Zračni promet u funkciji regionalnog razvoja

Dragičević, Leo

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:119:009915

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Leo Dragičević

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI REGIONALNOG RAZVOJA

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2015.

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI REGIONALNOG RAZVOJA

Air Transport in Regional Development Context

Mentor: **prof. dr. sc. Sanja Steiner**

Student: **Leo Dragičević, 0177034761**

Zagreb, rujan 2015.

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI REGIONALNOG RAZVOJA

SAŽETAK

Istraživanje u sklopu diplomskog rada analizira metodologiju planiranja i programiranja regionalnog razvoja u Europskoj uniji s naglaskom na ključne indikatore dostupnosti i povezivosti prometne infrastrukture, te identifikaciju specifikuma zračnog prometa u pariranju regionalnog razvoja.

U tom kontekstu elaborira strategijske okvire prometnog razvoja. Ciljano istraživanje fokusirano je na tematiku teritorijalne suradnje sa komparativnom analizom na izabranom uzorku regija, te razinu komplementarnosti regionalnih prometnih mreža.

Cilj diplomskog rada je evaluacija razvojnih potencijala zračnog prometa u funkcionalnoj regionalnoj integraciji s osvrtom na status integriranosti Hrvatske u europske makroregije.

KLJUČNE RIJEČI: regionalni razvoj; europski strukturni i investicijski fondovi; regionalna suradnja; prometni razvoj; europska teritorijalna suradnja

SUMMARY

Research as part of thesis analyzes the methodology of planning and programming of regional development in the European Union with an emphasis on key indicators of the availability and connectivity of transport infrastructure, and identify the specifics of air transport in parrying regional development.

In this context, it elaborates strategic framework for transport development. Targeted research is focused on the theme of territorial cooperation with a comparative analysis of the selected sample region and the complementarity of regional transport networks.

The aim of thesis is to evaluate the development potential of air traffic in the functional regional integration with regard to the status of Croatian integration in the European macro-regions.

KEYWORDS: regional development; european structural and investment funds; regional cooperation; transport development; european territorial cooperation

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

SADRŽAJ

1. Uvod 1
2. Europska regulativa i praksa regionalnog razvoja 3
2.1. Početci i razvoj regionalne politike 4
2.2. Europski strukturni i investicijski fondovi 5
2.2.1. Europski fond za regionalni razvoj EFRR 7
2.2.2. Europski socijalni fond ESF 11
2.2.3. Kohezijski fond KF 12
2.2.4. Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj EPFRR 13
2.2.5. Europski fond za pomorstvo i ribarstvo EFPR 14
2.3. Europska teritorijalna suradnja 15
2.4. Europska grupacija za teritorijalnu suradnju 17
2.5. Europa 2020 18
3. Europska strategija prometnog razvoja 20
3.1. Prometna politika 20
3.2. Transeuropska prometna mreža (TEN-T) 24
3.2.1. Osnovna prometna mreža 25
3.2.2. Sveobuhvatna prometna mreža 29
3.2.3. Hrvatska u transeuropskoj prometnoj mreži 29
4. Analiza regionalne suradnje na izabranom uzorku regija 32
4.1. Prekogranična suradnja 34
4.1.1. Program prekogranične suradnje Italija - Hrvatska 2014.-2020. 35
4.1.2. Program prekogranične suradnje Mađarska - Hrvatska 2014.-2020. 36
4.1.3. Program prekogranične suradnje Slovenija - Hrvatska 2014.-2020. 37
4.1.4. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora 2014.-2020 38
4.1.5. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Srbija 2014.-2020. 40
4.2. Transnacionalna suradnja 42
4.2.1. Program transnacionalne suradnje Mediteran 2014.-2020. 42
4.2.2. Program transnacionalne suradnje Dunav 2014.-2020 43
4.2.3. Jadransko-jonski program transnacionalne suradnje 2014.-2020. 45
4.2.4. Program transnacionalne suradnje Središnja Europa 2014.-2020. 46
4.2. Međuregionalna suradnja 47
4.2.1. INTERACT III 2014.-2020. 48
4.2.2. INTERREG VC 2014.-2020. 48

4.2.3. ESPON 2014.-2020. 50
4.2.4. URBACT 2014.-2020. 52
5. Komparativna analiza prometnih modula na izabranom uzorku regija 55
5.1. Komparativna analiza prometnih modula u Republici Hrvatskoj (NUTS-1) 57
5.1.1. Analiza željezničkog prometa u RH 57
5.1.2. Analiza cestovnog prometa u RH 60
5.1.3. Analiza zračnog prometa u RH 62
5.1.4. Analiza unutarnje plovidbe u RH 64
5.1.5. Analiza pomorskog prometa u RH 66
5.2. Analiza NUTS-2 regija u Hrvatskoj 66
5.3. Analiza izabranog uzorka NUTS-3 regija 68
6. Ocjena utjecaja zračnog prometa na regionalni razvoj 70
6.1. Zračni promet u regionalnom kontekstu 71
6.2. Zračni promet u nacionalnom kontekstu 73
7. Zaključak 76
Literatura 78
Popis slika 81
Popis tablica 82
Popis kratica 83

1. Uvod

U novim kohezijskim izvješćima Europske komisije naglašava se potreba funkcionalnog i fleksibilnog pristupa razvoju. Svakom razvojnom projektu na nižoj regionalnoj razini određuje se odgovarajuća geografska dimenzija relevantnosti, koja se rangira od razine makro-regije, kao što su regija Baltičkog mora, Dunavska regija ili Jadransko-jonska regija, do metropolitanske regije ili klastera ruralnih područja i trgovačkih mjesta. Takva fleksibilna geografija daje predođbu pozitivnih i negativnih efekata koncentracije, ojačava povezanost i olakšava regionalnu suradnju i koheziju.

Strateška pretpostavka od koje polazi europski prostorni razvoj očituje se u koncepciji policentričnog urbanog razvoja. Koncepcija policentričnog urbanog razvoja se temelji na hijerarhijski strukturiranoj mreži centara u određenom području i funkcionalnoj relaciji između urbanih područja, a suprotstavlja se koncepciji monocentrizma i širenju na područja koja su u nekoj vrsti tranzicije sa strogo ruralnog na urbano.

Europska teritorijalna suradnja regulirana je posebno, ali u sklopu zajedničkog strateškog okvira za kohezijsku politiku, a obuhvaća programe prekogranične suradnje, programe transnacionalne suradnje, primjerice na razini Dunavske makroregije, te programe međuregionalnog umrežavanja, primjerice INTERREG, ESPON, URBACT i INTERACT.

Regionalni razvoj podrazumijeva održivo upravljanje resursima u specifičnom prostoru, funkcionalno određenom po svojoj veličini, gustoći nastanjenosti, klimatsko-konfiguracijskim te društveno-ekonomskim značajkama – za svaku specifičnu regiju podrazumijeva se i specifično programirani razvoj koji će osigurati ekonomsku, ekološku i socijalnu ravnotežu i teritorijalnu koheziju.

Regionalni ustroj na nacionalnoj razini i razini lokalnih jedinica temelji se na prepoznavanju prostornih specifikuma, njihovim razvojnim potencijalima te funkcionalnoj integraciji.

Prometni razvoj, uz ravnomjernu prostornu razdiobu i tehničke normative infrastrukturne mreže, mora se uskladiti s referentnim odrednicama europske prometne i ekološke politike. Uz supsidijarno načelo održivosti, to podrazumijeva uključivanje primjene svih prometnih oblika te komplementarnu prometnu politiku, usklađenu s temeljnim ciljevima integracije prometnog sustava u širu regiju i trans-europsku prometnu mrežu.

Društvena i ekonomska učinkovitost prometnog sustava ukazuje i na kvalitativnu stranu menadžmenta prometne potražnje, a ne samo na tehničke elemente prometne mreže ili veličinu transportnog rada.

Diplomski rad sastoji se od sedam poglavlja:

1. Uvod
2. Europska regulativa i praksa regionalnog razvoja
3. Europska strategija prometnog razvoja
4. Analiza regionalne suradnje na izabranom uzorku regija
5. Komparativna analiza na izabranom uzorku regija
6. Ocjena utjecaja zračnog prometa na regionalni razvoj
7. Zaključak

U drugom dijelu rada opisane su regulative i europski strukturni i investicijski fondovi te prakse regionalnog razvoja u Europi.

U trećem dijelu rada opisana je europska strategija prometnog razvoja kroz prometnu politiku i uspostavu jedinstvene transeuropske prometne mreže.

U četvrtom dijelu rada pobliže su opisani i analizirani programi prekogranične suradnje Republike Hrvatske te transnacionalne i međuregionalne suradnje u kojima sudjeluje Republika Hrvatska.

U petom poglavlju analizirani su prometni moduli u Republici Hrvatskoj te je napravljena komparativna analiza na uzorku regija prema europskoj tipizaciji.

U šestom poglavlju evaluiran je utjecaj zračnog prometa na regionalni i nacionalni razvoj.

U zaključnom poglavlju su navedeni konačni zaključci provedenog istraživanja obrađenog u radu.

Na kraju rada se nalazi popis literature, tablica i kratica.

2. Europska regulativa i praksa regionalnog razvoja

Regionalna politika strateška je investicijska politika usmjerena na sve regije i gradove EU[1]-a u cilju poticanja njihova gospodarskog rasta i poboljšanja kvalitete života ljudi. Ona je također izraz solidarnosti jer se njome podupiru slabije razvijene regije [1].

Regionalna politika je glavni investicijski instrument EU i čini najveći dio proračuna EU-a za period 2014.-2020. (351,8 milijardi eura od ukupno 1082 milijarde eura).

Sredstva regionalne politike služe za financiranje strateških prometnih i komunikacijskih infrastruktura, za poticane prelaska na gospodarstvo koje ne utječe negativno na okoliš, za poticanje malih i srednjih poduzeća (MSP[2]) da postanu inovativnija i konkurentnija, za otvaranje novih i dugotrajnih radnih mjesta, za poticanje i modernizaciju obrazovnih radnih mjesta, za poticanje i modernizaciju obrazovnih sustava te za stvaranje uključivijeg društva [1].

Veliki dio ulaganja u okviru regionalne politike je usmjeren na slabije razvijene regije EU-a. Tako se pomaže tim regijama da ostvare svoj gospodarski potencijal. Prema podatcima iz 2011. vidljive su velike razlike u kretanju bruto domaćeg proizvoda (BDP[3]) regija u EU. Tako se bruto domaći proizvod u regijama Severozapaden u Bugarskoj i Nord-Est u Rumunjskoj kretao od 29 % tadašnjeg prosjeka EU-27, a u regiji Inner London u Ujedinjenom Kraljevstvu od 321 % tadašnjeg prosjeka EU-27. Iz toga se može zaključiti da je potrebna strateška i ciljna investicijska politika u kojoj su ulaganja EU-a prilagođena pojedinim regijama [1].

Na poticanje regionalnog razvoja od 1989. do 2013. iz proračuna EU-a izdvojeno je više od 800 milijardi eura.

Regionalnom politikom za 2014.-2020. obuhvaćeno je ukupno 274 regije Europske unije koje mogu koristiti Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) i Europski socijalni fond (ESF). Regije Europske unije se dijele u tri skupine [1]:

- Slabije razvijene regije (BDP/po glavi <75 % prosjeka EU-27) 182,2 milijarde eura,

[1] EU - Europska unija
[2] MSP - Mala i srednje velika poduzeća
[3] BDP - Bruto domaći proizvod

- Regije u tranziciji (BDP/po glavi >= 75 % i < 90 % prosjeka EU-27) 35,4 milijarde eura,
- Razvijene regije (BDP/po glavi >= 90 % prosjeka EU-27) 54,3 milijarde eura.

Osim EFRR i ESF fondova u okviru regionalne politike u istom razdoblju postoje i drugi izvori financiranja, a to su: Kohezijski fond (65,3 milijarde eura), Europska teritorijalna suradnja (10,2 milijarde eura), "Inicijativa za zapošljavanje mladih" (3,2 milijarde eura) i posebna sredstva za najudaljenije i rijetko naseljene regije (1,6 milijardi eura).

2.1. Početci i razvoj regionalne politike

Regionalna politika je prvi put spomenuta 1957. godine u Rimskom ugovoru kojim se osniva Europska zajednica i postavljaju temelji regionalne politike. Godinu poslije nastaje i Europski socijalni fond (ESF), a deset godina nakon ESF-a osniva se i Glavna uprava za regionalnu politiku Europske komisije. Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) osniva se 1975. godine.

Jedinstvenim europskim aktom iz 1986. godine uspostavljena je pravna osnova za regionalnu politiku, a 1988. godine strukturni fondovi uključuju se u sveobuhvatnu kohezijsku politiku radi prilagodbe pristupanju tri nove zemlje članice (Grčka-1981., Španjolska i Portugal-1986.). Proračun za kohezijsku politiku je iznosio 64 milijarde ekija (ECU[4]), a ključna načela sveobuhvatne kohezijske politike su bila [2]:

- usredotočenost na najsiromašnije regije i regije koje najviše zaostaju,
- višegodišnje programiranje,
- strateško usmjeravanje ulaganja,
- uključenost regionalnih i lokalnih partnera.

Ugovorom iz Maastrichta 1993. godine uvode se tri novine: Kohezijski fond, Odbor regija i načelo supsidijarnosti s kojim se odluke moraju donositi na najmanje centraliziranoj razini.

Od 1994. do 1999. sredstva za regionalne fondove se udvostručuju i iznose trećinu proračuna Europske unije. Radi potpore rijetko naseljenim regijama Švedske i Finske 1995. godine dodaje se poseban cilj, a proračun iznosi 168 milijardi ekija (ECU).

[4]ECU - European Curency unit

Lisabonskom strategijom iz 2000. godine pomiču se prioriteti Europske unije prama rastu, stvaranju novih radnih mjesta i inovacijama, a toj promjeni se prilagođavaju i prioriteti kohezijske politike. Nadalje zbog pretpristupnih instrumenata zemljama pristupnicama Europskoj uniji dostupna su financijska sredstva, znanje i iskustvo.

Novih deset zemalja pristupilo je Europskoj uniji 2004. godine čime se stanovništvo Europske unije povećalo za 20%. a BDP za samo 5%. Proračun za stare članice iznosio je 213 milijarde eura, a za nove članice 22 milijarde eura (2004.-2006.). Za period od 2007. do 2013. godine proračun je iznosio 347 milijardi eura, a za period od 2014. do 2020. godine proračun iznosi 351,8 milijardi eura.

Četiri glavna prioriteta pri ulaganjima su: istraživanje i inovacije, digitalna agenda, potpora malim i srednjim poduzećima i gospodarstvo s niskim emisijama ugljika. Za te sektore biti će izdvojeno približno 100 milijardi eura, a od toga 26,7 milijardi eura biti će izdvojeno podupiranju prelaska na gospodarstvo s niskim emisijama ugljika, što podrazumijeva energetsku učinkovitost i obnovljive energije.

2.2. Europski strukturni i investicijski fondovi

Jedinstvenim skupom pravila obuhvaćeno je pet strukturnih i investicijskih fondova EU-a [3]:

- Europski fond za regionalni razvoj (EFRR)
- Europski socijalni fond (ESF)
- Kohezijski fond (KF)
- Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR)
- Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (EFPR)

Svrha tih pravila jest poboljšati koordinaciju, osigurati dosljednu provedbu, povezati fondove sa Strategijom Europa 2020 te omogućiti mogućim korisnicima izravniji pristup financijskim sredstvima. Države članice upravljaju fondovima na decentraliziranoj osnovi podijeljenim upravljanjem.



Slika 1. Europski strukturni i investicijski fondovi, [4]

Nacrt paketa zakona koji daje okvir za kohezijsku politiku EU-a u razdoblju od 2014. do 2020. prihvaćen je 6. listopada 2011. od strane Europske komisije.

U provedbi i oblikovanju kohezijske politike, Komisija je predložila niz važnih promjena, a konkretno [5]:

- fokusiranje na prioritete pametnog, održivog i sveobuhvatnog rasta iz strategije Europa 2020
- nagrađivanje uspješnosti
- podrška integriranom programskom procesu
- fokusiranje na rezultate – praćenje postizanja dogovorenih ciljeva
- jačanje teritorijalne kohezije
- pojednostavnjenje izvršenja

Komisija je u tom prijedlogu, koji je prethodio prijedlogu sljedećeg višegodišnjeg financijskog okvira za isto razdoblje, odlučila da kohezijska politika mora ostati glavni element sljedećeg financijskog paketa te je naglasila ključnu ulogu te politike u provedbi strategije Europa 2020.

Za razdoblje od 2014. do 2020. ukupni predloženi proračun koji obuhvaća financiranje novog Instrumenta za povezivanje Europe, kojim bi se morali potaknuti prekogranični projekti u području energetike, prometa i informacijske tehnologije iznositi će 376 milijardi eura.

Zakonska arhitektura kohezijske politike sastoji se od [5]:

- krovne uredbe kojom se određuju zajednička pravila za Europski fond za regionalni razvoj (ERDF[5]), Europski socijalni fond (ESF[6]), Kohezijski fond, Europski poljoprivredni fond za regionalni razvoj (EAFRD[7]), Europski fond za more i ribarstvo (EMFF[8]) te dodatnih općih pravila za ERDF,ESF i Kohezijski fond
- tri konkretne uredbe za ERDF, ESF i Kohezijski fond te
- dvije uredbe o cilju europske teritorijalne suradnje i Europskoj skupini za teritorijalnu suradnju (EGTC)

2.2.1. Europski fond za regionalni razvoj EFRR

Europski fond za regionalni razvoj je osnovan 1975. i pruža financijsku potporu za razvoj i strukturnu prilagodbu regionalnih gospodarstava, gospodarske promjene, poboljšanu konkurentnost i teritorijalnu suradnju u cijelom EU-u. EFRR je jedan od pet Strukturnih i investicijskih fondova. Cilj EFFR-a je jačanje ekonomske i socijalne kohezije, podrška prekograničnoj, transnacionalnoj I međunarodnoj suradnji te smanjivanje razlika između regiju unutar EU. Usmjeren je na proizvodne investicije s ciljem otvaranja novih radnih mjesta, infrastrukturne investicije te na lokalni razvoj i razvoj malog i srednjeg poduzetništva. Fond bi trebao pridonijeti primjeni strategije Europa 2020, čime se osigurava veća koncentracija potpora programa oko prioriteta Europske unije [2]. Proračun EFRR-a će u razdoblju od 2014. do 2020. iznositi više od 250 milijardi eura. Hrvatskoj je iz Europskog fonda za regionalni razvoj do kraja 2013. godine dodijeljeno ukupno 228,4 milijuna eura kroz Operativne programe Promet i Regionalna konkurentnost.

Korisnici sredstava fonda će biti istraživački centri, lokalne i regionalne vlasti, škole, korporacije, trening centri, državna uprava, mala i srednja poduzeća, sveučilišta, udruge. Sredstva će biti dostupna i za javna tijela, neke organizacije privatnog sektora, nevladine

[5] ERDF - European Regional Development Fund - Europski fond za regionalni razvoj
[6] ESF - European Social Fund - Europski socijalni fond
[7] EAFRD - European Agricultural Fund for Rural Development - Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj
[8] EMFF - European Maritime and Fisheries Fund - Europski fond za pomorstvo i ribarstvo

organizacije, volonterske organizacije. Ako zadovoljavaju europska pravila javne nabave, prijaviti se mogu i strane tvrtke s bazom u regiji koja je pokrivena relevantnim operativnim programom.

Sredstvima fonda se podržavaju sljedeće ključne aktivnosti [6]:

- Produktivna ulaganja koja pridonose stvaranju i očuvanju održivih radnih mjesta, kroz izravne potpore za ulaganja u mala i srednja poduzeća
- Ulaganja u infrastrukturu pružanja osnovnih usluga građanima u području energetike, okoliša, prometa te informacijskih i komunikacijskih tehnologija (ICT)
- Ulaganja u socijalnu, zdravstvenu i obrazovnu infrastrukturu
- Razvoj unutarnjeg potencijala podržavanjem lokalnih i regionalnih razvoja i istraživanja te inovacija. Te mjere uključuju:
    - Fiksna ulaganja u opremu i infrastrukture malih razmjera
    - Potpore i usluge poslovnim subjektima, osobito malim i srednjim poduzećima
    - Potpora javnim istraživanjima i tijelima koja se bave inovacijama te ulaganje u tehnologije i istraživanja
    - Umrežavanje, suradnja i razmjena iskustva između regija, mjesta i relevantnih društvenih, ekonomskih i ekoloških sudionika
- Tehnička pomoć

U razvijenijim regijama, ERDF neće podržavati ulaganja u infrastrukturu pružanjem osnovnih usluga građanima u području zaštite okoliša, prometa i ICT-a.

Intervencije koje je moguće financirati iz regionalnog fonda [6]:

- Infrastrukturni projekti ključni za gospodarski razvoj određenog područja, naročito oni povezani sa stvaranjem ili održavanjem trans-Europske prometne mreže ili očuvanjem okoliša, zatim ulaganja u sektor obrazovanja i zdravstvene skrbi te lokalne razvojne inicijative, posebice one usmjerene na razvoj novih ili podršku postojećim malim i srednjim poduzećima
- Ulaganja u proizvodnju: potpore ulaganjima (ponajviše za mala i srednja poduzeća) s ciljem povećanja ili modernizacije proizvodnje
- Jačanje gospodarskih potencijala: jačanje turističke ponude, atraktivnosti područja za ulaganje, informacijsko društvo (pristup Internetu, on-line usluge, mala i srednja

poduzeća), konkurentnost (istraživanje i razvoj, klasteri i suradnja, poduzetništvo i inovacije za mala i srednja poduzeća)

ERDF može intervenirati u sklopu tri cilja regionalne politike [6]:

1. Konvergencija

Regije obuhvaćene ciljem konvergencija, ERDF usredotočuje svoju intervenciju na modernizaciju i diversifikaciju ekonomske strukture kao i čuvanje i stvaranje održivih radnih mjesta, djeluje u sljedećim područjima:

- Istraživanje i tehnološki razvoj
- Inovacije i poduzetništvo
- Informacijsko društvo
- Okoliš
- Prevencija rizika
- Turizam
- Kultura
- Transport
- Energija
- Obrazovanje
- Zdravlje

2. Regionalna konkurentnosti i zapošljavanje

U sklopu ovog cilja prioriteti su bazirani u na:

- Inovacije i gospodarstvo temeljno na znanju: jačanje regionalnih kapaciteta za istraživanje i tehnološki razvoj, poticanje inovacija i poduzetništva, jačanje financiranja pogotovo u pogledu poduzeća koja su uključena u gospodarstva temeljena na znanju
- Okoliš i sprečavanje rizika: čišćenje zagađenih područja, jačanje energetske učinkovitosti, promoviranje čistog javnog prijevoza u gradovima i izrada planova za prevenciju i ograničavanje prirodnih i tehnoloških rizika
- Pristup prometnim i telekomunikacijskim uslugama od općeg gospodarskog interesa

3. Europska teritorijalna suradnja

ERDF obraća posebnu pozornost na specifične teritorijalne karakteristike. Aktivnosti ERDF-a osmišljene su tako da smanje gospodarske, ekonomske i socijalne probleme u gradovima. Naravno, nerazvijena područja, geografski gledano (udaljena, planinska ili slabo naseljena područja) imaju koristi od posebnog tretmana. Konačno najudaljenija područja također imaju koristi od posebne pomoći iz ERDF-a za rješavanje mogućih nedostataka.
U prijedlogu nove Uredbe za razdoblje 2014. - 2020. g., navodi se da će ERDF, između ostaloga, dati podršku poduzećima i usluge za poduzeća i to posebice za SME[9] -ove. Dodatno, ERDF će podupirati investicije u tehnologije i primijenjena istraživanja u poduzećima. Ukoliko je riječ o istraživačkim projektima i investicijama u tehnologije, postoji mogućnost da i velika poduzeća budu korisnici sredstava ERDFa. Međutim, svaka država članica ima pravo ograničavanja potencijalnih korisnika koji bi mogli utjecati da velikim poduzećima prijava na natječaje bude onemogućena ili ograničena.

U veljači 2013. Europsko vijeće je prihvatilo prijedlog Višegodišnjeg financijskog okvira za razdoblje 2014. –2020. Predložene su brojne promjene u dizajniranju i provođenju Kohezijske politike kao što su fokusiranje na rezultate, nadzor napretka prema dogovorenim ciljevima te pojednostavljivanje provedbe. Također, jasno je naznačeno da ERDF za cilj ima jačanje ekonomske i socijalne kohezije i smanjivanje razlika u razvoju između regija unutar EU-a. Dodatno, ERDF bi podupirao regionalni i lokalni razvoj radi njihova doprinosa svim tematskim ciljevima postavljanjem podrobnih prioriteta kojima se fokus usmjerava na sljedeće [6]:

- istraživanje i razvoj te inovacije
- poboljšani pristup informacijskim i komunikacijskim tehnologijama te veću kvalitetu tih tehnologija
- klimatske promjene i prijelaz na gospodarstvo s niskim udjelom ugljika
- poslovnu podršku malim i srednjim poduzećima
- usluge od općeg gospodarskog interesa
- telekomunikacijsku, energetsku i prijevoznu infrastrukturu
- povećavanje kapaciteta institucija i učinkovitu javnu administraciju
- zdravstvenu, obrazovnu i socijalnu infrastrukturu
- održivi urbani razvoj

[9] SME - Small and Medium Sized Enterprises - Mala i srednje velika poduzeća

Predviđeno je da prioriteti ulaganja budu širi u manje razvijenim regijama što odražava veće potrebe za razvojem. Najmanje 50% sredstava ERDF-a mora biti izdvojeno za energetsku učinkovitost i obnovljive izvore energije, inovaciju te podršku malim i srednjim poduzećima.

Samo je nekoliko jasno definiranih investicija koje ERDF neće sufinancirati a to su proizvodnja, prerada i reklamiranje duhana i duhanskih proizvoda te troškovi zatvaranja nuklearnih elektrana. Zanimljivo je da je unatoč tome, u prijedlogu Višegodišnjeg financijskog okvira za 2014. - 2020. iz veljače 2013., planiran trošak zatvaranja nuklearnih elektrana u Litvi, Slovačkoj i Bugarskoj u ukupnom iznosu od 860 mil. EUR [6].

2.2.2. Europski socijalni fond ESF

Europski socijalni fond (ESF) je glavni instrument Europske unije čije je djelovanje usmjereno na ljudske potencijale, odnosno na poticanje poduzetništva, pružanje pomoći posloprimcima u pronalaženju boljih radnih mjesta i uspostavi pravednijih mogućnosti za sve građane EU-a prilikom njihovog zapošljavanja. Europski socijalni fond godišnje izdvaja 10 milijardi eura kojima se žele poboljšati izgledi mladim ljudima i onima koji traže posao. Osnova strategije Europa 2020 je stvaranje većeg broja kvalitetnijih radnih mjesta i jačanje socijalne uključenosti unutar društva. Na taj način se promiče pametan, održivi i uključiv rast. Europski socijalni fond ima vrlo važnu ulogu u ublažavanju posljedica ekonomske krize a posebice porasta broja nezaposlenih i siromašnih.

Europski socijalni fond (ESF) ne funkcionira kao agencija za zapošljavanje ali izdvaja sredstva ua financiranje velikog broja projekata vezanih za zapošljavanje koji se provode na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini diljem Europske unije: počevši od malih projekata čiji su nositelji male dobrotvorne ustanove kojima se želi pomoći osobama s poteškoćama u pronalaženju prikladnog radnog mjesta do projekata kojima se promiče strukovno obrazovanje među stanovništvom.

Projekti koje financira ESF raznoliki su po svojoj svrsi, veličini i ciljevima te su usmjereni na širok raspon ciljnih skupina. Usmjereni su na obrazovne sustave, nastavnike i školsku djecu, mlađe i starije posloprimce, te potencijalne poduzetnike iz svih sektora. Stanovništvo se nalazi u središtu zanimanja ESF-a [7].

Jedan od ciljeva ESF-a je zapošljavanje poticanjem mladih ljudi za ulazak na tržište rada. ESF će pružiti financijsku potporu inicijativama koje potpomažu start-up tvrtke i poduzeća koja se bore s restrukturiranjem ili nedostatkom kvalitetnih radnika. Cilj ESF-a je i socijalna uključenost a zapošljavanje je najučinkovitiji način pružanja neovisnosti, financijske sigurnosti i osjećaja pripadnosti za sve ljude. ESF financira inicijative za poboljšanje osposobljavanja kako bi mladi ljudi bili što konkurentniji na tržištu. ESF će pružiti podršku državama članicama kako bi osigurale kvalitetu javne uprave i upravljanja [7].

2.2.3. Kohezijski fond KF

Kohezijski fond služi smanjivanju gospodarskih i socijalnih razlika te promicanju održivog razvoja a namijenjen je državama članicama čija je vrijednost bruto nacionalnog proizvoda (BNP) po stanovniku manja od 90 % prosjeka EU-a. Kohezijski fond ima ista pravila programiranja, upravljanja i nadzora kao i ERDF i ESF putem Propisa o zajedničkim odredbama. Za razdoblje od 2014. - 2020. godine, Kohezijski fond je usmjeren na Bugarsku, Hrvatsku, Cipar, Republiku Češku, Estoniju, Grčku, Mađarsku, Latviju, Litvu, Maltu, Poljsku, Portugal, Rumunjsku, Slovačku i Sloveniju [2].

ARHITEKTURA KOHEZIJSKE POLITIKE				
2007.-2013.		2014.-2020.		
Operativni ciljevi		**Krajnji ciljevi**	**Kategorija regija**	**Fondovi**
Konvergencija	ERDF ESF	Ulaganje u rast i radna mjesta	Manje razvijene regije	ERDF ESF
Napuštanje konvergencije			Regije u tranziciji	
Regionalna konkurentnost i zapošljavanje Usvajanje				
	Kohezijski fond			Kohezijski fond
Regionalna konkurentnost i zapošljavanje	ERDF ESF		Razvijenije regije	ERDF ESF
Europska teritorijalna suradnja	ERDF	Europska teritorijalna suradnja		ERDF

Slika 2. Arhitektura kohezijske politike, [5]

Ukupna sredstva koja su namijenjena Hrvatskoj za financiranje projekata iz ovog područja, do kraja 2013. iznose 655 milijuna eura. Kroz Operativni program Okoliš, Hrvatskoj je iz Kohezijskog fonda do kraja 2013. godine namijenjeno 149,8 milijuna eura, a u razdoblju od 2014. do 2020. godine, Hrvatskoj će na raspolaganju biti oko 8 milijardi eura iz ovog fonda [8].

Za razdoblje 2014.-2020. nastavlja se jasna strategija zacrtana još početkom njegove provedbe 1994. godine. Dosadašnjim investicijskim područjima – Transeuropskoj prometnoj mreži i okolišu, prijedlogom nove uredbe pridodaje se i tehnička pomoć. Kohezijski fond za razliku od ERDF-a i ESF-a, podupire projekte u onim državama članicama čiji je BDP manji od 90% prosjeka EU-a. Udio Kohezijskog fonda u ukupnom iznosu predviđenom za Kohezijsku politiku iznosi više od 18%, odnosno 68,7 milijardi eura. Predviđeno je da se oko 10 milijuna eura izdvoji za financiranje prometne, energetske, širokopojasne i digitalne infrastrukture.

Kohezijski fond dodjeljuje ukupno 63.4 milijardi eura aktivnostima pod ovim kategorijama [2]:

- transeuropske mreže prijevoza, posebno prioritetni projekti od europskog interesa, kako je odredila EU. Kohezijski fond će podržavati infrastrukturne projekte pod inicijativom Connecting Europe Facility (Instrument za povezivanje Europe);
- okoliš; ovdje Kohezijski fond može također podržati projekte vezane uz energiju ili prijevoz, ako vidljivo pridonose dobrobiti okoliša u pogledu energetske učinkovitosti, uporabe obnovljivih izvora energije, razvoja željezničkog prometa, podržavanja intermodalnosti, jačanja javnog prijevoza, itd.

Vijeće može obustaviti financijsku pomoć Kohezijskog fonda ako neka država članica pokaže pretjerani javni deficit ili ne poduzme odgovarajuće mjere za rješenje [6].

2.2.4. Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj EPFRR

Kako bi odgovorila na izazove koji se pojavljuju u ruralnim područjima, politika ruralnog razvoja EU-a stalno se razvija. Odobrenjem osnovnih zakonodavnih akata za razdoblje od 2014. do 2020., u prosincu 2013. dovršen je najnoviji postupak reforme koji prati opsežnije promjene Zajedničke poljoprivredne politike EU-a (ZZP-a).

U skladu sa strategijom Europa 2020. i općenitim ciljevima ZPP-a mogu se navesti tri dugoročna strateška cilja politike ruralnog razvoja EU-a u razdoblju od 2014. do 2020. [9]:

- poticanje konkurentnosti poljoprivrede
- osiguravanje održivog upravljanja prirodnim resursima i akcija protiv klimatskih promjena i
- postizanje uravnoteženog teritorijalnog razvoja ruralnih gospodarstava i zajednica, uključujući stvaranje i zadržavanje radnih mjesta.

Za razdoblje od 2007. do 2013. godine, programu je na namijenjeno 96,4 milijarde eura. U novom financijskom razdoblju od 2014. do 2020. godine, planirani proračun programa trebao bi iznositi 84,93 milijarde eura.

Program nudi potpore u tri oblika sredstava [6]:

- Bespovratna sredstva za realizaciju kapitalnih projekata - sufinanciranje ulaganja u dugotrajnu imovinu (zgrade, oprema, infrastruktura) gospodarskog (fizičke i pravne osobe) i javnog sektora (regionalna i lokalna samouprava, lokalne akcijske grupe)
- Bespovratna sredstava za realizaciju tekućih projekata -sufinanciranje tekućih izdataka poslovanja za gospodarski sektor (fizičke i pravne osobe), za lokalne akcijske grupe i za realizaciju istraživačkih projekata
- Kompenzacije na godišnjoj razini po hektaru poljoprivredne površine ili po grlu životinje.

Maksimalna stopa sufinanciranja biti će:

- 85% prihvatljivih izdataka u manje razvijenim regijama, najudaljenijim regijama i manjim Egejskim otocima
- 50% prihvatljivih javnih izdataka u ostalim regijama.

Minimalna stopa sufinanciranja biti će 20% prihvatljivih javnih izdataka.

2.2.5. Europski fond za pomorstvo i ribarstvo EFPR

Europski fond za pomorstvo i ribarstvo je financijski instrument Europske unije za programsko razdoblje 2014.- 2020. koji će doprinijeti postizanju ciljeva nove, reformirane

Zajedničke ribarstvene politike (ZRP) i poticati provedbu Integrirane pomorske politike (IPP) Europske unije.

Za razdoblje 2014.- 2020. zemlje članice u okviru EFPR-a na raspolaganju imaju 6,5 milijardi eura, što je dio cjelokupne omotnice namijenjene ribarstvu i pomorstvu. Sredstva EFPR-a doprinose regionalnim organizacijama za upravljanje ribarstvom te su na raspolaganju za partnerske sporazume s trećim zemljama. Republika Hrvatska u okviru EFPR-a ima na raspolaganju 252,6 milijuna eura za razdoblje 2014.-2020. EFPR je usmjeren prema dugoročnim ciljevima strategije Europa 2020 kako bi ostvario rast u razdoblju 2014.-2020.

Prioriteti Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo [10]:

1. Poticanje okolišno održivog, resursno učinkovitog, inovativnog, konkurentnog i na znanju utemeljenog ribarstva.
2. Poticanje okolišno održive, resursno učinkovite, inovativne, konkurentne i na znanju utemeljene akvakulture.
3. Poticanje provedbe ZRP-a putem prikupljanja i upravljanja podacima u svrhu poboljšanja znanstvenih spoznaja kao i pružanjem potpore za praćenje, kontrolu i provedbu, jačanje institucionalnih kapaciteta i učinkovite javne uprave bez dodatnog administrativnog opterećenja.
4. Povećanje zaposlenosti i teritorijalne kohezije putem sljedećeg posebnog cilja: promicanja gospodarskog rasta, društvene uključenosti, stvaranja radnih mjesta i pružanja podrške upošljivosti i mobilnosti radne snage u obalnim i kontinentalnim zajednicama koje ovise o ribolovu i akvakulturi, uključujući diversifikaciju aktivnosti u ribarstvu te prema ostalim sektorima pomorskog gospodarstva.
5. Poticanje 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.
6. Poticanje provedbe Integrirane pomorske politike.

2.3. Europska teritorijalna suradnja

Europska teritorijalna suradnja je sastavni dio Kohezijske politike. Osmišljena je kako bi unaprijedila suradnju na lokalnoj, regionalnoj i središnjoj državnoj razini s partnerima iz susjednih zemalja i ostalih regija Europske unije. Na taj način bi se smanjio negativan utjecaj

granica: Za proračunsko razdoblje od 2007.-2013. godine financiranje kohezijske politike strukturirano je na osnovi tri opća strateška cilja [11]:

- prekogranična suradnja
- transnacionalna suradnja
- međuregionalna suradnja

Prekograničnom suradnjom se razvija teritorijalna suradnja, povećava se međunarodna konkurentnost pograničnih regija, smanjuju se društvene i gospodarske nejednakosti među regijama i ujednačava njihov razvoj. U programskom razdoblju 2014. – 2020. Republika Hrvatska će sudjelovati u pet prekograničnih programa [11]:

1. Program prekogranične suradnje Italija – Hrvatska 2014. – 2020.
2. Program prekogranične suradnje Mađarska – Hrvatska 2014. – 2020.
3. Program prekogranične suradnje Slovenija – Hrvatska 2014. – 2020.
4. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Srbija 2014. – 2020.
5. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Bosna i Hercegovina – Crna Gora 2014. – 2020.

Transnacionalna suradnja doprinosi razvoju teritorijalne suradnje, povećanju međunarodne konkurentnosti regija, smanjenju društvene i gospodarske nejednakosti među regijama i ujednačavanju njihova razvoja [12]. U financijskom razdoblju 2007. – 2013. Republika Hrvatska sudjelovala je u dva transnacionalna programa (Jugoistočna Europa i Mediteran), dok je u novom razdoblju 2014. – 2020. proširena mogućnost sudjelovanja u četiri programa transnacionalne suradnje [11]:

1. Program transnacionalne suradnje Mediteran 2014. – 2020.
2. Program transnacionalne suradnje Dunav 2014. – 2020.
3. Program transnacionalne suradnje Jugoistočna vrata 2014. – 2020.
4. Program transnacionalne suradnje Središnja Europa 2014. – 2020.

Nakon ulaska u Europsku uniju Hrvatska je dobila mogućnost sudjelovanja i u trećem dijelu europske teritorijalne suradnje u programima: ESPON, INTERACT III, INTERREG VC i URBACT. Međuregionalni programi teže jačanju učinkovitosti Kohezijske politike, a namijenjeni su razmjeni iskustava upravljačkih i provedbenih tijela nacionalnih operativnih programa, razmjeni dobre prakse u području zaštite okoliša, prometa i energetskog sektora, razmjeni iskustava u području prostornog planiranja, suradnji sveučilišta odnosno

visokoobrazovnih i znanstvenih institucija te razmjeni iskustava gradova u izradi razvojnih strateških dokumenata kao i povezivanju s nacionalnim prioritetima i strategijama.

2.4. Europska grupacija za teritorijalnu suradnju

Europska grupacija za teritorijalnu suradnju je osnovana s ciljem jačanja gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije te za lakšu suradnju država članica ili njihovih regionalnih i lokalnih vlasti. Zadatak Europske grupacije za teritorijalnu suradnju uključuje provedbu programa koje sufinancira Europska unija ili drugih projekata prekogranične suradnje. Primjeri takvih zadataka uključuju [13]:

- vođenje prekogranične prometne infrastrukture ili bolnica
- provedbu prekograničnih razvojnih projekata ili upravljanje njima
- razmjenu iskustava i dobrih primjera iz prakse
- upravljanje zajedničkim prekograničnim programima kojima se mogu financirati projekti od zajedničkog interesa za partnere u okviru grupacije.

Osnivanje Europske grupacije za teritorijalnu suradnju njezinim članovima donosi znatne prednosti kao što je osiguranje pravnog legitimiteta i korištenje pravila za provedbu zajedničkih projekata u dvije zemlje članice ili više njih. Grupacija omogućava suradnju bez potpisivanja međunarodnih sporazuma te zajedničko prijavljivanje na pozive za dostavu prijedloga u okviru teritorijalnih programa EU-a.

Grupaciju mogu osnovati partneri sa sjedištem u najmanje dvije države članice koji pripadaju jednoj ili više kategorija [13]:

- države članice
- regionalne vlasti
- lokalne vlasti
- javnopravna tijela
- udruženja sastavljena od tijela koja pripadaju jednoj ili više kategorija

Europske grupacije za teritorijalnu suradnju djeluju u ime svojih članova, a opseg njihovih aktivnosti je ograničen na područje koje članovi odaberu. Članovi mogu odlučiti hoće li njihova grupacija biti zaseban pravni subjekt ili će se njezini zadaci delegirati jednom od članova. Do danas je ustanovljeno 46 europskih grupacija za teritorijalnu suradnju u 18

država članica Europske unije te njihov broj i dalje raste. Registrom EGTS-ova upravlja Odbor regija Europskog parlamenta.

2.5. Europa 2020

Europa 2020. je pokrenuta 2010. godine kao strategija za rast i radna mjesta, ali njezin cilj nije samo prevladavanje krize koja je zadesila društvo, nego rješavanje nedostataka modela rasta i stvaranje uvjeta za pametan, održiv i uključiv rast. Europska unija ulaže velike napore u konačni izlazak iz krize i nastoji potaknuti rast ulaganjem u obrazovanje, istraživanje i inovacije te stavlja veliki naglasak na stvaranje radnih mjesta i smanjenje siromaštva. Implementacija strategije Europa 2020. se prati čvrstim i učinkovitim sustavom gospodarskog upravljanja i fiskalne discipline.

Utvrđeno je pet glavnih ciljeva za EU do kraja 2020. Oni uključuju zapošljavanje, istraživanje i razvoj, klimatske promjene / energiju, obrazovanje, socijalno uključivanje i smanjenje siromaštva [14]:

1. Zapošljavanje
   - zaposleno je 75 % stanovništva u dobi od 20 do 64 godine
2. Istraživanje i razvoj
   - 3 % BDP-a EU-a ulaže se u istraživanje i razvoj
3. Klimatske promjene i energetska održivost
   - emisije stakleničkih plinova smanjene su za 20 % (ili čak 30 %, uz odgovarajuće uvjete) u odnosu na 1990.
   - 20 % energije crpi se iz obnovljivih izvora
   - energetska učinkovitost povećana je za 20 %
4. Obrazovanje
   - stopa ranog napuštanja školovanja manja je od 10 %
   - barem 40 % osoba u dobi od 30 do 34 godine završilo je visokoškolsko obrazovanje
5. Borba protiv siromaštva i socijalne isključenosti
   - barem 20 milijuna ljudi manje živi u siromaštvu ili u opasnosti od siromaštva i socijalne isključenosti

Ciljevi strategije podupiru se i s pomoću sedam „vodećih inicijativa" koje je Komisija predstavila 2010., a pomoću kojih se pruža okvir kojim EU i nacionalna tijela zajednički

jačaju napore u prioritetnim područjima strategije Europa 2020., kao što su inovacije, digitalno gospodarstvo, zapošljavanje, mladi, industrijska politika, siromaštvo i učinkovitost resursa. Ostvarenju ciljeva strategije Europa 2020. pridonosi se instrumentima, kao što su jedinstveno europsko tržište, proračun EU-a i vanjskopolitička agenda. Strategija se provodi i prati u okviru godišnjeg ciklusa koordinacije ekonomskih i proračunskih politika pod nazivom Europski semestar. U ožujku 2014., četiri godine nakon njezina pokretanja, Komisija je objavila komunikaciju kojom se osvrće na strategiju Europa 2020. U svibnju 2014. pokrenuto je javno savjetovanje, rezultati kojeg će biti uključeni u srednjoročnu reviziju strategije Europa 2020 [14].

3. Europska strategija prometnog razvoja

Promet ima značajnu ulogu u gospodarstvu sa svojom sveprisutnosti tijekom proizvodnog lanca na svim geografskim područjima. Regije koje imaju visoku dostupnost prema tržištu, sirovinama i dobavljačima su općenito gospodarski uspješne regije i konkurentnije su na globalnom tržištu. Iz toga proizlazi da su pristupačnost i mobilnost u velikoj mjeri preduvjeti za gospodarski razvoj regija. Prema tome, poboljšanje prometne infrastrukture može biti važan politički instrument za promicanje regionalnog gospodarskog razvoja.

Razvoj prometa u Europi potječe iz drevnih vremena, kada su uspostavljeni prometni pravci za prijevoz robe iz Azije. Ideja zajedničkog tržišta Europske unije i zajedničke europske prometne mreže (TEN-T[10]) se aktivno razvija od sredine 80-ih godina s ciljem da se uspostavi osnovna infrastruktura za nesmetano funkcioniranje unutarnjeg tržišta i osiguranja ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije, kao i poboljšanje dostupnosti na cijelom teritoriju Europske unije [15].

Razvoj Europske unije i susjednih zemalja uvjetovan je uspostavom zajedničke prometne politike Europske unije, s naglaskom na učinkoviti razvoj transportnog sustava koji će dovesti do smanjenja eksternih transportnih troškova uzrokovanih štetnim emisijama, zagušenjima i smrtnim slučajevima, a uz to osigurati nova zaposlenja i sveukupni gospodarski rast. Ugovorom iz Maastrichta (1992.) uspostavljena je Zajednička prometna politika s ciljem sastavljanja internog prometnog tržišta, što omogućuje teritorijalnu koheziju i promociju međunarodne suradnje za slobodno kretanje roba, usluga, kapitala i rada. Zajednička prometna politika teži većoj konkurenciji između transportnih poduzeća, te integriranom pristupu razvoja infrastrukture.

3.1. Prometna politika

Prometna politika je jedno od područja zajedničkih politika još od Rimskoga ugovora 1957. što znači da su države članice od samih početaka naglašavale važnost zajedničke prometne politike. Glavni ciljevi su bili ostvariti slobodu pružanja usluga i otvoriti prometno tržište, odnosno stvoriti zajedničko prometno tržište.

[10] TEN-T - transeuropska prometna mreža

Stvaranjem unutarnjeg europskog tržišta, ukidanjem granica, snižavanjem cijena prijevoza zbog otvorenog i liberaliziranog prometnog tržišta te tehnološkim napretkom, obujam prometa neprestano raste. Usporedno s otvaranjem prometnih tržišta i stvaranjem jednakih uvjeta tržišnog natjecanja, načelo "održive mobilnosti" posljednjih godina sve više dobiva na važnosti, naročito zbog toga što se u ovom sektoru stalno povećavaju emisije stakleničkih plinova koje prijete ugrožavanjem klimatskih ciljeva Europske unije [13]. Model "održive mobilnosti" tako se nalazi između dva različita cilja. S jedne strane s slobodnim i konkurentnim tržištem osigurava se financijski povoljniji i učinkovitiji prijevoz robe i putnika, a na drugoj strani usporedno s povećanjem obujma prijevoza model se suočava s sve većim vanjskim troškovima koji bi trebali biti što manji, a uzrokovani su: prometnim nesrećama, klimatskim promjenama, bukom, ekološkim štetama, prometnim zagušenjima i slično.

Najveći izazov prometne politike Europske unije na području održivosti predstavlja borba protiv globalnog zatopljenja. U Europskoj uniji gotovo četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova uzrokuje promet. Cilj Europske unije je smanjiti razinu emisija stakleničkih plinova, ali zbog velikog povećanja prometa i neprestanog rasta prometne potražnje Europska unija se suočava sa sve težim zadatkom.

U većini područja prometne politike glavni zakonodavac je Europska unija, a samo je nekoliko područja ostalo prepušteno samostalnom reguliranju država članica nacionalnim zakonima koji moraju biti izrađeni unutar okvira Europske unije.

Na političkoj razini, smjer razvoja europskog prometa je definiran prema bijeloj knjizi koja je objavljena pod okriljem Europske unije i koja naglašava važnost prometnog razvoja i njegov utjecaj na budući europski prosperitet. Bijela knjiga o budućem razvoju zajedničke prometne politike koja je usvojena 2. prosinca 1992. naglašava važnost otvaranja prometnih tržišta. Ujedno bijela knjiga iz 1992. označava prekretnicu na putu do cjelovitog i intermodalnog pristupa koji se temelji na modelu održive mobilnosti. Glavni ciljevi poput slobode pružanja usluga i prava tržišnog natjecanja su postignuti, ali je njihova provedba izazvala dodatne probleme na europskom prometnom tržištu [15]:

- narušavanje tržišnog natjecanja proizlazi iz neusklađenosti nacionalnih tehničkih standarda, fiskalnih i socijalnih propisa,
- neujednačeni rast različitih vrsta prijevoza,

- zagušenja na glavnim cestovnim i željezničkim pravcima, u gradovima i na pojedini zračnim lukama,
- štetni utjecaj na okoliš i zdravlje ljudi i slaba sigurnost na cestama.

U cilju rješavanje gore navedenih problema koji su priječili učinkovit i djelotvoran rad europskog prometnog sustava objavljena je 2001. druga bijela knjiga pod nazivom "Europska politika prometa za razdoblje do 2010.: vrijeme odluke". Fokus predloženih mjera koje se nalaze u dokumentu je prema pomicanju ravnoteže između načina prijevoza promicanjem željezničkog, pomorskog i riječnog prijevoza.

U zadnjoj bijeloj knjizi o budućnosti prometa do 2050. objavljenoj 28. ožujka 2011. pod nazivom "Putokaz za jedinstveni europski prometni prostor - prema konkurentnom prometnom sustavu koji racionalno koristi resurse" opisuje se prijelaz sa starih izazova na nove izazove u području prometa i navode se načini za njihovo savladavanje. Za cilj postavljeno je smanjivanje emisija stakleničkih plinova za najmanje 60% u odnosu na 1990. bez usporavanja rasta prometa i ugrožavanja mobilnosti. Kao rješenje za svladavanja cilja smanjivanja emisija stakleničkih plinova vidi se u manjoj ovisnosti prometnog sustava o nafti. Naglašava se da bi prometni sektor trebao koristiti čišću energiju te bolje iskorištavati moderne infrastrukture i smanjiti njihov utjecaj na okoliš.

Deset ciljeva za konkurentni prometni sustav u kojem se resursima koristi na učinkoviti način [16]:

1. Do 2030. godine prepoloviti korištenje automobila na uobičajena goriva u gradskom prometu; prestati ih koristiti u gradovima do 2050. godine; do 2030. godine uspostaviti u glavnim gradskim centrima logistiku koja bi bila gotovo sasvim bez ispuštanja CO_2
2. Do 2050. godine doseći 40% udjel održivih goriva s niskim udjelom ugljika u zračnom prometu, također do 2050. godine za 40% (ako bude izvedivo 50%) smanjiti ispuštanje CO_2 iz brodskih goriva u EU-u.
3. 30% teretnog cestovnog prijevoza duljeg od 300 km potrebno je do 2030. godine preusmjeriti na druge načine prijevoza kao što su željeznički i vodeni promet; a do 2050. godine i više od 50%, što bismo trebali olakšati uspostavljanjem učinkovitih i zelenih koridora za teretni prijevoz. Za postizanje ovog cilja će također biti potrebno razviti odgovarajuću infrastrukturu.
4. Do 2050. godine dovršiti europsku mrežu željezničkih pruga za velike brzine. Utrostručiti dužinu postojeće mreže do 2030. godine i održati gustoću željezničke

mreže u svim državama članicama. Do 2050. godine veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti trebao bi se odvijati željeznicom.

5. Potpuno funkcionalna multimodalna osnovna TEN-T mreža na čitavom teritoriju EU-a do 2030. godine, s visokokvalitetnom i visokokapacitetnom mrežom do 2050. godine i odgovarajućim paketom informacijskih usluga.
6. Do 2050. godine povezati sve zračne luke iz osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti željezničkim prugama za velike brzine; osigurati dostatnu povezanost svih morskih luka iz osnovne mreže s željezničkim prugama za prijevoz tereta, i, gdje je moguće, sustavom unutarnjih plovnih putova.
7. Uspostaviti moderniziranu infrastrukturu za upravljanje zračnim prometom (SESAR) u Europi do 2020. godine i dovršiti Zajednički europski zračni prostor. Uvesti odgovarajuće sustave za upravljanje kopnenim i vodenim prometom (ERTMS, ITS, SafeSeaNet i LRIT, RIS). Uspostaviti Europski globalni navigacijski sustav (Galileo).
8. Do 2020. godine uspostaviti okvir za europski multimodalni prometni sustav za obavještavanje, upravljanje i plaćanje.
9. Do 2050. godine približiti nuli broj cestovnih nesreća sa smrtnim posljedicama. U skladu s tim ciljem, EU želi do 2020. godine prepoloviti broj žrtava na cestama. Osigurati vodeću ulogu EU-a u sigurnosti i sigurnoj zaštiti prijevoza u svim granama prometa.
10. Pomak prema punoj primjeni načela "korisnik plaća" ili "zagađivač plaća" i uključivanju privatnog sektora u rješavanje problema vezanih uz narušavanja tržišnog natjecanja, uključujući štetne subvencije, stvaranje prihoda i osiguravanje financiranja za buduća prometna ulaganja.

Bijela knjiga predviđa 40 različitih mjera o jedinstvenom europskom prometnom području kojima se namjerava unaprijediti mobilnost prijevoza, smanjiti opterećenost glavnih prometnih čvorišta, te povisiti stopu zaposlenosti u prometnom i ostalim povezanim sektorima.

Primarni cilj Bijele knjige iz 2011. je stvaranje potpuno integriranog jedinstvenog europskog prometnog prostora s potpuno integriranom multimodalnom prometnom mrežom koja će povećati sigurnost i zaštitu kao i inovacije i istraživanja. Polazišne točke jedinstvenog europskog prometnog prostora su: jedinstveno nebo, jedinstveni željeznički prostor i plavi pojas u europskim morima.

3.2. Transeuropska prometna mreža (TEN-T)

Bez dobre prometne povezanosti europsko gospodarstvo neće se moći razvijati i rasti, pa je tako dobra prometna povezanost od ključne važnosti za europsko gospodarstvo. Za gospodarski rast potrebna je trgovinska razmjena, a ona nije moguća bez prometa. Očekivanja su da će teretni promet porasti za 80 %, a putnički promet za 50 % do 2050. U okviru nove infrastrukturne politike Europske unije kako bi se potakao rast i konkurentnost uspostavit će se snažna europska prometna mreža koja će biti povezana sa susjednim zemljama i ostatkom svijeta. Nova europska prometna mreža obuhvaćat će sve države članice Europske unije.

TEN-T mreža prvi put je spomenuta u ugovoru iz Maastrichta, u svrhu povezivanja svih regija Europske unije. U tom ugovoru predviđeno je da se zadaća uspostavljanja i razvijanja transeuropskih mreža u područjima prometa, telekomunikacija i energetike dodijeli Europskoj uniji sa ciljem jačanja ekonomske i socijalne kohezije, razvojem unutarnjeg tržišta, povezivanjem otočnih područja te područja koja nemaju izlaz na more, povezivanje rubnih područja sa središnjim područjima Europske unije i približavanje teritorija Europske unije susjednim zemljama.

Transeuropska prometna mreža TEN-T je projekt razvoja intermodalne prometne mreže zemalja Europske unije, koji je Europski parlament prihvatio u lipnju 1996. sa zadaćom unaprjeđenja ekonomske i socijalne kohezije, povezivanjem otoka, nedostupnih i perifernih regija sa središnjim regijama Europske unije, putem međupovezivanja i međuoperativnosti nacionalnih prometnih mreža kopnenog, zračnog, pomorskog i unutarnjeg plovnog transporta, uključujući europski satelitski navigacijski sustav *Galileo* [17].

Opća mjerila za cjelokupnu transeuropsku mrežu utvrđena su odlukom br 1692/96/EZ iz 1996. godine. Tom odlukom utvrđena su i obilježja za svaku vrstu prijevoza određene mreže kao i prioritetni projekti te projekti od zajedničkog interesa. Poseban naglasak je stavljen na projekte u željezničkom prometu zbog njegovih ekoloških učinaka. Prvotno je u transeuropsku prometnu mrežu bilo uključeno 14 projekata od zajedničkog interesa, da bi se revizijom smjernica transeuropske prometne mreže iz 2004. godine broj izloženih prioritetnih projekata povećao na 30 te se od svih projekata zahtijeva pridržavanje zakona Europske unije o okolišu [18].

Revizijom iz 2013. godine uvodi se nova politika infrastrukture Europske unije kojoj je cilj preobraziti sadašnje rascjepkane mreže europskih cesta, željeznica, zračnih luka i kanala u sjedinjenu mrežu. Središnja mreža prijevoza počivat će na devet glavnih koridora: dva sjever-jug, tri koridora istok-zapad i četiri dijagonalna koridora. Planirani rok završetka središnje prometne mreže je 2030. Ta središnja mreža trebala bi ukloniti uska grla u prometu, poboljšati infrastrukturu i pojednostaviti operacije prekograničnog prijevoza za putnike. Nadalje središnja mreža trebala bi pomoći u borbi protiv klimatskih promjena kao i poboljšati povezanost različitih vrsta prijevoza. Krajnji cilj je da se do 2050. godine osigura velikoj većini europskih građana da ne putuju više od 30 minuta do sveobuhvatne mreže koja se priključuje središnjoj prometnoj mreži na lokalnim i regionalnim razinama, to jest da se osigura puna pokrivenost Europske unije i pristup svim regijama.

Nakon što su se usvojile sve smjernice iz 2013. godine, sada se primjenjuju stroži kriteriji za odabir projekata. Kriteriji za odabir projekata koji se sada primjenjuju insistiraju na učinkovitosti, ekološkoj održivosti, povećanju koristi za sve korisnike i koheziji diljem Europske unije. Nadalje tijekom razdoblja od 2014. do 2020. godine utrostručit će se financiranje prometne infrastrukture iz instrumenta za povezivanje Europe (CEF) koje će iznositi 26,3 milijarde eura. Zato što središnja prometna mreža predstavlja najveću dodanu vrijednost za Europsku uniju, financiranja će najviše biti usredotočena na prioritetne pravce središnje prometne mreže. Gotovo polovica ukupnog financiranja, točnije 11,3 milijarde eura biti će namijenjeno za zemlje – beneficirane korisnike kohezijskog fonda, kako bi se dala prednost istočno zapadnim vezama [19].

3.2.1. Osnovna prometna mreža

Osnovna prometna mreža je nositelj strategijskog planiranja najvažnije prometne infrastrukture, koja mora obuhvatiti glavne čvorove (gradove, aglomeracije, luke, aerodrome i intermodalne platforme) i veze, integrirati sve prometne oblike, omogućiti održive, učinkovite, sigurne i zaštićene prijevozne usluge u putničkim i teretnim tokovima. Razvoj osnovne prometne mreže nastavlja se na dosadašnje odluke i postignuća europske prometne politike, prioritetne TEN-T projekte i glavne europske projekte razvoja inteligentnih transportnih sustava ili interoperativnosti, uz uvažavanje potrebe jačeg povezivanja prometne i infrastrukturne politike te otvorenosti za tehnologijske i operativne inovacije [17].

Osnovna prometna mreža treba biti uspostavljena najkasnije do kraja 2030. godine, a ona obuhvaća samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strategijski najznačajniji. Za osnovnu prometnu mrežu definirano je devet koridora. Nadalje osnovna prometna mreža povezivat će 94 glavne europske luke sa željeznicom i cestama, te će povezivati 38 ključnih zračnih luka s velikim gradovima željeznicom, 15 000 kilometara željezničkih pruga pretvorit će se u pruge kapacitirane na postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove i ostvarit će se 35 prekograničnih projekata u cilju otklanjanja uskih grla. Osnovna prometna mreža omogućiti će nesmetani protok robe i ljudi diljem Europske unije.

Prema novim smjernicama za osnovnu prometnu mrežu definirano je devet novih koridora koji bi trebali pomoći u izgradnji osnovne prometne mreže. Kao prioritet prometne politike Europske unije označeni su koridori osnovne prometne mreže i zbog toga je ustanovljen dodatni financijski fond CEF[11], iz kojeg države članice temeljem natječaja Europske komisije mogu financirati projekte na tim koridorima. Projekti koji su na osnovnoj mreži imaju prioritet za sufinanciranje iz fondova Europske unije, a pošto su koridori označeni kao najveći prioritet, oni imaju i najveći prioritet za sufinanciranje iz sredstava CEF-a za financijsko razdoblje 2014. do 2020.

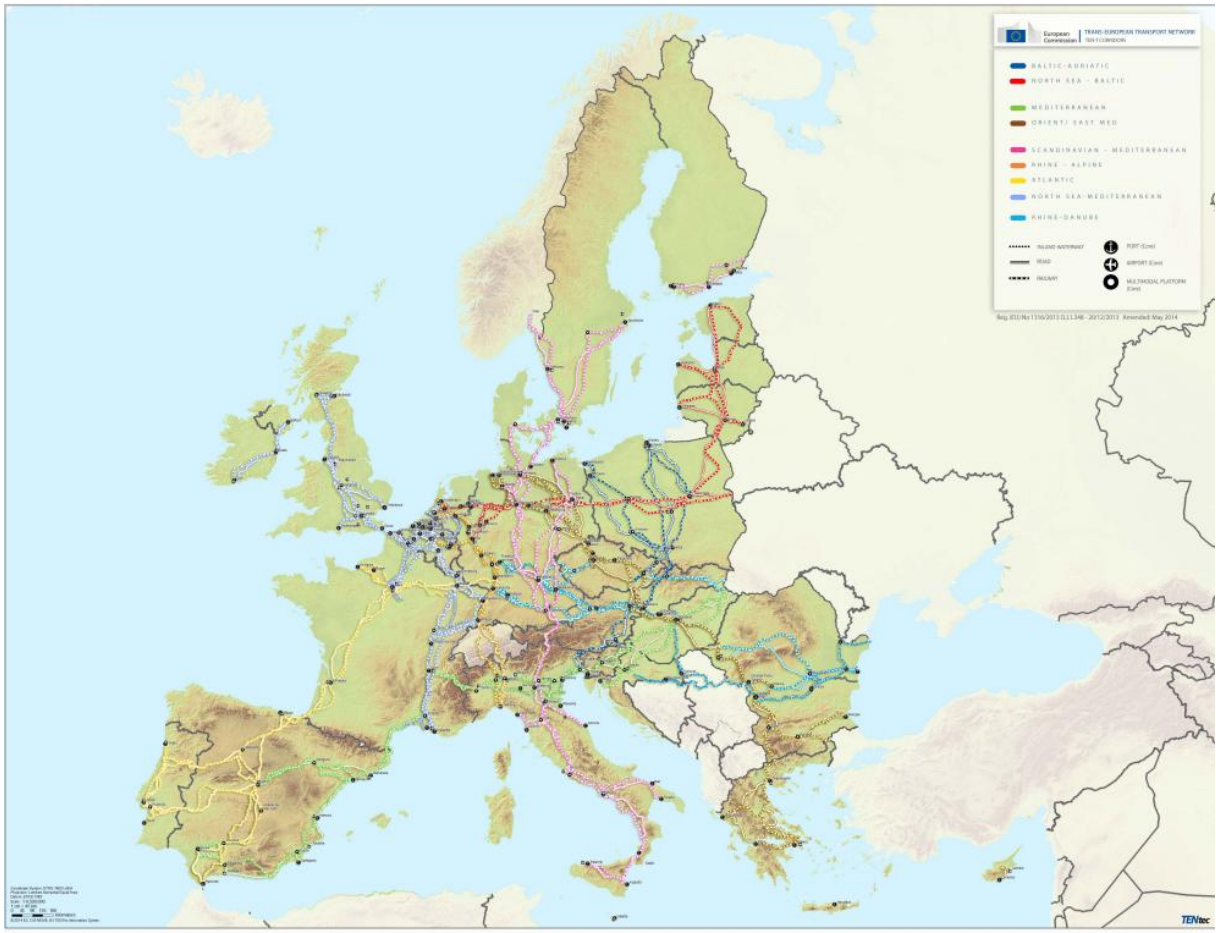
Devet koridora osnovne mreže su [20]:

- **Baltičko-jadranski koridor** je jedna od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih osovina koja povezuje Baltičko more s Jadranskim morem preko industrijskih područja između južne Poljske, Beča i Bratislave, istočnih Alpa i sjeverne Italije.
- **Sjevernomorsko-baltički koridor** koji spaja luke istočne obale Baltičkog mora s lukama u Sjevernom moru.
- **Mediteranski koridor** koji povezuje Pirinejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom.
- **Istočni/istočnomediteranski koridor** koji spaja pomorska sučelja Sjevernog Baltičkog, Crnog i Sredozemnog mora.

[11] CEF - Connecting Europe Facility - Instrument za povezivanje Europe

- **Skandinavsko-mediteranski koridor** koji je ključna osovina sjever - jug europskog gospodarstva. Koridor preko Baltičkog mora povezuje Finsku i Švedsku te prolazi kroz Njemačku, Alpe i Italiju, povezujući najvažnija gradska središta i luke Skandinavije i sjeverne Njemačke te nastavlja put kroz industrijska središta južne Njemačke, Austrije i sjeverne Italije do talijanskih luka i Vallette.
- **Rajnsko-alpinski koridor** je jedan od najprometnijih teretnih pravaca u Europi koji spaja sjevernomorske luke Rotterdam i Antwerpen sa sredozemnim bazenom u Genovi preko Švicarske i nekoliko važnih gospodarskih središta u rajnsko-rurskoj i rajnsko-majnsko-nekarskoj regiji te gradske aglomeracije Milana u sjevernoj Italiji.
- **Atlantski koridor** koji povezuje zapadni dio Pirinejskog poluotoka i luke Le Havre i Rouen s Parizom i dalje s Mannheimom/Strasbourgom.
- **Sjevernomorsko-mediteranski koridor** koji se proteže od Irske i sjevera Ujedinjene Kraljevine preko Nizozemske, Belgije i Luksemburga do Sredozemnog mora na jugu Francuske.
- **Rajnsko-dunavski koridor** koji povezuje s važnim uporištem u unutarnjim plovnim putovima Majne i Dunava središnje regije oko Strasbourga i Frankfurta preko južne Njemačke s Bečom, Bratislavom, Budimpeštom i na kraju Crnim morem, uključujući važan ogranak od Munchena do Praga, Žiline, Košica i ukrajinske granice.

Svaki od koridora mora uključivati tri vrste prijevoza, te prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza.



Slika 3. Koridori osnovne TEN-T mreže, [20]

Ovih devet koridora predstavlja važan iskorak u planiranju prometne infrastrukture jer iskustvo pokazuje da je vrlo teško koordinirano provoditi prekogranične prometne projekte zbog čestih "kratkih spojeva" između raznih sustava i veza koji mogu stvoriti još više uskih grla. Od velike je važnosti sinkronizirati prekogranične projekte kako bi se isplatila sva ulaganja. Upravne strukture za koridore i novi planovi olakšat će uspostavu nove osnovne prometne mreže.

3.2.2. Sveobuhvatna prometna mreža

Sveobuhvatna mreža treba biti uspostavljena do kraja 2050. godine. Ona predstavlja opći sloj transeuropske prometne mreže, a uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja udovoljava zahtjevima smjernica. Sveobuhvatna mreža prometnih pravaca će se slijevati u osnovnu prometnu mrežu na regionalnoj i nacionalnoj razini. Sufinanciranje projekata iz sveobuhvatne mreže prvenstveno se odnosi na sredstva iz strukturnih fondova, međutim projekti iz sveobuhvatne mreže nižeg su prioriteta u odnosu na projekte iz osnovne mreže i projekte na koridorima osnovne mreže.

Sveobuhvatna mreža je sastavni dio politike transeuropske prometne mreže, a njome će upravljati države članice. Manji dio financiranja sveobuhvatne mreže osigurat će se pomoću instrumenta za povezivanje Europe (CEF) i pomoću regionalne politike.

Cilj je da do kraja 2050. godine velika većina europskih građana ne bude udaljena više od 30 minuta od infrastrukture sveobuhvatne prometne mreže, a u tome će zasigurno pomoći i nove smjernice koje utvrđuju detaljnije zahtjeve nego prije.

3.2.3. Hrvatska u transeuropskoj prometnoj mreži

Republika Hrvatska je prije nego što je pristupila u Europsku uniju, sudjelovala u radu Prometnog opservatorija za jugoistočnu Europu - SEETO[12] (South East Europe Transport Observatory). U novim dokumentima Europske komisije posebno je zabilježena važnost SEETO sveobuhvatne mreže kao osnove za procjenu potrebnih ulaganja u razvoj prometne infrastrukture jugoistočne Europe. Za kohezijske zemlje predviđeni proračun instrumenta za povezivanje (CEF) za razdoblje 2014. - 2020. iznosi 11,3 milijarde eura, a ukupni proračun iznosi 26,3 milijarde eura.

[12] SEETO - South East Europe Transport Observatory - Prometni opservatorij jugoistočne Europe



Slika 4. Koridori osnovne TEN-T mreže kroz Republiku Hrvatsku, [20]

Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora osnovne mreže: Mediteranski koridor i Rajnsko-dunavski koridor. Mediteranski koridor proteže se od juga Iberijskog poluotoka pa sve do mađarsko-ukrajinske granice, a prolazi preko mediteranske obale španjolske i francuske, zatim prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije i još kroz Sloveniju. To je cestovni i željeznički koridor, a pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta (Vb) je njegov sastavni dio kao i pravac Zagreb-Slovenija (X). Hrvatska će preko ovoga koridora biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor. Drugi koridor koji prolazi kroz Hrvatsku je koridor Rajna-Dunav koji je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio odvaja prema Rumunjskoj, a drugi dio prati Dunav dalje do crnog mora (VII).

Zagreb je određen kao jedan od čvorova središnje TEN-T mreže kao zračna luka i kao željezničko-cestovni terminal, a Rijeka kao morska luka središnje TEN-T mreže. Osim Zagreba i Rijeke, u središnju TEN-T mrežu uključeni su i luke unutarnjih plovnih putova Vukovar i Slavonski Brod kao potencijalni projekti s mogućnošću financiranja putem instrumenta za povezivanje Europe. Na području istočne i južne Hrvatske koje su ujedno i rubne regije Hrvatske i Europske unije, u sveobuhvatnu TEN-T mrežu uvršteni su čvor Dubrovnik sa zračnom i morskom lukom, čvor Ploče s morskom lukom i čvor Osijek sa zračnom i lukom unutarnjih plovnih puteva. Valja naglasiti da je prometni razvoj tih regija u smislu njihove infrastrukturne integracije u TEN-T mrežu fragmentarno pokriven u projekciji sveobuhvatne mreže s krajnjim rokom razvoja do 2050. godine, a te regije su ujedno socijalno i ekonomski najosjetljivije područne jedinice pa će tako ostati nedovoljno strategijski valorizirane [17].

Tablica 1. Prometni čvorovi Hrvatske u osnovnoj i sveobuhvatnoj TEN-T mreži, [20]

IME ČVORA	ZRAČNA LUKA	MORSKA LUKA	LUKA UNUTARNJIH PLOVNIH PUTOVA	ŽELJEZNIČKO-CESTOVNI TERMINAL
Dubrovnik	Sveobuhvatni	Sveobuhvatni		
Osijek	Sveobuhvatni		Sveobuhvatni	
Ploče		Sveobuhvatni		
Pula	Sveobuhvatni	Sveobuhvatni		
Rijeka	Sveobuhvatni	Središnji		
Šibenik		Sveobuhvatni		
Sisak			Sveobuhvatni	
Slavonski Brod			Središnji	
Split	Sveobuhvatni	Sveobuhvatni		
Vukovar			Središnji	
Zadar	Sveobuhvatni	Sveobuhvatni		
Zagreb	Središnji			Središnji

4. Analiza regionalne suradnje na izabranom uzorku regija

Europska teritorijalna suradnja doprinosi smanjivanju razlika u stupnju razvijenosti različitih regija, kao i smanjivanju zaostalosti regija koje se nalaze u nepovoljnijim položajima od ostalih regija. Teritorijalna suradnja posebnu pozornost treba posvetiti regijama s niskom gustoćom naseljenosti to jest regijama s demografskim poteškoćama, te regijama s prirodnim poteškoćama kao što su otoci i planinske regije. Nadalje posebnu pozornost treba obratiti na ruralna područja, pogranična područja i područja koja su zahvaćena industrijskom tranzicijom.

Europska teritorijalna suradnja dio je kohezijske politike još od 1990. godine, a jedan je od glavnih ciljeva kohezijske politike za financijsko razdoblje 2014. - 2020. Namjena Europske teritorijalne suradnje je rješavanje problema koji nadilaze upravne granice i traže zajednička rješenja i zajednička ostvarivanja potencijala raznih područja. Cilj programa Europske teritorijalne suradnje je kroz zajednički pristup na odgovarajućoj administrativno-teritorijalnoj razini smanjiti negativni utjecaj granica i ojačati društvene, socijalne i ekonomske standarde. Europska teritorijalna suradnja odnosi se na stvaranje podloge za koordinirani i strateški razvoj na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini [21].

U cilju ostvarenja pametnog, održivog i uključivog rasta, Europska teritorijalna suradnja potiče prekograničnu, transnacionalnu i međuregionalnu suradnju. 8 milijardi i 948 milijuna Eura je dodijeljeno europskoj teritorijalnoj suradnji za proračunsko razdoblje od 2014. do 2020. godine. Taj proračun se dijeli na: prekograničnu suradnju (74,05%), transnacionalnu suradnju (20,36%) i međuregionalnu suradnju (5,59%) [21].

Prekogranična suradnja za cilj ima približiti regije koje dijele zajedničku granicu kako bi se te regije dugoročno planski razvijale zajedničkim rješavanjem izazova koji se mogu identificirati kao zajednički u pograničnim regijama, kao što su primjerice prometna infrastruktura, dostupnost informacijskih i komunikacijskih tehnologija, zaštita okoliša, poslovno okruženje, umreženost lokalnih i regionalnih upravnih tijela, odnos prema građanima susjednih zemalja, lokalne industrije itd. Iskorištavanje potencijala rasta u pograničnom području trebalo bi se manifestirati u razvoju prekograničnih objekata i klastera za istraživanje i inovacije, suradnji između obrazovnih institucija i zdravstvenih ustanova kao i integraciji prekograničnog tržišta rada [22].

Transnacionalna suradnja za cilj ima poboljšati suradnju na temelju djelovanja kojim se promiče integrirani teritorijalni razvoj na velikim europskim geografskim područjima između nacionalnih, regionalnih i lokalnih tijela. Ova suradnja usmjerena je prema jačanju integriranog teritorijalnog razvoja, a uključivat će i morsku prekograničnu suradnju koja nije obuhvaćena programima prekogranične suradnje [22].

Međuregionalna suradnja za cilj ima jačanje djelotvornosti kohezijske politike poticanjem djelovanja kojim se potiče razmjena iskustava između regija o tematskim ciljevima i urbanom razvoju, kao i o urbano-ruralnim vezama u svrhu poboljšanja provedbe programa i mjera teritorijalne suradnje te analize razvojnih trendova na području Europske unije [22].

Kroz programe prekogranične suradnje obuhvaćene mogu biti sve unutarnje i vanjske kopnene granice Europske unije, te morske granice u koje spadaju regije koje dijeli najviše 150 km, a više od 150 km u slučaju najudaljenije regije. Europska komisija određuje koja će područja biti obuhvaćena transnacionalnom suradnjom, dok države članice imaju mogućnost dodavanja susjednih područja. Međuregionalna suradnja obuhvaća cijelo područje Europske unije. Nadalje, najudaljenije regije u jednom programu suradnje mogu kombinirati mjere u okviru druga dva programa teritorijalne suradnje. Zemlje koje nisu članice Europske unije tzv. treće zemlje, također mogu sudjelovati u programima teritorijalne suradnje, ali u takvim slučajevima potpora se pruža u obliku financijskog doprinosa programima [21].

S obzirom na to da kod provedbe programa europske teritorijalne suradnje sudjeluju najmanje dvije države članice, određene su regulatorne odredbe za teritorijalnu suradnju. Odredbe reguliraju probleme kao što su raspodjela odgovornosti u slučaju financijskih ispravaka, posebni postupci kod uključivanja trećih zemalja ili teritorija, postupci kod osnivanja zajedničkog tajništva, uvjeti za provedbena izvješća itd. Sve države članice koje sudjeluju u programu teritorijalne suradnje, obvezne su odrediti upravljačko, revizijsko i tijelo za ovjeravanje, s tim da se u istoj državi članici moraju nalaziti tijelo za reviziju i upravljačko tijelo.

Europska komisija mora uspostaviti jasnu hijerarhiju propisa o prihvatljivosti rashoda, zato što nije prikladno da svaka država članica donosi nacionalne propise o prihvatljivosti rashoda.

4.1. Prekogranična suradnja

Prekogranična suradnja za cilj ima rješavanje zajedničkih izazova koji su identificirani u pograničnim regijama. Zajednički ciljevi najčešće su usmjereni na poboljšanje dostupnosti i povezivosti informacijskih i komunikacijskih tehnologija kao i prometne infrastrukture. Nadalje, prekogranična suradnja za ciljeve ima umrežavanje lokalnih i regionalnih uprava, poticanje istraživanja i inovacija, održavanje lokalnih industrija koje su u opadanju, briga o okolišu, održavanje boljih odnosa i smanjenje negativnih stavova prema građanima susjednih zemalja. Prekogranična suradnja usmjerena je i na valorizaciju potencijala rasta u prekograničnom području pomoću: integracije prekograničnog tržišta rada, suradnje između obrazovnih institucija i zdravstvenih ustanova, kao i razvoj prekograničnih objekata i klastera za istraživanja i inovacije. Jačanjem prekogranične suradnje jača se i sveukupni razvoj teritorijalne suradnje, povećava se međunarodna konkurentnost pograničnih regija i smanjuje se društvena i gospodarska nejednakost među regijama [12].

Republika Hrvatska u programskom razdoblju 2014.-2020. sudjeluje u sveukupno pet programa prekogranične suradnje i to sa svim susjednim državama [23]:

1. Program prekogranične suradnje Italija - Hrvatska 2014.-2020.
2. Program prekogranične suradnje Mađarska - Hrvatska 2014.-2020.
3. Program prekogranične suradnje Slovenija - Hrvatska 2014.-2020.
4. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora 2014.-2020.
5. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Srbija 2014.-2020.

Prekogranična suradnja Republike Hrvatske se odvija sa susjednim zemljama koje su članice Europske unije (Italija, Mađarska i Slovenija), kao i sa susjednim zemljama koje još nisu članice Europske unije (Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Srbija) preko Instrumenata pretpristupne pomoći - IPA[13]. Prekogranični bilateralni programi suradnje koji se nastavljaju iz prethodnog programskog razdoblja suradnje su s pograničnim regijama Mađarske, Slovenije i Srbije, a bilateralni program suradnje s pograničnim regijama Italije je novost u odnosu na prethodno razdoblje kada se suradnja između Hrvatske i Italije odvijala u kontekstu IPA programa Jadranska prekogranična suradnja. Spajanjem dvaju bilateralnih programa prekogranične suradnje iz prethodnog razdoblja Hrvatska - Bosna i Hercegovina i Hrvatska -

[13] IPA - Instrumenti pretpristupne moći

Crna Gora nastaje trilateralni program prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora.

4.1.1. Program prekogranične suradnje Italija - Hrvatska 2014.-2020.

U prethodnom programskom razdoblju ovaj program prekogranične suradnje se odvijao u kontekstu multilateralnog IPA programa Jadranska prekogranična suradnja te programa transnacionalne suradnje Mediteran Jugoistočna Europa. Ovaj bilateralni program prekogranične suradnje još nije odobren, ali se podnošenje Programa suradnje Europskoj komisiji na odobrenje očekuje krajem 2015. godine. Početak provedbe Programa i korištenje alociranih sredstava planiran je odmah po odobrenju programskog dokumenta.

Programsko područje ove prekogranične suradnje uključuje ukupno 8 županija s hrvatske strane (Istarska, Primorsko-goranska, Karlovačka, Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska i Dubrovačko-neretvanska) te 25 provincija s talijanske strane i obuhvaća ukupno 85 562 km^2 [12].

Za ovaj Program prekogranične suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

1. **Inovativnost i internacionalizacija**
   S tematskim ciljem jačanjem istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija.
   Sa specifičnim ciljem unapređenje okvirnih uvjeta suradnje inovacijskog sustava u sektoru plave ekonomije.
2. **Zaštita i otpornost na klimatske promjene**
   S tematskim ciljem promicanjem prilagodbe klimatskim promjenama, prevencijom te upravljanjem rizicima.
   Sa specifičnim ciljevima: učiniti Programsko područje otpornijim na klimatske promjene i učiniti Programsko područje sigurnije od katastrofa.
3. **Okoliš i kulturno nasljeđe**
   S tematskim ciljem očuvanja i zaštite okoliša i promicanjem učinkovitosti resursa.
   Sa specifičnim ciljevima: polugom ekonomskog rasta napraviti prirodnu i kulturnu baštinu, doprinositi Jadranskom moru kao mjestu s većom obnovljenom bioraznolikosti i poboljšanje okolišnih uvjeta morske vode korištenjem inovativnih tehnologija za smanjenje onečišćenja.
4. **Pomorski promet**

Sa specifičnim ciljem poboljšanjem kvalitete, sigurnosti i održivosti okoliša u pomorskom i kopnenom prijevozu promovirajući multimodalnost i praktična rješenja.

4.1.2. Program prekogranične suradnje Mađarska - Hrvatska 2014.-2020.

Ovaj bilateralni Program prekogranične suradnje je nastavak suradnje pograničnih regija dviju država iz prethodnog programskog razdoblja. Programsko područje ove prekogranične suradnje uključuje 8 hrvatskih županija (Međimurska, Koprivničko-križevačka, Virovitičko-podravska, Osječko-baranjska, Varaždinska, Bjelovarsko-bilogorska, Požeško-slavonska i Vukovarsko-srijemska) te 3 mađarske županije (Somogy, Baranya i Zala) i obuhvaća ukupno 31 085 km^2 [12].



Slika 5. Programsko područje prekogranične suradnje Mađarska - Hrvatska, [24]

Za ovaj Program prekogranične suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

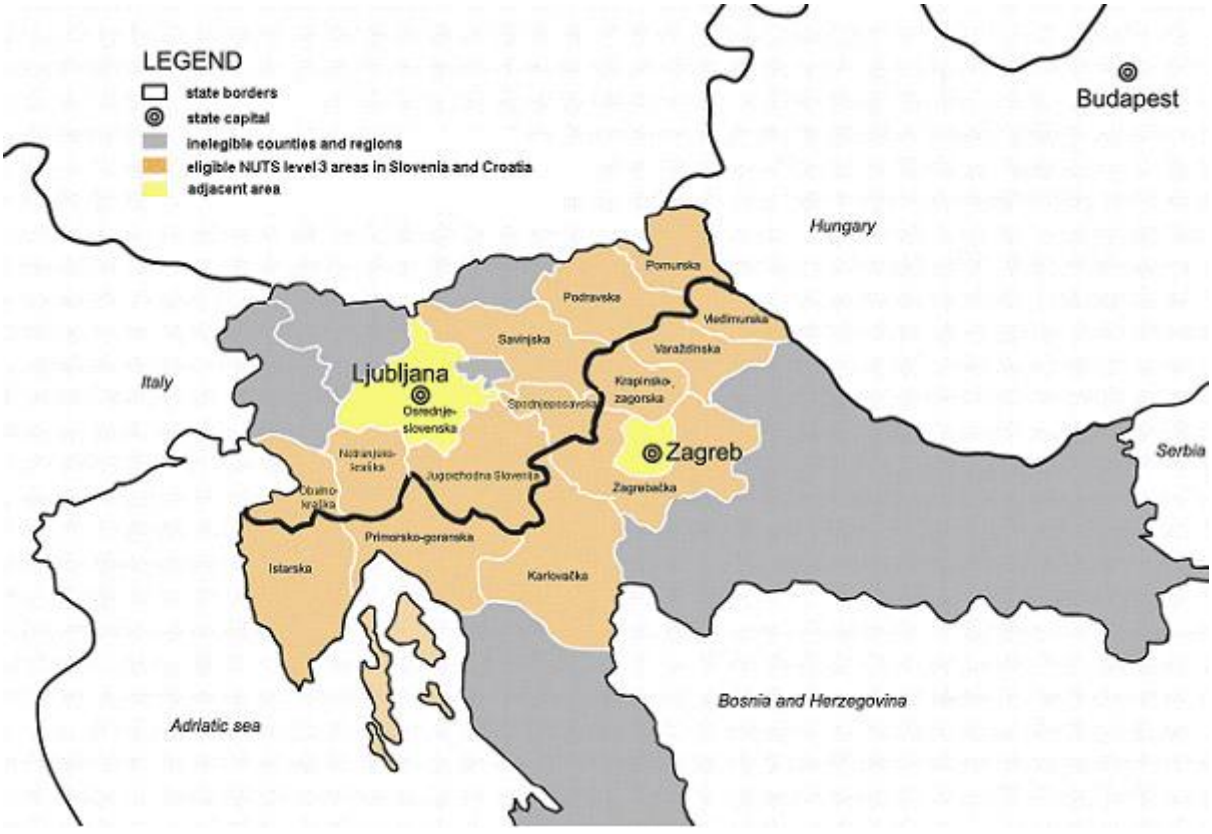
1. **Ekonomski razvoj** s ciljem jačanja konkurentnosti MSP-ova[14]
2. **Održivo korištenje prirodnih i kulturnih dobara** sa ciljem očuvanja i zaštite okoliša i promicanje učinkovitosti izvora

[14] MSP - Mala i srednje velika poduzeća

3. **Suradnja** s ciljem jačanja institucionalnih kapaciteta i učinkovita javna uprava.
4. **Obrazovanje** s ciljem ulaganjem u obrazovanje i obuke, uključujući strukovno usavršavanje i cjeloživotno učenje kroz razvijanje infrastrukture za obrazovanje i obuku.

4.1.3. Program prekogranične suradnje Slovenija - Hrvatska 2014.-2020.

Ovaj bilateralni Program prekogranične suradnje je nastavak suradnje pograničnih regija dviju država iz prethodnog financijskog razdoblja (2007.-2013.) ali s manjim izmjenama u smislu područja prihvatljivog za sudjelovanje u Programu (Grad Zagreb i Osrednjeslovenska regija su sada prihvatljivo područje). Programsko područje ove prekogranične suradnje obuhvaća 8 hrvatskih županija (Međimurska, Varaždinska, Krapinsko-zagorska, Zagrebačka, Karlovačka, Primorsko-goranska, Istarska i Grad Zagreb) te 9 slovenskih regija (Pomurska, Podravska, Savinjska, Spodnjeposavska, Jugovzhodna Slovenija, Notranjsko-Kraška, Obalno-Kraška, Osrednjeslovenska i Zasavska).



Slika 6. Programsko područje prekogranične suradnje Slovenija - Hrvatska, [25]

Za ovaj Program prekogranične suradnje definirane su 3 prioritetne osi [12]:

1. **Unapređenje upravljanja poplavnim rizicima na međudržavnim slivovima**
   Sa specifičnimcsiljem smanjenja opasnosti od poplava na međugraničnim slivovima Dragonje, Kupe, Sutle, Drave, Mure i Bregane.
2. **Očuvanje i održivo korištenje prirodnih i kulturnih resursa**
   Sa specifičnim ciljevima: Aktiviranjem prirodnog i kulturnog nasljeđa za održivi razvoj turizma i Očuvanje i obnova bioraznolikosti, zaštita tla te promicanje usluga ekosustava, uključujući područja NATURA 2000 te zelenih infrastruktura.
3. **Zdrava, sigurna i pristupačna pogranična područja**
   Sa specifičnim ciljem izgradnje partnerstva između javnih tijela i dionika za zdrava, sigurna i pristupačna pogranična područja.

4.1.4. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora 2014.-2020.

Bilateralni IPA programi Hrvatska - Bosna i Hercegovina i Hrvatska - Crna Gora koji su uspostavljeni za prethodno financijsko razdoblje (2007.-2013.) neće biti nastavljeni kao zasebni, već je uspostavljen jedan program koji obuhvaća prekograničnu suradnju sve tri države. Programsko područje ove prekogranične suradnje obuhvaća 12 hrvatskih županija, 110 općina na strani Bosne i Hercegovine te 10 općina na crnogorskoj strani.



Slika 7. Programsko područje prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora, [26]

Za ovaj Program prekogranične suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

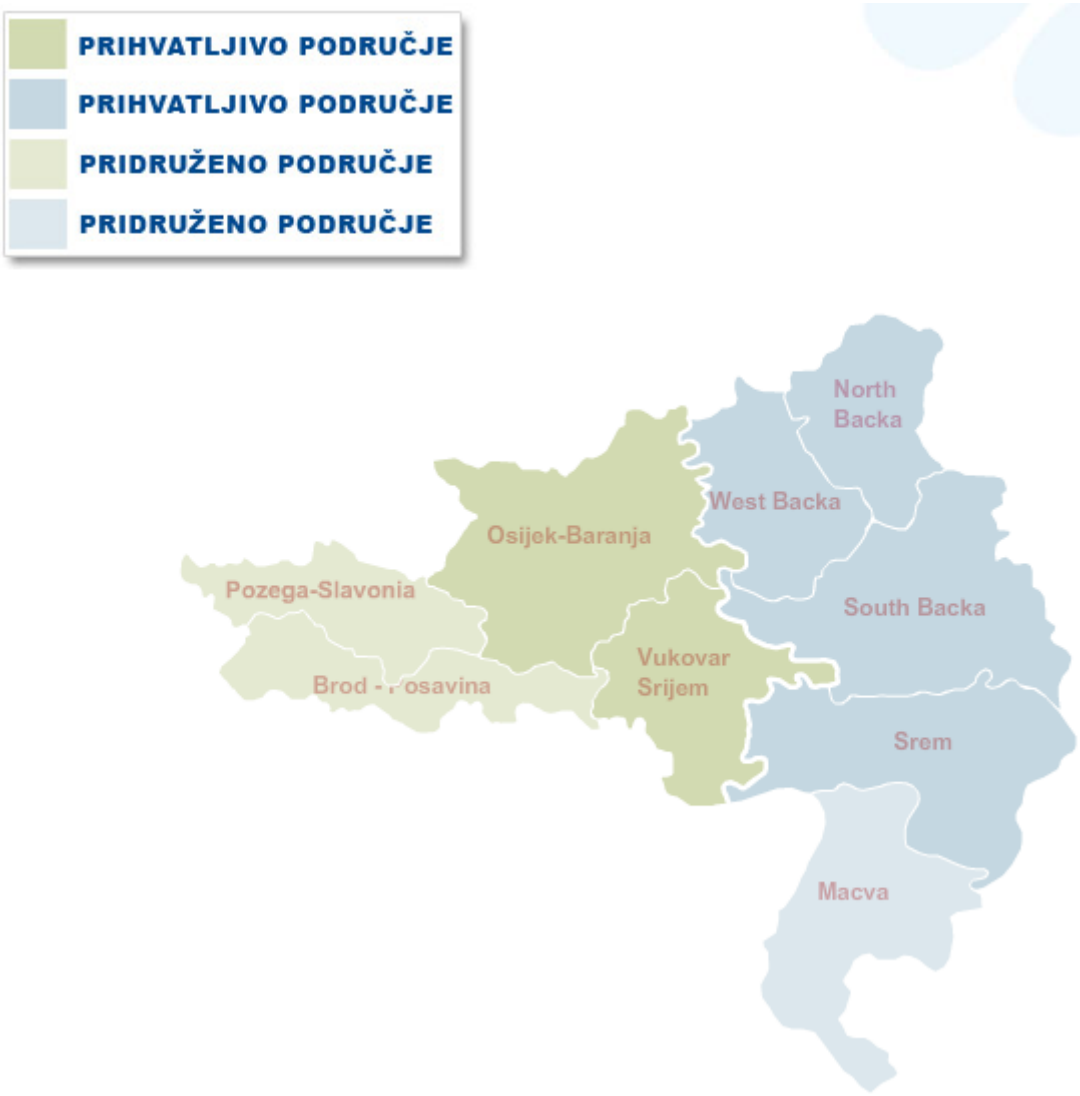
1. **Poboljšanje kvalitete socijalnih i zdravstvenih usluga u programskom području** s ciljem poboljšanja usluga u području sektora javnog zdravstva i socijalne skrbi preko granica.
2. **Zaštita okoliša i prirode, poboljšanje prevencije rizika te promicanje održive energije i energetske učinkovitosti** s ciljevima: promicanje i poboljšanje zaštite okoliša i prirode putem zaštite prirodnih resursa i sustava upravljanja za sprječavanje

rizika i Poticanje i unapređenje korištenja obnovljivih izvora energije i jačanje energetske učinkovitosti.

3. **Doprinošenje razvoju turizma i očuvanje kulturne i prirodne baštine** s ciljevima: ojačati i proširiti turističku ponudu kroz prekogranične pristupe i omogućiti bolje upravljanje i održivo korištenje kulturne i prirodne baštine.
4. **Jačanje konkurentnosti i razvoj poslovnog okruženja u programskom području** s ciljem poboljšanja institucionalne infrastrukture i usluga kako bi se ubrzao razvoj poslovnog okruženja i konkurentnosti u programskom području.

4.1.5. IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Srbija 2014.-2020.

Ovaj bilateralni program prekogranične suradnje je nastavak uspješne suradnje pograničnih regija dviju država iz prethodnog financijskog razdoblja (2007.-2013.). Programsko područje ove prekogranične suradnje obuhvaća 4 hrvatske županije (Vukovarsko-srijemska, Osječko-baranjska, Brodsko-posavska i Požeško-slavonska) te 5 upravnih okruga u Srbiji (Sjeverno Bački, Zapadno Bački, Sremski i Mačvanski).



Slika 8. Programsko područje prekogranične suradnje Hrvatska - Srbija, [27]

Za ovaj Program prekogranične suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

1. **Poboljšanje kvalitete socijalnih i zdravstvenih usluga u programskom području** s ciljem poboljšanja kvalitete objekata, usluga i znanja u području javnog zdravstva i socijalne skrbi.
2. **Zaštita okoliša i biološke raznolikosti, poboljšanje prevencije rizika te promicanje održive energije i energetske učinkovitosti** s ciljevima: provedbe integriranih prekograničnih sustava praćenja/upravljanja za ključne postojeće rizike i zaštita okoliša i biološke raznolikosti, te promicanje održivog korištenja energije i energetske učinkovitosti.

3. **Doprinošenje razvoju turizma i očuvanje kulturne baštine** s ciljem jačanja, širenja, integracije prekogranične turističke ponude i bolje upravljanje kulturnim i prirodnim dobrima.
4. **Jačanje konkurentosti i razvoja poslovnog okruženja u programskom području** s specifičnim ciljem poboljšanjem konkurentnosti programskog područja kroz jačanje suradnje između poduzetničkih potpornih institucija, obrazovnih i istraživačkih organizacija i poduzetnika s ciljem da se razviju novi proizvod/usluge/patenti/zaštitni znakovi u programskom području.

4.2. Transnacionalna suradnja

Transnacionalna i međuregionalna suradnja imaju za cilj: pridonijeti sveukupnom razvoju teritorijalne suradnje, pridonijeti povećanju međunarodne konkurentnosti regija, pridonijeti smanjenju društvene i gospodarske nejednakosti među regijama te pridonijeti ujednačavanju razvoja regija [12].

U prethodnom financijskom razdoblju 2007. - 2013. Republika Hrvatska je sudjelovala u transnacionalnim programima: Jugoistočna Europa i Mediteran. Za financijsko razdoblje 2014. - 2020. Republika Hrvatska će sudjelovati u četiri programa transnacionalne suradnje: Mediteran, Dunav, Jugoistočna vrata i Središnja Europa. U teritorijalnom smislu, ti će programi obuhvaćati cijelu Hrvatsku.

Za financijsko razdoblje 2014. - 2020. Republika Hrvatska će sudjelovati u punom kapacitetu kao i ostale države članice Europske unije sa jednakim pravima i obvezama, što u prethodnom financijskom razdoblju (2007. - 2013.) nije bio slučaj jer je sudjelovanje Republike Hrvatske bilo ograničeno u smislu raspoložive IPA alokacije i mogućnosti preuzimanja vodeće uloge u projektima.

4.2.1. Program transnacionalne suradnje Mediteran 2014.-2020.

Mediteran 2014.-2020. je program transnacionalne suradnje koji se nastavlja iz prethodnog financijskog razdoblja (2007.-2013.) bez većih izmjena prihvatljivog područja. Program transnacionalne suradnje Mediteran 2014.-2020. obuhvaća 10 država članica Europske unije (Hrvatska, Cipar, Grčka, Malta, Slovenija, Francuska, Italija, Portugal, Španjolska i Velika Britanija) i 3 države nečlanice (Albanija, Crna Gora i Bosna i Hercegovina). Francuska regija Provence-Alpes-Cote-d`Azur obavljati će Ulogu upravljačkog tijela kao i za prošlo financijsko razdoblje.



Slika 9. Programsko područje transnacionalne suradnje Mediteran, [28]

Za ovaj program transnacionalne suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

1. **Pomicanje inovativnih sposobnosti područja Mediterana za razvoj pametnog i održivog rasta** s ciljem jačanja istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija.
2. **Pomicanje strategija vezanih za nisku razinu emisije CO_2 i energetsku učinkovitost u određenim područjima Mediterana: gradovima otocima i udaljenim područjima** s ciljem podrške pri prelaskom na ekonomiju s niskom razinom emisije CO_2 u svim sektorima.
3. **Zaštita i promicanje prirodnih i kulturnih resursa Mediterana** s ciljem očuvanja i zaštite okoliša te promicanja učinkovitosti resursa.
4. **Jačanje upravljanja na području Mediterana** s ciljem jačanja institucionalnih kapaciteta javnih tijela i zainteresiranih strana te učinkovitije javne uprave.

4.2.2. Program transnacionalne suradnje Dunav 2014.-2020.

Transnacionalni program suradnje Dunav 2014.-2020. obuhvaća deset država članica Europske unije: Austrija, Njemačka (dvije regije: Baden-Wűrttemberg i Bavarska), Slovačka, Češka, Slovenija, Mađarska, Rumunjska, Bugarska i Hrvatska; tri IPA države: Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Srbija te dvije ENI[15] partnerske države: Moldavija i Ukrajina (četiri regije: Chernivetska Oblast, Ivano-Frankiviska Oblast, Zakarapatska Oblast, Odessa Oblast).

[15] ENI - Instrument europskog susjedstva

Ministarstvo nacionalnog gospodarstva Mađarske će obnašati dužnost upravljačkog tijela Programa.



Slika 10. Programsko područje transnacionalne suradnje Dunav, [29]

Za ovaj program transnacionalne suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

1. **Inovativna i socijalno odgovorna Dunavska regija** s ciljem jačanja istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija.
2. **Dunavska regija odgovorna za okoliš i kulturu** s ciljem očuvanja i zaštite okoliša te promicanje i razvijanje prirodne i kulturne baštine.
3. **Bolja povezanost Dunavske regije** s ciljem promicanja održivog prometa i uklanjanja uskih grla u infrastrukturi ključnih mreža.
4. **Bolje upravljanje Dunavskom regijom** s ciljem jačanja institucionalnih kapaciteta javnih tijela i zainteresiranih strana te učinkovitije javne uprave.

4.2.3. Jadransko-jonski program transnacionalne suradnje 2014.-2020.

Jadransko-jonski program transnacionalne suradnje 2014.-2020. obuhvaća četiri države članice Europske unije (Slovenija, Italija, Grčka i Hrvatska) i četiri IPA države (Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Srbija i Albanija). Talijanska regija Emilia-Romagna određena je za upravljačko tijelo Programa.



Slika 11. Područje Jadransko-jonskog programa transnacionalne suradnje, [30]

Za ovaj program transnacionalne suradnje definirano je 5 prioritetnih osi [12]:

1. **Promicanje inovativnih kapaciteta Jadransko-jonskog područja za poticanje pametnog i održivog rasta** s ciljem jačanja istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija.

2. **Poticanje strategije za niske razine emisije CO_2 i energetske učinkovitosti na specifičnim područjima Jadransko-jonskog prostora** s ciljem podržavanja prelaska na ekonomiju s niskom razinom emisije CO_2 u svim sektorima.
3. **Očuvanje i promicanje prirodnih i kulturnih resursa Jadransko-jonskog područja** s ciljem očuvanja i zaštite okoliša te promicanja učinkovitosti resursa.
4. **Suradnja u području prometa za bolje povezivanje Jadransko-jonskih regija** s ciljem promicanja održivog prometa i otklanjanja uskih grla u infrastrukturama glavnih mreža.
5. **Upravljanje Jadransko-jonskom strategijom** s ciljem poboljšanja institucijskog kapaciteta tijela javne vlasti i dionika te učinkovite javne uprave.

4.2.4. Program transnacionalne suradnje Središnja Europa 2014.-2020.

Program transnacionalne suradnje Središnja Europa 2014.-2020. obuhvaća 9 država članica Europske unije (Austrija, Njemačka, Poljska, Slovačka, Češka, Slovenija, Mađarska, Italija i Hrvatska). Grad Beč je odabran kao upravljačko tijelo programa.



Slika 12. Programsko područje transnacionalne suradnje Središnja Europa, [31]

Za ovaj program transnacionalne suradnje definirane su 4 prioritetne osi [12]:

1. **Suradnja u području inovacija u svrhu povećanja konkurentnosti Središnje Europe** s ciljem jačanja istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija.
2. **Suradnja na izradi strategija vezanih za nisku razinu emisije CO_2 u Središnjoj Europi** s ciljem davanja podrške pri prelasku na ekonomiju s niskom razinom emisije CO_2 u svim sektorima.
3. **Suradnja u području prirodnih i kulturnih resursa za održivi rast u Središnjoj Europi** s ciljem očuvanja i zaštite okoliša i promicanja učinkovitosti resursa.
4. **Suradnja u području prometa u svrhu boljeg povezivanja Središnje Europe** s ciljem promicanja održivog prometa i uklanjanja uskih grla u infrastrukturi ključnih mreža.

4.2. Međuregionalna suradnja

Pristupanjem u Europsku uniju Republici Hrvatskoj se otvorila mogućnost sudjelovanja u programima međuregionalne suradnje: ESPON, INTERACT III, INTERREG VC i URBACT.

Međuregionalna suradnja ima za cilj potaknuti regionalni razvoj Europske unije putem razmjene znanja i iskustava između regija. Poticanjem razmjene iskustava između regija o urbanom razvoju i tematskim ciljevima jača se učinkovitost kohezijske politike [22].

INTERREG je program međuregionalne suradnje koji čini dio cilja europske teritorijalne suradnje u sklopu kohezijske politike. Program za cilj ima pridonijeti gospodarskoj modernizaciji i povećanoj konkurentnosti u Europi te poboljšati učinkovitost politika regionalnog razvoja. INTERREG predstavlja okvir za suradnju regionalnih i lokalnih aktera u zemljama članicama Europske unije te Švicarskoj i Norveškoj. INTERACT je program međuregionalne suradnje koji služi kao potpora razmjeni dobre prakse između tijela vlasti zaduženih za provedbu programa suradnje. ESPON je program namijenjen razmjeni iskustava u području prostornog planiranja te općenito suradnji visokoobrazovnih i znanstvenih institucija. URBACT je program koji je namijenjen razmjeni iskustava gradova u izradi razvojnih strateških dokumenata i povezivanju s nacionalnim strategijama i prioritetima [2].

4.2.1. INTERACT III 2014.-2020.

Program međuregionalne suradnje INTERACT III ima za cilj jačanje učinkovitosti kohezijske politike kroz promicanje razmjene iskustava. INTERACT III program međuregionalne suradnje pokriva cijeli teritorij Europske unije uključujući teritorij Švicarske i Norveške, a sufinancira se sredstvima iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Kako bi se povećao utjecaj na Kohezijsku politiku Europske unije te kako bi se dobilo najviše iz međuregionalne suradnje i kako bi se pridonijelo ciljevima europske teritorijalne suradnje, program je ograničen izborom na samo jedan tematski cilj. Opći cilj programa međuregionalne suradnje INTERACT III je inovativni pristup u provedbi teritorijalne suradnje te identifikacija, prenošenje dobre prakse i razmjena iskustava. Nadalje program je fokusiran na unapređenje tri specifična područja [12]:

1. Upravljanje i kontrola kapaciteta ETS[16] programa
2. Kapaciteti u području europske teritorijalne suradnje u dostizanju i komuniciranju programskih rezultata
3. Upravljačka sposobnost za provođenje inovativnih pristupa, npr. kroz Europsku skupinu za teritorijalnu suradnju, makro-regionalne strategije i suradnju u ostalim programima

INTERACT III program putem edukacija, radionica, sastanaka, seminara, konferencija, razvoja programskih alata i informativnih materijala pruža savjetodavne usluge, koje se prvenstveno odnose na tijela koja su odgovorna za upravljanje programima. Uprava programa međuregionalne suradnje INTERACT III za financijsko razdoblje 2014.-2020. je kao i za prošlo financijsko razdoblje u Bratislavi, a četiri vanjska ureda su: Turku, Valencia, Viborg i Beč. Za ovaj program izdvojeno je ukupno 46 340 000 eura od čega je 39 390 000 eura iz Europskog fonda za regionalni razvoj, a 6 950 000 eura od strane država članica [12].

4.2.2. INTERREG VC 2014.-2020.

Program međuregionalne suradnje INTERREG kroz identifikaciju i širenje dobre prakse promiče razmjenu iskustava o tematskim ciljevima među partnerima diljem Unije s ciljem prijenosa iskustava prvenstveno u okviru ulaganja za radna mjesta i rast te u okviru

[16] ETS - emissions trading scheme - shema o trgovanju emisijama

programa europske teritorijalne suradnje. Cijeli teritorij Europske unije te države Švicarska i Norveška, pokriveni su programom INTERREG. Program je za financijsko razdoblje 2014.-2020. sufinanciran od strane Europskog fonda za regionalni razvoj s proračunom od 359 000 000 eura [12].



Slika 13. INTERREG programsko područje, [32]

Strategija programa međuregionalne suradnje INTERREG ima dvije glavne funkcije. Prva funkcija ima za cilj gradeći iskustvo međuregionalne suradnje, zadovoljiti potrebe programa kako bi se olakšala kontinuirana kapitalizacija dobre prakse u regionalnoj politici te omogućilo dionicima na regionalnoj razini da iskoriste ta stečena relevantna iskustva i praksu kako bi osnažili svoje politike. Druga funkcija ima za cilj poduprijeti međuregionalnu suradnju koja je posvećena učenju i prijenosu dobrih praksi kako bi se pripremila aplikacija naučenih lekcija kroz suradnju u regionalnim politikama i akcijama, a posebno preko programa za rast i zapošljavanje.

Sve države članice INTERREG programa su prema dogovoru odlučile primijeniti načelo koncentracije kao dio strategije programa kako bi povećali potencijal i dali veću težinu u uvjetima klasterizacije i kapitalizacije prikupljenih rezultata projekta.

Kako bi se najbolje iskoristila sredstva, odabrane su sljedeće četiri teme [12]:

1. **Istraživanje i inovacije**
   Jačanje infrastrukture i kapaciteta za istraživanje i inovacije
   Isporuka inovacija kroz regionalne inovacijske lance u odabranom području "Pametne specijalizacije"
2. **Konkurentnost malih i srednjih poduzeća**
   Poboljšanje regionalnih politika u osnaživanju malih i srednjih poduzeća u svim fazama njihovog životnog ciklusa razvoja, postizanju rasta i uključivanja inovacija
3. **Ekonomija s niskom razinom ugljika**
   Prijelaz na ekonomiju s niskom razinom ugljika u svim sektorima; to bi mogli biti ciljano kroz politiku povećanja udjela obnovljivih izvora energije i promocije održivog multimodalnog prometa
4. **Okolišna i resursna učinkovitost**
   Zaštita i razvoj prirodnog i kulturnog nasljeđa
   Prijelaz prema resursno učinkovitoj ekonomiji, promovirajući rast i eko-inovacije

4.2.3. ESPON 2014.-2020.

ESPON je program za praćenje prostornog razvoja koji obuhvaća sve članice Europske unije i 4 partnerske države: Island, Lihtenštajn, Norveška i Švicarska. Praćenjem, prikupljanjem i diseminacijom prostornih podataka te studija o prostornom razvoju država sudionica programa, program međuregionalne suradnje ESPON analizira učinke sektorskih politika u Europskoj uniji i doprinosi modeliranju učinkovite kohezijske politike Europske unije. Glavna zadaća programa ESPON je pomoću europskih strukturnih i investicijskih fondova ojačati učinkovitost europske kohezijske politike kao i ostalih sektorskih politika.

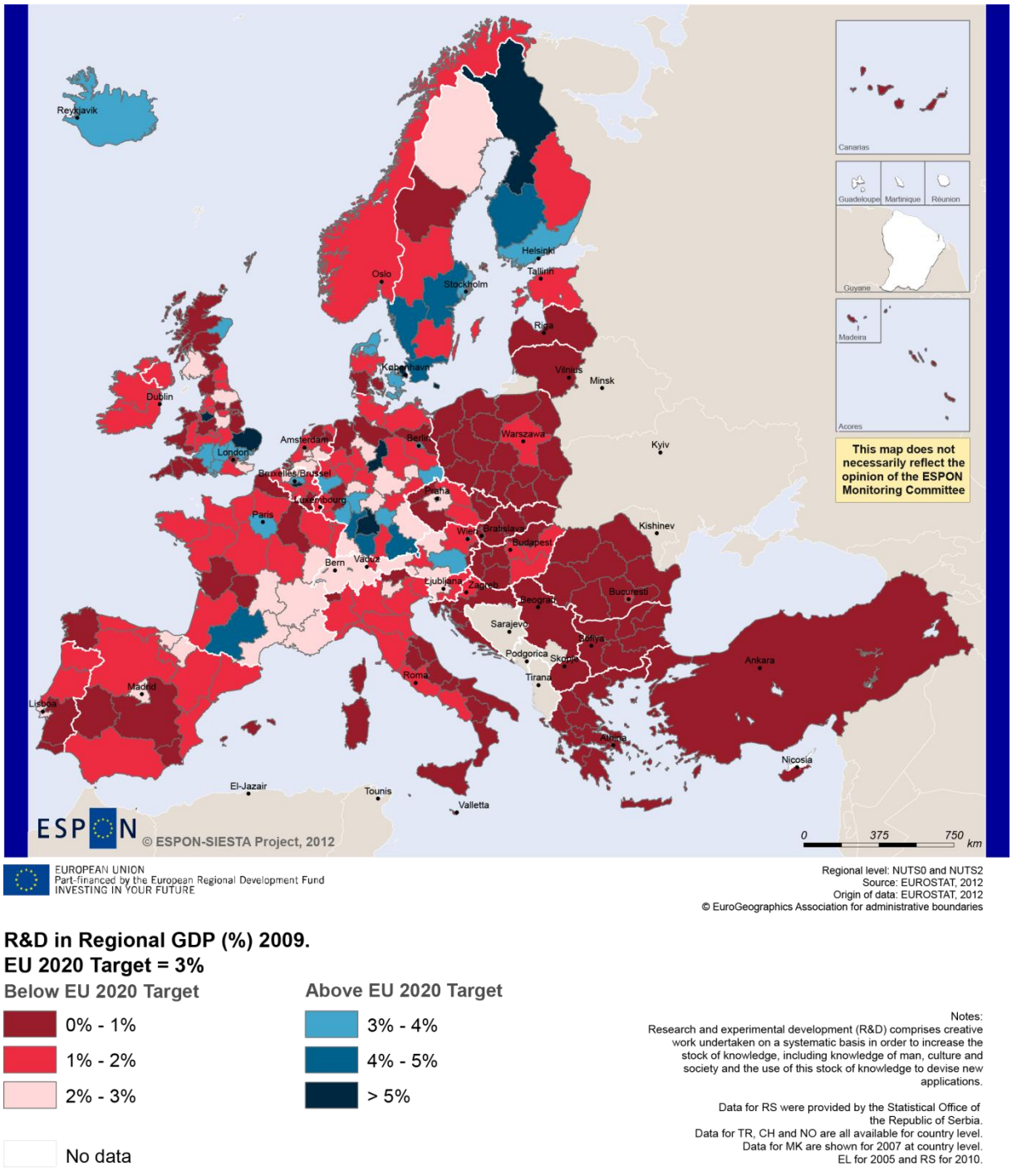
Specifični ciljevi ESPON-a za financijsko razdoblje 2014.-2020. su: nastaviti mapiranje prostornih podataka pomoću primijenjenih istraživanja i analiza, unaprijediti prijenos znanja i omogućiti analitičku podršku korisnicima, poboljšati prostorno praćenje i primjenu alata za teritorijalnu analizu, proširiti doseg i raspon prostornih podataka, uspostaviti

bazu specifičnih programskih pokazatelja rezultata. Nadalje ESPON će posebnu pozornost obratiti na jačanje institucionalnih kapaciteta i učinkovitiju javnu upravu [33].

Rezultati ESPON analiza i studija predviđeni su za određene ciljne skupine koje bi ih trebali koristiti, prvenstveno kreatori politika na nacionalnim, regionalnim i lokalnim razinama te razini Europske unije. Nadalje, rezultate mogu koristiti i organizacije koje se bave promicanjem različitih regionalnih i urbanih interesa na razini Europske unije, stručnjaci u sustavima upravljanja, službenici u javnom sektoru i planeri na regionalnim i lokalnim razinama, akademska zajednica, istraživači te privatni sektor i šira europska javnost.

Proračun ESPON-a za financijsko razdoblje 2014.-2020. se financira iz sredstava Europskog fonda za regionalni razvoj (41.38 milijuna €) te iz doprinosa država članica i partnerskih država (7.30 milijuna €). Republika Hrvatska sufinancira Program u iznosu od 223 327 € za vremenski period od 7 godina [33].

Nadalje, treba naglasiti da su glavni ciljni korisnici financijskih sredstava koje ESPON pruža: istraživački instituti, zavodi i javne ustanove koje mogu servisirati program ESPON s indikativnim i referentnim prostornim, demografskim i ekonomskim podatcima.



Slika 14. Primjer ESPON analize, [34]

4.2.4. URBACT 2014.-2020.

U programu međuregionalne suradnje URBACT sudjeluje svih 28 članica Europske unije te dvije partnerske države - Švicarska i Norveška. U okviru programa sve aktivnosti će

se provoditi s tematskim ciljem: Jačanje institucionalnih kapaciteta javnih tijela i zainteresiranih strana i učinkovita javna uprava.

Program se provodi kroz dvije prioritetne osi i pet specifičnih ciljeva [33]:

- Poticanje integriranog održivog urbanog razvoja

Specifični ciljevi:

1. Povećati sposobnost gradova u provođenju održivih urbanih politika i prakse na integrirani i participativni način
2. Poboljšati planiranje održivih urbanih strategija i akcijskih planova u gradovima
3. Poboljšati provođenje integriranih planova održivog urbanog razvoja
4. Osigurati da su tematska znanja stečena u Programu URBACT dostupna stručnjacima i donositeljima odluka na svim razinama te da dijele *know-how* o svim aspektima održivog urbanog razvoja u cilju poboljšanja politika urbanog razvoja

- Tehnička pomoć

Specifični cilj:

5. Povećati učinkovitost i produktivnost upravljanja i provedbe programa URBACT III

Program međuregionalne suradnje URBACT III ne osigurava sredstva za infrastrukturne investicije nego podržava mjere koje su namijenjene kreatorima javnih politika, izgradnji kapaciteta za upravljanje gradovima, edukaciji građana te podizanja svijesti.

Suradnja gradova koju potiče URBACT III biti će organizirana kroz tri vrste mreža [33]:

- **Mreže za planiranje** su mreže gradova koji žele izraditi integrirane strategije i akcijske planove održivog urbanog razvoja
- **Mreže za provedbu** su mreže gradova koji žele provoditi svoje integrirane strategije i akcijske planove održivog urbanog razvoja, a za koje imaju pripremljena financijska sredstva. One će omogućiti gradovima da podijele svoja rješenja te iz svojih iskustava izvuku zaključke.

- **Mreže za prijenos** kao glavne korisnike imaju gradove koji su proveli integrirane strategije i aktivnosti uz primjenu različitih tipova financiranja te gradove koji žele usvojiti te iskustva.

Korisnici projekta su grupa partnera koju čine gradovi i najviše tri partnera koji mogu biti ostali partneri. Korisnici projekta između sebe biraju vodećeg partnera koji je odgovoran za vođenje projekta i financijsko upravljanje te koordinaciju partnerstva.

URBACT III program se financira iz sredstava Europskog fonda za regionalni razvoj (74.3 milijuna €) te iz nacionalnih doprinosa 28 država članica i 2 partnerske države (22 milijuna €) [33],

5. Komparativna analiza prometnih modula na izabranom uzorku regija

Regionalni razvoj podrazumijeva održivo upravljanje resursima u specifičnom prostoru, funkcionalno određenom po svojoj veličini, gustoći nastanjenosti, klimatsko-konfiguracijskim te društveno-ekonomskim značajkama, dakle za svaku specifičnu regiju podrazumijeva se specifično programirani razvoj koji će osigurati ekonomsku, ekološku i socijalnu ravnotežu i teritorijalnu koheziju. Regionalni ustroj na nacionalnoj i razini lokalnih jedinica nužno je temeljiti na prepoznavanju prostornih specifikuma, njihovim razvojnim potencijalima te funkcionalnoj integraciji [17].

Mogu se generalizirati dvije specifične trajektorije regionalnog razvoja: održivi urbani razvoj i održivi ruralni razvoj. Nadalje, sugerira se integralni ruralno-urbani pristup u planiranju regionalnog razvoja jer su prioriteti urbanih i ruralnih prostora zbog svoje specifičnosti različiti, ali i komplementarni.

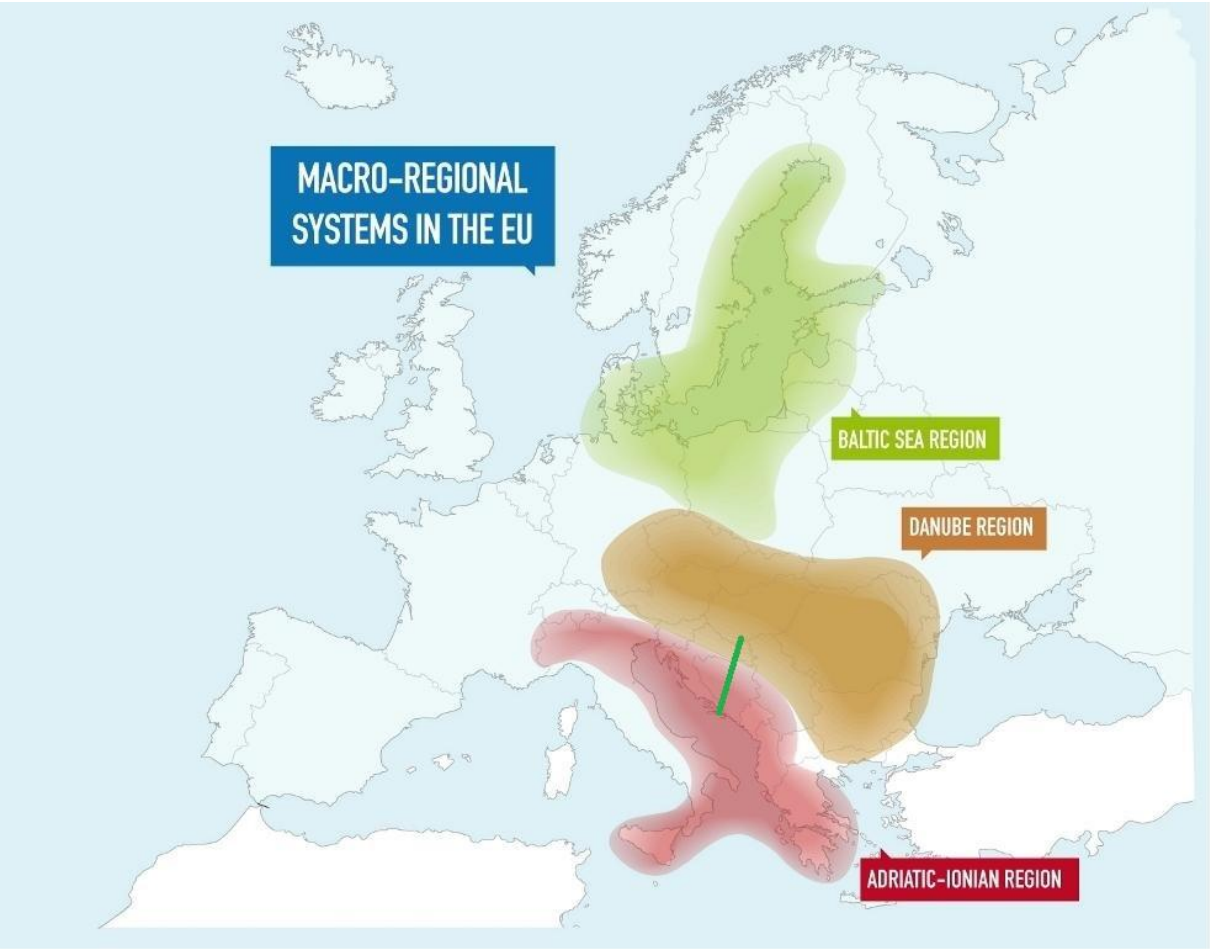
Dostupnost i mobilnost gradova i njihovih funkcionalnih alijansa su glavni preduvjet za ekonomsku kompetitivnost na svim razinama, a prometni sektor ima dominantnu ulogu u osiguranju dostupnosti i mobilnosti. Stoga je potrebno na holistički način planirati povezivost čvorova, mreža i koridora unutarregionalne, međuregionalne i makroregionalne urbane integracije.

Strategijski postuliran europski prostorni razvoj ogleda se u koncepciji policentričnog urbanog razvoja, koji se delegira svakoj prostornoj razini sa specifičnim ciljevima [17]:

- na makrorazini Europe – promocija više globalnih integracijskih zona uz postojeći Pentagon,
- na međuregionalnoj razini – integracija gradskih regija i poticanje funkcionalne komplementarnosti,
- na unutarregionalnoj razini – optimiranje ekonomskih učinaka lokalnih područja unapređivanjem veza i boljom suradnjom.

Europska komisija je usvojila strategije za stvaranje tri makroregije: regija Baltičkog mora, Dunavska regija i Jadransko-jonska regija. Zbog svoga specifičnog položaja Republika

Hrvatska je obuhvaćena u Dunavskoj i Jadransko-jonskoj makroregiji te bi trebala iskoristiti sve svoje potencijale povezivanja ove dvije makroregije.



Slika 15. Makroregije u EU, [35]

Radi lakšeg prikupljanja, obrade i objavljivanja usklađenih regionalnih statističkih podataka u Europskoj uniji, uspostavljeno je Zajedničko razvrstavanje teritorijalnih jedinica za statistiku (NUTS[17]). NUTS sustav služi za usmjeravanje intervencija u kontekstu kohezijske politike EU te za društveno-ekonomsku analizu regija [13].

Teritorijalne jedinice temelje se na postojećim upravnim jedinicama država članica, a razina u sustavu NUTS-a kojoj pripada upravna jedinica određuje se na temelju broja stanovnika [13]:

- NUTS 1 (najmanje 3 milijuna, a najviše 7 milijuna),
- NUTS 2 (najmanje 800 000, a najviše 3 milijuna),

[17] NUTS - Nomenclature des unités territoriales statistiques - Nomenklatura prostornih jedinica za statistiku

- NUTS 3 (najmanje 150 000, a najviše 800 000).

Cijeli teritorij Republike Hrvatske čini NUTS 1 regiju koja je podijeljena na dvije NUTS 2 regije (Kontinentalna Hrvatska i Jadranska Hrvatska) te 21 NUTS 3 regije koje čine županije.



Slika 16. Podjela Hrvatske na NUTS regije, [36]

5.1. Komparativna analiza prometnih modula u Republici Hrvatskoj (NUTS-1)

5.1.1. Analiza željezničkog prometa u RH

Kroz teritorij Republike Hrvatske definirana su tri međunarodna koridora u smislu željezničke mreže [37]:

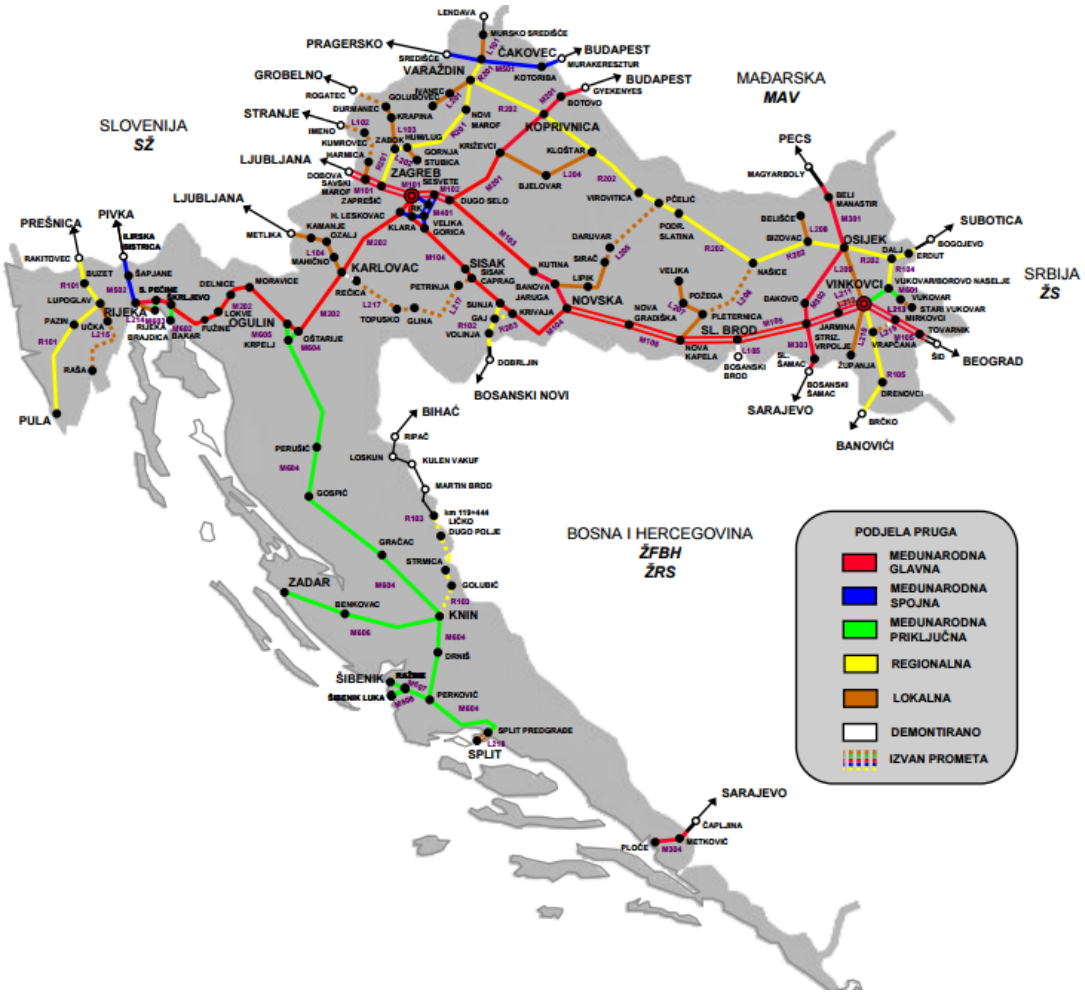
- RH1 TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg - Solun
- RH2 TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta - Rijeka

- RH3 TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta - Ploče

Osnovnoj TEN-T mreži pripadaju koridorske željezničke pruge, a sveobuhvatnoj TEN-T mreži pribadaju ostale međunarodne linije.

Željeznički prometni sustav teško može konkurirati drugim prometnim sustavima iz nekoliko razloga. Jedan od razloga je visok stupanj dovršenosti autocesta u Republici Hrvatskoj te postojanje nekoliko međunarodnih zračnih luka. Nadalje kompliciranе geomorfološke karakteristike hrvatske obale i priobalja tehnički usložnjavaju i čine neisplativim povezivanje južne Hrvatske s unutrašnjom.

Mreža hrvatskih željeznica obuhvaća 2604 kilometra, od toga: 5,4% za brzine između 141 i 160 km/h, 17% za brzine iznad 100%, te 37,5% za maksimalne brzine ispod 60km/h. Nadalje 90% željezničke mreže čine jednokolosiječne pruge te ih je samo 36% elektrificirano, a 55% mreže se odnosi na željezničke linije od međunarodne važnosti. Omjer stanovništva zemlje i kilometara željezničke mreže (1556 osoba po kilometru) svrstava Republiku Hrvatsku u rang sa zemljama poput Švicarske, ali loše osobine željezničke mreže u Hrvatskoj (male brzine, zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav te problem udaljenosti između stajališta) imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog sustava. Željeznički promet u Republici Hrvatskoj nije konkurentan drugim vidovima prometa zbog svojih ograničenja te je njegov mogući rast oograničen kapacitetima linija [37].



Slika 17. Mreža željeznica u Republici Hrvatskoj, [38]

Što se tiče željezničkog teretnog prometa u Republici Hrvatskoj, valja naglasiti da ima jasnu međunarodnu komponentu jer povezuje jadranske luke s kontinentom. Luka Ploče nije izravno povezana sa željezničkom mrežom Republike Hrvatske, već je s njom povezana preko Bosne i Hercegovine. Jadranske luke Republike Hrvatske uglavnom služe kao ulazne točke za međunarodni teretni promet prema srednjoeuropskim tržištima, pa je tako željeznički teretni promet uglavnom tranzitni.

Glavni prioriteti sektora željezničkog prometa usredotočeni su na [37]:

- modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe definiranih mjera,

- povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga,
- modernizacija lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za razvoj integriranog javnog prijevoza.

5.1.2. Analiza cestovnog prometa u RH

Kroz teritorij Republike Hrvatske prolaze 4 međunarodna koridora zahvaljujući specifičnom geostrateškom položaju. Tako kroz Republiku Hrvatsku prolaze sljedeći paneuropski koridori koji su sastavni dio TEN-T mreže [37]:

- Vb (TEN-T Mediteranski koridor)
- Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža)
- X (TEN-T osnovna mreža)
- Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža)

Koridor koji je od posebne važnosti za Republiku Hrvatsku, a sastavni je dio TEN-T osnovne mreže je Jadransko-jonski cestovni koridor. Taj koridor povezuje sedam zemalja od Trsta (Italija) do Kalamate (Grčka) i povezuje glavne morske luke duž jadranske obale te brojne paneuropske koridore.

Republika Hrvatska je po pitanju integracije u međunarodni promet sa svojom visoko razvijenom mrežom autocesta dosegla europske standarde u međunarodnim cestovnim vezama. Nadalje, mreža hrvatskih cesta na međunarodnim koridorima je tek nedavno izgrađena i udovoljava najvišim standardima.



Slika 18. Transeuropska mreža cesta u Republici Hrvatskoj, [39]

Kao jedan od problema izdvaja se povezivanje Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske, a samim tim i Europske unije jer prometnice koje povezuju tu županiju s ostatkom Hrvatske prolaze kroz teritorij Bosne i Hercegovine. Izgradnja Pelješkog mosta koji bi povezivao teritorij južne Dalmacije s ostatkom Hrvatske identificirano je kao najbolje rješenje.

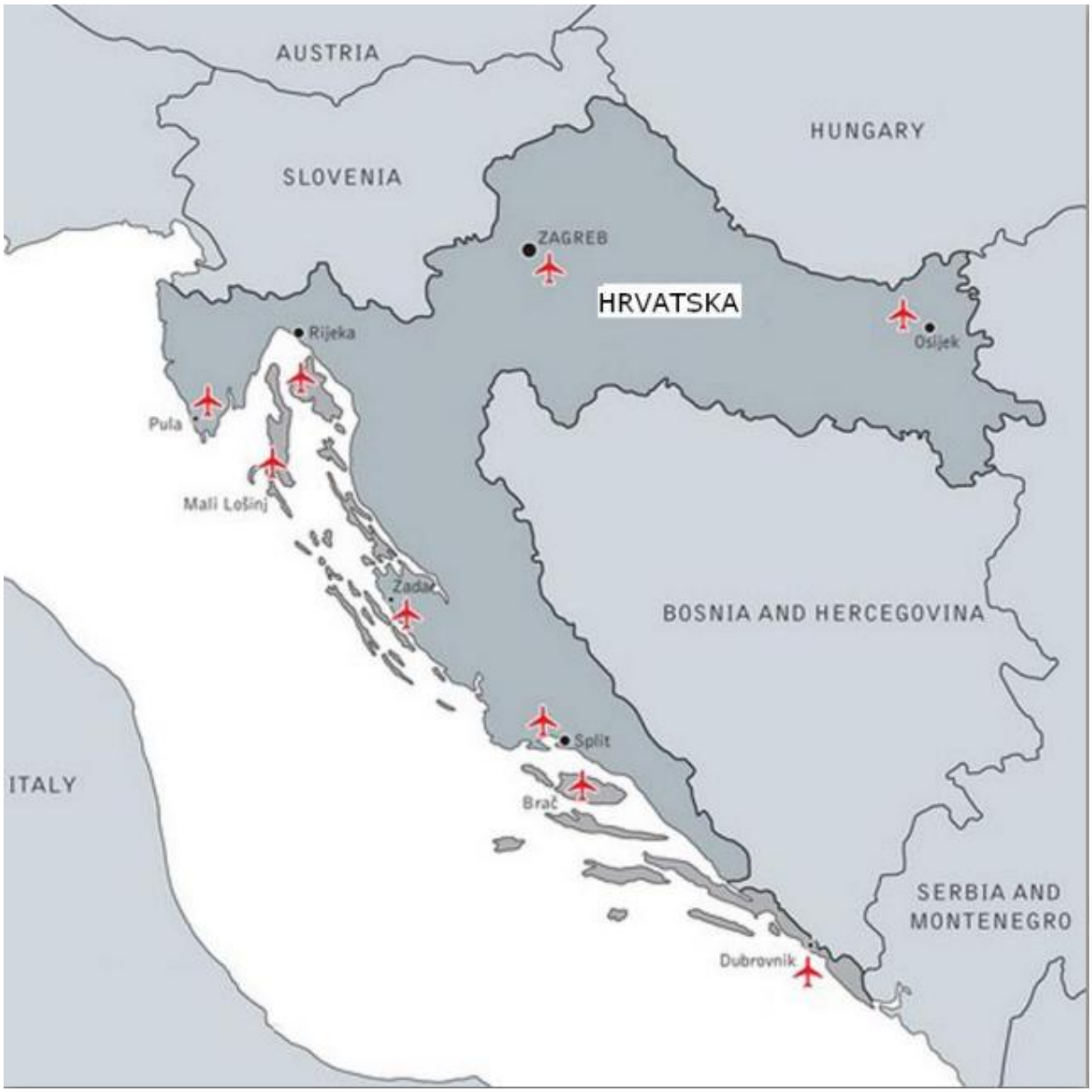
Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na [37]:

- dovršavanje modernizacije preostalih dionica na TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- unapređenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske,
- unapređenje povezanosti Dubrovnika sa susjednim zemljama,
- povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja mreže, smanjenjem utjecaja na okoliš (posebice smanjenjem emisije stakleničkih plinova) i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i smanjenje sezonskih prepreka,
- unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama.

5.1.3. Analiza zračnog prometa u RH

Zračni promet razlikuje se od željezničkog i cestovnog prometa. Željeznički i cestovni sektor najviše ovise o infrastrukturi, dok zračni sektor ovisi o: sustavu zračne plovidbe, zračnim lukama i avioprijevoznicima te tijelima nadležnim za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračne plovidbe je usklađen i opremljen po Europskom regulatornom okviru. Nadalje Republika Hrvatska je od 2006. godine potpisnica sporazuma o uspostavi Europskog zračnog prostora (ECAA), te je taj sporazum otvorio nove tržišne prilike zahvaljujući integriranom zračnom tržištu.

U Republici Hrvatskoj postoji sedam zračnih luka – Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek, te dva zračna pristaništa – Mali Lošinj i Brač, od kojih su sve zračne luke osim Zagreba sezonskog karaktera. Zračna luka Zagreb je uvrštena u osnovnu TEN-T mrežu, a ostalih šest zračnih luka je uvršteno u sveobuhvatnu TEN-T mrežu.



Slika 19. Položaj zračnih luka u Republici Hrvatskoj, [39]

Glavni prioriteti sektora zračnog prometa usredotočeni su na [37]:

- modernizaciju Zagreba kao zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i dubrovačke zračne luke zbog potrebe za unapređenjem pristupa dubrovačkoj regiji,
- prilagodbu relevantnih zračnih luka europskim zahtjevima po pitanju sigurnosti i upravljanja, kako bi se efikasnije upravljalo zahtjevnim sezonskim vršnim prometom i kako bi se zračne luke pripremile za moguće pristupanje Hrvatske Schengenskom sporazumu,

- povećanje održivosti sustava zračnog prometa reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja zračnih luka i smanjenjem utjecaja na okoliš,
- unapređenje pristupa zračnim lukama, posebno javnim prijevoznim sredstvima.

5.1.4. Analiza unutarnje plovidbe u RH

Mreža unutarnjih voda Republike Hrvatske je u odnosu na potencijal loše iskorištena. Geostrateški položaj Hrvatske i rijeka Dunav daju Hrvatskoj mogućnost razvoja intermodalnog prometa te povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putevima kao i povezivanje morskih luka s lukama unutarnjih vodnih puteva.

Duljina ukupne mreže vodnih puteva Republike Hrvatske iznosi 1016.80 km, a 601.20 km je integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova međunarodne važnosti. Od toga u osnovnu TEN-T mrežu ulaze unutarnji vodni putevi Dunavskog sliva koridora Rajna-Dunav te luke Vukovar i Slavonski Brod, dok luke Osijek i Sisak ulaze u sveobuhvatnu TEN-T mrežu [37].



Slika 20. TEN-T mreža koridora Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj, [20]

Glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe usredotočeni su na [37]:

- uspostavljanje i održavanje uvjeta za siguran i pouzdan promet unutarnjim vodnim putovima, naročito za održavanje međunarodnih plovnih putova u skladu s potrebnim međunarodnim plovidbenim standardima,
- razvoj i modernizaciju međunarodnih luka na unutarnjim vodnim putovima u skladu s međunarodnim standardima kako bi se ispunila postojeća i očekivana potražnja prometnih usluga,
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interabilnosti sustava te

- unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim vidovima prometa s ciljem razvoja intermodalnosti.

5.1.5. Analiza pomorskog prometa u RH

Što se tiče pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj, najveći potencijal imaju luke: Rijeka, Ploče i Split. Luka Rijeka je uvrštena u osnovnu TEN-T mrežu Mediteranskog koridora (Ljubljana/Rijeka - Zagreb - Budimpešta - Ukrajinska granica), a luke: Ploče, Split, Dubrovnik, Pula, Šibenik i Zadar su uvrštene u sveobuhvatnu TEN-T mrežu što se može vidjeti iz slike 20.

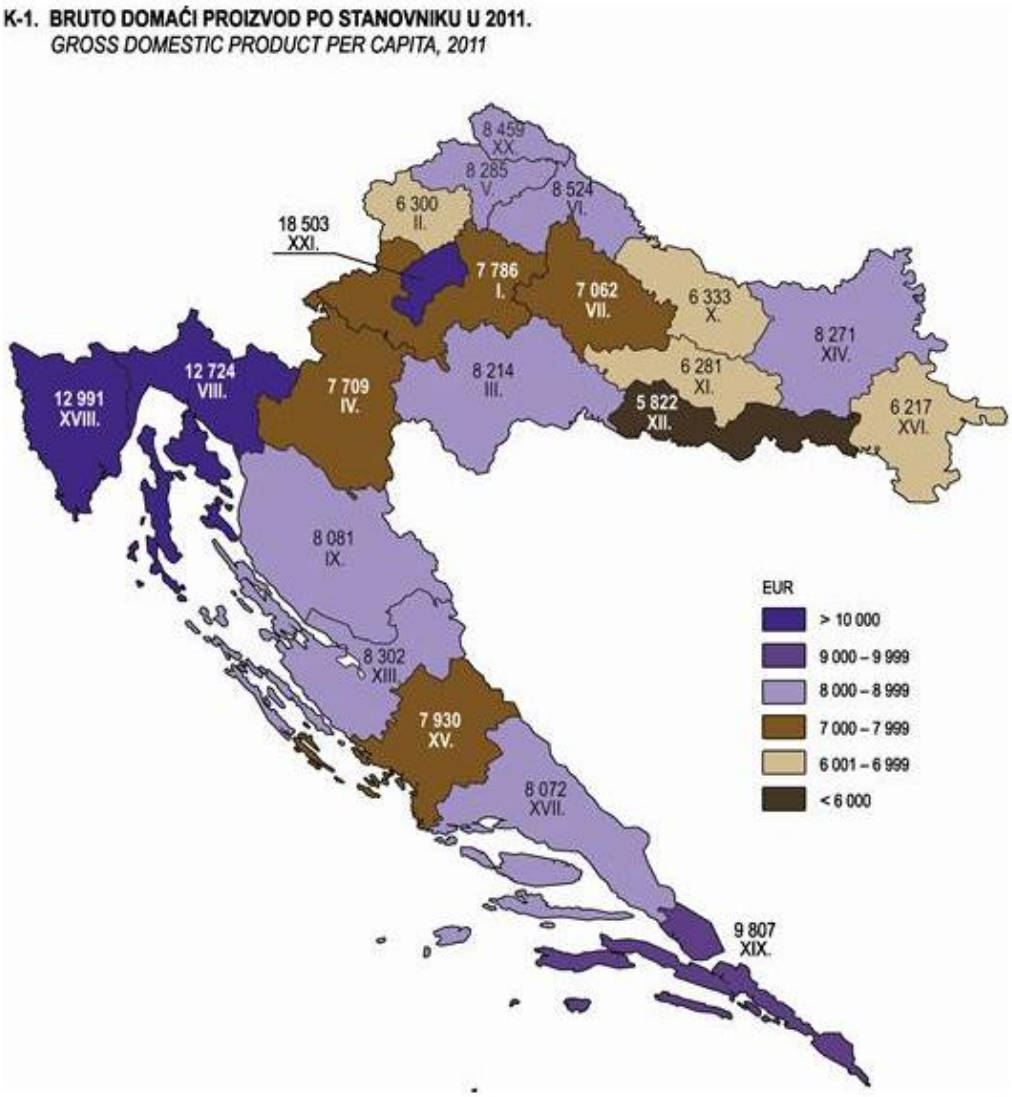
Razvoj luka Rijeka i Ploče uvelike ovisi o njihovoj povezanosti sa željeznicom, stoga je od velike važnosti izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske te razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini.

Glavni prioriteti sektora pomorstva usredotočeni su na [37]:

- specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom,
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava te
- unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa.

5.2. Analiza NUTS-2 regija u Hrvatskoj

Republika Hrvatska podijeljena je na dvije NUTS 2 regije – Kontinentalna i Jadranska. Gledajući zastupljenost te dvije regije u osnovnoj TEN-T mreži može se vidjeti da je Jadranska regija zastupljena samo s morskom lukom Rijeka kao čvorom i dijelom koridora Vb. Srednji i južni Jadran prometno je odsječen od ostatka Hrvatske i Europe. Isto tako i istočni dio kontinentalne regije je prometno izoliran gledajući osnovnu cestovnu i željezničku TEN-T mrežu. Nadalje gledajući razvoj regija po BDP-u može se vidjeti da kontinentalna Hrvatska prednjači (10 514 BDP po stanovniku, EUR) u odnosu na jadransku Hrvatsku (9 941 BDP po stanovniku, EUR). Ako se gleda samo kontinentalna Hrvatska, jasno je vidljiv kontrast između regije grada Zagreba i županija istočne Hrvatske.



Slika 21. BDP/stanovniku u NUTS 3 regijama, [40]

U kontekstu aktualnog statusa regionalnog ustroja i politike – evidentno je da su u planiranim razvojnim programima u najvećoj mjeri obuhvaćene regije sjeverozapadne Hrvatske, dok su regije istočne i krajnje južne Hrvatske nedostatno valorizirane [17]. Prometnim povezivanjem regija istočne i južne Hrvatske omogućila bi se njihova funkcionalna i teritorijalna integracija, što je preduvjet kohezijske politike. Nadalje povezivanjem tih dviju krajnjih regija Hrvatske i Europske unije osiguralo bi se i optimalno korištenje prirodnih resursa Jadranskog mora i Dunava te povezivanje dvije makroregije (Jadransko-jonska i Dunavska).

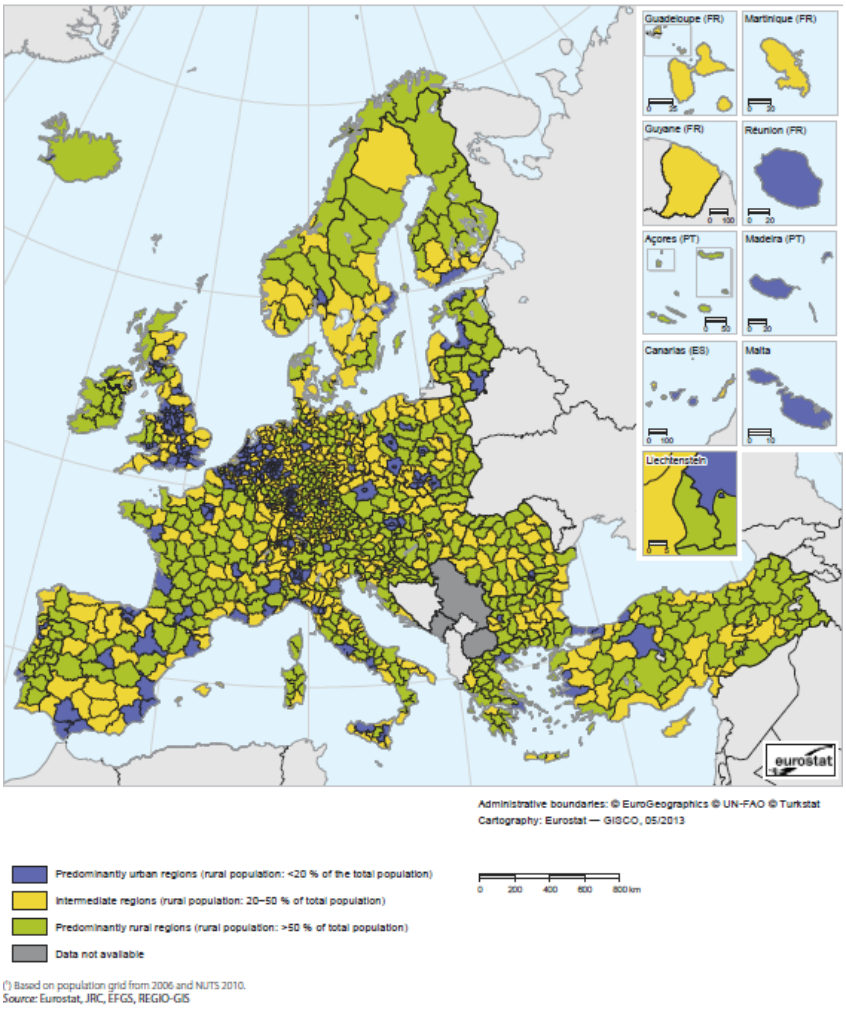
5.3. Analiza izabranog uzorka NUTS-3 regija

Tipologija urbanih i ruralnih područja podrazumijeva [17]:

- pretežito urbano područje (udio ruralne populacije manji od 20%)
- tranzicijsko područje (udio ruralne populacije od 20-50%)
- pretežito ruralno područje (udio ruralne populacije veći od 50%)

Prema statistikama Europske unije iz 2011. u Europi 40% populacije živi u urbanim područjima, a 24% populacije živi u ruralnim područjima. Nadalje prema kriteriju funkcionalnog korištenja zemljišta 9% površine pripada pretežito urbanim područjima, a 56% u pretežito ruralno područje [17].

Prema popisu stanovništva iz 2011. u Republici Hrvatskoj živi nešto manje od 4,3 milijuna ljudi, a od toga gotovo 1,2 milijuna u četiri urbana središta (Zagreb, Rijeka, Osijek i Split) što je 28% od ukupnog stanovništva. 39% stanovništva Republike Hrvatske živi u naseljima s manje od 2 000 stanovnika, a ta naselje tvore gotovo 97%. Iz toga se može vidjeti da Republika Hrvatska znatno odstupa od Europskog prosjeka glede urbano-ruralne distribucije stanovništva (gotovo dvostruko manje stanovništva pripada kategoriji urbanog, a dvostruko više kategoriji ruralnog stanovništva). Jedino grad Zagreb spada u kategoriju pretežito urbanog područja, dok Splitsko-dalmatinska, Primorsko-goranska te Zagrebačka županija spadaju pod kategoriju tranzicijskog područja. Ovi podaci su indikativni kod planiranja i programiranja nacionalnih razvojnih strategija te za redefiniranje regionalnog ustroja i teritorijalne suradnje.



Slika 22. Tipologija urbanih i ruralnih područja (NUTS 3), [41]

Razlika između sjeverozapadne Hrvatske u odnosu na južnu i istočnu Hrvatsku vidi se i u stopama nezaposlenosti te visini primanja. Gotovo 40% populacije je nezaposleno u te dvije krajnje regije, te u odnosu na sjeverozapadnu Hrvatsku imaju i do četiri puta manja primanja. Nadalje područje istočne Hrvatske ima udio od 60% nisko obrazovanog stanovništva starijeg od 19 godina, dok dobna struktura istočne i južne Hrvatske je s pretežito mladom populacijom.

U kontekstu analiziranih podataka važno je naglasiti da su to rubna, granična područja Hrvatske, prema istočnim državama, koje nisu članice Europske unije i koja su označena još nepovoljnijim društveno-ekonomskim pokazateljima [17]. Područje istočne i južne Hrvatske su potencijalni korisnici namjenskih sredstava europskih fondova zato što su to rubna područja Europske unije koja su međusobno alocirana i prometno nepovezana.

6. Ocjena utjecaja zračnog prometa na regionalni razvoj

Zračni prijevoz je važna i ekološki odgovorna industrija koja potiče ekonomski i društveni napredak. Oko 2 000 zračnih prijevoznika širom svijeta operiraju ukupnom flotom od 23 000 zrakoplova. Oni operiraju s oko 3 750 zračnih luka kroz rutnu mrežu od nekoliko milijuna kilometara koja je upravljana s oko 160 pružatelja usluga u zračnoj plovidbi [42].

Zračni promet olakšava svjetsku trgovinu, pomažući zemljama sudjelovanje u globalnoj ekonomiji povećavanjem pristupa međunarodnim tržištima i dopuštajući globalizaciju proizvodnje. Ukupna vrijednost robe koja se prevozi zrakom predstavlja 35% sve međunarodne trgovine. Zračni promet je neophodan za turizam, koji je glavna pokretačka snaga gospodarskog rasta, posebno u zemljama u razvoju. Više od 50% međunarodnih turista sada putuje zrakom.

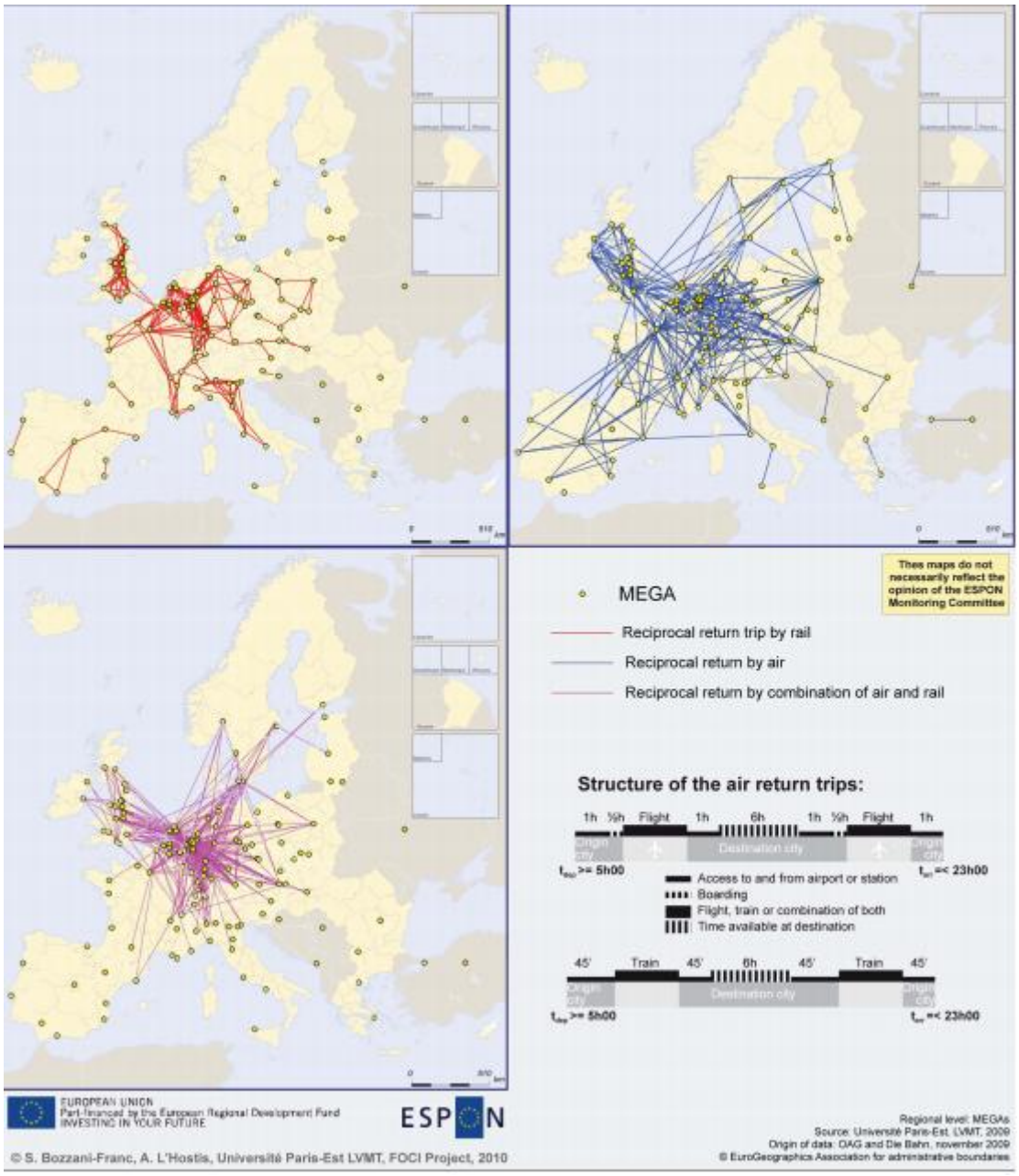
Industrija zračnoga prometa generira ukupno 56,6 milijuna radnih mjesta na globalnoj razini, kroz izravne, neizravne, izazvane i katalitičke utjecaje. Izravni poslovi predstavljaju 8,36 milijuna zaposlenih. Neizravni poslovi predstavljaju 9,3 milijuna zaposlenih. Inducirani poslovi predstavljaju 4,4 milijuna zaposlenih, a poslovi katalitičkog utjecaja predstavljaju 34,5 milijuna zaposlenih. Doprinos svjetskom BDP-u kroz direktni utjecaj zrakoplovstva je 539 milijardi, što je oko 3,5% ukupnog svjetskog BDP-a [43].

Zračni prijevoz je vrlo učinkovit korisnik infrastrukture i resursa. Njegova stopa popunjenosti daleko je veća nego kod cestovnog i željezničkog prijevoza. To je vrlo važno za regiju Jugoistočne Europe koja se odlikuje vrlo lošom prometnom infrastrukturom.

Prognoze za kretanja zrakoplova u regiji predviđaju veće povećanje u odnosu na ostale dijelove Europe. U regiji postoji 414 potencijalnih zračnih luka i tu se vidi prilika za daljnji rast. Prema tome, pristupačnije putovanje zrakom bit će sve dostupnije većem broju ljudi. Stvaranjem jedinstvenog europskog tržišta sa više od 58 milijuna ljudi i 30 zračnih luka, regija jugoistočne Europe potpuno je integrirana u tržište od 500 milijuna ljudi. U isto vrijeme životni standard u regiji ukazuje na potrebu izbjegavanja utjecaja vanjskih i endogenih čimbenika za generiranje gubitaka u zrakoplovnom sektoru.

6.1. Zračni promet u regionalnom kontekstu

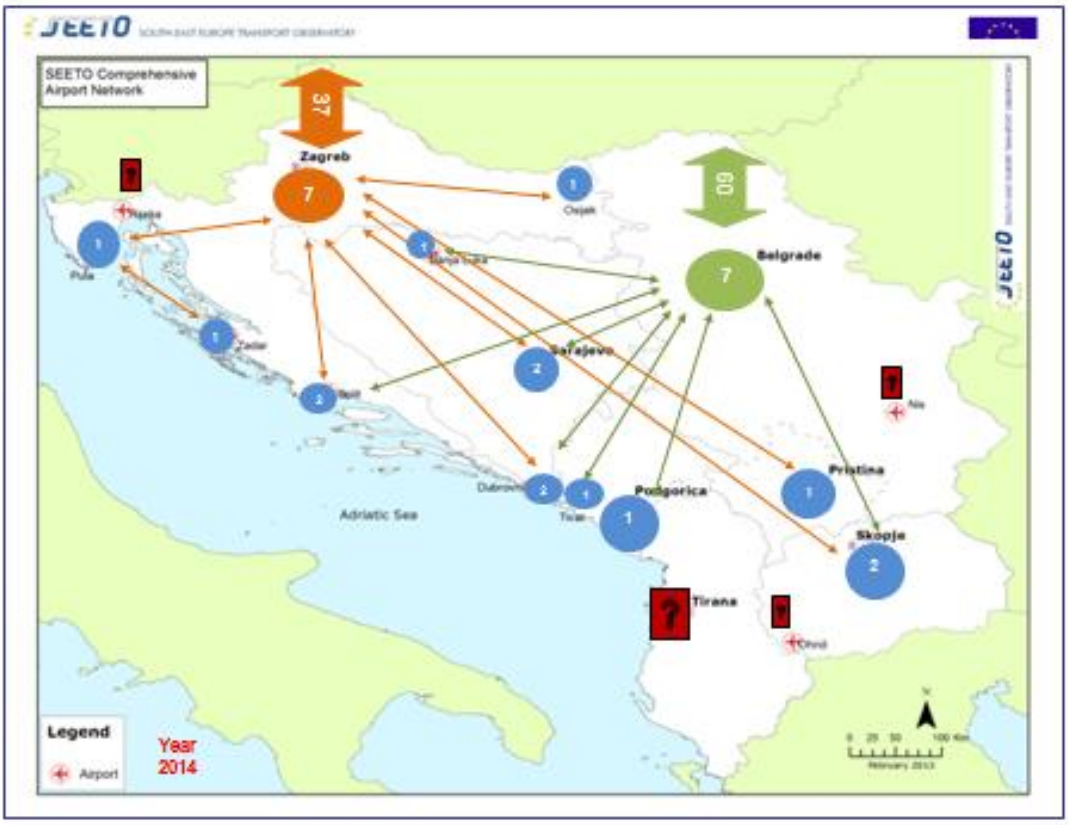
Policentričnom prostornom razvoju uvelike pridonosi multimodalna dostupnost europske jezgre i periferije, čemu uvelike pridonosi dostupnost zračnog prometa i ekstenzivnog željezničkog prometa. Mogućnost jednodnevnih putovanja, na temelju aktualnih vremena putovanja i boravka od šest sati u odredištu, jasno oslikava kapacitet dostupnosti europske jezgre i periferije te potvrđuje prednost željeznice za među-metropolitansko prometno povezivanje, ali i teritorijalnu fragmentiranost regija Europske unije [17]. Velika razvijenost teritorijalne i prometne dostupnosti prisutna je na teritoriju europske jezgre (*pentagona)* te na velikom dijelu Velike Britanije dok u malo manjoj mjeri postoje veze s Iberijskim poluotokom i zemljama srednje Europe s europskom jezgrom. Teritorijalnu fragmentiranost regija Europske unije potvrđuje ne postojanje mogućnosti jednodnevnih putovanja iz ili za regije jugoistočne Europe te baltičke regije.



Slika 23. Mreža gradova za jednodevna poslovna putovanja, [44]

Provedena istraživanja statusa prometnih politika Europske unije i jugoistočne Europe, tehničkih i operativnih značajki prometnih mreža i pojedinačnih modova cestovnog, željezničkog i zračnog prometa u SEETO regiji, rezultirala su evaluacijom ruta u regionalnom zračnom prometu te rangiranju relevantnih kriterija za modeliranje povezivosti zračnim prometom [17]. Prosječno vrijeme putovanja na konekcijama gradova u SEETO regiji u cestovnoj mreži iznosi 6,5 sati, a u željezničkoj mreži čak 18 sati. Nadalje samo je operabilna jedna izravna linija zračnog prometa na konekcijama gradova duljine veće od 800 kilometara. Zbog nepostojanja izravnih veza između glavnih čvorova u SEETO regiji, većina je zračnih luka povezana preko najvećih europskih *hubova* (Frankfurt, Műnchen i Beč) što uvelike

povećava udaljenosti. Uspostava izravnih linija između glavnih zračnih luka u SEETO regiji uvelike bi smanjila duljinu putovanja, a samim time i štetne utjecaje emisija ugljičnog dioksida kao i energetsku potrošnju.



Slika 24. Unutarregionalna povezanost zračnim prometom u SEE regiji (2014), [45]

Opservacijom socio-ekonomskih faktora (veličina regije, stanovništvo, distribucija i mobilnost populacije, industrijska produkcija) s jedne strane, te faktora tržišne ekonomije (ekonomska aktivnost, troškovi i vrijeme prijevoza, infrastrukturni i operativni standardi, tržišna razmjena) s druge strane kao faktora utjecaja na veličinu i distribuciju prometne potražnje u regiji, općenito se može zaključiti da flota konvencionalnih prijevoznika ne parira malu prometnu potražnju, pa tako većina regionalnih aerodroma nije niti uključena u redoviti linijski promet [17].

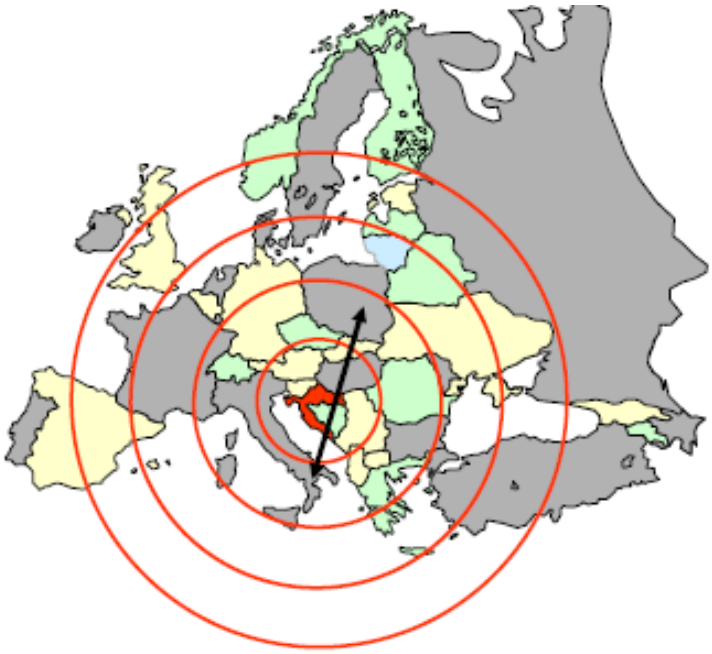
6.2. Zračni promet u nacionalnom kontekstu

Prema planu sveobuhvatne TEN-T mreže gradovi s brojem stanovnika manjim od 1% godišnjeg putničkog prometa pripadajućih aerodroma, trebaju se povezati do 2050. godine željezničkim prometom. Iz toga je vidljivo da je plan Europske unije željezničkim prometom

povezati glavne i velike gradove regija. Tako je od željezničkih koridora koji su uvršteni u osnovnu TEN-T mrežu koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku uvršten samo koridor Vb u sklopu Mediteranskog koridora, dok je koridor Vc planiran kao dionica sveobuhvatne mreže. Regije istočne Hrvatske i južne Hrvatske su prema tome potpuno odsječene za duži period jer je krajnji rok za izgradnju sveobuhvatne mreže 2050. Nadalje zbog loše željezničke infrastrukture te dugotrajnog putovanja cestovnim prometom između regija istočne i južne Hrvatske, povezivanje tih dviju regija zračnim prometom nameće se kao optimalno i jedino rješenje.

Na potezu koridora Vc nalaze se tri konvencionalne zračne luke koje održavaju redovni konvencionalni zračni promet (Budimpešta, Sarajevo i Osijek). Unatoč postojanju tri konvencionalne zračne luke u gravitirajućem području koridora Vc, s aspekta prometnog razvoja veći potencijal razvoja postoji kod manjih aerodroma i nekonvencionalne zrakoplovne operative (opće i poslovno zrakoplovstvo, niskotarifno i *charter* prijevozništvo, sportsko-rekreativno i trenažno zrakoplovstvo).

Slijedom teritorijalno funkcionalnih posebnosti lokalnih područja u gravitirajućem prostoru Vc koridora, prepoznatljivi su u znatni potencijali ruralnog razvoja s preferencijalnim uvjetima višefunkcionalnog gospodarenja klimatskim i vodnim resursima, višom razinom eko-poljoprivrede i agroturizma. Sinergijski učinci funkcionalne suradnje u učinkovitom upravljanju prirodnim resursima bogatih lokalnih područja južne i istočne Hrvatske – spoja tradicije jadranskog i podunavskog te promociji i afirmaciji zelene proizvodnje i usluga otvaraju razvojnu perspektivu integriranog planiranja logističke nadogradnje i dugoročnog oblikovanja regionalnog zeleno-plavog koridora s potencijalima makroregionalne kompetitivnosti [17].



Slika 25. Transverzala Baltik-Jadran, [17]

Gledajući razvoj željezničke infrastrukture na području Vc koridora, začni promet se nameće kao optimalno rješenje regionalnog prometnog povezivanja.

7. Zaključak

Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju otvoreni su pristupi europskim strukturnim i investicijskim fondovima te je omogućeno sudjelovanje u svim programima transnacionalne suradnje i međuregionalnog umrežavanja poput INTERREG, ESPON, URBACT i INTERACT.

Nadalje, ulaskom u Europsku uniju Republika Hrvatska uvrštena je u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu TEN-T. U Republiku Hrvatsku su uvrštena dva koridora TEN-T mreže i to Mediteranski koridor te Rajnsko-dunavski koridor. Na Mediteranskom koridoru u osnovnu TEN-T kao čvorovi su uvršteni cestovno-željeznički terminal Zagreb, zračna luka Zagreb i morska luka Rijeka, a na Rajnsko-dunavskom koridoru luke unutarnjih plovnih putova Vukovar i Slavonski Brod. Iz toga je jasno vidljivo da je regija Južne Hrvatske ostala strategijski nedostatno valorizirana i prometno nepovezana. Isto tako i istočni dio kontinentalne regije je prometno izoliran gledajući osnovnu cestovnu i željezničku TEN-T mrežu. Ove dvije rubne regije Hrvatske i Europske unije tako su ostale odcijepljene od ostatka TEN-T mreže i same Europske jezgre. Područje istočne i južne Hrvatske su potencijalni korisnici namjenskih sredstava europskih fondova, poglavito kohezijskog fonda stoga što su to rubna područja Europske unije koja su alocirana i međusobno prometno nepovezana. Prometnim povezivanjem regija istočne i južne Hrvatske omogućila bi se njihova funkcionalna i teritorijalna integracija, što je temeljni postulat kohezijske politike. Povezivanjem tih dviju krajnjih regija Hrvatske osiguralo bi se optimalno korištenje prirodnih resursa Jadranskog mora i Dunava te povezivanje Jadransko-jonske i Dunavske makroregije.

Plan Europske unije je željezničkim prometom povezati velike i glavne gradove u regiji. Gledajući željezničke koridore koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku vidljivo je da je u osnovnu TEN-T mrežu uvršten samo koridor Vb u sklopu Mediteranskog koridora, dok je koridor Vc planiran kao dionica sveobuhvatne mreže. Također su izostale poveznice na ostale TEN-T koridore, prvenstveno Baltičko-jadranski koridor te Sjevernomorsko/Baltičko-Crnomorsko/Mediteranski koridor, što ukazuje na potrebu revalorizacije strategijskih planova prometnog razvoja Hrvatske, koja će kapitilizirati komparativnu prednost geoprometnog položaja Hrvatske u Europi. Kako je krajnji rok za izgradnju sveobuhvatne mreže do 2050. tako regije istočne i južne Hrvatske ostaju odsječene za duži period. Nadalje zbog loše

željezničke infrastrukture te dugotrajnog putovanja cestovnim prometom između regija istočne i južne Hrvatske, povezivanje tih dviju regija zračnim prometom nameće se kao optimalno i jedino rješenje. Zaključno, zračni promet u Hrvatskoj strategijski bi trebao kompenzirati nedostatno razvijenu željezničku operativu i nedostupnost infrastrukture cestovnog prometa visoke razine uslužnosti u svim teritorijalnim jedinicama, te omogućiti mobilnost na svim regionalnim razinama – transregionalno, međuregionalno- i unutarregionalno. U tome će prednost i ekonomsku opravdanost u najvećoj mjeri imati operative nekonvencionalnih oblika zračnog prometa poput generalnog zrakoplovstva, poslovnog zrakoplovstva, hidro-zrakoplovstva i ostalih oblika operative s namjenskom flotom malih zrakoplova.

Literatura

[1] Europska komisija: Politike Europske unije - Regionalna politika, Bruxelles, 2014.

[2] *http://ec.europa.eu/regional_policy/* (lipanj 2015.)

[3] *http://ec.europa.eu/contracts_grants/* (lipanj 2015.)

[4] *http://www.strukturnifondovi.hr/eu-fondovi* (lipanj 2015.)

[5] Europska unija: Kohezijska politika 2014-2020 Ulaganje u rast i radna mjesta, Bruxelles, 2011. Dostupno na: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2014/proposals/regulation2014_leaflet_hr.pdf

[6] *http://europski-fondovi.eu/fondovi* (lipanj 2015.)

[7] *http://ec.europa.eu/esf/* (lipanj 2015.)

[8] *http://europski-fondovi.eu/program/kohezijski*-fond (lipanj 2015.)

[9] *http://ec.europa.eu/agriculture/rural-development-2014-2020/* (lipanj 2015.)

[10] *http://www.apprrr.hr/* (lipanj 2015.)

[11] *http://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=11373* (lipanj 2015.)

[12] *http://www.strukturnifondovi.hr/teritorijalna-suradnja* (rujan 2015.)

[13] *http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/* (rujan 2015.)

[14] *http://ec.europa.eu/europe2020/* (rujan 2015.)

[15] Šimecki, A.: Model povezivosti zračnim prometom u jugoistočnoj Europi / doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2013.

[16] Europska komisija: BIJELA KNJIGA, Bruxelles, 2011.

[17] Steiner, S. Feletar, P. Šimecki, A.: PROMETNO-PROSTORNA INTERAKCIJA REGIONALNOG RAZVOJA, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2014.

[18] Europski parlament: Transeuropske mreže, 2015. Dostupno na: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.8.1.pdf

[19] Europska komisija: Promet-nova infrastruktura EU-a, Bruxelles, 2013. Dostupno na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm

[20] *http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/* (rujan 2015.)

[21] Europski Parlament: POTPORA EUROPSKOJ TERITORIJALNOJ SURADNJI EUROPSKOG FONDA ZA REGIONALNI RAZVOJ, 2015 Dostupno na: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.1.5.html (rujan 2015.)

[22] *http://www.arr.hr/eu-programi-2014-2020* (rujan 2015.)
[23] *http://www.eu-projekti.info/pregled-programa-prekogranicne-suradnje-2014-2020* (rujan 2015.)
[24] *http://www.hu-hr-ipa.com/en/programme_area* (rujan 2015.)
[25] *http://www.si-hr.eu/start_hr/* (rujan 2015.)
[26] *https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/eu-fondovi/financijsko-razdoblje-eu-2014-2020/programi-teritorijalne-suradnje/ipa-program-prekogranicne-suradnje-hrvatska-bosna-i-hercegovina-crna-gora-2014-2020/325* (rujan 2015.)
[27] *http://www.croatia-serbia.com/hr/o-programu/programsko-podrucje* (rujan 2015.)
[28] *http://interreg-med.eu/en/cooperation-area/* (rujan 2015.)
[29] *http://www.danube-region.eu/* (rujan 2015.)
[30] *http://www.adriatic-ionian.eu/about/the-adriatic-ionian-region* (rujan 2015.)
[31] *http://www.interreg.de/INTERREG2014/EN/INTERREG/SixProgrammeAreas/CentralEurope/centraleurope_node.html* (rujan 2015.)
[32] *http://www.interreg4c.eu/interreg-europe/* (rujan 2015.)
[33] *http://www.mgipu.hr/default.aspx?id=14509* (rujan 2015.)
[34] *http://www.espon.eu/main/Menu_Publications/* (rujan 2015.)
[35] *http://www.regions.eu.org/wp-content/uploads/2011/06/macroregions_eu_system.jpg* (rujan 2015.)
[36] *http://www.vpz.com.hr/wp-content/uploads/2012/09/podjela4682.jpg* (rujan 2015.)
[37] Vlada Republike Hrvatske: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, 2014.
[38] *http://www.hzinfra.hr/karta-pruga* (rujan 2015.)
[39] *http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113* (rujan 2015.)
[40] *http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/12-01-02_01_2014.htm* (rujan 2015.)
[41] European Commission: Eurostat Regional Yearbook, Luxembourg, 2013.
[42] Steiner, S. Tatalović, M. Bajić, J.: COMPETITION AND COOPERATION OF EUROPEAN SOUTHEAST AIR TRANSPORT MARKET, 2009.
[43] IATA: Annual Report 2012, 68th Annual General Meeting, Beijing, 2012.
[44] New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories, First ESPON 2013 Synthesis Report, ESPON Coordination Unit, Luxembourg, 2010.

[45] Šimecki, A., Enhanced Regional Airline Interconnectivity in SEE, Conference Air Transport as a Driver for Development and Economic Prosperity in the South East Europe, SEE Regional Cooperation Council, Sarajevo, 2014.

Popis slika

Slika 1. Europski strukturni i investicijski fondovi, [4] 6
Slika 2. Arhitektura kohezijske politike, [5] 12
Slika 3. Koridori osnovne TEN-T mreže, [20] 28
Slika 4. Koridori osnovne TEN-T mreže kroz Republiku Hrvatsku, [20] 30
Slika 5. Programsko područje prekogranične suradnje Mađarska - Hrvatska, [24] 36
Slika 6. Programsko područje prekogranične suradnje Slovenija - Hrvatska, [25] 37
Slika 7. Programsko područje prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i Hercegovina - Crna Gora, [26] 39
Slika 8. Programsko područje prekogranične suradnje Hrvatska - Srbija, [27] 41
Slika 9. Programsko područje transnacionalne suradnje Mediteran, [28] 43
Slika 10. Programsko područje transnacionalne suradnje Dunav, [29] 44
Slika 11. Područje Jadransko-jonskog programa transnacionalne suradnje, [30] 45
Slika 12. Programsko područje transnacionalne suradnje Središnja Europa, [31] 46
Slika 13. INTERREG programsko područje, [32] 49
Slika 14. Primjer ESPON analize, [34] 52
Slika 15. Makroregije u EU, [35] 56
Slika 16. Podjela Hrvatske na NUTS regije, [36] 57
Slika 17. Mreža željeznica u Republici Hrvatskoj, [38] 59
Slika 18. Transeuropska mreža cesta u Republici Hrvatskoj, [39] 61
Slika 19. Položaj zračnih luka u Republici Hrvatskoj, [39] 63
Slika 20. TEN-T mreža koridora Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj, [20] 65
Slika 21. BDP/stanovniku u NUTS 3 regijama, [40] 67
Slika 22. Tipologija urbanih i ruralnih područja (NUTS 3), [41] 69
Slika 23. Mreža gradova za jednodevna poslovna putovanja, [44] 72
Slika 24. Unutarregionalna povezanost zračnim prometom u SEE regiji (2014), [45] 73
Slika 25. Transverzala Baltik-Jadran, [17] 75

Popis tablica

Tablica 1. Prometni čvorovi Hrvatske u osnovnoj i sveobuhvatnoj TEN-T mreži, [20] 31

Popis kratica

BDP	Bruto domaći proizvod
CEF	(Connecting Europe Facility) instrument za povezivanje Europe
EAFRD	(European Agricultural Fund for Rural Development) europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj
ECU	(European Currency unit) europska obračunska jedinica
EMFF	(European Maritime and Fisheries Fund) europski fond za pomorstvo i ribarstvo
ENI	Instrument europskog susjedstva
ERDF	(European Regional Development Fund) europski fond za regionalni razvoj
ESF	(European Social Fund) europski socijalni fond
ETS	(emissions trading scheme) shema o trgovanju emisijama
EU	Europska unija
IPA	Instrumenti pretpristupne moći
MSP	Mala i srednje velika poduzeća
NUTS	(Nomenclature des unités territoriales statistiques) nomenklaturi prostornih jedinica za statistiku
SEETO	(South East Europe Transport Observatory) prometni opservatorij jugoistočne Europe
SME	(Small and medium sized Enterprises) mala i srednje velika poduzeća
TEN-T	transeuropska prometna mreža