodovima mogu se kvalificirati za potporu samo kad se tiče plovila kojima je već dodijeljena kompletna posada i tehničko rukovodstvo. Poglavitito, kako bi ispunjavali uvjete, upravitelji brodova moraju od brodovlasnika prihvatiti punu odgovornost za aktivnosti broda, kao i sve dužnosti i odgovornosti koje im nameće ISM Zakon. Ako su upravitelji brodova spremni ponuditi i druge specijalizirane usluge, koje su povezane čak i s aktivnostima plovila te koje ne spadaju u program poreznih olakšica, oni trebaju osigurati poseban obračun za svaku od njih. Zahtjevi koji se tiču gore spomenute podjele zastava zemalja članica odnosi se i na kompanije koje upravljaju brodovima.

Ove se smjernice odnose samo na pomorski promet. Komisija može prihvatiti i da tegljenje drugih plovila, naftne platforme itd. spadaju pod tu definiciju.

Komisija je, međutim, postala svjesna da u određenim slučajevima zemlje članice dopuštaju tegljačima, koji su predviđeni za rad na moru, da se koriste potporom iako su rijetko ili uopće nisu aktivni na moru.

Zato je u ovim smjernicama korisno ustvrditi koji je stav Komisije. Stav je sljedeći:

"Tegljenje" je pokriveno smjernicama samo u slučaju da više od 50% tegljačke aktivnosti čini "pomorski promet" tegljača tijekom date godine. Razdoblje čekanja se može proporcionalno pripojiti tom dijelu ukupne aktivnosti koju tegljač uspješno obavlja i koja čini njegov "pomorski promet". Treba naglasiti kako aktivnosti tegljenja koje se izvode *inter alia* u lukama, ili koje se sastoje u pomaganju plovilu na vlastiti pogon da dođe u luku, ne čine "pomorski promet" vezan uz ovo priopćenje. Nikakvo odstupanje od gore spomenute veze sa zastavom Zajednice nije moguće u slučaju tegljača.

Slično, u slučaju pjeskarenja, iskustvo sakupljeno tijekom proteklih godina sugerira da bi se neke pojedinosti trebale razmotriti.

Aktivnosti "pjeskarenja" u načelu ne ispunjavaju uvjete za potporu pomorskom prometu. Međutim, porezni aranžmani za tvrtke (kao porez na tonažu) mogu se primijeniti na one brodove pjeskare čije se aktivnosti ipak svrstavaju u "pomorski promet" - to jest, prijevoz otvorenim morem izvađenog materijala - za više od 50% godišnjeg radnog vremena i samo u pogledu aktivnosti

prijevoza. Brodovi pjeskari koji ispunjavaju uvjete su oni koji su registrirani u Europskoj Uniji (nije moguće odstupanje od veze sa zastavom). U takvim se slučajevima zahtijevaju posebni obračuni za aktivnosti pomorskog prijevoza.

Konačno, dosadašnja metoda procjene sustava oporezivanja tonaže sastojala se od sljedećih koraka: virtualni prihod brodovlasnika se obračunavao primjenom vjerojatne stope dobiti po njihovoj tonaži; na tako utvrđenu svotu se primjenjivao zajednički nacionalni porez. Dobivena svota predstavlja "porez na tonažu" koji treba platiti.

Nacionalne stope dobiti predviđene od zemalja članica su dosad bile homogene. Međutim, pošto zajedničke porezne stope mogu značajno varirati širom Zajednice, iznosi poreza na tonažu koje treba platiti za istu tonažu mogu biti vrlo nejednaki u različitim zemljama članicama. Kako bi se zadržala sadašnja nepristrana ravnoteža, Komisija će odobriti samo one programe u kojima je opterećenje porezom za istu tonažu usklađeno s prethodno odobrenim programima.

U svakom slučaju, korist od takvih programa mora olakšati razvitak sektora brodogradnje i zapošljavanja u interesu Zajednice. Posljedično, gore spomenute porezne prednosti se moraju ograničiti na brodarske aktivnosti; stoga, u slučaju kad je brodovlasnička kompanija također uključena u trgovačke djelatnosti, od njih će se tražiti transparentno knjigovodstvo kako bi se spriječilo "otjecanje" u ne-brodarske djelatnosti. Ovakav bi pristup pomogao brodarstvu Zajednice da bude konkurentno, s razinama poreznih olakšica usporedivim s onima drugdje u svijetu, a ujedno bi i zadržao normalne stope poreza za druge aktivnosti i osobne naknade za dioničare i direktore.

Zemlje članice Europske Unije su implementirale režim poreza na tonažu kroz različite modele:

NIZOZEMSKA	BELGIJA	NORVEŠKA	FINSKA	GRČKA	GRČKA
MODEL	DANSKA	MODEL	NORVEŠKA	MODEL	CIPAR
	FRANCUSKA				MALTA
	NJEMAČKA				
	IRSKA				
	ITALIJA				
	NIZOZEMSKA				
	POLJSKA				
	ŠPANJOLSKA				
	ŠVEDSKA				
	UK				

Nizozemski je sustav temeljen na tonaži plovila, a ne na zbiljskim rezultatima djelovanja. Nizozemski je sustav temeljen na tonaži plovila, a ne na zbiljskim rezultatima djelovanja. Iznos procijenjenog oporezivog dohotka podliježe uobičajenim (zajedničkim) poreznim stopama na dohodak.

Model je izračunat na određenom broju skupina različite tonaže (4 u Nizozemskoj i 5 u Belgiji). Sustav je temeljen na neto tonaži a izračunati profit je oporezovan prema ozakonjenom zajedničkom porezu na dohodak.

Primjer će pokazati kako sustav funkcionira.

5 godina stari teretni brod pod nizozemskom zastavom s 20,000GT i neto tonažom od 18,000:

POREZNA STOPA NA 1000 NETO TONA PO DANU	NETTO TONA	UKUPNO
€ 9.08	UP TO 1000 NET TONA	9.08
€ 6.81	1,000 NT < X < 10,000 NT	61.29
€ 4.54	10,000 NT < X < 25,000 NT	36.32
€ 2.27	>25,000 NT	-
UKUPNO /DAN		106.69

Godišnji profit $106.69 \times 365 = 38,941$ €.

U slučaju da zajednički porez iznosi 25,5%, porez će iznositi $€ 38,941 \times 25,5\% = € 9.929,95$

Grčki sustav će također uzeti u obzir tip i starost plovila.

Ako uzmemo isti primjer sa 5 godina starim teretnim brodom od 20,000GT i 18,000 NT dolazimo do sljedećeg izračuna:

BRUTTO REGISTARSKA ZAPREMINA	KOEFICIJENT
100- 10,000	1.2
<10,000 <20,000	1.1
<20,000 <40,000	1.0
<40,000 <80,000	0.9
<80,000	0.8

U našem je primjeru teretni brod od 20.000GT

$10,000 \times 1,2 + 10,000 \times 1,1 = 23,000$ oporezive tone.

Ovaj se iznos umnožava odgovarajućom stopom poreza koja odgovara starosti broda.

Starost plovila u godinama	Stope za putnička plovila i krstarice u USD	Stope za tankere, teretnjake, itd. GT > 1500
0-4	\$ 1,124	\$ 0.318
5-9	\$ 2,014	\$ 0.57
10-19	\$ 1,972	\$ 0.558
20-29	\$ 1,866	\$ 0.528
Preko 30	\$1,442	\$ 0.39

U našem primjeru iznosi zajedničkog poreza nameću se do $23.000 \times \$ 0,57 = \$ 13.110$
Kao što se može vidjeti iz oba primjera, porez nema nikakve veze sa ostvarenim radnim profitom.

U skladu s propisima Pomorskog Zakona (Član 429) brodovlasnici koji djeluju unutar međunarodne službe, u Hrvatskoj su izuzeti od poreza na dohodak. Spomenuti akt je donesen s ciljem stimuliranja povratka brodova hrvatskih brodovlasnika, a koju su bili registrirani pod tzv. "pogodnim jeftinim zastavama".

Uvođenje sustava oporezivanja zapremine broda moglo bi biti povoljno za Vladu jer taj program poreza predviđa smanjen porez bez veze sa radnim profitom. To bi također bi bilo u skladu s drugim državama EU koje su uveze porez na zapreminu tijekom godina. Međutim, kad analiziramo hrvatsku flotu, možemo vidjeti da će uvođenje poreza na zapreminu stvoriti oporezivi temelj između 1.5 i 3 milijuna € na koji bi se onda trebale primijeniti normalne porezne stope.

Ako Hrvatska uvede nizozemski sustav oporezivanja zapremine, posebni porez na dobit temeljen na međunarodnoj trgovačkoj floti, ne uključujući putničke brodove, bit će minimalan (vidi tablicu):

BRODOVLASNIK	DNEVNI PRIHOD	UKUPNI GODIŠNJE	POREZ (30%)
Tankerska Plovidba	1,791.10€	653,750.00€	196,125.00
Atlantska Plovidba	1,509.06€	550,806.80€	165,242.04
Uljanik Plovidba	585.96€	213,873.60€	64,162.08
Jadroplov	577.00€	210,529.60€	63,158.88
Meditranska Plovidba	33.00€	12,045.00€	3,613.50
Losinjska Plovidba	622.00€	227,041.80€	68,112.54
Splitska Plovidba	34.00€	12,391.80€	3,717.54
Brodospas	31.00€	11,420.70€	3,426.21
UKUPNO	5,183.18€	1,891,859.00€	567,557.70

Ako bi porezna stopa kompanije bila 30%, porez na zapreminu (prema nizozemskom modelu) bi ostvario 567,557.70€ godišnje. Ovaj je iznos vjerojatno preskroman a da bi se stvorio novi sustav sa legislativom, ubiranjem poreza itd.

3.3 TROŠKOVI RADA

Kako smo ranije spomenuli, pomorski promet je sektor u kom vlada žestoka međunarodna konkurencija. Mjere potpore za pomorski sektor bi trebale, dakle, prvenstveno reducirati fiskalne i ostale troškove i terete koji snose brodovlasnici i pomorci Unije te učiniti da oni budu u skladu sa svjetskim normama. Oni bi više trebali direktno stimulirati razvoj pomorskog sektora i zapošljavanja, a manje nuditi opću financijsku pomoć

U skladu s ovim ciljevima, trebali bi biti omogućeni sljedeći postupci na troškovima zapošljavanja, za brodarstvo Unije:

- smanjene stope doprinosa za socijalnu zaštitu pomoraca Unije zaposlenim na brodovima registriranim u nekoj od zemalja članica,
- smanjene stope poreza na dohodak za pomorce Unije na brodovima registriranim u nekoj od zemalja članica.

Za ovu svrhu, "pomorci Unije" se definiraju kao:

- Građani Unije/EEA, u slučaju da su pomorci koji rade na palubi plovila (uključujući RO/RO trajekte koji nude redovne putničke usluge između luka Unija,
- Svi pomorci koji su podložni oporezivanju i/li plaćanju socijalnog doprinosa u zemlji članici, u svim ostalim slučajevima.

Smjernice iz 1997 su dozvoljavale takve popuste za sve pomorce koji su radili na palubama plovila registriranih u nekoj od zemalja članica i bili podložni oporezivanju i plaćanju socijalnog doprinosa u zemlji članici. Međutim, odonda je postalo jasno kako je pritisak međunarodne konkurencije na europske brodovlasnike vrlo jak u slučaju međunarodnog prijevoza tereta, dok je on lakši u slučaju redovnog putničkog prometa unutar Unije. Jačanje konkurentnosti europske broderske industrije je stoga jedan od glavnih ciljeva potpore u navedenom slučaju. Sprječavanje zemalja članica od dodjele poreznih olakšica svim pomorcima u ovom slučaju imala bi vrlo negativne učinke na konkurentnost među europskim brodovlasnicima, koji bi bili ohrabreni da se odreknu zastave. U isto vrijeme se primjećuje kako je značajna zaposlenost europskih građana, u terminima postotaka i brojki, u redovnom putničkom prometu unutar Zajednice. Zaštita zaposlenosti u Zajednici je stoga, u ovom slučaju, prioritet potpore. Zbog internih fiskalnih razloga neke zemlje članice preferiraju ne primjenjivati reducirane stope o kojima smo pisali, već umjesto toga isplatiti brodovlasnicima - djelomice ili u potpunosti - troškove koji proizlaze iz ovih pristojbi. Takav se pristup općenito može smatrati ekvivalentan gore opisanom sustavu smanjenih stopa, pod uvjetom da postoji jasna veza s ovim pristojbama, da se s nadoknadom nije pretjerivalo, te da je sustav transparentan i da nije otvoren malverzacijama.

Što se tiče pomorskog dijela tegljenja i pjeskarenja (pomorskog prijevoza materijala), potpora zapošljavanju pomoraca iz Zajednice može se odobriti analogijom pravima sadržanim u ovoj točki, ali samo ako se pomoć vezuje sa pomorcima Zajednice koji rade na palubama morskih tegljača sa svojim pogonom te brodovima-pjeskarima, registriranim u zemlji članici, koji vrše pomorski prijevoz barem 50% svog efektivnog radnog vremena.

Konačno, trebalo bi se prisjetiti kako je pomoć zapošljavanju pokrivena oslobađanjem od poreza predviđenim Uredbom Komisije (EC) br. 2204/2002 od 12. prosinca 2002 na prijavi Članka 87 i 88 Sporazuma EZ o državnoj potpori za zapošljavanje, koja se primjenjuje i na pomorski promet.

Potpore za olakšice posadi teži umanjiti troškove zapošljavanja pomorcima iz Zajednice, posebno one koji su na brodovima i rade na dalekim morima. Potpora, koja je podložna maksimalnim ograničenjima, mogla bi biti odobrena u obliku plaćanja ili nadoknade vraćanja u domovinu pomoraca koji rade na palubama brodova uvedenih u registre zemalja članica.

Pregled zemalja članica gdje su troškovi osoblja bili smanjeni putem izuzeća ili umanjena poreza na dohodak, kako je dano u donjoj tablici. Pregled pokriva razdoblje od 1997 - 2007.

ZEMLJA ČLANICA		REFERENCA
ŠVEDSKA	IZUZEĆE OD POREZA	C347 08/12/2001
DANSKA	FISKALNE MJERE	C28 31/01/2004
FRANCUSKA	REFUNDIRANJE POREZA	C15 22/01/2003
IRSKA	IRSKI POREZ NA PRIHOD	C15 22/01/2003
FINSKA	PROGRAMI POTPORE	C276 14/01/2006
BELGIJA	IZUZEĆE OD POREZA	C145 24/06/2003

Izvor: programi državne potpore u pomorskom sektoru DGTREN.

U Hrvatskoj se hrvatski pomorac ukrcava na međunarodnu vožnju, i neovisno o nacionalnosti broda. "nije podložan plaćanju poreza na dohodak za dohodak realiziran na moru, ako je na palubi proveo 183 ili više dana u godini. Dani provedeni na palubi se dodaju danima provedenim u putovanju na mjesto ukrcaja te na mjesto iskrcaja, kao i dani provedeni u zdravstvenoj ustanovi ili obuci u stranim zemljama."

Pomorci koji su na palubi kraće od 183 dana uživaju takozvane "pomorske povlastice". Kao dodatak ovome, svi doprinosi koji se plate za obavezno mirovinsko i zdravstveno osiguranje predstavljaju troškove koje se oduzima od poreza i koji ne podliježu plaćanju poreza na dohodak.

Nadalje, kao i svi porezni platiše, tako i pomorac ima pravo na sve **olakšice i izuzeća** predviđena zakonom o porezu na dohodak (neoporeziv osobni dodatak te iznos koji dobija za porodicu koju uzdržava, kao i za medicinske usluge, potrebe stanovanja i druge)." .

Iz toga možemo vidjeti da je hrvatski sustav usklađen sa zakonom Zajednice. Prednosti se ne odnose na brodove pod hrvatskom zastavom koji su uključeni u domaći promet. Ova kategorija obuhvaća trajekte i Ro/Ro brodove koji voze relacije otoci-kopno.

3.3.1 SOCIJALNO OSIGURANJE ZA HRVATSKE POMORCE

Na temelju Pomorskog zakona i uredbi donesenih na njegovoj osnovi, članovima posade koji su na brodu više od 183 dana godišnje odobravaju se pogodnosti vezane uz iznos uplaćen za obavezne doprinose te porez na dohodak.

Ove beneficije se odnose na sve hrvatske pomorce na brodovima za međunarodne plovidbe, bez obzira pod kojom zastavom plove te uključujući njihova prava i dužnosti s obzirom na mirovinsko i zdravstveno osiguranje, te sustav oporezivanja. Ovo je temeljeno na amandmanima Pomorskog zakon iz lipnja 2007.

Osnovne karakteristike te društvene reforme su:

- svi hrvatski pomorci će biti osigurani programima obvezatnog mirovinskog i zdravstvenog osiguranja.

- obitelj pomorca će također biti uključena u sustav obvezatni zdravstvenog osiguranja.
- temelj za plaćanje doprinosa za pomorce na brodovima za međunarodnu plovidbu, neovisno o nacionalnosti broda, su određeni u vezi s plaćom koju član posade zaradi za iste ili slične dužnosti na palubi broda za domaću plovidbu.

Brodski dnevnik će biti temeljni dokument svim hrvatskim pomorcima, a uspostaviti će se i središnja baza podataka o svim hrvatskim pomorcima.

U donjoj je tabeli dan prikaz za razdoblje 1999-2007 zemalja članica koje su smanjile socijalni doprinos za svoje pomorce.

ZEMLJA ČLANICA	UMANJENJE SOCIJALNE NAKNADE	REFERENCA
ESTONIJA	SOCIJALNA POMOĆ	WL 9/11/2007
ITALIJA	POPUST ZA KABOTAŽU	C133 15/06/2007
LITVA	POPUST ZA POMORCE	C90 25/04/2007
FINSKA	2 POSTOJEĆE POTPORE	C276 14/11/2006
IRSKA	POPUST	2005
NJEMAČKA	POPUST	C77 31/03/2005
ŠVEDSKA	POPUST	C347 08/12.2001
FRANCUSKA	REFUNDIRANJE	C126 25/05/2005
BELGIJA	IZUZEĆE	L150 10/06/2005

Izvor: Pregled programa državne potpore u pomorskom sektoru. DGTREN.

3.3.2 PROGRAMI OBUKE ZA POMORCE

Međutim, posljednjih su desetak godina mnoge zemlje bile suočene s opadanjem svih vrsta znanja s područja pomorstva. Za mnoge poslove koji se izvode na kopnu, kao što su na primjer lučki kapetan, službenik za promet plovila, nadzornik broskog tereta, ili za aktivnosti poput peljarenja, tegljenja, popravaka i drugih zanimanja, potrebno je pomorsko predznanje. Iz tog razloga EU potiče sve aktivnosti koje promoviraju pomorska zvanja i obuku za pomorce. Također, i smanjenje poreza na dohodak ili naknade za socijalno osiguranje poslodavcima vrši se s ciljem smanjenja troškova osoblja, EU pomoraca naprema onima članova posade iz trećih zemalja.⁴

Pod nacionalnim zakonodavstvom svi će pomorci koji rade na palubi brodova pod hrvatskom zastavom morati završiti kompletnu obuku i biti kvalificirani na minimalnoj razini pomorske obuke, u skladu s Uredbom Vijeća 94/58/EC od 22. studenog 1994, za pomorsku stručnost u Republici Hrvatskoj, međunarodnom Konvencijom o standardima obuke, kvalifikacije i motrenja, 1978, kako je izmijenjeno i dopunjeno (SCTW) Preporukom za obuku broskog osoblja i njihovu kvalifikaciju za međunarodnu plovidbu Komiteta unutrašnjih plovinih puteva ekonomske Komisije za Europu Ujedinjenih Naroda, za relevantni tip broda i plovidbenu zonu.

Ljudski je faktor najvažniji element sigurne plovidbe, zaštita ljudskih života i morskog okoliša. Uzimajući ovo u obzir, hrvatsko Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka objavilo je preporuke o promociji pomorskog razvoja. Kao dodatak promidžbi, mjere su uključivale prikladne fondove državnog proračuna, u obliku školarina za učenike i studente pomorskih škola i fakulteta.

Proteklih je godina interes za pomorska zanimanja opao, posebno za upis u Srednju pomorsku školu u Bakru te Pomorsku školu u Dubrovniku.

Kao dodatak ovim informacijama treba istaknuti da se samo mali broj učenika i studenata koji završi pomorsku školu zapravo i zaposli na brodu, dok znatan dio njih započne karijeru na različitim pomorskim poslovima na kopnu.

Kako bi se potaknuo interes za pomorska zanimanja, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka donijelo je odluku o uvjetima oko dodjele stipendija redovnim studentima dodiplomskih studija nautike i pomorskog inženjerstva te učenicima koji pohađaju srednje pomorske i nautičke škole. Ova odluka propisuje kriterije oko dodjele školarina i stipendija, uvjete za kandidate, te one za dobivanje nagrade i ugovora o školarini ili stipendiji.

Vježbenici kojima se bude dodijelila praktična obuka na brodu ne spadaju u običnu posadu i kao takvi ne mogu zamijeniti nikog od članova posade. Prihvat ovih pripravnika je za brodovlasnike neka vrsta kompenzacije.

Ako analiziramo sličan slučaj u Njemačkoj, gdje je Vlada subvencionirala obuku za pomorce, može se jasno pratiti proceduru Europske Unije koju će trebati pratiti kad se bude osnivao takav program:

“Sukladno Članku 87(1) Sporazuma Europske Zajednice “ako neka potpora, dodijeljena od države članice ili kroz državne resurse u bilo kojem obliku, bude narušavala ili prijetila narušavanjem tržišnog natjecanja dajući prednost određenim poduzećima ili proizvodnji određenih dobara u takvoj mjeri da utječe na trgovinu među zemljama članicama, takva će se potpora smatrati neuskladivom sa zajedničkim tržištem.”

Pošto dodjela državnih resursa unutar okvira uređenja daje prednost posebnoj grani industrije, u ovom slučaju njemačkom sektoru pomorskog prijevoza, ona prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja i može ugroziti trgovinu između zemalja članica. Iz ovakvih razloga Vlada konstituirala državnu potporu unutar Članka 87(1) iz Sporazuma EZ.

Pravna osnova

U Članku 87(3)(c) Sporazuma, potpora za razvoj određenih gospodarskih djelatnosti određenih ekonomskih zona može se smatrati kompatibilna sa zajedničkim tržištem, a to je u slučaju kad takva potpora ne utječe nepovoljno na uvjete trgovine do mjere koja bi se suprotstavila zajedničkim interesima. U ovom slučaju, Komisija smatra da Članak 87(3)(c) Sporazuma nudi prikladan zakonski temelj za osiguranje izuzeća.

Odlomak 7 Smjernica o državnoj potpori detaljno navodi kako "tamo gdje se plaćaju financijski doprinosi za obuku na palubi, vježbenik, u načelu, ne smije biti aktivni član posade, već on može biti samo pomoćni namještenik. Ova odredba jamči da se subvencije u obliku netto-plaće ne mogu isplaćivati pomorcima uključenim u redovne aktivnosti posade".

Kompatibilnost

Komisija bi prvo trebala provjeriti može li se neko uređenje izuzeti iz obveza priopćenja pod sadašnjim Uredbama o blokiranju izuzeća koje se tiču potpore za obuku. Iz opisa uređenja se čini da su ispunjena dva uvjeta izložena u spomenutoj Uredbi:

- (a) vježbenik ne može biti aktivan član posade već samo pomoćni namještenik na palubi, i
- (b) obuka se treba izvoditi na brodovima upisanim u registre Zajednice.

Pa ipak, Komisija bilježi kako dužina trajanja programa premašuje istek valjanosti spomenute uredbe. Iz ovog se razloga Komisija ne može osloniti na uredbu kao na sredstvo procjene uskladivosti uređenja i umjesto toga bi svoju procjenu trebala temeljiti na smjernicama Zajednice o državnoj potpori pomorskom prometu.

Prema smjernicama, državna se potpora za obuku članova posade može odobriti, pod uvjetom da vježbenici ne budu aktivni članovi posade. U ovom slučaju, sporni vježbenici su dodatni članovi posade i ne mogu biti potpuno učinkoviti tijekom perioda obuke.

Potpora se također poklapa s kriterijem proporcionalnosti. Pošto stipendija za obuku po osobi seže do 45% ukupnih troškova koje brodarska tvrtka mora snositi u trogodišnjem vremenskom razdoblju dok obuka traje, primatelji značajno pridonose financiranju obuke vježbenika.

Uredba Komisije (EC) br. 68/001 o primjeni Članaka 87 i 88 Sporazuma EZ o potpori za obuku, OJ L 10/20 od 13.01.2001. Ova je Uredba istekla 31. prosinca 2006. Nikakve nove smjernice nisu objavljene u međuvremenu.

Nadalje, kako se svi građani EU i/li EEA mogu koristiti dotičnim programom obuke ako ih se obučava kao dodatne članove posade na trgovačkom brodu pod njemačkom zastavom, te kako je potpora dodijeljena prema specifičnim kriterijima, ona je očito ne-diskriminirajuća i transparentna.

Komisija podsjeća Njemačku da će, ako se smjernice u budućnosti izmijene, morati prihvatiti prikladne mjere koje bi joj mogla predložiti Komisija, te ako bude potrebno, promijeniti sadašnje uređenje kako bi se ono uskladilo s novim pravilima.

U općenitijem smislu, Komisija podsjeća kako se ti programi potpore ne bi smjeli implementirati na uštrb gospodarstva drugih država-članica i kako ne bi smjeli narušavati tržišno natjecanje između njih do mjere u kojoj bi se suprotstavljali zajedničkom interesima. Državna potpora bi se uvijek trebala ograničavati na ono što joj je bitno kako bi postigla svoju svrhu, te biti dodijeljena na transparentan način. Uvijek se mora uzeti u obzir i kumulativni učinak cjelokupne

potpore odobrene od državnih vlasti, uključujući one na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

Za slične programe obuke vidi također Predmet br. 819/1999 (švedski program odobren 15. veljače 2000 i Predmet br. 33/2000 (finski program odobren 11. kolovoza 2000).

U siječnju 2007, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka Republike Hrvatske pokreće program školarina za potporu studenata koji studiraju na pomorskim ili tehničkim (pomorsko inženjerstvo) fakultetima. Ministarstvo je po prvi put dodijelila ovakve stipendije u 2006. godini, a primilo ih je 24 studenta i 141 srednjoškolac. Osnovni cilj ovakvog Vladinog programa jest promidžba interesa za pomorska zanimanja i povećanje broja pomoraca u Hrvatskoj.

Najveći broj hrvatskih pomoraca (otprilike 26,000) je zaposlen na inozemnim brodovima, dok je u 2007. samo 6,280 njih radilo na hrvatskim brodovima.

Cjelokupni iznos od 864,000 HRK (60 stipendija) dodijeljen je u 2007., tj. 1,200 po studentu mjesečno.

Kandidati uključeni u program imat će dužnost da ostanu raditi na domaćim brodovima bar isto onoliko dugo vremena koliko su primali financijsku potporu. Premještaj na strani brod dopustit će im se samo u slučaju da se ne nađe nijedno slobodno radno mjesto na hrvatskim brodovima.

ZAKLJUČAK

Hrvatska bi možda mogla razdijeliti svoje nautičke programe na curriculum za motivirane pomorce kojima bi uzela u obzir samo STCW certifikate i praktičnu obuku umjesto punog školskog nautičkog programa, koji je opet pogodniji za one druge, koji žele raditi na kopnu (Ministarstvo, upravljanje brodovima, agencije i slično). Ljudi koji žele raditi na moru su više zainteresirani za usvajanje praktičnih znanja i kraće trajanje studija.

U nekim zapadnoeuropskim zemljama postoje alternativni programi obrazovanja ove vrste. Naravno da bi za tako nešto Vlada trebala odobriti obuku koju će inspirirati, i u kojoj će prevladavati praksa. Za one studente koji bi htjeli raditi neki pomorski posao na kopnu, uvijek ostaju srednje pomorske škole ili pomorski fakulteti, i u njima mogu steći za to potrebne vrste svjedodžbi i diploma.

3.3.3 OBUKA OPĆEG SUSTAVA POMORSKE SIGURNOSTI U ZAJEDNICI

Europska agencija za pomorsku sigurnost (The European Maritime Safety Agency, dalje u tekstu **EMSA**), koja je nastala kao posljedica havarije tankera Erika, pridonosi poboljšanju sustava opće pomorske sigurnosti u Zajednici. Njeni su ciljevi da umanju rizik od pomorskih nesreća, zagađenja i gubitka ljudskih života na moru.

EMSA organizira obuku na svim područjima pomorske sigurnosti i prevenciji zagađenja mora. Njene se aktivnosti izvode unutar okosnice prikladnih financijskih instrumenata. Kako bi ispunila svoje zadatke, EMSA radi u kooperaciji sa Službom europske komisije TAEX, kao i s PHARE programima i financijskim proračunom same Agencije. Ovi će se programi nastaviti pod IPA.

Trenutno, EMSA pruža tehničku podršku kroz radionice, posjete stručnjaka i studijske obilaske. Predmeti za ove aktivnosti se pronalaze na temelju ispitivanja nacionalne legislative i upitnika koji se šalju zemljama članicama.

EMSA-ini ciljevi su da pomogne novo-pridruženim zemljama članicama i zemljama-kandidatima u područjima u kojima im treba podrška, te ako neka državna administracija vjeruje da bi joj trebala pomoć, Agencija je poziva da joj izloži svoje potrebe.

Tema posljednje EMSA-ine radionice koja se održala 11-12 ožujka u Lisabonu, bila je o ulozi i odgovornosti pomorske administracije. Na ovoj su radionici bili prisutni predstavnici pomorskih administracija iz Bugarske, Rumunjske, **Hrvatske** i Turske. Cilj obuke je bio osvrt na glavne međunarodne i europske instrumente koje zemlje članice trebaju primijeniti s obzirom na svoje mogućnosti da budu države pod čijom zastavom plove brodovi, kao i na sankcije koje se mogu nametnuti zemljama članicama ako ne ispune svoje relevantne obveze.

EMSA-ino obučavanje Hrvatske je počela pred nešto više od tri godine. U tom je periodu EMSA ponudila izobrazbu u mnogo različitih tematika: regionalni pristup VTMS-u (sustavu informacija o upravljanju prometom plovila) na Sredozemnom Moru; Luke-utočišta: direktiva 2002/59/EC; Obuka upravljanja uređajem za bilježenje podataka tijekom plovidbe na Crnom Moru; Slobodni susret u svezi PHARE projekta; Obuka EU pomorske legislative za novopridošlice; Obuka za revizora Zakona o upravljanju međunarodnom sigurnošću (ISM zakon); Obuka o lukama-utočištima samo za Hrvatsku; Obuka o ISPS zakonu (sigurnost broda), itd.

Nadalje, predstavnici Pomorskog prometa, Pomorske oblasti i Lučka uprava su redovito sudjelovali u EMSA-inim događajima, kako se vidi u tabeli:

Godina	Datum	Tema	Zemlje	Mjesto
2008	11 – 12 ožujak	Uloga i odgovornost pomorske administracije	Hrvatska i druge	Lisbon
2007	5 – 9 rujna	Obuka o ISPS zakonu (sigurnost broda)	Hrvatska i Turska	Lisbon
	23 – 27 srpnja	Obuka za revizora Zakona o upravljanju međunarodnom sigurnošću (ISM zakon)	Hrvatska i Turska	Lisbon
	20 – 22 ožujka	Obuka EU pomorske legislativne za novopridošlice	Hrvatska i Turska	Lisbon
2006	13 – 14 prosinca	Obuka o EU pomorskoj legislativi	Hrvatska i druge	Lisbon
	11 prosinca	Slobodni susret u svezi PHARE projekta	Hrvatska i Turska	Lisbon
	27 – 28 veljače	Obuka upravljanja uređajem za bilježenje podataka tijekom plovidbe na Crnom Moru	Hrvatska i druge	Istanbul
2005	7 – 8 prosinac	Luke-utočišta: direktiva 2002/59/EC	Hrvatska i druge	Brisel
	21 – 22 studeni	regionalni pristup VTMS-u (sustavu informacija o upravljanju prometom plovila) na Sredozemnom Moru	Hrvatska i druge	Brisel

EMSA još puno toga mora učiniti kako bi pomogla Hrvatskoj na njenom putu ka Europskoj Uniji. Pomorska administracija Republike Hrvatske može uvelike profitirati od njene strategije koja uključuje blizak rad sa zemljama članicama i želju da odgovori na njihove specifične zahtjeve u svezi sa praktičnom implementacijom legislativne Zajednice. EMSA u skladu s tim može organizirati i prikladne aktivnosti kao praktični dio obuke. Agencija također olakšava suradnju između zemalja članica i prenosi najbolja iskustva iz unutar Zajednice, a koja mogu uvelike pomoći Hrvatskoj.

3.3.4 DRUGI PROGRAMI NA POLJU OBRAZOVANJA

Između ostalih planova da se privuče više direktnih inozemnih ulaganja (Foreign Direct Investments, dalje u tekstu FDI) je i Vladina namjera da više ulaže u obrazovanje. Vlada bi možda trebala u nordijskim zemljama potražiti dobre modele relativno malih ali zato otvorenih ekonomija, gdje znanje i izvrsna poslovna atmosfera privlači visoku razinu direktnih inozemnih ulaganja.

- **Poljski pomorski sektor koristi PHARE program I TEMPUS pod-program**

Cilj je projekta bio pomoći Sveučilištu u Gdansku da osnuje jedinicu visokog pomorskog obrazovanja prema modelu zemalja članica Europske Unije. Projekt je razvijao EU obrazovne modele za potrebe Sveučilišta. Teme tih modula su bile: Pomorsko pravo, Pomorska ekonomija, Pomorska sigurnost, Upravljanje ukupnom kvalitetom transporta, i Pomorski engleski jezik. Projekt je također podržavao sveučilište u razvoju obrazovnih metoda, predstavljajući rješenja za obuku temeljenu na multimediji. Partneri projekta su bili, uz Univerzitet Gdansk i Centar za pomorske studije, jedna vodeća tvrtka za konzalting za privatni menadžement iz Njemačke, poljska najveća broderska kompanija, i administracija dvije poljske luke.

- **Leonardo da Vinci program Europske Unije**

Projekt Program za učenje pomorskog engleskog jezika (Maritime English Learning Tool, dalje u tekstu MarEng) baziran na webu, koncentrira se na pomorski engleski jezik, a cilj projekta je da stvori program za učenje pomorskog engleskog jezika na internetu. Program reflektira širok spektar pomorskih tema i razina kompetencije. Strukturiran je na zamisli virtualnog broda koji tijekom svoje plovidbe nailazi na različite situacije u kojima se pomorski engleski koristi na palubi i u lučkim aktivnostima. Materijal je englesko-engleski. Sadržavat će tekstove, različite vrste vježbi, slika, zvučnih i video-klipova. MarEng program za učenje jezika i materijali koje obuhvaća pogodan je podjednako za nastavnike i učenike pomorskog engleskog, kao i za ljude koji rade u različitim pomorskim zvanjima⁵.

3.4 DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADNJI

3.4.1 DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADILIŠTIMA I BRODOGRADNJI U EU

U Europskoj Uniji postoji specifične odredbe koje se bave subvencijama za brodogradnju, točnije Uredba (EC) br. 3094/95 objavljena u O.J. 332 od 30.12.1995 i izmjena Zakonske uredbe (EC) br. 2600/97 objavljena u O.J. 351 od 23.12.1997

Cilj Uredbe Vijeća jest izgradnja, unutar Zajednice, komercijalnih morskih plovila na svoj pogon, osim plovila manjih od 100GT, plutajućih dokova i pokretnih pomorskih jedinica, tegljača za vuču snage manje od 365 kW, te ribarskih brodova manjih od 100GT. Vojna plovila su također isključena.

Potporna brodogradnji će uključivati ne samo pomoć dodijeljenu od same države već i potporu koju će odobriti lokalne vlasti ili neka druga javna tijela. Potpora dodijeljena za brodogradnju, popravke ili pretvorbu mogu se smatrati kompatibilnima sa zajedničkim tržištem samo ako se usklade sa propisima ove Uredbe.

Kompatibilne mjere su:

- **Socijalna pomoć**

Pomoć da se pokriju troškovi mjera za isključivu dobrobit radnika koji će izgubiti mirovinske povlastice ili koji su smatrani viškom ili koji su na bilo koji drugi način izgubili posao u dotičnoj tvrtci za brodogradnju ili remont ...

Troškovi plaćanja radnika koji su postali višak ili su umirovljeni prije zakonske dobne granice.

Europska Unija je prihvatila nekoliko slučajeva i pružila izravnu pomoć za restrukturiranje brodogradilišta, tamo gdje se naišlo na financijske poteškoće. Vidi slučaj 28/07 od 30. travnja 2007 Cantieri Navali di Termoli Spa u Italiji ili slučaj 561/06, 10. srpnja 2007 firme Constructions Mécaniques de Normandie. Posljednja je primila direktnu pomoć od 10.4 milijuna eura.

- **Istraživanje i razvoj**

Ovaj dio pokriva temeljni razvoj, osnovni industrijski razvitak, primijenjeno istraživanje i razvoj. Potpora je ograničena na 25-50% prihvatljivih troškova. Praktični primjer je program inovacijske pomoći u Nizozemskoj (vidi Državna potpora br. 225/2006) ili Španjolskoj (vidi Državna potpora br. 423/04 ili 16/3/2005) ili slučaj komercijalnih jedrenjaka-krstarica u Nizozemskoj (slučaj 447/05)

- **Indirektna potpora**

Potpore za brodogradnju i remont, isključujući popravke, koja je dodijeljena brodovlasnicima u obliku pozajmica u garancija može se smatrati kompatibilnom sa zajedničkim tržištem ako se podudara s **OECD Sporazumu o izvoznim kreditima za brodove**, ili bilo kojim sporazumom koji dopunjava ili mijenja taj dogovor.

Potpore za rekonstrukciju odobrena u Španjolskoj, Portugalu i Belgiji u obliku pomoći oko ulaganja i bilo kakvoj pomoći oko socijalnih mjera a koje nisu pokrivena ovom uredbom, može se smatrati kompatibilnom sa zajedničkim tržištem. O potporama se mora dati pojedinačno izvješće i dobiti prethodno odobrenje Komisije, a one se moraju uskladiti i s određenim maksimalnim ograničenjima i rokovima isplate.

- **Druge mjere**

U iznimnim slučajevima, drugi oblici pomoći se mogu smatrati kompatibilnim sa zajedničkim tržištem. Ako Komisija odluči da je to slučaj, bit će ovlaštena, nakon konzultiranja sa Specijalnim Vijećem utemeljenim člankom 113 Sporazuma, da zatraži odstupanje od Stranačkih skupina u skladu s Člankom 5(5) OECD Sporazuma.

Jedan od primjera za to je slučaj u Italiji gdje je vlada sačinila program koji je trebao zamijeniti tankere s jednim trupom sa dvotrupcima ili njihovim ekvivalentom. Svota od 12 milijuna eura na godinu je dostupna tijekom 3 godine (vidi slučaj 54/06 od 7/2/2007)

Tijekom godina usvojila su se posebna pravila za veliki broj sektora a koja se odnose na specifične probleme ili uvjete kojima treba pristupiti posebnim setom pravila. Oni trenutno uključuju sektore audiovizualne produkcije, emitiranja, ugljenarstva, električne energije (bez sredstava), poštanske usluge, i **brodogradnju**.

3.4.2 DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADILIŠTIMA I BRODOGRADNJI U HRVATSKOJ

Kako bi se obnovila hrvatska flota (trgovačka i putnička flota) i ojačale hrvatske brodarske kompanije, državna potpora od 10% ukupnih troškova konstrukcije se nudi vlasnicima za građenje novih brodova. Zauzvrat brodovi moraju ostati barem 10 godina pod hrvatskom zastavom.

Primarni cilj izgradnje i obnove putničke flote cilja na proces modernizacije i obnove putničke flote sa svrhom promocije demografske i ekonomske obnove i razvoja hrvatskih otoka, dok u isto vrijeme ispunjava zahtjeve pojačanog prometa tijekom turističke sezone, te poboljšava sigurnost broda i usklađuje se s EU smjernicama koje se tiču sigurnosti plovidbe. Prosječna starost flote u ovom trenutku je 27.6 godina. S novim brodovima koje se imaju isporučiti od 2008-2010, starost će se flote smanjiti na 22 godine. Jadrolinija, vodeći vlasnik putničkih brodova, uzet će 10 novih brodova, dok će u isto vrijeme brodovi stari 15 godina biti u raspremi. Udio državne subvencije u financiranju gradnje brodova u gorespomenutom programu obnove putničke flote bio je 10% ugovorenog punog iznosa.

Starost trgovačke flote je također veoma visoka. **U međuvremenu je hrvatska zastava, koja je nekoć bila na sivoj listi EMSA-e, već dospjela na crnu listu.** Program je izrađen unutar okosnice koja modernizira hrvatsku zastavu, a istovremeno i ponovni upis brodova pod hrvatsku zastavu.

Pomoć može biti kompatibilna sa strategijom Europske Unije ako se Uniju obavijesti i ako je predložena subvencija dokumentirana. Nakon verifikacije s OECD skupinom zemalja članica, Komisija će donijeti odluku, no kako je prije pokazano, EU je već odobravala takve programe (vidi slučaj Italije).

Pored toga, može se odobriti i restrukturiranje brodogradilišta (smanjenja viška radnika) kako bi ih se učinilo što konkurentnijima na svjetskom tržištu, ako se o tom izvijestilo na prikladan način, sa dobrim planom restrukturiranja.

3.5 POTPORA ULAGANJIMA

Subvencije za obnovu flote nisu česte kod drugih načina prijevoza kao što su vuča ili avijacija. Pošto one teže razbijanju konkurencije, Komisija se opirala odobravanju takvih programa, osim tamo gdje su oni činili dio strukturalne reforme koja je vodila do smanjenja u općem kapacitetu flote.

Ulaganje mora biti u skladu s Uredbom (EC) br. 1540/98 ili nekom drugom legislativom Zajednice koja je može zamijeniti. Međutim, unutar okvira uredbi, u određenim ograničenim uvjetima bi mogla biti dozvoljena i druga potpora ulaganjima, u skladu sa strategijom Zajednice o sigurnom moru, a kako bi se poboljšala oprema na brodovima koji se uvode u registre zemalja članica,

i/li za promociju upotrebe sigurnih i čistih brodova. Takva se potpora može odobriti, što potiče i inicijativu da se brodovi registrirani u Zajednici unaprijede do standarda koji premašuju propisanu sigurnost i ekološke standarde date u međunarodnim konvencijama, teže k dogovorenim višim standardima, i jačaju sigurnost i nadzor nad zaštitom okoliša. Takva se potpora treba uskladiti s prikladnim uredbama Zajednice o brodogradnji. (vidi slučaj talijanskih tankera sa dvostrukim trupom)

Pošto je brodogradnja u osnovi veoma pokretna, regionalna potpora za pomorske kompanije u zaostalim područjima, a koja se najčešće provodi u obliku potpore ulagačkim kompanijama koje investiraju u regiju, može se odobriti samo u slučaju kad je jasno da će se dobit tijekom nekog razumnog vremenskog perioda pritjecati u to područje. Ovo bi, na primjer, bio slučaj ulaganja vezanih za izgradnju namjenskih skladišta ili za nabavku stalne opreme za prekrcaj. Potpora ulaganjima u pomorske kompanije manje razvijenim područjima se dakle može dopustiti samo tamo gdje je u sklad s lokalnim pravilima o lokalnoj potpori.

3.6 LOKALNA DRŽAVNA POTPORA PODRUČJIMA OD DRŽAVNE SKRBI

Regionalna potpora je državna potpora u obliku investicija odobrenih kompanijama u specifičnim geografskim područjima (tj. područjima od državne skrbi) kako bi pomogle izgladiti razlike među regijama. Od ovog bi koristi mogla imati regije koje su u tzv. područjima od državne skrbi.

Područja od državne skrbi su ona mjesta gdje se lokalna potpora može odobriti pod EU legislativom. Uspostava zemljovida područja od državne skrbi stupila je na snagu 13. veljače 2007, i ostat će na snazi do 31. prosinca 2013. Zemljovid se pregledalo kao odgovor na revidirane smjernice regionalne potpore europske Komisije, a osvrt je završio tako što je Vlada objavila sadašnji zemljovid kao dio svog odgovora na javno savjetovanje o područjima od državne skrbi, u listopadu, 2006.

U Zakonu o strategiji pomorskog prometa, objavljenom 2006, Direkcija za upravljanje energijom i transportom Europske Zajednice ustvrdila je da Europa treba podržavati svoje otoke: "Europa ima mnoštvo otoka čije stanovništvo ovisi o pomorskim vezama i trajektnim službama koje nisu uvijek profitabilne. Bez pristupa kopnu mnoge od ovih zajednica bi uvele i nestale. Dok EU ne dopušta subvencije za promet koje mogu narušiti tržišno natjecanje, uredbe Zajednice dopuštaju javne subvencije za službe između kopna i otoka te one međuotočne, sve dok se one dodjeljuju transparentno i nema diskriminacije među izvođačima usluga prijevoza."

Jedna od karakteristika Europe je mnoštvo i raznolikost obalnih područja. Danas 35% stanovništva živi pored mora. Od svih područja na NUTS 3 razini, 29% ih se smatra obalnim. Tradicionalno, priobalna su područja usmjerena na ribarstvo i trgovinu što je rezultiralo razvojem brojnih lučkih gradova uz obalu. Velika gradska područja duž obale srasla su s cijelim nizom malih i srednjih gradova. Lučke djelatnosti obalnih gradova su se razvila u gustu mrežu pomorskog prometa. Okolna rekreacijska područja obalnih područja se u nekim dijelovima Europe uspješno istražuju u smislu turizma. Europsko priobalje je suočeno sa specifičnim izazovima u vidu uspješnog spajanja ljudskog življenja, ekonomskih aktivnosti i zaštite okoliša. Stoga je bitno pogledati ekonomske, društvene i teritorijalne uvjete ovih područja, kako bi se bolje shvatilo i suočilo s takvim izazovima.

Obalna i otočka područja, koja su većinom ovisna o ribolovu, u pravilu su periferni dijelovi europskog konteksta i u današnje doba u većini njih se događa opadanje broja stanovnika, zaposlenosti i prihoda. Kao suprotnost ovome, lučke su se djelatnosti razvile u gustu mrežu pomorskog transporta, s velikim europskim lukama u prvoj ligi svjetske mreže luka. Periferija se može gledati kao ograničenje za europska obalna područja, ali upravo ta zemljopisna izdvojenost i udaljenost od naseljenih centara može se pretvoriti u prednost naspram odgovornosti, te privući turiste i druge gospodarske djelatnosti u ta područja.

Slijedeći gorespomenuto, opći ciljevi smjernica Komisije za regionalnu potporu za 2007-2013 su manja ali bolje usmjerena državna potpora, hvatanje u koštac s problemima na tržištu zemljišta i promidžba poduzetništva.

Smjernice postavljaju pravila koja uređuju raspodjelu državne potpore za gospodarski napredak otoka, obalnih i drugih manje razvijenih područja Europske Unije te definiraju koja područja ispunjavaju uvjete za dodjelu te pomoći. Nove se smjernice usredotočuju na najzakinutije regije, tako da će se većina povlastica državne potpore usmjeriti u područja u novim zemljama članicama.

Komisija postavlja smjernice za lokalnu potporu predviđenu Člankom 87. Između ostalog smjernice uključuju zemljovid područja od državne skrbi i specificiraju gornju granicu proporcija troškova projekta kojima zemlje članice mogu pridonijeti. Član 87(1) Sporazuma na kojem je ustanovljena Europska Zajednica (EZ Sporazum) predviđa da je, osim ako u Sporazumu nije napisano drukčije, bilo kakva potpora zemalja članica koja narušava ili može narušiti tržišno natjecanje, inkompatibilna sa zajedničkim tržištem. Članci 87(2) i (3) specificiraju vrste potpore koje jesu kompatibilne sa zajedničkim tržištem.

Posebice je Članak 87(3) (a), koji kaže da se potpora odobrava kako bi "unaprijedila gospodarski razvoj područja gdje je životni standard abnormalno nizak ili gdje postoji ozbiljna nezaposlenost", kompatibilan sa zajedničkim tržištem. Također kompatibilan je u Članku 87(3) (c), "potpora koja potiče razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenog ekonomskih područja gdje takva potpora ne utječe negativno na tržišne uvjete u mjeri koja bi se suprotstavljala zajedničkim interesima".

Prateći gorespomenuto, europska je Komisija dala zeleno svjetlo na svom tjednom sastanku 16. svibnja 2006, programu socijalne potpore za zračni promet u sjevernom dijelu Škotske te na škotskim otocima. (**Pa zašto ne i za pomorski promet u Hrvatskoj?**) Zaključilo se kako je program potpore koji je ponudila škotska vlada, za usluge zračnog prometa iz, u, i između određenih područja sjeverne Škotske i škotskih otoka kompatibilan sa Člankom 87, stavak 2, točka a) Sporazuma EZ kojim je predviđeno da se pomoć socijalnog karaktera odobri pojedinačnim korisnicima, bez diskriminacije oko porijekla izvođača usluga, kompatibilan sa zajedničkim tržištem. Ovo je slučaj sa potporom o kojoj je riječ. U izjavi koja je objavljena nakon što je donijela svoju odluku, Komisija tvrdi da je "mjera potpore u svom cilju i namjeni slična mjerama potpore koje je Komisija i dotad odobrivala, i temelji se na sličnim osnovama". Program, koji će odobriti 50% popusta na zrakoplovne karte unutar spornog područja ili u/iz tog područja k glavnim središtima Škotske, teći će od 2006 do 2008 a očekuje se da će troškovi iznositi oko 11.2 milijuna funti (16.2 milijuna eura) godišnje. Svi pojedinci koji žive u najudaljenijim dijelovima Škotske i škotskih otoka moći će koristiti tu povlasticu. Da bi se mogli služiti tom povlasticom, moraju biti stanovnici Zapadnih otoka, otočja Orkney, Shetlandskog otočja, Islaya, Jure i Caithnessa,

uključujući i dijelove Tonguea i Farra te sjeverozapadnog Sutherlanda. Sva povlaštena područja su otočke zajednice osim Caithnessa s dijelovima Tonguea i Farra i sjeverozapada Sutherlanda, koji ostaje najudaljenijim dijelom Ujedinjenog Kraljevstva.

U Engleskoj, najvažniji oblik regionalne potpore je kroz diskrecijski program dodjele pomoći - Selektivni proračun za ulaganje u Englesku (Selective Finance for Investment in England, dalje u tekstu SFIE). Njime upravlja Područna agencija za razvoj⁶ i pripomaže financiranju novih investicijskih projekata koji vode do dugoročnog poboljšanja u produktivnosti, kvalificiranosti radnika te zapošljavanju. Engleskoj je uspjelo u program uključiti i ključne točke kao Darlington, Stockton i Redcar i Cleveland (Dolina Tees) koje su u nacrtu programa bile preskočene.

Još jedan regionalni i diskrecijski program pomoći⁷ je Program selektivne regionalne pomoći (Regional Selective Assistance, dalje u tekstu RSA) u Škotskoj i Walesu⁸. Cijela Sjeverna Irska je pokrivena kao područje državne skrbi. Glavni oblik potpore je Program za selektivno financijsko ulaganje u Englesku, koji cilja na poticanje značajnih ulaganja u projekte koji bi trebali dovesti do dugoročnih poboljšanja u produktivnosti, kvalificiranosti i zaposlenosti. To je diskrecijska donacija koja se može ponuditi prekomorskim kompanijama (i onima u posjedu Engleske) koje otvaraju nove pogone, ili ekspanziraju/moderniziraju postojeće djelatnosti u područjima od državne skrbi. Dostupna je i uslužnim i proizvodnim projektima ako udovoljavaju određenim uvjetima. Pomoć i financiranje su dostupni i za regrutiranje i obuku.

Kompanije također imaju koristi od R&D poreznih olakšica, mala i srednja poduzeća su, dok izračunavaju dohodak zbog poreza, u stanju izdvojiti 150 posto određenog izdatka na R&D aktivnosti, a velike kompanije 125 posto. Vlada namjerava proširiti dodatnu R&D poreznu podršku za tvrtke s 250-500 zaposlenika, ovisno o ishodu diskusija o državnoj potpori s europskom Komisijom.

ZAKLJUČCI

Hrvatska bi morala lobirati kako bi osigurala da se što je moguće više priobalnog područja pokriveno Programom posebne skrbi za vremensko razdoblje nakon 2013.

Ako se za hrvatske otoke i/li priobalno područje **planira neka regionalna potpora te ako za nju ispunjava(ju) uvjete**, odstupanje predviđeno Člankon 87(3)(a) Sporazuma može se primijeniti samo ako se potpora u pitanju namjerava dodijeliti **za svrhu promidžbe regionalnog razvoja, ne samo da bi od njega profitirale brodarske kompanije i pomorski promet u cijelosti.**

6 Uloga RDA jest da vodi i koordinira regionalni gospodarski razvoj u Engleskoj. Oni poglavito ciljaju na poticanje konkurentnosti i reduciranje nejednakosti koje postoje među regijama. RDA ima pet zakonskih ciljeva: unaprijeđenje gospodarske obnove i razvitka, kako bi se poboljšala poslovna učinkovitost, ulaganje i tržišno nadmetanje kako bi se povećala zaposlenost, te pridonijeti razvitku i primjeni vještina relevantnih za zapošljavanje kako bi se pridonijelo održivom razvoju.

7 Program vodi UK Trade & Investment, vladina organizacija koja podržava kompanije u Engleskoj koje inače vode međunarodni biznis i prekomorska poduzeća, a sad se žele učvrstiti ili proširiti u Engleskoj. Oni tim tvrtkama nude:

- upoznavanje s mrežom sektora - liderima industrije, univerzitetima, ostalim centrima moći i skupnim partnerstvima;
- naručene informacije o ključnim trgovinskim pitanjima - ustrojbi kompanije, financijskoj inicijativi, radu, posjedima, komunalijama i pitanjima regulative;
- detaljnu područnu analizu i utemeljene savjete koji će tvrtki pomoći da odabere pravu lokaciju, i
- protok do središnjeg rukovodstva kako bi se tvrtki pomoglo zaštititi poslovne interese.

8 www.dti.gov.uk/files/file31813.png, "Engleska plaća subvencije i potpore ulagačima da bi ih potaknula da osnuju tvrtku, prošire posao ili ostanu u Engleskoj"

3.7 ZELENA DRŽAVNA POTPORA

Europska je Komisija usvojila⁹ revidirane smjernice¹⁰ koje daju opći pregled maksimalnog iznosa državne potpore koji smatra prihvatljivim za Vlade da odobre poduzećima na temelju zaštite okoliša. Nove su smjernice predstavljene u siječnju 2008 zajedno s paketom najvažnijih prijedloga vezanih uz klimu i energiju. One će stupiti na snagu čim budu objavljene u službenom glasilu Europske Unije, što se očekuje kroz nekoliko dana, i tako zamijeniti smjernice koje su na snazi još od 2001.

Nove su smjernice "jasnije, transparentnije i predvidljivije" i pružit će polju klime i energije "širom otvorene mogućnosti za inovaciju"¹¹.

Ako ih usporedimo sa smjernicama iz 2001, razina dopuštene potpore je povećana, postoji 10% povećanja bonusa za potporu "eko-inovacija", a država može ponuditi 100% potpore nekim projektima koji su odabirani nadmetanjem na javnim natjecajima.

Članak (59) o smjernicama Komisije u vezi državne potpore za zaštitu okoliša odnose se na podršku zaštite okoliša u svim sektorima obuhvaćenima Sporazumom EZ. On se također odnosi na one sektore koji su podložni specifičnim pravilima Zajednice o državnoj potpori (prerada čelika, **brodogradnja**, motorna vozila, sintetička vlakna, promet, ugljenarstvo i ribarstvo) osim ako ta pravila ne nalažu nešto drugo.

Smjernice navode proporcije troškova ulaganja u projekt koji može odobriti država bez da se Komisija mora brinuti o potencijalnom narušavanju tržišnog natjecanja. Projekti uključuju ulaganja koja bi poboljšala norme za okoliš u postojećoj EU legislativi, kako bi se unaprijed prilagodile novim standardima, investiralo bi se u čišću energiju i njenu učinkovitost te bolje upravljanje otpadom i/li otklanjanje kontaminirane zemlje. Razine potpore koje će dozvoliti Komisija date su u sljedećoj tabeli.

Potpora pružena za	Tip poduzeća		
	malo, (%)	srednje, (%)	veliko, (%)
ulaganje u			
poboljšanje EU standarda	70	60	50
-(u eko-inovacijskom sektoru)	(80)	(70)	(60)
-(ako se odobri, za javne natječaje)	(100)	(100)	(100)
ekološke studije	70	60	50
ranu prilagodbu EU standardima	25	20	15
3+ godina prije stupanja na snagu	20	15	10
1-3 godina prije stupanja na snagu	20	15	10
upravljanje otpadom	70	60	50
obnovljivu energiju	80	70	60

9 Glasilo Europske Zajednice, izdanje 2468; srijeda 23. siječnja 2008.

10 SMJERNICE ZAJEDNICE O DRŽAVNOJ POTPORI ZA ZAŠTITU OKOLIŠA (2008/c 82/01), Službeno glasilo Europske Unije, 01.04.2008.

11 Povjerenica natječaja Neelie Kroes je izjavila kako će smjernice pomoći EU da ispuni svoje obveze prema klimi. "Treba biti jasno kako bez učinkovite konkurencije cijevi ne bi bili postignuti", rekla je u siječnju 2008.

-(ako, za javne natječaje)	(100)	(100)	(100)
Štednju energije	80	70	60
-(ako, za javne natječaje)	(100)	(100)	(100)
kogeneracija	80	70	60
-(ako, za javne natječaje)	(100)	(100)	(100)
otklanjanje kontaminacija	100	100	100
premještanje	70	60	50

Smjernice zadržavaju vladama mogućnost da uvedu dugoročna odstupanja od ekoloških poreza, za progresivne tvrtke. Međutim, Komisija kaže kako je još prerano davati smjernice o situaciji gdje su tvrtke pokrivene i porezima za okoliš i zamjenjivim nacrtima dozvola.

3.8 TRŽIŠNI PRISTUP LUČKIM USLUGAMA

Morski i riječni promet se ne mogu gledati zasebni, odvojeno od prometa kopnom i zrakom. Prometna veza sa zaleđem je od velikog značaja za gospodarski uspjeh morskih luka. Iz ovog aspekta odgovarajuće planiranje na nacionalnom i regionalnoj/komunalnoj razini čini se važno pa je prikladno korištenje prometnih kapaciteta u sektorima kabotaže i riječnog prometa zajamčeno - čak uzimajući u obzir vezu sa kopnenim i zračnim prometom.

Kopnene su veze od znatne važnosti za luke i njihov razvoj. Luka na dobrom položaju ne može razviti svoje potencijale ako nema dobre prometne veze.

Hrvatske su luke nezaobilazne komponente javne infrastrukture kroz koje se obavlja veći dio inozemne trgovine.

Trenutno se ulažu veliki naponi kako bi se poboljšala hrvatska konkurentnost, poboljšanjem učinkovitosti i izbjegavanjem ograničenja. Ovdje treba obratiti pozornost na projekt ulaza u riječku luku koji podupire Svjetska banka.

Luke djeluju na temelju povezivanja dvije značajno različite vrste prijevoza. Luke su nezamjenjive kad se tiče glatkog prijenosa dobara između morskog s jedne i cestovnog i željezničkog prometa s druge strane.

Kako bi luke mogle učinkovito obavljati svoju ulogu, neometano i bez uzaludnog rasipanja državnih resursa i ustupanja zemljišnih dobara, očekuje se da luka održi stalnu razmjenu s izvođačima prijenosa (brodske kompanije, željeznice, itd.) i državnim tijelima.

Iako se dogodila munjevita ekspanzija cestovne mreže i njene veze s lukama tijekom proteklih nekoliko godina, isto se ne može reći i za željeznicu.

Postojanje zadovoljavajuće infrastrukture je također potrebno kako bi se kompanije stabilile u lukama tako da je zajamčena odgovarajuća konkurencija u tom dijelu prometnog lanca. Na ovom se mjestu možemo referirati na izvješće Komisije o "Pomorskom prostoru bez granica".

Hrvatske luke se natječu ne samo s drugim lukama u Europskoj Uniji već također i s lukama drugih zemalja.

Mogućnost kooperacije ili udruživanje usluga i djelatnosti, posebno na europskoj razini, u svrhu rastuće konkurencije trebala bi ostati politička i gospodarska opcija. Reorganizacija ili partnerstva među lukama predstavljaju mogućnost umanjena troškova, jačanja sinergije, poboljšanja marketinga i/li stvaranja kritične mase.

Prilike bi - posebice unutar Europske Unije - trebale biti poticane kako bi se naš glas čuo i kako bismo poboljšali i uvećali financijsku i poslovnu izvedbu luka, a sve kako bi one mogle ponuditi što bolju uslugu.

U budućnosti će zadaci luka postajati sve kompleksniji. Ovaj se razvoj nastavlja na europskoj i međunarodnoj razini. Na ovom mjestu bismo mogli spomenuti proširene zahtjeve za zaštitom okoliša, pomorskom sigurnosti te nove tehnologije. Sve ove mjere povećavaju administrativni i operativni pritisak na luke. Uzimajući u obzir ulogu luka, preporučljivo je da se povede smisleni dijalog sa svim dioničarima luke na svim razinama. Da bismo ovo učinili nužno je da se uprava luke može dovesti u poziciju da postane aktivna, na kompetentan i jasan način, u skladu sa danim zadatkom.

Jedna od mogućnosti određenja ovog zadatka bio bi "vlasnički" model. Lučka administracija sklapa ugovore s privatnim lučkim kompanijama. Iako se vlasničke veze ne mogu promijeniti, usluge pruža privatno poduzeće. Ovaj "vlasnički" model također se može uzeti kao temelj u svrhu održavanja i novih investicija u luke.

"Vlasnički" model mogao bi biti zanimljiv hrvatskim lukama. Dok bi luke zapravo trebale biti trgovačka poduzeća, istovremeno se ne može previdjeti činjenica da su luke također pokretačka sila iza regionalnog rasta i neophodan dio infrastrukture. Ovo također može značiti da bi manjkavost infrastrukture mogla značiti popriličnu štetu za gospodarstvo zemlje.

3.9 ISTRAŽIVANJE I RAZVOJ, DRŽAVNA POTPORA ZA INOVACIJE

Podrška projektima u Europskoj Uniji se mijenja. R&D, usmjeren k rješenjima i primjeni poprima sve veću važnost. Novi, interdisciplinarni instrumenti financiranja koji kombiniraju nove resurse za sponzore projekata predstavljaju izazov usmjeren k budućnosti.

Stvaranjem europske istraživačke zone Europa postaje međunarodno sve konkurentnija. Vrlo važnu podršku tome predstavlja sponzor istraživanja, a to je sama Europska Unija, s jačom, multinacionalnom i prekograničnom kooperacijom na polju istraživanja i razvoja.

Zbog toga EU potiče umrežavanje istraživačkih timova, veću mobilnost znanstvenika i uvećanu razmjenu ideja. Ona podržava kooperaciju na različitim razinama uključujući koordinaciju strategija na razini samo jedne zemlje i na razini Europe, s ciljem ostvarenja europskih strategija. Kako bi se ovo postiglo, prateći programi tvore tematsku, administrativnu i financijsku okosnicu. Oni također upotpunjuju financiranje nacionalnog istraživanja.

Europska Unija je spremna podržati **pomorski promet** bilo kojom prihvatljivom mjerom. Komisija mnogo pozornosti poklanja **pomorskoj inovaciji, istraživanju i razvoju**. Komisija je posvećena podržavanju **pomorskih istraživanja** i cilja na to da poboljša kakvoću, sigurnost, osiguranje i ekološku izvedbu pomorskog prometa. Pomorsko je istraživanje 2005. dobilo značajan polet, osnivanjem "Waterbornea", od Europske Unije poduprte tehnološke platforme. Waterborne je obećao spojiti relevantne dioničare i ponoljšati koherentnost istraživanja sektora.

I doista, ogromni spektar R&D aktivnosti vezanih uz pomorski prijevoz financirao se tijekom godina kroz istraživačke programe Europske Unije. Tematska mreža za kratku plovidbu uspostavila se unutar okosnice Šestog okvirnog Programa, kako bi se izvelo istraživanje vezano uz kratku plovidbu.

Prošla je godina dana od početka Sedmog okvirnog programa (Framework Programme 7) i žustro se radi: trenutno je u tijeku treći natječaj za ponude. Zemlje članice EU su rezervirale ukupno 4.1 milijardi eura za financiranje ove teme tijekom njenog trajanja.

Središnji cilj istraživanja prometa u okviru FP7 jest da razvije sigurnije, "zelenije" i "pametnije" paneuropske sustave prometa od kojih će koristiti imati svi građani i koji će poštivati okoliš i povećati konkurentnost europske industrije na globalnom tržištu. Kako europski prometni sustav ima ključnu ulogu u prijevozu ljudi i dobara i od vitalnog je značaja za europski boljitak, moraju se iznaći rješenja da se ublaže negativni učinci i posljedice povećane pokretljivosti u svezi sa okolišem, potrošnjom energije, te sigurnošću i zdravljem stanovništva. Kratka plovidba kao dio Waterborne platforme, također treba biti prioritet u Sedmom okvirnom programu.

Između ostalih, naglasak će biti dan sljedećim aktivnostima: održivi prijevoz na površini - željeznica, ceste i promet na vodi ("waterborne")¹²:

- (1) razvoj čistih i učinkovitih motora i nagibnih vlakova,
- (2) smanjenje učinka prometa na klimatske promjene,
- (3) inter-modalni regionalni i nacionalni promet,
- (4) konstrukcija i održavanje infrastrukture, integrativna arhitektura i podrška europskom globalnom satelitskom navigacijskom sustavu Galileo i EGNOS, navigacijskim i uslugama vremenskog reguliranja, učinkovitoj upotrebi satelitske navigacije.

Okvirni programi nisu lagani niti u samom početku a nije laka ni njihova implementacija, no za Hrvatsku će najdragocjenija biti sudjelovanja u skupinama i mrežama unutar njih kreiranim. Kako bi se moglo imati koristi od istraživačkih programa europske Komisije, od firmi se već zahtijeva kooperacija na europskoj razini. Eto prilike za suradnju između hrvatskih brodogradilišta i dobavljača da ujedine snage na europskom nivou.

12

http://cordis.europa.eu/fp7/cooperation/transport_en.html; http://ec.europa.eu/research/fp7/index_en.cfm?pg=transport; http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm,
http://cordis.europa.eu/fp7/do/index.cfm?fuseaction=UserSite.CooperationDetailsCallPage&call_id=108

Okvirni program istraživanja i tehnološkog razvitka je najvažniji instrument EU koji vodi k realizaciji zajedničke zone europskih istraživanja. On cilja na pokretljivost znanja, tehnologije i sudionika istraživanja i postignuće najbolje moguće iskoristivosti resursa kroz samu suradnju. Stoga na polju znanosti i industrije treba ojačati konkurentnost Europske Unije prema recimo Sjedinjenim Državama ili Japanu. U isto se vrijeme želi pridonijeti realizaciji europske strategije.

Postavljeni se rok od 2007-2013 prvo proteže na sedam godina i stoga omogućuje veći kontinuitet planiranja. Nedavno je za ovaj period dogovoren ukupni fond od 50.5 milijardi eura, a sredstva postupno postaju dostupna.

Okvirni je program podijeljen u "zasebne programe" u kojima se ogleda naglasak na europsko financiranje projekta. Zahvaljujući pravilima sudjelovanja oko kojih se mora usuglasiti pojedinačno za svaki okvirni program, bit će određeni financijski instrumenti, mogućnosti sudjelovanja, postupak prijave i odabira, ugovor, modaliteti financiranja i plaćanja, te pravila prijave i korištenja. Tvrtke, istraživački centri i fakulteti mogu sudjelovati u okvirnom programu. Zahvaljujući posebnim mjerama koje pogoduju mobilnosti, u program se mogu uključiti i individualni znanstvenici.

U EU Okvirnom istraživačkom programu, u "Pozivu za dostavu prijedloga" svake su godine imenovane posebne nove teme (2007, 2008, 2010, 2011, 2012). Negdje oko 4 bilijuna eura je uloženo u temu br. 7, "Promet". Također i drugi, posebni programi nude mogućnosti za pomorske istraživačke aktivnosti.

Financiranje istraživanja cilja na očuvanje i održanje znanstvene kompetencije, strateški tehnološki razvoj i procese s posebnim utjecajem na opći rast i zapošljavanje.

Unutar okvira specijaliziranih programa, hrvatska Vlada može podržati osnovne tehnologije koje potiču razvitak u središnjim područjima primjene i tako ima pokretački učinak u mnogim sektorima. Nadalje, mala i srednja poduzeća mogu se podržati posebnim programima financiranja koji su otvoreni novim tehnologijama.

Možda postoje razlike među pojedinačnim regijama Hrvatske i orijentaciji sadržaja i instrumenata koje koristi Vladino R&D financiranje. Tako je trend usmjeren koncentraciji ključnih tehnologija i razvoju skupina. Ciljana skupina programa tehnološke podrške u regiji su npr. posebno inovativna mala i srednja poduzeća. Ovisno o situaciji nije uvijek moguće odrediti jasnu razliku između financiranja istraživanja i gospodarske podrške.

Gospodarske tvrtke i sveučilišta, istraživački centri i druge R&D institucije mogu podjednako sudjelovati u vladinim programima. Prednost se daje istraživačkim asocijacijama između znanstvenih institucija i tvrtki. Individualne istraživače se obično financira kroz druge financijske pogodnosti.

Financiranje istraživanja se obično ostvaruje kroz direktno podržavanje projekta unutar okvira tehnološki-orijentiranih programa podrške, u obliku nepovratnih subvencija.

Nakon dovršenja projekta mora se dostaviti konačno izvješće iz kojeg mora biti vidljiva primjena rezultata istraživanja.

Europska i međunarodna suradnja

Vladin program podrške istraživanjima bi općenito trebao biti otvoren za europsku i međunarodnu suradnju - u nekim slučajevima međunarodna suradnja može biti eksplicitan element programa.

U osnovi se hrvatski partner može poslužiti dvjema mogućnostima za međunarodnu suradnju za svoj projekt:

- Financiranje projekta međunarodne suradnje posredstvom djelomičnog financiranja R&D naloga stranom partneru u suradnji. Dodjela R&D naloga bi se trebala koristiti kako bi se primila usluga od stranog ugovaratelja koja u Hrvatskoj nije dostupna u ovom obliku.
- Sudjelovanje kompetentnog stranog partnera u suradnji na planiranom projektu kako bi se uvećale šanse za prijavu i sinergistički učinak suradnje sa stranim partnerom.

Među partnerima bi se općenito trebali zaključivati ugovori koji su u skladu sa financijskim smjernicama.

Primjer: Njemačka

Federalno Ministarstvo gospodarstva i tehnologije, istraživački program "Navigacija i pomorska tehnologija za 21. stoljeće" (N 156/2000 - Njemačka; N 1/2005 - Njemačka), fond od gotovo 103 milijuna eura, razdoblje od 2005 do 2010

Cilj je razviti nove tehnologije za pomorsku industriju, brodovi-produkti sustava i njihova produkcijska tehnologija u sljedećim područjima:

- ✓ na polju brodske tehnologije (daljnji razvitak brodske hidrodinamike i razvoja modernih sustava informacije i komunikacije)
- ✓ na polju relokacije prometa s kopnenih na vodene putove (razvoj brzih brodova, novih tehnologija i koncepata transporta te poboljšanje kvalitete i učinkovitosti razmjene tereta unutar transportnog lanca, te u ovom cilju razvoj novih tipova broda)
- ✓ na polju pomorskih tehnologija (razvoj pomorskih plinskih i naftnih tehnologija kao i projekti ekološke pomorske tehnologije te polarnih tehnologija)

4. SLUŽBA OPSKRBE

4.1 PREGLED DRŽAVNE POTPORE U EU U ODNOSU NA SLUŽBE OPSKRBE

Opskrbne službe su službe u kojima raznosač iskrcava dobra iz plovila koje je doplovilo iz polazišne točke a kako bi spomenuta dobra premjestio na drugo plovilo koje nastavlja plovidbu do odredišne luke. Usluga se obično vrši kroz istovar.

Usluge opskrbe su besplatne u većini zemalja (jedina iznimka je Portugal). Komisija, međutim, smatra kako je neophodno daljnje ispitivanje prije negoli se odluči hoće li usluge opskrbe biti rezervirane za plovila pod zastavom Unije. Razlog je to što prijenos međunarodnog tereta koji prethodi ili slijedi nakon međunarodne plovidbe iste (brodske) tvrtke može značajno smanjiti troškove prijevoza.

4.2 SITUACIJA U HRVATSKOJ

U Hrvatskoj je Vlada subvencionirala opskrbnu službu Lošinjske Plovidbe. Ta je opskrbna služba u prošlosti započela s dva broda između Gioie Tauro i Venecije, Kopra, Rijeke i Bara, a od 2008. i između Gioie Tauro, Ploča, Zadra i Splita. Usluga se pokazala pouzdanom i točnom i privukla je mnogo zainteresiranih. Imala je logističku podršku od 22 hrvatske kompanije kroz konkurentne cijene i visokokvalitetnu uslugu. Povrh toga, hrvatske su željeznice uvele liniju Rijeka - Budimpešta. U prošlosti je ova opskrbna služba znatno pridonijela rastu riječke luke. Ali nakon nekog vremena tržišni udio subvencioniranog opskrbljivača je opadao zbog opskrbljivača CMA/CGM i MSC. Rijeka je danas zrelija kontejnerska luka i iz tog je razloga isključena iz nove opskrbne službe isto kao i luke Koper i Trst. Subvencioniranje opskrbne službe bi najvjerojatnije poremetilo tržište, pošto neki drugi opskrbljivači i glavne linije već pristaju u riječku luku. Pregled usluga je dolje izlistan.

TABELA OPSKRBLJIVAČA U RIJECI

OPERATER	OPSKRBLJIVAČ	KAPACITET	UČESTALOST	DESTINACIJA
LOŠINJSKA PLOVIDBA	SUSAK SRAKANE	336 TEU 336 TEU	SVAKIH 11 DANA	G. TAURO-PLOČE-MALTA-BAR
MAERSK	MURAT K	1100 TEU	JEDNOM TJEDNO	G.TAURO-ANCONA-RIJEKA
MSC	MSC GIULIA MSC PIONEER	1100 TEU 1266 TEU	JEDNOM TJEDNO	PIRAEUS-G.TAURO-VENICE-ANCONA-PLOČE

Cilj hrvatske Vlade je da poveća ukupnu zapreminu kontejnera kroz druge luke u Hrvatskoj te da zaobiđe koliko god je moguće kamiona na cesti duž obale. Posebno u ljetnoj sezoni cestovni promet je vrlo gust. U ovom trenutku protok je vrlo ograničen na druge luke, kako pokazuje sljedeća tablica, ali zapremina se stalno povećava.

PROMET U LUKAMA PLOČE, ZADAR I SPLIT, U TEU (jedinica-ekvivalent 20 stopa)

GODINA	PLOČE	ZADAR	SPLIT
2005	16,931	238	20
2006	18,327	987	1,700
2007	23,197	940	4,843
UKUPNO	58,455	2,165	6,563

Nova (subvencionirana) opskrba služba će povezati čvorište Gioia Tauro Maerskom, sa Pločama, Zadrom, Splitom i Barom. No troškovi pristajanja u i kretanja iz luke Bar više nisu uključeni, pošto su, prema dogovoru između vlasnika brodova i luke Bar, ta pristajanja bila na komercijalnoj osnovi, dakle luka Bar će nadoknaditi vlasnicima brodova gubitke, ako troškovi pristajanja ne budu pokriveni iz prihoda od tereta za plovidbu od/u luku Bar.



Uz riječku luku, luka Ploče je luka s najvećom zapreminom kontejnera. Luka posebno opslužuje industrijska središta u Bosni i Hercegovini, i u nju već pristaju neki opskrbeni brodovi. Zbog njihovog ograničenog broja, pouzdana i učestala služba mogla bi još više podignuti zapreminu.

TABLICA: OPSKRBNNE SLUŽBE U LUCI PLOČE

OPERATER	OPSKRBLJIVAČ	KAPACITET	UČESTALOST	DESTINACIJA
LOSINJSKA PLOVIDBA	SUSAK SRAKANE	336 TEU 336 TEU	SVAKIH 5 DANA	G. TAURO-PLOČE
EVERGREEN	MARTI PRIDE	263 TEU	JEDNOM TJEDNO	TARANTO-PLOČE
MSC			JEDNOM MJESEČNO	PIRAEUS-G.TAURO-VENICE-ANCONA-PLOČE

Program potpore je temeljen na programima potpore za kratku plovidbu kao što su MARCO POLO i odredbe Članka 10 smjernica Zajednice o državnoj potpori pomorskom prometu C (2004)43, imajući na umu kako je takva potpora namijenjena razvoju kombiniranog prijevoza i djelatnosti koje će pridonijeti smanjenju gustoće prometa. Tijelo koje odobrava potporu plaća do 30% prihvatljivih troškova od učinjenog ukupnog troška.

Ne postoji zakonska definicija “kratke plovidbe”. Ipak, u priopćenju Komisije o razvoju kratke plovidbe u Europi 29 lipnja 1999(20) nudi se radna definicija kratke plovidbe (“short sea shipping”), a koja bi se trebala shvatiti kao “kretanje tereta i putnika morem, među lukama smještenih u zemljopisnoj Europi ili među tim lukama i lukama smještenim u ne-europskim zemljama koje imaju obalu na okolnim morima koja obrubljuju Europu”(21). U tom priopćenju Komisija je podvukla ulogu i sposobnost ovog načina transporta da potpomogne i unaprijedi održivu i sigurnu mobilnost, ojača koheziju unutar Zajednice i poboljša učinkovitost transporta kao dio intermodalnog pristupa. Komisija također prepoznaje da se promicanje kratke plovidbe mora činiti na svim razinama, bilo Zajednice, nacionalnim ili regionalnim.

Pošto potpora kratkoj plovidbi teži poboljšati intermodalni lanac i rasteretiti ceste u zemljama članicama, definicija kratke plovidbe kakva je dana 1999. trebala bi, za svrhe ovog rada, biti ograničena na transport među lukama unutar teritorija zemalja članica.

Komisija prepoznaje da pokretanje službi kratke plovidbe može biti popraćena znatnim financijskim poteškoćama koje zemlje članice možda žele umanjiti kako bi ne bi negativno utjecale na promociju takvih službi.

Kad je tome slučaj, Komisija će biti u stanju odobriti potporu ove vrste, pod uvjetom da je ona namijenjena brodovlasnicima u smislu Članka 1 Uredbe (EEZ) br. 4055/86, da brodovi nose zastavu jedne od zemalja članica. O ovoj će se vrsti potpore morati izvijestiti i ispuniti sljedeće uvjete:

- pomoć ne smije prelaziti tri godine u trajanju i njena svrha mora biti financiranje brodarske usluge povezivanja luka smještenih na teritoriju zemalja članica,
- usluga mora biti takve vrste da dopusti da prijevoz (poglavito tereta) cestom bude potpuno ili djelomice izvršen na moru, bez preusmjeravanja pomorskog transporta na način koji bi se suprotstavljao zajedničkim interesima,
- potpora mora biti usmjerena na implementaciju detaljnog projekta sa predustanovljenim učinkom na okoliš, koji se tiče nove rute ili unaprjeđivanja postojeće usluge, koji će povezati i više brodovlasnika ako je potrebno, s financiranjem ne više od jednog projekta po liniji, te bez obnove, produženja ili ponavljanja dotičnog projekta,
- svrha potpore mora biti da pokrije ili do 30% izvedbenih troškova dotične usluge(22), ili da financira kupovinu opreme za prekrcaj kako bi snabdjela isplaniranu službu, do razine od 10% u takvo ulaganje,
- potpora da se implementira projekt mora biti odobrena na temelju transparentnih kriterija primijenjenih na ne-diskriminirajući način prema brodovlasnicima Zajednice. Potpora bi trebala biti dodijeljena za projekt odabran od vlasti zemlje članice kroz javno nadmetanje u skladu s primjenljivim pravilima Zajednice,

- služba koja je tema projekta, nakon što završi razdoblje u kom je bila podesna za javno financiranje, mora biti takve vrste da je komercijalno isplativa,
- Takva se potpora ne smije spajati s naknadom za javne službe (obveze ili ugovori).

ZAKLJUČAK

U ovom trenutku u EU ne postoje/nisu poznati slični slučajevi gdje zemlja članica subvencionira opskrbnu službu. Stoga bi subvencioniranje opskrbe službe moglo biti izvedivo ako se o svemu izvijesti EU Komisija.

Treba znati da bi i odobravanje subvencije brodskoj liniji koja vrši usluge opskrbljivanja trebalo biti u skladu s općim pravilima procedure. U ovom je slučaju iznos je iznad gornjih granica određenih od EU. U takvim slučajevima treba se organizirati javno nadmetanje.

Ipak, alternativni način subvencioniranja mogao bi biti taj da se iskoristi isti budžet za subvenciju svih brodova s kontejnerima koji pristaju u Ploče, Zadar i Split bez obzira na zastavu. (vidi slučaj Bara). Ovaj način ima tu prednost da ne ruši konkurenciju a u isto vrijeme se poziva motivirane brodovlasnike da dođu u hrvatske luke.

U isto je vrijeme upitno je li pametno imati kontejnerski terminal u svakoj luci. Jadransko je tržište vrlo ograničeno u ovom trenutku a kontejnerskim terminalima treba dobra kopnena infrastruktura koja je dostupna u Rijeci i Pločama, ali u Zadru i Splitu nije na istoj razini.

5. PREGLED PROGRAMA EUROPSKE UNIJE KOJI MOGU POGODOVATI HRVATSKOJ

Kao posljedica procesa pripojenja i **podijeljenih tržišta**, hrvatske su tvrtke pretrpjele gubitak dohotka u službama vezanim uz carinjenje, dokumentaciju s kojom se teško radi, nemogućnost da sudjeluje npr. u procesu nabavke koji je otvoren za susjedne zemlje. Pripojenje će otvoriti zajedničko tržište, a očekuje se da značajno porasti općeniti promet dobrima. Zajedno sa smanjenjem vremena koje se gubi na carinske procedure i pojednostavljivanjem administrativnih formalnosti, sve će ovo pridonijeti financijskoj koristi.¹³

EU trenutno puno ulaže u kombiniranje različitih načina transporta kako bi ponudila bolju **intermodalnost** koja je temeljna za razvoj alternativa cestovnom prometu. Pripajanje EU će omogućiti financiranje za reorganizaciju nacionalnog sustava prometa u skladu s principima intermodalnosti.¹⁴

Iznalaženje rješenja "uskim grlima", zagušenjima u prometu u **kratkoj plovidbi** "vrata-do-vrata" i dalje je vrlo uspješno i daje dobre rezultate. Nastavljanje suradnje sa zemljama - članicama i industrijom bili su ključni za uspjeh te vježbe. Inicijalni popis od 161 problematične točke sastavljen u 2000 se spustio na 39¹⁵ u prosincu 2007. S radom će se nastaviti sve dok popis sasvim ne nestane. Zadatak se ponovno obradio u travnju 2005 kako bi se dobila aktualna situacija i obuhvatila proširena Unija.

Cilj vježbe **Morski moto-putevi** jest reducirati zastoje i troškove transporta te olakšati prometne tokove između različitih zemalja, te stimulirati trgovinu i održivi ekonomski rast. Hrvatska otvara dvojna vrata **jugozapadne TEN-T osovine** sa svojim lukama Rijeka i Ploče, pošto su one čvorišta osovine jadranskih morskih moto-puteva. Ako se te luke valjano razviju te se njima bude dobro upravljalo, Hrvatska će postati izvrstan sudionik procesa.

Ako se bude dobro upravljalo **EU strukturalnim i kohezijskim fondovima**, mogućnost za financiranje projekata transporta bi mogla značajno porasti nakon punog ulaska Hrvatske u EU. Prometni sektor je među glavnim prioritetima strukturalnih i kohezijskih fondova. Kohezijski fond, koji je specijalizirao u financiranju projekata vezanih uz promet i okoliš te samoobnavljajuću energiju, drži 20% budžeta europske regionalne strategije. Vrijedno je spomenuti kako će se financiranje projekata vezanih uz promet nakon priključenja Uniji omogućiti pod uvjetom da oni imaju pristup europskim prometnim koridorima (TENT).

Hrvatska je korisnica fondova Europske Unije kao:

- ZEMLJA KANDIDAT za priključenje EU zajedno s Turskom i Makedonijom
- Jedna od 28 zemalja u koje ulaže EUROPSKA BANKA ZA OBNOVU I RAZVOJ (EBRD)
- Jedna od 38 zemalja VIJEĆA EUROPSKE BANKE ZA RAZVOJ (CEB)

13 Prometna politika pred mukotrpnim pregovorima (The Transport Policy Facing Difficult Negotiations) *Poslovni dnevnik*, 12.10.2005..

14 Europska Komisija (2003), Europa na raskrižju: potrebe za održivim transportom, iz serije Europa na potezu, Brisel: europska Komisija, glavni Ured za Štampu i komunikacije.

15 http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm

- PRIDRUŽENE ZEMLJE (unutar FP7)
- Zemlja koja se nalazi u jugoistočnoj Europi - na Zapadnom Balkanu, zajedno s Albanijom, Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Crnom Gorom (Federativna Republika Jugoslavija) te Bivšom Jugoslavenskom Republikom Makedonijom
- Jedna od 46 članica VIJEĆA EUROPE (COE)
- Jedna od 55 članica ORGANIZACIJE ZA EUROPSKU SIGURNOST I SURADNJU (OSCE)

Hrvatska će biti u stanju ispuniti uvjete i zaključiti tehničke pregovore s Europskom Unijom u 2009. Europska je Komisija spremna poduprijeti integraciju problematične balkanske regije. Zagreb će primiti indikativne vremenske rokove nešto kasnije tijekom 2008 za korake koji su još potrebni da bi se zaključili pregovori o ulasku. Ciljani datum podrazumijeva da Hrvatska ispuni sve zadatke koje joj je Unija postavila do lipnja 2008, što znači da će morati udovoljiti svim zakonskim obvezama pod već potpisanim Ugovorom o stabilizaciji i pridruženju koji opisuje sve reforme potrebne za njen ulazak. Ako bi se razgovori zaključili prije isteka mandata Komisije (u studenom 2009) nakon vremena dovoljnog za ratifikaciju od 27 zemalja članica, Hrvatska bi se pridružila Uniji kasne 2010 ili 2011 i postala 28-ma država u Europskoj Uniji.

Iako je EU zadovoljna sa hrvatskom inicijativom i pokazanom voljom da postigne rješenje pregovaračkim problemima, ipak se Hrvatska mora suočiti sa još mnogim izazovima. Europsko mišljenje da Hrvatskoj **hitno treba poboljšanje rukovodstva financijskom potporom Europske Unije** očito je vezano s europskom **dobrom voljom da "nadoknadi"** Hrvatskoj za bolnu **privatizaciju u pomorskom sektoru**. Hrvatski je Parlament već glasovao da se europskim ribarima dozvoli da uđu u zaštićeni, ne-ribolovni pojas koji seže do sredine Jadranskog Mora a koji je proglasila 1. siječnja, tako da je Komisija bila potpuno na strani održivog upravljanja ribarstvom i spremna da poradi na prijedlozima za zaštićene ribarske zone u Jadranu.

Politika kohezije je bila sadržana u Ugovorima usvajanjem Jedinog europskog akta (1986). Ona se gradi na pretpostavci da je redistribucija između bogatijih i siromašnijih regija Europe potrebna kako bi se izbalansirali efekti dalje gospodarske integracije. Četvrta generacija Programa strukturalnih fondova je u tijeku, Unija je od 1988. uložila oko 480 milijardi eura u žmanje omiljena' područja Europe.

Tri instrumenta inozemne politike su već na svom mjestu za razdoblje do 2013 -

- (1) Instrument europskog partnerstva i susjedstva (ENPI),
- (2) Instrument za pomoć pred pripojenje (IPA) i
- (3) Instrument stabilnosti (IfS).

ENPI propisi donose uredbe za programe vanjske politike prema susjednim zemljama istočno i južno od Europske Unije. Instrument stabilnosti (IfS) propisuje aktivnosti u svrhu očuvanja mira.

IPA mijenja PHARE, SAPARD, CARDS i druge propise (prateći pravilo N+2, 30. studeni 2008 će biti krajnji rok za kontaktiranje pod PHARE programom, itd.). Pod IPA-om zemlje-korisnici se dijele u dvije kategorije: zemlje-kandidati (Hrvatska, BJR Makedonija i Turska) i potencijalne zemlje-kandidati (Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Srbija). Potencijalne zemlje-kandidati će primiti pomoć za izgradnju institucija i demokratizaciju, društveni i gospodarski razvoj, regionalnu i prekograničnu suradnju. Zemlje kandidati će primiti i pomoć u pripremi implementacije strukturalnih fondova nakon pripojenja.

Hrvatska će moći iskoristiti punu prednost bližih veza s EU i poboljšani pristup njenom tržištu samo ako njen sektor prometa bude mogao podnijeti današnje kompleksne prometne tokove. Trgovina između EU i zemalja izvan EU može postići svoj puni potencijal samo ako su prometne veze cestama, željeznicom, zrakom i vodom dobre kvalitete a sustavi interoperabilni, stabilni i sigurni

Međunarodne financijske institucije (IFI):

Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD)

Što se tiče 2007, EBRD je angažirala iznos od ukupno 1,739.7¹⁶ raspodijelivši ga po svim sektorima hrvatskog gospodarstva, a koncentrirala se na financijski sektor i infrastrukturu. Portfolio se trenutno sastoji od 78 operacija od kojih 1,035.5 milijuna otpada na angažmane u privatnom sektoru. Na infrastrukturu ide većina angažiranog iznosa državnog sektora, a to je 628.5 milijuna. Sredstvima u iznosu od 840 milijuna eura nedostaje angažman zbog stagnacije u mnogim projektima infrastrukture¹⁷.

U sektoru infrastrukture i okoliša, na lokalnoj razini, EBRD će raditi s cijelim nizom velikih i srednjih općina na razvoju njihovih projekata infrastrukture za buduće IPA-ino sufinanciranje. Banka će nastaviti poticati projekte nacionalne infrastrukture, naravno kad se takvi projekti budu mogli financirati na komercijalnoj osnovi. Banka će također raditi sa lokalnim i regionalnim rukovodstvima kako bi pripremili područne projekte infrastrukture. Banka će financirati i infrastrukturna ulaganja, kao što je projekt Gruške luka u Dubrovniku, koja će razvijati turizam.

Financiranje infrastrukture će biti blisko su-usklađeno s ostalim IFI (međunarodnim financijskim institucijama), posebice s Europskom investicijskom bankom, IBRD (Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj) i Europskom Unijom, što će dovesti do zajedničkih financijskih aranžmana i mobilizacijom IPA fondova, gdje to bude izvedivo. Udruženim naporima će se nastaviti podrška regionalnoj trgovini investiranjem u prometne koridore, nastaviti će se sa restrukturiranjem brodogradilišta i uključiti privatni sektor u financiranje prometne infrastrukture koja će i sama stvarati prihod.

Kao jedno od vodećih gospodarstava u jugoistočnoj Europi, hrvatsko je gospodarstvo napravilo značajan doprinos u razvoju regionalne trgovine i razvoja. Kročeći naprijed, naša bi zemlja trebala nastaviti sa daljnjim ulaganjima u infrastrukturu regionalnog prometa. Veliko ulaganje hrvatske Vlade planirano za luku Ploče kao ulaznu točku za trgovački koridor 5c prema Bosni i Hercegovini je sjajan primjer za to.

16

Gornja svota isključuje angažirane iznose koji su naknadno otkazani. Brutto angažmani su iznosili 1,922 milijuna EUR.

17

EBRD, Strategija za Hrvatsku, 14. svibnja 2007

ERBD (Europska banka za obnovu i razvoj) je spremna raditi s Vladom, novim investitorima i kompanijama kako bi olakšala proces privatizacije i procesa restrukturiranja različitih industrija, koje Država posjeduje, jednako kao što posjeduje industriju brodogradnje, bilo kroz dugove ili dionice, pod uvjetom da se planovi restrukturiranja dogovore unaprijed. Nakon toga će biti moguće dobiti potporu za nova ulaganja, npr. za energetska djelotvornost i unaprijeđivanje okoliša u sektoru.

Suradnja s drugim međunarodnim financijskim institucijama i međunarodnim donorima nudi aktivnu pomoć u pripremi projekata koji će se prilagoditi prioritetima i ispuniti kriterije za dodjelu ISPA-ine (danas IPA) financijske pomoći. Dodatni multilateralni sporazumi su u tijeku s Nizozemskom i Austrijom, koje su osnovale Tehničku Kooperaciju za MEI Projekte, odnosno BAS program.

Vijeće Europske banke za razvoj (CEDB)

Što se tiče kraja 2006. godine, CEDB je potpisao 15 projekata u punom iznosu od 325.6 milijuna eura. Ono se fokusiralo na zdravstvo, obrazovanje i stanovanje (posebno za izbjeglice), stvaranju radnih mjesta i SME, te obnovu ratom uništenih predjela od kulturne i povijesne važnosti.

Europska investicijska banka

Od 2001 EIB je uložila ukupno 911 milijuna eura, kako slijedi: 545 milijuna (60%) za prometnu infrastrukturu, 200 milijuna (22%) za urbanu infrastrukturu, 91 milijun eura (10%) za energiju; i 76 milijuna eura (8%) u kreditne linije lokalnih banaka. U 2006, EIB i EBRD su su-financirali završetak autoceste Zagreb-Rijeka, gradeći na kooperaciji u sufinanciranju raniju fazu ovog projekta.

5.1 PROGRAMI EUROPSKE UNIJE VEZANI UZ POMORSTVO

5.1.1 TRANS-EUROPSKA PROMETNA MREŽA (TEN-T)

Stvaranje transeuropske prometne mreže pridonosi glatkoći u poslovanju unutrašnjeg tržišta i jačanju gospodarske i društvene kohezije. Ciljevi, prioriteti i širina akcije te projekti koji ih implementiraju su ključni aspekti ove mreže¹⁸.

Ciljevi transeuropske mreže transporta (TEN-T) su da:

- osigura pokretljivost osoba i dobara;
- ponudi korisnicima visokokvalitetnu infrastrukturu;
- uključi sve vrste prijevoza;
- dozvoli optimalno iskorištavanje postojećih kapaciteta;
- bude interoperabilan u svim svojim komponentama;
- bude ekonomski isplativ;

¹⁸ Odluka br.1692/96/EC europskog Parlamenta i Vijeća od 23.srpnja 1996 o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske mreže prometa, Smjernice Zajednice za razvoj transeuropske mreže prometa

- pokrije cijeli teritorij Zajednice;
- dozvoli njeno produženje u zemlje članice EFTA-e, zemlje srednje i istočne Europe i zemlje Mediteran.

Transeuropska mreža prometa obuhvaća infrastrukturu (ceste, željeznice, vodene putove, luke, zračne luke, navigacijska pomagala, intermodalne teretne terminale i cjevovode), zajedno sa uslugama potrebnim za funkcioniranje ove infrastrukture.

Prioriteti su:

- dovršenje veza potrebnih da olakšaju transport;
- optimizacija učinkovitosti postojeće infrastrukture;
- postignuće interoperabilnosti mrežnih komponenti;
- integracija dimenzije očuvanja okoliša u mrežu.

Luke nude vezu između morskog i drugih vrsta prometa. One nude opremu i usluge za putnike i dobra (trajektne usluge, itd.).



TEN-T mapa

Sve do 2006. transeuropska strategija mrežnog prometa (TEN-T) se fokusirala na integraciju mreža prometa 27 zemalja članica. Trebalo je graditi na postojećim nastojanjima da se razviju lokalne mreže transporta. Neke regije koje graniče s Europskom Unijom su definirale kostur mreže ili se kroz vježbu pripremaju takvo što učiniti. Takve vježbe, poduprte okvirom pripajanja Europskoj Uniji i akcijskim planovima ENP, teže poboljšati implementaciju strategije i infrastrukture regionalnih sustava transporta. Skupina na visokoj razini sastavljena 2004 zbog produženja većih transeuropskih prometnih "osovina" u susjedne zemlje i regije u svom konačnom izvješću navodi kako je postojala potreba da se razvije infrastruktura i interoperabilnost duž pet najvažnijih transnacionalnih osovina transporta. Nakon nekoliko godina stručne analize, početkom 2007 se ustanovilo tih 5 najvažnijih osovina:

TEN-T mapa

- **Pomorski moto-putevi:** povezuju Baltičko More, Barentsovo More, Atlantski Ocean, Sredozemno More, Crno More i Kaspijsko Jezero, kao i litoralna područja/zemlje unutar morskih područja, i sa produženjem kroz Sueski kanal prema Crvenom Moru.
- **Sjeverna osovina:** povezuju sjevernu Europu s Norveškom na sjeveru i Bjelorusijom i Rusijom na istoku; veza do Barentsove regije povezuje Norvešku kroz Švedsku i, također je predviđeno, Finsku s Rusijom.
- **Središnja osovina:** povezuje središte Europske Unije s Ukrajinom i Crnim Morem i kroz kontinentalne riječne puteve do Kaspijskog Mora; direktna veza iz Ukrajine do transsibirske željeznice i veza s Don/Volga dijelom kontinenta.
- **Jugoistočna osovina:** povezuje Europsku Uniju s Balkanom i Turskom i dalje s južnim Kavkazom i Kaspijskim Jezerom kao i sa Bliskim Istokom sve do Egipta i Crvenom Moru pa dalje vodenim putevima do Baltičkog Jezera.
- **Jugozapadna osovina:** povezuje jugozapadnu Europsku Uniju sa Švicarskom i Marokom, uključujući transmagrebsku vezu koja spaja Maroko, Alžir i Tunis i produžuje se sve do Egipta.



Koridor X, priznat kao najvažniji prometni koridor u Hrvatskoj privući će veliki udio financijskih resursa a mjere za poboljšanje infrastrukture kontinentalnih vodenih putova duž koridora VII mogu se realizirati već sa relativno niskim individualnim proračunima. Poboljšavajući intermodalne i interoperabilne mogućnosti u skladu sa Smjernicama EZ-e, mjere u prometnom sektoru ciljaju samo na modernizaciju i poboljšanje željezničke mreže i kontinentalnih vodenih putova do europskih standarda, primarno duž paneuropskih koridora X i VII, koji čine dio jezgre regionalne mreže jugoistočne Europe.

Ako će se ponovno razmatrati opcija da se uključe projekti vezani uz pomorstvo, to će zahtijevati strategiju i razvoj programa kao i značajne nacionalne fondove za sufinanciranje i tzv. "financijske prenosnice".

5.1.2 MORSKI MOTO-PUTEVI (MOTORWAYS OF THE SEA, DALJE U TEKSTU MOS)

Od 2006 je novi mehanizam promocije morskih puteva ustanovljen kao vrlo važan instrument za promociju kratke plovidbe.

Morski moto-putevi su alternativne rute koje bi trebale rasteretiti tzv. "uska grla" na kopnu. Od 30 novih objekata od prioriteta se očekuje da usmjere prometnu bujicu dobara kroz ograničen broj luka. Između ostalih to su br. 21, "morski moto-putevi": Baltičko More, Atlantski Luk, jugoistočna Europa, zapadni Mediteran, i br. 30, željeznička osovina na Ionsko More/Jadranski intermodalni koridor. Zemlje članice su skupno pozvane da uspostave transnacionalne pomorske veze na temelju poziva na javno nadmetanje.

Odluka također smješta morske luke u jednu od tri kategorije:

- Kategorija A obuhvaća morske luke od međunarodnog značaja s ukupnim godišnjim prometom od ne manje od 1.5 milijuna tona tereta ili 200.000 putnika. *(Riječka luka je ostvarila promet od 5.5 milijuna tona tereta i više od 140.000 kontejnera u 2007, a luka Ploče je imala godišnji promet za koji se očekuje da će narasti s 2 milijuna tona u 2004 do 7.2 milijuna tona u 2010.)*
- Baltičko more, Sjeverno More, Atlantski Ocean i Sredozemlje.
- Kategorija B obuhvaća luke od važnosti za Zajednicu s ukupnim godišnjim prometom od ne manje od 0.5 milijuna tona tereta ili između 100,000 i 200,000 putnika (očekuje se da će luke Zadar i Pula uskoro biti priznate kao dio TEN-T-a);
- Kategorija C uključuje luke koji nude regionalni pristup na otocima, perifernim ili najudaljenijim područjima.

Mreža morskih moto-puteva¹⁹ jača postojeće pomorske veze i uspostavlja nove održive, redovite linije koje su često u upotrebi za prijevoz dobara između zemalja članica. Ona usmjerava tokove tereta na logističkim rutama temeljenim na moru na način da rasterete gustoću prometa na cestama i poboljšaju pristup udaljenim i otočkim regijama i zemljama.

Aktivnost morskih moto-putova znači bilo kakvu **inovativnu aktivnost** koja direktno miče teret s ceste na kratku plovidbu morem, ili kombinaciju kratke plovidbe s nekim drugim načinom transporta u kojem su cestovna putovanja što je kraće moguća. Ovakva vrsta aktivnosti uključuje modifikaciju ili kreaciju pomoćne infrastrukture potrebne da bi se implementirala vrlo visokozapreminska, visokofrekventna intermodalna pomorska služba transporta, uključujući, ako je ikako moguće, upotrebu što ekološkiji čišće vrste prijevoza, kao što su kontinentalni vodeni putovi ili željeznica, za transport tereta kopnom i integriranu vrata-do-vrata uslugu.

5.1.3 KRATKA PLOVIDBA I MARCO POLO

Kratka pomorska plovidba²⁰, može se shvatiti kao *“pokret tereta i putnika morem između luka koje se nalaze u zemljopisnoj Europi ili između tih luka i onih koje se nalaze u ne-europskim zemljama koje imaju obalu na okolnim morima koja obrubljuju Europu”*.

U svom priopćenju²¹ Komisija naglašava ulogu ovog načina transporta u promoviranju održive i sigurne mobilnosti, jačanju veza unutar Zajednice i poboljšanju efikasnosti transporta, a kratka se plovidba može shvatiti kao dio intermodalnog pristupa. Komisija također prepoznaje da se promocija kratke plovidbe mora vršiti na svim razinama, bilo Zajednice, bilo nacionalnoj ili regionalnoj. Pošto potpora kratkoj plovidbi cilja na usavršavanje intermodalnog lanca i rasterećenju kopnenih putova u zemljama članicama, Komisija priznaje da bi uvođenje usluga kratke plovidbe moglo biti popraćeno znatnim financijskim poteškoćama koje će zemlje članice možda željeti umanjiti kako bi osigurale promociju takvih usluga²².

Kad je tome tako, Komisija će biti u stanju odobriti pomoć te vrste, pod uvjetom da bude namijenjena pod uvjetom da je ona namijenjena brodovlasnicima u smislu Članka 1 Uredbe (EEZ) br. 4055/86, da brodovi nose zastavu jedne od zemalja članica. O ovoj će se vrsti potpore morati izvijestiti i ispuniti sljedeće uvjete:

- pomoć ne smije prelaziti tri godine u trajanju i njena svrha mora biti financiranje brodarske usluge povezivanja luka smještenih na teritoriju zemalja članica,
- usluga mora biti takve vrste da dopusti da prijevoz (poglavito tereta) cestom bude potpuno ili djelomice izvršen na moru, bez preusmjeravanja pomorskog transporta na način koji bi se suprotstavljao zajedničkim interesima,
- potpora mora biti usmjerena na implementaciju detaljnog projekta sa predustanovljenim učinkom na okoliš, koji se tiče nove rute ili unaprjeđivanja postojeće usluge, koji će povezati i više brodovlasnika ako je potrebno, s financiranjem ne više od jednog projekta po liniji, te bez obnove, produženja ili ponavljanja dotičnog projekta,
- svrha potpore mora biti da pokrije ili do 30% izvedbenih troškova dotične usluge(22), ili da financira kupovinu opreme za prekrcaj kako bi snabdjela isplaniranu službu, do razine od 10% u takvo ulaganje,
- potpora da se implementira projekt mora biti odobrena na temelju transparentnih kriterija primijenjenih na ne-diskriminirajući način prema brodovlasnicima Zajednice. Potpora bi trebala biti dodijeljena za projekt odabran od vlasti zemlje članice kroz javno nadmetanje u skladu s primjenljivim pravilima Zajednice,
- služba koja je tema projekta, nakon što završi razdoblje u kom je bila podesna za javno financiranje, mora biti takve vrste da je komercijalno isplativa,
- Takva se potpora ne smije spajati s naknadom za javne službe (obveze ili ugovori).

20 Priopćenje Komisije Vijeću, Europskom Parlamentu, Europskom gospodarskom i društvenom komitetu te Komitetu regija o kratkoj plovidbi COM(2004) 453 konačno - neobjavljeno u službenom žurnalu

21 1999

22 Priopćenje komisije C(2004) 43 - smjernice Zajednice o državnoj potpori pomorskom prometu

Kratka plovidba je uspješan način prijevoza u Europi. To je dinamičan izbor koji koji dopunjuje održivi lanac prometa. Zapravo, on je počeo pretjecati cestovni promet. Kratka plovidba je također očiti izbor da se odigra ključna uloga u doseganju ciljeva europske strategije prometa. Ona može pomoći zauzdati predviđeni znatni porast u prometu teških tereta vozilima, rebalansirati modalne udjele, premostiti uska grla na kopnu, i sigurna je i održiva.

Stalna politička podrška Vijeća, zemalja članica i Europskog Parlamenta je vitalna za kratku plovidbu, kako bi obuhvatila njen pravi udio na tržištu. Da bi se kratka plovidba u Europi iskoristila do punih potencijala, ona se mora kontinuirano uklopiti u logistički lanac i nuditi vrata-do-vrata rješenja za klijente. Takvim bi se logističkim lancima trebalo upravljati i komercijalizirati ih kao trgovine sa samo jednim zaustavljanjem gdje će se kupcima nuditi jedinstvena kontakt-točka koja uzima odgovornost za cijeli intermodalni lanac. Nadalje, spoznaja o konkurenciji između različitih načina (transporta) bi se zamijenila komplementarnošću, jer je kooperacija između tih načina od vitalnog značaja u vrata-do-vrata lancima koji uključuju više od jednog načina. Ovo zahtijeva malo truda od svih sudionika, ali to je očito dobitna situacija.

Cijeli niz prepreka još uvijek sprječavaju daljnji razvoj kratke plovidbe. Prvo, mnogi komercijalni igrači još na nju krivo gledaju kao na staromodni način prijevoza. Drugo, treba riješiti punu integraciju kratke plovidbe u vrata-do-vrata multimodalitet. Treće, kompleksnost dokumentacijske i administrativne procedure u kratkoj plovidbi je činjenica koju treba razmotriti i poduprijeti. Četvrto, učinkovitost luka, lučkih usluga i veza luka-kopno treba ojačati. Zajednica je u procesu traženja rješenja za cijeli niz tih prepreka.

Komisija je uvjerenjena kako će koordinirani naponi na svim razinama (zemlje članice, regionalni, lokalni, industrijski i oni Komisije) znatno pomoći ubrzanom rastu kratke plovidbe, umanjiti prepreke i dozvoliti kratkoj plovidbi da postane prava priča o uspjehu 21. stoljeća.

U pomorskom prometu dobrima unutar Europske Unije postoje kompleksne administrativne procedure koje umanjuju njenu privlačnost, kad je se usporedi sa zemaljskim prijevozom (carine, porezna pravila, imigracija, statistike, okoliš, zdravstvene kontrole). Ovo se događa zbog činjenice da se smatra kako je brod napustio teritorij carine čak i ako putuje iz jedne luke EU u drugu (bez pristajanja u ijednoj među-luci zemlje izvan EU). Stoga postoji potreba za pojednostavljivanjem postojećih administrativnih procedura (ili čak ukidanjem kontrola na unutrašnjim granicama).

Postoji nekoliko "uskih grla" koja su nastala iz primjene sadašnjih administrativnih procedura oko kratke plovidbe. K tome, troškovi administrativnih odredbi su žfiksni' po putovanju: time su još relevantniji za kratku plovidbu. Ako bi Hrvatska htjela biti konkurentni sudionik unutar SSS zajednice onda bi trebala nastojati napredovati prirodno, pravocrtno, i pojednostaviti procedure.

Očekivani rast pomorskog prometa će se morati apsorbirati kroz infrastrukturu luka Europske Unije. Povećana ulaganja unutar luka i u kopno su potrebna kako bi se poboljšale i proširile usluge tako da luke postanu stupovi koji će sve skupa držati i s kojih će krenuti rast, a ne potencijalni zastoji i "uska grla". Manjku lučkih kapaciteta se također može pristupiti kroz povećanu suradnju i specijalizaciju između europskih luka. Nadalje, uspješne lučke strategije će morati kombinirati zdravu konkurenciju iz unutar i između luka; jasna pravila za javni doprinos ulaganjima i transparentni pristup lučkim uslugama.²³

23

Nek' Europa ostane u pokretu - održiva mobilnost za naš kontinent, polugodišnje izvješće Europske Komisije 2001, transport, Bijele Novine, Brisel, 22.06.2006 COM (2996) 314 konačna

U europskom kontekstu cijeli je niz znanstvenih i tehničkih članaka pisao o elementima vođenja lučkog sustava u razvijenim pomorskim zemljama vezanim za kratku plovidbu. Studija lučkog sustava može se temeljiti na istraživanju prometa, zasebno komercijalne i industrijske uloge, ili u integriranom pristupu tehničkim, tehnološkim, organizacijskim, ekonomskim i legalnim elementima. Mane oba pristupa dolaze na vidjelo ako se analizira konkurentnost lučkog sustava kao krajnjeg cilja lučkog funkcioniranja koje također određuje vođenje subjekata lučkog sustava.

Iscrpna studija konkurentnosti hrvatskog lučkog sustava mora kombinirati studiju i istraživanje mogućnosti integracije kratke plovidbe u europske pomorske zemlje, posebno u odnosu na hrvatske integracije u europsku Uniju. S hrvatskog gledišta, termin prihvaćen od Ministarstva Mora, turizma, transporta i razvitka, "međuoobalno prometno povezivanje" (engleski: "short sea shipping") ima višestruko značenje, a ovo je primarno prometna veza hrvatske i talijanske obale, preusmjeravanje dijela tereta dovezenog iz Europske Unije u zemlje jugoistočnog Balkana, preko Hrvatske, redukcija štetnih emisija u prometu i povećanje prometa u domaćim lukama.

Talijanska SSS priča o uspjehu

Talijanska potpora za promet dobila je zeleno svjetlo u travnju 2005²⁴ dobivši državnu potporu europske Unije da odobri 240 milijuna eura tijekom tri godine u subvencijama motiviranim okolišem, za tegljačke kompanije, da maknu teret s cesta na morske rute. Talijanska je pomoć daleko šira u rasponu od prosjeka koji prati EU volju da promovira transfer na kratku plovidbu u svojoj strategiji prijevoza, i pod Marco Polo programom financiranja.

Program je primjenljiv na redovite pomorske rute između dvije ili više europske luke. Premještanje cestovnog prometa u pomorski je jedna od mjera da se suzbije pretrpanost cesta koju je 2001. predložila Komisija Bijelom knjigom o europskoj prometnoj politici. Odobreni program pokriva i praćeni i nepraćeni transport.

U dodatku, subvencije su bile odobrene komplementarnim mjerama donesenim da **potaknu oblike asocijacija između SME kompanija**, sa specifičnim ciljem korištenja alternativa cestovnom prometu. **Mjere obuke** da promoviraju pristup i korištenje pomorskih veza također mogu biti subvencionirane, kao i nabavka elektroničke opreme (hardwarea i softwarea) dizajnirane da optimizira prometni lanac u uvjetima maksimalne sigurnosti.

Korisnici beneficija će obećati da će koristiti pomorske usluga tijekom tri godine nakon isteka programa.

Komisija smatra ovu shemu kompatibilnu sa Sporazumom²⁵. Ona će pridonijeti razvoju sektora kombiniranog prometa i u skladu je sa ciljevima Komisijine Bijele Knjige o europskoj prometnoj politici²⁶.

24 http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/newsletter/dg/2005/nl136-2005-04-22_en.html#TR%2002

25 Članak 87 (3) EZ Sporazuma

26 *Europska prometna politika za 2010: vrijeme za odluku*, COM (2001) 370

Mogući SSS projekti za Hrvatsku su:

- Bakar-Chioggia-Ravenna: zainteresiranih 10-15 kamiona dnevno. Ako je dnevni obrtaj brodom koji plovi barem 20 čvorova, procijenjeni troškovi po kontejneru bi bili oko 600-650 eura (cestom bi bilo oko 500 eura). U skladu s tim, potrebno je sufinanciranje.
- Bakar-Pescara/Ancona - ako je dnevni obrtaj sa brodom/24 čvora operativne brzine. Troškovi se povećavaju na 18-20.000 \$.
- Bakar/Rijeka-Ploče-Bar-Istanbul- trenutno ima 50-75 zainteresiranih kamiona tjedno.
- Bakar/Rijeka-Koper-Ploče-Bar-Crno More - 2.000 do 3.000 vozila mjesečno. Potreban je tjedni obrtaj.
- Bakar/Rijeka-Ploče-Bar-Barcelona/Zapadni Mediteran - 2.000 do 3.000 vozila mjesečno. Potreban je tjedni obrtaj.

Svaki započeti projekt bi se trebao temeljiti na čvrstom tržišnom znanju i istraživanju tržišta. nudeći realističnu sliku tržišnog potencijala, uključujući konkurenciju koju treba očekivati, moguće tržišne prepreke (tehničke, kapacitetne, administrativne i birokratske) i metode da ih se nadvalada.

PROGRAM MARCO POLO

Pomicanje ravnoteže između načina transporta da prihvate neku održiviju strategiju razvoja bilo je u srcu europske politike i osjetno sve od europskog Vijeća u Göteborgu 2001.

U svom nedavnom osvrtu²⁷ na Bijelu Knjigu europske prometne politike, europska Komisija sugerira pomak s ceste u druge moduse prometa koji bi bili prijateljskiji po okoliš tamo gdje je prikladno, posebno na duge staze, u urbanim zonama i u zagušenim koridorima²⁸. Kako bi nastavili akciju podrške uključenu u tu shemu s prvim Marco Polo programom²⁹.

On cilja na postizanje pomaka u prometu ili izbjegavanja koje je značajan dio očekivanog godišnjeg povećanja u međunarodnom cestovnom teretnom prometu, koji se mjeri u tonama po kilometru, skraćivanje morskog prometa, željezničkih i kontinentalnih puteva ili kombinacijom načina na koji su cestovni putevi skraćeni koliko god je to moguće. Program će ići između 2007 i 2013 sa globalnim budžetom od 400 milijuna eura (vrijednosti iz 2004) i biti će podvrgnuti godišnjim pozivima za ponude projekata. U principu, svaki će poziv biti objavljen u posljednjem kvartalu svake godine i biti zatvoren u prvom kvartalu sljedeće godine.

27 Konačno izvješće Komisije Vijeću i Europskom Parlamentu br. (2006) 314: "Europa u pokretu - održiva pokretljivost našeg kontinenta". Polugodišnji osvrt na Bijelu Knjigu Europske Komisije o prijevozu, 2001" - 22.06.2006

28 Uredba (EZ) br. 1382/2003 Europskog Parlamenta i Vijeća od 22.srpnja 2003 o odobravanju financijske potpore Zajednice potrebne da poboljša performansu po okoliš sustava teretnog prometa ("Marco Polo Program"), OJ L 196, 02.08.2003, str.1.

29 Regulation (EC) No. 1692/2006 of the European Parliament and of the Council of 24 October 2006 establishing the second "Marco Polo" programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II"), OJ L 328, 24.11.2006, p 1.

Program nudi da se podrže aktivnosti koje će smanjiti opterećenost cesta, poboljšati učinak na okoliš prometnog sustava i intermodalni transport, tako pridonoseći efikasnijem i održivijem sustavu transporta koji će osigurati EU dodanu vrijednost bez da ima negativan učinak na ekonomsku, socijalnu ili teritorijalnu koheziju. Pet različitih tipova akcije je podržano.

Najvažniji za trenutnu svrhu izvješća je **Morski moto-putovi** koji poprimaju oblik usluge vrata-do-vrata, koja miče teret s dugih udaljenosti cesta do kombinacije kratke plovidbe i drugih tipova transporta. Aktivnosti ove vrste su inovativne na europskoj razini u terminima logistike, opreme, produkcije i pružanih usluga; one impliciraju visoku kvalitetu i česte usluge transporta, često premještaju vrlo velike zapremine tereta i uključuju upotrebu načina transporta koji su što je moguće prijateljskiji okolišu, kao što su kontinentalni vodeni putovi i željeznica za kopneni transport tereta i integrirane vrata-do-vrata usluge. Diseminacija podataka mora biti osigurana unutar trajanja EZ olakšice.

Kao što je izloženo u Marco Polo II Uredbi koja se tiče aktivnosti Morskih moto-puteva (Članak 5), "unutar EU takve bi aktivnosti trebale koristiti transeuropske mreže definirane Odlukom br. 1692/96 EC" (kao što je zadnji put izmijenjeno Odlukom br. 884/2004/EC, OJ L 201, 7.6.2004, str. 1-55). Stoga, kad se tiče projekata unutar EU, samo oni koji se odnose na luke kategorije A kao što je definirano Člankom 12(2) date Odluke (tj. luke sa ukupnom prometnom tonažom ne većom od 1,5 milijuna tona tereta ili 200.000 putnika) bit će podložne Marco Polo fondovima pod Morski moto-putevi aktivnostima.

Analiza uspješnih projekata koji su dosad završeni bila bi od velike vrijednosti. Među projektima odobrenim u 2007 (27,9 od kojih je na pomorskoj trgovačkoj floti i 2 na kombiniranom transportu, uključujući pomorstvo) postoje projekti koji ciljaju poglavito na:

- premještanje prometa u kratku plovidbu (uspostava regularne kontejnerske linije između luka Rotterdam i Bremen i Gdansk/Gdynia) i zamjenu većih operativnih plovila za ro-paw između Santandera i Pule (SSS);
- Opći program obuke za uspostavljanje lanca logistike (mreža za skupljanje, skladištenje, procesiranje i pružanje informacija kompanijama koje nude usluge transporta koje uključuju podatke o slobodnim prijenosnim kapacitetima, on-line uslugama i on-line transferu knjigovodstvenih dokumenata (ovo je od vrijednosti intermodalnim lancima transporta koji obuhvaćaju pomorske dionice zbog teškog osvrta na veliki broj dokumenata povezanih sa pomorskim transportom));
- stvaranje morske moto-ceste - uspostavljanje i iskorištavanje redovne ro-ro linije Le Havre i Zeebruge i između Le Havrea i Mannheima.

Štoviše, do 30. svibnja 2008 je bila otvorena čak i javna konzultacija kako bi se na njoj riješili problemi ako se jave³⁰. The first Marco Polo programme had the global objective of shift the estimated aggregate growth of international road transport in the EU-25 off the roads. The cost of this was estimated at 12 billion tkm every year. This objective was not met because:

- (a) nije potpisano dovoljno ugovora i
- (b) za one ugovore koji su i potpisani, nisu se ispunili inicijalni ciljevi.

Sa dostupnim fondom od 102 milijuna eura, ugovori su potpisani za samo 74 milijuna eura. Nadalje se očekuje će da ukupni modalni pomak postignut projektima doseći tek 65% Marco Polo globalnog cilja od 12 milijardi tkm svake godine. U vidu dvostrukog porijekla problema, mogu se naznačiti dvije različite vrste s tim vezanih problema:

- (a) program ne privlači dovoljno dobrih prijedloga projekata koji nude modalni pomak,
- (b) odabrani projekti ne pružaju rezultate,
- (c) zahtjevi za ispunjenje uvjeta su previsoki i mogu se prijavljivati samo velike kompanije.

Neke od očekivanih promjena su:

Najniža dopustiva indikativna granica za MoS aktivnosti će biti 250 milijuna metričkih tona, ili zapreminski ekvivalent modalnog pomaka.

Najniža dopustiva indikativna granica aktivnosti izbjegavanja prometa biti će 500 250 milijuna metričkih tona ili 12.5 milijuna kilometara za izbjegnuti promet teretnih vozila.

Najniža dopustiva subvencija za upotrebu katalizatora bit će 100 milijuna metričkih tona.

ZAKLJUČAK

Zemljopisni profil Republike Hrvatske i njenih luka pridonose uspješnom sudjelovanju zemlje u Marco Polo II programu. Projekti predloženi za Jadran i Jonsko More nisu bili dobro pripremljeni i nisu izdržali konkurenciju. *(Hrvatska u tome može imati prednost i usmjeriti svoje napore da bi ostvarila kvalitetne projekte ako se potpiše memorandum).*

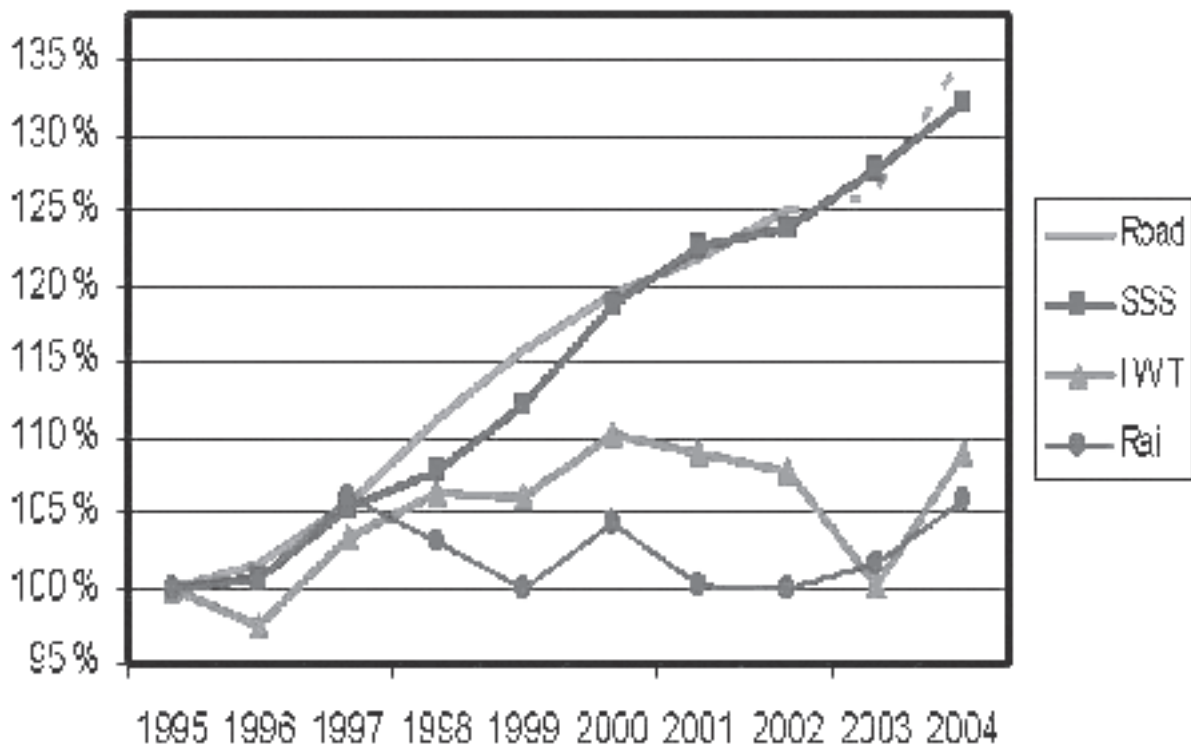
30

Ovi su problemi bili istaknuti u Evaluaciji Marco Polo programa (2003-2006) sačinjenog za Komisiju od konzultanta Ecorys Nederland BV

5.1.4 SUSTAVNO VREDNOVANJE KRATKE PLOVIDBE

Kratka je plovidba održala svoju poziciju kao jedini način transporta kadrog da postavi izazov brzom rastu cestovnog prometa. Između 1995 i 2004, tona-po-kilometru kratke plovidbe u EU-25 porasla je za 32%, dok je cestovna performansa porasla za 35%. Kratka plovidba čini 39% svih tona-po-kilometru u EU-25 dok je udio ceste 44%. Odgovarajući udjeli za EU-15 su 42% za kratku plovidbu i 44% za cestu.

Dostupni podaci pokazuju da je najbrže rastući segment kratke plovidbe nastavio biti kontejnerski teret sa prosječnim godišnjim rastom od 8,8% od 2000.



Slika: Rast EU tone-po-kilometru 1995-2004 u postotku za ceste, kratka plovidba (SSS), kontinentalni vodeni promet (IWT) i željeznica (indeks 1995 = 100)

Broj riješenih "uskih grla" je predstavljen u Izvješću 2004 o kratkoj plovidbi (ekvivalent) dokument je prihvaćen od luke Goole (UK). Više nije potrebno raditi fizički put od 70 milja do Carine i natrag da bi prikazali tiskani primjerak.

- Uredba (EZ) br. 1602/2006 Europskog Parlamenta i Vijeće od 24. listopada 2006, koji uspostavljaju drugi Marco Polo program za odobravanje financijske pomoći Zajednice, a da bi poboljšali djelovanje na okoliš teretnog transportnog sustava (Marco Polo II) te poništene Uredbe (EZ) 1382/2003.
- U španjolskim lukama carinski službenici više ne zahtijevaju tiskane primjerke "declaración sumaria" (ekvivalent pokazatelja tereta) već ga prihvaćaju i u elektronskom formatu..
- U Grčkoj, za pokazatelje tereta se više ne zahtijeva da bude preveden na grčki, osim kad ih se koristi kao sažetu deklaraciju

Nadalje, Komisija smatra da je sad od vitalnijeg značaja no ikad da fokusira napore na lučki sektor tako da ojača ulogu luka kao čvorišnih točaka u lancu logistike.

Promocija SSS programa je srž prioriteta a nove zemlje članice će se ohrabriti da prevaziđu prepreke u lučki sektor. Prvi korak prema e-Carini, novi kompjuterizirani tranzitni sustav (NCTS) je na snazi od sredine 2003. U ovom sustavu elektronske poruke zamjenjuju raniju papirnatu proceduru vezanu uz transport dobara pod jedinstvenim administrativnim dokumentom (SAD).

Primjeri:

(1) financiran iz EU Marco Polo programa, XML projekt kratke plovidbe (kraj 2006 do 2008) podržava mrežu brodara, nosača, luka, posrednika i IT provajdera koji rade zajedno na novim standardima. Isporučevine projekta uključuju XML sheme, specifikacije poslovnih zahtjeva i tehnički priručnici. Oni će biti dostupni za download s web-stranice kad budu finalizirani.

Proces organiziranja, knjigovodstva, operacija i obračuna čine slijeda poruka koje će, kad se implementiraju, (1) pojednostaviti i usmjeriti administrativne procese, (2) učiniti lakšim za sve strane da ispune sve zahtjeve rukovodstva, (3) reducirati administrativne pogreške, (4) poboljšaju transparentnost, (5) poboljšaju uslugu za klijente, (6) uštede radne sate i rasterete osoblje te (7) poboljšaju korištenje plovila i opreme. Njena široka dostupnost i lakoća uporabe će dozvoliti široj zajednici kratke plovidbe da komuniciraju međusobno - posebno onima kojima su nedostupne EDI aplikacije.

(2) U prosincu 2000, Komisija je ovlastila Francusku da financira studije o izvedivosti da bi identificirale projekte za nove kratke pomorske prijevozne linije. Međutim, odlučila je ispitati kompatibilnost operacione pomoći za uspostavljanje linija s pomoći usmjerenoj na pokrivanje tekućih troškova ovih linija. Prateći ove akcije, europska je Komisija u siječnju 2002 odlučila asistirati razvoju kratke plovidbe u Francuskoj, ovlastivši zemlju da pokrije, prve tri godine, 30% tekućih troškova brodskih linija. Najvažnija prepreka razvoju brodskih usluga kratke plovidbe - koje su jedan od prioriteta prometne politike - su visoki troškovi uspostavljanja novih linija. Francuske vlasti idu na korištenje nacionalne pomoći kako bi upotpunili europske mjere potpore kratkoj plovidbi financirajući projekte koji neće ispunjavati uvjete za financiranje EU, jer uključuju samo nacionalne operatere.

(3) Eurostars projekt na poboljšanje SSS usluga između Italije, Španjolske, Tunisa i Malte za intermodalni teret (prikolice i ostali kotrljajući teret) uključujući uvođenje dva nova trajekta. Ideja projekta se temelji na tržišnim mogućnostima koje su prepoznate od vodećeg partnera. Planirani modalni pomak je 2,896 milijuna tkm; odobrivi trošak je 61.7 milijuna eura, a Marco Polo subvencija je 1.5 M eura

(4) Portned projekt cilja na uspostavljanje brodske usluge između Portugala (Figueira da Foz), Francuske (Le Havre), UK (Felixstowe) i Nizozemske (Moerdijk). Glavni klijent je bio Grupo Portucel Soporcel (GPS), koji su koristili usluge transporta da bi prevozili visokokvalitetni papir u gorespomenute zemlje. Ideja projekta temeljila se na problemu s kojim se suočio glavni klijent, a to je manjak kamiona (posebno ljeti). Planirani modalni pomak je 736 milijuna tkm.; odobriivi troškovi su 15.2 milijuna eura, a Marco Polo subvencija je 0.98 milijuna eura.

(5) Project IONAS predstavlja spajanje Jonskog Mora s Jadranskim gradovima i lukama. Projekt je pod EU sponzorstvom a vodeći partner projekta je grad Venecija. Na zahtjev Venecije, lučke vlasti grada Splita prihvatile su partnerstvo u ovom projektu.

Projekt IONAS, koji je kompatibilan s ciljevima INTERACT programa, ima namjeru primijeniti iskustvo stečeno u implementaciji programa u INTERREG I, II I III program na jonskom i jadranskom zemljopisnom teritoriju sa ciljem poboljšanja suradnje između jonskih i jadranskih gradova i između rukovodstava gradova i luka u svakoj pojedinoj regiji.

Goespomenuti uspješni primjeri kratke plovidbe financirani su **Marco Polo programom**, posljednja dva su primila financiranje unutar Poziva za 2003.

Novi **Marco Polo II31** (MP II) došao je na snagu Uredbom (EZ br. 1692/2006) u prosincu 2006. MP II podržava dvije nove vrste aktivnosti, kad usporedimo s MP I: "morski moto-putevi" i "aktivnosti izbjegavanja prometa"

"**Aktivnosti izbjegavanja prometa**" znače bilo koju inovativnu akciju koja uključuje promet, a nepovoljno utječe na ishod proizvodnje ili radne snage. Aktivnosti ovog tipa mogu uključivati modifikaciju ili stvaranje dodatne infrastrukture i opreme. Donja granica za izbjegavanje prometa je pomak barem 500 milijuna tkm, ili izbjegavanje 25 milijuna tkm.

Marco Polo predstavlja program kojim se financira rizik, kao što je to bio i PACT³¹, a nudi financijsku potporu komercijalnim poduzetnicima uključenim u tržište transporta i logistike. Glavni cilj programa je olakšati uspostavu novih usluga transporta koje stvaraju alternative prijevozu i uslugama koji se odvijaju samo na cestama, i koji će rezultirati ukupnim smanjenjem vanjskih troškova koji se nameću društvu.

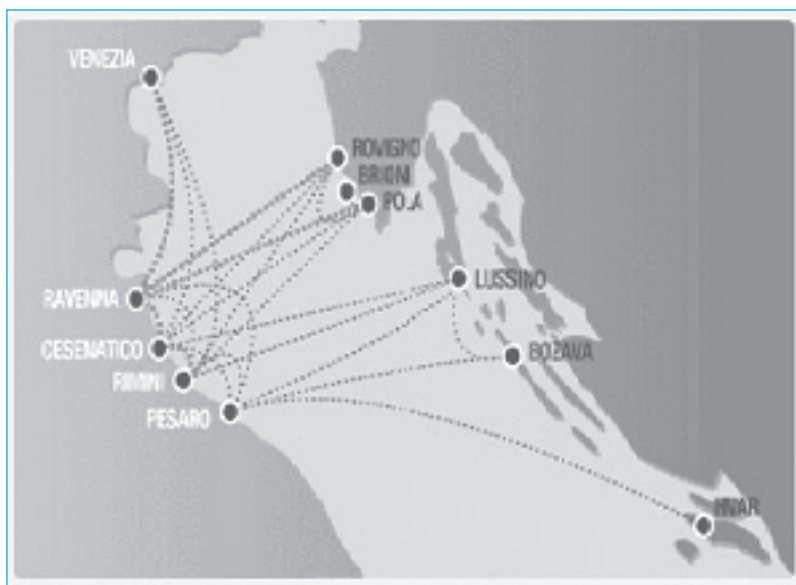
31 PACT program za intermodalni transport (1997-2001)

USPJEŠNI PRIMJER: “IN RO SE PROJEKT”

Osnovan pod INTERREG III A, pilot projekta IN.RO.SE za stvaranje morskih veza između Emilije-Romagne i Hrvatske je uspješno implementiran. INTERREG područje intervencije je transport, a ukupni odobreni budžet je 1.550.000 eura. Vodeći partner je Provincija Ravenna (IT). Hrvatski partneri su Ministarstvo turizma i transporta (HR); Gradsko poglavarstvo grada Pule (HR).

U skladu sa IN.RO.SE (Intermodality Road and Sea between Emilia-Romagna and Croatia), izvori financiranja pilot projekta ERDF su odobreni kako slijedi za:

- lokalne vlasti regije Emilia-Romagna: provincija Ravenna 376.250 eura;
- lučke vlasti Ravenne 206.250 eura;
- gradsko poglavarstvo Ravenne 15.000 eura;
- Industrijska i trgovačka Komora Ravenne 2.500 eura;
- provincija Rimini 125.000 eura;
- poglavarstvo grada Cesenatico, 50.000 eura



Projekt planira olakšati prekograničnu pokretljivost, jačajuću trans-jadransku intermodalnu mrežu transporta, integrirati područje sjevernog Jadrana sa drugim međunarodnim mrežama transporta (paneuropski koridor 5), poboljšati održivost, s obzirom na okoliš, veza koje pridonose unaprjeđenju kvalitete turističke ponude na sveobuhvatni način.

Nakon Studije o provedivosti koja se napravila u okviru IN.RO.SE projekta o morskim vezama, mogućnosti razvoja za i putnički i teretni prijevoz između Emilije-Romagne i hrvatskih luka, sa posebnim obzirom na srednje u sjeverne jadranske luke, počelo se s projektom. Pilot-projekt je promovirao početnu fazu nove pomorske veze, redovna usluga između Ravenne i odgovarajuće hrvatske luke. Usluga je realizirana na operacionoj razini a vodio ju je privatni operater (brodovlasnik) kog se izabralo kroz javno nadmetanje na europskom nivou.

Prije samog početka usluge, potpisnik ugovora je ponudio specifičan plan koji se odnosi na promocijsku i marketinšku inicijativu koja je prethodila i pratila početnu fazu pomorske veze. Plan je odobrio Upravni Komitet projekta.

Kao rezultat IN.RO.SE projekta, svrha projekta - aktivacija pomorskih veza "lakog" tipa (koristeći hidrogliser ili katamaran) između luka Rimini, Cesenatico i luka sjeverne obale Hrvatske, bila je uspješna. Brza linija **Rimini - Pula - Rimini** je realizirana implementacijom projekta u 2005.

Tijekom razvoja projekta, a kako bi se poboljšala i integrirala turistička ponuda između regije Romagna i hrvatskih regija, pažljivo praćenje i žustro odobravanje se dogodilo ex post nakon što su se vidjeli prvi rezultati i mogućnosti da se poboljšaju, pod tržišnim uvjetima, veze između dvije strane Jadrana. Kao rezultat, u 2006, linija se proširila sukladno zahtjevima tržišta, na relaciju **Rovinj - Pula - Ravenna i Rovinj - Pula - Rimini** (dvaput tjedno). Nadalje, tijekom sezone, nove trajektne usluge povezale su luke Ravenna (dok Porto Corsini), Cesenatico i Rimini, sa hrvatskim destinacijama **Poreč, Rovinj, Pula, Mali Losinj, Božava i Hvar**.

Zahvaljujući pomorskim vezama odabranim kao prekogranične usluge prijevoza, cestovni promet se smanjio u korist pomorskog prijevoza, sa izvanrednim prednostima u smislu okoliša i sigurnosti.

Konačno, daljnja infrastruktura se razvijala, poboljšavajući putničke terminale u lukama Ravenna, Cesenatico i Rimini, kao i širenje usluge, prenošenje najboljih iskustava, te aktivnosti informiranja i promocije.

Usluge koje razvijene, odigrale su ključnu ulogu u smanjivanju nejednakosti između jadranskih regija, jačale su konkurentnost, olakšavale trgovinu i pokretljivost ljudi i razmjenu inače. Usluga koja je uvedena može se smatrati esencijalnom i imperativnom, osnovnom **javnom uslugom** za relevantne populacijske skupine u obje regije, kao što su hrvatski i bosanski emigranti u Italiji i Europi³³. Implementacijom projekta, jačaju pomorske veze između dvije obale Jadrana. IN.RO. SE projekt zapravo predviđa jačanje transportnih linija između Emilije-Romagne i Hrvatske. Očito je on temeljni uvjet za implementaciju ekonomskog, turističkog i kulturnog integracijskog procesa između te dvije regije.

Pozitivno iskustvo pilot-projekta predstavlja čvrsto tlo za nadolazeće pregovore o realizaciji stalne suradnje regija uključenih u Projekt.

5.2 DRUGI PROGRAMI FINANCIRANJA

Promet je jedna od najvažnijih stavki u politici EU³². Otkad je Rimski sporazum stupio na snagu 1958, ova se politika fokusirala na ukidanje granica između zemalja članica i stoga pridonosila slobodnom kretanju ljudi i dobara. Njeni su osnovni ciljevi upotpunjavanje unutrašnjeg tržišta, osiguravanje održivog razvitka, širenje mreže transporta Europom, maksimaliziranje prostora koji se koristi, jačanje sigurnosti i promocija međunarodne suradnje. Jedinstveno tržište je signaliziralo istinsku prekretnicu u zajedničkoj strategiji na području prometa. Od Bijele Knjige 2001, koja je bila revidirana u 2006, ovo područje politike se orijentiralo prema harmoničnom simultanom razvoju različitih vrsta transporta, s naglaskom na su-modalnost, koja predstavlja najbolji način korištenja različitih prijevoznih sredstava (zemljom, vodom i zrakom), s najboljim mogućim učinkom.

5.2.1 INSTRUMENTI POTPORE PRED PRIPOJENJE (IPA)

Instrumenti potpore pred pripojenje (**IPA**) nude racionaliziranu potporu zemljama koje teže ulasku u Europsku Uniju za period od 2007 - 2013 na temelju pouke iz prethodnih iskustava dobivanja izvanjske potpore i instrumenata dostupnih pred pripojenje. Cilj IPA-e je stoga uvećati učinkovitost i koherenciju potpore posredstvom jedinstvenog okvira. Taj okvir obuhvaća potporu pred-privrednicima, stabilizacije i povezivanja zemljama-kandidatima i potencijalnim kandidatima (PHARE, ISPA i SAPARD, CARDS), istovremeno poštujući njihove zasebne karakteristike i procese u koje su uključene. IPA se smatra fleksibilnim instrumentom i stoga nudi potporu koja ovisi o napretku koje su zemlje-korisnice ostvarile, i njihovim potrebama, kako je pokazano u Komisijinim izvješćima o procjeni i godišnjoj strategiji³³.

IPA mora biti dosljedna s potporom za razvoj, no njen primarni cilj jest da pripremi zemlje-korisnike za ulazak u ne tako dalekoj budućnosti. Jedna od glavnih osobina te potpore je njena prenosna funkcija, pošto je ona stvorena tako da pripremi zemlje za razdoblje nakon ulaska. IPA stoga pruža jedinstven i racionalan okvir.

Hrvatska je, kao zemlja-kandidat unutar procesa pripojenja, podobna za realizaciju svih pet IPA-inih komponenti od kojih svaka pokriva prioritete definirane prema potrebama zemalja-korisnica:

- komponenta "**podrške za tranziciju i izgradnju institucija**" usmjerena k financijskoj izgradnji kapaciteta i institucija;
- komponenta "**prekogranične suradnje**" koja cilja na podršku na području prekogranične suradnje između zemalja-korisnica, sa zemljama-članicama ili unutar okvira prekograničnih i međuregionalnih aktivnosti;
- komponenta "**regionalnog razvitka**" koja cilja na potporu pripreme zemalja za implementaciju kohezijske politike Zajednice, a posebice za Fond za europski regionalni razvoj i Fond za koheziju;
- komponenta "**razvoja ljudskih resursa**" koja se tiče pripreme za politiku kohezije i Europski socijalni fond;
- komponenta "**ruralnog razvoja**" a koja se tiče pripreme za zajedničku agrikulturalnu strategiju i strategije time povezane, te za Europski agrikulturalni fond za ruralni razvoj (EAFRD).

32 Rukovođen je Članovima 70 - 80 Sporazuma koji je temelj Europske Zajednice.

33 Izvor: <http://europa.eu/scadplus>

Naime, IPA je utemeljena na dugoročnom planiranju uspostavljenom u skladu sa širokim političkim odredbama izloženim u Komisijnom "paketu" koji uzima u obzir proširenje Unije, a koji sad uključuje **Višegodišnji indikativni okvir (MIFF)**. MIFF je izrađen u obliku tabele koja prikazuje Komisijine namjere za dodjelu fondova za tri nadolazeće godine, a koji će se otvarati primjereno zemljama-korisnicama i, prema komponentama, na temelju potreba i administrativnog i rukovodstvenog kapaciteta zemlje, te usklađenje s kopenhaškim kriterijima.

Strateško planiranje uvedeno pod IPA-om sačinjeno je od dugoročnih indikativnih planskih dokumenata, gdje MIFF čini referentni okvir. Oni se uspostavljaju zasebno za svaku zemlju-korisnicu, te pokrivaju glavna područja intervencije predviđena za tu zemlju..

Potpora pod IPA-om može uzeti, *inter alia*, sljedeće oblike:

- **investicijski, nabavni ugovori ili subvencije;**
- administrativna suradnja koja uključuje stručnjake iz zemalja članica;
- aktivnosti Zajednice koji djeluju u interesu zemlje-korisnice;
- mjere koje podupiru proces implementacije i rukovođenje programima;
- potporu fondu (odobrenu izuzetno i podložnu nadzoru).

IPA je strateški instrument na pola puta između logike pridruživanja i logike strukturalnih fondova, koji nudi posebno prikladan kontekst u kojem se vidi pristup koji državna administracija ima prema društveno-gospodarskom razvoju. Pravila sudjelovanja i ishodište za implementaciju različitih programa pokrenutih pod IPA-om su relativno fleksibilna, tako osiguravajući da je instrument učinkovit. K tome, aktivnosti može zajedno financirati Europska Unija i regionalna organizacija, zemlja članica ili treća zemlja (ovo je podložno reciprocitetu), ili ih može financirati Europska Unija i implementirati putem međunarodne organizacije.

A. Pomorski sektor i IPA-ina komponenta regionalnog razvoja u Hrvatskoj

U kontekstu priprema za početak pregovora o punom članstvu Hrvatske u Europskoj Uniji. hrvatsko Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture sačinilo je strategiju pomorskog prometa pred priključenje EU. Ona je rezultat komparativne analize hrvatske legislative, institucionalnog i gospodarskog sustava u pomorskom sektoru, s odgovarajućim sustavima koji vrijede u Europskoj Uniji, što predstavlja jedinstven program implementacije postavljenih ciljeva. S druge strane, proces pripreme za IPA i strukturalne fondove vodi odabrano rukovodstvo - Centralni ured za strategiju razvoja i koordinacije EU fondova (CODEF).

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture bi kao institucija na nacionalnoj razini trebalo biti uključeno ne samo u rukovođenje ovom potporom već bi trebalo osigurati da ona i stigne do njenih posljednjih korisnika (u slučaju pomorskog sektora SSS promocijski centar u Rijeci, lučkih poglavarstava, javnih i privatnih poduzeća, drugih ne-profitnih institucija).

Kako bi se osigurao neprekinuti strukturalni proces prilagodbe i korištenje financija pod **IPA-inom komponentom III - regionalni razvoj**, pripremio se Višegodišnji indikativni financijski okvir (MIFF). Ovaj strateški dokument za IPA-u u Hrvatskoj se uspostavio za trogodišnji period. On indikativno određuje sredstva za svakog korisnika po svakoj od komponenti. Prioriteti izloženi u MIDP komponentama poslužit će kao temelj za godišnje programiranje EU fondova u 2007, 2008 i 2009. Puna koordinacija nacionalnih prioriteta s onima Europske Unije zahtijeva se za svaki posebni sektor, pa i pomorski, kako bi primili EU potporu.

U MIDP 2007 - 2009 za Hrvatsku³⁴ naznačeno je se kako za definiranje strateških prioriteta koji služe kao temelj za financiranje, treba sačiniti analiza potrebitosti zemlje koje se ogledaju u relevantnim sektorima, strateškim i programskim dokumentima te koherenciji niza EU financijskih programa prilagođenih Hrvatskoj. Višegodišnji indikativni planski dokument 2007 - 2009 također reflektira administrativnu sposobnost institucija da zaprime sredstva, kao i dostupne mogućnosti alternativnog financiranja.

Nakon što bude dijelom Europske Unije, Hrvatskoj će postati potpuno dostupni razni strukturalni fondovi i Fond za koheziju. Pripremajući se za pripojenje, hrvatska je Vlada sačinila cijeli niz nacrtu programskih dokumenata od kojih su najrelevantniji sljedeći:

- Okvir strateškog razvitka 2006 - 2013: ovo je prijemnosni planski dokument nacionalnog razvoja, koji se temelji na dijelu sektoralnih strategija koje su razradila odgovarajuća Ministarstva; dokument je pripremio Središnji državni ured za strategiju razvoja, a prihvatila Vlada u kolovozu 2006.
- Nacionalna strategija za regionalni razvoj (nacrt): ovaj dokument odražava prioritete regionalnog razvoja u Hrvatskoj; sačinilo ga je, na nacionalnoj razini, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka ali u širokoj suradnji s drugim tijelima kroz inter-ministarsku koordinacijsku skupinu, skupinu nacionalnog partnerstva i tehničke radne skupine.
- Regionalni (županijski) planovi razvitka: sačinjeni do sada u 19 županija od ukupno 21.
- Okvir strateške koherencije (Strategic Coherence Framework, SCF): ovaj je dokument, čiji je prvi nacrt već dostupan, planski dokument za IPA komponente III i IV iz 2007 i preteča je Nacionalnom strateškom referentnom okviru, a potpada pod strukturalne fondove. On će biti dopunjen operativnim programima za svaki od određenih sektora. Nacrt je temeljen na među-ministarskoj suradnji i savjetovanju s nizom nadležnih partnera iz ne-vladinih sektora.
- U prosincu 2007, Hrvatska je izložila i plan za nacrt Nacionalnog strateškog referentnog okvira, koji spada pod strukturalne fondove kao i operativne programe.

34 Odluka Komisije C(2007)2566 of 20/06/2007

Operativne strukture (buduća rukovodstvena tijela pod SF/CF) koja će rukovoditi i implementirati četiri predložena operativna programa (OP) pod IPA-om ustanovljene su Vladinim dekretom (od 28/09/2006), i to sljedeć:

- OP za promet - Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka;
- OP za okoliš - Ministarstvo za zaštitu okoliša i prostornog uređenja;
- OP za regionalnu konkurentnost - Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva.
- regionalni OP a koji potpada pod buduće strukturalne fondove koji odgovaraju IPA strukturama, a kojima će rukovoditi Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka;
- OP za ljudske potencijale, Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva;
- OP za izgradnju kapaciteta.

MIDP dokument razjašnjava glavne prioritete istaknute u Pristupnom partnerstvu za sektor prometa, koje je nastavak implementacije Memoranduma o sporazumu o razvoju temeljne regionalne prometne mreže jugoistočne Europe. U slučaju Hrvatske to znači implementaciju mjera četiri paneuropskih koridora koji njom teku, tj. koridori X, VII, Vb i Vc. Tim koridorima je dana poseban prioritet u MOU. Nažalost, pomorskom se prometu posvećuje relativno malo pozornosti.

Jedini tekst kog se u gorespomenutom dokumentu može pronaći tvrdi kako:

"... Hrvatska ima sedam morskih luka: Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Među ovim lukama, sljedeće su definirane kao najznačajnije luke, s obzirom na funkcije koje obavljaju:

- *teretne luke: Rijeka i Ploče.*
- *putničke luke: Zadar, Split i Dubrovnik,*

... Infrastruktura hrvatskih morskih luka zaostaje za infrastrukturom koju je stvorila konkurencija, usprkos značajnim investicijama uložnim tijekom proteklih pet godina."

Ovo svojevrsno potcjenjivanje pomorskog sektora utječe na definiranje prioriteta, kao i osnovna područja posredovanja. Nije zabilježen nijedan prioritet vezan uz pomorski promet; nijedan "kapitalan projekt" nije naveden unutar operativnog programa "Promet". Hrvatska pozornost se odvlači na poboljšanje i ekspanziju cesta, željezničke i unutrašnje infrastrukture i čini da najveći prioritet za sektor prometa postane sanacija i unaprijeđenje željezničkog sektora te infrastrukture kontinentalnih vodenih puteva.

Što se tiče Vladine odluke da je, s obzirom na ograničenost fondova dostupnih za 2007 - 2013 najbitnije usredotočiti napore na specifična područja djelovanja kako bi se osigurao maksimalan učinak dostupnih nam resursa, na ovom mjestu bismo htjeli izraziti svoje duboko žaljenje zbog činjenice da Pomorski promet i Pomorska domena i lučki direktorat (MSTI) neće uživati pogodnosti IPA Operativnog programa za promet i regionalnu konkurentnost (2007 - 2009).

Kako bi se ostvarila sinergija između donora i programa dostupnih Hrvatskoj, npr. u području prometa, i osnovano na hrvatskoj strategiji pomorske sigurnosti, u ovom se trenutku implementiraju dva PHARE programa, kako bi se poboljšala pomorska sigurnost i nadzor nad plovilima. Projekt koji bi trebao uslijediti možda će se programirati pod IPA-om uzimajući u obzir razdoblje implementacije za već postojeće projekte, mogućnost Ministarstva mora, prometa i

infrastrukture (direktorat pomorstva i otoka) da financira projekte, uključenost Svjetske Banke u sektor i aktivnosti koje bi se trebale financirati u prometnom sektoru pod IPA komponentom III.

Za sljedeći programski period (2010 - 2013) koji će postati efektivan nakon priključenja Uniji, moraju se odabrati mjere, te implementirati na koordiniran i strukturiran način, uzimajući u obzir posao koji je napravio SEETO (Prometno observatorno tijelo za jugoistočnu Europu), kako bi na kraju osigurao neposrednu korist. Trebalo bi se zahtijevati i maksimalno uključenje EIB i IFI-ja, kako bi se maksimizirao učinak mjera koje će financirati IPA, pa i zbog kapitalno-intenzivne naravi sektora.

Tijekom 5 godina, započeti će se i implementirati niz projekata, kako bi se poboljšale administrativne mogućnosti za prihvata EU fondova iz gorespomenutih tijela.

S obzirom na širinu izazova i neujednačen regionalni razvoj u Hrvatskoj, cijeli niz nadležnih Ministarstava dodjeljuje sredstva za razvoj specifičnih regija Hrvatske. Oni to čine kroz pristup koji suočava MSTI sa značajnim političkim izazovom, a to je da osigura koherentno ostvarenje regionalnog razvitka. Opseg ovog izazova je vidljiv iz velikog broja središnjih vladinih tijela kompetentnih za pripremu, programiranje, implementaciju i nadzor programa vezanih uz regionalni razvoj.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a posebice Pomorski promet, Pomorske domena i lučki direktorat sudjeluju u elaboraciji strateških dokumenata, povezanih sa stupanjem Hrvatske u EU. Direktorat nije sasvim uključen u pripremu operacijskih programa, koji će se nakon priključenja Uniji, povezati sa strukturalnim i kohezijskim fondovima. Stoga konzultanti savjetuju da se zajedno sa Pomorskim prometom, Pomorskom domenom i lučki direktoratom osnuje jedna jedinica koja će koordinirati prihvata EU fondova i potaknuti dioničare na regionalnoj razini da započnu projekte vezane uz pomorstvo..

B. Prekogranična IPA komponenta

Prekogranična IPA komponenta teži da radikalno poboljša efikasnost CBC na vanjskim granicama. Učeći iz iskustva, IPA CBC će djelovati na obje strane granice na temelju određenog seta pravila. Posljedično, IPA CBC će biti grupno financiran izvanjskom vezom kao i kohezijskim fondovima iz nove "Europske teritorijalne suradnje" (sada je to INTERREG), ali programima će se upravljati kroz ujedinjenu rukovodeću strukturu.

Pošto mjere financirane od IPA CBC moraju pogodovati objema stranama, zahtijevat će se zajednički programi, zajedničko rukovodstvo i zajedničko financiranje projekata. Tako bi IPA CBC trebali unaprijediti suradnju i progresivnu gospodarsku integraciju i koherentnost između Europske Unije i zemalja-kandidata.

Za IPA komponentu II - prekograničnu suradnju, rukovodeća tijela će biti nadležne zemlje članice. Suradnik na hrvatskoj strani će za ove programe biti Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Ova je komponenta vrlo važna, jer se II_CBC sa svoja tri ogranka, tiče naše svrhe - kako slijedi:

- CBC na kopnenim i morskim granicama sa zemljama-članicama (vanjske granice EU);
- CBC na granicama između zemalja-kandidata/potencijalnih kandidata (poglavito zapadnobalkanske “unutrašnje” granice);
- sudjelovanje zemalja-kandidata/potencijalnih kandidata u transnacionalnim (npr. zamjena CADSES) i interregionalnim programima strukturalnih fondova, i u ENPI programima morskih bazena, kao prikladno.

Što se tiče zemljopisne podobnosti, primijeniti će se ista pravila kao kod strukturalnih fondova za europsku teritorijalnu suradnju (cilj 3). Podobne regije će biti NUTS III (ili njegov ekvivalent) regije duž zemaljskih i pomorskih granica između zemalja-članica i susjednih (potencijalnih) zemalja-kandidata, kao i regija duž pomorskih granica, udaljenih maksimalno 150 kilometara.

Služeći se ovim pravilima o podobnosti, odabrano je 12 IPA CBC programa, od kojih je jedan multilateralan, gdje je ostalih 11 bilateralno. Hrvatska može imati koristi od:

(1) talijanskog/jadranskog multilateralnog programa (s Italijom s jedne strane i pomorskim regijama Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore te Albanije s druge strane), te

(2) Slovenija/Hrvatska i

(3) Mađarska/Hrvatske.

Iz pomorskog aspekta prve dvije stavke su naročito važne.

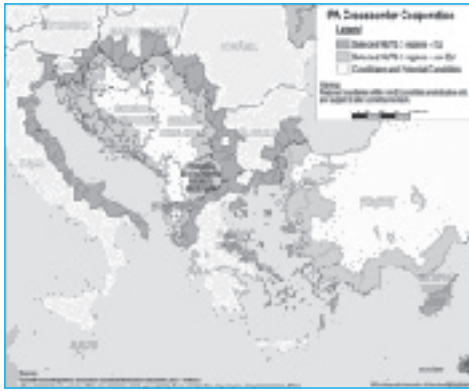
Prekogranični programi pred priključenje Uniji - IPA između jadranske regije Europske Unije, i istočno-jadranskih zemalja kao što su Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Albanija - je slijed programa Novo jadransko susjedstvo.

IPA dokument kaže kako:

“U sjevernom dijelu jadranskog bazena, uključujući sjever Hrvatske, istarski poluotok je najrazvijeniji od regija koje sudjeluju u IPA programu jadranske prekogranične suradnje³⁵ pošto ima visoku razinu urbanizacije i dobro razvijenu infrastrukturu. TPodručje prelazi transeuropski koridor V koji spaja Lisabon sa Kijevom i stoga je u strateškoj poziciji za pristup srednjeistočnoj Europi.”

Dalje se navodi:

“... Hrvatski poluotok Istra i Nacionalni park Brijuni su neke od najvažnijih turističkih destinacija na tim prostorima. Nadalje, riječka luka i luke Trst i Koper nude ovom području znatne mogućnosti za razvoj pomorske trgovine.”



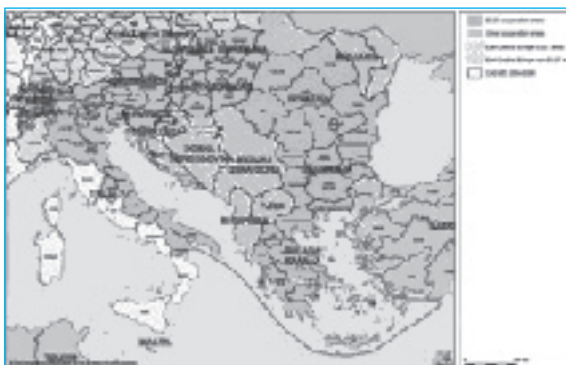
IPA karta Jadrana

5.2.2 PROGRAM TRANSNACIONALNE SURADNJE ZA JUGOISTOČNU EUROPU (SEE)

U novom razdoblju Strukturalnih fondova (2007 - 2013), bivši CADSES (dobro poznat u Hrvatskoj) zona transnacionalne suradnje će se podijeliti u dva područja: **Program za srednju Europu (CENTRAL)** i **Jugoistočni Europski prostor (SEE)**. Hrvatska je dio SEE-a.

Hrvatska je podobna za SEE koji je dijelom nove Inicijative za europsku teritorijalnu suradnju, za programsko razdoblje od 2007 - 2013. Općeniti cilj transnacionalne suradnje je da potakne uravnoteženi teritorijalni razvoj i teritorijalnu integraciju unutar područja suradnje. Jedan od pod-INTERREG IV programa pogodnih za Hrvatsku je **Program jugoistočno-europskog prostora**. Njega financira IPA s budžetom od 207 milijuna eura i vezan je uz Prioritete br. 2 i br. 4. Sufinancijski postotak je 85% - cilj konvergencije. Rukovodeće tijelo je Nacionalna agencija za razvitak, iz Budimpešte, Mađarska. Primjeri aktivnosti bi uključivali: razvijanje suradnje na polju javne infrastrukture i javnih usluga, kooperativna rješenja za urbanu obnovu, planove za restrukturiranje bivših vojarni, bolje rukovođenje arheološkim lokacijama, itd.

Program za jugoistočnu Europu



Kao globalni cilj, program za jugoistočnu Europu će razvijati transnacionalna partnerstva na pitanjima strateške važnosti kako bi poboljšala teritorijalni, gospodarski i društveni integracijski proces i pridonijela koheziji, stabilnosti i konkurentnosti. SEE program podupire projekte transnacionalne suradnje između partnera koji promoviraju gospodarski, ekološki i društveni razvitak elaboracijom udruženih rješenja i konkretnih ishoda, a rezultati im omogućuju

daljnje implementacije, te daljnju inicijativu i investicije. Program se fokusira na četiri tematska prioriteta: (1) inovaciju, (2) okoliš, (3) pristupačnost, i (4) održivi urbani razvoj. Hrvatska je podobna za 2-gi (zaštita i poboljšanje okoliša) i 4-ti (razvoj transnacionalnih sinergija za održive zone rasta te održivi urbani razvoj) tematski prioritet.

245 milijuna eura koji su dostupni unutar jugoistočno-europskog programa bit će vrijedan i više od toga, ako se može iskoristiti sa pravim katalitičkim učinkom. Kako bi ovo postigla, Hrvatska mora izgraditi bolje veze između rezultata koji stižu iz transnacionalnih projekata, i implementacije programa konvergencije širom jugoistočne Europe. Ako pogledamo europski učinak pristupačnosti i inovacije, projekti suradnje unutar jugoistočno-europskog programa mogu pomoći razvitku učinkovitijih nacionalnih i regionalnih projekata koji će se bolje koordinirati s europskim zahtjevima. On bi također trebao potaknuti regionalnu i nacionalnu razinu da pogleda izvan svojih granica i izvuče pouke i najbolje iskustvo iz ostatka Europe..

5.2.3 EUROPSKA TERITORIJALNA SURADNJA - INTERREG

INTERREG IV **Program za transnacionalnu suradnju** je nova meta Europske Unije iz 2007. Program pruža potporu za prekograničnu, transnacionalnu i interregionalnu suradnju. Ova potpora obuhvaća (1) prekograničnu suradnju: NUTS 3 regije susjedne kontinentalnoj ili pomorskoj granici EU; (2) transnacionalnu suradnju: lista transnacionalnih zona je definirana od strane Komisije i (3) interregionalnu suradnju: cijelo područje EU

Protekli programi INTERREG III B koji su podržavali transnacionalnu suradnju od 2000 - 2006, od 2007 se nastavljaju pod kraticom INTERREG IV B, programi transnacionalne suradnje za razdoblje od 2007 - 2013. Niz bivših INTERREG III B programa (npr. za sjeverozapadnu Europu, Baltičko More, CADSES, alpski svemirski program itd.) je konvertirano u oko 13 novih programa koji se fokusiraju na različite europske regije (zone). Neki od programa još uvijek nose svoje bivše ime. Svaki od tih 13 programa definira svoje posebne prioritete, podobne aktivnosti i korisnike, budžet, postotak sufinanciranja, itd.

Na prvi poziv za prijedloge pod INTERREG IV B programom, MED regija je već objavila (<http://www.welcomeurope.com/>), krajnji rok je 2. svibnja 2008. Potencijalni korisnici programa su administracije, državne agencije, komore, udruženja, korporacije, federacije, unije, SME, centri za obuku i sveučilišta - oni se svi smiju prijaviti u program. **“Mediterranski” program** uključuje Portugal, Španjolska, Francuska, Italija, Slovenija, Grčka, Cipar, Malta i Ujedinjeno Kraljevstvo (Gibraltar), a sudjeluju i Hrvatska i Crne Gora.

Za razdoblje od 2007 - 2013 jedan jedini **INTERREG IV C** program zamjenjuje 4 bivša INTERREG III C programa (zona) te podržava razmjenu iskustava i umrežavanja na polju održive energije (razmatra i potrošnju energije u pomorstvu). Cijeli teritorij Europske Unije, plus Norveška i Švicarska, također se mogu prijaviti (Hrvatska također). Program će podupirati **Regionalne inicijative** - projekte koje su **osnovali učesnici na regionalnom i lokalnom nivou** i koji teže razmjeni iskustava na specifičnom strateškom polju, s ciljem da se prepozna najuspješnija praksa i razviju nova oruđa i pristupi za njihovu implementaciju. To je tzv. “klasični” INTERREG III C projekt (vode ga regionalna i lokalna javna tijela), a potiče prijenos znanja i iskustava. Naznačena su dva glavna prioriteta: “Ekonomija znanja i inovacije”, te “Okoliš i prevencija rizika”. Ovi prioriteti reflektiraju strategiju Europske Unije da se potakne razvoj i zaposlenost u skladu sa lisabonskom i goeteborškom strategijom. INTERREG IVC financira element mreže inicijative Europske Komisije.

Hrvatska je sabrala iskustvo sudjelujući u INTERREG III projektima uključujući vladine institucije, regionalna i lokalna tijela, vladine i nevladine organizacije, kao i privatni sektor. Visoko školstvo i istraživačke institucije su također sudjelovale u projektima. Na primjer, Sveučilište u Zagrebu je sudjelovalo u projektima “VILLAS”, “ENERWOOD”, “VARIPRONT”, “ADRIASAFE”, Sveučilište u Splitu u projektima “VIAGGIAR”, “VIABAS” i “HYDROADRIA”, a Sveučilište u Rijeci u projektu “BESEEN” unutar INTERREG III B CADSES.

Kako bi poduprla hrvatske partnere u INTERREG III C, Ministarstvo za europske integracije podržavala je inicijativu, a svi dokumenti i druge relevantne informacije vezane uz INTERREG III aktivnosti mogle su se pronaći na web-stranici tog Ministarstva, www.mei.hr. Nažalost ova web-stranica još nije objavila ništa o projektu INTERREG IV..

Ključno za hrvatski uspjeh u INTERREG-u IV je da sve zainteresirane stranke imaju pravovremeni pristup informacijama, tim više što su, obučene iskustvom INTERREG IV inicijative, zemlje članice su za razdoblje od 2007 - 2013 uputile Komisiji ukupno 70 prekograničnih i 13 transnacionalnih programa. Za suradnju sa zemljama-kandidatima i potencijalnim zemljama-kandidatima, sačinjeno je 10 prekograničnih programa koji su, pod IPA-inim instrumentom za preduključenje, zajedno sa zemljama-partnerima, ukupno 93 programa. Hrvatski partneri bi trebali imati "mapu" za EU instrumente financiranja - to bi bilo vrlo važno i za partnere hrvatskog pomorskog sektora, kako bi mogli započeti uspješne projekte poput onih završenih u INTERREG III razdoblju:

- Program za regiju Sjevernog Mora - svi INTERREG IIIB programi u regiji Sjevernog Mora
- Program za regiju Baltičkog Mora - svi INTERREG IIIB programi u regiji Baltičkog Mora
- DAGOB - sigurni i pouzdani prometni lanci za opasne terete u baltičkoj regiji - Program susjedstva Baltičkog Mora
- Zeleni dokovi Sjevernog Mora - razvitak najboljih ekoloških praksi za dekontaminaciju tributilena (TBT) - INTERREG - sjevernomorska regija
- Organizacija "sigurni pomorski kišobran" (MSUO) - MSUO podupire i ostale pomorske projekte unutar europske i međunarodne mreže suradnje, promovirajući ishode projekta, zatvarajući rupe u znanju i potičući suradnju
- Nova delta - luke i priroda, promiče ravnotežu u okolišu
- Nova Hansa održivih luka i gradova - projekt cilja na potporu stvaranja ekološki, društveno i ekonomsko održivih luka u regiji Baltičkog Mora - INTERREG III B - 2003 - 2005
- Sjevernomorski koridor (NMC)
- Sigurnost na moru - stimulira nacionalne, regionalne i lokalne vlasti da surađuju, da bi iznašli zajedničke strategije i najdostupnije metodologije i prakse kako bi se reducirao rizik i učinak raznih havarija u Sjevernom Moru
- Riva - Projekti rivskih zajednica je mreža učenja devet gradova širom svijeta, koji su ponovno otkrili svoje rive i trude se što bolje povezati svoje gradove s morem
- Novi EPOC - rukovođenje promjenama vezanim uz regeneracijski proces lučkih gradova
- Portnet - promovira interregionalnu kooperaciju luka i multi-modalne prometne strukture u EU

Projekti usredotočeni na intermodalnost:

- Projekt Euromed Transport - teži integriranom euro-mediteranskom prometnom sustavu - spada unutar MEDA II programa
- FASTER - FASTER nudi platformu usluga visokih dodanih vrijednosti europskim SME iz sektora prometa, posebice pomorskog, i uz to vezanih poslovnih područja - 6-ti Okvirni program
- INTRASEA INTERREG III B projekt u regiji Baltičkog Mora - INTRASEA se fokusira na razvoj kontinentalnih vodenih puteva u baltičkoj regiji

INTERACT IONAS projekt je završio vrlo uspješno, i uspio razviti (1) bolje prometne i logističke usluge u lukama; (2) pridonio je nadzoru učinka lučkih aktivnosti na okoliš i (3) promicao zajedničku

suradnju između luka i gradova u Jonskom i Jadranskom Moru. Postignuti rezultati su:

- Bolja informiranost, komunikacija i kooperacija između luka i gradova.
- Definicija zajedničkih izazova transporta, logistike i zaštite okoliša.
- Preporuke za budući INTERREG programe upućene rukovodstvima.
- Definiranje projektnih ideja za prijavu na INTERREG programe.
- **Pilot-projekt za aktivaciju pomorskih veza između Emilije-Romagne i Hrvatske (IN.RO.SE) utemeljen je pod INTERREG III A i uspješno implementiran.**
Za više detalja vidi aneks.

Skupina novih ideja za projekte se osmislila za moguće podnošenje u INTERREG IV projekt, 2007 - 2012. Sve te nove zamisli pokušavaju dalje razviti glavne ciljeve i stremjenja IONAS projekta, a posebice uspostaviti održivost zaštite okoliša i gospodarskog razvoja:

- rad na učinku na okoliš lučkih aktivnosti kroz satelitski sustav za daljinsko opažanje
- razvoj sustava za nadgledanje za akustiku i zagađenje okoliša u Jadranskom i Jonskom Moru
- definicija i razvitak sustava za identifikaciju radio-frekvencija, RFID-a
- širenje IT sustava za rukovođenje lučkim aktivnostima u Jadranskom i Jonskom Moru.
- tečajevi/radionice implementacije teritorijalnog i ekološkog menadžmenta i sustava za upravljanje okolišem (EMS) i eho-menadžment i audit shema (Echo management and audio scheme, EMAS)
- koordinacija postojećih projekata i njihovo širenje.
- postavljanje informacijskog centra za sigurnost okoliša u području Jadranskog i Jonskog Mora
- stvaranje baze podataka o opasnom prometu i teretima u jadranskoj i jonskoj zoni

Hrvatska bi mogla imati koristi i od INTERREG IV, razvijajući neke od ideja projekta stvarajući uspješne prijedloge projekata oslanjajući se na već razvijeno partnerstvo.

“FINANCIJSKO PREMOŠĆIVANJE”

Članstvo u Europskoj Uniji je zlatni rudnik prilika, a kako će ga Hrvatska iskoristiti, ovisi o stručnjacima. Vlada može razmotriti prilike za osnivanje posebnog fonda ili agencije koja će služiti za tzv. “financijsko premošćivanje” projekata vezanih direktno uz pomorski sektor. Tako će država prije i tijekom implementacije direktno financirati projekte vezane uz pomorske projekte.

Polazeći od analize koja je pokazala da SME nailazi na prepreke u financijskom procesu (pristup i cijena), zemlje članice EU su propisale niz mjera koje bi trebale olakšati pristup financijama za SME, uključujući:

- sheme kredita i uzajamne garancije
- mikro-krediti
- povlastice za savjetništvo i ulaganja

Dobar primjer je SME konzorcij u talijanskoj regiji Vicenza, zadruge u Nizozemskoj, sheme garancije u talijanskoj regiji Veneto i zadruge u regiji Zasavje u Sloveniji. Sheme garancije osiguravaju lakši pristup pozajmicama komercijalnih banaka, dok konzorciji omogućavaju obuku, posudbe, osiguranje i usluge informacije³⁶.

Trenutno, postoje brojni programi koji se nude SME-ima:

- program pozajmice za financijsko restrukturiranje
- program pozajmice za poticanje privatnog sektora malog i srednjeg poduzetništva (u suradnji s komercijalnim bankama i direktnim pozajmicama)
- razvoj otoka
- razvoj malog poduzetništva u područjima od posebne državne skrbi
- program pozajmice za osnivanje malih poduzeća (u suradnji s komercijalnim bankama i direktno posuđivanje)
- program pozajmice za samozapošljavanje i razvitak malih poduzeća na području turizma
- lokalni program razvoja - poduzetništvo

Pod potporom INTERREG III A, **A.R.C.O. projekt** osnovao je **garancijski fon u korist SME-a talijanskih jadranskih regija**. Fond s ukupnim budžetom od 6.000,000 eura teći će od 31/12/2008, nudi garancije konzorcijima, bankama i drugim kompanijama, na korist SME-a jadranskih regija koje su uključene u opipljive ili neopipljive investicije u zemljama istočnog Jadrana. SME koje rade u trgovini, industriji i turističkom sektoru, s različitim sektorima poslovanja navedenim u odredbama Fonda, podobne su za pristup Fondu..

ZAKLJUČAK

Dobro je poznato kako bliska suradnja na području prometa potiče ekonomski razvoj i trgovinu, pošto transport može odigrati značajnu ulogu u jačanju regionalne konkurencije i prekogranične integracije.

Hrvatska će moći imati koristi od bliskih veza s EU i slobodniji pristup njenom tržištu samo ako prometni sektor bude mogao podnijeti današnje kompleksne prometne tokove. Trgovina između EU i ostatka Europe može koristiti svoje pune potencijale samo ako su prometne veze (kopnene ceste, željeznice, zračne i morske veze) kvalitetne a sustavi interoperabilni i sigurni.

Prognoze iz recentnih studija predviđaju daljnji ubrzani porast u trgovinskim tokovima i transportu tereta. Jaki se rast predviđa u trgovini između EU27 i susjednih država, posebno Turskom i Rusijom. Sve u svemu, može se očekivati da će obim prometa između EU i susjednih zemalja porasti do više od 100% između 2000. i 2020. (MoS).

³⁶ Ljiljana Vidučić, Poticanje razvoja hrvatskog privatnog sektora kroz male biznise

Nakom prijema u Uniju, Vlada bi trebala pridonijeti 0.5% od državnog bruto proizvoda (GDP) kao članarinu, s ostalim inherentnim troškovima: prema izvješću Gospodarskog Instituta u Zagrebu, članstvo u EU će Hrvatsku stajati 1.6 milijardi eura godišnje. Administrativna sposobnost za prihvat EU strukturalnih i kohezijskih fondova trebala bi se znatno uvećati, kako bi se primila kompenzacija za ove troškove.

Hrvatska bi mogla primiti potporu kako bi povećala ulaganja potrebna za širenje postojećih sadržaja - hotela, apartmanskog smještaja, marina i sportskih sadržaja - duž obale. Hrvatska može biti jako sretna, jer ima jedan od najatraktivnijih prirodnih okoliša inače. Ova vrsta financijske potpore trebala bi biti uključena u Operacijske programe unutar EU financijskih okvira.

6. POMORSKE MREŽE I LANCI DODANE VRIJEDNOSTI

Hrvatska pomorska ekonomija je bila i bit će podložna strukturalnim promjenama i pojačanom pritisku međunarodne konkurencije nekoliko sljedećih godina.

Suprotno mnogim dijelovima ostatka Europe, hrvatska pomorska ekonomija nije se držala u sjeni, a ni u oku javnosti nije stvarala predodžbu nekog stagnirajućeg sektora.

6.1 CILJEVI SKUPNE ANALIZE

Među kompanijama u pomorskom sektoru postoje različite ekonomske veze, veze međuovisnosti i ovisnosti. Izolirana, individualna analiza polja i sektora je tek od ograničenog značaja, kao temelj za ciljanu industrijsku strategiju ili strategiju zapošljavanja. Ona većinom isključuje kombinaciju kompanija iz sektora, "mreže", "miljee", "grupe" ili također i lančane procese koji čine dinamiku ekonomskih struktura i regija. Tijekom nekoliko proteklih godina grupna je analiza imala pojačani utjecaj na analizu ekonomskog i regionalnog ispreplitanja. Ona je predstavljala nastavak i nadomjestak tradicionalne analize sektora i strukturalne analize. Ekonomske grupacije su mreže kompanija koje su ovisne ili isprepletene jedne s drugima, a povezane su jedna s drugom putem lanaca dodane vrijednosti (usporedi OECD 1999). U njima se ne razmatraju samo direktne veze nabavljača i kupca. Istraživanje i razvoj su također integrirani iznad direktne sastavnice dodane vrijednosti. Strateške veze sa sveučilištima, istraživačkim centrima, institucijama za istraživanje, razvitak i savjetovanje su komponente grupacija koje su obično intersektoralne. Konačno, uspješne mreže uključuju također i strukovnu izobrazbu te buduće obrazovne institucije, rukovodstva, komore, tijela koja propisuju standarde i relevantne asocijacije sa strane poduzetnika i radnika.

Kompanije se ne orijentiraju na tradicionalne ili statistički propisane kriterije. Granice između sektora postaju sve fleksibilnije. Povijesno, statistički ili administrativno stvorena podjela gospodarstva na industriju i usluge sve više gubi vezu sa stvarnošću. Industrijske kompanije također nude i usluge. Na primjer, brodogradilišta koja su ograničena samo na proizvodnju brodova, zbog toga nisu više konkurentna. Stoga ona nude usluge i rješenja problemima - financiranje koncepata, marketinga i sl. Lučko poslovanje širi svoje polje aktivnosti od rukovanja teretom kako bi uključilo logistiku i industrijske usluge instalacije.

Kompetitivne prednosti se javljaju iz nacionalnih ili regionalnih lanaca procesa, kroz vezivanje ili stapanje kompanija koje su temeljene na obostranom iskustvu, sposobnostima i vještinama. Unutar i između sektora regije, postoje paralelne i okomite veze koje su najčešće nastale u prošlosti. Vertikalne veze su one između kupca i nabavljača, proizvođača i njihovih dobavljača. U slučaju horizontalnih veza postoji zajednički interes, na primjer u proizvodnoj tehnologiji ili vezano uz tržišta i kanale distribucije. U ovom pogledu važna je analiza grupacija nacionalno i međunarodno konkurentnih industrija i usluga (Porter 1998, 1990). Njihove grupacije i s njima vezani sektori mogu ohrabriti gospodarski razvitak i podržati se međusobno, povećati tok informacija između faktora vjerojatnosti i novih pristupa i korištenju sinergijskih potencijala.

Ovo se sve ne tiče formalnih veza između kompanije, već prije regionalnog miljea u kojem temelji sazđani od iskustva, tehnologije i kvalifikacija, infrastrukture, jedinice istraživanja i razvoja koje se međusobno napominju i podržavaju. Kako bi se bilo u stanju preciznije identificirati zvučan termin “endogeni potencijal razvoja” neke regije ili nacije i tako dobiti polazišne točke usmjerene k napretku, namjensku industriju i budućnosti orijentiranu regionalnu politiku, identifikacija takvih grupacija koje obilježavaju cjelokupno gospodarstvo te sačiniti analizu suradnje i integracije, vrlo je važan zadatak.

Porter dolazi, na temelju regionalnih i nacionalnih studija, do zaključka da, usprkos rastućem internacionalizmu i globalizmu, regionalne mreže ili lokalne asocijacije imaju sve veće značenje. Što su gospodarske strukture kompleksnije, više se težine stavlja na faktore kao što su znanje, kvalifikacije, informacije, ili točni uvid u zahtjeve kupca. Dugoročne se konkurencijske prednosti mogu nalaziti u regionalnom sektoru, u iskustvu, sposobnostima ili vezama koje konkurenti koji su fizički udaljeni jedni od drugih, nikad ne mogu uspostaviti na takav način. Regionalni lokacijski činitelji, međutim, ne igraju više istu ulogu kao u prošlim vremenima. Faktor prirodne lokacije ili jeftine radne snage gube značenje u usporedbi s gospodarskim faktorima kao što je produktivnost, inovacija, učinkovitost i kvaliteta.

Temeljna zamisao grupacija leži u činjenici da udruženje neovisnih kompanija i same institucije za sebe predstavljaju kompetitivni oblik organizacije koja može biti važnija od vertikalne integracije ili rastućih, velikih dijelova lanca dodane vrijednosti unutar kompanije ili koncerna.

Osim interne organizacije kompanije ili procesa proizvodnje, gospodarsko okruženje kompanije ili sektora uzima novu ulogu. Ovo se posebice odnosi na redukciju dubine proizvodnje koja je bila primijenjena u mnogim pomorskim kompanijama tijekom osamdesetih i devedesetih godina. Što je niži udio proizvodnje u nečijem poslovanju ili kompaniji, to je veća važnost izvanjske suradnje i mreža. Ovo doista ne bi trebalo voditi do bilo kakve restrikcije konkurentnosti, inače postoji velika opasnost od zastoja i “hrđanja”. Suradnja i konkurencija moraju ići ruku pod ruku. Bez konkurencije, grupacije su osuđene na propast.

Nemoguće je definirati staru industriju ili industriju sa starom tehnologijom. Porter (1998) je mišljenja da bi svaki sektor morao koristiti modernu tehnologiju i stoga raditi s dubinskim znanjem. On a prije ovisi o mogućnostima i društvenom okolišu te infrastrukturi. “Dinamična grupacija može pomoći svakoj kompaniji u svakom sektoru, da se natječe na visokoj razini, i to čineći ona zapravo primjenjuje pregled stanja u struci i važne vještine i tehnologije. Ravnatelji su stoga prisiljeni razmišljati izvan svojih kompanija. Sveobuhvatna vertikalna integracija može biti razumna za neke, ali danas je važno da kompanije uspostave bliske veze s kupcima, nabavljačima i ostalim institucijama.”

U poticanju kompanija i institucija da se organiziraju u grupacije mogu se vidjeti sljedeće prednosti:

Informacije o tržištu, tehnologijama i konkurenciji mogu se lako usvojiti, preko članova grupacije. Za ovu svrhu, oni imaju privilegiranu informaciju u usporedbi s drugim konkurentima kojima članovi imaju privilegirani pristup.

Unutar mreže ili grupacije pojedine kompanije mogu dobiti prednosti bez da se formalno integriraju, kao npr. grupa kompanija koja je u bliskoj vezi. Takve prednosti mogu počivati u, na primjer, regrutiranju radnika, kupovanju ili prihvatu informaciju ili pristupa tehnologiji. Mnoge kompanije imaju mogućnost da zadrže svoju neovisnost i fleksibilnost a u isto vrijeme koriste prednosti velikog koncerna. Rezerva adekvatno kvalificirane radne snage je veća u takvoj grupaciji. Kompanije štede na troškovima regrutiranja ili kvalifikacija.

Udružena informacija je važan instrument koji može umanjiti troškove za kompanije i povećati produktivnost i kvalitetu. Ovo se može primijeniti na tržište rada ili informacija i tehnologije.

Produktivnost je povećana kroz suradnju i stvoreni inovativni milje. Zahvaljujući koordiniranim ponudama kompanija iz nekoliko faza produkcije, mogu se ponuditi različiti proizvodi ili usluge. Kompanije mogu vršiti uzajamne investicije koje će unaprijediti njihovo poslovanje.

Povećano je znanje o cijelom lancu dodane vrijednosti, za finalne proizvođače i dobavljače, te kompanije koje nude uslugu.

Nadalje, uspješne grupacije pridonose novim kompanijama koje se osnivaju, ili temeljima novih poslova koji se ubrzavaju s rezultatom da raste inovativni potencijal. Na ovaj način one mogu ubrzati svoju daljnju dinamiku.

Sve u svemu, ovo nužno ne znači da će konkurentne prednosti općenito proizići iz horizontalnog i vertikalnog umreženja unutar grupacije. U strukturalnim krizama opadajući trendovi mogu akumulirati snage kompanija i ojačati jedne drugu. Pad sektora može dovesti do povećane konkurencije čak i za dobavljače i kompanije koje nude uslugu. Konkurentnost grupacija je ugrožena "zahrđanima" ustabiljenih struktura, koje se predugo oslanjaju na tradiciju.

Tako kompetitivne regije ne samo da imaju isprepletenu gospodarsku strukturu, već se u isto vrijeme moraju razlikovati, ako kriza individualnih sektora ne dovede do krize u cijeloj regiji. Još važnije: što su jači sektori i biznisi unutar lanca procesa koji podržava dobru nad-regionalnu i međunarodnu konkurentnu poziciju, i nisu isključivo vezani uz skupinu regionalno vezanih kompanija, to intenzivniji može biti negativni domino-efekt koji nastaje iz strukturalne krize vodećih sektora, što se mora izbjeći ili minimalizirati.

6.2 VAŽNOST POMORSKE EKONOMIJE ZA ZAPOSLENOST

Pomorska ekonomija u ovom smislu može za Hrvatsku oblikovati skupinu koja će formirati strukturu. Njeno objektivno značenje za zaposlenost i njeni efekti na ekonomiju obale i kopna, integracija i interakcija lanaca procesa koji stvaraju koheziju pomorske ekonomije, ojačala je tijekom proteklih pet godina u sklopu Europske Unije u širim krugovima politike i populacije. Njena vrijednost za ekonomiju Europske Unije, zapošljavanje i okoliš je često podcjenjivana. Punim članstvom u EU važnost pomorske ekonomije u Hrvatskoj će se također početi izvan sektora prijevoza i prometa i izvođača za to potrebnih usluga. Osim brodogradilišta i brodarskih kompanija oni uključuju kompanije za prekrcaj u lukama, one uključene u uvoz i izvoz, agente, brokere, brodarske banke i konačno i odgovarajuće infrastrukturna poduzeća i tehničke jedinice kao i institute za pomorska istraživanja. Oni, međutim, uključuju i kompanije koje specijaliziraju u vađenju ili nabavci sirovina i izvora energije za pomorstvo (pomorska industrija, podmorno rudarenje, plimne elektrane).

6.3 POTENCIJAL ZAPOSŁJAVANJA POMORSKIH GRUPACIJA I LANCI PROCESA

Kako bismo bili u stanju točno poredati sljedeće brojke, morali bismo znati da su razgovori o nastajanju pomorskih grupacija tek u ranoj fazi, što znači da konkretni brojevi još uvijek nisu dostupni. Dvadeset institucija je za ovaj posao odgovorilo da mogu biti dijelom pomorske grupacije. Međutim, kompanije koje se bave opskrbom i druge službe još uvijek nedostaju.

Ovih 20 institucija (luke, brodske uprave, jedinice za obuku/obrazovanje itd.) imaju ukupno 4332 zaposlenika (2007), primile su profit od 310,967,008 HRK (ca. 43,190,000 €) i primile su 133,488,469 HRK (ca. 18,540,000 €), uključujući jedinice za obuku, u obliku državnih subvencija.

6.3.1 BRODOGRADNJA

Lanac procesa brodogradnje uključuje sljedeće funkcije:

- brodogradnja: nove zgrade, pretvorba i popravak plovećih objekata/instalacija
- dobavljači brodogradnji: opskrbljivači broda i dobavljači ostale opreme kao što su mašinerija, instalacije, elektronika, navigacijski instrumenti
- inženjerstvo, klasifikacija
- obuka u brodogradnji, istraživanje i razvoj
- financijske usluge za industriju brodogradnje, banke
- uprava
- socijacije

Ukupno 6,000 ljudi radi u industriji brodogradnje i dobavljača za industriju. U sljedećim će se poglavljima nastojati sačiniti točna prezentacija pojedinačnih sektora i lanca dodane vrijednosti vezanog uz brodogradnju.

6.3.2 BRODARSTVO

Lanac procesa Brodarstvo i luke pokazuje mnoga preklapanja. Jasno razgraničavanje često nije moguće. Multi-funkcionalnost mnogih poslova u brodarskom sektoru jasno određivanje često čini vrlo teškim. Stoga brodske kompanije često funkcioniraju simultano kao brokeri i brodski agenti. Brodski agenti su u isto vrijeme aktivni u području upravljanja lukom i menadžmenta te logistike koja se neposredno brine o ukrcavanju i iskrcavanju s brodarskih, recimo kao kompanija za obalske radnike - slagače ili brojače tereta.

Lanac procesa Brodarstvo dodijeljen je kompanijama ili sektorima sa sljedećim poljima ekspertize:

- brodske kompanije
- brodski dobavljači, industrijski opskrbljivači
- brodski brokeri i agenti, agenti za prekooceanske linijske brodove i zakup brodova, uprava broda, kupoprodaja brodova
- druge brodske i/li k luci usmjerene usluge kao što su npr. kompanije za pomorsko osiguranje, brodske banke, nadzornici brodova, uredi za inženjering i dizajn, usluge vuče/tegljenja, službe spašavanja, piloti, odlaganje smeća i čišćenje brodova
- špediteri, pod uvjetom da su usredotočeni na oceanski prijevoz

Na brodovima pod hrvatskom zastavom radi otprilike 30,000 hrvatskih i stranih moreplovaca, u 2008. Na kopnu, komercijalni sektor i brokerstvo zapošljavaju dodatan, značajan broj ljudi.

6.3.3 LUKE

Veliki broj različitih sektora i/li funkcija pripada lancu procesa Luke:

- kompanije koje se bave lukama i teretom, slagačima tereta na veliko. tekstilom na veliko
- skladišne tvrtke, kontrola utovara
- lučke kompanije općenito, radna snaga, agencije za osoblje
- logistika, intermodalni transport, prijevoz opasnih tereta, prijevoz velikih i posebnih tereta
- uvoz - izvoz
- kontejnerski promet: depoi za kontejnere, pakiranje kontejnera, popravci kontejnera, najam kontejnera, trgovina kontejnerima
- usluge: buldožeri, vezovi, nadzor brodova, izgradnja luka, pakiranje/ambalaža, oglašavanje luka, slagači tereta, tehnologija ronjenja

- konzalting, EDI
- obuka, istraživanje i razvitak, lučke strukovna škole/fakulteti
- financijske usluge: banke, osiguravateljske kuće

Između pojedinačnih kompanija unutar europskog lučkog gospodarstva postoji povijesno nastala suradnja. Tijekom prošlog desetljeća dogodila se ekspanzija u procesu vertikalne integracije. Kompanije za rukovođenje lukama sve više nude usluge logistike. Također postoji i horizontalna suradnja između lučkih i brodskih kompanija, npr. u naizmjeničnom vođenju terminala.

Promjena u strukturi morskih luka i njihovom radu može se jasno vidjeti unutar EU-15 zemalja u znatnom povećanju broja industrijskih zaposlenika. Klasične veze zapošljavanja u dokovima nestaju uslijed izmijenjenih zahtjeva kompanija u lučkom poslovanju. Više ne postoji lučko "tržište rada" usmjereno na direktno na rukovanje robom, već nudi zaposlenja u uslugama mreže prema terminalu ili obrnuto, i slične, dakle ne one koje su ovisne o tome hoće li more biti dovoljno duboko za oceanske plovilice, te su odgovorne za budući izgled rada na dokovima.

Za kompanije lučkog gospodarstva ovaj razvitak zahtijeva sveobuhvatnu prilagodbu operativnim strukturama te novim izazovima. Tako će se podjela uloga između rukovanja robom i skladištenja kao što se prakticirala u lukama s jedne strane, te kompanija u sektoru koje su se bavile otpremom, slaganjem i brojanjem tereta, u budućnosti morati značajno izmijeniti. Integracija lanca transporta od dostavljača do primatelja je proces koji će se morati pomno nadgledati i koji je također doveo do novih slučajeva suradnje između luka i brodskih kompanija.

Točna statistička zabilješka cijelog pomorskog sektora također je povezana sa znatnim teškoćama u EU-15 zemljama. Većina radnika ne radi za stvarne konačne proizvođače, u brodogradilištima, na brodovima ili u lukama. Za dodanu vrijednost i zapošljavanje, opskrba i ponuđači usluga imaju više težine. Međutim, ove kompanije često ne bi smjele biti dodjeljivane pomorskom sektoru. Mnogi industrijski dobavljači imaju kupce i u brodogradilištima i u ostalim, ne-pomorskim industrijskim sektorima. Iz ovog je razloga teško odrediti stvarno mjesto dostupnim statistikama.

6.4 POMORSKA INDUSTRIJA

6.4.1 BRODOGRADNJA

Struktura produkcije i prometa

Brodogradilišta 15 EU zemalja su se našla usred velikih promjena i prisilne prilagodbe tijekom posljednjih 5 godina, zbog masivne, opasne konkurencije iz Koreje.

Stanje u hrvatskim brodogradilišnim tvrtkama

Kad pogledamo brojke koje govore o prometu naših brodogradilišta, vidimo kako se spominju nove zgrade, popravci i remont, trgovački i putnički brodovi, izgradnja i popravci brodova namijenjenih plovidbi riječnim putevima, izgradnju jahti i brodova, a s njima se ravnopravno navode i kombiniraju aktivnosti koje nemaju veze s brodogradnjom.

Sudeći po službenim hrvatskim brojkama, u brodogradnji su kompanije uključene u proizvodnju i izgradnju prekooceanskih brodova.

U nekim europskim zemljama i Americi postoje brodogradilišta koja su vezana isključivo uz mornaricu. Za brodogradilišta koja grade i civilne brodove i brodove za mornaricu, udio vojne produkcije ima izvanredan utjecaj, kako na stalnu popunjenost kapaciteta i za profitabilnost. Znatno udio prihoda od vojnih brodova otpada na izvoz.

Proizvodna struktura europske komercijalne brodogradnje značajno se promijenila tijekom posljednjeg desetljeća. Mnoga su brodogradilišta već 80-tih djelomice napustila gradnju tankera i nosača. Tijekom 90-tih mnoga su se oslanjala na gradnju brodova za kontejnere. Ova je strategija bila razumljiva na kratki period ali ne bez rizika. U vidu rasta trenda brodova-kontejnera to je stvarno bio najbrže rastući tržišni segment međunarodne brodogradnje. Ali tehnologija gradnje takvih brodova se relativno brzo nauči. Uz pomoć patenata, licenci i dizajna europskih brodogradilišta a također i uzajamnom suradnjom na narudžbama, korejski su brodograditelji počeli preuzimati tržište.

Posljedica je bila ta da su se europska brodogradilišta sve više koncentrirala na izgradnju trajekata i kruzera. Izgradnja putničkih brodova i trajekata je vrsta brodogradnje koja je zahtjevna što se opreme tiče, što znači kvalitetnu gradnju sa specijalnim zahtjevima na kvalifikacije zaposlenika, logistike, i rukovodstva brodogradilišta. U usporedbi s ovim, konstrukcije od čistog čelika i brodograditeljske aktivnosti gube na značaju. Uspjeh je definitivno ovisan o mreži fleksibilnih, specijaliziranih nabavljača. U usporedbi s brodovima-kontejnerima ili tankerima, kruzer je puno kompleksniji projekt za koji su nužne precizne i široke specifikacije i zahtjevi spornih brodarskih kompanija moraju se kombinirati s tehnologijama koje su za brodogradilište specifične, gdje interna logistika brodogradilišta i ona izvanjskih nabavljača, izvršitelja usluga i pod-potpisnika ugovora moraju biti koordinirane jedna s drugom.

U ovom tržišnom segmentu dominacija Europejaca je najjača. Više od 80% svjetskih narudžbi u prošlosti je redovito potpadalo pod europska brodogradilišta.

Brodogradnja, međutim, nije u porastu još od polovice sedamdesetih godina. Samo nekoliko brodogradilišta je bilo u stanju povećati proizvodnju. Za mnoge se pak situacija, u usporedbi s osamdesetima, popravila. Ovo postaje očito u činjenici da je ovih proteklih nekoliko godina broj narudžbi dvostruko veći od broja isporuka. Brodogradilišta su rezervirana nekoliko godina unaprijed.

Ako se unatoč ovoj, općenito povoljnoj situaciji, ekonomski problemi mnogih brodogradilišta nisu uspjeli smanjiti, tome postoji određen razlog. Usprkos rastućem trendu u svjetskom brodarstvu,

višak kapaciteta nije nestao. Posebice Južna Koreja je znatno povećala svoje brodogradilišne kapacitete tijekom druge polovice devedesetih, što je rezultiralo činjenicom da mnoga europska brodogradilišta nisu mogla raditi niti toliko da poprave situaciju.

U devedesetima se nastavio trend opadanja. Produkcija je - mjerena brojem isporuka brodova - na kraju devedesetih pokazivala isti nivo kao i dekadu prije, broj radnika je nastavio padati, i stalno je padao kroz još dvije dekade.

Osim pada u zaposlenosti zbog okolnosti preobrazbe u Njemačkoj, razlog ovakvom tijeku događaja leži u bankrotima i zatvaranjima poduzeća, u mjerama racionalizacije, porastu produktivnosti, i eksternaliziranju proizvodnje koja se dotad obavljala isključivo u brodogradilištima. Pad zaposlenosti također se ne odnosi samo na novu gradnju trgovačkih brodova. To je činilo samo dio dodane vrijednosti brodogradilištima. Pad se može posebno promatrati u udjelu popravaka i remonta u proizvodnji brodova.

6.4.2 ZAJEDNIČKA OPERACIJSKA STRUKTURA - NA PUTU K SURADNJI I UMREŽENJU

U devedesetima, izgled kompanija za brodogradnju se značajno promijenio. U tijeku privatizacije sektora brodogradnje u Istočnoj Njemačkoj događao se porast formacija koncerna. Po prvi put su u europskoj brodogradnji formirane međunacionalne alijanse. Kvaerner i Bremer Vulkan su se razvili u krako vrijeme, da bi postali najveći europski brodograditeljski koncerni. Horizontalnim i vertikalnim integracijama, različitim strategijama, htjeli su se isticati na svjetskom tržištu kao ravnopravna konkurencija japanskim i korejskim brodograditeljskim koncernima.

Rezultat je dobro poznat a povijest je pokazala kako su strategije oba koncerna vezane uz brodogradnju kao stratešku jezgru segmenta poslovanja, neuspjele.

Izuzevši dansku Maersk grupu koja je sudjelovala u nekim od europskih brodogradilišta, trebalo bi pogledati razvoj nizozemskih brodogradilišta. Ona su se osamdesetih smanjila i uspjela održati i uspješno ustabiliti na specijaliziranom tržištu brodogradnje. U njima su se dogodile i formacije koncerna i fuzija, kao i intenzivni vertikalno i horizontalno umreženje u Nizozemsku pomorsku grupu, Nederlandse Maritieme Cluster (usp. Porters i dr. 1999.).

U vojnoj brodogradnji prekogranična fuzija se po prvi put dogodila 1999. stapanjem najvećeg njemačkog brodogradilišta HDW sa švedskim Kockumsom, što lako može dovesti i do daljnjih udruživanja i u zemljopisnom i sektoralnom pogledu.³⁷

Jača suradnja i intenzivnija kolaboracija među brodogradilištima postat će još važniji uvjet kako bi se uspjelo odoljeti sve jačoj konkurenciji. Većina malih i srednjih brodogradilišta nisu u stanju održati se na svoju ruku.

37 HDW je preuzeo brodogradilište Kockums, koje pripada Celsius grupi. Zauzvrat je Celsius sudjelovao s 25% u HDW. Dok se švedski Saab koncern pripojio Celsiusu, BAE (bivši British Aerospace) je indirektno primao dionice u HDW-u. BAE je u isto vrijeme dioničar STN Atlas Electronicsa..

Većina europskih brodogradilišta je palo na srednju veličinu nakon dva desetljeća krize i stagnacije.

Taj je proces također rezultat povjeravanja poslova vanjskim izvršiteljima i redukcijama u širini proizvodnje. Mnoge od funkcija danas vrše dobavljači. Ovo rezultira u prisilnoj povećanoj horizontalnoj i vertikalnoj suradnji. Ako sama veličina više ne predstavlja uvjet za uspjeh, brodograditelji se moraju preusmjeriti na veću fleksibilnost, specijalizaciju rada i pojačanu suradnju. Brodovi-kontejneri, tankeri, trajekti i putnički brodovi mogu se jednako uspješno sagraditi u malim i srednjim brodogradilištima, kao i u velikim. Suradnja se u ovakvim slučajevima može javiti u raznim oblicima. Oni variraju od jednakog sudjelovanja ili stapanjima brodogradilištima, uskoj suradnji na istraživačkim projektima i tehnološkom razvoju, upotrebi zajedničkih kvalifikacija i i prostorima za obuku, bliskoj kooperaciji sa dobavljačima i pravu broderskih kompanija na kolektivnu kupovinu i marketinške aktivnosti. Zbog ovoga je posebno značenje dano intenzivnijoj europskoj suradnji. Ako istraživanje, razvitak i inovacija igraju veću ulogu kao činitelji uspješne konkurencije nego što je to bilo u prošlosti, onda se ti procesi ne mogu više organizirati pojedinačno u slučaju malih i srednjih brodogradilišta na razini pojedine kompanije. Suradnja tvrtki na europskom nivou se već traže, u ovom slučaju kako bi bile u stanju uspješno profitirati od nekog od istraživačkih programa Europske Komisije. Ovo objašnjenje važi i za suradnju između brodogradilišta i dobavljača, kao i onu između samih brodogradilišta.

Povećana kooperacija brodogradilišta i ekspanzija pomorskih mreža će stoga postati ozbiljan zadatak koji je potreban da bi hrvatska brodogradnja, koja je u velikom zaostatku, mogla opstati.

Pomorska opskrbna industrija

Vezane relacije, zajedničke strategije, integracija u svjetsko tržište

6.5 TRŽIŠTA

Pomorska opskrbna industrija je definirana na prvom mjestu različitim pomorskim tržištima na koja nudi svoje proizvode i usluge. Opskrbna se industrija ne može definirati kao industrijski sektor zbog svoje heterogene strukture. U Europi, u ovom slučaju u Njemačkoj, trebalo bi prvo spomenuti tržište opskrbe za gradnju novih trgovačkih brodova. Ono se snabdijeva zalihama proizvoda i usluga koje ulaze u sektor održavanja, popravka i remonta trgovačkih brodova. Međutim, daljnje razlike treba raditi među kupcima, dakle s jedne strane su brodogradilišta, a s druge brodske kompanije koje kupuju proizvode i usluge direktno od opskrbnih kompanija. Ostala velika tržišta pomorskog snabdijevanja su ona za marine (jahte) i sektor duge plovidbe, gdje se, čak i sa istim funkcionalnim zahtjevima proizvoda, mogu se naći djelomice vrlo značajne razlike u specifikaciji, potvrdi kvalitete, potrebnoj dokumentaciji, i testovima, i odredbe o različitim certifikacijama. I ovdje su klijenti u novom brodograditeljskom sektoru obično brodogradilišta te "mješavina" brodogradilišta, te sami konzuumenti.

U Europi je brodogradnja najveći klijent opskrbnih službi. Ovo se odnosi posebno na Njemačku.

Ovdje je, iako je uvozna stopa brodogradilišta relativno mala, 10 - 15 % ukupnog iznosa kupnje, zato najveći udio ukupnog iznosa kupnje, koji pokrivaju njemačke kompanije. Ovo se u principu odnosi i na potrošačko ponašanje brodarskih kompanija koje kupuju rezervne dijelove i usluge za svoje brodove u tranzitu također većinom iz domovine. Za brodove koji su naručivali vani preko domaćih brodskih kompanija, često domaći proizvođači imaju vrhunske prioritete na listi proizvođača. Ovakvo se ponašanje brodskih kompanija koje je, naravno, poželjno što se opskrbnih kompanija tiče, širi nacionalno tržište tako da ono zapravo predstavlja najveći udio. Kao posljedica, pravo je izvozno tržište (strani brodovi i strane brodske kompanije) određeno kao znatno manje od pretpostavljenog izvoznog tržišta za više od 50%.

Jaka integracija i utjecaj kupaca u specifikaciji proizvoda stvara stalnu trostranu vezu između brodogradilišta, opskrbljivača, i kupaca koji na jednoj strani pregovaraju o poziciji brodogradilišta, što s jedne strane čini pregovaračku poziciju brodogradilišta teškom (npr. u slučaju jasnih preferenci sa strane kupca za neki proizvod opskrbljivača) a s druge čini teškim lansiranje na tržište novih proizvoda /novih opskrbljivača (da bi, recimo, dobila mjesto na "Listi proizvođača" za kupce i brodogradilišta). Ova teška tržišna situacija vodi u jednu ruku do odnosa međuovisnosti opskrbljivača i pod-potpisnika ugovora pojedinih brodogradilišta, a u drugu do jakih (međunarodnih) tržišnih pozicija sa visokom cijenom realizacije, npr. vodstvom u tehnologiji za određene produkte. Ovo može dovesti do diferencirane sfere interesa opskrbljivača koji s jedne strane može ovisiti o egzistenciji nacionalnih/regionalnih brodogradilišta a s druge su također međunarodno dobro etablirani na tržištu zahvaljujući jakoj izveznoj orijentaciji koja je rezultat dobrih proizvoda i stoga, kao prvo, nije pogođena diskusijom o subvencijama. Pa ipak, unatoč svemu ovom, kompanije se moraju upitati koliko je stvaran njihov izvoz, ako je većina narudžbi izvršena od strane njihovih "zemljaka" koji trenutno plove u inozemstvu.

6.5.1 STRUKTURA POMORSKE OPSKRBNE INDUSTRIJE

Sljedeće definicije ističu razliku između opskrbnih kompanija i podizvođača usluga, u svrhu poboljšanja razgraničavanja kompanija unutar okvira statističke analize i daljnjih anketa:

- pomorske opskrnbne kompanije razvijaju proizvode prema svojim specifikacijama i patentima. Čineći to one poštuju specifikacije tržišta i individualne kupce za konačne proizvode i module. Pomorske opskrnbne kompanije se mogu podijeliti na opskrbljivače sustava, opskrbljivače komponenti (također kao podgrupu opskrbljivača sustava) i opskrbljivače materijalima (npr. polugotovim proizvodima, bojama, montažni materijal).
- pomorski podizvođači rade većinom u skladu sa specifikacijama svojih klijenata koje su im dostavljene u obliku jednostavnih objašnjenja i uključujući tehničke crteže. Pomorski kooperanti se tako dijele na jedne za proizvodnju i skupne usluge, i druge za dizajn i konstrukcijski posao.

U segmentu dodjele pod-ugovora, mogu se razlikovati dvije daljnje forme koje postoje paralelno jedna uz drugu. Normalan oblik dodjele (vertikalnog) pod-ugovora je onaj u kom su parcijalni zadaci dodijeljeni u potpunosti ili djelomice, pod-ugovorom brodogradilišta, npr. u tijeku eksternaliziranja određenih faza rada brodogradilišta. U mnogim slučajevima to su dodjele naredbni kompanijama koje su se ustanovile u regionalnoj okolici brodogradilišta i ekonomski ovise o jednom ili više njih. Iz ovog se može isključiti horizontalni pod-ugovor koji se dodjeljuje brodogradilištima (ili proizvođačima ključ-u-ruke modula) iz razloga kapaciteta ili rokova, kroz međusobno donesene naredbe (npr. glasanjem/konzorcijem/radnim grupama/sindikatom). Često je teško napraviti razliku između opskrbnih pod-ugovornih kompanija. U slučaju tehničkog razvoja kapaciteti postoje u kompaniji ili se komercijalni kapaciteti mogu identificirati za marketing proizvoda i tehničkih vještina, npr. za održavanja, kompanije se radije same nude kao opskrbljivači, nego kao potpisnice ugovora.

Kao i njihovi upravitelji, većina opskrbljivačkih kompanija i potpisnika pod-ugovora oboje rade na gradnji trgovačkih i mornaričkih brodova, i na dugoj plovidbi (gdje je dostupno). Stoga je vrlo teško razlikovati između ovih tržišta posebno stoga što mnoge kompanije odbijaju pružiti ovu informaciju ili dati ikakvu procjenu u ovom obliku.

Veliki dio opskrbnih kompanija i potpisnika pod-ugovora neposredno opskrbljuju brodogradilišta i manje su uključeni u gradnju velikih preliminarnih proizvoda, modula, ili sustava nego što je to slučaj, npr., u gradnji zrakoplova. Iz ovih razloga danas brodogradilišta danas još uvijek imaju 3-4 puta manje ključnih opskrbljivača nego neke druge industrije. Razlozi ovom su različiti i mogu biti i netočni, na primjer, u modularizirajućoj strukturi broda koja je u individualnoj produkciji puno teža za standardizaciju, u veličini objekta i problematičnom rukovanju s njim, zbog veličine. Ipak, mnogi tehnički i organizacioni uvjeti za distinktivniju i hijerarhijski poželjniju strukturu u brodogradnji se razvijala tek veoma sporo. To se doista znatno popravilo tijekom posljednjih 20-tak godina, ali brodogradnja je još uvijek u relativno ranoj fazi te vrste razvoja. Na polju optimizacije eksternalizacijskog procesa i u bliskoj kooperaciji sa brodogradilištima s opskrbnim kompanijama i potpisnicima pod-ugovora postoji tihi potencijal za poboljšanjem koji je velikim dijelom nerazvijen. Gledajući konkurenciju može se odrediti da se funkcioniranje i optimalno planiranje kooperacije u lancu opskrbe teško mogu kopirati ali uvijek predstavljaju rezultat uzajamnog zadatka planiranja, za sve partnere ugovora. Iz ovog razloga vjerojatno veći i održiviji potencijali za produktivnost leže u planiranju kooperacije u sektoru opskrbe, više nego u mnogim pojedinačnim ulaganjima.

6.5.2 PRIKUPLJANJE PODATAKA

Kako bi se poduzela procjena veličine pomorske opskrbne industrije, informacije iz različitih izvora se moraju prikupiti i procijeniti na holističkoj osnovi. Tu se javlja problem usklađivanja različitih pristupa industriji i sažimanja u uniformnu predodžbu, zadatak je to koji se pokazao veoma teškim zbog svoje vrlo heterogene strukture opskrbnih kompanija koje potječu iz gotovo svih sektora koje se bave biznisom i poslovnim uslugama. U skladu s tim nema dostupnih direktnih statističkih informacija o industriji opskrbe. Kako god bilo, uvijek se može referirati na statističke informacije i evaluacije kao i direktne informacije o klijentima (brodogradilišta, brodarske kompanije, kompanije za podmorske aktivnosti), Kako bi se to učinilo, rade se evaluacije vrijednosti proizvodnje tih

industrija da bi se došlo na njihov udio dodane vrijednosti, i uspoređivane su sa službenim unos/iznos mapama za te sektore industrije i specifičnim analizama kupovine i strukturom troškova proizvoda individualnih kompanija. Nažalost, ni ovdje informacije nisu jako široke i moraju se nadopuniti prikladnim procjenama. Daljnje indikacije tipa i broja pomorskih opskrbnih kompanija mogu se dobiti putem kompanija za klasifikaciju i najvjerojatnije čak i kroz udruge koje izdaju certifikate o kvaliteti za proizvode i kompanije.

6.5.3 PROCJENA TRŽIŠTA

Prema procjenama, proporcionalna vrijednost za materijale i izvanjske usluge EU 15 zemalja, vrlo je različita pa u Njemačkoj, recimo seže do ca. 71% za 2006. Ova vrijednost uključuje također, između ostalog, troškove aktivnih postrojenja, energiju, najamninu, zakup, pristojbe za razne dozvole, itd. Nakon dedukcije ovih udjela brodogradilišta i procjene svota za brodogradnju trgovačkih brodova za srazmjernu vrijednost materijala, dobara i usluga, može se izračunati ca. 58% od ukupne izvedbe.

Kako bi se odredilo ukupno nacionalno tržište opskrbne industrije moraju se učiniti daljnje korekcije kako bi se izvukla kupovna vrijednost materijala koji se koriste u izradi proizvoda, te dobra i usluga koje se nabavljaju direktno od brogarskih kompanija, rukovodstava ili off-shore kompanija. Ove statistike, međutim, nisu dostupne i mogu se procijeniti samo koristeći informacije o floti i budžetima. Kvalificirana procjena vodi do povećane vrijednosti korekcije. Prema Hessleru i ostalima, izvozna količina do 63% se može se uzeti kao baza za Njemačku, a nakon uračunavanja materijala i pod-ugovora u ukupni udio od 57% (za Belgiju je iznos 52%) može biti izračunat nakon korekcije. Hessler i ostali su mišljenja da je to poprilično konzervativno određenje, zbog direktne nabavke Mornarice te nedovoljnih informacija o izvoznom tržištu, informacije u svezi podmorske tehnologije nisu dostupne i stoga nije dovoljno toga razmotreno.

Podjela proizvodne vrijednosti u pojedinačne industrijske sektore daje rezultate da segment općeg inženjeringa (bez motora) zajedno s eklektičnim inženjerstvom, formira skupinu na vrhu. Također, pod-ugovori drže jaku poziciju kojom je izvozni udio vjerojatno manje rezultat brojki proizvodnje a više inženjeringa i uslugama projekta.

Spektar tvrtki koje postižu prihode pomorskim proizvodima i uslugama, može se smatrati vrlo širokim. Može se pretpostaviti da postoje tvrtke gdje samo mali dio zaposlenika radi za ovaj sektor, dok postoji puno kompanija sa gotovo 100% narudžbi za pomorske proizvode. Za te brojke mnogi poslovi trgovine i manji izvođači usluga često nisu niti navedeni u statistikama, posebice oni koji su u neposrednoj blizini brodogradilišta.

6.6 GLOBALNI POLOŽAJ

Značaj brodarstva i cijele pomorske grupacije znatno varira u individualnim EU-15 zemljama. Stoga, udio proizvodnje opskrbe industrije iznosi za Njemačku 27%, Englesku 20%, Italiju 11%, Nizozemsku 9% i Francusku 8%. Izvan EU Norveška ima jaku opskrbnu industriju u Europi, koja je otprilike iste veličine kao ona u Engleskoj.

Važnost europskog pomorskog sektora i njegov direktni gospodarski učinak je jasno ilustriran sljedećim brojkama: 1.550 milijuna zaposlenika, prihod od 160 milijardi eura za 1997, što odgovara 2% državnog bruto proizvoda EU. Kao primjer se opet mogu navesti brojke, za Dansku 3%, Grčku 2.3% i Nizozemsku 2%.³⁸

6.6.1 MOGUĆNOSTI STVARANJA SURADNJE U LANCU OPSKRBE

Mogućnosti za proširenu suradnju između opskrbnim kompanijama, pod-potpisnicima ugovora i brodogradilištima trebale bi se razvijati različito i komplementarno. Ovisno o različitim vezama u opskrbi mogu se formirati skupine koje će biti u stanju diskutirati i razvijati zahtjeve i razne pristupe za kooperaciju, na različite načine. Iz aspekta strukture i stanju razvoja te industrije, ovo bi bilo prikladno razviti s europskim, regionalnim pristupom.

Iz točke gledišta brodogradilišta, mogu se razlikovati sljedeće skupine:

- (i) **opskrbljivači općenitim proizvodima**, kao što je npr. materijal za skladištenje, materijali s izrazitijom specifikacijom i relativno niskim individualnim vrijednostima. Za ove opskrbljivače će mehanizmi kupovine biti pojednostavljeni, npr. zaključak okvirnih ugovora s pozivnim funkcijama, smanjenje broja opskrbljivača u korist veće opskrbe, te automatizaciju naručivanja i pozivnih procedura.
- (ii) **opskrbljivači proizvoda kojima je kritična cijena**, koji su zapravo jasni u svojoj specifikaciji, ali predstavljaju visoku kupovnu vrijednost (skupi kataloški proizvodi). Osim troškova, dugotrajna kvaliteta proizvoda može biti poseban kriterij a posebne želje brodarskih kompanija se moraju uzeti u obzir. Ovdje bi se ponuda i pregovarački procesi morali optimizirati, i gdje je to potrebno, raspraviti o okvirnim sporazumima, a jamstvu opće kvalitete i pitanjima garancije pružiti posebnu pozornost.
- (iii) **opskrbljivači kritičnim proizvodima - 'žkritični' u smislu kritičnosti za proizvodni procesi za kvalitetu i učinkovitosti za konačni proizvod** nisu nužno kritični u cijeni. Za ovaj posebno održivi proizvod kvaliteta i pouzdanost opskrbljivača s obzirom na mogućnost dostave su od enormne važnosti. Kako se one često tiču proizvoda koji treba biti proizveden u redosljedu razvojnih kvota, važna je sposobnost partnera da surađuju tijekom specifikacijske i produkcijske faze. Za ove opskrbljivače se preporučaju striktni mehanizmi osiguranja kvalitete, ali i razvoj kooperacijskog partnerstva koje se, međutim, aktivira u slučaju naredbe.

- (iv) opskrbljivači kritičnih proizvodima koji, osim visoke vrijednosti, također imaju strateški i razlikovni značaj za finalni proizvod.** Za ove proizvode najčešće postoji samo nekolicina vodećih opskrbljivača i ugovorna vremena i ona isporuke su obično duga. Za takve proizvode su preporučljiva dugoročna strateška partnerstva koja mogu biti formirana neovisno o pojedinačnim narudžbama. Preporučljivi su i kooperativni mehanizmi razvoja pri ranoj dostupnosti. >Trebala bi se razmotriti integracija ključnih opskrbljivača u odgovornost za konačni proizvod ili čak direktni angažman opskrbljivača u ugovorima s brogarskim kompanijama.

Neka europska brodogradilišta imaju jasnu sliku o tome koji opskrbljivači spadaju u koju skupinu. U sadašnjoj situaciji hrvatskih morskih brodogradilišta mora se posumnjati da većina ljudi iz ovog sektora ima sistematizirano znanje ili pak nastoje djelovati bez strukture i bez orijentacije prema cilju. Ovo se vjerojatno odnosi na opskrbljivače koji možda nisu ni svjesni svog položaja u odnosu na klijente i prema tome nisu prilagodili svoju službu za korisnike i svoju ponudu. Većinom su proizvodi u fokusu razmatranja, a goreopisanim zahtjevima vezanim uz proces nije pružena dovoljna pozornost.

S obzirom na formiranje opskrbnih veza (organizaciono i tehnički podržanih), postoje neispunjeni zahtjevi koji uključuju visoki inovacijski i racionalizacijski potencijal. Nagrada može biti dobra i efikasna opskrbna veza kao temelj suradnji koja stvara održiv napredak u konkurentnosti. Kako bismo formirali ove potencijale, individualni procesi u lancu opskrbe moraju biti pažljivo analizirani, a pogodne bi metode rukovođenja i tehničkih mogućnosti (posebnu zaslugu tu ima komunikacijska i informacijska tehnologija) trebale biti prepoznate, provjerene i realizirane.

6.6.2 INDIVIDUALNI PROCESI U POMORSKOM LANCU OPSKRBE

Lanac opskrbe se sastoji od različitih individualnih procesa u kojima se sastaju različiti kooperacijski partneri unatoč njihovim različitim karakteristikama. Lanci opskrbe različitog karaktera se mogu pronaći u brodogradnji, remontu i održavanju, i upravljanje, brodom. Postoje i ostale razlike vezane uz klijentelu, npr. za trgovačke brogarske kompanije, ili za mornaricu.

Različiti procesi unutar lanca opskrbe nisu ograničeni isključivo na područje materijalnog primanja, već oblikuju i integrativne elemente u gotovo svim individualnim procesima uključenim u brodogradnju, kao npr. konstrukciju i produkciju.

Nadgledanje počinje već sa razvojem proizvoda opskrbe uključujući dodjelu tehničkih certifikata od npr. klasifikacijskih tijela i širi se kroz cijeli životni ciklus broda uključujući održavanje i popravke. U skladu s tim lancu opskrbe uključuju i puno neposrednije i posrednije partnere za suradnju osim samih brodogradilišta i opskrbnih kompanija koje su međusobno povezane putem učinkovitih komunikacijskih koncepata i adaptiranih modernih metoda upravljanja.

U osnovi se može razlikovati sedam poslovnih procesa koji pokazuju strukturni potencijal za poboljšanu suradnju u lancu pomorske opskrbe:

(i) Razvoj i certifikacija proizvoda

Kao uvjet za ulazak na tržište mnogi proizvodi moraju dobiti certifikat od klasifikacijskih tijela. Koje će se klasifikacijsko tijelo odabrati za certifikaciju, ovisi o klijentima, tipu broda i konačno i na klasi namijenjenoj brodu. Tako se za, recimo, isti proizvod, ponekad mora prikupiti nekoliko certifikata od različitih klasifikacijskih društava. Ovo je znatna prepreka za ulazak na tržište i na nju se često gleda kao na dugačak i skup proces. U ovom procesu bi trebalo razmotriti europsku Uredbu o pomorskoj opremi. Proces certifikacije kao takav pretežno pogađa opskrbenje kompanije i klasifikacijska tijela i ponekad može obuhvaćati i komplicirane laboratorijske testove i administrativne procedure. Osim ovog ili umjesto klasifikacije tipa, nekim proizvodima je potrebno i individualno odobrenje nakon instalacije.

(ii) Marketinški proces

Marketing ima zadatak identificirati, analizirati odgovarajuća ciljana tržišta i smjestiti određene proizvode na poziciju prednosti na tržištu. Ovo se u konačnici čini s intencijom zadovoljenja zahtjeva klijenta, proaktivno i profitabilno za određeni biznis. Optimalna je meta biti "prvi izbor" za brodarske kompanije i/li brodograditelje, tj. biti na vrhu "Liste proizvođača" brodskih kompanija i u isto vrijeme biti u stanju održati optimalne cijene, kako bi se moglo ostati konkurentan i za brodogradilišta. Ovisno o tipu proizvoda preporučljivo je imati mješavinu proizvoda iskušanih tijekom godina i nove inovativne proizvode. Osim kvalitetnih i pouzdanih proizvoda ovo zahtijeva stalni kontakt s klijentima i što kvalitetniju reklamu, kako bi se poboljšala pozicija na tržištu.

(iii) Prethodni izbor proizvoda i materijala (proces konstrukcije i dizajna)

Pre-selekciju tehničkih opskrbnih komponenti i usluga izvode tehnički odjeli kompanije. Ovaj je proces od vitalnog značaja za opskrbljivače. Obično takvi proizvodi imaju dobru šansu da ih se smatra da su na "Listi proizvođača" brodarskih kompanija - naručitelja, ili pripadaju u omiljene proizvode u brodogradilištima. Međutim, osim ovog također je potrebno za građevinskog inženjera da bude "dostupan" kako bi mogao odgovoriti na pitanja tijekom konstrukcije koja je uslijedila u kratkom roku nakon narudžbe. Ovo započinje s dobro utemeljenim informacijskim materijalom koji može ponuditi neposredan odgovor na predvidiva tehnička pitanja. Nadalje, za inženjera su bitne kompetentne kontakt-osobe koje su s njim razvile, gdje god je to moguće, dugoročne, dobre osobne veze s temeljem povjerenja.

(iv) Proces prihvata

Odluku o prijedlogu konstruktorske tvrtke, za određene proizvode zasigurno će vrlo često revidirati odjel koji kupuje proizvod i koji će htjeti provjeriti i alternative. Ovo se ne mora nužno dogoditi ali se realizira iterativno odobrenjem konstruktora. Za svaki se zaseban slučaj dobivaju odgovarajuće ponude i provjerava mogućnost isporuke. Ovo nije potrebno za one proizvode za koje su između brodogradilišta i opskrbljivača sklopljeni okvirni sporazumi i raspravilo o cijenama. Ovdje treba provjeriti samo dostupnost zaliha. Formalni čin narudžbe je popraćen odgovarajućom potvrdom o narudžbi. Kako je gradnja broda dinamičan proces s visokim udjelom simultanih konstrukcija od nekoliko

različitih struka, bilo kakav amandman bi značio veliku potrošnju vremena a troškovi koji bi zauzvrat imali efekt na narudžbe, ili bi ponegdje mogli rezultirati i u relativnim operativnim amandmanima. U rijetkim posebnim slučajevima naručuje se u trgovačkim tvrtkama koje su možda sposobne ponuditi niže cijene uslijed većih količina, ili se narudžba i opskrba materijalom organizira preko interim izvođača usluga koji vrše usluge dodane vrijednosti na same proizvode opskrbe (npr. prefabrikacija, konzerviranje, i slično). U ovim slučajevima su potrebne dodatne informacije.

(v) Proces isporuke

Ovisno o važnosti proizvoda, organizira se i više ili manje intenzivno praćenje narudžbe, s posebnom pažnjom posvećenom datumu isporuke, ali također i kvaliteti. Ovo počinje sa stalnim povremenim kontaktom s nabavljačem i proteže se do kontrole proizvodnje na sajtu. Informacije koje prate proces uključuju točan datum isporuke, bilješke o dostavi, račune, kontrolne podatke o ulasku u skladište, itd. U dodatku certifikati o kvalitetu mogu odigrati bitnu ulogu i postati komponenta opće dokumentacije s ciljem dostave broda.

(vi) Proces montaže, testiranja i odobrenja

Ispravna tehnička dokumentacija o proizvodu je preduvjet za brzu i korektnu montažu. I ovdje je brza i kompetentna kontakt-osoba koja će posredovati između brodogradilišta i opskrbljivač ključna za rješavanje potencijalnih problema. Rad na montaži može također biti usluga koju vrše kompetentni nabavljači koji onda moraju biti adekvatno uključeni u organizaciju brodogradilišta. Montaža je popraćena tehničkim ispitivanjem sustava u koju su naizmjenice uključeni i brodogradilište i opskrbljivač, ali i tijelo za klasifikaciju, kao i klijenti. Ovo može biti vrlo formalan proces odobrenja s relevantnim administrativnim naporima i zahtjevom za dokumentaciju.

(vii) Procesiranje garancije, usluge nakon prodaje, održavanje i popravci

Nakon dostave broda, sve stranke u pitanju, tj. barem brodogradilišta, opskrbenne kompanije za bitnije komponente, klasifikacijska tijela i sami klijenti upravljaju svim potrebnim informacijama o brodu. U slučaju specifične performanse, garancija, odobrenja klase ili rada na održavanju ili remontu, potrebno je imati potpune informacije dostupne što je brže i pouzdanije moguće.

6.6.3 OPĆI TRENDVI I STRATEGIJE ZA POBOLJŠANJE INDIVIDUALNIH PROCESA U POMORSKOM LANCU OPSKRBE

U analizi europskih brodogradilišta mogu se prepoznati neki trendovi i strategije za poboljšanje individualnih procesa u lancu pomorske opskrbe. Prema njima, u osnovi pristupi pomorskom sektoru teško da se razlikuju od onih industriji, ali u rijetkim slučajevima se može priznati uzajamna linija aktivnosti koja je sastavljena i koju će sve kompanije slijediti. Dobra kooperacija je, bilo kako bilo, glavni uvjet za optimalnu uspostavu pomorske industrije opskrbe, posebno kako je goreopisana industrija vrlo jako podijeljena.

Strategije za uspostavu industrije opskrbe utječu na strukturu kompanije - unutrašnja i među-kompanijska organizacija uključuje potrebnu infrastrukturu za optimalan tijek informacija i njihovu razmjenu.

U europskoj pomorskoj industriji bilo je moguće zasebno identificirati sljedećih 13 strateških pristupa, ali s tendencijom rasta. Brojna brodogradilišta raspravljaju ili planiraju odgovarajuće pristupe, neki već rade na njihovoj implementaciji.

- I. **Sustavno vrednovanje lanaca opskrbe:** usporedba nekih brojeva - indeksa učinkovitosti s onima konkurencije koristeći predefinirane parametre (troškovi procesa, kvaliteta, troškovi proizvoda itd.) kako bi se prepoznali potencijali za poboljšanje.
- II. **Segmentacija proizvodnje:** poboljšano strukturiranje proizvodnje i procesa montaže i formiranje centara profita. Ovo dopušta pojednostavljeno i jasno strukturirano upravljanje proizvodom i poboljšanu kontrolu ulaganja. Segmentacija proizvodnje je osnovni uvjet za uspješno eksternaliziranje individualnih sektora proizvodnje koji zauzvrat šire sektor opskrbe.
- III. **Konsolidacija nabavke:** revizija i standardizacija kupljenih dijelova prvo za sektor skladišnog materijala sa ciljem postizanja poboljšanih uvjeta kupnje kroz količinske učinke. Kako bi unaprijedili kupnju određenog materijala za pojedinačne narudžbe interni popisi brodogradilišta, "Liste Proizvođača" su sastavljene, koje su dogovorene s opskrbljivačima a svrha im je objediniti specifikacije za konstrukciju. Obično je konsolidacija nabavke povezana s redukcijom baze podataka opskrbljivača.
- IV. **Redukcija dubine proizvodnje:** Usredotočenje na jezgru kompetencije određene kompanije. Eksternaliziranje proizvodnih sektora s ciljem smanjenja troškova kroz poboljšano korištenje kapaciteta, kontrolu proizvodnje, i kvalitetu. Međutim, osim poboljšanih mogućnosti, tu je uključen i povećan rizik za opskrbe kompanije.
- V. **Integrirani timovi brodogradilišta/opskrbljivača:** Kako bi se riješili problemi i za bolju koordinaciju između opskrbljivača i brodogradilišta u fazi gradnje i konstrukcije, formiraju se integrirani brodogradilišno/opskrbljivački timovi. Ovi timovi mogu također biti korišteni za osmišljavanje unaprjeđivanja na relaciji brodogradilište/opskrbljivač te redukciju troškova. Uvjeti za ovo su dobra i dugoročna kooperacija koja se proteže i izvan individualnih narudžbi.

- VI. Procjena ukupnih troškova:** Kupci biraju svoje opskrbljivače na temelju najnižih ukupnih troškova, tj. ne samo prema najnižoj cijeni proizvoda već također uzimajući u obzir troškove izbora opskrbljivača, pouzdanost isporuke, troškove montaže, procesiranje garancije, itd.
- VII. Jamstvo kakvoće:** Kupci treniraju svoje opskrbljivače i obrnuto, kako bi ostvarili što bolje međusobno razumijevanje kroz radni proces, proizvode, i kako bi stvorili bolje i efikasnije proizvode i procese na duge staze.
- VIII. Neprekinuti proces poboljšanja:** dugoročne veze s opskrbljivačem mogu biti integrirane u stalan proces poboljšanja brodogradilišta. To čineći, jasni ciljevi su uspostavljeni za određena razdoblja (npr. 6 mjeseci) i sukcesivno implementirani (npr. 1% sniženja cijene ili 0.5% poboljšanja u točnosti isporuke). Ovi CIP procesi obično vode do dugoročnog poboljšanja u kakvoći proizvoda i procesa, obaraju cijene i jačaju shvaćanje usluge.
- IX. Temelji kompanije:** Unutar okvira eksternalizacije mjera i kako bi bili u stanju ispuniti posebne zahtjeve proizvoda, brodogradilišta su pronašla nove kompanije bilo same bilo zajedno s opskrbljivačkim kompanijama. One su u zemljama s niskim plaćama ponekad temelji na kojima se može imati koristi od povećanja plaća, unatoč riskiranju kvalitete.
- X. Upravljanje skladištima opskrbljivača:** brodogradilište smješta administraciju cijelih skladišta ili parcijalnih sekcija u ruke opskrbljivača kako bi si olakšali nadzorne funkcije. Opskrbljivači jamče materijalnu dostupnost i etabliraju se u skladu s povlačenjem. Brodogradilište na taj način ustupa ponekad znatnu akumulaciju kapitala i pomaže opskrbljivaču da bude u stanju bolje kontrolirati svoju proizvodnju.
- XI. Opskrba po sistemu “ključ u ruke”:** Pod uvjetima jasno modulariziranog proizvoda opskrbljivačima se mogu ponuditi cijeli moduli, za isporuku “ključ u ruke”. Ovdje su moguće neke varijacije: npr. sa ili bez dostave materijalnih paketa ili izgradnje i montaže modula u brodogradilišnim premisama ili izvan njih. U slučaju strateškog partnerstva između brodogradilišta i opskrbljivača učinci smanjenja troškova se mogu postići putem uvećane specijalizacije.
- XII. Uključenje opskrbljivača u planiranje brodogradilišta:** opskrbljivači imaju uvid u raspored rada brodogradilišta i obrnuto. Ovo vodi k povećanoj fleksibilnosti u odnosu isporuke i može npr. pomoći da se reduciraju skladišne zalihe. Najbolji primjer za ovakvu vrstu integrirane planske kontrole može se pronaći u sektoru “baš-na-vrijeme” isporuke komponenata s odgovornošću opskrbljivača do trenutka isporuke, uključujući predviđanje materijala za montažu.

6.7 ZAKLJUČAK I PREPORUKA

Dobro je poznata činjenica da pomorsko gospodarstvo u Hrvatskoj ima dugu tradiciju. Postoji mogućnost, kompatibilna s EU, da hrvatska Vlada odobri potporu kako bi pomorska ekonomija postala i ostala dinamičan, rastući sektor gospodarstva i od znatne važnosti za konkurentnost Hrvatske kao tehnološke, proizvodne i logističke lokacije.

Ukupna proizvodna vrijednost hrvatske opskrbljivačke industrije možda ima značajnu veličinu. Kao zemlja članica EU, hrvatska će opskrba industrija moći istražiti svoje tržišne potencijale. U Europskoj Uniji, pomorske udruge dosežu 1.550 milijuna zaposlenih i prihod od 160 mlrd. eura godišnje, a to je otprilike 2% nacionalnog bruto proizvoda.

Sadašnji uvjeti hrvatskog brodarstva i opskrbe industrije hrvatskog brodarstva čine pretvorbu nužnom. Kompanije u ovom sektoru se suočavaju s izazovom ostajanja pri starim navikama usprkos stalnom rastu globalne konkurencije.

Cilj pomorske strategije bi tako bio da podupre pretvorbu i ekspanziju ove industrije. U ovom smislu, mogli bi se učiniti dostupnim ciljana potpora i istraživački programi kompatibilni s EU. Polje daljnje aktivnosti se može razviti subvencioniranjem programa obuke kako bi se osigurala dostupnost nove generacije dobro kvalificiranog osoblja za pomorsku industriju u budućnosti.

Hrvatska bi imala koristiti od svjetske trgovine koja tako jako i brzo raste već mnogo godina - ključna je riječ globalizacija - a bez pomorske ekonomije ona nije niti zamisliva. S očekivanim ulaskom u EU rastu i hrvatske šanse da uzme aktivnu ulogu. Uzimajući u obzir globalni izazov i dostupne nacionalne resurse, Hrvatska će se vjerojatno usredotočiti na razvoj i izgradnju novih, visoko kompleksnih brodova. Ovo uključuje posebne brodove, kao što su tankeri s dvostrukim trupom, kruzeri i/li mega-jahte.

Zbog zahtjevne situacije i buduće tržišne pozicije hrvatske brodogradnje, u tom će sektoru biti nužne strukturalne promjene. Ovi izazovi se mogu suprotstaviti sa formacijom strateške mreže brodogradilišta.

Za podcijeniti nije ni opskrba industrija brodogradnje. Ta opskrba pomorske industrije i usluga ne mora biti nužno smještena na obalu, već svoje aktivnosti može izvoditi i na kontinentu.

Dok je u Europskoj Uniji u sektoru suradnje i optimalnog odnosa između brodogradilišta i opskrbe već načinjen značajan pomak, u Hrvatskoj još uvijek postoji veliki potencijal za poboljšanje produktivnosti. Kako bi razvila taj potencijal, važno je pružiti posebnu pozornost izgradnji strukturiranog znanja o zajedničkim funkcijama u lancu opskrbe. Ovo se mora raspraviti izvan nacionalnih okvira. U ovom sektoru, brodogradilišta moraju sustavno razvijati znanje o svojim opskrbnim kompanijama i o tome koju strategiju bi trebala koristiti kako bi stupili u konstruktivni dijalog i sa kojim opskrbljivačima. Inače će brodogradilišta djelovati na nestrukturirani, besciljni način. Isto se odnosi i na opskrbljivače koji nisu svjesni svog položaja s klijentima i stoga nisu k tome usmjerili ni svoju službu za korisnike ni svoje ponude. Većinom je u središtu njihove pozornosti sam proizvod, a goreopisanim zahtjevima nije posvećena dovoljna pažnja.

Uzimajući u obzir pitanja okoliša, zaštitu klime i morske resurse, pomorskoj će tehnologiji i u budućnosti rasti međunarodni značaj. Ovo znači da će pomorski promet i izvan sektora brodogradnje i dalje biti u porastu, pošto on obuhvaća mogućnost kreiranja sustavnih rješenja - ovdje se jasno nazire potreba za intenzivnijom suradnjom između trgovine i znanosti.

Morske luke su važne komponente svjetskog lanca logistike, nositelji inovacija i u isto vrijeme radni strojevi za obalna područja. Znatna dio poslova posredno ili neposredno ovisi o lukama.

Unutar aspekata ekološke, ali i prometne strategije može se očekivati dinamičan porast količina tereta. Kako bismo se mogli nositi s unaprijed procijenjenim rastućim teretom dobara i putnika - a poglavito kontejnerskim prometom - bit će neophodna znatna ulaganja u ekspanziju lučke infrastrukture, razvitak morskog pristupa lukama i kopnenim vezama do luka.

EU podupire plan za razvoj pomorskih udruga i regionalnih centara pomorske moći. Razmjenu primjera "najboljih iskustava" bi trebalo povećati. Odgovarajućim subvencijama postojećim pomorskim središtima u Hrvatskoj ove bi snage i razmjena iskustava mogle biti katalizirane i tako ojačana konkurentnost na europskom i međunarodnom planu.

Kako bi razvila takve udruge, moglo bi biti neophodno sklapanje "Kapitalnog plana za pomorsku tehnologiju/promet u Hrvatskoj". Ovim bi mogao biti uspostavljen metodički čist napredak u strukturama i trendovima razvoja hrvatske pomorske tehnologije, te znanosti. Temeljen na tom planu, trebale bi se razviti odgovarajuće "mape" za svaki pojedinačni sektor a koncentracija usmjeriti na europski/međunarodni nivo odgovarajuće kooperacije/mreža.

U skladu s ovim, u sektoru formacije veza s opskrbljivačima (potpora i od neke određene organizacije kao i u smislu tehničkog gledišta) Hrvatska ima jako puno nedovršenog posla i od nje se traži da počne koristiti svoje inovacijske i racionalizacijske potencijale. Kako bi od njih imala koristi, svaki pojedinačni proces u lancu opskrbe se mora pažljivo analizirati i prepoznati, provjeriti i implementirati odgovarajuće metode upravljanja i tehnološke mogućnosti, poglavito kroz informacijsku i komunikacijsku tehnologiju. Kako bi to ostvarila, kompetentna hrvatska tijela bi trebala ciljano krenuti u informiranje i razjašnjavanje, prikupljati usmjerene prijedloge projekata, a sve u suradnji s reprezentativnim kompanijama. Na ovom mjestu bi trebalo istaknuti i direktnu implementaciju rezultata projekata, koje do danas podupire Svjetska banka EU.

Nagrada će biti jake i učinkovite veze temeljene na proširenoj suradnji i integriranim procesima koji postižu održivo poboljšanje konkurencije koje je teško oponašati.

7. SAŽETAK

7.1 CILJEVI

Globalni ciljevi ovog projekta jesu da se pomogne hrvatskoj administraciji u usklađivanju nacionalne politike, zakonodavstva i iskustva s EU zakonodavstvom i najboljim iskustvima državne potpore i pristupa tržištu u pomorskom prometu i kabotaži, re-registraciji brodova pod hrvatskom zastavom, subvencijama hrvatskim članovima posade, usluzi punjenja brodova kontejnerima i brodogradnji. Također je preporučljivo da se sačini jedna dubinska studija o pomorskim udrugama, da se vidi kohezija između različitih elemenata tvrtki vezanih uz pomorstvo. Ova studija također cilja na ojačanje sposobnosti Hrvatske da dobro iskoristi EU fondove za dobrobit države.

Cilj je projekta bio poboljšati kreiranje strategije i sposobnost implementacije strategije hrvatske pomorske administracije s obzirom na njene dužnosti prema Europskoj Uniji, stvarajući eksplicitni pregled postojeće legislative i shema usklađenih s EU “*acquis communautaire*” državne potpore, te da se pristup tržištu u pomorskom prometu i kabotaži primijeni u Hrvatskoj u skladu s EU zakonodavstvom, uz praktične savjete u svezi mogućnosti i modaliteta, uključujući analizu financijskog učinka takvih mjera.

Studija se bavila sljedećim temama:

Kabotaža: EU je ustvrdila kako hrvatska subvencija za kabotažu kopno - otoci - kopno nije u skladu s EU Uredbom 3577/92

Re-registracija brodova pod hrvatsku zastavu: Studija se bavi različitim aspektima subvencioniranja obnove flote, porez na tonažu, izuzeće od poreza na dohodak za pomorce te sustavom socijalnog osiguranja za pomorce

Državna potpora za brodogradnju: Ovaj odlomak spominje državnu potporu brodogradnji, kako je ona na snazi u EU. Hrvatska situacija još nije detaljno proučena: za ovo je zaduženo Ministarstvo gospodarstva.

U sljedećem ćemo odlomku komentirati subvencije za **službe opskrbljivanja** koje vezuju luke Ploče, Zadar i Split s Gioi Taurom i Maltom, čvorištima Sredozemnog Mora.

U posljednjim ćemo se odlomcima baviti **najuspješnijim primjerima prakse u EU**, a koja se tiče subvencija i državne potpore aktivnostima vezanim uz **pomorstvo, pomorskim udrugama, te istraživanjima i inovaciji**.

7.2 POMORSKA KABOTAŽA

Politika subvencioniranja brodskih linija koje povezuju otoke s kopnom u Hrvatskoj bi se trebala uskladiti s EU Uredbom 3577/92. Ovo znači da bi se javno nadmetanje za odobrenje ugovora s javnom službom brodske linije za određenu rutu trebao biti otvoren svim brodovlasnicima iz EU a ne samo hrvatskim brodskim linijama.

Kako bi se realizirala ekonomija po mjeri za ove ugovore s javnim službama, Vlada može grupirati linije. Ako hrvatska Vlada ima sumnje da će glavna nacionalna brodska linija, Jadrolinija, nastaviti

ove veze, željeli bismo podsjetiti da zbog sezonskog karaktera broja plovidbi, nijedan drugi brodovlasnik ne bi bio u stanju obavljati službu (posebno kad je nekoliko linija povezano u jedan skupni paket).

Za plovila koja rade otočnu kabotažu, sve uredbe koje se tiču broja radnika bit će odgovornost države u kojoj plovilo vrši usluge pomorskog prijevoza (zemlja domaćin). Hrvatska Vlada pak može zatražiti da članovi posade uključeni u SOLAS-dužnosti kao što su evakuacija putnika, moraju govoriti hrvatski jezik.

Daljnja analiza troškova uči nas kako je 80% izvedbenih troškova uzrokovano upravo sezonskim karakterom djelatnosti (više jedrenja, više posade...).

Pa ipak, preporučljivo je evaluirati režim subvencioniranja jer primjećujemo kako se subvencije godišnje uvećavaju, te se čini kako su određene brodske linije sposobne izvući dosta profita iz sadašnjeg sustava.

Svake se godine više od 20 milijuna putnika/turista koristi hrvatskim lukama. Možda bi bilo zanimljivo istražiti bi li Vlada mogla turistima povećati cijenu karte za nekoliko eura. Karta od Splita do Starog Grada van sezone stoji 35 kuna ili otprilike 5€. Za istu udaljenost, na liniji Milazzo-Lipari, plaća se 16,20€ (ili triput veća cijena).

Kako bi se izbjeglo bespotrebno "kažnjavanje" stanovnika hrvatskih otoka, trebalo bi uvesti popuste za stanovnike, studente, ljude iznad 60 godina, itd. U slučaju Korzike i otoka Reunion, Europska Unija je u potpunosti prihvatila ovo načelo.

7.3 DRUGI PROGRAMI DRŽAVNE POTPORE POMORSKOM PROMETU

7.3.1 IZUZEĆE OD POREZA

Tijekom proteklih nekoliko desetljeća, trgovačka mornarica pod zastavom Europske Unije suočila se s jakom konkurencijom brodova pod ne-EU zastavama. A ovo tržišno natjecanje nije uvijek bilo pravedno, što je rezultat pogodnijih poreznih sustava te, iznad svega, nižih troškova rada. Natjecatelji su dobili ovu prednost kroz društvene i sigurnosne uvjete koji su ispod europskih normi i standarda, čak i nepoštivanjem međunarodnih pravila.

Cilj državne potpore unutar zajedničke strategije pomorskog prometa je promovirati konkurentnosti flota Zajednice na globalnom brodarskom tržištu. Posljedično, programi oslobođanja od poreza bi trebali, u pravilu, podrazumijevati vezu sa zastavom Zajednice. Oni, međutim, mogu biti izuzetno odobreni tamo gdje se odnose na cjelokupnu flotu kojom rukovodi brodovlasnik ustanovljen unutar teritorija zemlje članice i koji su podložni zajedničkom oporezivanju, pod uvjetom da je pokazano da se strateško i poslovno upravljanje svim brodovima izvodi unutar teritorije i da ova aktivnost značajno pridonosi ekonomskoj aktivnosti i razvoju unutar Zajednice. Dokazi koje nude sporne zemlje članice a koji bi trebali pokazati ovu ekonomsku vezu, trebali bi uključivati pojedinosti oko plovila koje posjeduju i kojima upravljaju unutar registara Zajednice, građanima

Zajednice zaposlenim na brodovima i u lukama, i ulaganjima u imovinu. Mora se naglasiti kako je potpora nužna za promociju vraćanja u domovinu strateškog i poslovnog upravljanja svim spornim brodovima Zajednice i, nadalje, da su korisnici programa podložni zajedničkom oporezivanju u Zajednici. Nadalje, Komisija će zatražiti dostupne dokaze o tome da su sva plovila kompanija koje koriste potporu usklađena sa relevantnim međunarodnim standardima sigurnosti i onima EU, uključujući one koji se odnose na uvjete rada na brodovima.

U svakom slučaju, korist od takvih programa mora olakšati razvitak sektora brodogradnje i zapošljavanja u interesu Zajednice. Posljedično, gorespomenute porezne prednosti se moraju ograničiti na brodarske aktivnosti; stoga, u slučaju kad je brodovlasnička kompanija također uključena u trgovačke djelatnosti, od njih će se tražiti transparentno knjigovodstvo kako bi se spriječilo "otjecanje" u ne-brodarske djelatnosti. Ovakav bi pristup pomogao brodarstvu Zajednice da bude konkurentno, s razinama poreznih olakšica usporedivim s onima drugdje u svijetu, a ujedno bi i zadržao normalne stope poreza za druge aktivnosti i osobne naknade za dioničare i direktore.

Kako bi zadržala postojeću pravdenu bilancu, Komisija će odobravati samo sheme koje će dizati poreze za istu tonažu pravično u skladu sa shemama koje su već odobrene.

Možemo zaključiti kako potpuno izuzeće od poreza na profit tvrtke ne bi bilo u skladu s filozofijom Zajednice i stoga predlažemo uvođenje režima poreza na tonažu, bio to nizozemski ili grčki sistem.

7.3.2 TROŠKOVI RADA

Kako smo ranije spomenuli, pomorski promet je sektor u kom vlada žestoka međunarodna konkurencija. Mjere potpore za pomorski sektor bi trebale, dakle, prvenstveno reducirati fiskalne i ostale troškove i terete koji snose brodovlasnici i pomorci Unije te učiniti da oni budu u skladu sa svjetskim normama. Oni bi više trebali direktno stimulirati razvoj pomorskog sektora i zapošljavanja, a manje nuditi opću financijsku pomoć.

U skladu s ovim ciljevima, trebali bi biti omogućeni sljedeći postupci na troškovima zapošljavanja, za brodarstvo Unije:

- smanjene stope doprinosa za socijalnu zaštitu pomoraca Unije zaposlenim na brodovima registriranim u nekoj od zemalja članica,
- smanjene stope poreza na dohodak za pomorce Unije na brodovima registriranim u nekoj od zemalja članica.

Za ovu svrhu, "pomorci Unije" se definiraju kao:

- Građani Unije/EEA, u slučaju da su pomorci koji rade na palubi plovila (uključujući RO/RO trajekte koji nude redovne putničke usluge između luka Unija.
- Svi pomorci koji su podložni oporezivanju i/li plaćanju socijalnog doprinosa u zemlji članici, u svim ostalim slučajevima.

Osnovne karakteristike hrvatskog sistema su:

- svi hrvatski pomorci će biti osigurani programima obvezatnog mirovinskog i zdravstvenog osiguranja.
- porodica pomorca će također biti uključena u sustav obvezatni zdravstvenog osiguranja.
- temelj za plaćanje doprinosa za pomorce na brodovima za međunarodnu plovidbu, neovisno o nacionalnosti broda, su određeni u vezi s plaćom koju član posade zaradi za iste ili slične dužnosti na palubi broda za domaću plovidbu.
- hrvatski pomorci koji su na brodu duže od 180 dana godišnje, bit će oslobođeni plaćanja.

Provizije hrvatskog sistema su u skladu s EU smjericama iz 1997 i nakon što se o njemu izvijesti EU, sistem će biti odobren.

7.3.3 PROGRAMI OBUKE ZA POMORCE

Kako bi se potaknuo interes za pomorska zanimanja, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka donijelo je odluku o uvjetima oko dodjele stipendija redovnim studentima dodiplomskih studija nautike i pomorskog inženjerstva te učenicima koji pohađaju srednje pomorske i nautičke škole. Ova odluka propisuje kriterije oko dodjele školarina i stipendija, uvjete za kandidate, te one za dobivanje nagrade i ugovora o školarini ili stipendiji.

Vježbenici kojima se bude dodijelila praktična obuka na brodu ne spadaju u običnu posadu i kao takvi ne mogu zamijeniti nikog od članova posade. Prihvat ovih pripravnika je za brodovlasnike neka vrsta kompenzacije.

Pošto je sličnu shemu EU već odobrila u Njemačkoj, ne očekujemo probleme s ovim sustavom.

7.3.4 DRŽAVNA POTPORA BRODOGRADNJI

U ovoj smo se studiji ograničili na općenite principe državne potpore brodogradnji. Ministarstvo Gospodarstva, koje je u Hrvatskoj kompetentno tijelo za brodogradilišta, lansiralo je svoju studiju o brodogradnji u Hrvatskoj koja nije bila dostupna konzultantima unutar potrebnog vremenskog okvira.

U Europskoj Uniji postoji specifične odredbe koje se bave subvencijama za brodogradnju, točnije Uredba (EC) br. 3094/95 objavljena u O.J. 332 od 30.12.1995 i izmjena Zakonske uredbe (EC) br. 2600/97 objavljena u O.J. 351 od 23.12.1997

Cilj Uredbe Vijeća jest izgradnja, unutar Zajednice, komercijalnih morskih plovila na svoj pogon, osim plovila manjih od 100GT, plutajućih dokova i pokretnih pomorskih jedinica, tegljača za vuču snage manje od 365 kW, te ribarskih brodova manjih od 100GT. Vojna plovila su također isključena.

Potpota brodogradnji će uključivati ne samo pomoć dodijeljenu od same države već i potporu koju će odobriti lokalne vlasti ili neka druga javna tijela. Potpora dodijeljena za brodogradnju, popravke ili pretvorbu mogu se smatrati kompatibilnima sa zajedničkim tržištem samo ako se usklade sa propisima ove Uredbe.

Uskladive mjere su:

- **Socijalna pomoć**

Pomoć da se pokriju troškovi mjera za isključivu dobrobit radnika koji će izgubiti mirovinske povlastice ili koji su smatrani viškom ili koji su na bilo koji drugi način izgubili posao u dotičnoj tvrtci za brodogradnju ili remont ...

Troškovi plaćanja radnika koji su postali višak ili su umirovljeni prije zakonske dobne granice.

Europska Unija je prihvatila nekoliko slučajeva i pružila izravnu pomoć za restrukturiranje brodogradilišta, tamo gdje se naišlo na financijske poteškoće. Vidi slučaj 28/07 od 30. travnja 2007 Cantieri Navali di Termoli Spa u Italiji ili slučaj 561/06, 10. srpnja 2007 firme Constructions Mécaniques de Normandie. Posljednja je primila direktnu pomoć od 10.4 milijuna eura.

- **Istraživanje i razvoj**

Ovaj dio pokriva temeljni razvoj, osnovni industrijski razvitak, primijenjeno istraživanje i razvoj. Potpora je ograničena na 25-50% prihvatljivih troškova. Praktični primjer je program inovacijske pomoći u Nizozemskoj (vidi Državna potpora br. 225/2006) ili Španjolskoj (vidi Državna potpora br. 423/04 ili 16/3/2005) ili slučaj komercijalnih jedrenjaka-krstarica u Nizozemskoj (slučaj 447/05)

- **Indirektna potpora**

Potpora za brodogradnju i remont, isključujući popravke, koja je dodijeljena brodovlasnicima u obliku pozajmica u garancija može se smatrati kompatibilnom sa zajedničkim tržištem ako se podudara s **OECD Sporazumu o izvoznim kreditima za brodove**, ili bilo kojim sporazumom koji dopunjava ili mijenja taj dogovor.

Potpora za rekonstrukciju odobrena u Španjolskoj, Portugalu i Belgiji u obliku pomoći oko ulaganja i bilo kakvoj pomoći oko socijalnih mjera a koje nisu pokrivena ovom uredbom, može se smatrati kompatibilnom sa zajedničkim tržištem. O potporama se mora dati pojedinačno izvješće i dobiti prethodno odobrenje Komisije, a one se moraju uskladiti i s određenim maksimalnim ograničenjima i rokovima isplate.

- **Druge mjere**

U iznimnim slučajevima, drugi oblici pomoći se mogu smatrati kompatibilnim sa zajedničkim tržištem. Ako Komisija odluči da je to slučaj, bit će ovlaštena, nakon konzultiranja sa Specijalnim Vijećem utemeljenim člankom 113 Sporazuma, da zatraži odstupanje od Stranačkih skupina u skladu s Člankom 5(5) OECD Sporazuma.

7.3.5 DRŽAVNA POTPORA SLUŽBAMA OPSKRBE

Opskrbne službe su službe u kojima raznosič iskrcava dobra iz plovila koje je doplovilo iz polazišne točke a kako bi spomenuta dobra premjestio na drugo plovilo koje nastavlja plovidbu do odredišne luke. Usluga se obično vrši kroz istovar.

Usluge opskrbe su besplatne u većini zemalja (jedina iznimka je Portugal). Komisija, međutim, smatra kako je neophodno daljnje ispitivanje prije negoli se odluči hoće li usluge opskrbe biti rezervirane za plovila pod zastavom Unije. Razlog je to što prijenos međunarodnog tereta koji prethodi ili slijedi nakon međunarodne plovidbe iste (brodske) tvrtke može značajno smanjiti troškove prijevoza.

Cilj hrvatske Vlade je da poveća ukupnu zapreminu kontejnera kroz druge luke u Hrvatskoj te da zaobiđe koliko god je moguće kamiona na cesti duž obale. Posebno u ljetnoj sezoni cestovni promet je vrlo gust. U ovom trenutku protok je vrlo ograničen na druge luke, kako pokazuje sljedeća tablica, ali zapremina se stalno povećava.

Nova (subvencionirana) opskrbna služba će povezati čvorište Gioia Tauro Maerskom, sa Pločama, Zadrom, Splitom i Barom. No troškovi pristajanja u i kretanja iz luke Bar više nisu uključeni, pošto su, prema dogovoru između vlasnika brodova i luke Bar, ta pristajanja bila na komercijalnoj osnovi, dakle luka Bar će nadoknaditi vlasnicima brodova gubitke, ako troškovi pristajanja ne budu pokriveni iz prihoda od tereta za plovidbu od/u luku Bar.

Program potpore je temeljen na programima potpore za kratku plovidbu kao što su MARCO POLO i odredbe Članka 10 smjernica Zajednice o državnoj potpori pomorskom prometu C (2004)43, imajući na umu kako je takva potpora namijenjena razvoju kombiniranog prijevoza i djelatnosti koje će pridonijeti smanjenju gustoće prometa. Tijelo koje odobrava potporu plaća do 30% prihvatljivih troškova od učinjenog ukupnog troška.

Ovaj program potpore je odobrila Agencija za državnu potporu u Hrvatskoj i Komisija EU (prema informacijama Ministarstva prometa).

Ipak, preporučljivo je da se razvije lučka strategija kako bi se izbjegla dvostruka ulaganja i kako bi se imalo bolji fokus na snage i slabosti luka. Dvije luke, Rijeka i Ploče se nalaze na TEN-T-koridoru V i kao takve imaju međunarodnu dimenziju. Pula, Split, Zadra i Šibenik imaju više regionalnu, ili lokalnu važnost.

Na kraju projekta Ministarstvo je moglo napraviti studiju procjene uspjeha opskrbe. Projekt temeljen na zdravim ekonomskim argumentima bi se trebao nastaviti i nakon svršetka potpore. Ako to nije slučaj, Ministarstvo bi trebalo uzeti u obzir strategiju sličnu Baru, naime subvencionirati opskrbljivač u slučaju da su troškovi viši od dobitka na samoj direktnoj vezi.

7.4 FONDOVI EUROPSKE UNIJE KOJI MOGU POGODOVATI HRVATSKOJ

Pored posebnih fondova koji su dostupni svakoj zemlji kandidatu Hrvatska može imati koristi i od EU shema koje su otvorene za susjedne države sve dok nije ostvarila punopravno članstvo u EU.

U srudiji su dani brojni primjeri s područja TEN-T-a (prometna infrastruktura, posebice autoceste i željeznice), MARCO POLO/Moto-putevi mora i SSS za nove prometne veze (more, željeznica ili kontinentalni vodeni putevi).

Na polju zaštite okoliša postoje dostupni fondovi unutar LIFE programa.

Povrh toga, postoje značajne svote dostupne u okviru 7-og Okvirnog programa i u INTERREG-u (fond koji bi trebao stimulirati suradnju među susjednim zemljama).

7.5 POMORSKE UDRUGE

Među kompanijama u pomorskom sektoru postoje različite ekonomske veze, veze međuovisnosti i ovisnosti. Izolirana, individualna analiza polja i sektora je tek od ograničenog značaja, kao temelj za ciljanu industrijsku strategiju ili strategiju zapošljavanja. Ona većinom isključuje kombinaciju kompanija iz sektora, "mreže", "miljee", "grupe" ili također i lančane procese koji čine dinamiku ekonomskih struktura i regija. Tijekom nekoliko proteklih godina grupna je analiza imala pojačani utjecaj na analizu ekonomskog i regionalnog ispreplitanja. Ona je predstavljala nastavak i nadomjestak tradicionalne analize sektora i strukturalne analize. Ekonomske grupacije su mreže kompanija koje su ovisne ili isprepletene jedne s drugima, a povezane su jedna s drugom putem lanaca dodane vrijednosti (usporedi OECD 1999).

U njima se ne razmatraju samo direktne veze nabavljača i kupca. Istraživanje i razvoj su također integrirani iznad direktne sastavnice dodane vrijednosti. Strateške veze sa sveučilištima, istraživačkim centrima, institucijama za istraživanje, razvitak i savjetovanje su komponente grupacija koje su obično intersektoralne.

Konačno, uspješne mreže uključuju također i strukovnu izobrazbu te buduće obrazovne institucije, rukovodstva, komore, tijela koja propisuju standarde i relevantne asocijacije sa strane poduzetnika i radnika.

REFERENCE

1. Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide service to Maritime Transport within the Member States.
2. Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries.
3. Commission Communication C(2004) 43- Community guidelines on State Aid to maritime transport.
4. Commission interpretative communication on concessions under Community law (2000/C121/02).
5. Report from the Commission on the implementation of Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1999-2000). Com (2002) 203 final of 24.4.2002.
6. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, The European Economic and social committee and the committee of the regions on the interpretation of Council Regulation (EEC) No3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States. Com (2003) 595 final of 22.12.2003.
7. Council directive 94/58/EC of 22 November 1994 on the minimum level of training of seafarers OJ L319 12/12/1994.
8. Council Regulation (EC) No3094/95 of 22 December 1985 on aid to shipbuilding O.J. L 332 of 30.12.1995.
9. Regulation (EC) No 2600/97 amending Regulation 3094/95. O.J. L 351 of 23.12.1997.
10. Community approach to State aid for transport by sea. O.J. C 205, 05.07.1997.
11. Thessaloniki European Council, June 2003, Conclusions adopted 5 June 2003.
12. SEC (2005)1400/2, 11.11.2005.
13. Ordinance 10 on the carriage of passengers and cargo between Bulgarian ports by foreign flag ships, Issued by the Minister of Transport and Communications, Promulgated in the State Gazette, Issue 18, 25 February 2003.
14. Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide service to Maritime Transport within the Member States.
15. Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries.
16. Commission interpretative communication on concessions under Community law (2000/C121/02).
17. Report from the Commission on the implementation of Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1999-2000).
18. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, The European Economic and social committee and the committee of the regions on the interpretation of Council Regulation (EEC) No3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States. Com (2003) 595 final of 22.12.2003.
19. Regulation (EC) No 2600/97 amending Regulation 3094/95. O.J. L 351 of 23.12.1997.
20. Community approach to State aid for transport by sea. O.J. C 205, 05.07.1997.
21. Concerning an Italian State Aid scheme to the Sardinian shipping sector C (2007) 3257 final see also C23/1996 (N181/1995) and C 71/1997 (N 144/1997)

- 22.. *Commission Decision 93/396/EEC of 13 July 1993 on Spain's request for adoption by the Commission of a prolongation of safeguard measures pursuant to Article 5 of Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States (maritime cabotage), OJ L 173, 16.7.1993, p 33*
23. *Commission communication C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03)*
24. *Overview of state aid schemes in the Maritime Sector. DGTREN*
25. *Career Path Mapping Study http://www.mif-eu.org/Career_Path_Study_Report.pdf*
26. *Commission regulation (EC) No 68/001 on the application of Articles 87 and 88 of EC Treaty to training aid, OJ L 10/20 of 13.01.2001*
27. *Case N° 819/1999 (Swedish scheme which is approved on 15th Feb.; 2000 and Case N° 33/2000 (Finnish scheme approved on 11th August 2000*
28. *Regulation (EC) No 3094/95 published in O.J. 332 of 30.12.1995 and an amending act Regulation (EC) No 2600/97 published in O.J. 351 of 23.12.1997*
29. *State Aid Nr 225/2006) or the scheme in Spain (see State Aid nr 423/04 of 16/3/2005) or the case for wind-propelled commercial cruising vessels in the Netherlands (Case 447/05)*
30. *Case 28/07 of 30 April 2007 of Cantieri Navali di Termoli Spa in Italy or the case 561/06 of 10 July 2007 of Constructions Mécaniques de Normandie*
31. <http://mareng.utu.fi>
32. *Case 54/06 of 7/2/2007*
33. *Assisted area Map and www.dti.gov.uk/files/file31813.png*
34. *EC Newsletter ,ISSUE 2468 - Wednesday 23 January 2008*
35. *COMMUNITY GUIDELINES ON STATE AID FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION, (2008/C 82/01), Official Journal of the European Union,01.04.2008*
36. *Prometna politika pred mukotrpnim pregovorima (The Transport Policy Facing Difficult Negotiations) Poslovni dnevnik, daily, 12.10.2005.*
37. *European Commission (2003), Europe at a Crossroads: the Need for Sustainable Transport, Europe on the Move Series, Brussels: European Commission, Directorate-General for Press and Communication.*
38. http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm
39. *EBRD, STRATEGY FOR CROATIA, 14 May 2007*
40. *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, Community guidelines for the development of the trans-European transport network*
41. http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2006_motorways_sea_brochure_fr.pdf
42. *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social committee and the Committee of the Regions on Short Sea Shipping "COM(2004) 453 final - Not Published in the Official Journal"*
43. *Commission communication C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport*
44. *Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent, Mid-term review of the European Commission's 2001 transport White Paper, Brussels, 22.06.2006 COM(2006) 314 final*
45. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/newsletter/dg/2005/nl136-2005-04-22_en.html#TR%2002
46. *Article 87 (3) (c) of the EC Treaty*

47. *European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370*
48. *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament No. (2006) 314 final "Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent". Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper" - 22.06.2006*
49. *Regulation (EC) No. 1382/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 on granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo Programme"), OJ L 196, 02.08.2003, p 1.*
50. *Regulation (EC) No. 1692/2006 of the European Parliament and of the Council of 24 October 2006 establishing the second "Marco Polo" programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II"), OJ L 328, 24.11.2006, p 1.*
51. *Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006) done for the Commission by the consultant Ecorys Nederland BV*
52. *Regulation (EC) No 1692/2006 of the European Parliament and of the Council of 24 October 2006 establishing the second Marco Polo programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo II) and repealing Regulation (EC) No 1382/2003*
53. *PACT programme for intermodal transport: (1997-2001)*
54. *It is governed by Title V (Articles 70 to 80) of the Treaty establishing the European Community.*
55. *Recourses: <http://europa.eu/scadplus>*
56. *COMMISSION DECISION, C(2007)2566 of 20/06/2007*
57. *Croatian Ministry for European Integration web page www.mei.hr*
58. *Ljiljana Vidučić, Fostering Croatian private sector development through small businesses*
59. *Banister, D & Berechman (2001) Transport Investment And The Promotion Of Economic Growth. Journal Of Transport Geography. Vol. 9, p 209 et. seq.*
60. *Bathelt, H & Malmberg, A & Maskell, P (2004) Clusters & Knowledge: Local Buzz, Global Pipelines and the Process Of Knowledge Creation. Progress In Human Geography. Vol. 58, No 1, p 31 et. seq.*
61. *Benneworth, P & Henry, N (2004) Where Is The Value Added In The Cluster Approach? Hermeneutic Theorizing, Economic Geography And Clusters As A Multiperspective Approach. Urban Studies, Vol. 41, No5/5, p 1011 et. seq.*
62. *Benneworth, P (2002) Creating New Industries & Service Cluster On Tyneside. Local Economy. Vol. 17, No 4, p313 et. seq.*
63. *Bichou, K & Gray, R (2005) A Critical Review Of Conventional Terminology For Classifying Seaports. Transportation Research Part A. Vol. 39, p 75 et. seq.*
64. *Cantos, P & Albert, G, M & Maudos, J (2005) Transport Infrastructure, Spillover Effects And Regional Growth: Evidence Of The Spanish Case. Transport Review. Vol. 25, No 1, p 25 et. seq.*
65. *Carbone, V & Martino, De, M (2003) The Changing Role Of Ports In Supply Chain Management: An Empirical Analysis. Maritime Policy And Management. Vol. 30, No 4, p 305 et. seq.*
66. *Connellan, E (1996) Dublin Port A New Era. Paper Presented to The Eastern Section of chartered Institute Of Transport In Ireland. April 1996. Dublin Port Centre.*
67. *ECMT, European Conference Of Ministers of Transport (1998) Round Table 89, Short Sea Shipping. Paris*
68. *European Commission (2001) White Paper: European Transport Policy For 2010: Time To Decide. European Commission.*
69. *Fisher Associates (2004) The Future Of London's Maritime Cluster Services Cluster: A Call For Action. Fisher Associates. The Corporation of London*

70. Gardner, B, et. al. (2001) *Maintaining The Maritime Skills Base: Does The Government Have A Realistic Strategy*. *Maritime Policy And Management*. Vol. 28, No 4, p 347 et. seq.
71. Glen, D (2003) *Regression Modeling Of The Employment Durations Of UK Seafaring Officers In 1999*. *Maritime Policy And Management*. Vol. 30, No 2, p 141 et. seq.
72. Hessler, H (1999) *Europäischer Schiffbau zum Ende des zwangigsten Jahrhunderts. Aktuelle Situation, Beschäftigung, Perspektiven*. Bremen/Büffel
73. Hessler, H (1998) *European Shipbuilding. New Challenges, Employment, Wages, and Working conditions*. Bruxelles
74. Hessler, H (1993) *Sectoral Restructuring the East German Shipyards on the Path to the Market Economy*. *Cambridge Journal of Economics* Vol. 17, p. 349 et. seq.
75. IMDO (2005) *The Irish Maritime Transport Economist*. IMDO. Volume 2, May, 2005.
76. IMDO (2004) *The Irish Maritime Transport Economist*. IMDO. Volume 1, September, 2005.
77. Langen, De, W, P (2005) *Collective Action Regimes In Seaport Clusters: The Case Of The Lower Mississippi Port Cluster*. *Journal Of Transport Geography*. Vol. 13, 173 et. seq.
78. Langen, De, W, P (2004) *Governance In Seaport Clusters*. *Maritime Economics & Logistics*. Vol. 6, p 141 et. seq.
79. Langen, De, W, P (2003) *A Framework To Analyze Cluster Performance And A Application To The Seaport Clusters Of Durban, Rotterdam And The Lower Mississippi*. Erasmus Research Institute of Management. Holland.
80. *Lloyds List 20th of November, 1997 (1997) Norway's Maritime Sector "must work together"*. Lloyds List
81. *Lloyds List (eds) (1999) The Dutch Maritime Cluster*
82. *Lloyds List 12th of June, 1999 (1999) More Maritime Value Than Ever Before*
83. *Marconsult (1998) green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. Critical Observations*. Genova
84. *Maritime London (2003) City Business Series 2003: Maritime Services*. International Financial Services London, London.
85. *Maunsell Consultants (2003) Study To Strengthen Hong Kong's Role As A International Maritime Centre*. Maunsell Consultants
86. McCann, P & Sheppard, S (2003) *The Rise, Fall and Rise Again of Industrial Location Theory*. *Regional Studies*. Vol 37, N06/7, p 649 et. seq.
87. *Nautical Enterprise Centre Ltd (2001) Ireland's Position Within The Atlantic Arc*. Maritime Transport & Development Consultants.
88. *NSS (2002) National Spatial Strategy For Ireland 2002-2020: People, Places & Potential*. Irish Government. Dublin.
89. *OECD (1999) Boosting Innovation. The Cluster Approach*. OECD Proceedings: Paris
90. *Peneder, M (1999) Creating a Coherent Design for cluster Analysis and Related policies: The Austrian "TIP" Experience*. OECED. Paris
91. *Porter, E, M (2003) The Economic Performance OF Regions*. *Regional Studies*. Vol. 37, No6/7, p 549 et. seq.
92. *Porter, E, M (1998) Clusters and the new Economics of Competitions*. *Harvard Business Review*. Vol. 6
93. *Porter, E, M (1998) Competitive Strategy*. US, Free Press,
94. *Porter, E, M (1990) The Competitive Advantage of Nations*. London, Macmillan Press.
95. *R & D co-ordination Group (1999) The Maritime Industry R & D Master plan*
96. *Roland Berger & Partner GmbH (1993) Perspektiven der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen*

- Schiffbauindustrie. Studie im Auftrag des Verbands der deutschen Schiffbauindustriis und Meerestechnik. Hamburg*
97. Seidel, K (1998) *Martime Netzwerke in Europa als Beispiele für neuere industriepolitische Konzepte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Diss. Bremen*
 98. Sölvell, Ö et. al. (1991) *Advantage Sweden. Stockholm*
 99. Song, W, D (2003) *Port Co-Cooperation In Concept And Practice. Maritime Policy And Management. Vol. 30. No 1, p 29 et. seq.*
 100. Winjnost, N et. al. (2003) *European Maritime Clusters: Global Trends: theoretical Framework: The Case of Norway and The Netherlands. Dutch Maritime Network, Netherlands.*
 101. Zachial, M (1993) *the Role of Ports as Decisive Factor of Land / Sea Logistics. ISL, Port Management Textbook 3. Bremen*
 102. Zachial, M (1994) *European Short Sea Shipping. Bremen*
 103. AMRIE <http://www.amrie.org>
 104. A. P. Möller Group/Maersk <http://www.apmoller.com/main/mainmenu/>
 105. Australian Maritime Safty <http://www.amsa.gov.au>
 106. Baltic and International Maritime Council <http://www.bimco.dk>
 107. BALTIC MARITIME DATA BASE <http://www.telmo.fi/tieke/baltic>
 108. Barbados Ships Registry <http://www.barbados-ships.demon.co.uk>
 109. Blackwell Scientific <http://www.blacksci.co.uk>
 110. Blohm + Voss GmbH <http://www.blohmvoss.com>
 111. BT Inmarsat en Maritime <http://www.btaeromarine.com>
 112. Bundesvereinigung Logistik e. V. <http://www.bvl.de>
 113. Chamber of Shipping, The <http://www.british-shipping.org>
 114. CIMAC (International Council on Combustion Enginees <http://www.cimac.com>
 115. CESA – Committee of EU Shipbuilding Associations <http://www.cesa-shipbuilding.org>
 116. Dutch Maritime Network <http://www.dutch-maritime-network.nl/english.html>
 117. Electronic Components Directory (ECD) <http://www.ecd.co.uk>
 118. European Marine Equipment Council <http://www.bmec.org.uk>
 119. Fairplay Publications <http://www.fairplay-publications.co.uk>
 120. Fast Ferry International <http://www.fastferry.co.uk>
 121. Hamburg-Süd <http://www.hamburg-sued.com>
 122. Hapag-Lloyd <http://www.hapag-lloyd.com>
 123. HDW <http://www.hdw.de>
 124. Heriot-Watt University. Marine Technology Centre <http://www.cee.hw.ac.uk.80/subsea>
 125. Hutchison Port Holdings <http://hph.com.hk>
 126. IMO <http://www.imo.org>
 127. Institut für Schiffbau <http://www.sts.tu.harburg.de>
 128. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik <http://www.isl.org>
 129. Institute of London Underwriters <http://www.ilu.org>
 130. Institute of Marine Engineers UK (IMarE) <http://www.imare.org.uk>
 131. Janes's <http://www.janes.com>
 132. Kvaerner <http://www.kvaerner.com>
 133. LLP (Lloyds of London Press <http://www.llplimited.com>
 134. London P & I Club <http://www.issso.com>
 135. Maersk Line <http://www.maerskline.com>
 136. Maritime Data <http://www.MaritimeData.com/Public/index.html>

137. Maritime Information Gateway/ NMM Port <http://www.port.nmm.ac.uk>
138. Maritime London <http://www.maritimelondon.com/about/index.shtml>
139. Maritime Transport http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index_en.htm
140. National Competitiveness Council (<http://www.forfas.ie/ncc/index.html>).
141. NDP National Development Plan http://www.ndp.ie/newndp/displayer?page=home_tmp
142. Norddeutsche Vermögen <http://www.norddeutsche.de>
143. Norwegian Cruise Lines Section <http://199.190.91/jcruises.ncl>
144. OECD-DSTI-SHIPBUILDING World Shipbuilding Industry <http://www.oecd.org>
145. P & O <http://www.p-and-o.com>
146. Port of Antwerp <http://www.portofantwerp.be>
147. Port of London <http://www.portoflondon.co.uk>
148. Port-Hole. Global Shipping Industry Net Work, The <http://www.port-hole.net>
149. Royal Caribbean International <http://www.rccl.com>
150. Royal Institution of Naval Architects. UK (RINA) <http://www.rina.org.uk>
151. Scout Report of Science and Engineering, The <http://www.scout.cs.wisc.edu/scout/report/sci-engr>
152. SeaNet <http://www.seanet.co.uk>
153. Ship Net International <http://www.shipnet.org>
154. Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME) <http://www.sname.org>
155. STN ATLAS Elektronik GmbH <http://www.stn-atlas.de>
156. Thyssen Nordseewerke <http://www.thyssen-nordseewerke.com>
157. UKOP (UK Official Publications Online <http://www.ukop.co.uk>
158. UK P & I Club <http://www.ukpandi.com>
159. University of Newcastle-upon-Tyne <http://www.rcid.ncl.ac.uk>
160. Verband deutscher Reeder e. V. <http://www.reedeerverband.de>
161. Wärtsilä NSD <http://www.wartsila-nsd.com>
162. Warsash Nautical Bookshop <http://www.nauticalbooks.co.uk>
163. World Shipping Directory <http://www.wsdonline.com>
164. ZIM <http://web2.zim.co.il>

DODACI

DODATAK I.

PREGLJED LINIJA I BROJ PUTNIKA I PREVEZENIH VOZILA

LINIJE	PUTNICI	VOZILA
ZADAR_PREKO	1,536,623	236,898
SPLIT_SUPETAR	1,242,047	290,421
JABLANAC MISNJAK	1,057,602	352,909
PRIZNA ZIGLJEN	659,981	302,634
VALBISK MERAG	642,832	318,890
BRESTOVA POROZINA	634,455	276,803
SPLIT STARI GRAD	574,661	152,915
BIOGRAD TKON	438,352	116,981
VODICE SIBENIK	261,746	
DRVENIK SUCURAJ	241,260	93,814
UBLI HVAR SPLIT	224,322	
OREBIC KORCULA	211,236	
SPLIT ROGAC	206,666	46,669
SIPAN DUBROVNIK	203,489	
VIS SPLIT	201,110	43,443
OREBIC DOMINCE	190,925	94,334
SPLIT SUPETAR	190,000	60,100
OREBIC DOMINCE	171,967	87,227
UBLI HVAR SPLIT	154,609	39,914
ZADAR BRBINJ	135,864	46,207
PLOCE TRPANJ	120,505	46,557
JELSA BOL SPLIT	94,793	
RIJEKA RAB NOVALJA	90,722	
KORCULA HVAR SPLIT	88,768	
RIJEKA CRES MAR	84,503	
MAKARSKA SUMARTIN	71,941	25,808
PREMUDA SILBA	69,689	
ZIRJE SIBENIK	63,017	2,010
SOBRA PRAPRATNO	54,399	22,538
LOPAR BASKA	52,813	15,955
RAVA ZADAR	52,192	
SOBRA DUBROVNIK2	48,667	9,984
IST ZADAR	45,425	
ZADAR RAVA	43,380	8,983
ZADAR SALI	43,135	144
SPLIT ROGAC	43,000	
DREVNIK SPLIT	42,613	3,360

ROGAC SPLIT	41,049	
VRGADA BIOGRAD	36,844	
DRVENIK KORCULA	35,299	11,548
UNIJE SUSAK	35,076	
BOZAVA ZADAR	30,204	
VIS SPLIT	27,996	
SPLIT MILNA	23,500	
SALI ZADAR	23,085	
ZADAR PREMUDA	20,340	4,104
ZADAR MOLAT IST	14,194	4,292
ZIRJE SIBENIK	11,240	
KOMIZA BISEVO	5,450	

DODATAK II. TABLICA S DRŽAVNOM POMOĆI PO LINIJI

N°	TIP LINIJE	VEZA	DRŽAVNA POMOĆ U KN	U SEZONI	VAN SEZONE	PUTNICI
1	Hidrogl	Zirje-Kaprije-Sibenik	3,795,000	14	9	24,191
2	Hidrogl	Pula-Zadar	4,600,000			22,365
3	Hidrogl	Korcula-Split	11,500,000	7	6	108,017
4	Hidrogl	Split-Rogac	3,600,000	7	7	38,968
5	PUTNICI	Trogir-Split	250,000	28	0	21,203
6	Hidrogl	Zverinac-Rava	9,300,000	8.6	8.6	64,442
7	Hidrogl	Dubrovnik-Korcula	9,410,200	14	7	69,968
8	Hidrogl	Olib- Zadar	12,000,000	8	7	64,548
9	Hidrogl	Novalja-Rijeka	12,650,000	7	7	97,827
10	Hidrogl	Lastovo-Split	14,500,000	7	7	168,978
11	Hidrogl	Mali- Rijeka	14,550,000	7	7	100,548
12	Hidrogl	Zadar-Zaglav	8,200,000	21	21	71,303
13	Hidrogl	Ist-Zadar	9,250,000	8	8	50,414
14	Hidrogl	Vis-Split	9,250,000	7	7	43,542
15	PUTNICI	Rava-Zadar	2,800,000	8.6	8.6	79,615
16	PUTNICI	Komiza-Bisevo	190,000	7	4	4,350
17	PUTNICI	Krapanj-Brodarica	250,000	119	105	39,800
18	trajekt	Jablanac-Misnjak	1,300,000	154	84	1,104,225
19	trajekt	Domince-Orebic	2,400,000	125	105	123,560

20	PUTNICI	Orebic-Dominice	INCL.	86	43	186,182
21	trajekt	Drvenik-Dominice	INCL.	21	0	35,767
22	PUTNICI	Biograd-Vrgada	294,005	27	20	
23	trajekt	Valbiska-Lopar	4,600,000	28	14	

DODATAK III. PREGLED FLOTE JADROLINIJA

TIP BRODA	BROJ
VELIKI TRAJEKTI	5
TRAJEKTI	37
KATAMARANI	8
HIDROGLISER	1
KONVENCIONALNI BRODOVI	5
UKUPNO	56

DODATAK IV: EU ODLUKE O POREZU NA TONAŽU ZA RAZDOBLJE 1999-03.01.2008

Zemlja članica	Opis	Odluka	Publikacija
Danska	Porez na tonažu	11/12/2007	
Poljska	Porez na tonažu	12/09/2007	
Danska C213	Porez na tonažu Plovila koja polažu kabele	10/07/2007	OJ 12/09/07 C213
Danska C135	Modifikacija	24/04/2007 07/02/2007	OJ 19/06/07 C135
Litva	Porez na tonažu	19/07/2006	OJ 25/04/07 C90
Italija C136	Porez na tonažu	20/10/2004	OJ 03/06/05 C136
Belgija L150	Porez na tonažu	30/06/2004	OJ 10/06/05
Španjolska	Porez na tonažu	02/06/2004	OJ 31/03/05 C 77
Belgija C145	Porez na tonažu	19/03/2003	OJ 24/06/03
Irska	Porez na tonažu	11/12/2002	OJ 22/01/02 C15
Finska	Porez na tonažu	16/10/2002	OJ 31/01/04 C28
UK C258	Porez na tonažu	12/07/2000	OJ 09/09/00
Francuska	Porez na tonažu	13/05/2003	OJ 12/02/04 C38

DODATAK V.

EU ODLUKE O POREZU I SOCIJALNOM OSIGURANJU TE SMANJENJU TROŠKOVA ZA SOCIJALNO OSIGURANJE ZA POMORCE 1999-2007			
ZEMLJA ČLANICA	ODLUKA	GOD.	REFERENCA
ESTONIJA	Socijalna pomoć za pomorce	2007	WL 09/11/07
ITALIJA	Smanjenje troškova na soc. osiguranje za pomorce / Kabotaža	2007	C 133 15/06/07
LITVA	Smanjenje troškova na soc. osiguranje za pomorce	2006	C90 25/04/2007
FINSKA	Rebalans dvije postojeće pomoći	2006	C276 (14/11/06)
SUSTAVI U KORIST POMORSKOM TRANSPORTU			
IRSKA	Refundiranje soc. pomoći Prilog za pomorce	2005	
NJEMAČKA	Smanjenje soc. troškova	2004	C77 31/03/05
NJEMAČKA	Smanjenje soc. troškova	2003	C28 31/01/04
IRSKA	Porez na dohodak za irske pomorce	2002	C15 22/01/03
FRANCUSKA	Refundiranje profesionalnog poreza	2002	C15 22/01/03
DANSKA	Porezne mjere primjenljive za pomorce na palubama	2002	C28 31/01/04
ITALIJA	Reduction of social charges	2002	C262 29/10/02
ŠVEDSKA	Tax exemption+ reduction Of social security charges	2001	C347 08/12/01
FINSKA	Smanjenje soc. troškova	2001	C65 13/03/04
FRANCUSKA	Refundiranje troškova soc. osiguranja	2001	C126 25/05/05
ITALIJA	Izuzete od troškova soc. osiguranja zbog kabotaze	1999	C67 17/03/04 C79 30/03/04

DODATAK VI

EU ODLUKE O POMORSKOJ KABOTAŽI (1999-2007)			
GODINA	ČLANICA	OPIS	REFERENCA
1999	Španjolska	Pomoć pomorskim putnicima unutar Kanarskih otoka	C65 13/03/04
2000	Španjolska	Novi ugovori o javnim služba	L57 27/02/01
2001	Francuska	Pomoć Brittany trajektima	L12 15/01/02
2001	Italija	Tirrenia di Navigazione	L12 15/01/02
2001	Španjolska	Pomoć Transmediterranea	C96 20/04/02
2001	Francuska	Pomoć Corse-Méditerranée	L50 21/02/02
2002	Francuska	Nove linije kratke plovidbe	L196 25/07/02

2004	Italija	Pomoć poduzećima koja vrše službu kabotaze	C125 24/05/05
2004	Italija	Groupe TIRRENIA	L53 26/02/05
2004	Francuska	Linije kratke plovidbe	
2007	Italija	Ugovori o javnim službama između Venecije-Slovenije i Hrvatske	C90 25/04/07
2007	Italija	Società Ustica Lines e Società NGI	C196 24/08/07
2007	Italija	Sardinia Ferries	

DODATAK VII

EU ODLUKE O OBUCI POMORACA (1999-2007)			
GODINA	ČLANICA	OPIS	REFERENCA
2002	Njemačka	Promocija njemačke pomorske plovidbe	C214 13/09/07
2002 19/06/02	Njemačka	Potpورا za obuku	C146
2001 08/12/01	UK	Potpورا pomorskoj obuci	C347
2001 07/04/01	Švedska	Potpورا pomorskoj obuci	C107
2000 30/12/00	Danska	Potpورا pomorskoj obuci	C380

DODATAK VIII

EU ODLUKE O PROJEKTIMA RAZVOJA LUKA (1999-2007)

GOD.	ČLANICA	OPIS	REFERENCA
2007	NIZOZEMSKA	Glavni razvoj luke Rotterdam	C196 (24/08/07)
2005	UK	Great Yarmouth vanjska luka	C 83 (06/04/06)
2002	BELGIJA	Subvencije flamanskih lučkih vlasti za izvršavanje njihove javne funkcije	C284/2 (21/11/02)
2001	BELGIJA	Subvencije za izgradnju lukobrana i gatova duž rijeka i kanala	C24 (26/01/02)
2001	ITALIJA	Pomoć lučkom sektoru	Nije objavljeno

DODATAK IX

EU ODLUKE U POMORSKOM KONTEKSTU ALI NEPOVEZANE S KABOTAŽOM, OBUKOM, POREZOM NA TONAŽU, SMANJENJEM POREZA I SOCIJALNOM DOPRINOSU ZA PERIOD 1999-2007

GOD.	ČLANICA	OPIS	REFERENCA
2007	NIZOZEMSKA	Pomorska inovacija (u brodogradnji i opremi)	C196 (24/08/07)
2007	NIZOZEMSKA	Komercijalni kruzeri	C133 (15/06/07)
2007	ITALIJA	Sigurnost broda: plovila s dvostrukim trupom	C 187 (10/08/07)
2003	PORTUGAL	Državna pomoć slobodnoj zoni u Madeiri	C148 (25/06/03)
2002	NIZOZEMSKA	Državna potpora tegljačima	L314/97 (18/11/02)
2001	ITALIJA	Obnova tal. tankerske flote	C50 (23/02/02)
2001	NIZOZEMSKA	Operacije tegljača	C298/5(24/10/01)
2000	BELGIJA	Državna potpora za tegljače i vuču	C126(25/05/05)
1999	ŠPANJOLSKA	Obnova španjolske trgovačke flote	C62 (11/03/04)

DODATAK

POMORSKE UDRUGE

1. IUKA RIJEKA

- ukupan broj zaposlenih: 951
- direktorskih mjesta: 3
- godišnji profit za 2006.: 202.571.000,00 kn
- godišnji profit za 2007. : 234.522.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.:942.000, 00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:1.086.000, 00 kn

2. SPLIT BRODSKI MANAGEMENT

- Broj stalnih zaposlenika :48
- Broj posade:
 - paluba:367
 - potpalublje: 358
 - drugo: 99
- direktorskih mjesta: 8
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 28
- Broj službenika u pomorskom sektoru:14
- Godišnji profit za 2006.: 13.051.130,00 kn
- Godišnji profit za 2007. : 19.523.902,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.:0, 00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:0, 00 kn

3. POMORSKA ŠKOLA ZADAR

- Broj stalno zaposlenih: 48
- u upravi Škole: 4
- Broj predavača u pomorskom sektoru (pomorski fakulteti i visoke škole): 20
- godišnji profit za 2006. i 2007. : 10.400,000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006. i 2007. :10.400,00 kn

4. HRVATSKI BRODSKI REGISTAR

- Broj stalno zaposlenih:94
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 90
- godišnji profit za 2006.: 35.500.000 kn
- Godišnji profit za 2007. : 37.100.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.:0, 00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:0, 00 kn

5. JADRANSKI INSTITUT - HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI

- Broj stalno zaposlenih: 5

6. LUKA DUBROVNIK

- Broj stalno zaposlenih:12
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 3
- godišnji profit za 2006: 12.021.529,00 kn
- godišnji profit za 2007. : 17.010.456,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 12.830.264,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:8.638.348,91 00 kn

7. LUKA ŠIBENIK

- Broj stalno zaposlenih:182
- direktorskih mjesta:1
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 182
- godišnji profit za 2006.: 26.119.290 kn
- godišnji profit za 2007. : 29.633.541 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 0,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:0, 00 kn

8. PLOVPUT

- Broj stalno zaposlenih:287
- Broj članova posade: 61
- direktorskih mjesta:1
- Radnici na svjetioniku:40
- Operateri pomorske komunikacije:30
- Tehničko osoblje:116
- Drugi: 39
- godišnji profit za 2006.: 60.094.000,00 kn
- godišnji profit za 2007. : 78.065.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 6.481.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.:11.225.000, 00 kn

9. LUKA RIJEKA

- Broj zaposlenih:51
- direktorskih mjesta:1 direktor, 8 članova
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 13
- godišnji profit za 2006.: 86.500.000 kn
- godišnji profit za 2007. : 91.300.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 50.600.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.: 49.800.000 kn

10. HRVATSKA KOMORA ZA EKONOMIJU I POMORSKI SEKTOR - UKLJUČUJUĆI REGIONALNE KOMORE

- Broj zaposlenih:2

11. LUKA ZADAR

- Broj zaposlenih:15
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 2
- godišnji profit za 2006.: 8.00.000 kn
- godišnji profit za 2007. : 7.300.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 7.600.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.: 43..100.000 kn

12. LUKA SENJ

- Broj zaposlenih: 2
- godišnji profit za 2006.: 2.500.000,00 kn
- godišnji profit za 2007. : 3.00.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 0,000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.: 0,000 kn

13. LUKA MALI LOŠINJ

- Broj stalno zaposlenih :2
- godišnji profit za 2006.: 2.000.000 kn
- godišnji profit za 2007. : 2.000.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 0,000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.: 0,000 kn

14. HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA - REGIONALNA KOMORA RIJEKA – ASOCIJACIJA NAUTIČKIH MARINA

- Broj stalno zaposlenih: 938
- godišnji profit za 2006. (bez poreza): 414.172.000 kn
- godišnji profit za 2007. : 439.178.000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006.: 0,000 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007.: 0,000 kn

15. SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU

- Broj posade:
 - paluba:3
 - potpalublje: 2
 - drugo:
- Broj znanstvenika u pomorskom sektoru:24
- godišnji profit za 2006. and 2007. : 10.000.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006. i 2007. :8.000.000,00 kn

16. HRVATSKO UDRUŽENJE BRODOVLASNIKA

- Broj zaposlenih:70
- godišnji profit za godinu: 50.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta.: 0,000

17. DIVERSO IMPEX – CENTAR ZA OBUKU POMORACA

- Broj stalno zaposlenih: 4
- Direktorskih mjesta: 2
- Broj predavača u pomorskom sektoru: 16
- godišnji profit za 2006 : 2.334.529,60 kn
- godišnji profit za 2007. : 2.421.106,38 kn

18. PRAVNI FAKULTET, SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

- Broj zaposlenih:3

19. LUKA PULA

- Broj stalno zaposlenih:10
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 4
- godišnji profit za 2006 i 2007. : 7.000.000,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006. and 2007.: 2.000.000,00 kn

20. SREDNJA POMORSKA ŠKOLA MALI LOŠINJ

- Broj stalno zaposlenih: 62
- Broj zaposlenih u pomorskom sektoru, zaštiti morskog okoliša, sigurnosti na moru i tehnologiji pomorskog transporta: 1
- No. lecturers in maritime sector: 7
- Financiranje iz državnog budžeta u 2006. :7.100.807,00 kn
- Financiranje iz državnog budžeta u 2007. :7.207.615,00 kn

