

---

# **Politika i ekonomika održivog razvoja transporta**

**II predavanje  
Koncepti Zelena ekonomija,  
Plava ekonomija, Evropski zeleni  
sporazum**

---

---

Evropski zeleni sporazum, odobren 2020. godine, predstavlja skup političkih inicijativa Evropske komisije sa sveobuhvatnim ciljem da Evropsku uniju (EU) učini klimatski neutralnom do 2050. godine. Takođe će biti predstavljen plan sa procenom uticaja za povećanje cilja EU za smanjenje emisije gasova staklene bašte za 2030. na najmanje 50% i ka 55% u poređenju sa nivoima iz 1990. godine. Plan je da se preispitaju postojeći zakoni i uvedu novi zakoni o cirkularnoj ekonomiji, renoviranju zgrada, biodiverzitetu, poljoprivredi i inovacijama.

---

---

## Uvod

Klimatske promene, zagađenje, gubitak prirodnih resursa, društvena nejednakost, nejednakost u prihodima, glad i finansijske krize — sve su to hitni problemi sa kojima se zemlje širom sveta trenutno.

Hitna potreba da se pozabave svim ovim globalnim pitanjima postala je fokus u poslednjoj deceniji, posebno zbog akcionog plana UN od 17 ciljeva održivog razvoja, koji ima za cilj stvaranje održivijeg i ravnopravnijeg društva i zaštitu životne sredine. Da bi se pomirila ideja da privreda može da obezbedi ekonomski boljitak za svoje građane, ali i da zaštiti životnu sredinu, **koncepti „plave“ i „zelene“ ekonomije** su uvedeni i kasnije usvojeni u zemljama širom sveta.

---



---

Koncept **zelene ekonomije** je prvi put definisan 1989. godine u izveštaju koji je naručila grupa ekoloških ekonomista za vladu Ujedinjenog Kraljevstva. Definicija je bila u velikoj meri povezana sa terminom „održivi razvoj“ i njegovom uključenosti u ekonomske politike i prakse. Kasnije, dok su države tražile načine da reše globalne krize u oblasti energetike, hrane i finansija, obim ove ekonomije je proširen tako da uključuje ne samo ekološku politiku jedne zemlje, već i da se bavi globalnim pitanjima kao što su klimatske promene, krčenje šuma, oštećenje ozona i tako dalje. Proširujući obim zelene ekonomije, promoviraju se međunarodna saradnja što je na liniji UN-ove agende održivog razvoja 2030. U skladu sa ovom idejom, Ujedinjene nacije su definisale zelenu ekonomiju kao „niskouglednu, resursno efikasnu i društveno inkluzivnu. U ovoj vrsti privrede, **rast zaposlenosti i prihoda je vođen javnim i privatnim ulaganjima u takve ekonomske aktivnosti, infrastrukturu i imovinu koje omogućavaju smanjenje emisija GHG i zagađenja, poboljšanu energetske efikasnost, sprečavanje gubitka biodiverziteta**“.

---

---

Koncept „**plave ekonomije**” ili „**okeanske ekonomije**” proizilazi iz ideje da se povežu pojmovi očuvanja i održivosti, samo ovog puta u odnosu na okean i morski svet koji živi u njemu. Termin se prvi put pojavio 2012. godine na konferenciji Ujedinjenih nacija o održivom razvoju u Brazilu, gde je glavna briga bila potreba za stvaranjem održive ekonomije, kao i hitnost da se spreči dalja degradacija životne sredine. Prema UNESCO-u, koncept plave ekonomije „nastoji da promoviše ekonomski rast, društvenu inkluziju i očuvanje ili poboljšanje sredstava za život, dok istovremeno osigurava ekološku održivost okeana i obalnih područja. To znači da je uglavnom orijentisan na održivost okeana i bilo kog vodotoka, jer su oni izvor ljudske i životinjske hrane. Glavni ciljevi plave ekonomije su prepoznavanje vrednosti osnovnog kapitala kao osnove za zdravo morsko okruženje, održavanje rasta i podsticanje, kao i promovisanje „plavog“ poslovanja i radnih mesta. Plava ekonomija takođe treba da promoviše alternativne izvore obnovljive energije, upravlja i poboljšava efikasnost resursa, i prati ove ciljeve neophodnom tehničkom opremom i znanjem za njihovo postizanje.

---

---

Evropska unija je takođe aktivno učestvovala u procesima razvoja koncepta zelene ekonomije koje su pokrenule UN, OECD i druge međunarodne organizacije. U periodu 2012–2013, Evropska agencija za životnu sredinu formulisala je sopstvenu definiciju zelene ekonomije i skup od 225 indikatora za procenu napretka i praćenje implementacije koncepta zelene ekonomije. Pitanje zelene ekonomije bilo je prisutno i u aktivnostima pojedinih država članica. Kao izraz aktivnosti država članica na ozelenjavanju ekonomije a takođe i kao evropski odgovor na Pariski klimatski sporazum nastao je **Evropski zeleni sporazum (European Green Deal)**, koji je najavljen u decembru 2019. godine a odobren 2020. godine. U okviru Evropskog zelenog plana, Evropska komisija je objavila svoje planove za rešavanje klimatskih i ekoloških izazova a kao odgovor na klimatske promene, ekološke rizike i zagađenje šuma i okeana,

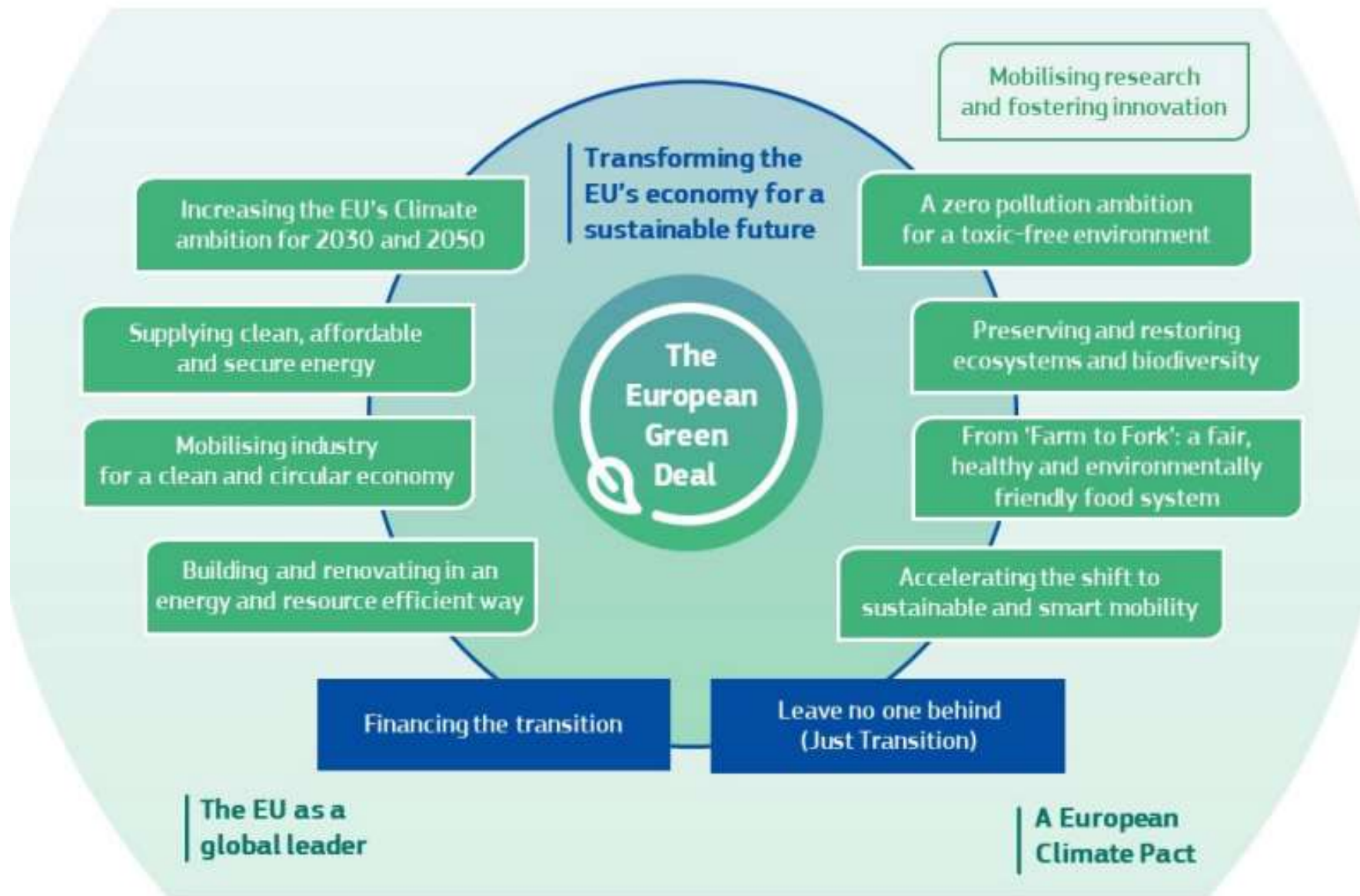
---

---

Evropski zeleni sporazum predstavlja skup političkih inicijativa Evropske komisije koje treba da se postepeno sprovode a sa sveobuhvatnim ciljem da Evropsku uniju (EU) učini klimatski neutralnom (neto nulte emisije) do 2050. godine. Zeleni plan je nova razvojna strategija Evrope koja treba da EU transformiše u pravedno i i prosperitetno društvo sa modernom, resursno efikasnom i konkurentnom privredom.

---





---

Jedan od elemenata Evropskog zelenog sporazuma je Evropski klimatski pakt, Evropski klimatski ciljevi za 2030. predviđaju smanjenje emisije gasova staklene bašte za najmanje 50%, a potencijalno i do 55% u poređenju sa nivoima iz 1990. godine.

Predviđa se povećanje učešća obnovljive energije na 32%, i smanjenje potražnje za energijom za 32,5%.

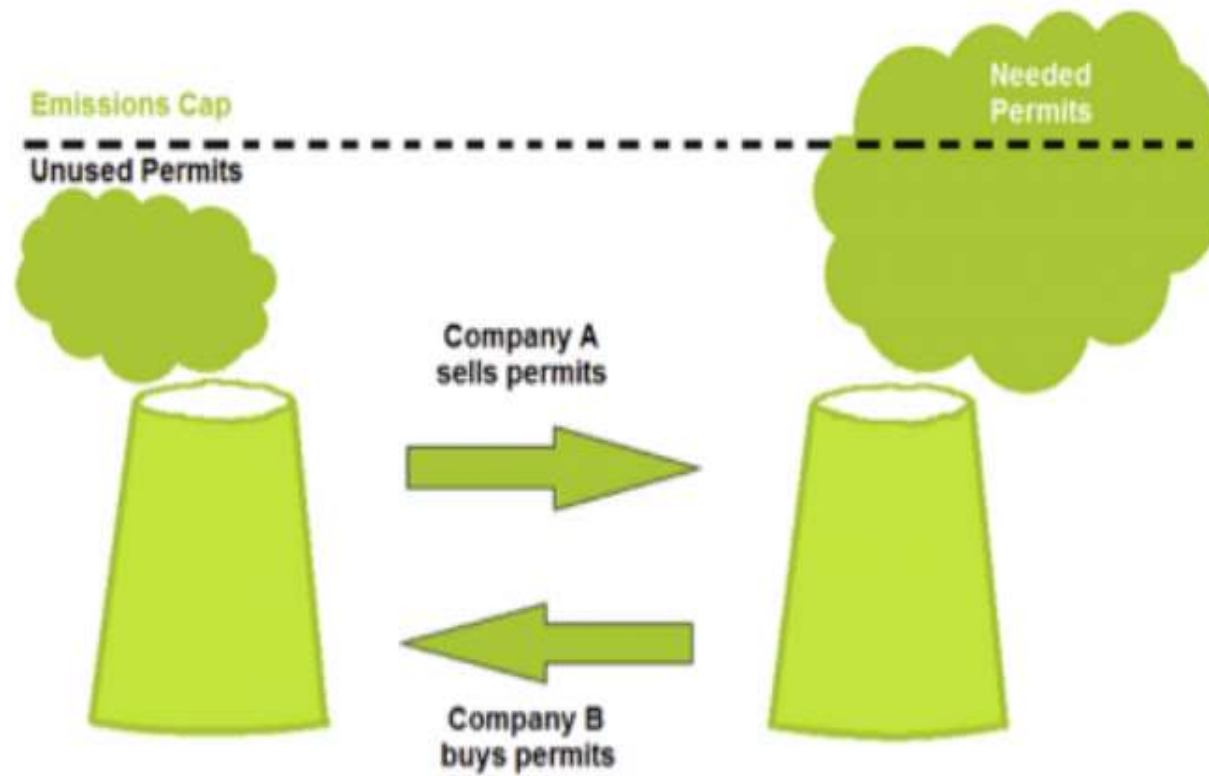
Da bi se postigli ovi ciljevi, biće neophodno uvesti nove propise za industriju, saobraćaj i poljoprivredu, kao i ograničenja potrošnje energije u stambenim zgradama. Takođe će biti potrebna revizija klimatske politike, uključujući, između ostalog, šemu trgovanja emisijama.

Implementacija strategije zahteva finansijsku i tehničku podršku za one koji će biti najviše pogođeni prelaskom na zelenu ekonomiju.

---

## Cap and trade

Mechanism of the EU ETS



---

## **Transport kao deo Evropskog zelenog sporazuma (EGD)**

Jedna četvrtina emisija gasova staklene bašte u atmosferu uzrokovana je sektorom transporta a uočeni su trendovi povećanja obima emisija u narednim godinama. Od toga, 72% emisija je uzrokovano drumskim saobraćajem, 14% vazdušnim saobraćajem, 13% vodnim saobraćajem (unutrašnjim plovnim putevima i pomorskim) i 1% železničkim saobraćajem. 94% potrošnje energije u sektoru transporta čine fosilna goriva, pri čemu se 84% uvozi na kontinent, što čini Evropu energetske zavisnom od trećih zemalja i ugrožava njenu energetske bezbednost.

EGD predviđa fundamentalnu transformaciju transporta koja je razrađena u **Strategiji održive i pametne mobilnosti**.

***Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.***

---

## **Strategija održive i pametne mobilnosti**

postavlja viziju za transport koja sadrži 10 vodećih oblasti sa akcionim planom. Scenariji koji podupiru strategiju, pokazuju da, kombinacija mera politike utvrđenih u ovoj strategiji može dovesti do 90% smanjenja emisija u sektoru transporta do 2050. godine. Uzimajući u obzir i analizu predstavljenu u pratećem Radnom dokumentu, definisane su različite prekretnice kao što su:

### **Do 2030:**

- najmanje 30 miliona vozila sa nultom emisijom će biti u funkciji na evropskim putevima.
- 100 evropskih gradova biće klimatski neutralno.
- brzi železnički saobraćaj će se udvostručiti.
- planirana kolektivna putovanja ispod 500 km bi trebalo da budu ugljično neutralna unutar EU.
- automatizovana mobilnost će biti prisutna u velikom obimu.
- Brodovi sa nultom emisijom će postati spremni za tržište

### **Do 2035:**

- veliki avioni sa nultom emisijom će postati spremni za tržište

### **Do 2050. godine:**

skoro svi automobili, kombiji, autobusi, kao i nova teška vozila biće nulte emisije. udvostručiće se železnički teretni saobraćaj. brzi železnički saobraćaj će se utrostručiti.

---

multimodalna transevropska transportna mreža (TEN-T) opremljena za održiv i pametan transport sa vezom velikom brzinom biće operativna za sveobuhvatnu mrežu.

---

## **10 prioriteta za saobraćaj u okviru Zelenog plana:**

1. Podsticanje proizvodnje vozila sa nultom emisijom, obnovljivih i niskougljeničnih goriva i prateće infrastrukture;
  2. Izgradnja aerodroma i luka sa nultom emisijom;
  3. Ostvariti održivu urbanu i međugradsku mobilnost i zaštitu zdravlja stanovništva;
  4. Ostvariti zelene teretne vagone;
  5. Ubrzana primena principa „zagađivač plaća“ i „principa „korisnik plaća“;
  6. Podsticati povezanu, kooperativnu i automatizovanu mobilnost (CCAM);
  7. Podsticanje inovacija, analize podataka i veštačke inteligencije;
  8. Ubrzati procese stvaranja jedinstvenog transportnog tržišta EU;
  9. Osigurati poštenu i pravednu mobilnost za sve;
  10. Povećati sigurnost i bezbednost tereta i putnika u prevozu
-

---

## Tri polja politike za Postizanje ciljeva Zelenog plana

- (1) mere za značajno smanjenje trenutne zavisnosti od fosilnih goriva (zamenom postojećih vozničkih vozila sa niskom i nultom emisijom i povećanjem upotrebe obnovljivih i niskougljeničnih goriva);
  - (2) odlučna akcija da se više aktivnosti preusmeri na održivije vidove transporta (posebno povećanje broja putnika koji putuju železnicom i putuju na posao javnim prevozom i nemotorizovanim vidovima prevoza, kao i prebacivanje značajne količine tereta na železnicu, unutrašnje plovne puteve i kratki pomorski prevoz);
  - (3) internalizacija eksternih troškova (sprovođenjem principa „zagađivač plaća“ i „korisnik plaća“, posebno kroz mehanizme određivanja cena ugljenika i mehanizama naplate infrastrukture.
-

---

do 2050. transportni sektor treba da bude klimatski neutralan. U tom smislu, potrebno je izvršiti transformaciju uslova i uslova za licenciranje transportnih operatera, kao i za izgradnju nove infrastrukture ili rekonstrukciju postojeće infrastrukture, digitalizaciju transportnog sektora, implementaciju veštačke inteligencije i postizanje niskougledne transformacije sektora . Ovo će stvoriti ozbiljne probleme za mala i srednja preduzeća u manje razvijenim regionima. Na primer, u junu 2021. godine broj licenciranih prevoznika za međunarodne prevoze tereta u Bugarskoj je bio preko 13200, od kojih su 95% mala i srednja preduzeća . Naravno, za postizanje klimatske neutralnosti u Evropi do 2050. godine, Evropska komisija obezbeđuje sredstva kroz Invest EU i mehanizam pravedne tranzicije. Međutim, u mnogim slučajevima je neophodno nacionalno sufinansiranje što se trenutno vidi kao velika prepreka za siromašnije članice EU.

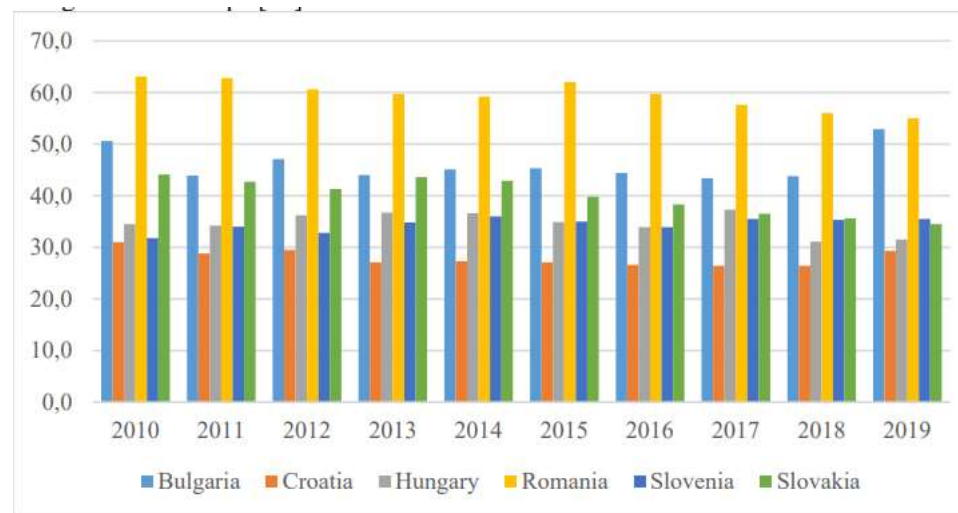
---



---

Većina teretnih i putničkih prevoza u ovim državama članicama i dalje se prevozi drumskim saobraćajem, a udeo energetski efikasnih i ekološki prihvatljivih vidova transporta, kao što su železnički i unutrašnji vodni saobraćaj, je neznatan. Na slici je prikazan udeo železničkog i unutrašnjeg plovnog saobraćaja kao ukupno za zemlje članice EU sa BDP po glavi stanovnika značajno nižim od prosečnog BDP po glavi stanovnika za Evropu za period 2010-2019. Kao što se vidi iz grafikona, samo u Rumuniji oko 60% teretnih vagona se prevozi energetski efikasnim i ekološki prihvatljivim načinima transporta. Udeo ovih vagona je najmanji u Hrvatskoj – 28%, u Bugarskoj je 46%, Slovačkoj – 40%, Sloveniji – 34% i Mađarskoj – 35%. Uočen je trend smanjenja obima teretnih prevoza železničkim i unutrašnjim plovnim putevima nakon 2017. godine, što bi se moglo shvatiti kao prepreka i za smanjenje obima emisije gasova staklene bašte od strane transportnog sektora Evrope za 90% do 2050. godine i za održivo upravljanje lancem snabdevanja u Evropi

---



---

Drugi važan preduslov za postizanje klimatske neutralnosti transportnog sektora do 2050. godine je implementacija multimodalnih transportnih usluga na osnovnoj i sveobuhvatnoj TEN-T mreži, kroz interoperabilnost inteligentnih transportnih sistema svih vidova transporta. Glavni problem koji se javlja u tom smislu je opremanje pojedinih delova mreže komunikacionim aplikacijama i informacionim tehnologijama u okviru analiziranih država članica. Na primer, do 2019. godine Evropskim sistemom za upravljanje železničkim saobraćajem (ERTMS) opremljeno je samo 20% planiranih kilometara bugarske deonice transportnog koridora Orijent-Istok/Mediteran, dok je u Rumuniji, Mađarskoj i Slovačkoj ovih kilometara 0 %.

---