

Zračni promet u funkciji kohezijske politike Europske unije

Vrhovac, Dina

Master's thesis / Diplomski rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:429036>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-17**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Dina Vrhovac

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI KOHEZIJSKE
POLITIKE EUROPSKE UNIJE

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2015.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

**ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI KOHEZIJSKE
POLITIKE EUROPSKE UNIJE**

Air Transport in EU Cohesion Policy Context

Mentor: prof. dr. sc. Sanja Steiner

Student: Dina Vrhovac, 0135211151

Zagreb, rujan 2015.

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI KOHEZIJSKE POLITIKE EUROPSKE UNIJE

SAŽETAK

Kohezijska politika Europske unije glavni je instrument provedbe ciljeva ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije. Ona konzumira drugi po veličini dio proračuna Europske unije, te je usklađena sa svodnom strategijom Europske unije za rast i zapošljavanje.

Instrumenti provedbe kohezijske politike artikulirani su namjenskim strukturnim fondovima – Europskim fondom za regionalni razvoj (ERDF), Europskim socijalnim fondom (ESF), Kohezijskim fondom (CF) te Europskim poljoprivrednim fondom za ruralni razvoj (EAFRD) i Fondom za pomorstvo i ribarstvo (EMFF).

Funkcionalnu integraciju prostornih jedinica u kontekstu nove europske kohezijske politike nužno je sagledavati na svim regionalnim razinama, a promet i mobilnost prioritetne su teme održivog razvitka Europske unije. U modeliranju razvojnih scenarija identificirani su ključni parametri oblikovanja europskog prostora u idućim dekadama – demografije, ekonomskog rasta i prometa.

Istraživanje u diplomskom radu tematski je usmjereno na problematiku komplementarnosti razvoja prometa i policentričnog društveno-ekonomskog razvoja na europskoj razini s posebnim naglaskom na razvojni potencijal zračnog prometa u pariranju ciljeva kohezijske politike Europske unije.

KLJUČNE RIJEČI: Europska unija, kohezijska politika, kohezija u prometu, prometni moduli, zračni promet.

SUMMARY

European Union Cohesion Policy is the main instrument for implementation of objectives of economic, social and territorial cohesion. It consumes the second largest part of the budget of the European Union, and is compatible with the EU Strategy for smart growth and high rates of employment. The instruments of implementation of cohesion policy articulated by dedicated structural funds - European Regional Development Fund (ERDF), European Social Fund (ESF), Cohesion Fund (CF), European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD) and European Maritime and Fisheries Fund (EMFF).

Functional integration of spatial units in the context of the new EU cohesion policy is necessary to be seen on all regional levels, and traffic and mobility are priority topics of sustainable development of the European Union. Key parameters are identified within the modelling of development scenarios for formation of the European area in the coming decades - demographic, economic growth and transport.

The research of this thesis is focused on issues of complementarity transport development and polycentric socio-economic development at the European level with special emphasis on the development potentials of air traffic in parrying the objectives of EU cohesion policy.

KEYWORDS : European Union, cohesion policy, cohesion in traffic, transport modules, air traffic.

Diplomski rad izrađen je tijekom ljetnog semestra akademske godine 2014/2015. U sklopu Europskog programa mobilnosti studenata, nastavnika i nenastavnog osoblja- ERASMUS + - na Fakultetu transporta, Sveučilišta u Bukureštu. (Facultatea Transporturi, Universitatea Politehnica din Bucuresti)

Sadržaj:

1. UVOD	1
2. KOHEZIJSKA POLITIKA EUROPSKE UNIJE	3
2.1 Kohezijska politika – općenito	5
2.1.1 Europski socijalni fond.....	6
2.1.2 Europski fond za regionalni razvoj	7
2.1.3 Kohezijski fond	9
2.1.4 Europski fond za pomorstvo i ribarstvo	11
2.1.5 Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj	12
2.2 Dosadašnja postignuća kohezijske politike EU.....	14
2.3 Europa 2020.	15
3. REVIDIRANA POLITIKA TRANSEUROPSKE PROMETNE MREŽE.....	19
3.1 Nastanak Prometne politike Europske unije	19
3.2 Transeuropska prometna mreža.....	21
3.3 Nova infrastrukturna politika 2014.-2020.	23
3.4 Zračni promet u sklopu Transeuropske prometne mreže	30
3.5 Transeuropska prometna mreža u RH	32
4. KOMPARATIVNA ANALIZA PROMETNIH MODULA I RAZVOJNI POTENCIJALI ZRAČNOG PROMETA	40
4.1 Komparativna analiza konkurentnosti zračnog i željezničkog prometa u EU	41
4.2 Razvojni potencijali zračnog prometa	47
5. OCJENA UTJECAJA ZRAČNOG PROMETA NA TERITORIJALNU I EKONOMSKU KOHEZIJU.....	52
6. ZAKLJUČAK	58
LITERATURA.....	60
POPIS SLIKA	65
POPIS KRATICA	66

1. UVOD

Sektor zračnog prometa uvelike utječe na gospodarske prilike svake zemlje. To čini ne samo kroz direktni, indirektni i inducirani doprinos zapošljavanju već i kroz poboljšanje poslovne učinkovitosti i produktivnosti, pružajući lakši pristup dobavljača i kupaca te bržu i bolju mobilnost.

Razvojne prilike u svijetu i u Europi dovele su do velikih društvenih, socijalnih i ekonomskih razlika. U uvjetima stalnih promjena i veoma brzih napredaka tehnologija i poslovanja, u svijetu je došlo do velikog raskoraka između država koje uspijevaju pratiti napredak i onih koje su u zaostatku od samih početaka. Neminovno je da je početni zaostatak teško nadoknaditi. Štoviše, zaostatak za napredcima u današnje doba u ovisnosti o vremenu dobiva gotovo uvijek uzlaznu putanju. Europska unija (European union - EU), kao zajednica većine zemalja u Europi, Kohezijskom politikom, kao svojim instrumentom, nastoji smanjiti navedene zaostatke, te u vidu idealnog potpuno ih iskorijeniti. Krajnji cilj jest potpuna jednakost ljudi, njihove okoline, pružanje jednakih prilika za sve, mogućnost razvoja i uživanja jednakih povlastica.

Provođenjem Kohezijske politike, Europska unija nastoji postići zadane ciljeve ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije. U sklopu Kohezijske politike, promet ima vrlo važnu ulogu ponajviše u pogledu teritorijalne kohezije. S ciljem prosperiranja svih država članica, potrebno je povećati gospodarski rast koji se bazira na trgovini i međusobnoj suradnji. Sve je to uvjetovano dobrom povezanošću koju osigurava promet.

S ciljem postizanja traženog koraka naprijed i uspostave zajedničkog učinkovitog prometnog sustava na području kontinenta potrebno je evaluirati postojeće uvjete kao i standardizirati prometnu infrastrukturu i razine povezanosti i mobilnosti.

Ovaj diplomski rad u svrsi je upoznavanja organizacije i funkcioniranja Europske unije kao takve, njezinih alata korištenih za postizanje ciljeva politike koju provodi te je prikazano djelovanje kohezijske politike na sektor prometa s posebnim osvrtom na zračni promet.

Diplomski rad sastoji se od 6 poglavlja:

1. Uvod
2. Kohezijska politika Europske unije
3. Revidirana politika Trans-Europske prometne mreže
4. Komparativna analiza prometnih modula i razvojni potencijali zračnog prometa

5. Ocjena utjecaja zračnog prometa na teritorijalnu i ekonomsku koheziju
6. Zaključak

U drugom dijelu rada pojašnjeno je kako je došlo do udruženja zemalja Europe u zajednicu s istim prioritetima, željama i kako ona funkcionira. S ciljem osiguranja funkcionalnosti, usvojena je legislativa kojom se definira djelovanje zajednice te su osnovani fondovi koji osiguravaju financijsku potporu u realizaciji svodnog cilja EU, a to je potpuna kohezija. U ovom poglavlju dan je i osvrt na dosadašnja postignuća provođenja kohezijske politike te planovi za buduća djelovanja i prosperitet.

U trećem dijelu objašnjena je uloga prometa u kohezijskim procesima, njeni instrumenti i utvrđena prometna politika koja će potpomognuti uspješan razvoj gospodarstva EU. Kao jedan od glavnih ciljeva prometne strategije uspostava je transeuropske prometne mreže (Trans-European Networks Transport -TEN-T) što je pobliže prikazano u ovom dijelu te je dan osvrt na zračni promet kao sastavni dio navedene mreže.

Četvrto poglavlje obuhvaća analizu prometnih modula s naglaskom na najveće konkurente u prometnoj djelatnosti u EU, zračni i željeznički promet. Također su opisani i potencijali razvoja zračnog prometa.

Peto poglavlje elaborira utjecaj zračnog prometa na ekonomsku i socijalnu koheziju. Prikazane su prednosti i nedostaci dostupnosti zračnog prometa te mogućnost povezivanja koju osigurava.

U zaključku su izneseni konačni rezultati istraživanja predmetne tematike

2. KOHEZIJSKA POLITIKA EUROPSKE UNIJE

Europska unija rezultat je truda i zalaganja mnogih dionika s ciljem ujedinjenja europskih država u jednu homogenu državu. Poticanjem suradnje država koje su međusobno trgovale, prvenstveno se željela osnovati gospodarska unija zemalja koje bi bile ovisne jedna o drugoj te bi na taj način bile primorane na suradnju i toleranciju.

Drugi svjetski rat ostavio je za sobom brojne poginule ljude i velika razaranja. S ciljem okončanja ratovanja, 18. travnja 1951. godine, šest zemalja sklopilo je ugovor kojim su svoje proizvodnje ugljena i čelika stavile pod zajedničku upravu čime su onemogućene samostalne proizvodnje oružja. Zemlje osnivačice bile su Njemačka, Francuska, Italija, Nizozemska, Belgija i Luksemburg. Uspjehom potpisanog ugovora, navedene zemlje proširile su suradnju i na druga gospodarska područja. Ugovorom iz Rima 1957. godine osnovana je Europska ekonomska zajednica (European Economic Community – EEC) ili tzv. zajedničko tržište[1]. U ovom ugovoru prvi put se spominju „regionalne razlike“. U idućoj godini uspostavljen je Europski socijalni fond (European Social Fund - ESF) koji za osnovnu ideju nije imao nadomjestiti socijalnu pomoć koje stanovništvo dobiva od svojih zemalja, već osiguranje i poticanje zapošljavanja te ostvarenja pristojnih uvjeta rada za sve građane zajednice, naročito one koji su teško nalazili posao. Šezdesete godine obilježene su gospodarskim rastom koje je potpomognuto ukidanjem carinskih granica i pojavom kulture mladih. Valja istaknuti 1968. godinu radi uspostave prve Europske komisije koja se bavila regionalnom politikom [2].

U nadolazećem desetljeću došlo je do prvog proširenja EEC. Dana 1. siječnja 1973. godine članstvo zajednice broji tri nove članice: Dansku, Irsku i Veliku Britaniju. To su prve godine u kojima su pokrenuta velika ulaganja za izgradnju infrastrukture u siromašnijim područjima kao i za otvaranje novih radnih mjesta. S ciljem iskazivanja solidarnosti, čelnici EU su 10. prosinca 1974. godine osnovali Europski fond za regionalni razvoj. Fond je imao za cilj preusmjeriti novac i resurse iz bogatijih krajeva ka onim siromašnijim, privući dodatna ulaganja, izvršiti sanaciju cestovnih i komunikacijskih veza, te otvoriti dodatna radna mjesta [3].

Osamdesete godine bilježe nova proširenja zajednice uključivanjem Grčke 1981. godine te pet godina kasnije Španjolske i Portugala, čime broj država članica dobiva dvoznamenkasti značaj. Godina 1986. značajna je kao godina u kojoj je potpisan Jedinostveni europski akt. Tim aktom definira se šestogodišnji plan rješavanja problema slobodne

prekogranične trgovine između zemalja članica i ostvarenje prvotnog cilja zajednice, a to je slobodno tržište. Također, tim se aktom postavljaju i temelji Kohezijske politike. Još jedna od glavnih promjena koje je akt pokrenuo jest širenje primjene glasovanja kvalificiranom većinom u Vijeću. Na taj način su jednoj državi otežali ulaganje veta na prijedlog zakonodavnog akta te ojačali utjecaj Europskog parlamenta uvođenjem postupaka suradnje i pristanka. Godine 1988. europski fondovi su integrirani u Kohezijsku politiku kako bi se prilagodili najnovijim članicama. Proračun fondova je tada iznosio 64 milijarde europskih valutnih jedinica [4].

Razdoblje od 1989. do 1993. godine slovi kao prvo razdoblje kada su uspostavljena zajednička pravila za Strukturne fondove te se 1993. godine uspostavlja Kohezijski fond (Cohesion Fund - CF) [5]. Drugo zajedničko programsko razdoblje je od 1994-1999. godine. Tada su se sredstva za fondove udvostručila na iznos od trećine proračuna EU. Devedesete godine značajnog su karaktera i radi potpisivanja dvaju važnih ugovora [6]. Dana 2. listopada 1993. godine potpisan je Ugovor o Europskoj uniji, poznatiji kao Ugovor iz Maastrichta, kojim zajednica vrši pripreme za uvođenje europske monetarne unije i uvođenje elemenata političke unije. Ugovorom iz Maastrichta, „Europska zajednica“ dobiva novo službeno ime „Europska unija“. Drugo veliko postignuće tog desetljeća jest Ugovor iz Amsterdama koji predstavlja daljnji razvoj postignuća proizašlih sklapanjem prethodno navedenog ugovora. U njemu su sadržani i nacrti reforme institucija EU s ciljem jačanja uloge Europe u svijetu te dodjele većih sredstava u području zapošljavanja i prava građana.

Od 2000-2006. godine, Europska unija biva proširivana dobivanjem novih članica, a razni događaji činili su je još snažnijom. Štoviše, Unija kao takva, nije surađivala samo unutar zemalja članica. Uključivanjem u zajedničku borbu protiv međunarodnog terorizma nakon terorističkih napada izvršenih početkom 21. st na SAD, pokazala je razumijevanje i suradnju i izvan same Unije. Ugovor iz Nice potpisan 26. veljače 2001. zamišljen je kako bi se institucije EU učinile učinkovitijima i legitimnijima te kako bi se Unija pripremila za nadolazeće veće proširenje. Zadnji potpisani glavni ugovor jest Ugovor iz Lisabona. Njime se jasno utvrđuju ovlasti EU, ovlasti država članica EU kao i zajedničke ovlasti. Strategija Lisabonskog ugovora pomiče kriterije EU prema poticanju rasta, inovacija i otvaranja radnih mjesta.

2.1 Kohezijska politika – općenito

Kohezijska politika jedan je od glavnih instrumenata za ostvarenje ciljeva EU. Kao glavna investicijska politika, usmjerena je na poticanje otvaranja novih radnih mjesta, poslovne konkurentnosti, gospodarskog rasta, održivog razvoja i poboljšanja kvalitete života građana svih regija i gradova EU. Kako bi se ti ciljevi rasta ispunili i kako bi se zadovoljile sve potrebe europskih regija, kohezijskoj ili regionalnoj politici se u svakom proračunskom razdoblju dodjeljuju sredstva u velikim iznosima koja dostižu čak trećinu od ukupnog proračuna EU. Ona je uz politički utjecaj istovremeno i iskaz solidarnosti Europske unije prema manje razvijenim državama i regijama, usmjeravajući sredstva u područja kojima su najpotrebnija. U skladu s politikom i načinom djelovanja u dosadašnjim razdobljima, daje se naslutiti da će EU nastaviti s radom u istom smjeru u nadolazećim razdobljima i postići krajnji cilj, a to je sveopća jednakost.

Spoznaja velikih regionalnih razlika prvi put se spominje u Rimskom ugovoru 1957. godine. Već slijedeće godine osnovan je Europski socijalni fond s namjerom smanjenja razlika koje su bile prisutne u svakodnevnom životu. Tek nešto manje od 20 godina kasnije osniva se Europski fond za regionalni razvoj koji ima za cilj jačanje gospodarske i socijalne kohezije u EU ispravljanjem nejednakosti između njenih regija. Za Kohezijsku politiku 1986. godina je ključna jer je tada uspostavljen pravi temelj politike. Dakle, instrumenti provedbe kohezijske politike artikulirani su namjenskim strukturnim fondovima, tablica 1: Europskim socijalnim fondom, Europskim fondom za regionalni razvoj, Kohezijskim fondom i Europskim poljoprivrednim fondom za ruralni razvoj te Europskim fondom za pomorstvo i ribarstvo.

Tablica 1: Strukturni i investicijski fondovi

EUROPSKI STRUKTURNI I INVESTICIJSKI FONDOVI		
Kohezijska politika		
KOHEZIJSKI FOND	STRUKTURNI FONDOVI	
	EUROPSKI FOND ZA REGIONALNI RAZVOJ	EUROPSKI SOCIJALNI FOND
EUROPSKI POLJOPRIVREDNI FOND ZA RURALNI RAZVOJ	EUROPSKI FOND ZA POMORSTVO I RIBARSTVO	

Izvor [7]

2.1.1 Europski socijalni fond

Europski socijalni fond (European Social Fund-ESF) ima važnu ulogu u postizanju ciljeva EU i od samog osnutka u nastojanju je ublažiti negativne posljedice koje su ostavile velik trag na stanovništvo i gospodarstvo kao što su ratovi i krize. Djelovanje ESF usmjereno je na ulaganje u ljudske resurse – posloprimce, mlade ljude i one koji su u potrazi za poslom. Stalni naponi su ulagani kako bi se stvorio što veći broj kvalitetnih radnih mjesta te jačanje socijalne uključenosti unutar društva. Prioritete ESF i načine trošenja njegovih resursa zajednički određuje Europska komisija, parlament i zemlje EU. Na toj osnovi planiraju se sedmogodišnji operativni programi koje donose države članice s Komisijom [8]. Kako je ESF dizajniran i implementiran kao partnerstvo, on uključuje širok raspon sudionika kao što su nevladine udruge i udruge radnika. Smatra se da je rad u partnerstvu najbolji način kako bi se osiguralo efikasno i učinkovito trošenje namjenskih sredstava te kako bi se išlo u susret sa potrebama regija i zajednica. Druga dva važna načela uspješnog djelovanja ESF su [9]:

- Sufinanciranje, koje uključuje financijsku participaciju na nacionalnoj i regionalnoj razini. Financiranje projekata je uvijek popraćeno javnim ili privatnim sufinanciranjem, a financijski udio EU varira između 50% i 85%, do 95% u iznimnim slučajevima, od ukupnog iznosa projekta, a u ovisnosti je o razini BDP-a regije u kojoj se projekt realizira,
- Zajednički menadžment, on osigurava delegiranje odgovornosti svih dionika projekta.

Smjernice ESF su određene na europskoj razini konzultiranjem s brojnim interesnim skupinama, dok su Operativni programi predmet pregovaranja između nacionalnih vlasti i Komisije, a sama izvedba i provođenje programa su pod nadzorom nadležnih nacionalnih vlasti.

Razina financiranja koje pruža ESF i tipovi projekata koji su prihvaćeni su sufinancirani u različitim udjelima po regijama, a u ovisnosti su o indeksu razvijenosti regije.

Jedan od mnogobrojnih prioriteta ESF je jačanje prilagodljivosti radnika novim vještinama i pružanje pomoći poduzećima u uvođenju novog načina poslovanja. Ostali su prioriteti usmjereni u bolji pristup zapošljavanju, pomoć mladim ljudima pri prelasku iz obrazovnih ustanova u radna okruženja te obučavanje i prekvalificiranje osoba koje su u potrazi za zaposlenjem kako bi se povećale mogućnosti pronalaska posla. Pod socijalnu uključenost podrazumijeva se pomoć pri zapošljavanju osoba koje su u nepovoljnom položaju. Tu se ubrajaju osobe koje su iz bilo kojih razloga bile diskriminirane ili suočene s

nekim poteškoćama u aspektima svakodnevnog života. EU smatra da bi zapošljavanjem i uključivanjem takvih ljudi u normalan svakodnevni život mogli postići jednakost u svjetskoj populaciji. ESF ne djeluje u obliku agencije koja pronalazi posao nezaposlenima već svojim novčanim sredstvima potiče razne projekte koji su vezani za zapošljavanje od lokalne i regionalne pa do državne razine. Projekti koji su financirani su različiti po svrsi, veličini i ciljevima, te su usmjereni na širok pojas populacije. Neki od njih pokrenuti su od dobrotvornih ustanova koje svojim djelovanjima žele pomoći ugroženima u pronalasku posla. Drugi su pak projekti namijenjeni strukovnom obrazovanju odraslih, te su usmjereni i prema potencijalnim poduzetnicima iz svih sektora što će reći da su svi naponi ESF usmjereni isključivo ka stanovništvu i poboljšanju njihove kvalitete života [10].

Svake godine svojim djelovanjem ESF pomaže oko 15 milijuna ljudi, a ono što je najvažnije jest [11]:

- Kratkoročno- ublažiti posljedice trenutne ekonomske krize, naročito u području porasta nezaposlenosti i razine siromaštva,
- Dugoročno- kao dio Europske strategije modificirati i modernizirati ekonomiju i gospodarstvo, stvarajući ne samo nova radna mjesta, već jednoliku zajednicu.

2.1.2 Europski fond za regionalni razvoj

Europski fond za regionalni razvoj (European Fund for Regional Development - EFRD) je odgovoran za upravljanje sredstvima fonda EU koji je namijenjen za regionalni razvoj. Uspostavljen je 1974. godine nakon naftne krize koja je usporila njegov nastanak. Prva sredstva koja su mu dodijeljena iznosila su 1,4 milijarde europskih valutnih jedinica, no tokom godina sredstva tog fonda su se konstantno povećavala. Glavni cilj EFRD jest podržati projekte i aktivnosti koje djeluju u području smanjenja razlika u ekonomskoj razvijenosti unutar zemalja članica EU. Predstavlja financijsku podršku projektima koji potiču gospodarski razvoj i povećanje zaposlenosti u najsiromašnijim regijama EU, projektima za pomoć očuvanju prirode i okoliša s ciljem poboljšanja kvalitete života kao i pomoć u naporima da se regije učine atraktivnije za turiste i ulagače. Financijska podrška odnosi se i na projekte za poboljšanje transporta i pripadajuće infrastrukture, povećanje kvalitete obrazovanja i niz drugih projekata koji promiču regionalni razvoj i smanjenje neuravnoteženosti između najbogatijih i najsiromašnijih regija u Europskoj uniji [12]. Posebna pažnja posvećuje se regijama koje su izložene ozbiljnim i trajnim prirodnim ili

demografskim poteškoćama kao što su najsjevernije regije s vrlo niskom gustoćom naseljenosti, te otočne, pogranične i planinske regije.

EFRD bi trebao doprinijeti strategiji EU za pametan, održiv i uključiv rast i na taj način osigurati veću koncentraciju potpore za prioritete Unije. Ulaganja su podijeljena u nekoliko ključnih područja što je poznato i kao „tematska koncentracija“ [13]:

- Inovacija i istraživanje,
- Digitalni program,
- Podrška za manje i srednje poduzetnike,
- Ekonomija s niskim emisijama ugljika.

Sredstva Fonda se također raspoređuju prema regijama, ovisno o njihovom stupnju razvijenosti kao i pri Europskom socijalnom fondu [14]. Prema navedenim ključnim područjima, u razvijenim regijama, najmanje 80% sredstava mora se usmjeriti na barem dva od četiri navedenih prioriteta. U regijama u tranziciji isti je fokus ali sa 60% sredstava, dok je za manje razvijene regije određeno 50%. Postoji i poseban zahtjev koji se odnosi na projekte za smanjenje emisija ugljika. Za razvijene regije jest 20%, tranzicijske 15%, a za manje razvijene regije 12% sredstava koje mora biti usmjereno u to područje iz dobivenih sredstava.

Radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti, te radi smanjenja onečišćavanja zraka i onečišćenja bukom, naglasak se stavlja na zdrave, održive i sigurne načine prijevoza. Ulaganje u aerodromsku infrastrukturu koje podupire EFRD, trebalo bi promicati okolišno održiv zračni prijevoz te poboljšanja regionalne mobilnosti povezivanjem transeuropske prometne mreže.

Posebna pažnja trebala bi se usmjeriti na najudaljenije i najrjeđe naseljene regije. To su područja u kojima su prisutni dodatni troškovi radi specifičnosti gospodarskog i društvenog stanja do kojih dolazi radi udaljenosti, izoliranosti, male površine, nepovoljne topografije i klime, gospodarske ovisnosti o malom broju proizvoda te postojanosti i međudjelovanja tih uvjeta koji u velikoj mjeri ograničavaju njihov razvoj.

2.1.3 Kohezijski fond

Kohezijski fond kao jedan od najmlađih glavnih fondova EU osnovan je 1993. godine za financiranje velikih infrastrukturnih projekata u EU na području prometa i zaštite okoliša. U odnosu na ESF i EFRD, kohezijski fond nije dostupan svim državama članicama već samo onima koje imaju bruto društveni proizvod (Gross domestic product – GDP) manji od 90% prosjeka GDP-a EU-e [15]. Dakle, on je namijenjen onim državama članicama koje su najmanje razvijene, a u službi je provedbe projekata kojima se poboljšavaju okoliš i prometna infrastruktura koja je dio transeuropske prometne mreže [16]. Specifičan je i po tome što je najizdašniji i najvažniji instrument EU s gotovo 80% sredstava namijenjenih za pomoć. U proračunskom razdoblju 2007.-2013. godine vrijednost fonda iznosila je 55 milijardi eura, dok u slijedećem razdoblju od 2014.-2020. godine raspolaže s iznosom 74,93 milijarde eura.

Kohezijski fond dodjeljuje ukupno 63.4 milijardi eura za [17]:

- Transeuropsku prometnu mrežu,

Jedinstvena multimodalna mreža koja objedinjuje kopnene, zračne i pomorske prometne mreže, a s ciljem osiguranja što bržeg protoka ljudi i roba diljem teritorija EU

- Okoliš,

Naglasak je na upravljanje otpadom i vodama, fond podržava projekte vezane za energiju i transport dok god oni idu u korist okolišu u smislu energetske učinkovitosti, korištenja obnovljivih izvora energije, razvoju željezničkog prometa, poticanju intermodalnosti te jačanju javnog prijevoza.

Funkcija kohezijskog fonda je jačanje ekonomske i socijalne kohezije u EU s namjerom promicanja održivog razvoja, a u konačnici za zadaću ima osigurati ravnotežu prema ulaganjima, investicijama i infrastrukturi specifično za svaku državu članicu, s izvršenjem slijedećih ciljeva:

- Ulaganje u okruženje, uključujući područja vezana za održivi razvoj i energiju koja predstavlja ekološku prednost,
- Ulaganje u Transeuropske mreže na području prometne infrastrukture,
- Tehnička pomoć.

Ključne aktivnosti fonda su [18]:

- Potpora prema ekonomiji s niskom razinom ugljičnog dioksida

Promicanje proizvodnje i distribucije obnovljivih izvora energije, promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije u malim i srednjim poduzećima te u javnoj infrastrukturi, razvoj pametnih distribucijskih sustava sa niskim razinama napona, promicanje strategija s niskom razinom ugljičnog dioksida u urbanim područjima.

- Promicanje prilagodbe klimatskim promjenama i sprječavanje rizika

Podrška ulaganjima posvećenim prilagodbi na klimatske promjene, promicanje ulaganja za rješavanje specifičnih rizika, osiguranja od katastrofe i razvoj sustava za upravljanje katastrofama.

- Zaštita okoliša i promicanje učinkovitosti resursa

Rješavanje potreba za ulaganjem u upravljanje otpadom kako bi se zadovoljili zahtjevi zaštite okoliša od strane stečevine EU, rješavanje potreba za ulaganjem u zaštitu vode kako bi se zadovoljili zahtjevi EU u području zaštite okoliša, zaštita i obnova bioraznolikosti, uključujući i zelene infrastrukture, poboljšanje urbanog okoliša, uključujući smanjenje zagađenja zraka.

- Promicanje održivog prometa i uklanjanje uskih grla u ključnim infrastrukturnim mrežama

Podržavanje multimodalnog Jedinog europskog prometnog prostora ulaganjem u trans-europske prometne mreže, razvoj transportnih sustava koji su ekološki i sa niskom razinom ugljičnog dioksida, uključujući promicanje održivog gradskog prijevoza, razvoj sveobuhvatnog, visokokvalitetnog i interoperabilnog sustava željeznica.

Ukoliko neka od država članica želi steći sredstva za financiranje projekta, potrebno je predati zahtjev za financiranje koji mora sadržavati: predmet prijave, razlog za sufinanciranje, održivost projekta te društveno-gospodarski i okolišni utjecaj projekta. Europska komisija provjerava jesu li ispunjeni svi uvjeti te je li projekt u skladu s EU propisima, naročito onima vezanim za konkurentnost, okoliš i pravila javne nabave.

Kohezijski fond svojim djelovanjem nameće državama članicama i financijsku disciplinu u smislu da ukoliko proračunski deficit naraste više od dozvoljenog, a to je 3%, Europska komisija je u ovlasti suspendirati sva sredstva iz CF dok se deficit ne vrati u zadane okvire.

2.1.4 Europski fond za pomorstvo i ribarstvo

Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (European Maritime & Fisheries Fund - EMFF) namijenjen je osiguranju sredstva za ribarsku industriju i priobalne zajednice s ciljem njihove prilagodbe promjenjivim uvjetima u sektoru i postizanja gospodarske i ekološke održivosti. Ovim fondom moguće je financirati sve sektore ove industrije: ribarstvo, akvakultura, uključujući: uzgoj ribe, školjkaša i podvodnog bilja te obradu i marketing ribarskih proizvoda. Smatra se glavnim izvorom financiranja za ostvarivanje ciljeva Zajedničke ribarske politike (Common Fisheries Policy - CFP) i Integrirane pomorske politike (Integrated Maritime Policy - IMP). Sredstva EMFF-a su na raspolaganju i za partnerske sporazume s trećim zemljama te doprinose regionalnim organizacijama za upravljanje ribarstvom. U proračunskom razdoblju 2007-2013. godine fond je raspolagao sredstvima u iznosu 4,3 milijarde eura, a u proračunskom razdoblju 2014-2020. godine sredstva fonda su povećana i iznose 6.5 milijardi eura, od čega je za Hrvatsku namijenjeno 252 milijuna eura.

Prioriteti EMFF strukturirani su u 6 točaka [19]:

- Poticanje okolišno održivog, resursno učinkovitog, inovativnog, konkurentnog i na znanju utemeljenog ribarstva,
- Poticanje okolišno održive, resursno učinkovite, inovativne, konkurentne i na znanju utemeljene akvakulture,
- Poticanje provedbe CFP putem prikupljanja i upravljanja podacima u svrhu poboljšanja znanstvenih spoznaja kao i pružanja potpore za praćenje, kontrolu i provedbu, jačanje institucionalnih kapaciteta i učinkovite javne uprave bez dodatnog administrativnog opterećenja,
- Povećanje zaposlenosti i teritorijalne kohezije putem slijedećeg posebnog cilja: promicanja gospodarskog rasta, društvene uključenosti, stvaranja radnih mjesta i pružanje podrške zapošljavanju i mobilnosti radne snage u priobalnim i kontinentalnim zajednicama koje ovise o ribolovu i akvakulturi, uključujući proširenje aktivnosti u ribarstvu te prema ostalim sektorima pomorskog gospodarstva,
- Poticanja stavljanja na tržište i prerade kroz poboljšanje organizacije tržišta za proizvode ribarstva i akvakulture i kroz poticanje ulaganja u sektore prerade i stavljanja na tržište,
- Poticanje provedbe integrirane pomorske politike.

Postulat odabira za financiranje putem ovog fonda jest nacionalni strateški plan koji predstavlja viziju i politiku srednjoročnog razvoja ribarskog sektora i sektora akvakulture. Planom se pokrivaju područja CFP-e te je temelj za aktivnosti koje se odaberu za financiranje od strane EMFF. Države članice su te koje će na koncu rasporediti dobivena sredstva prema prioritetima fonda, a korisnici dobivenih sredstava bit će gospodarski subjekti i udruge u državama članicama.

2.1.5 Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj

Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (European Agricultural Fund for Rural Development - EAFRD) prati instrukcije politike EU kako bi se ojačao ruralni razvoj i pojednostavila provedba same politike. Fond je financiran sredstvima Zajedničke poljoprivredne politike (Common Agricultural Policy – CAP) te djeluje u zemljama članicama kroz ruralni razvoj. Uvode se programi koji će provoditi strategiju Unije kroz niz mjera sadržanih u Nacionalnim strateškim programima. Nacionalne institucije, koje su osnovane od Vlada država članica EU i koje su odgovorne za provođenje plana strategije ruralnog razvoja, objavljuju pozive za podnošenje projektnih prijedloga i ponuda. Prijavu i podnošenje ponuda mogu predati poljoprivredni gospodarski subjekti, poljoprivredne organizacije, udruge i sindikati, udruge za zaštitu okoliša, organizacije koje pružaju usluge u kulturi zajednice, uključujući medije, udruge žena, poljoprivrednici, šumari i mladi.

U okviru tehničke pomoći i akcija umrežavanja, EAFRD će financirati uspostavu europske mreže za ruralni razvoj, mreže Europskog inovacijskog partnerstva, Europske evaluacijske mreže za ruralni razvoj i nacionalne ruralne mreže [20].

EAFRD ima tri prioriteta cilja:

1. Jačanje konkurentnosti sektora poljoprivrede i šumarstva,
2. Poboljšanje okoliša i krajolika,
3. Poboljšanje kvalitete života u ruralnim područjima i postizanje raznolikosti ruralnog gospodarstva.

Postizanje navedenih ciljeva postiže se raznim aktivnostima podijeljenim u četiri osi:

1. Os konkurentnost – otvaranje novih trgovina za poljoprivredne i šumarske proizvode, poboljšanje ekonomske učinkovitosti na farmama i u šumarstvu, modernizacija poljoprivrednih gospodarstava, povećanje gospodarske vrijednosti šuma, prerada i

tržišni plasman poljoprivrednih i šumarskih proizvoda, prilagodba standardima EU, poboljšanje i razvoj infrastrukture, razvoj poslovnih vještina, pružanje savjetodavnih usluga i organizacije strukovnog usavršavanja u ruralnim područjima, potpora novim, mladim poljoprivrednicima, prijevremeni odlazak poljoprivrednika u mirovinu;

2. Os zaštita okoliš i upravljanje zemljištem – bio-raznolikost, očuvanje i razvoj ekoloških poljoprivrednih i šumarskih sustava i tradicionalnih poljoprivrednih krajolika, očuvanje voda te mjere usmjerene na smanjenje efekta klimatskih promjena;
3. Os gospodarska raznolikost i kvaliteta života – pokretanje i razvoj seoskog i ekoturizma te poslovi koji su s njima u vezi, oživljavanje i komercijalizacija lokalnih obrta, ponuda novih usluga koje se temelje na postojećim izvorima, edukacija i stjecanje vještina, informiranje te poduzetništvo;
4. Os *Leader* – je zapravo koncept aktivnosti koje je inicirala Europska komisija, njima se lokalni čimbenici i ruralno stanovništvo, uključujući i lokalnu upravu, nastoje mobilizirati s svrhom razmatranja potencijala njihovog kraja na koju treba primijeniti razvojnu strategiju i ciljem postizanja rasta i razvoja.

Za razdoblje od 2007. do 2013. godine, programu je namijenjen iznos od 96,4 milijarde eura, a novo proračunsko razdoblje za ovaj fond donosi sredstva u iznosu 84,93 milijarde eura.

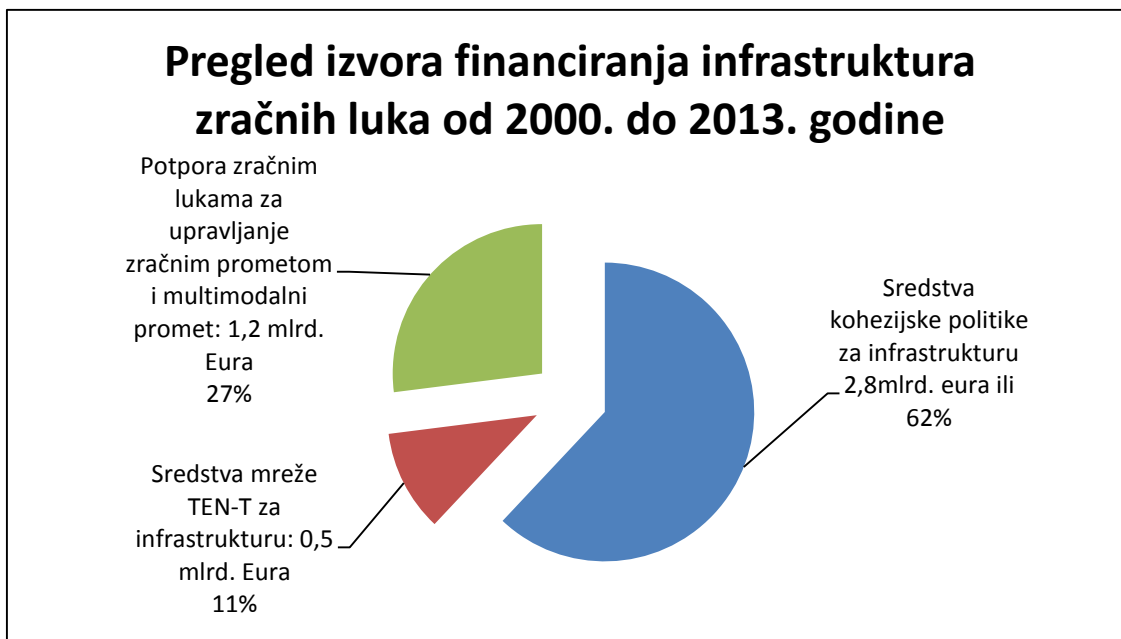
2.2 Dosadašnja postignuća kohezijske politike EU

U razdoblju provedbe programa kohezijske politike postignut je veliki uspjeh u svim područjima na koje je ova politika djelovala. Svako razdoblje donosi određeni uspjeh. U nastavku teksta biti će prikazano kakvi su uspjesi postignuti te kakav napredak postiže kohezijska politika.

U razdoblju od 2007.-2012. godine GDP po glavi stanovnika porastao je za 5% u državama koje su novije članice EU. Otvoreno je više od 594 000 novih radnih mjesta, ulagano je u ljude i u njihovo obrazovanje kako bi bili u mogućnosti lakše naći posao. Treninzi i razne druge edukacije izvršene su za 10 milijuna ljudi svake godine. Konačne brojke pokazuju da je u projektima financiranim od strane ESF-a u cijeloj EU sudjelovalo 15 milijuna ljudi. Podrška je pružena i poduzećima. Izravnu investicijsku pomoć primilo je 198 000 malih i srednjih poduzeća koja su otvorila 262 000 nova radna mjesta. Podržano je 77 800 *start-up* tvrtki. Osnažilo se istraživanje i potaknule su se inovacije. Izvršeno je 61 000 istraživačkih projekta koji su za posljedicu imali otvaranje dodatnih 21 000 dugoročnih istraživačkih radnih mjesta. Širokopojasnom vezom pokriveno je dodatnih 5 milijuna stanovnika EU. Još jedno od izuzetnih postignuća je modernizacija sustava za opskrbu vodom za 3,2 milijuna građana. Pokrenuto je 9 400 projekta za poboljšanje održivosti i atraktivnosti gradova.

U području prometa također se postigao značajan napredak. Izgrađeno je ili obnovljeno ukupno 8 400 km željezničkih pruga, te 5 100 kilometara cestovnih prometnica što pridonosi uspostavi učinkovite transeuropske prometne mreže [21].

Za infrastrukturu zračnih luka tijekom dvaju proračunskih razdoblja, od 2000-2013. godine, EU je putem EFRD, CF i iz sredstava mreže TEN-T-a izdvojila otprilike 4,5 milijardi eura. Na grafikonu 1. prikazan je pregled financiranja. 75% od ukupnih sredstava dobivenih iz fondova EU uloženo je za četiri države članice: Grčka, Španjolska, Italija i Poljska. Većina ulaganja bila je namijenjena infrastrukturi zračnog dijela zračnih luka kao što je uzletno-sletna staza, vozne staze i poboljšanja vezana uz sigurnost. Ona ulaganja koja su bila namijenjena zemaljskom dijelu uglavnom su se odnosila na izgradnju novih ili proširenja postojećih terminala.



Grafikon 1. Pregled izvora financiranja infrastruktura zračnih luka od 2000. do 2013. Godine

[22]

2.3 Europa 2020.

Europa 2020. jest svodna strategija kohezijske politike EU za vraćanje ekonomije i gospodarstva na pravi put te stvaranja kvalitetnih i jednakih životnih uvjeta za sve države članice. Među mnogim promjenama koje se događaju u svijetu, cilj EU je stvaranje pametnog, održivog i uključivog rasta gospodarstva. Ova tri međusobno povezana prioriteta trebala bi pomoći EU i državama članicama postizanje visokog stupnja zaposlenosti, produktivnosti i kohezije.

Prvi stup politike Europa 2020. je pametan rast, a odnosi se na jačanje konkurentnosti EU poboljšanjem performansi u područjima:

- Edukacije – poticanje ljude na stjecanje novih znanje, prekvalifikacije, poboljšanja postojećih vještina;
- Istraživanja i inovacija – stvaranje novih proizvoda i usluga koje će generirati dodatni rast i potrebu za otvaranjem novih radnih mjesta i na taj način pomoći najugroženijim regijama;
- Modernizacije – korištenje novih i modernih tehnologija informacija i komunikacije.

Prioritet održivog rasta se odnosi na stvaranje ekološki prihvatljive ekonomije Europe sa niskim udjelima emisija plinova i sa efikasnijim korištenjem obnovljivih izvora energija.

Prioritet je i povećanje stope zaposlenosti i stvaranja boljih radnih mjesta, boljih uvjeta rada među građanima svih regija. To se naročito odnosi na žensku populaciju, mlade ljude i starije građanstvo. Cilj je pomagati ljudima svih dobnih skupina, neovisno o spolu, u prilagodbi promjenama i očekivanjima koje donosi modernizacija u svijetu kroz ulaganja u znanja i vještine [23].

Za proračunsko razdoblje 2014.-2020. godine EU donijela je odluku o proračunu u iznosu od približno iznosu od približno 351,8 milijardi eura. Zajedno s doprinosom država članica procjenjuje se da će ukupan učinak kohezijske politike ovog razdoblja vjerojatno biti veći od 500 milijardi eura. Kako bi se osigurao maksimalan učinak ulaganja fondova EU-e, koji će biti prilagođeni pojedinačnim potrebama gradova i regija, doneseni su ključni elementi nove kohezijske politike [24]:

- Odgovarajuće razine ulaganja u regije

Ulaganja će se nastaviti u svim regijama EU prema razini razvijenosti, tj prema regionalnom bruto domaćem proizvodu po glavi stanovnika u usporedbi s europskim prosjekom [25]:

- Manje razvijene regije (GDP/glavi stanovnika < 75% europskog prosjeka),
- Regije u tranziciji (GDP/glavi stanovnika od 75% do 90% europskog prosjeka),
- Razvijenije regije (GDP/glavi stanovnika \geq 90% europskog prosjeka).

- Ciljani rast

Približno 100 milijardi eura biti će usmjereno na ključne sektore rasta koji su dogovoreni kroz 11 tematskih ciljeva u okviru ulaganja svakog od fondova kohezijske politike. Dogovoreni su i različiti udjeli sredstava prema kategorijama regija: manje razvijene 50%, tranzicijske 60% i razvijene regije 80%. Približno 66 milijardi eura biti će usmjereno na prioritetne veze transeuropskog transporta i ključne projekte ekološke infrastrukture.

- Odgovornost i rezultati

Postavljanje jasnih, transparentnih i mjerljivih ciljeva i smjerova za odgovornost i rezultate. Objavljivanje željenih ciljeva i načine mjerenja uspješnosti će osigurati mogućnost provjere napretka. Ukoliko se neki programi pokažu kao visoko učinkovitima steći će mogućnost dobivanja dodatnih sredstava pred kraj razdoblja.

- Preduvjeti za financiranje

Ispunjavanjem uvjeta se osigurava usmjeravanje ulaganja na okruženje koje će dovesti do njihovog maksimalnog učinka.

- Koordinirana akcija

Potrebno je utvrditi zajedničku strategiju kako bi se izbjegla preklapanja te osigurala bolja koordinacija. Zajednički strateški okvir daje osnovu za bolju koordinaciju između Europskih strukturnih i investicijskih fondova.

- Pojednostavljenje procedure

Postavljanjem zajedničkih pravila za sve fondove i jednostavnijim knjigovodstvom postići će se smanjenje birokracije i pojednostavljenje korištenja ulaganja EU-e. Naglasak je na veću uporabu digitalne tehnologije.

- Proširena urbana dimenzija

- Urbana dimenzija politike biti će pojačana označavanjem minimalne količine sredstava pod ravnanjem EFRD, koja će se potrošiti na integrirane projekte u gradovima, kombinirajući različite mjere za rješavanje gospodarskih, ekoloških i socijalnih izazova unutar gradova – uz druge izdatke u urbanim područjima.

- Prekogranična suradnja

Pojačanjem prekogranične suradnje biti će lakše pokrenuti više prekograničnih projekata, što je važno za osiguranje makroregionalne strategije, integriranog okvira potvrđenog od strane Europskog vijeća, koji može biti podržan od strane europskih strukturnih i investicijskih fondova u rješavanju zajedničkih izazova određenog geografskog područja koji se odnose na države članice EU i treće zemlje tog područja, a donosi obostrane koristi od ojačane suradnje te vodi ka postizanju ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije.

- Dosljednost i usklađenost

Kohezijska politika mora biti u potpunosti usklađena sa širim gospodarskim upravljanjem EU. Ukoliko bude potrebno, Komisija može tražiti od država članica izmjenu programa radi podrške ključnim strukturnim reformama ili čak i obustaviti financiranje ukoliko dođe do ponavljanja u kršenju preporuka.

- Financijski instrumenti

Zajmovi, jamstva i dionički/poduzetnički kapital dobiti će podršku iz fondova EU, uz zajednička pravila za sve fondove, te bi se na taj način, za mala i srednja poduzeća, zajmovi i krediti učinili dostupnijima.

S ciljem postizanja pozitivnog ishoda - ostvarenja prioriteta nove i uspješne Europe, kohezijska politika je postavila je 11 tematskih ciljeva u okviru tri fonda: EFRD, ESF i CF.

Investicije iz EFRD podržavaju svih 11 postavljenih ciljeva, iako se za ovaj fond prva četiri cilja smatraju glavnima za ulaganja, a odnose se na inovacije i istraživanja, informatičke i komunikacijske tehnologije, mala i srednja poduzeća te gospodarstvo s niskim emisijama ugljika. ESF podržava ciljeve od 1. do 4; no za ovaj fond glavni ciljevi su od 8. do 11. Kohezijski fond podržava ciljeve od 4. do 7. te 11. cilj.

A ciljevi su [26]:

1. Jačanje istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija,
2. Poboljšanje pristupa informacijskim i komunikacijskim tehnologijama te njihova korištenja i kvalitete,
3. Poboljšanje konkurentnosti malih i srednjih poduzeća,
4. Podržavanje prijelaza na gospodarstvo s malim udjelom ugljika,
5. Promicanje prilagodbe na klimatske promjene, prevencije opasnosti i upravljanja,
6. Očuvanje i zaštita okoliša i promicanje učinkovitosti resursa,
7. Promicanje održivog prometa i poboljšanje mrežnih infrastruktura,
8. Promicanje održivog i kvalitetnog zapošljavanja i podržavanje mobilnosti radne snage,
9. Promicanje društvene uključenosti te borba protiv siromaštva i diskriminacije,
10. Ulaganje u obrazovanje, osposobljavanja i cijeloživotno učenje,
11. Poboljšanje učinkovitosti javne uprave.

Sada je vrijeme kada države članice moraju identificirati svoje prednosti i konkretna sredstva te usmjeriti resurse na njih kako bi stekle određeni stupanj konkurentnosti. Potrebno je razmišljati izvan određenih okvira, te kreativnost i promišljanja dovesti na višu razinu.

3. REVIDIRANA POLITIKA TRANSEUROPSKE PROMETNE MREŽE

Promet igra jednu od najvažnijih uloga u razvoju gospodarstva Europske unije. Bez razvijene prometne povezanosti nema ni zadovoljavajućeg gospodarskog rasta i razvoja država članica. Nekonzistentan i po prometnim granama fragmentirani razvoj bez jasne razvojne koncepcije na razini sustava, upućivao je na potrebu razvoja politike kojom bi se postigla potrebna povezanost i kohezija u Uniji i susjednim zemljama [27].

3.1 Nastanak Prometne politike Europske unije

Početkom 90-tih godina, tadašnjih 12 članica Unije odlučile su uspostaviti prometnu politiku na razini zajednice kako bi podržale razvitak na unutarnjem tržištu kroz kontinuirane i učinkovite mreže u području transporta, energije i komunikacija. Maastrichtskim ugovorom 1992. godine prvi puta definirani su ciljevi zajedničke prometne politike kao i viši ciljevi koji će diktirati okvire razvoja, a odnose se i na prevenciju onečišćenja koja nastaju pri funkciji prometa

Utvrđeni su i osnovni ciljevi zajedničke prometne politike EU [28]:

- Formiranje transeuropske prometne mreže,
- Pravedna cijena,
- Zaštita okoliša – potreba za smanjenjem potrošnje fosilnih goriva; odvajanje prometnog rasta od ekonomskog rasta; osiguranje gospodarskog rasta kroz kontrolu prometnog rasta; tehnologijske, operativne i druge mjere,
- Sigurnost u prometu,
- Socijalna kohezija – ima veze sa aspektima kompenzacije i posljedicama globalizacijskih procesa, deregulacija i liberalizacija; planiranja u gradskom i prigradskom prometu; dostupnost, vezano uz mehanizme prostornog uređenja, planiranja,
- Jačanje unutarnjeg (prometnog) tržišta,
- Jačanje vanjske dimenzije tržišta EU.

Promet je fundamentalna osnova procesa europskih integracija, te je povezan sa stvaranjem i dovršetkom unutarnjeg tržišta koji će promicati gospodarski rast i zapošljavanje.

On se također smatra i jednim od ključnih osnova za uspostavu triju od četiri sloboda zajedničkog tržišta koje su utvrđene u Rimskom ugovoru.

Temeljnu važnost cjelokupne prometne politike EU ima povezanost svih prometnica država članica Unije. Na prvom mjestu to su izgradnja nepostojećih veza te uklanjanje mnogih tehničkih i administrativnih prepreka kojima se onemogućuju nesmetani prometni i trgovinski tokovi i stvaraju nepotrebna uska grla u prometnom sustavu Europe. Prometna politika pretpostavlja postojanje prometne strategije stoga će se definiranjem glavnih prometnih pravaca, koji će biti okosnica mreže, formirane prema načelima integriranosti i intermodalnosti, stvoriti prometna infrastruktura za zadovoljenje potreba individualne mobilnosti.

Krajnji cilj jest stvoriti jedinstveni europski prometni prostor kojim će Europa ostati konkurentna povećanjem efikasnosti cjelokupnog sektora [29].

3.2 Transeuropska prometna mreža

Glavni cilj Transeuropske prometne mreže koja se bavi prometnom, energetsom i telekomunikacijskom infrastrukturom, jest bolja integracija unutarnjeg tržišta i poboljšanje konkurentnosti gospodarstva EU. Politika Transeuropske mreže usmjerena je na prilagodbu i razvoj mreža i osiguranje njihove međusobne povezanosti i međuoperativnosti [30]. Konačni ishod jest objediniti kopnene, zračne i pomorske prometne mreže s ciljem osiguranja čim bržeg protoka ljudi i roba diljem teritorija EU, uklanjanje uskih grla na europskim prometnim pravcima, poboljšanje infrastrukture, a pritom osiguravajući međunarodnu prometnu povezanost [31].

Novonastala prometna politika EU podržava održivu i pametnu mobilnost za ljude i robu s ciljem osiguranja učinkovitog, sigurnog i ekološki prihvatljivog načina transporta na području Unije. Predstavlja dinamički instrument oblikovanja integriranog prometnog sustava u funkciji cilja održanja gospodarskog napretka, socijalne kohezije i čistog okoliša [32]. Na sjednici Europskog vijeća u Essenu 1994. godine usvojeno je 14 prioriternih projekata za promet [33] te je Komisija naglasila važnost sustava za upravljanjem prometom, naročito u slučaju zračnog prometa [34].

14 prioriternih projekata su:

1. Brza željeznica Nurberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin
2. Brza željeznica (Pariz)- Brisel-Keln-Amsterdam-London
3. Brza željeznica Madrid-Barcelona-Perignan-Montpellier, Madrid-Victoria-Daks
4. Brza željeznica Paris-Metz-Strasbourg-Appenveier-(Karlsruhe) sa čvorištima prema Metz-Saarbrucken-Mannheim i Metz-Luxembourg
5. Konvencionalna željeznica, kombinirani transport, Rotterdam-granica Nizozemske i Njemačke-(Rhein-Ruhr)
6. Brza željeznica/kombinirani transport Lion-Torino; Torino-Milano-Venecija-Trst
7. Autocesta u Grčkoj
8. Autocesta Lisabon-Valladolid
9. Konvencionalna željeznica Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10. Zračna luka Malpensa
11. Željeznica/cesta, spoj Danske i Švedske uključujući i pristupne putove
12. Nordijski trokut
13. Cestovna veza Irska-Velika Britanija-zemlje Beneluksa

14. Željeznička pruga na zapadnoj obali Velike Britanije.

Prve smjernice zajednice za razvoj trans-europske prometne mreže u području transporta, prihvaćene od Europskog parlamenta i Vijeća 1996. godine, uspostavile su *master plan* povezivanja nacionalnih mreža svim vidovima prijevoza. Smjernice su bile doradene 1999. godine te su tada stekle podobnosti dobivanja sredstva iz europskih fondova.

Pristupanjem novih članica u Europsku uniju predloženo je još deset prioriteta pa su 2004. revidirane razvojne smjernice, prihvaćena nova financijska regulativa, a TEN-T mreža proširena na ukupno 30 prioriternih infrastrukturnih projekata. Također su predloženi pravci povezivanja TEN-T mreže sa susjednim zemljama u procesu pristupanja u Europsku uniju. Potrebna ulaganja u TEN-T mrežu od 1996. do 2020. procijenjena su u veličini od 900 milijardi eura. Za realizaciju 30 prioriternih projekata potrebna su ulaganja procijenjena u iznosu od 415 milijardi eura [35].

U početku razvijanja TEN-T mreže financiranje je preuzela Europska investicijska banka (European Investment Bank - EIB) i Europski investicijski fond (European Investment Fund - EIF). Dakako, kasnije su CF i EFRD u velikoj mjeri doprinijeli razvoju TEN-T-a. Istovremeno, smjernice zajednice bile su i nit vodilja za prometnu politiku zemalja članica Unije.

Transeuropska prometna mreža obuhvaća područje Europske unije i može biti proširena na države članice Europske udruge slobodne trgovine (European Free Trade Association – EFTA), na europske jugoistočne zemlje te na zemlje Sredozemlja. S koridorima središnje mreže snažno će pridonijeti europskoj koheziji i ojačati unutarnje tržište, a konkurentnije gospodarstvo dovest će do veće zaposlenosti. Povećana multimodalnost boljih željeznica, unutarnjih plovnih puteva i morske infrastrukture unutar multimodalne transeuropske prometne mreže kao i inovativne tehnologije u području prometa potaknut će modalni prijelaz, smanjiti zagušenje cesta, smanjiti emisije stakleničkih plinova i plinova koji onečišćuju okoliš te povećati sigurnost u prometu.

Tokom 20-ak godina, koliko je prošlo od početka TEN-T-a, postigao se značajan razvitak i pozicioniranje Europe na globalnoj razini u području informacijskih i komunikacijskih tehnologija koje su imale utjecaj na razvitak europske infrastrukture. TEN-T broji ukupno 30 projekata, što većih što manjih, koji bi trebali biti završeni do konca 2020. godine, no radovi zaostaju već za prvotnim rasporedom. Nažalost, tempo izgradnje onoga što se smatra prioriternim transportnim pravcima još je uvijek prespor.

U proračunskom razdoblju od 2007.- 2013. godine, kohezijska politika EU namijenila je 347 milijarde eura iz Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda kako bi ojačala ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju na području Unije i zemalja članica. U kontekstu Kohezijske politike, infrastruktura i njezina dostupnost igraju važnu ulogu u promicanju regionalne kompetitivnosti, odražava se ulaganjem 82 milijarde eura sredstava iz EFRD i CF za sektor transporta, što je ekvivalent 25% od ukupnih sredstava.

3.3 Nova infrastrukturna politika 2014.-2020.

Nova snažna europska prometna mreža kao instrument nove prometne politike jest sredstvo poticanja rasta i konkurentnosti. Predviđanja govore da bi do 2050. godine prijevoz tereta trebao dostići povećanje od 80%, a prijevoz putnika više od 50%. Sveobuhvatna mreža osigurat će potpuno pokrivenost EU i dostupnost svih regija te se postupno očekuje da većina europskih građana i poduzeća, koji su dio te mreže, ne bude udaljena više od 30 minuta. Gospodarski rast je ono što potiče trgovinu, a za trgovinu je potreban prijevoz. To znači da područja Europe neće moći prosperirati ukoliko ne budu imale dobru povezanost.

U praksi postoje 5 osnovnih problema koje prvotno treba rješavati na razini EU

1. Nepostojanje veza između gradova – velika zapreka u kretanju ljudi i roba unutar i između država članica.
2. Značajne razlike u kvaliteti i dostupnosti infrastrukture, između i unutar EU, postojanje uskih grla što je najviše izraženo u vezi između istoka i zapada. Ta veza zahtjeva poboljšanja kroz izgradnju nove prometne infrastrukture ili renoviranja i dogradnje postojeće.
3. Transportna infrastruktura između vidova prijevoza jest fragmentirana. Mnogi europski terminali, kolodvori, pomorske luke i luke na unutarnjim plovnim putovima te zračne luke, nisu na razini na kojoj bi trebali biti kako bi se uspostavio multimodalni prijevoz koji može ukloniti postojanje uskih grla te stvoriti bolju vezu između gradova.
4. Investicije u prometnu infrastrukturu pridonijele bi postizanju ciljeva redukcije emisije plinova u prometu za 60% do 2050. godine.
5. Države članice još uvijek imaju različita operativna pravila.

Europska komisija je 17. listopada 2013. godine objavila nove karte na kojima je prikazano 9 glavnih koridora koji će biti okosnica za promet unutar europskog jedinstvenog tržišta i koji će bitno izmijeniti veze između istoka i zapada [36]. Ovom infrastrukturnom politikom nastoji se postići jedinstvena transeuropska prometna mreža. Novo donesena osnovna mreža sastoji se od devet glavnih koridora: dva koridora sjever- jug, tri koridora istok-zapad te četiri dijagonalna koridora. Svaki od koridora mora uključiti tri vida prijevoza, tri države članice i dva prekogranična područja. Izmjenom veza između istoka i zapada, uklanjanjem uskih grla te poboljšanjem infrastrukture, olakšat će se i pojednostaviti prekogranični promet za putnike i poduzeća diljem Unije. Nova osnovna prometna mreža povezat će [36]:

- 94 glavne europske zračne luke sa željezničkim i cestovnim prometom,
- 38 ključnih zračnih luka sa željezničkom vezom s velikim gradovima (Luka Rijeka i zagrebačka zračna luka su među njima,
- 15 000 km željezničke infrastrukture kapacitirane na postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove,
- 35 prekograničnih projekata za smanjenje uskih grla.

Države članice imaju različita operativna pravila i zahtjeve u prijevozu, naročito u području interoperabilnosti, što značajno doprinosi infrastrukturnim barijerama i stvaranju uskih grla. Stvaranjem platforme za svaki od devet koridora, želi se ujediniti sve sudionike i države članice. Platforme koridora zapravo su upravljačke strukture koje će osmisliti i implementirati plan rada za svaki od njih kako bi se rad u koridorima po svakoj od država članica mogao efikasno ujediniti. Europski koordinatori upravljat će radom na platformama za ključne koridore u jezgri mreže.

Devet glavnih koridora su (slika 1) [37]:

- Baltičko-Jadranski koridor
Ovaj koridor jedan je od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih osi. On spaja Baltik s Jadranskim morem preko industrijskih zona južne Poljske, Beča i Bratislave te regija istočnih Alpa i sjeverne Italije. Obuhvaća važne željezničke projekte kao što su bazni tunel Semmering i željeznička pruga Koralm u Austriji, te prekogranične dionice između Poljske, Češke i Slovačke.
- Sjeverno more-Baltik
Povezuje luke istočne obale Baltičkog mora sa lukama Sjevernog mora. Ovaj koridor povezivat će Finsku i Estoniju trajektnom linijom, te će modernim cestovnim i

željezničkim vezama povezati tri baltičke države s jedne i Poljske, Njemačke, Nizozemske i Belgije s druge strane. Između rijeke Odre i njemačkih, nizozemskih i belgijskih luka povezat će i unutarnje plovne putove kao što je Mittelland kanal. Najvažniji projekt ovog koridora jest Baltička željeznica, europska željeznička pruga normalne širine kolosijeka između Talina, Rige, Kaunasa i sjeveroistočne Poljske.

- Mediteranski koridor

Povezuje luke Pirinejskog poluotoka Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske, s poveznicom za Marseille i Lyon prema sjevernoj Italiji, Sloveniji i ogrankom preko Hrvatske i Mađarske do ukrajinske granice. Pokriva željeznice, ceste, zračne luke, luke i željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje plovne putove rijeke Po. Ključni projekti jesu željeznička pruga u Španjolskoj prema normi međunarodne željezničke unije, željeznički tunel Lion–Torino i prijelaz preko krškog područja Trst/Kopar – Ljubljana.

- Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran

Povezuje pomorske luke na Sjevernom, Baltičkom, Crnom i Sredozemnom moru. Uključivanjem unutarnjih plovnih putova rijeke Labe, koja protječe kroz Češku i Njemačku, povezati će sjevernu Njemačku, Češku, Panonsku regiju i jugo-istočnu Europu. Preko mora će povezati Cipar sa Grčkom.

- Skandinavsko-mediteranski koridor

Ovaj koridor je ključan za europsko gospodarstvo kao os koja povezuje sjever i jug. Na sjeveru se proteže iz Finske preko Baltika do Švedske, prolazi kroz Njemačku, Alpe i Italiju. Povezuje velika urbana središta i luke u Skandinaviji i sjevernoj Njemačkoj sa industrijskim područjima velike proizvodnje Južne Njemačke, Austrije i sjeverne Italije pa sve do talijanskih luka na Sredozemlju. Najvažniji projekt ovog koridora jest Fehmarn Belt i bazni tunel Brenner, uključujući pripadajuće pristupne putove. Preko mora se proteže os sjeverne Italije do Sicilije i Malte.

- Rajnsko-alpski koridor

Ovaj koridor smatra se jednim od najvažnijih i najprometnijih pravaca za prijevoz tereta u Europi, spaja luke Sjevernog mora, Rotterdam i Antwerpen, s Genovom, preko Švicarske i većih gospodarskih središta u rajnskoj-rurskoj i rajnskoj-majnsko-nekarskoj regiji. Ovaj koridor uključuje tok rijeke Rajne kao unutarnji plovni put. Ključni projekti su bazni tuneli u Švicarskoj, koji su djelomično već završeni te prilazne rute u Njemačkoj i Italiji.

- Atlantski koridor

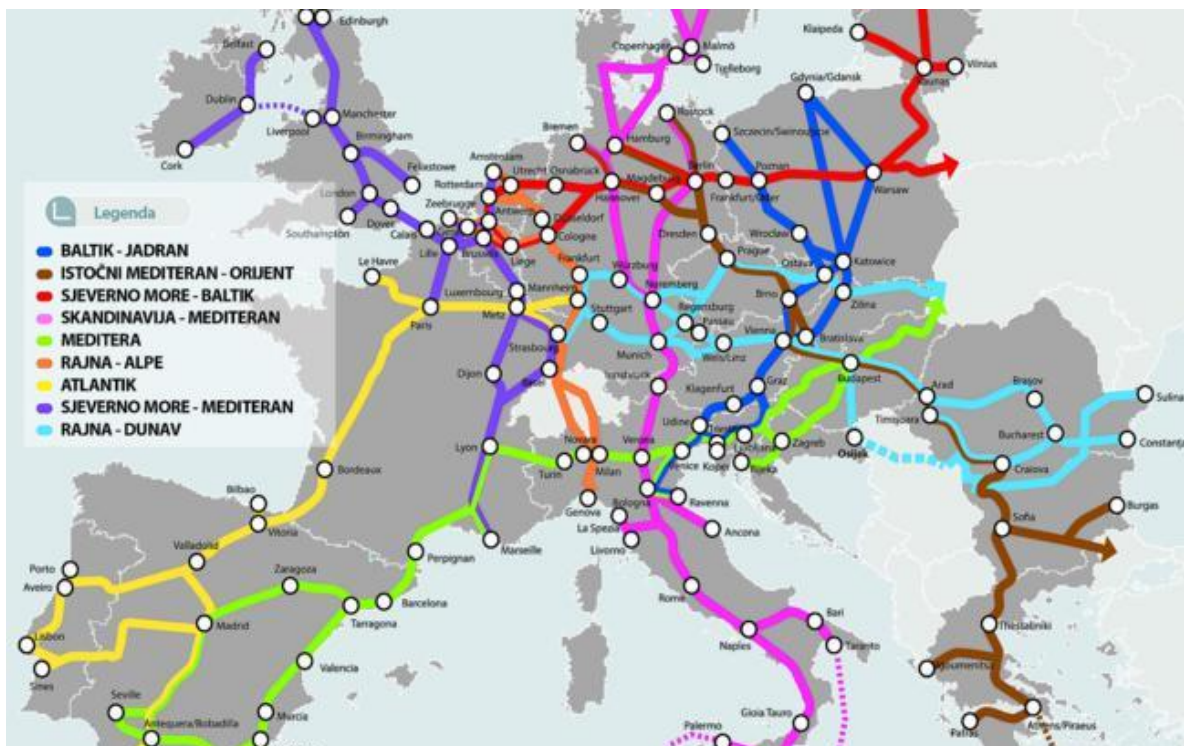
Ovaj koridor spaja zapad Apeninskog poluotoka sa lukama Le Havre i Rouen do Pariza te dalje brzim željeznicama sa Mannheimom/Strasbourgom te uključuje i Seinu kao unutarnji plovni put. Ključnu ulogu ovog koridori igraju morski plovni putovi

- Koridor Sjeverno more – Mediteran.

Proteže se iz Irske i sjevera Velike Britanije kroz zemlje Beneluksa do Sredozemnog mora na jugu Francuske. Ovaj multimodalni koridor uključuje unutarnje plovne putove u Belgiji i Francuskoj te ne teži samo pružanju kvalitetnije multimodalne usluge između luka Sjevernog mora, područja uz rijeku Maas, Rajnu, Scheldt, Seinu, Saonu i Ronu te luka Fos-sur-Mer i Marseille, već želi pružiti i bolju vezu Britanskog otočja s kontinentalnom Europom.

- Koridor Rajna - Dunav

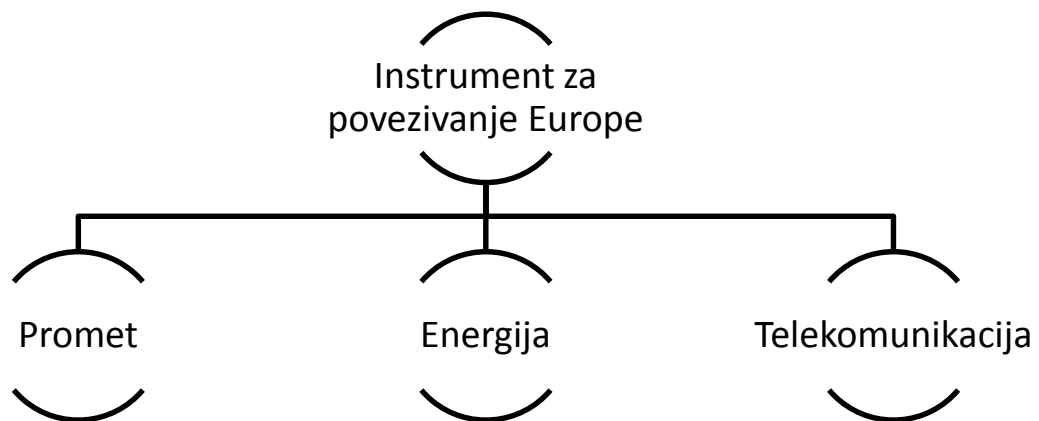
Spaja Strassbourg i Mannheim preko dvije paralelne osi u južnoj Njemačkoj, jedna duž Majne i Dunava, druga preko Stuttgarta i Minhena, i s ogrankom prema Pragu i Žilini prema slovačko-ukrajinskoj granici, kroz Austriju, Slovačku i Mađarsku do rumunjskih luka Constanța i Galați. Pokriva željeznice, ceste, zračne luke, luke i željezničko-cestovne terminale te sustave unutarnjih plovnih putova rijeke Majne, kanal Majna – Dunav, cjelokupni tok Dunava nizvodno od Kelheima i rijeku Savu. Ključnim projektima otklanjaju se uska grla duž unutarnjih plovnih putova i odsjeka željezničkih pruga Stuttgart – Ulm i Minhen – Freilassing.



Slika 1: 9 glavnih koridora transeuropske prometne mreže, [38]

Kako bi se ubrzala ulaganja u područja transeuropskih mreža i osigurala dodatna financijska sredstva, kako iz javnog tako i iz privatnog sektora, uz istovremeno povećanje pravne sigurnosti i poštovanje načela tehnološke neutralnosti, stvoren je Instrument za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility – CEF), grafikon 2. Cilj CEF-a je aktivacija potpune sinergije između sektora prometa, telekomunikacija i energetike i na taj način pojačati učinkovitost djelovanja Unije te omogućiti optimizaciju troškova provedbe.

Ukupan iznos dodijeljenih financijskih sredstava u okviru CEF-a za razdoblje 2014.-2020. godine iznosi 28,8 milijardi eura. Sredstva će biti upotrijebljena kao početni financijski kapital za poticanje daljnjih ulaganja zemalja članica kako bi se dovršile i prekogranične veze, koje inače potencijalno ne bi bile napravljene. Potrebno je potaknuti sinergiju između financijskih instrumenata CEF-a i fondova EU za financiranje infrastrukture u prekograničnim projektima. CEF bi u sektorima prometa i energetike trebao pridonijeti srednjoročnim i dugoročnim ciljevima Unije u pogledu dekarbonizacije. Infrastrukturna ulaganja trebala bi pomoći u promicanju prijelaza na gospodarstvo i društvo s niskom razinom emisija ugljika, te s otpornošću na klimatske promjene i prirodne katastrofe, uzimajući u obzir posebnosti regija s prirodnim i demografskim nedostacima, naročito najudaljenije i otočne regije [40].



Grafikon 2: Instrument za povezivanje Europe [39]

Bijela knjiga, usvojena 28. ožujka 2011. godine pod nazivom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima“, ima za cilj smanjenje emisije stakleničkih plinova za 60% do 2050. godine, a u pogledu infrastrukture cilj je uspostava potpuno funkcionalne multimodalne osnovne mreže TEN-T-a na razini Unije. Cilj Bijele knjige je i uspješnije djelovanje multimodalnih logističkih lanaca uključujući veću upotrebu energetski učinkovitijih načina prijevoza. Stoga utvrđuje slijedeće važne ciljeve za politiku TEN-T-a [41]:

- Prijelaz od 50% s cestovnog na željeznički promet i na promet morem i unutarnjim plovnim putovima u međugradskim putničkim i teretnim putovanjima na srednjim udaljenostima. Do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se odvijati željeznicom.
- Do 2030. godine 30% cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem i unutarnjim plovnim putovima, a više od 50% do 2050. godine, što je potrebno pospješiti izgradnjom učinkovitih i zelenih teretnih koridora.
- Potpuno funkcionalna TEN-T osnovna mreža koja obuhvaća Europsku uniju do 2030. godine, visoke kvalitete i kapaciteta do 2050. godine te pripadajućim kompletnom informacijskih usluga.

- Do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzo, osigurati da sve osnovne morske luke budu dostatno povezane sa željezničkim teretnim prometom i, gdje je to moguće, sustavom unutarnjih plovnih putova.

Pomorski i zračni promet su globalni. U zračnom prometu moraju se potaknuti tehnologijska poboljšanja zrakoplova i upravljanja u prometu. To bi utjecalo na kompetitivnu prednost u redukciji emisija štetnih plinova; posebna pažnja je također potrebna kako bi se izbjeglo nametanje prevelikih opterećenja na operacije u EU, koje bi mogle ugroziti ulogu Unije kao globalnog zračnog čvorišta. Kapaciteti zračnih luka moraju biti optimizirani i, gdje je potrebno, suočiti se s povećanom potražnjom za putovanjima prema trećim zemljama i prema područjima Europe koja su inače slabo povezana. To bi u konačnici moglo rezultirati dvostruko većim aktivnostima zračnog prometa u EU do 2050. godine. Ističe se i potreba za potpunom implementacijom projekta „Jedinstvenog europskog neba“ (Single European Sky – SES) [42].

3.4 Zračni promet u sklopu Transeuropske prometne mreže

Zračni promet postao je dio svakodnevnog života i posla. Uslijed stalnog porasta prometa, radi svjetske krize, zračni promet pretrpio je pad u broju putnika, no već danas, te u budućnosti, očekuju se daljnja povećanja. Prognoze ukazuju na dvostruko veće brojke do 2030. godine, a takav porast će utjecati na već postojeće prekapacitiranost zračnih luka te učiniti razliku između potražnje i postojećih kapaciteta još većom. Značajan dio infrastrukture europskog zračnog prostora već se bori sa poteškoćama u zadovoljavanju potražnje.

Zračne luke, kao polazišne i odredišne točke svakog putovanja zrakoplovom, od velikog su značaja za cjelokupnu funkciju zračnog prometa. Kako bi se zadovoljila rastuća potražnja za uslugama zračnog prometa, kapaciteti zračnih luka moraju biti u potpunosti usklađeni sa ATM-om. Europska komisija prepoznala je ulogu zračnih luka kao sastavnica mreže ATM-a. Iz tog razloga, pokrenula je opsežan plan za kapacitete, efikasnost i sigurnost u europskom zračnom prometu sa mjerama za bolje korištenje postojećih kapaciteta, za optimizaciju i planiranje nove infrastrukture i za povećanje standarda sigurnosti i brige za okoliš.

Fragmentiranost u zračnom prometu vodi ka povećanju neučinkovitosti i nepotrebnih troškova za korisnike zračnog prometa uključujući i putnike, koji na godišnjoj razini dostižu iznos od 3 milijarde eura. Potrošnja goriva i emisije plinova su visoke, a njihov daljnji porast mogao bi nadmašiti postignuta poboljšanja u učinkovitosti zrakoplova i motora. Nadalje, usluge kontrole zračne plovidbe baziraju se na zastarjelim sustavima te su zanemareni mnogi novi moderni sustavi.

SES projekt glavna je nit vodilja koja će dovesti potrebne fundamentalne promjene u upravljanju i infrastrukturi zračnog prometa. Omogućit će i postizanje boljih ciljeva te modernizaciju europskog ATM sustava.

U smjernice određene novom transportnom politikom TEN-T uključen je i ATM i zračne luke, zajedno sa cjelokupnom zrakoplovnom infrastrukturom. Zračne luke dio su jedne kompleksne mreže koja obuhvaća područja s visokom gustoćom prometa i čvorišta u prometu, kao i ona područja koja su manje zagušena kao regionalni i lokalni aerodromi.

Specifikacije projekata za zračne luke istih interesa teže ostvarivanju 4 glavna cilja:

1. Optimizacija postojećih kapaciteta zračnih luka
2. Razvoj dodatnih kapaciteta
3. Bolja povezanost s drugim vidovima prijevoza

4. Poboljšanja u pogledu očuvanja okoliša

Smjernice TEN-T-a naglašavaju potrebu spajanja željezničkog i zračnog prometa, naročito na prilaznim putovima ka zračnim lukama. Projekti zračne luke Malpensa u Italiji i zračne luke u Lisabonu dio su od ukupno 30 prioriternih projekata TEN-T-a. Prema odlukama komisije, u razdoblju od 1995.-2008. godine, izdano je 89 odobrenja za potpore zračnim lukama te su 48 različitih zračnih luka u 18 zemalja članica imale koristi od TEN-T financiranja.

Udio financijskih sredstava za zračni promet iznosi 5% od ukupnih sredstava TEN-T-a. Dobivena sredstva u načelu su namijenjena za konceptualne studije i studije izvedljivosti potrebne za analize prije donošenja odluka o razvoju infrastrukture pružatelja usluga kontrole zračnog prometa, te za početna istraživanja potrebna za uspostavu funkcionalnih blokova zračnog prostora (Funkcional Airspace Block – FAB). Zajedničko poduzeće za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba (Single European Sky ATM Research - SESAR) daleko je najveći projekt financiran iz budžeta TEN-T-a, a predstavlja stvaranje jedne jedinstvene europske mreže u kojem sudjeluju mnoge interesne skupine iz širokog spektra.

Zračni promet je od svojih početaka bio jedan neovisni sustav koji se samostalno financirao svojim djelovanjem, a očekuje se da će ti prihodi i dalje pristizati. Međutim, ambiciozni ciljevi SES-a, ATM-a i SESAR projekta zahtijevaju inovativne metode stjecanja dodatnih sredstava, naročito za novu ATM infrastrukturu. U cilju dobivanja TEN-T-ove financijske podrške, europske zračne luke moraju razmotriti svoje uloge u europskoj zračnoj mreži u vidu potencijalno jedne od glavnih ili regionalnih čvorišta, a ne samo kao regionalni i lokalni aerodromi. Od izuzetne važnosti bit će procjena stvarne vrijednosti projekata zračnih luka koje žele dobiti financijska sredstva Unije te njihov utjecaj na cjelokupni razvoj mreže. Potrebno će biti uzeti u obzir specifične slučajeve vezane uz vlasništva luka i razmotriti izvore prihoda od zrakoplovnih i ne zrakoplovnih aktivnosti. Potencijalno narušavanje tržišta radi velike konkurencije između zračnih luka za udjele na tržištu još je jedna od stavki ključne važnosti.

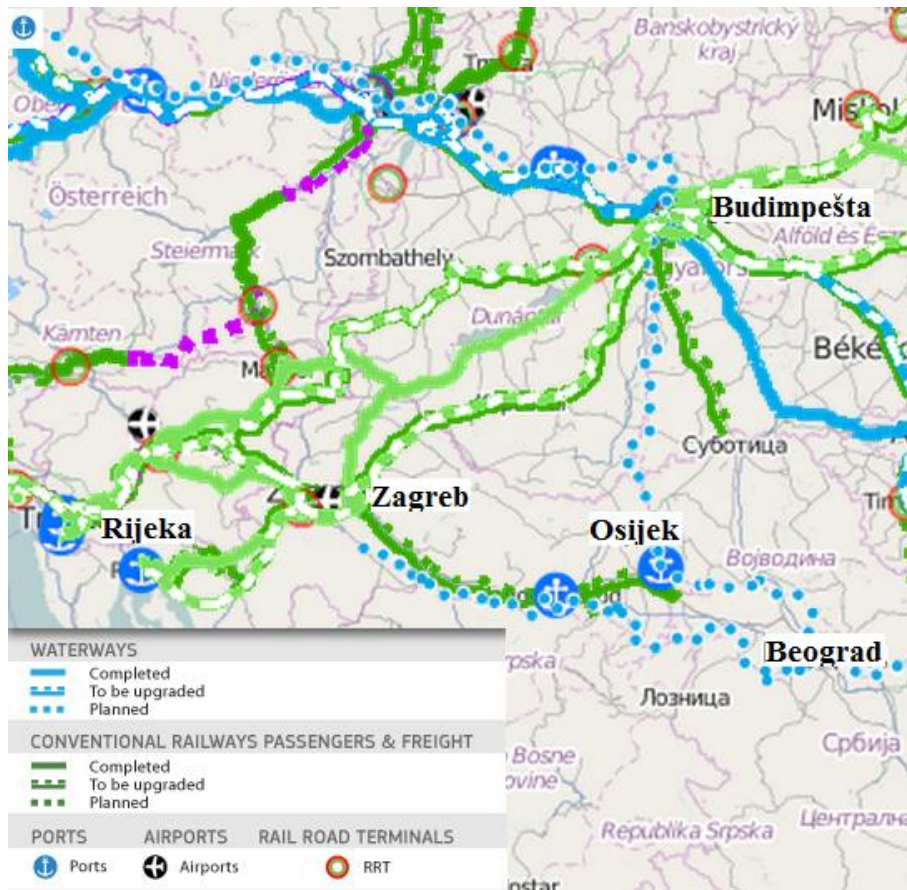
Uzimajući u obzir očekivani daljnji rast prometa, Europa bi se mogla susresti s povećanjem nedostatka kapaciteta za traženu potražnju. Potrebno je detaljno razmatranje zahtjeva obzirom da je rezultat stvaranja sve većeg broja uskih grla u prometu povećanje troškova i to onih vezanih za očuvanje okoliša i sigurnost. Povećanje kapaciteta također za posljedicu ima rast troškova vezanih za očuvanje okoliša što je dodatan razlog inzistiranja na

analizama prednosti i nedostataka. Zrakoplovne aktivnosti, same po sebi, zagađuju zrak te stvaranjem buke također utječu negativno na okoliš. Potrebno je stoga prihvatiti sve moguće mjere kojima se može smanjiti zagađenje okoliša po putniku.

3.5 Transeuropska prometna mreža u RH

Geoprometni položaj Hrvatske kao srednjoeuropske, podunavske i jadranske zemlje daje joj fundamentalne predispozicije za privlačenje međunarodnih prometnih tokova, naročito onih tranzitnih. Proširenjem EU, dolazi do tržišne ekspanzije koje bi Hrvatska kao zemlja poveznica između zapadne i istočne Europe mogla iskoristiti za inicijativu boljeg regionalnog razvoja. Trenutno stanje u prometnom sektoru upućuje na prihvaćanje nove prometne politike i rješavanje kritičnih problema: restrukturiranje nerentabilnih državnih poduzeća vezanih za promet, gospodarenje prometnom infrastrukturom, uvjeti tržišnog poslovanja svih prometnih grana, upravljanje prometom, s naglaskom na gradski promet, smanjenje eksternih troškova itd.

Budućnost Hrvatske, temeljem geoprometnog položaja, leži na novim prioritetnim prometnim pravcima osnovne TEN-T mreže: Mediteranskom i Rajnsko-dunavskom koridoru, slika 2.



Slika 2. Pravci Osnovne TEN-T mreže u RH [43]

S ciljem razvijanja koridora u potpunosti, potrebno se suočiti sa kritičnim problemima kako bi se osigurala efikasnost i učinkovitost u korištenju kapaciteta infrastrukture i garancija potpune operativnosti koridora. Ti tzv. kritični problemi vezani su uz kapacitet, interoperabilnost, intermodalnost, kao i uz administrativne i operativne barijere. Jedan dio kritičnih problema odnosi se i na Hrvatsku. Prvenstveno, u Hrvatskoj, trenutne maksimalne brzine kretanja na željeznici su ispod minimuma brzina na željeznicama diljem cijelog koridora. Na željezničkoj vezi između Slovenije i Hrvatske, liniji poveznici između glavnih gradova Ljubljane i Zagreba, postoji ograničenja vezana i za brzinu i za duljinu vlaka. Ta veza ne odgovara standardima TEN-T-a te je potrebno napraviti nadogradnju, odnosno, poboljšati infrastrukturu. Nadalje, na vezi između Hrvatske i Mađarske problem je iste prirode. Potrebno je unaprijediti željezničku infrastrukturu koja povezuje Zagreb i Budimpeštu.

Tablica 2. Projekti na Mediteranskom koridoru

Rijeka – Zagreb – Budimpešta	Željeznica	Studije i radovi, uključuje izgradnju nove i dodatne trake između Rijeke i mađarske granice
Rijeka	Luka	Obnova i razvoj infrastrukture, razvoj multimodalnih platformi i međusobnih veza
Ljubljana – Zagreb	Željeznica	Studije i radovi

Izvor [44]

Problem predstavlja i nejednolika infrastruktura željeznice. Jedina veza Mediteranskog koridora u Hrvatskoj koja ima dvokolosiječnu prugu jest odsjek pruge između Zagreba i Dugog Sela. U tablici 2 prikazani su projekti na Mediteranskom koridoru. Između navedenih postoje poteškoće i sa Zračnom lukom Zagreb, jedinom zračnom lukom ovog koridora na teritoriju RH, a vezane su za slabo razvijenom konekcijom sa gradskim središtem. Prvi građevinski radovi projekta rješenja povezanost trebali bi, prema najnovijim objavama, krenuti početkom 2017. godine. Iako bi u pogledu energetske učinkovitosti, ekološke održivosti i ekonomske isplativosti, najefikasnije rješenje, po ugledu na velike europske zračne luke, bila izgradnja željezničke pruge, a objavljeni projekt uključuje 9 kilometara tramvajske pruge s procjenom ukupne vrijednosti 50 milijuna eura koji će djelomično biti financirani iz sredstava EU [45].

U pomorskom prometu, Luka Rijeka kao najveća teretna luka u RH, ograničena je kapacitetima za odlaganje kontejnera. Mnogobrojni su slučajevi kašnjenja ili odgađanja radi zagušenosti luke. Nažalost, ne postoji niti fleksibilnost u infrastrukturi luke koja bi omogućila prihvat velikih brodova. Jedina grana prometa koja zadovoljava uvijete TEN-T standarda i zahtjeva jest cestovni promet sa modernim autocestama [46].

Rajnsko-dunavski koridor jest riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu te u konačnici Budimpeštu, odakle se dalje razdvaja jedan dio prema Rumunjskoj,

a drugi ide na Dunav između Hrvatske i Srbije u smjeru Crnog mora. Ovaj koridor se kod nas naziva VII koridor. U tablici 3 prikazani su projekti na Rajnsko-dunavskom koridoru na području RH koji imaju potencijal stjecanja financijskih sredstava iz CEF-a.

Tablica 3. Projekti na Rajnsko-dunavskom koridoru

Slavonski Brod	Luka	Studije i radovi
Dunav (Kehlheim – Constanta(Midia/Sulina))	Unutarnji plovni putovi	Studije i radovi na nekoliko odsjeka i uskih grla, luke unutarnjih plovnih putova, multimodalne međusobne veze
Sava	Unutarnji plovni putovi	Studije i radovi na nekoliko odsjeka i uskih grla, uključujući i prekogranični most

Izvor [44].

Tokom Dunava javljaju se mnoga uska grla te je potrebno poduzeti akcije kako bi se dio toka koji ne zadovoljava zahtijevane standarde, modernizirao. Spomenuta uska grla rijeke uključuju i usko grlo na granici Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Postoji nekoliko projekata vezanih uz unutarnje plovne putove na ovom koridoru. Jedan od njih je i obnova desne obale Dunava i korita rijeke uzduž njenog toka u Hrvatskoj.

Vlada RH 12. prosinca 2012. godine donijela je Odluku kojom se definira hrvatska osnovna mreža prometnih pravaca u sklopu transeuropske prometne mreže [48]. Definirani su cestovni pravci od državne granice s Republikom Mađarskom preko Osijeka prema Bosni i Hercegovini, te od Metkovića do Ploča, koridor Vc, te pravac autoceste od Rijeke i Ploča kao i cesta uzduž jadranske obale, poznatija kao Jadransko-Jonski pravac.

Poseban problem prometa u RH predstavlja izoliranost regije južne Dalmacije, točnije, teritorij Dubrovačko-neretvanske županije. Specifičnost tog teritorija jest okruženost

teritorijem druge države Bosne i Hercegovine, čime se stvara usko grlo te odvojenost od ostatka regije. Jasno je vidljiva potreba za osiguranjem pristupačnosti i povezanosti za lokalnu zajednicu, te nužnost stavljanja prioriteta za rješavanje navedene problematike. Popularnost tog dijela Hrvatske kao turističkog odredišta vrlo je snažno te je donošenje rješenja izoliranosti imalo veći pritisak s obzirom na ulogu turizma u gospodarstvu te općem razvoju države. Dugi niz godina kao idealno rješenje se spominje gradnja Pelješkog mosta koji bi povezo razdvojena kopna države. Opcija dostupnosti te regije zrakom je bila ograničena kvalitetom Zračne luke Dubrovnik te velikom razlikom u broju putnika izvan sezone i u sezoni. Od ukupnog broja putnike te zračne luke njih čak 64% čine stranci, činjenica koja znatno opterećuje kapacitete obrade putnika [49]. Sveukupna površina terminala dosegla je svoje kapacitete za zahtijevani volumen putnika, te nije u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. Radovi potrebne nadogradnje započeti su u ožujku 2013. godine. Završetak prve faze radova očekuje se do kraja 2016. godine i uključuje izgradnju novog terminala. Druga faza radova i završetak cjelokupnog projekta planiran je do 2020. godine, a uključuje proširenje operativnih površina te nadogradnju suprastrukture i infrastrukture. Izvršenjem navedenih radova želi se izvršiti priprema za odgovarajući nivo prihvata i otpreme putnika te potrebna prilagodba Shengenskom režimu [50]

Povećanjem kapaciteta i poboljšanjem cjelokupnog sustava dubrovačke zračne luke, omogućene će biti i bolje veze prema Zračnoj luci Zagreb, čija modernizacija te izgradnja novog terminala predstavlja jedan od glavnih prioriteta sektora zračnog prometa RH u sklopu TEN-T mreže. Valja napomenuti da projekt izgradnje novog terminala na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb nije financiran iz fondova EU-e, već bankarskim kreditima od strane koncesionara.

Zračna luka Split kao druga najvažnija pristupna točka dalmatinskoj obali ima već otprije poznat problem sezonalnog prometa i stvaranja uskih grla. Glavnim planom obuhvaćeno je proširenje kopnenih i zračnih objekata kojima bi se trebali riješiti problemi sezonalnosti i kvalitete usluge.

Kao dio sveobuhvatne mreže TEN-T-a važna je i Zračna luka Pula. Karakterizira je sezonalni promet, zajednička karakteristika zapravo svih zračnih luka uz obalu, što može uzrokovati usko grlo s obzirom na ograničenu infrastrukturu. Za razvitak ove zračne luke potrebno je razmotriti dva aspekta koji uključuju u prvom redu kvalitetu usluge zbog konkurentnosti sa susjednim međunarodnim zračnim lukama te ravnotežu između sigurnosti i operativnih kapaciteta. Ovi aspekti, između ostalog, ističu potrebu za povećanjem kapaciteta

ove zračne luke nadogradnjom određenih elemenata: sustava pristupne svjetlosne signalizacije, uzletno-sletne staze, stajanke, terminala i pristupa.

Regionalna povezanost i povezanost s udaljenim lokacijama uz nacionalnu koheziju, glavni su razlozi za proširenje Zračne luke Osijek, uzimajući u obzir teretni promet zbog sinergije s drugim prijevoznim sredstvima. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.

Zračna luka Rijeka pokazuje veliki porast putničkog prometa i ima dodatni potencijal za teretni promet zbog sinergije s lukom Rijeka.

U posljednjih desetak godina zračni promet u Hrvatskoj bilježi rast konkurentnosti na tržištu s konstantnim povećanjem broja prijevoznika koji koriste naše zračne luke, prikazane na slici 4, njih devet koje su nekad djelovale preko Zračne luke Zagreb kao glavnog čvorišta, no danas s porastom prometa i konkurencije, u pravilu sedam od njih devet dio je sveobuhvatne mreže europskih zračnih luka.

Broj konkurenata, što tradicionalnih, što niskobudžetnih prijevoznika, u međunarodnom prometu porastao je sa 16 u 2004. godini na 44 u 2013. godini [41]. Prema neslužbenim podacima, broj konkurenata na području RH trenutno je veći od 100.



Slika 3. Zračne luke u RH [41]

U sklopu potpunog povezivanja svih regija kontinenta, Europska unija pokrenula je proceduru konkretnog razvojnog povezivanja regije zapadnog Balkana. Na konferenciji održanoj u Beču krajem kolovoza 2015. godine istaknuta je potreba za razvojem koridora regionalne prometne mreže koja bi poboljšala mobilnost kako u regiji tako i u sklopu TEN-T mreže.

Prema procjeni Prometnog opservatorija za jugoistočnu Europu (South-east Europe Transport Observatory – SEETO) implementacija prioritarnih projekata regije zahtijevaju sredstva u iznosu 7,7 milijardi eura. Zahtijevana sredstva opravdana su nalazima studije Bečkog instituta za međunarodne ekonomske studije, koji su pokazali da bi takvo ulaganje bilo reflektirano na 1% godišnjeg rasta za zemlje regije za narednih 15 godina te na otvaranje 200 000 radnih mjesta.

Dogovorena su šest infrastrukturna projekta koja uključuju jedan intermodalni terminal, dva mosta te tri projekta na željeznicama [51].

4. KOMPARATIVNA ANALIZA PROMETNIH MODULA I RAZVOJNI POTENCIJALI ZRAČNOG PROMETA

Dvadesetih godina prošlog stoljeća, kako u svijetu, tako i u Europi, nastupile su privredne krize, no nakon brojnih restrukturiranja i deregulacije zračnog prostora zračni promet nastavio je uspješno povezivati brojne gradove. Nakon oporavka od jedne vrste problema, ubrzo su se pojavili drugi problemi, te je došlo do zasićenja u aerodromskoj operativi i do preopterećenja u sustavu kontrole zračnog prometa. Od 1990.-2013. godine broj letova unutar zemalja EU 15 + 2 povećao se za 80%, dok se broj ruta povećao za 138% [52].

Fragmentacija u zračnom prostoru imala je sve jači utjecaj s obzirom na evidentne razlike između razvijenih zemalja EU i onih u procesima tranzicije. Usvajanjem razvojnih planova djelovanjem međunarodnih organizacija: Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (International Civil Aviation Organization - ICAO), Europska konferencija za civilni zračni promet (European Aviation Civil Conference – ECAC), Zajedničke zrakoplovne vlasti (Join Aviation Authorities – JAA) i Eurocontrola, određene su važne smjernice koje su nužne za daljnji razvoj:

- Razvoj i uvođenje naprednih komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih sustava, podržanih satelitskom tehnologijom,
- Usklađivanje tehničko-tehnološke operative,
- Separacija regulatorne i operativne funkcije,
- Implementacija jedinstvene sigurnosne regulative uključujući mehanizme nadzora primjene,
- Optimiranje menadžmenta zračnog prometa.

Prihvatanjem razvojnog programa transeuropske prometne mreže i zajedničke prometne politike, ujedno se i segment zračnog prometa obvezao na uvažavanje ekoloških aspekata, učinkovitost menadžmenta prometnih tokova podržanog primjenom inteligentnih transportnih sustava, interoperabilnost prometnih modula, te na sigurnosne aspekte u eksploataciji.

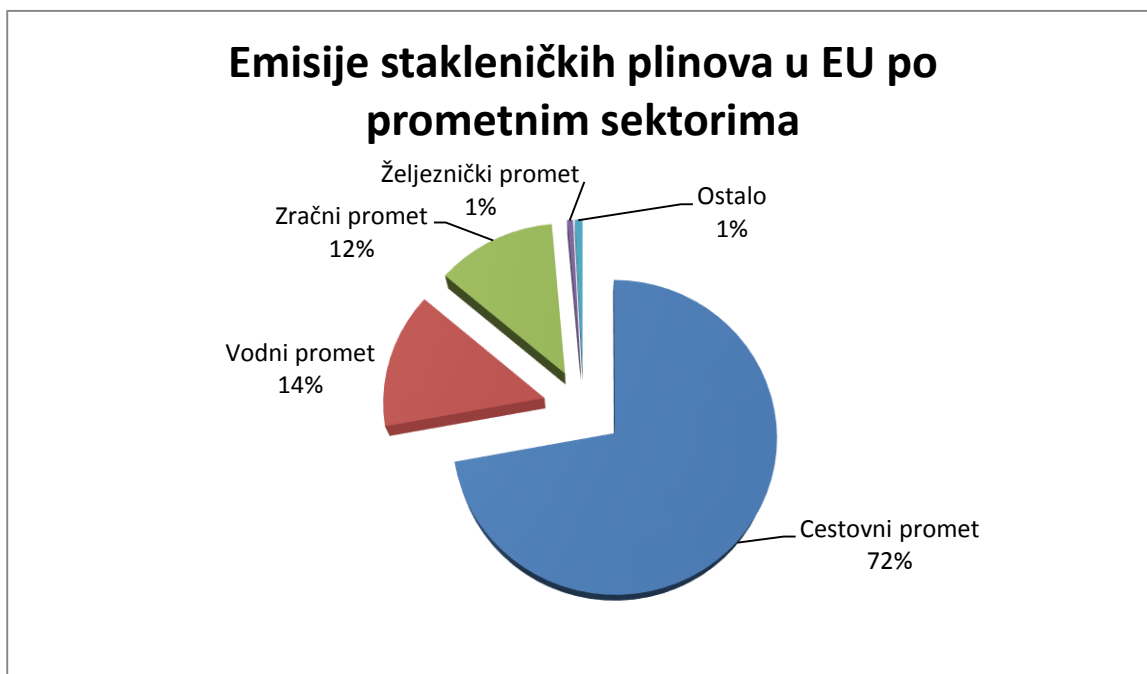
Svaka prometna grana na svoj način utječe na povezanost gradova i regija. Cestovni promet ima tendenciju stvaranja dobrih konekcija sa susjednim prostorima na manjim udaljenostima. Željeznički je promet pak više geografski određen, te omogućava konekcije između gradova kao i između važnih prometnih čvorišta, dok nove zračne veze podržavaju

policentrični razvoj Europe i svjetske integracije te omogućuju brzi pristup multimodalnim čvorištima.

4.1 Komparativna analiza konkurentnosti zračnog i željezničkog prometa u EU

Sve veći rast zračnog prometa nameće pitanje njegovog utjecaja na okoliš. Tijela javne vlasti i znanost revaloriziraju komparativne prednosti željeznice velikih brzina, čija bi učinkovitost mogla dovesti do djelomične supstitucije zrakoplova. Međutim, većina prometnih studija oslanja se na razvoj potražnje, a ne i ponude, tj. kapaciteta za zadanu potražnju, iako zapravo ciljno determinirana potražnja artikulira smanjenje negativnog utjecaja na okoliš [53].

Cestovni promet kao najraširenija vrsta prometa, prema grafikonu 2; odgovoran je za najveći udio onečišćenja. Otprilike 71% ukupnih emisija CO₂ iz cestovnog je prometa. Međutim, drugi sektori onečišćuju znatno manje. Pomorski promet uzrokuje 14%, zračni 13% onečišćenja i nakon njih slijedi prijevoz unutarnjim plovnim putovima s 2%. Željeznički promet je vrsta koja najmanje onečišćuje, svega 1% od ukupnih CO₂ emisija [54].



Grafikon 3. Emisije stakleničkih plinova u EU po prometnim sektorima [54]

Između svih vrsta prometa, smatra se da globalnom zatopljenju najviše pridonosi zračni promet, mjereno po putničkom kilometru. Unatoč stalnom zagađenju atmosfere, buci i

utjecaju na sveopću sigurnost u zonama okolo zračnih luka, udio utjecaja zračnog prometa na klimatske promjene smatra se relativno malim, no potrebno je uzeti u obzir da se egzaktan utjecaj ne može odrediti. Nažalost, ni bliža budućnost ne donosi neka veća tehnološka otkrića na području smanjenja potrošnje goriva, a time ni emisija plinova.

Vođeni mjerama očuvanja okoliša, razvoj mreža brzih željeznica čini se najboljom djelomičnom supstitucijom linija zračnog prometa.

Konkurencija ovih dvaju grana prijevoza izraženija je na području zapadne, one moderne Europe, koja je prva započela sa razvojem mreža brzih željeznica, stimulirana Bijelom knjigom o zajedničkoj prometnoj politici iz 2001. godine, te legislativnim paketom revitalizacije europskih željeznica.

Analiza ponude na tržištu linija zračnog prometa u usporedbi sa linijama brze željeznice na par parova gradova u Francuskoj 80-tih godina, pokazale su da ni na jednoj liniji, osim linije Pariz-Lyon, nije došlo do smanjenja broja letova. Linija Pariz-Lyon jest izuzetak jer je vrijeme putovanja između para gradova brzom željeznicom bilo ispod 2 sata. Valja napomenuti da je analiza bila ograničena na parove gradova koji imaju vezu brzom željeznicom, te time provedena analiza obuhvaća opće tokove ljudi i robe [53].

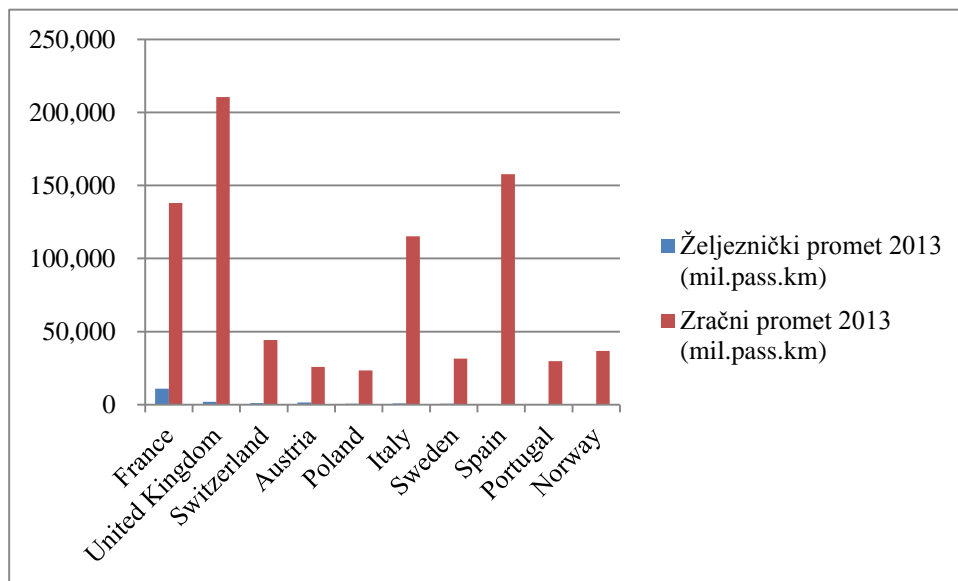
Brza željeznička mreža (High Speed Line - HSL) neprekidno se proširuje. Između 1990. i 2009. godine, linije na kojima željeznica može prijeći brzinu od 250 km na sat povećale su se sa 1.000 km na 6.000 km. Tijekom vremena, broj putničkih kilometara prijeđen na ovim linijama povećao se sa manje od 20 milijardi godišnje na gotovo 100 milijardi. Do 2030. godine, ako se dovrši, planirani brzi TEN-T proširio bi se na preko 30.000 km. Ipak, postoje velike razlike između regija u opsegu brzih i konvencionalnih željezničkih mreža. U Belgiji, Francuskoj, Španjolskoj, Njemačkoj, Italiji i Ujedinjenom Kraljevstvu, veliki dijelovi konvencionalne željezničke mreže nadograđeni su za brze vlakove te su se izgradile nove željezničke tračnice za brzi promet, Francuska, Belgija, Švedska i Finska imaju najviše kilometara željezničkih tračnica po stanovniku, a vlakovi prometuju pri brzinama većima od 120 km na sat. Velik broj tračnica financiran je uz potporu EFRR-a., Kohezijskog fonda, dodjelu sredstava TEN-T i bespovratna sredstva EIB-a. Unatoč značajnom ulaganju u modernizaciju željezničke mreže, još uvijek postoje regionalne mreže na kojima je brzina manja od 120 km na sat. Takve se mreže nalaze uglavnom u baltičkim državama, Poljskoj, Mađarskoj, Rumunjskoj i Bugarskoj. Štoviše, u nekoliko područja poput središnje Poljske, brzine su pale od 1990. godine [55]

Vrijeme putovanja je jedno od najvažnijih faktora u konkurenciji između željezničkog i zračnog prometa. Uz vrijeme putovanja od visokog stupnja važnosti su i: frekvencije, tarife, geografske strukture u urbanim regijama, zračne luke u mreži itd.

Uspoređivanje željezničkog i zračnog prometa temeljem kvantitete i temeljem geografske pokrivenosti je osjetljive prirode s obzirom na različite načine obavljanja prijevoza. Na razini Europe, zračni promet u osnovi povezuje par gradova, odlaznu A i odredišnu zračnu luku B, s nemogućnosti usputnih stajanja radi prirode obavljanja prijevoza. Suprotno tome, željezničkim prijevozom povezuju se odlazni i krajnji, odredišni kolodvor, sa usputnim stajanjima, čime povezuju veći broj gradova. Na taj način su udaljenosti pokriveno brzim željeznicama, geografski gledano, efikasnije, s obzirom da povezuju veći broj gradova što operativno nije moguće učiniti na istoj udaljenosti zračnom vezom. Činjenica jest da veze sa ostalim gradovima na željezničkim linijama ne moraju nužno biti brze željezničke linije, čime se vrijeme putovanja drastično povećava, a time konkurentnost prema zračnom prometu smanjuje. Primjerice 2010. godine Francuska je imala mrežu brzih željeznica, koje su povezivale 132 regije na području države, direktno povezujući 751 par gradova, no na samo njih 264 je vrijeme putovanja bilo manje od 3 sata [53]. Zračni promet je zato doživio velika geografska proširenja u svoj ponudi kroz godine. Linijama zračnog prijevoza 1991. godine bilo je povezano svega 1809 gradova. Dvadeset godina kasnije broj veza je porastao za 80% i iznosi 3262 veze. Ukoliko se ta dinamika rasta usporedi sa pokrivanjem udaljenosti, 22% je povećanje pokrivanja područja udaljenosti do 750 kilometara, a za 235% za udaljenosti veće od 750 kilometara. Drugim riječima, zračni promet je na području Europe ostvario značajan razvitak na područjima gdje ne postoji veza brzom željeznicom ili postojeća veza ne konkurira onoj zračnoj. Između 1990. i 2008. godine, potražnja za uslugama brze željeznice rasla je u prosjeku 30% godišnje, dok je cjelokupni sektor željezničkog prometa, s povremenim padom potražnje pa zatim porastom, zapravo stagnirao

Brza željeznica zračnom prometu najviše konkurira na putovanjima između 400 i 800 kilometara. Na putovanjima ispod 150 kilometara u konkurenciju ulazi i cestovni promet, ponajviše radi privatnosti i komfora putovanja. Između 150 i 400 kilometara putovanje, kako konvencionalnim, tako i brzim željeznicama, pokazalo se najbržim. Sektor zračnog prometa na dionicama putovanja tih dužina gubi prednost radi vremena koje se utroši na dolazak i odlazak sa same zračne luke, vremena trajanja cjelokupnog procesa prijave na let na polazišnoj zračnoj luci te vremena potrebnog za podizanje prtljage, kao i carinske provjere na odredišnoj zračnoj luci. Zračni promet ima najveću prednost na duljinama putovanja većim od 900 kilometara, gdje brzina odvijanja prijevoza dolazi do izražaja.

Temeljem zadnjih statistika iz 2013. godine vidljiva je razlika u kvantitativnom smislu, odnosno u broju putnika prevezenih zračnim i željezničkim prometom. Na grafikonu 4. prikazan je broj ostvarenih putničkih kilometara u 2013. godini.



Grafikon 4. Broj putničkih kilometara ostvarenih u zračnom i željezničkom prometu na uzorku 10 zemalja EU u 2013. godini

Izvor: [56]

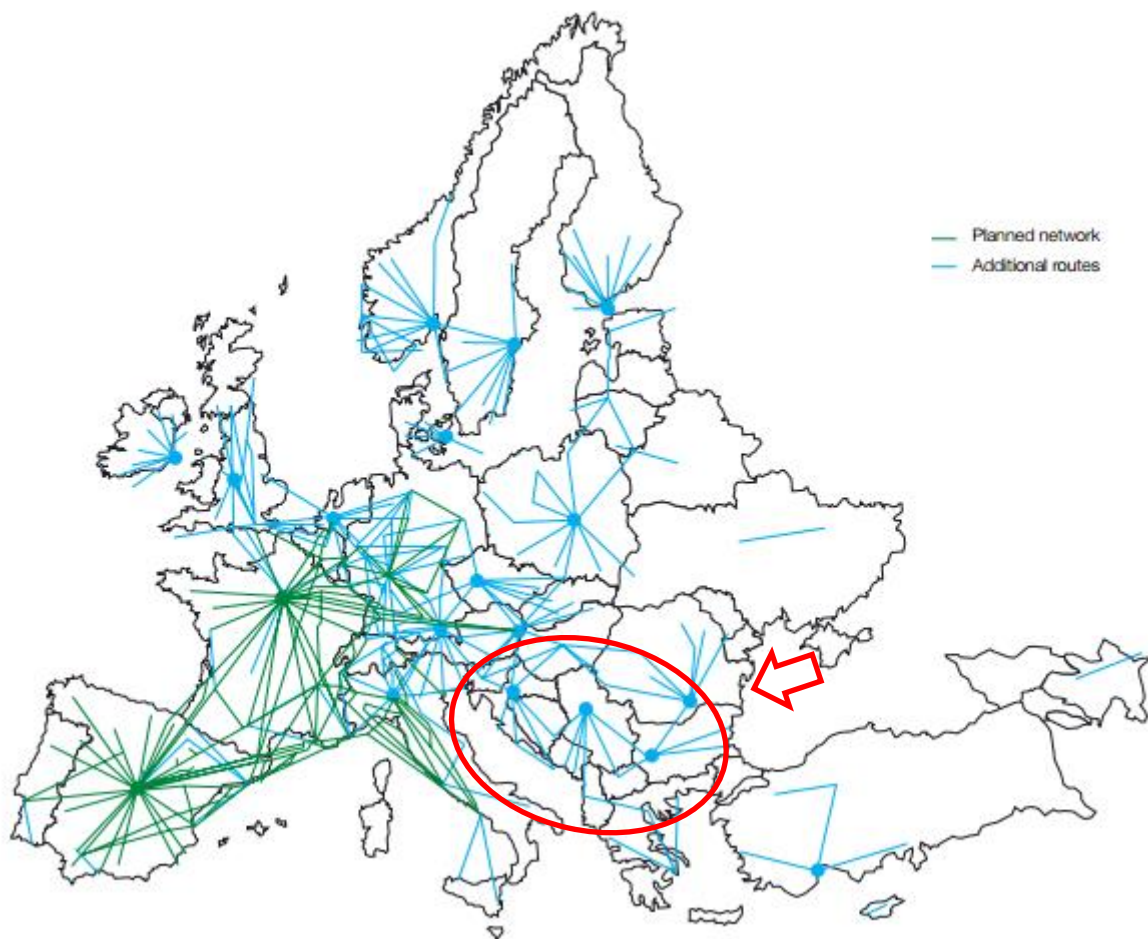
Postojeći podaci pokazuju da do danas, razvoj usluga brzih željeznica na području Europe nije spriječio ukupni snažni rast zračnog prometa.

U budućnosti planirane su linije brzih željeznica koje će pružiti potpunu uslugu velikim europskim gradovima. Povećanje od 50% pokrivenosti mreže bi u bližoj budućnosti trebalo povećati područja u kojima će konkurirati brze željeznice. Međutim, ponuda prijevoza zračnim putem nije prestala s rastom na područjima gdje mreže brzih željeznica ne mogu kvalitetno konkurirati u pogledu vremena putovanja. Štoviše, činjenica da su tarife u zračnom prometu sve prihvatljivije za sve veći segment populacije, ponajviše jačanjem mreža niskotarifnih prijevoznika, stavlja uspješnost brzih vlakova u neizvjestan položaj. Na rutama gdje postoji mogućnost opstanka i zajedničkog djelovanja oba vida prijevoza, zračni prijevoznici mogu se odlučiti na povećanje frekvencija čak i ako bi to zahtijevalo promjenu u veličini zrakoplova na one manje te bi time mogli smanjiti konkurentnost vlakova.

Unatoč kvalitetnoj konkurenciji između prijevoza brzim željeznicama i zračnog prijevoza, postoje izvrsni primjeri uspješne suradnje ovih dvaju transportna moda. Međunarodna zračna luka u Frankfurtu je pionir predstavnik. Prema podacima *Deutsche Bahn*-a, promet na brzom željeznici doživio je značajno povećanje broja putnika nakon što je

2002. godine uvedena linija HSL Frankfurt-Koln. Razlog tomu su dvije trećine putnika željeznicom koji dolaze ili odlaze sa zračne luke u Frankfurtu. U Francuskoj se pak stanica brze željeznice na zračnoj luci Pariz Charles de Guelle, nalazi na spoju sjeverne i jugoistočne brze željeznice. Ona je opslužena sa čak 52 brza vlaka dnevno povezujući veće gradove Francuske, te sa 5 dodatnih linija opslužuje sjevernu Europu, Brussels i Amsterdam [53].

Na primjeru malog teritorija regije jugoistočne Europe (South East Europe – SEE), koji čini svega 1% europskog zračnog prometa, planirani razvoj mreže brzih željeznica, koje su trenutno daleko ispod europskog prosjeka, i cestovnog prometa mogle bi utjecati tj. ugroziti razvoj sektora zračnog prometa, slika 5.

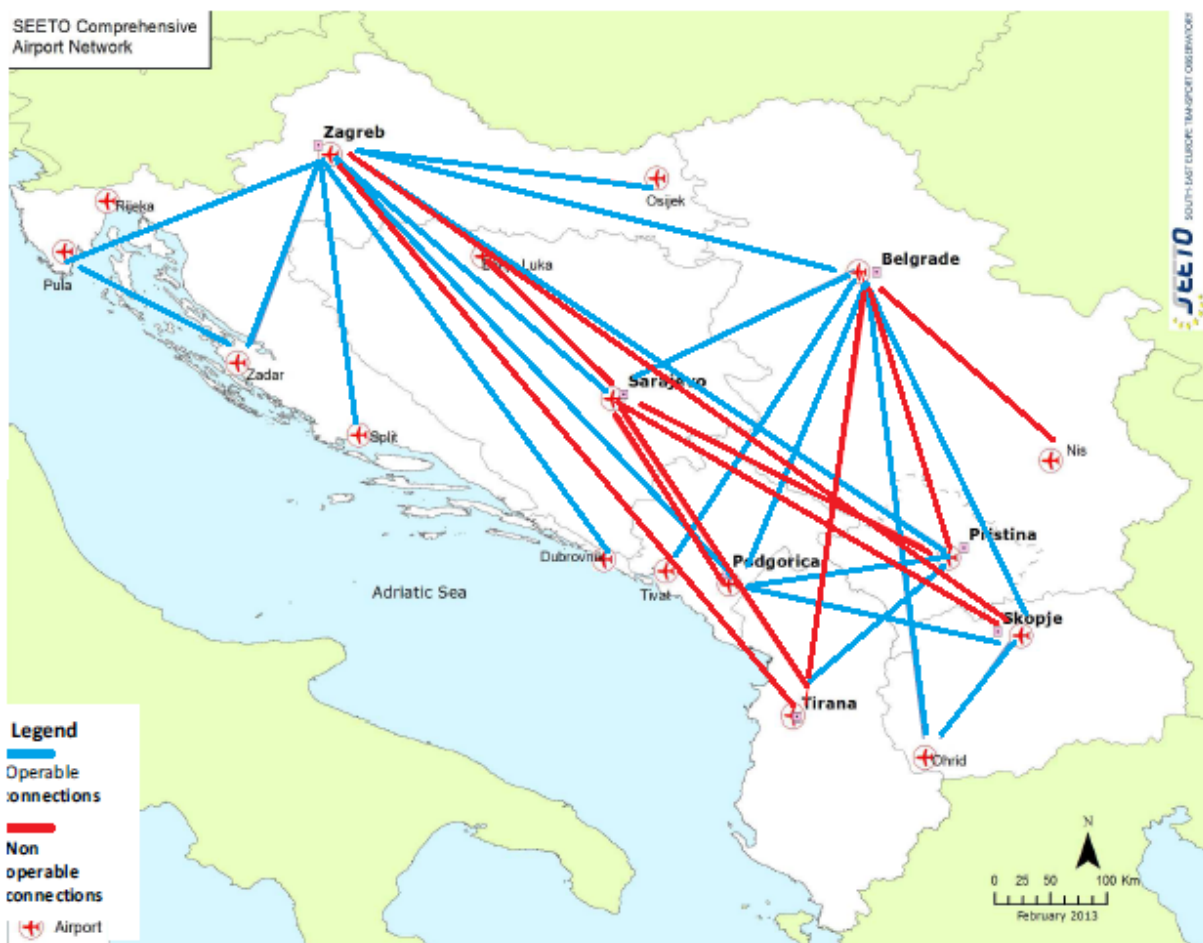


Slika 4. Mreža brzih željeznica [57]

Veliki broj zračnih luka ove regije nema primjereno razrađenu mrežu letova, te je baziran na *point-to-point* principu koji je na zadovoljavajućoj razini, no ona neće biti dostatna razvojem infrastrukture cestovne i željezničke mreže. S obzirom na trenutno lošu povezanost

cestovnim i željezničkim linijama, zračni promet i dalje dominira ovom regijom, poglavito za poslovna putovanja.

Na slici 6 prikazana je mreža letova koja će ukoliko bude uspješno uspostavljena, s pretpostavkom da će postojeća mreža letova ostati nepromijenjena, povezati sve glavne gradove regije SEE. Time bi se ostvario cilj osnovne mreže TEN-T, potpuna povezanost, te bi bio omogućen daljnji gospodarski i socijalni razvitak regije. Uspostavom linija domaćeg prometa u Bosni i Hercegovini (Banja Luka – Sarajevo) i Srbiji (Beograd – Niš) postavio bi se i fundament razvoja mreže letova prema *hub and spoke* principu[56].



Slika 5. Postojeće i predložene linije mreže zračnog prometa u SEE [57]

4.2 Razvojni potencijali zračnog prometa

Na razvoj zračnog prometa snažno utječu mnogi faktori koje je potrebno ispitati prije predviđanja samoga rasta. Glavnim utjecajnim faktorima smatraju se: gospodarski rast, razvoj niskotarifnih prijevoznika, razvoj faktora punjenja zrakoplova, demografska kretanja i sklonost ka korištenju usluga zračnog prometa, razvoj mreže brzih željeznica, razvoj zračnih luka, zrakoplovnih kompanija i njihove mreže letova, događaji i novi trendovi u svijetu i ostali. Kao najjačim pokretačima rasta zračnog prometa za razdoblje od 2012. do 2032. godine smatraju se:

- Rast velikih gradova u regijama oko zračnih luka radi porasta urbanizacije, čime se povećava stupanj bogatstva, a time i sklonosti i mogućnosti za putovanjima,
- Ekonomski rast potaknut rastom tržišta, sve više putnika koji prvi put lete i ekspanzija srednje klase čiji se rast predviđa na 5.2 milijardi u odnosu na današnjih 2.2 milijarde,
- Rast turističke djelatnosti koja stimulira potražnju za uslugama zračnog prometa,
- Liberalizacija tržišta zračnog prometa u Aziji, Africi i Latinskoj Americi,
- Zamjena starijih modela zrakoplova novim ekološki prihvatljivijim modelima,
- Porast niskotarifnog modela.

Novo predviđanje jest 11.4 milijuna instrumentalno vođenih letova (Instrumental Flight Rules – IFR) u Europi do 2021. godine, što je 19% povećanja u odnosu na 2014. godinu. Za 2015. godinu prognoziran je umjeren rast od 1,5%, radi utjecaja gospodarske situacije u skandinavskim zemljama te u Rusiji, koji negativno utječu na cjelokupni rast letova na kontinentu. Navedeni utjecaj nažalost nije kompenziran očekivanim porastom letova u južnim zemljama tokom ljetne sezone, štoviše, razna ograničenja u zračnom prostoru istočne Ukrajine i Libije dodatno su utjecala na smanjenje broja letova. Utjecaj blizine zračnog prostora Libije najviše je osjetila Malta gdje se očekuje pad broja letova za 4,5%. Nedostupnost zračnog prostora istočne Ukrajine uzrokovao je drastičan pad broja letova u Bjelorusiji i Moldaviji. Sadašnji tokovi i utjecajni faktori pokazuju da bi se u 2016. godini promet u Europi trebao povećati za 3%.

Nakon 2016. godine, rast prometa u Europi će se stabilizirati na oko 2,5% godišnje. Točnije, usporedbom podataka očekivani rast od 2,8% godišnje od 2016.-2018. godine će u 2019. godini pasti na 2,5% radi nedostatka kapaciteta u mreži europskih zračnih luka. Nova zračna luka u Istanbulu koja bi trebala započeti s radom do kraja 2017. godine djelovat će na smanjenje postojećih ograničenja te omogućiti povećanje prometa, no samo kratkoročno.

Rast prometa neće biti podjednak na kontinentu. Na zrelijem tržištu zapadne Europe rast će biti slabiji, no države s tog područja, Francuska, Njemačka, Španjolska i Ujedinjeno Kraljevstvo, doživjet će najveće dnevno povećanje letova. Turska bi trebala doživjeti najbrži postotak rasta prometa, a i najviše dodatnih letova po danu te bi time učinila najveći doprinos rastu prometa u Europi.

Unatoč tomu, do 2021. godine rast letova u Europi očekuje po se stopi od oko 2,5% godišnje. Ponovno dosezanje vrhunca od 10.1 milijun letova iz 2008. očekuje se 2017. godine što je godina dana zakašnjenja u odnosu na prethodno rađene prognoze.

S obzirom na geografski položaj Republike Hrvatske, promet može postati pokretač njezinog gospodarskog rasta. Uz to što se nalazi na važnim prometnim pravcima te uz Jadransko more, ona je na povoljnom položaju za razvoj mreže i povezanih aktivnosti. No, bitno je razvijati se u skladu s europskim potrebama, a ne samo potrebama države.

U sustavu zračnih luka Republike Hrvatske, njih čak sedam dio su međunarodne mreže zračnih luka. Oprema zračnih luka udovoljava važećim međunarodnim standardima sigurnosti i zaštite što je fundament potreban za daljnji razvoj. Snaga mreže naših zračnih luka je u njihovoj velikoj gustoći s obzirom na veličinu same države. Nažalost, ta ista mnogobrojnost s druge strane ima lošu infrastrukturu i nedovoljne kapacitete koji dolaze do izražaja naročito u doba turističke sezone. Potencijal rasta je vidljiv u izgradnji nove infrastrukture i obnove one postojeće gdje bi izraženu sezonalnost bilo lakše prihvatiti, no potrebne su detaljne studije kako bi ulaganje u proširenje kapaciteta bilo optimalno. Rizik cjelokupnog ulaganja jest zapravo sama ovisnost o turističkom prometu koji čini većinu prometa na zračnim lukama, naročito onima uz obalu. Zapravo je jedino Međunarodna zračna luka Zagreb ona koja nema toliko izraženu sezonalnost već radi s relativno konstantnim brojem putnika tokom cijele godine.

Na području jugoistočne Europe frekvencije letova su ispod zadovoljavajuće razine. Sve vodeće europske kompanije svojom mrežom letova obuhvaćaju cijeli kontinent i regiju jugoistočne Europe, dok domaće kompanije u regiji dominiraju prema važnim europskim središtima, a svega 10% svojih letova realiziraju unutar regije. Na slici 7 prikazana je mreža letova u Europi na kojoj je jasno vidljivo koliko je zapravo mreža letova na zapadu kontinenta razvijenija u odnosu na istok. U prethodnom tekstu spomenuta problematika takve mreže linija, predstavlja barijeru za odvijanje brzih putovanja između vodećih gradova regije [58]. Zagrebačka zračna luka obavlja najveći broj letova unutar regije, slijedi je Beograd, no valja napomenuti da do prosinca 2014. godine nije postojao direktan let između vodećih parova gradova u regiji.



Slika 6. Mreža letova u Europi [58]

Uvođenje novih linija unutar SEE regije bi moglo znatno doprinijeti mobilnosti i ubrzati gospodarski rast i procese suradnje. Biti će potrebno izvršiti daljnje analize i razmatranja kako bi se utvrdilo može li se uopće uspostaviti nove efektivna mreža letova.

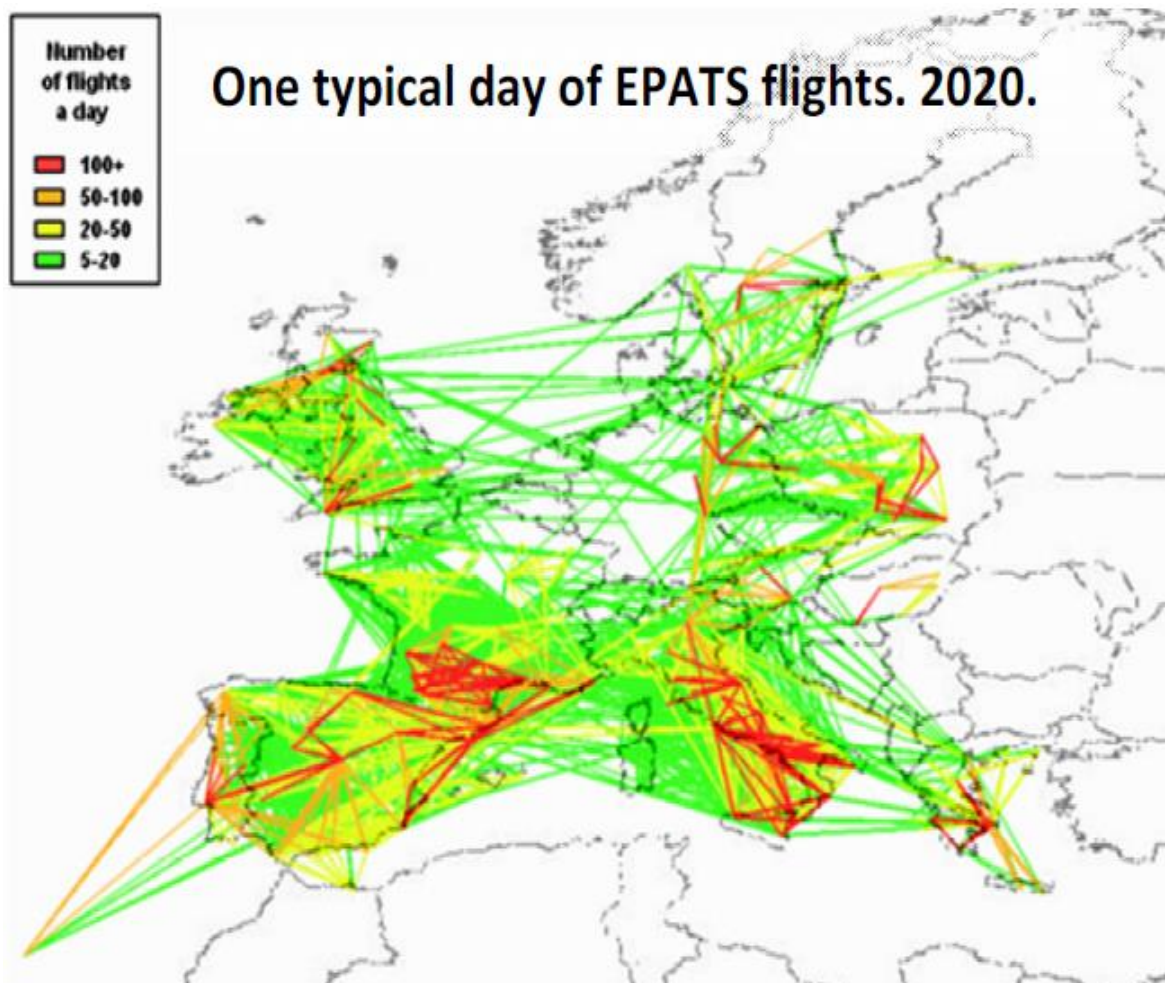
Druga opcija rješenje za ovu regiju je sustav prometa malim zrakoplovima (Small Aircraft Transport system – SATS). SATS ciljano djeluje na segment tržišta prometa koji nije obuhvaćen niti redovnim linijama zračnog prometa niti HSL. Promet malim zrakoplovima bi mogao ispuniti prazninu koja postoji između cestovnog prometa i globalnog zračnog prometa. Izazov je stvoriti novu prometnu mrežu manjih i regionalnih zračnih luka, koja bi omogućila bolju mobilnost između manjih i slabije povezanih regija. Ideja vodilja je zamijeniti srednje duge i duge cestovne veze za putovanja malim zrakoplovima generalne avijacije, te time poboljšati efikasnost putničkog prometa, smanjiti cestovna zagušenja te time i smanjiti negativni utjecaj na okoliš. Uzimajući u obzir troškove putovanja i smanjenje vremena utrošenog na putovanje, SAT nudi atraktivnu alternativu za putovanja automobilom na relacijama duljim od 200 kilometara. Mreža jednog ovakvog sustava je odgovor na nove

trendove u svijetu koji predstavljaju izazov za prometni sustav npr. smanjenje vremena utrošenog na putovanje te stvaranje boljih uvjeta putovanja uz:

- Smanjenu potrošnju energije,
- Poboljšanje sigurnosti,
- Smanjeno zagađenje okoliša.
- Smanjene troškove,
- Učinkovitije korištenje postojećih infrastruktura.

U sklopu SATSa napravljen je istraživački projekt Europskog privatnog sustava zračnog prometa (European Personal Air Transportation System – EPATS), koji je pokazao da bi postojeća infrastruktura bila dovoljna za jednostavan i brz pristup svim europskim zajednicama. Ovakav sustav bi bio vođen potrebama, željama i resursima stanovništva, poboljšao bi trenutnu dostupnost i mobilnost, uz gospodarske učinkovitosti i ekološke održivosti [59].

Istraživanje EPATS-a pokazalo je učinkovitost malih zrakoplova u poslovnim putovanjima u Europi, naročito u južnoj Francuskoj, Španjolskoj, Portugalu i Italiji, kao i u istočnoj Europi. Pokazao je i da bi SATS do 2020. godine bi mogao preuzeti 7% cestovnog prometa, odnosno 96 milijardi putničkih kilometara, obavljenih flotom od 89 000 malih zrakoplova sa 4-19 sjedala, slika 7[59].



Slika 7. Mreža letova prema EPATS-u do 2020. godine [59]

5. OCJENA UTJECAJA ZRAČNOG PROMETA NA TERITORIJALNU I EKONOMSKU KOHEZIJU

Promet je jedan od ključnih izazova strategije održivog razvoja EU. Unatoč tome što se strateški ciljevi prometnog razvoja ne mijenjaju, kontekst njihove implementacije jest promjenjiv. Nemogućnost predviđanja cijena goriva na tržištu, progresivni globalizacijski procesi, ratne krize i teroristički napadi, proširenja EU, gospodarske i ostale vezane krize - sve su to specifični faktori koji zahtijevaju konstantne recenzije strateških planova, adaptacije instrumenata prometne politike i dinamike implementacije inovativnih tehnologija, operative i gospodarskih modela [60]. Kao ključna stavka u privlačnosti gradova i regija, mobilnost i prometna povezanost igraju važnu ulogu pri donošenju odluka gdje živjeti, gdje raditi i gdje izvršiti ulaganja. Čak u ovo doba moderniziranog društva i virtualnih komunikacija, potreba za putovanjima nije umanjena, štoviše sasvim suprotno je istinito. Dostupnost, tj. povezanost, prepoznata je kao ključan faktor u teritorijalnom razvitku, razvitku regija i gradova te kao pokretač gospodarskog i socijalnog razvitka. U svim europskim strategijama, gradovi su nositelji regionalnih integracija i kohezijskog razvoja, a funkcionalne alijanse gradova preduvjet su gospodarske kompetitivnosti na svim područjima. U tom smislu sektor prometa ima važnu ulogu za pružanje mobilnosti i dostupnosti. Dobro povezana područja s visokom dostupnošću materijalima, partnerima i tržištu su, u pravilu, gospodarski uspješnija i konkurentnija na globalnom tržištu [61]. Razina povezanosti određenih područja ne ovisi samo o blizini najvažnijih prometnih i komunikacijskih mreža već i o blizini pristupnih točaka tim mrežama [60]. U sadašnjem procesu globalizacije razina povezanosti je vrlo važan čimbenik teritorijalnog razvoja.

Bijela knjiga iz 2011. godine ističe fundamentalne prednosti zračnog prometa, kao razvijenijeg sektora prometa, koje potiču na daljnji razvitak. Sustav zračnog prometa i njegov opskrbeni lanac, uključujući i visokotehnološku zrakoplovnu industriju, uvelike pridonosi razvoju europskog gospodarstva i kompetitivnosti Europe kao regije. Europske zrakoplovne kompanije i zračne luke su vodeće u svijetu kao i europska zrakoplovna industrija. Izazov je održati taj položaj na izrazito konkurentnom svjetskom tržištu s obzirom na postojeća ograničenja i velika ulaganja u transportnu infrastrukturu slabije razvijenih regija Europe. Zadržavanje kompetitivnosti europskog sustava zračnog prometa i ključne uloge Europe kao interkontinentalnog *huba* biti će izraženo stupnjem razvijenosti gospodarstva[56].

Multimodalna dostupnost središnje Europe i njezine periferije pridonosi policentričnom prostornom razvoju, koji je u velikoj mjeri osiguran dostupnošću zračnog prometa. Policentričan razvoj promiče konkurentnost i poboljšava koheziju. Na regionalnoj razini takav razvoj će osigurati rast i razvitak u malim i u gradovima srednje veličine, što će u konačnici dati prednost održivom teritorijalnom razvoju te će pridonijeti teritorijalnoj jednakosti. Europa se danas, kroz zračni i multimodalni pristup, čini kao jedna policentrična slika koja opisuje regije s dobrom povezanosti okružene regijama sa slabom povezanosti.

Nejednakosti u dostupnosti vidljive su ne samo između zemalja već i unutar jedne zemlje. Europske regije koje su najdostupnije locirane su oko najvećih međunarodnih zračnih luka s najvećim brojem putnika kao što su London, Paris, Bruxelles, Amsterdam, Frankfurt, München i sl. Mogućnost kratkotrajnih putovanja, većinom poslovno vezanih jednodnevnih putovanja, svakodnevnica je tog područja, jezgre kontinenta, dok je situacija u baltičkoj regiji i na istoku kontinenta još daleko od tih mogućnosti [60].



Slika 8. Mreže jednodnevnih putovanja [62]

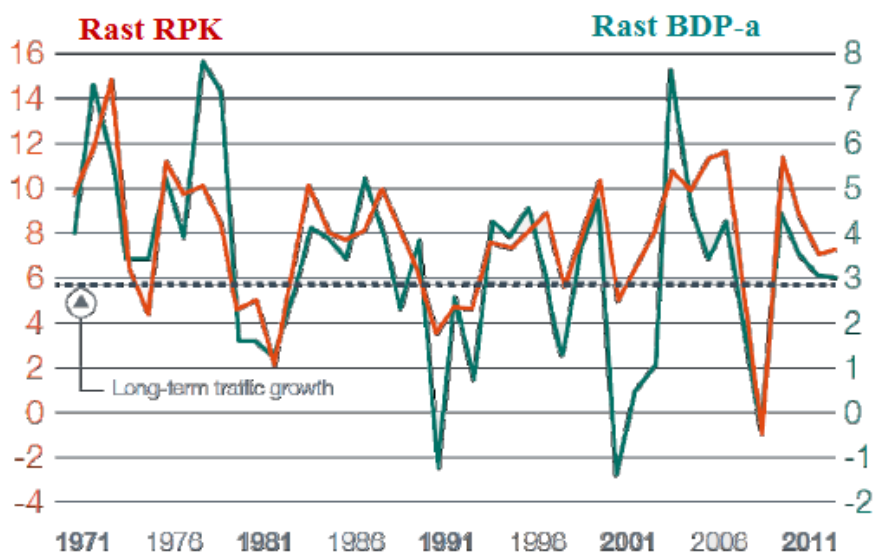
Zračne luke u Madridu, Barceloni, Lyonu, Beču, Pragu i Berlinu, kao i nekoliko zračnih luka sjeverne Italije, uvelike utječu na dostupnost okolnih regija. No, područja koja imaju velike koristi radi bliske lokacije zračne luke relativno su ograničena u pogledu teritorijalnih proširenja. Primjer tomu jest zračna luka Heathrow u Londonu. U želji za ostvarenjem bolje konkurencije za preookeanske letove te za postizanjem većeg broja transfernih putnika, Heathrow je želio izvršiti proširenje dodatnom pistom. No, radi same geografske lokacije, zrakoplovi u prilazu i na odletu prelijeću najgušće naseljene gradske četvrti [64]. Zagađenost zraka i buka koju stvaraju je na vrlo visokoj razini, stoga se smatra nezamislivim povećanje njihovog utjecaja dodatnim proširenjem zračne luke, dok se s druge

strane proširenje razmatralo u vidu dodatnog jačanja gospodarstva i otvaranja novih radnih mjesta.

U usporedbi s regijama koje su periferno locirane, regije središnje Europe imaju itekako koristi od odvijanja zračnog prometa dok s druge strane, regije koje nemaju kvalitetne konekcije linijama zračnog prometa, nastoje izvršiti kompenzaciju drugim prometnim granama, željezničkim ili cestovnim prometom. Međutim, to je moguće na zapadu kontinenta u Francuskoj te sjevernije u Njemačkoj, gdje postoji prometna infrastruktura koja može nadomjestiti postojeći nedostatak zračne linije. Na istoku Europe to nije moguće. Sukladno tome, najnoviji napredci postignuti su u regijama s manjim zračnim lukama, a to se naročito odnosi na regije istoka kontinenta gdje je razlika u dostupnosti između centralnih i ruralnih područja jače izražena [65].

Do prije 2010. godine najslabija dostupnost linijama zračnog prometa bila je u ruralnim područjima Španjolske i Portugala, u Grčkoj i Poljskoj te u zemljama na istoku kontinenta: Bugarskoj i Rumunjskoj. Nordijske zemlje mogle bi se priključiti onima sa slabijom dostupnošću, no zahvaljujući visoko razvijenom sustavu njihovih zračnih luka, konekcije na tom dijelu Europe već su na višoj razini što se može očekivati gledano s geografske strane [60].

Analizom gospodarskog razvoja i migracijskih tokova, koji su u uskoj vezi sa povezanosti između regija, do izražaja dolazi veća ovisnost gospodarstva o konekcijama među određenim područjima nego ovisnost o migracijskim tokovima. Godine 2006. GDP po glavi stanovnika je bio strogo vezan s potencijalnim konekcijama u sedam od deset regija, što upućuje da su regije s boljim konekcijama u većini slučajeva ekonomičnije i imaju veći stupanj konkurentnosti od izoliranih regija. Veza između same potražnje za uslugama zračnog prometa i rasta GDP-a je ekonometrijski verificirana. Slika 5 prikazuje godišnja kretanja broja prihodovnih putničkih kilometara (Revenue passenger kilometre – RPK) i GDP-a od 1971. do 2011. godine.



Slika 9. Promjena svjetskog GDP-a u ovisnosti o promjeni RPK-a [66]

Unatoč gospodarskoj krizi, koja je zadesila kontinent ali i cijeli svijet, dugoročne prognoze kretanja zračnog prometa predviđaju godišnji rast od 5% na globalnom tržištu. On predstavlja strateški važan sektor koji daje značajan doprinos cjelokupnom gospodarstvu EU sa 2,4% udjela u europskom GDP-u, s više od 150 redovnih zrakoplovnih kompanija, s mrežom koju čini više od 400 zračnih luka, te sa 60 pružatelja usluga kontrole zračne plovidbe. U djelatnostima vezanim za cjelokupno odvijanje zračnog prometa zaposleno je više od 2 milijuna ljudi na području cijele EU [67]. U zrakoplovnim kompanijama zaposleno je njih 23%, na operativnim poslovima u zračnim lukama njih 5%, 14% je zaposleno u proizvodnji zrakoplova, zrakoplovnih komponenti, sustava i motora, oko 2% kod davatelja usluga kontrole zračne plovidbe te oko 56% na uslužnim djelatnostima na zračnim lukama. Ukupan utjecaj cjelokupnog zrakoplovnog sektora, uključujući utjecaj same zrakoplovne operative, cjelokupnog procesa nabave roba i usluga potrebnih za odvijanje prometa, utjecaj broja zaposlenih, te lanca protoka novca potrebnog za naplate, odražava se sa 5,5 milijuna radnih mjesta te prinosom GDP-u Europe sa 430 milijarde američkih dolara. Znatna prednost proizlazi iz regionalnih gospodarstava preko utjecaja turističke djelatnosti, gdje većina turista na svoja odredišta putuje zrakoplovom. Šire ekonomske koristi od industrije zračnog prometa u turizmu vidljive su u broju turista koji koriste usluge zračnog prometa za dolazak na turistička odredišta. Prema podacima Svjetske turističke organizacije 2010. godine 51% međunarodnih turista koristilo se zrakoplovom kao sredstvom za dolazak na željenu destinaciju [68]. Potrošnjom turista koji putuju zrakoplovom, 2012. godine proizašla je potreba za dodatnih 3,7 milijuna radnih mjesta i 229 milijardi američkih dolara GDP-a.

Prema prognozama međunarodnog monetarnog fonda iz 2012. godine, koji gospodarski rast bilježi po bruto domaćem proizvodu po nacijama i geografskim regijama, najveći gospodarski rast na europskom kontinentu zabilježen je u središnjoj i istočnoj Europi. Na tom području u nadolazećim godinama očekivao se najjači rast s obzirom na djelovanje kohezijske politike, tablica 4. Na ostatku kontinenta predviđen je također rast GDP-a, no svjetskom prosjeku će, prema predviđanjima, najbrže stići regije koje su do sad slovile kao najmanje razvijene u uniji.

Tablica 4. Rast GDP-a po regijama

Regija/ Godina	Stvarni podaci		Predviđanja					
	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Europska zona	1.5	-0.6	-0.4	1.0	1.4	1.5	1.6	1.6
Europska unija	1.7	-0.3	0.0	1.3	1.6	1.8	1.8	1.9
Središnja i istočna Europa	5.4	1.4	2.3	2.7	3.3	3.5	3.7	3.7
Svijet	3.9	3.2	2.9	3.6	4.0	4.1	4.1	4.1

Izvor [66]

Dugoročne prognoze, za slijedećih 20 godina, predviđaju rast zračnog prometa EU po godišnjoj stopi od 3,8%. Predviđa se i da će broj ljudi zaposlenih u djelatnostima vezanim za zračni promet dostići 14,9 milijuna, što je 60% povećanja u odnosu na 2012. godinu, dok bi doprinos GDP-u, prema prognozama, trebao porasti za 107% te iznositi 1,4 bilijardi, do 2032. godine [66].

Najnovija izvješća iz srpnja 2015. godine, kazuju da u prvoj četvrtini godine gospodarske aktivnosti održavaju svoj konstantni rast. Stvarni bruto domaći proizvod nastavit će svoj rast jednakim intenzitetom kao i do sada, sa pojačanjem do kraja 2015. godine, ponajviše zbog domaće potražnje. Na tržištu rada očekuje se postupno poboljšanje te smanjenje stope nezaposlenosti. Takva kretanja trebala bi potaknuti i porast plaća te pojačati kupovnu moć građana Unije [69].

Povećanjem prometa, povećava se i briga vezana za sigurnost. Cilj zajedničke politike zrakoplovstva jest učiniti zračni prostor Europe najsigurnijim na svijetu. Inicijativa Jedinstveno europsko nebo, pokrenuta je 2004. godine kao odgovor na izazove koje postavlja sve veće zagušenje zračnog prostora i povećani pritisak na kapacitete zračnih luka i njihovih infrastruktura i kao potreba za mogućnosti prihvaćanja daljnjeg predviđenog rasta volumena zračnog prometa do 2030. godine. Inicijativu vodilju je 2009. godine slijedio drugi paket

mjera, Jedinstveno europsko nebo II, koji se više ističe u smjeru očuvanja okoliša, te troškovnu učinkovitost. Međutim, nastupanje željenih promjena bilo je relativno sporog karaktera pa je Europska komisija u lipnju 2013. godine donijela daljnje prijedloge u sklopu SES II+. Prijedlozi uključuju inicijativu vezanu za poboljšanje sigurnosti i nadzora te snažniji fokus na korisnike prometa, sa krajnjim ciljem ambicioznijeg pristupa ka zadovoljavanju postavljenih zahtjeva. Postavljanjem navedenih inicijativa želi se postići rast gospodarskih, financijskih i ekološki prihvatljivijih učinaka pri pružanju usluga zračne plovidbe, uslijed čega bi se smanjila fragmentiranost europskog sustava za upravljanje zračnim prometom (Air Traffic Management – ATM) [71]. Tehnološki fundament SES inicijative jest Zajedničko poduzeće za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba SESAR [71].

Zračne luke važne su komponente u cjelokupnom sustavu upravljanja zračnim prometom. Jedan od ciljeva SES-a jest potpuna integracija zračnih luka u ATM mreži kako bi se osigurala veća učinkovitost i potrebne performanse europskog ATM sustava. U cilju ispunjavanja navedenih ciljeva, SESAR razvija novu generaciju ATM sustava u kojem zračne luke igraju središnju ulogu. Ključ za postizanje interoperabilnog paneuropskog ATM sustava jest implementacija infrastrukture upravljanja informacijama povezanih sa cjelokupnim sustavom (System Wide Information Management – SWIM). SESAR-ov SWIM projekt potpisuje temeljne principe koji se sastoje od standarda, infrastrukture i upravljanja ATM informacijama i njihove razmjene između kvalificiranih osoba preko interoperabilnih usluga. SWIM je dakle strukturiran oko tri glavna sloja: prvenstveno informacije, zatim usluge i infrastruktura, od kojih svaki zahtjeva odgovarajuće standarde kako bi se osigurala interoperabilnost. Kao nit vodilja tih slojeva propisana je struktura transparentnog upravljanja razvojem, implementacijom i evolucijom SWIM-a [72].

6. ZAKLJUČAK

Europska unija kao politička, ali i društvena zajednica zemalja Europe, od svog osnutka djeluje s ciljem generalne jednakosti i pravednosti. Širenjem zajednice kroz godine, te uključivanjem sve većeg broja zemalja, među zemljama članicama došlo je do vidljive razlike. Te razlike bile su najistaknutije u pogledu bogatstva zemlje, prilikama za njezine građane i dostupnošću, odnosno, povezanošću s ostalim članicama. Kohezijskom politikom i njenim instrumentima te namjenskim fondovima, Europska unija djeluje s ciljem smanjenja, odnosno, ukidanja tih razlika poticanjem poslovne konkurentnosti, gospodarskog rasta, održivog razvoja te poboljšanja kvalitete života građana svih regija i gradova EU.

Značajna uloga prometa odnosno utjecaja zračnog prometa na ekonomiju stječe vrijednost spoznajom povezanosti zračnog prometa i gospodarskog razvoja, proizvodnje, distribucije i cijena roba i usluga. Uloga prometa je ključna u pokretanju razvoja regija i gradova u doba ubrzane globalizacije. To je prepoznala i teritorijalna kohezija uzimajući u obzir ekonomsku, socijalnu, društvenu jednakost i ekološku ravnotežu. Provođenjem prometne politike nastoji se osigurati navedeno kroz eliminaciju fragmentiranosti, stvaranje nove razvojne koncepcije, formiranje transeuropske prometne mreže, zaštitu okoliša, održavanje odgovarajućih razina sigurnosti u prometu, socijalnu koheziju, jačanje vanjske dimenzije tržišta i unutarnjeg tržišta EU. Dostupnost unutar europskog teritorija i dostupnost europskog kontinenta drugim kontinentima u svijetu je pitanje koja zahtijevaju kontinuirana razmatranja kako bi se mogle pružiti detaljne i usporedive činjenice i dokazi, koji bi potaknuli djelovanja u smjeru poboljšanja.

Promet je krucijalan čimbenik gospodarskog rasta, stoga razvoj TEN-T mreže zahtjeva velika sredstva koja su u početku bila osigurana od strane Europske investicijske banke i Europskog investicijskog fonda, a dodatno su potpomognuta fondovima EU. Određeni su prioritetni projekti u sklopu devet prometnih koridora, neki su već i završeni, te je po završetku vidljivo koliki je njihov utjecaj na teritorijalnu ali i na ekonomsku koheziju.

Zračni promet je s druge strane sa svojom specifičnošću u odnosu na ostale grane prometa esencijalan po pitanju svoje uloge u koheziji. Omogućava jednodnevna, u većini slučajeva to su poslovna putovanja s jednog kraja kontinenta na drugi, što je danas postalo svakodnevica i to ne može niti jedna druga grana prometa ostvariti. To je naročito vidljivo u jezgri kontinenta, području gdje je povezanost vrlo dobro razrađena. Ruralni dijelovi, točnije oni istočni dijelovi kontinenta, nažalost, ne mogu se pohvaliti jednakim mogućnostima. Na

tom području potrebno je izvršenjem primarnih projekata približiti regiju ostatku kontinenta, te daljnjim ulaganjima omogućiti jednakost u mobilnosti.

Podacima o kretanju GDP u odnosu na broj prihodovnih putničkih kilometara najbolje je vidljivo koliki je stvarni utjecaj prometa. Rast putničkih kilometara rezultira rastom GDP što za posljedicu ima i veću potrebu za ljudskom aktivnosti, a to se odražava i na veći broj zaposlenih te bolje socijalne statuse.

Gledano iz šireg aspekta međuregionalna i međudržavna koordinacija je esencijalna, no da bi cjelina bila funkcionalna potrebno je sve njezine sastavnice dovesti na istu razinu. Svaka regija svojim specifičnim društvenim, ekonomskim, geografskim, klimatološkim i ostalim karakteristikama mora prepoznati svoje prednosti te ih iskoristiti za održivo upravljanje resursima i u konačnici postići konkurentnost i jednakost prema ostalim državama.

U cilju stjecanja preciznije slike navedenog utjecaja potrebno je uzeti u obzir važnost postojećih veza između svih prometnih sustava i ekonomskog razvoja, proizvodnje, distribucije i cijena roba i usluga, kao i ostalih vitalnih sustava

LITERATURA

- [1] http://europa.eu/about-eu/eu-history/1945-1959/index_hr.htm (travanj 2015.)
- [2] Republika Hrvatska, Hrvatska gospodarska komora, Ususret fondovima kohezijske politike u Hrvatskoj, Zagreb, svibanj 2013.
- [3] http://europa.eu/about-eu/eu-history/1970-1979/index_hr.htm (travanj 2015.)
- [4] http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index_hr.htm (travanj 2015.)
- [5] Republika Hrvatska, Hrvatska gospodarska komora, Ususret fondovima kohezijske politike u Hrvatskoj, Zagreb, svibanj 2013.
- [6] http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index_hr.htm (travanj 2015.)
- [7] <http://www.strukturnifondovi.hr/eu-fondovi> (travanj 2015.)
- [8] <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325> (travanj 2015.)
- [9] <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=525&langId=en> (travanj 2015.)
- [10] <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=35&langId=hr> (travanj 2015.)
- [11] <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325> (travanj 2015.)
- [12] <http://www.europeanfundingne.co.uk/european-regional-development-fund-erdf.html> (travanj 2015.)
- [13] http://ec.europa.eu/regional_policy/hr/funding/erdf/ (travanj 2015.)
- [14] Europski parlament, Članci 174. do 178. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), Europski fond za regionalni razvoj, veljača 2014
- [15] KRUTAK d.o.o. konzultantsko-razvojne usluge; Kohezijski fond (Cohesion Fund, CF) [Internet], dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/Kohezijski%20fond.pdf>
- [16] <http://www.eu-projekti.info/kohezijski-fond> (travanj 2015.)
- [17] http://ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/en/funding/cohesion-fund/ (travanj 2015.)
- [18] KRUTAK d.o.o. konzultantsko-razvojne usluge; Kohezijski fond (Cohesion Fund, CF) [Internet], dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/Kohezijski%20fond.pdf>
- [19] <http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=427> (svibanj 2015.)
- [20] KRUTAK d.o.o. konzultantsko-razvojne usluge; Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj, [Internet], dostupno na http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:hGnjgKQ9aOMJ:www.agroklub.com/upload/dokumenti/europski_poljoprivredni_fond_za_ruralni_razvoj.pdf+&cd=1&hl=hr&ct=clnk&gl=hr

- [21] Europska komisija; Uvod u kohezijsku politiku EU za razdoblje 2014.-2020., lipanj 2014; [Internet], dostupno na:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/basic/basic_2014_hr.pdf
- [22] Europski revizorski sud; ured za publikacije, [Internet], dostupno na :
http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_21/QJAB14020HRN.pdf
- [23] European union, Committe of the Regions, Delivering on the Europe 2020 Strategy; Catalogue number QG-31-12-732-EN-C; DOI 10.2863/55820
- [24] Europska komisija, Panorama inforegio, izdanje: Zima 2014, broj 48: Kohezijska politika 2014-2020. Dobivanje zamaha
- [25] <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=525&langId=en> (svibanj 2015.)
- [26] Europska komisija; Uvod u kohezijsku politiku EU za razdoblje 2014.-2020., lipanj 2014; [Internet], dostupno na:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/basic/basic_2014_hr.pdf
- [27] Steiner, S; Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet, Znanstvena studij; Prometni sustav Hrvatske u procesu europskih integracija, 2007
- [28] <http://www.slideshare.net/semirhrva/elementi-prometne-politike> (svibanj 2015.)
- [29] http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/hr/transport_hr.pdf (svibanj 2015.)
- [30] EU – Hrvatska Zajednički Savjetodavni Odbor; Klasnic;W. Prometna politika EU-preliminarno izvješće, listopad 2009, [Internet]; dostupno na:http://socijalno-partnerstvo.hr/wp-content/uploads/2013/04/Izvjescje-Prometna-politika-EU_Klasnic.pdf
- [31] <http://www.een.hr/hr/kohezijski-fond/> (lipanj 2015.)
- [32] Europski parlament-transeuropske mreže, smjernice; [Internet], dostupno na :
http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.8.1.pdf
- [33] http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_hr.htm (Kolovoz 2015)
- [34] European Commission; Trans-European networks; Luxembourg 2009, [Internet], dostupno na: <http://aei.pitt.edu/35867/1/Trans.European.Networks.report.pdf>
- [35] Steiner, S; Božičević, J; Tišma, S. Prometno-prostorna korelacija u strategijskom planiranju razvoja, Znanstveni skup Ocjena dosadašnjeg prometnog razvitka Hrvatske i osnovne smjernice daljnjeg razvoja, Zagreb, Hrvatska, 11.04.2012
- [36] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm (lipanj 2015.)
- [37] http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_hr.htm (lipanj 2015.)
- [38] <http://www.glas-slavonije.hr/Slike/2014/09/141206.jpg> (lipanj 2015.)
- [39] Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Transeuropske prometne mreže i izvori financiranja, Zagreb prosinac 2012Službeni list Europske unije;

- [40] Uredba br. 1316/2013 europskog parlamenta i vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe
- [41] Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine,; Zagreb, listopad 2014.
- [42] European commission – White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, March 2011
- [43] European Commission Core Network Corridors, progress Report of the European Coordinators, September 2014
- [44] Europska komisija; Transeuropske prometne mreže; [Internet]; dostupno na: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/hr.pdf>
- [45] <http://www.jutarnji.hr/2017--zet-starta-projekt-stoljeca-voznja-tramvajem-od-kvatica-do-plesa-trajat-ce-samo-20-minuta/1374882/> (Kolovoz 2015)
- [46] European commission; Bringhorst J. L; Mediterranean- Work plan of the European Coordinator, svibanj 2015
- [47] Europska komisija; Transeuropske prometne mreže; [Internet]; dostupno na: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/hr.pdf>
- [48] <http://www.promet-eufondovi.hr/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije> (Kolovoz 2015)
- [49] Republika Hrvatska, Ministarstvo gospodarstva, Operativni program u okviru cilja investicija za rast i zapošljavanje, Operativni program – Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.; prosinac 2014.
- [50] Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture; Projekt obnove i razvoja Zračne luke Dubrovnik ZLD 2020, travanj 2013
- [51] Chairman's Conclusions, Final Declaration by the Chair of the Vienna Western Balkans Summit; August 2015
- [52] Burghouwt G, de Wit J, In the wake of liberalisation: long-term developments in the EU air transport market, [internet]. Svibanj 2015; dostupan na: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X15000621>
- [53] Dobruszkes F, High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented, perspective, [Internet], Studeni 2011, dostupan na: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X11000837>

- [54] http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/hr/transport_hr.pdf
- [55] European commission, 6th Report on Economic, Social and Territorial Cohesion, July 2014
- [56] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics
- [57] Šimecki, A; Air Transport Connectivity Model in South East Europe / doktorska disertacija; Zagreb : Faculty of Transport and Traffic Sciences, 2013
- [58] Steiner; S.; Challenges and solutions for Air transport in the Danube region; The first annual stakeholder conference THE DANUBE REGION TRANSPORT DAYS 2012: Towards coordinated efforts for efficient transport in the Danube Region, Slovenia, 2012
- [59] Piwek: K.: Small Aircraft Transport as a New Component of the European Air Transport System: 2012 . doi: 10.3233/978-1-61499-063-5-376
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2010_high_speed_rail_en.pdf
- [60] Territorial Dynamics in Europe: Trends in Accessibility (2009), ESPON 2013 Programme, Coordination Unit, Luxembourg
- [61] Europska konferencija ministara nadležnih za prostorno/regionalno planiranje (CEMAT), Glosar ključnih izraza korištenih u politikama prostornog razvoja u Europi, Lisabon, Portugal, 26.-27. Listopada 2006
- [62] Steiner s, Feletar P, Šimecki A, . Transport and spatial correlation of regional development. International Maritime Science Conference, Book of proceeding, 2014 Apr 28-29, Solin, Hrvatska
- [63] Steiner S, Potencijali razvoja zračnog prometa u okruženju Luke Ploče , Međunarodni znanstveni skup: Valorizacija intermodalnog logističkog korisodra Ploče-Mostar-Sarajevo-Vukovar (Srednji Jadran – Podunavlje), lipanj 2014, dostupan na :
<https://bib.irb.hr/datoteka/704086.Rad2.pdf>
- [64] Stephensen P, A third runway at Heathrow London airport will never fly, srpanj 2015, dostupan na: <http://www.ft.com/cms/s/0/3fae602e-1fd7-11e5-ab0f-6bb9974f25d0.html#axzz3eovUgiQM>
- [65] TRACC, Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe, (2013), ESPON 2015 Programme, Coordination Unit, Luxemburg
- [66] MacDonald M, Annual Analyses of the EU Air Transport Market, final report 2012, prosinac 2013, European Commission
- [67] http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/index_en.htm
- [68] World Tourism Organization ; Annual Report 2011, UNWTO, Madrid 2012
- [69] <http://www.insee.fr/en/themes/info-rapide.asp?id=108&date=20150707> (Kolovoz)

- [70] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport_statistics_introduced#Recent_developments_for_air_transport (Kolovoz)
- [71] <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/> (Kolovoz)
- [72] <http://www.internationalairportreview.com/20029/past-issues/issue-4-2015/sesar-swim-keeps-airports-in-the-atm-loop/> (Kolovoz)

POPIS SLIKA

Slika 1: 9 glavnih koridora transeuropske prometne mreže, [38]	27
Slika 2. Pravci Osnovne TEN-T mreže u RH [43].....	33
Slika 3. Zračne luke u RH [41]	38
Slika 4. Mreža brzih željeznica [57].....	45
Slika 5. Postojeće i predložene linije mreže zračnog prometa u SEE [57]	46
Slika 7. Mreža letova prema EPATS-u do 2020. godine [59].....	51
Slika 8. Mreže jednodnevnih putovanja [62]	53
Slika 9. Promjena svjetskog GDP-a u ovisnosti o promjeni RPK-a [67].....	55

POPIS KRATICA

EU	(European union) Europska Unija
TEN-T	(Trans-European Transport Networks) Transeuropska prometna mreža
EEC	(European Economic Community)Europska ekonomska zajednica
EFRD	(European fund for Regional Development) Europski fond za regionalni razvoj
ESF	(European Social Fund) Europski socijalni fond
CF	(Cohesion Fund) Kohezijski fond
EAFRD	(European Agricultural Fund for Rural Development) Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj
EMFF	(European Maritime & Fisheries Fund) Europski fond za pomorstvo i ribarstvo
GDP	(Gross domestic product) Bruto društveni proizvod
CFP	(Common Fisheries Policy) Zajednička ribarska politika
IPP	(Integrated Maritime Policy) – Integrirana pomorska politika
ZPP	(Common Agricultural Policy) Zajednička poljoprivredna politika
EIP	(European Inovation partnership) Europsko inovacijsko partnerstvo
EIB	(European Investment Bank) Europska investicijska banka
EIF	(European Investment Fond) Europski investicijski fond
EFTA	(European Free Trade Association) Europska udruga slobodne trgovine
CEF	(Connecting Europe Facility) Instrument za povezivanje Europe
SES	(Single European Sky) Jedinstveno europsko nebo
ATM	(Air Traffic Management), Upravljanje u zračnom prometu
FAB	Functional Airspace Block, Funkcionalni blokovi zračnog prostora
SESAR	(Single European Sky ATM Research) Zajedničko poduzeće za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba
ICAO	(International Civil Aviation Organization) Medunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva
ECAC	(European Aviation Civil Conference) Europska konferencija za civilni zračni promet
JAA	(Join Aviation Authorities) Zajedničke zrakoplovne vlasti
IFR	(Instrumental Flight Rules) Letenje pomoću instrumenata
RPK	(Revenue passenger kilometre) prihodovni putnički kilometar
SATS	(Small Aircraft Transport system) Sustav prometa malim zrakoplovima
EPATS	(European Personal Air Transportation System) EPATS

SWIM (System Wide Information Management) Infrastruktura upravljanja informacijama povezanih sa cjelokupnim sustavom