Razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske s aspekta makro-regionalnih strategija EU

Drmić, Mirna

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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:119:242862

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

Mirna Drmić

RAZVOJ PROMETNE INFRASTRUKTURE RH S ASPEKTA MAKRO-REGIONALNIH STRATEGIJA EU

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET POLITIČKIH ZNANOSTI

ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 10. ožujka 2017.

Zavod: **Samostalne katedre**

Predmet: **Osnove prometne infrastrukture**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3854

Pristupnik: **Mirna Drmić** (0135232267)

Studij: Promet

Smjer: Cestovni promet

Zadatak: **Razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske s aspekta makro-regionalnih strategija EU**

Opis zadatka:

U radu je potrebno navesti značajke prometne infrastrukture u provedbi teritorijalne kohezijske politike EU, te analizirati geoprometni položaj Republike Hrvatske u trans-europskoj prometnoj mreži EU. Naglasak treba dati na razvojne mogućnosti prometne infrastrukture u povezivanju regija kroz transnacionalnu suradnju s aspekta makro-regionalnih strategija.

Zadatak uručen pristupniku : 28. travnja 2017.

Mentor: Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

_____ _____

izv. prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

RAZVOJ PROMETNE INSFRASTRUKTURE RH S ASPEKTA MAKRO-REGIONALNIH STRATEGIJA EU

DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF CROATIA IN LINE WITH THE EU MACRO-REGIONAL STRATEGIES

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada

Student: Mirna Drmić, JMBAG: 0135232267

Zagreb, kolovoz 2017.

SAŽETAK

Teritorijalne integracijske veze, odnosno teritorijalne strategije od ključne su važnosti za stvaranje održive Europe projicirane strategijom Europa 2020. U sektoru prometa, prometni infrastrukturni pravci, odnosno koridori, važan su čimbenik prostorno-funkcionalnog integriranja. Opisan je prometni položaj Hrvatske unutar Europe i njezino uklapanje u makroregionalnu podjelu EU s prometnog gledišta. U radu se daje prikaz prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj i njen značaj s aspekta geoprometnog položaja u europskom prostoru. Naglasak se daje na makroregionalne strategije u koje je uključena Republika Hrvatska. Daje se prikaz razvojnih mogućnosti, odnosno prioriteta iz sektora prometa unutar makroregionalnih strategija. Analizira se razvoj prometne infrastrukture u Europskoj uniji na koridorima transeuropske mreže TEN-T.

Ključne riječi: prometna infrastruktura, prometni koridori, povezanost, strategija, TEN-T mreža, kohezijska politika

SUMMARY

Territorial integration connections, i.e. territorial strategies, have crucial importance for creation of sustainable Europe projected with the Europe 2020 strategy. In the transport sector, transport infrastructure routes, i.e. corridors, are important factor of spatial and functional integration. Croatia's traffic position within Europe and its integration into the macro-regional division of the EU from the traffic view is described. This paper presents the transport infrastructure in the Republic of Croatia and its significance from the aspect of geopolitical position in the European space. The emphasis is on macro-regional strategies involving the Republic of Croatia. It gives an overview of development opportunities, i.e. priorities from the transport sector within macro-regional strategies. The paper also analyzes development of the transport infrastructure in the EU on the corridors of the trans-European TEN-T network.

Key words: traffic infrastructure, transportation corridors, strategy, connectivity, TEN-T network, cohesion policy

SADRŽAJ

1. UVOD 1

2. PROMETNA INFRASTRUKTURA - KLJUČAN ČIMBENIK TERITORIJALNE KOHEZIJSKE POLITIKE EU 2

3. ULOGA REGIJA U EUROPSKOJ TERITORIJALNOJ SURADNJI 5

4. POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE U TRANSEUROPSKOJ PROMETNOJ MREŽI EU 9

4.1 Transeuropska prometna mreža TEN-T 9

4.2 Geoprometni položaj RH 11

4.3 Cestovni promet 13

4.4 Željeznički promet 14

4.5 Zračni promet 16

4.6 Unutarnja plovidba 18

5. MAKROREGIONALNE STRATEGIJE I INICIJATIVE 21

5.1 Strategija EU za dunavsku regiju 21

5.2 Strategija za jadransko - jonsku regiju 23

5.3 Regionalna incijativa srednjoeuropskog prometnog koridora Baltik – Jadran - Crno more 25

6. ZAKLJUČAK 27

7. LITERATURA 28

8. PRILOZI 30

1. UVOD

Upravljanje raznim oblicima međunarodnog transporta i logističkim aktivnostima veoma je zahtjevno, jer je izazovno pronaći optimalnu strategiju za sve sudionike u takvim isprepletenim mrežama i korelacijama odnosa poslovanja. Položaj pojedinih sudionika se u njima može u kratkom roku promijeniti, kao posljedica pokušaja poslovanja da u kratkom periodu odgovori na nove zahtjeve korisnika i potrošača. Razvitak međunarodnog transporta, te u poveznici sa istim, logistike, špedicije i transporta kao znanosti i kao aktivnosti se odvija zbog:

- stalnih, postojećih procesa internacionalizacije poslovanja,
- intenziviranja konkurencije,
- razvitka transportne infrastrukture i suprastrukture,
- razvitka telekomunikacijskih veza,
- razvitka strateških saveza,
- sveukupne globalizacije poslovanja.

Prijevozništvo igra ključnu ulogu u ekonomskom uspjehu tako što omogućuje sigurnu i učinkovitu distribuciju robe i usluga duž lanca opskrbe. U logističkom sustavu postoji međuovisnost logističkih podsustava. Ta međuovisnost odnosi se kako na njihove troškove, tako i na njihove učinke.

Republika Hrvatska je postala članica Europske Unije pa se od nje kao takve očekuje da omogući ostalim članicama jednostavnije prometovanje i poslovanje na čitavom kontinentu. Primjerice, kao EU članica i sudionica dvije makroregionalne strategije, RH predstavlja most između Strategije EU za dunavsku regiju i Strategije EU za jadransku i jonsku regiju odnosno Srednje i Jugoistočne Europe. Promocija održivog ekonomskog rasta i zapošljavanja kao i poslovnih mogućnosti u području plavog gospodarstva, postizanje bolje prometne povezanosti razvojem intermodalnog transporta uz poboljšanje energetske infrastrukture te zaštita okoliša i olakšavanje održivog razvoja obalnih područja čime se povećava atraktivnost regije način je na koji se omogućuje rast, zapošljavanje i teritorijalna kohezija sudionica regije, a posebno kohezija između obale i unutrašnjosti. Hrvatska tako ima dužnost, ali i priliku, iskoristiti svoj jedinstveni geoprometni položaj na kontinentu Europe te nadalje potencirati svoju važnost u svakom pogledu.

2. PROMETNA INFRASTRUKTURA - KLJUČAN ČIMBENIK TERITORIJALNE KOHEZIJSKE POLITIKE EU

Europska Unija je teritorij na kojem se isprepliću različiti interesi, pa je očekivana želja čelnih ljudi zajednice da budu krajnje ujedinjeni. Temelj takvog odnosa je razgranata, stabilna i povezana prometna infrastruktura koja produbljuje odnose među članicama. Tako je nastao Instrument za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility - CEF), financijski instrument utemeljen za potencijalna i dodatna ulaganja kako bi se izgradile nove i unaprijedile postojeće prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture, iz kojeg države članice mogu financirati projekte na devet koridora Osnovne mreže Transeuropske prometne mreže (TEN-T).

Ovim projektom se želi pomoći stvoriti međusobno povezane mreže širom Europe, koje će biti iznimne kvalitete i u skladu sa ekološkim potrebama te će pozitivno djelovati na gospodarski razvoj, socijalnu i teritorijalnu koheziju unutar Europske unije. Nova osnovna mreža koja će se uspostaviti do 2030. povezivat će: 94 glavne europske luke putem ceste i željeznica, 38 ključnih zračnih luka željezničkom vezom i cestama sa velikim gradovima (luka Rijeka i zagrebačka zračna luka su među njima), 15 tisuća kilometara željeznice modernizirane za velike brzine i 35 prekograničnih projekata za smanjenje uskih grla. [1]

Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica EU. EU stoga kontinuirano ulaže napore da se, usporedno s povećanjem broja članica, omogući izgradnja potrebnih prometnica i integriraju nacionalne mreže prometnica u jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica (Trans - European Network – Transport, TEN-T).

U pogledu željeznice, glavne (koridorske) željezničke pruge Republike Hrvatske odgovaraju *Osnovnoj mreži putničkog i teretnog prometa*, a druge međunarodne linije pripadaju *Sveobuhvatnoj mreži*. Hrvatska se tako nalazi na dva koridora Osnovne prometne mreže: na Mediteranskom koridoru i na Rajna-Dunav koridoru. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, potom ulazi u Sloveniju i nastavlja dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. To je cestovni i željeznički koridor čiji je sastavni dio i pravac Rijeka – Zagreb - Budimpešta. Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac

Zagreb - Slovenija. Preko toga koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko - jadranski koridor (od Baltičkog mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije). [1]

Europska Unija se odlikuje iznimnom povezanošću unutarnjim vodnim putevima kroz brojne rijeke. To je i dodatna pogodnost za RH jer je ukupna duljina unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj od 1.016,80 km što samo potencira povoljan zemljopisni položaj u srcu Europe. Ipak, zbog različitih uvjeta plovidbe, tehničke zastarjelosti i podkapacitiranosti, hrvatski sustav luka na unutarnjim plovnim putovima nije dovoljno korišten pa ga karakterizira neujednačena potražnja za prijevozom robe na rijekama Savi i Dunavu. [1]

Cestovni promet svakako ima veliki značaj za područje EU zbog prijevoza robe i putnika te održavanja sigurnosti ne samo na području zajednice, već čitavog kontinenta. Prirodna je želja da povezanost bude na visokom nivou sa balkanskim zemljama, posebno Hrvatskom koja omogućuje ulaz – izlaz na istok i zapad Europe. Ipak, glavni prioriteti potrebe cestovnog sektora u RH su [1]:

- poboljšanje regionalne pristupačnosti i mobilnosti kroz povezivanje sekundarnih i tercijarnih čvorišta s TEN-T cestovnom mrežom
- poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti
- osigurati da su uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i hrvatsku baštinu i krajolik
- izgraditi obilaznice oko glavnih gradskih središta i poboljšati protok prometa te smanjiti vrijeme putovanja ljudi i robe na cestovnoj mreži, kao i smanjiti zagušenost
- poboljšati povezanost između otoka i kopna.

Za Hrvatsku su ove stavke izrazito bitne, jer je područje zapadne Europe poznato po odličnoj cestovnoj povezanosti sa najmodernijim prometnicama. Njima je ponajviše osiguran siguran i brz protok ljudi i dobara.

U kontekstu zračnog prometa nužno je istaknuti kako se trenutačna poboljšanja provode u okviru prilično slabog prometa koji je posljedica gospodarske krize (gustoća prometa u 2014. i dalje je bila slabija nego u 2008.). Promet raste od sredine 2013., no vrlo vjerojatno te promjene nisu dovoljne da se ostvare ambiciozni ciljevi jedinstvenog europskog neba. Bez

obzira na napredak u zadnjih deset godina, europski zračni prostor još je uvijek daleko od potpune integracije. [1] Hrvatska će svakako morati učiniti razne postupke kako bi se prilagodila modernom zračnom prometu Unije. Modernizacija, globalizacija, ali i terorističke prijetnje uvjetuju Hrvatskoj da čini iduće korake [2]:

- poboljšanje kapaciteta infrastrukture za putnike i teret, kako bi se mogli nositi sa sezonskom potražnjom u turističkoj industriji
- poboljšati sigurnost i kvalitetu usluge omogućenu kroz jačanje kapaciteta
- poboljšati opću povezanost fizički izoliranih područja Hrvatske tj. područje Dubrovnika
- osigurati odgovarajuće pripreme za konačnu usklađenost s potrebama EU Schengena
- gospodarska održivost infrastrukture i sektora
- smanjenje utjecaja sektora na okoliš vezano za buku i emisiju CO2.

3. ULOGA REGIJA U EUROPSKOJ TERITORIJALNOJ SURADNJI

Kohezijska politika EU ima za cilj umanjiti trenutne regionalne nejednakosti kako bi se gospodarski razvoj učinio održivim u kontekstu globalizacije i dinamičnijeg rasta svih regija unutar EU. Kriza svjetskih ekonomija koja je prouzročila recesiju i ugrozila napredak manjih država odrazila se i na koheziju Europske unije. Složeni procesi povezivanja među regijama, regionalizacija kao prostornopolitička podloga decentralizaciji temeljnih demokratskih funkcija u državama članicama i u zemljama kandidatkinjama za EU, sukobljavaju se s općepoznatim otporima za promjene postojećeg stanja i zbivanja. [3] Regije, iako raznolike po određenim karakteristikama kao što su političke sklonosti i ekonomska snaga, su svjesne kako rastuća snaga svih članica EU stvara prednosti za sve podjednako. Između različitih politika država članica teritorijalna kohezijska suradnja nije definirana, ali označava bolju infrastrukturu jer nisu od značaja samo ekonomski pokazatelji i financijski interes. [3]

Europska Unija nastoji regije značajnije povezati klasterima. Klaster se definira kao koncentracija međusobno povezanih tvrtki, specijaliziranih dobavljača i pružatelja usluga, tvrtki iz srodnih djelatnosti, institucija (fakulteta, agencija, trgovačkih udruženja) koja na području djelatnosti međusobno surađuju i konkuriraju. Svaki klaster ima svoje posebnosti i ne može se jedan model klastera preslikati na drugi. Osnovna funkcija klastera je osigurati poslovnim subjektima određene olakšice koje ne mogu samostalno dobiti. Takve olakšice nastaju kao proizvod izravne gospodarske suradnje sa drugim poslovnim subjektima i javnim institucijama u obliku istraživanja, treninga i usavršavanja zaposlenika ili nekih drugih specijalističkih usluga. Suradnja članova unutar klastera s druge strane osigurava pristup najnovijim idejama, informacijama, tehnologiji. [4]

Iako postoje razne definicije klastera, gotovo sve se slažu oko funkcija klastera [5]:

- potpomažu razvoj odnosa među tvrtkama,
- stvaraju mogućnosti kreiranja kritične mase,
- smanjuju troškove,
- poboljšavaju produktivnost,
- ujedinjuju diobe ljudskih i fizičkih resursa, informacija, znanja i tehničke stručnosti.

Temeljna odlika klastera je sistemska međuovisnost partnera, s obzirom na činjenicu da su članice klastera upućene jedna na drugu preko raznih faktora. Pri tome se misli na širi raspon elemenata bilo da se rado o zajedničkom proizvodu, tehnološkom procesu, radnim snagama, potrebama za istim sirovinama, zajedničkim dobavljačima i distributerima. Osobine klastera su sljedeće [6]:

- između članica klastera postoji vrlo jaka sistemska međuovisnost;
- geografski su ograničeni
- očigledno i direktno ovise o prirodnim, geografskim, demografskim, kulturološkim karakteristikama regije u kojoj se nalaze.

Klasteri se mogu podijeliti na [6]:

1. nacionalne - u svom sastavu imaju poduzeća i organizacije koje uz suradnju sa državnim institucijama rade na razvoju klastera na nacionalniom nivou. Zbog svoje ekonomske snage mogu biti usmjereni na razvoj dijelova zemlje koji su od posebnog značaja za razvoj nacionalne privrede
2. regionalne - klasičan primjer klastera; polaze od pretpostavke da samo dobro razvijena okolina pruža mogućnost razvoja efikasnog klastera. Naglasak je na razvijanju veza između članica klastera, njihovih dobavljača i distributera te ostalih institucija koji pružaju podršku
3. komercijalne - oblici udruživanja velikh kompanija koje u ovaj savez ulaze sa jasno definiranim ciljevima, u pogledu zajedničke uspješne realizacije projekata i drugih ciljeva, što je pozitivno sa sve sudionike klastera.

Klasteri su izrazito uobičajen element života i poslovanja u Europskoj Uniji u 21. stoljeću. Europska unija izrazito naglašava jasne stavove o važnosti klastera u gospodarskom razvitku jer upravo zahvaljujući razvoju klastera, mnoge su europske regije razvile svoje komparativne prednosti u specijaliziranim proizvodima i uslugama kao što su financijske usluge Londona, petrokemijski proizvodi u Antwerpenu, cvijeće u Nizozemskoj. U cilju ostvarenja Lisabonske strategije, kako bi do 2010. gospodarstvo EU-a postalo dinamičnije i snažnije u konkurentnosti svjetskog tržišta, istaknut je zadatak promoviranja i podrške klasterima u okviru regionalne, industrijske i inovacijske politike. Neke od zemalja nemaju strukturirane politike formiranja klastera, ali razvijaju politike i mjere koje potiču nastanak klastera. Države i regije Europske unije razvile su mnoge inicijative za razvoj klastera. [7]

Iako je u Hrvatskoj proces razvijanja klastera relativno nov, u zemljama Zapadne Europe svakako nije. Države članice EU-a razvijaju politike poticanja formiranja klastera od 1990-ih (Belgija 1994., Grčka 1997.). U formiranju klastera sudjeluju nacionalne institucije, i razvijeni su nacionalni programi za klastere. Izrazito bitnu ulogu u poticanju formiranja klastera imaju razvojne agencije i brojne regionalne inicijative [7]:

- u Nizozemskoj je razvijena nacionalna politika formiranja klastera dok regionalne inicijative za formiranje klastera postoje, ali su najčešće implementirane kao zasebni projekti te nije postignuta optimalna koordinacija između nacionalne i regionalne politike formiranja klastera
- u Španjolskoj se politika formiranja klastera potiče na regionalnoj razini; baskijska regija bila je jedna od prvih regija koja je primijenila politiku poticanja klastera u okviru svoje ekonomske politike te je postala najbogatija regija Španjolske
- Finska je razvila centre stručnih programa čiji je cilj poticanje resursa na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini kako bi se razvila konkurentna područja stručnosti na međunarodnoj razini. Individualni centar stručnosti stvoren je suradnjom između industrije, lokalne vlasti, javnog sektora, istraživačkih centara; klasteri stvaraju okruženje koje omogućuje specijaliziranim lokalnim poduzećima podizanje konkurentnosti na razinu na kojoj će biti u mogućnosti zadovoljiti potrebe širih, pa čak i svjetskih tržište; male zajednice pomoću klastera mogu postati vodeći svjetski centri razvoja
- u Italiji je grad Biella razvojem klastera postao vodeći svjetski centar tekstilne industrije (polovina poduzeća u gradu bavi se poslovima prerade vune), a u Montebelluni su se poduzeća udruživanjem u klastere specijalizirala u proizvodnji sportske obuće i pokrivaju većinu svjetskog tržišta u proizvodnji pancerica i ostale specijalizirane sportske obuće
- u Njemačkoj su razvijeni svjetski centri tiskarske industrije upravo udruživanjem poduzeća u klastere; odobrenjem financijske podrške biotehnološkim klasterima u Njemačkoj (BioRegio) te sudjelovanjem privatnog i javnog sektora Njemačka postaje jedna od vodećih europskih zemalja u biotehnologiji.

U Hrvatskoj je klaster intermodalnog prijevoza osnovan 2005. godine kao Hrvatska udruga za promicanje međuobalnog prometnog povezivanja (Short Sea Shipping promotion Centre) sa ciljem promocije i razvoja tog vida prijevoza. Sporazumom o suradnji u

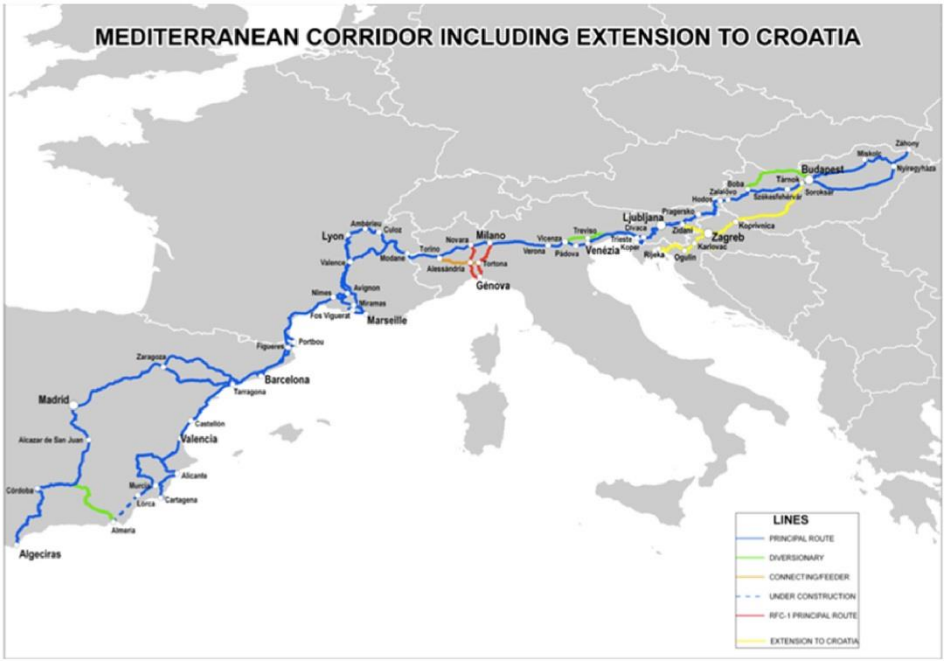
intermodalnom prijevozu u RH koji je Hrvatska udruga za promicanje međuobalnog prometnog povezivanja potpisala sa Savezom za željeznicu, Udrugom cestovnih prijevoznika, Centrom za razvoj unutarnje plovidbe i Udruženjem pomorskih agenata nastao je Klaster intermodalnog prijevoza kao neprofitna organizacija koja je osnovana na inicijativu Ministarstava mora, prometa i infrastrukture, a njegovi članovi su sve morske lučke uprave, lučki operateri, Hrvatske željeznice, veći agenti i špediteri te ostale interesne organizacije. [4]
Klaster se danas bavi trima osnovnim aktivnostima. To su promocija, razvojni projekti i informatizacija intermodalnog prijevozničkog servisa. Teži se potaknuti razvoj cjelovitog intermodalnog sustava kroz zajednička područja rada, kao spone gospodarskog sektora i tijela državne uprave. Između ostalog, cilj je povećati udio intermodalnoga prijevoza u prometovanju Hrvatskom te informirati i pomoći prilikom izrade projekata što većem broju mogućih korisnika EU fondova. Intermodalni prijevoz je prevladavajući oblik transporta na većim udaljenostima u regiji. Implementacija projekata s ciljem razvoja intermodalnog prijevoza uz financiranje putem EU fondova je zapravo svakodnevica većine dionika u transportnom sektoru. [4]

4. POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE U TRANSEUROPSKOJ PROMETNOJ MREŽI EU

4.1 Transeuropska prometna mreža TEN-T

Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže [8]:

1. Mediteranski koridor (slika 1) koji povezuje pirenejske luke Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske s vezom prema Marseilleu i Lyonu do sjeverne Italije, Slovenije i preko Hrvatske do Mađarske i ukrajinske granice. Uključuje željeznicu i ceste, zračne luke, željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje vodne putove rijeke Po. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta, tj. riječki prometni pravac koji također predstavlja bivši Paneuropski koridor Vb. Glavna značajka riječkog prometnog pravca je mogućnost intermodalnog pristupa, tj. povezivanja luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnim kanalom što predstavlja najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Nastavak Mediteranskog koridora i njegov sastavni dio također je cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Slovenije (Paneuropski koridor X). Ovim koridorom Republika Hrvatska povezana je s Baltičko-jadranskim koridorom koji se pruža od Baltičkog mora kroz Poljsku preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije.
2. Koridor Rajna-Dunav (slika 2) povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravcima u južnoj Njemačkoj, jedan uz Majnu i Dunav, a drugi preko Stuttgarta i Münchena sa skretanjem na Prag i Žilinu do slovačko-ukrajinske granice preko Austrije, Slovačke i Mađarske do rumunjskih luka Constanta i Galati. Uključuje željeznicu, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i unutarnje vodne putove Majne, kanal Majna-Dunav, cijeli donji tok Dunava u Kelheimu i rijeku Savu. Koridor Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj predstavlja i Paneuropski koridor VII.



Slika 1: Mediteranski koridor

Izvor: [9]



Slika 2: Koridor Rajna-Dunav.

Izvor: [10]

Kako bi se u potpunosti postigli ciljevi nove politike o transeuropskoj prometnoj mreži, potrebno je utvrditi jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture utvrđujući jasne standarde kojima će udovoljavati infrastruktura transeuropske prometne mreže. To će se odnositi i na pametne sustave mobilnosti kao što su budući Program razvoja nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR), Europski željeznički sustav upravljanja prometom (ERTMS), kao i željeznički informacijski sustavi, sustavi pomorskog nadzora (SafeSeaNet) te Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom s pridruženim tehničko-informacijskim sustavom (VTMIS), Riječni informacijski servisi (RIS), Inteligentni transportni sustavi (ITS) i interoperabilna međupovezana rješenja za sljedeću generaciju upravljačkih i informacijskih sustava modalnog prometa (uključujući za naplatu). Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način Ugovorima o javnim uslugama (PSC) usklađenima s Uredbom EU br. 1370/2007 također potpada pod istu perspektivu/viziju. Osim toga, otvaranje potencijala privatnog financiranja jednako zahtijeva unaprijeđen regulatorni okvir i inovativne financijske instrumente. Procjena i autorizacija projekta moraju se provoditi na učinkovit i transparentan način koji ograničava vrijeme, trošak i nesigurnost. Naposljetku, sukladno EU strategiji prilagodbe klimatskim promjenama te dokumentu „Prilagodba infrastrukture klimatskim promjenama“ koji razmatra problematiku prilagodbe prometne infrastrukture utjecajima vezanim uz klimatske promjene, zbog očekivanih klimatskih promjena i ekstremnih vremenskih događaja koji mogu dovesti do oštećenja prometne infrastrukture, sva prometna infrastruktura mora biti izgrađena na način da je otporna na navedene utjecaje. [8]

4.2 Geoprometni položaj RH

Geografski položaj Hrvatske je iznimno bitan za za korelaciju brojnih nivoa međunarodne komunikacije između istoka i zapada Europe, koji se tisućljećima diferenciraju kroz povijest, kulturu i religiju (slika 3). Upravo se ta povezanost između dva toliko različita prostora smatra primarnim razlogom zašto područjem RH prolaze značajne poveznice koje ujedinjuju jadransko – mediteransko područje sa područjem Srednje Europe i dunavskim bazenom. Danas se u suvremenoj regionalizaciji Europe rjeđe primjenjuju kriteriji uvjetno - homogene ili funkcionalne regionalizacije nego sintetički, koji regije ne dijele oštrim crtama nego prijelaznim pojasima. U takvoj sintetičkoj regionalizaciji Hrvatska je najčešće definirana

kao prijelazni prostor srednje i južne Europe, odnosno njezin kontinentalni dio pripada srednjoeuropskom području, a obalni južnom, mediteranskom." [11]



Slika 3: Prikaz raznolikosti širokog istočnog dijela Europe.

Izvor: [11]

Na sjeveru regija graniči s Mađarskom, na zapadu sa Slovenijom, a na jugu s Bosnom i Hercegovinom. Regija također graniči s dvije druge funkcionalne regije, regijom Sjeverni Jadran na zapadu i regijom Istočna Hrvatska na istoku. Regiju karakterizira uglavnom ravan, ali ponegdje brdovit teren u kojem je Karlovačka županija najbrdovitiji dio regije. Regijom prolaze rijeke Drava i Sava, a glavni gradski centar regije je grad Zagreb. [8]

Ipak, za potenciranje vrijednosti trenutnog povoljnog zemljopisnog položaja nužno je izgraditi prometnice značajnije kvalitete koje će Jadran povezati sa unutrašnjošću, te u poveznici sa time u potpunosti valorizirati korisnost Posavskog koridora. Iako Hrvatska ima autoceste izvjesne kvalitete, činjenica je kako se iste mora unaprijediti. Nesumnjivo je nužno unaprijediti postojeće željezničke pruge, odnosno izgraditi nove na značajnom dijelu države.
S obzirom na svoj geografski položaj, Središnja Hrvatska ima istaknutu ulogu u prometnoj mreži Republike Hrvatske i srednjoistočne Europe.

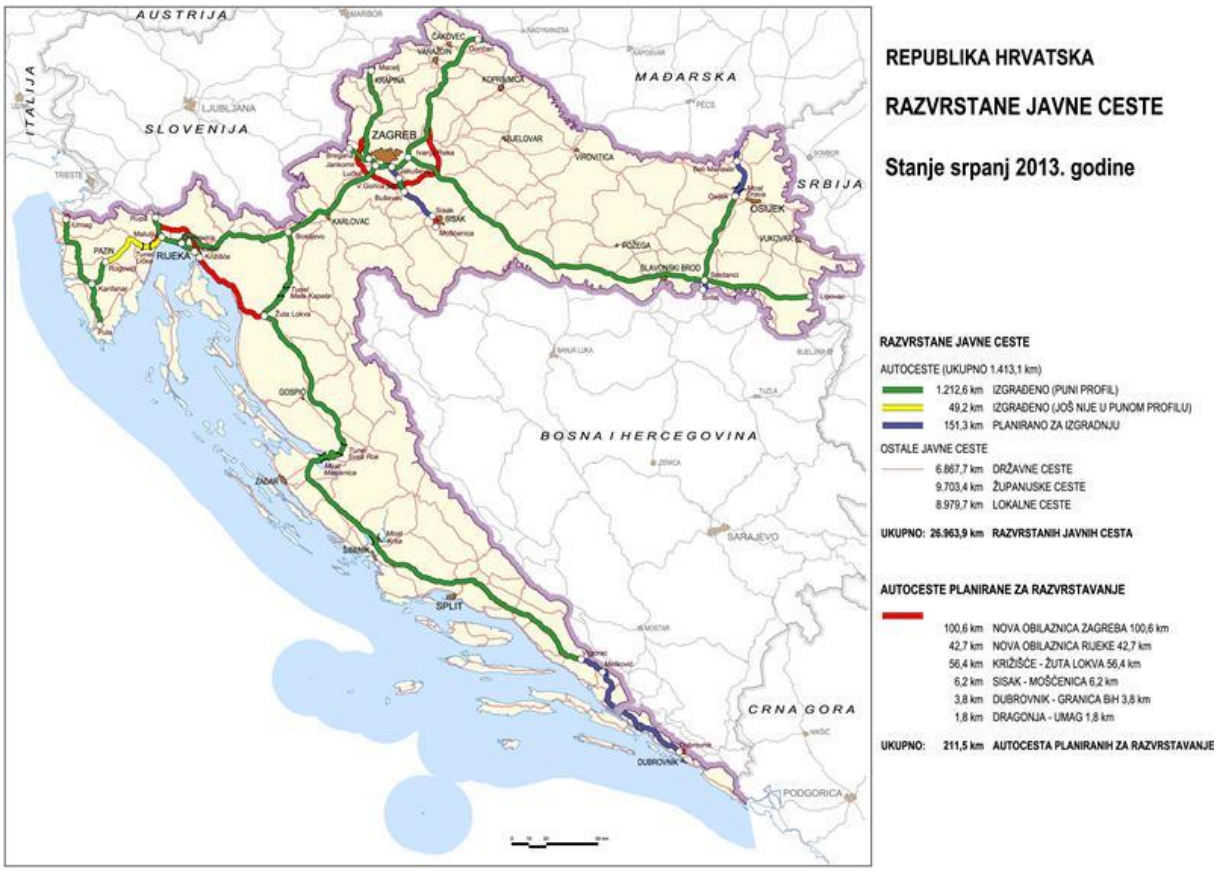
4.3 Cestovni promet

Zahvaljujući prethodno pojašnjenom geostrateškom položaju kojeg Republika Hrvatska ima, prepoznate su određene prednosti u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Hrvatsko pristupanje Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine znatno je promijenilo njezin status i važnost u novoj europskoj zajednici i ponovno definiralo njezine političke veze sa susjednim zemljama. Kao članica Europske unije Republika Hrvatska ima obvezu uskladiti dokumente o svojoj strategiji razvoja i uvesti posebne smjernice za daljnji razvoj cestovne infrastrukture. Po pitanju svoje integracije u međunarodni promet valja istaknuti da je Hrvatska trenutno sa visoko razvijenom mrežom autocesta gotovo dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama.

Mreža hrvatskih autocesta na međunarodnim koridorima TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb: Rijeka–Zagreb-Budimpešta; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc: Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta; TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X: Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-VelesSolun; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Xa: Graz-Maribor-Zagreb udovoljava najvišim standardima, a najveći dio je tek nedavno izgrađen (90%). Međutim, neki dijelovi su još u izgradnji, npr. Paneuropski koridor Vc koji bi trebao biti dovršen u narednim godinama. Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na [8]:

- 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 te
- unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama.

Iduća slika (Slika 4) daje uvid u razgranatost i modernizaciju javnih cesta u RH:



Slika 4: Javne ceste

Izvor: [8]

4.4 Željeznički promet

Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori u smislu željezničke mreže definirani su Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14):

1. RH1. TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg – Solun
2. RH2. TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta – Rijeka
3. RH3. TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta – Ploče.

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.604 kilometra i relativno adekvatan omjer kilometara i stanovništva zemlje (1.556 osoba po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u

rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija npr. od Češke ili Mađarske. Međutim, 90% željezničke mreže čine jednokolosječne pruge, a samo 36% je elektrificirano. Gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni promet [8].

Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti. Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućit će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama članicama EU, ali istodobno može otežati poslovanje sa susjednim zemljama nečlanicama, koje nisu u sustavu Schengena. HŽI d.o.o kao upravitelj infrastrukture i Republika Hrvatska kao vlasnik infrastrukture trebaju povećati napore za modernizacijom cjelokupne željezničke mreže. Glavni prioriteti sektora željezničkog prometa usredotočeni su na [8]:

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

Iduća (slika 5) prikazuje mrežu željeznica u RH:



Slika 5: Podjela pruga na teritoriju RH.

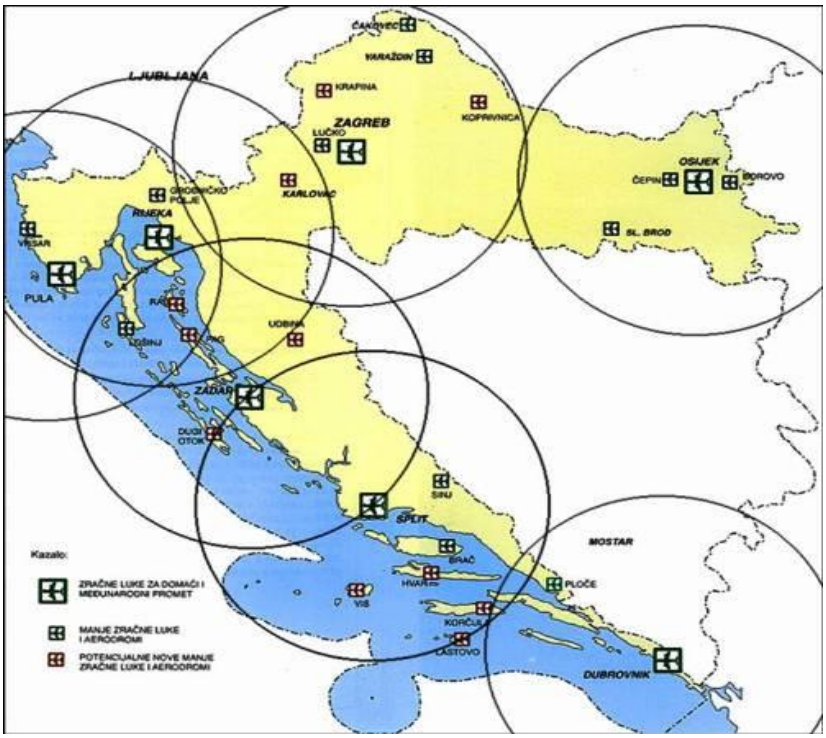
Izvor: [11]

4.5 Zračni promet

Sektor zračnog prometa čine zračna plovidba, avioprijevoznici, zračne luke i tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračne plovidbe dobro je opremljen i usklađen s Europskim regulatornim okvirom (Jedinstveno europsko nebo I i II, SESAR, Europski ATM Master Plan, itd.). Hrvatska je 2006. potpisala mnogostrani sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA sporazum). ECAA sporazum stvorio je nove tržišne prilike zahvaljujući integriranom zračnom tržištu s 36 zemalja i više od 500 milijuna potencijalnih putnika. Sporazum je istovremeno pružio podjednako visoke standarde po pitanju sigurnosti diljem Europe kroz ujednačenu primjenu propisa. Otada hrvatski zračni promet bilježi visoki rast konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Broj konkurenata

(tradicionalni i niskobudžetni prijevoznici) u međunarodnom prometu porastao je s 16 u 2004. na 44 u 2013. godini, a uglavnom posluju u visokoj (ljetnoj) sezoni. Glavni prioriteti sektora zračnog prometa usredotočeni su na [8]:

- modernizaciju Zagreba kao zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i dubrovačke zračne luke zbog potrebe za unapređenjem pristupa dubrovačkoj regiji (slika 5)
- 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.



Slika 6: Zračne luke u RH.

Izvor: [8]

4.6 Unutarnja plovidba

Bez obzira što je Republika Hrvatska ponajprije jadranska i mediteranska zemlja okrenuta moru i pomorskom prometu, važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama (slika 6). Hrvatska mreža unutarnjih vodnih putova predstavlja značajan, ali istovremeno i potpuno neiskorišten dio nacionalnih vrijednosti Hrvatske.[8]



Slika 7: Vodni putevi u RH.

Izvor: [8]

Ukupna duljina unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 1.016,80 km, od čega je 601,2 km integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova međunarodne važnosti. Unutarnji vodni putovi Dunavskog sliva u Republici Hrvatskoj dio su TEN-T

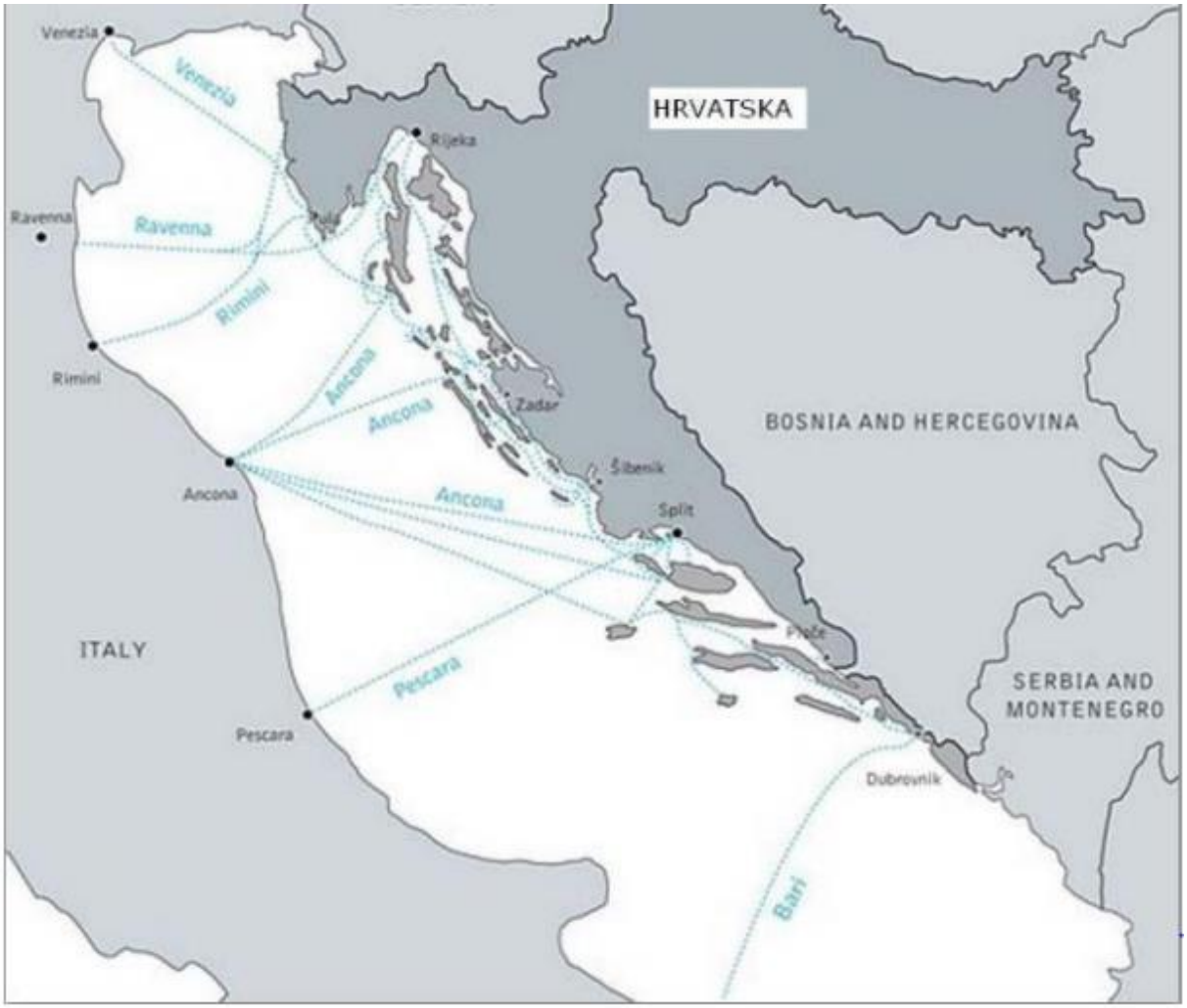
koridora Rajna-Dunav. Luke Vukovar i Slavonski Brod klasificirane su kao luke osnovne TEN-T mreže dok su Osijek i Sisak luke sveobuhvatne TEN-T mreže. [8]

Unutar cjelovitog prometnog sektora koji se odnosi na unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj postoje dva odvojena podsustava sa specifičnim karakteristikama: podsustav Dunavskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Dunava i Drave te podsustav Savskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Save, Kupe i Une. Hrvatske luke na unutarnjim vodama, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, Sisak i njihova pristaništa, obilježene su nerazvijenom infrastrukturom i nepovezanom logističkom lučkom mrežom. Glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe usredotočeni su na [8]:

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

Republika Hrvatska je ponajprije jadranska i mediteranska zemlja stoga pomorski promet u Hrvatskoj ima vrlo važnu ulogu u odvijanju trgovine. Zemljopisni položaj hrvatskih morskih luka, kao bitna prostorna kategorija, upućuje na važan položaj Hrvatske na europskom prostoru; zbog smještaja u srcu kopnenog dijela južne Europe, ona je važno područje tranzitnog prometa. Glavnina prometa hrvatskih morskih luka odnosi se na Luku Rijeka, koja u pravilu ostvaruje više od 50% ukupnog prometa svih hrvatskih luka. Danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari oko 19 milijuna tona tereta te se preveze više od 12 milijuna putnika (podaci za 2012. godinu). Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što predstavlja razvojni potencijal koji omogućuje uključivanje u trgovinske tokove kako na europskom tako i na svjetskom tržištu, kao i transformaciju lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre. Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) smješteno je duž kopnene

obale te su sve proglašene lukama od osobitog (međunarodnog) 14 gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Hrvatske morske luke povoljno su smještene i olakšavaju pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala). Omogućuju skraćivanje putovanja od pet do osam dana ili minimalno 2.000 km u usporedbi s lukama sjeverne Europe. Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta što govori o velikom potencijalu za rast teretnog prometa u svim jadranskim lukama. [12]



Slika 8: Morske luke u RH Izvor: [8]

5. MAKROREGIONALNE STRATEGIJE I INICIJATIVE

Trendovi razvoja europskog prostora temelje se na razvoju teritorijalnih integracijskih veza, odnosno teritorijalnih strategija, koje su od ključne važnosti za stvaranje pametne, održive i uključive Europe prema strategiji Europa 2020. Stoga će prometni infrastrukturni pravci u sljedećem razvojnom razdoblju biti važan čimbenik prostorno-funkcionalnog integriranja.

Prema makroregionalnoj podijeli Europe, Hrvatska je podijeljena na dvije prostorno-planske cjeline. To su kontinentalna i jadranska Hrvatska. Ona se oslanja na dvije makroregionalne okosnice razvoja za koje se izrađuju Strategije europskog razvoja. Stredozemno more, na koje se zemljopisno i razvojno oslanja Republika Hrvatska, a na čijem sjevernom dijelu se nalaze brojne članice EU. Takva osnovna europska organizacija prostora čini okosnicu podjele Hrvatske na velike prostorno-planske cjeline: kontinentalnu i jadransku Hrvatsku. Glavni cilj makroregionalnih strategija je ostvarenje novog okvira za bolju koordinaciju aktivnosti svih uključenih zemalja članica EU, europskih regija, institucija EU, relevantnih regionalnih organizacija, financijskih institucija te nevladinog sektora kako bi se ostvario što uravnoteženiji razvoj određenog šireg zemljopisnog područja. Republika Hrvatska, kao članica EU i sudionica dviju makroregionalnih strategija, predstavlja most između Strategije EU za dunavsku regiju i Strategiju EU za jadransku i jonsku regiju, odnosno most između Srednje i Jugoistočne Europe. [13]

Republika Hrvatska uključena je u dvije makroregionalne strategije:

1. Dunavska strategija
2. Jadransko – jonska strategija te
3. incijativu Jadran – Baltik – Crno more.

5.1 Strategija EU za dunavsku regiju

Strategija Europske unije za Dunavsku regiju (EUSDR) je makroregionalna strategija koju je usvojila Europska komisija u prosincu 2010. godine, a odobrilo Europsko vijeće 2011. godine. Cilj strategije je uspostaviti sinergiju i koordinaciju između postojećih politika i inicijativa koje se odvijaju u Dunavskoj regiji (slika 8). Dunavska strategija daje strukturu za suradnju s ciljem suočavanja sa zajedničkim izazovima.[15]

Dunavskom strategijom obuhvaćeno je 14 država dunavskog riječnog sliva: Njemačka (savezne pokrajine Baden-Württemberg i Bavarska), Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Rumunjska, Bugarska, Moldova, Ukrajina, Češka, Slovenija, Bosna i Hercegovina i Crna Gora. Ukupna populacija regije je preko 110 milijuna stanovnika. Utvrđena su četiri glavna cilja, odnosno stupa suradnje u okviru te strategije:

1. Povezivanje dunavske regije
2. Očuvanje okoliša u dunavskoj regiji
3. Izgradnja prosperiteta u dunavskoj regiji
4. Jačanje institucionalnih kapaciteta i sigurnost u dunavskoj regiji.



Slika 9: Zemlje uključene u Dunavsku regiju.

Izvor: [14]

Ova četiri cilja razrađena su kroz jedanaest prioritetnih područja, a s aspekta prometa prioritetna područja su [15]:

1. jačanje mobilnosti i intermobilnosti prometa
2. unutarnji plovni putovi
3. željeznički, cestovni i zračni putevi.

Glavni razvoji prioritet Republike Hrvatske u prometu je unapređenje intermodalnog prijevoza i učinkovito povezivanje dunavske regije s jadranskom obalom. Većina prometnih tokova europske unije (preko 90%) koncentrirana je na sjeverozapadne luke Europe na sjevernom i baltičkom moru. Prometni tokovi iz smjera Sueskog kanala prolaze Sredozemnim morem i odlaze na luke sjeverne Europe. Tako se duljina prijevoza iz tog smjera povećava za preko 2.000 nautičkih milja, odnosno pet do sedam dana plovidbe. Zbog povoljnog geoprometnog položaja, prioritet Republike Hrvatske trebao bi biti jačanje mobilnosti i intermobilnosti prometa i učinkovito povezivanje dunavske regije s Jadranom, odnosno razvoj unutarnjih plovnih putova i željezničkog prometa. Time bi se otvorio novi južni prometni tok EU, rasteretile luke sjeverne Europe i smanjila duljina prijevoza robe. Luka Rijeka je najveća hrvatska luka. Dio je osnovne TEN-T mreže, dijela mediteranskog prometnog koridora: Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budimpešta-ukrajinska granica. Ona bi znatno dobila na značenju, jer bi dunavsko-jadranska intermodalna mreža postala najpovoljnija veza između dunavske i jadranske regije. Izgradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava trebala bi pratiti i modernizacija željezničkog pravca Rijeka-Zagreb, dijela mediteranskog koridora osnovne prometne mreže Europe te razvoj plovnog puta Save za unaprjeđenje na IV klasu plovnosti [15].

5.2 Strategija za jadransko - jonsku regiju

Jadransko - jonska regija (slika 9) uključuje četiri države članice Europske unije (Hrvatsku, Grčku, Italiju i Sloveniju) i četiri države nečlanice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Srbiju). Cilj buduće Strategije je promicanje održivog gospodarskog i socijalnog prosperiteta regije kroz rast i stvaranje radnih mjesta, poboljšanjem atraktivnosti, konkurentnosti i povezanosti regije, a uz očuvanje okoliša i osiguravanje zdravih i uravnoteženih morskih i obalnih ekosustava. Od Strategije se također očekuje da će bitno doprinijeti integriranju zemalja Zapadnog Balkana u Europsku uniju. [16]
Utvrđena su četiri stupa usmjerena na [17] :

1. upravljanje inovativnim pomorskim i morskim rastom,
2. povezivanje regije (promet i energija),
3. očuvanje, zaštita i poboljšanje kvalitete okoliša te
4. povećanje regionalne atraktivnosti regije (turizam).



Slika 10: Jadransko – jonska regija.

Izvor: [18]

Prometni sektor Republike Hrvatske posebno je usmjeren i aktivan u osiguravanju koordinacije i radnji pokrenutih u kontekstu Strategije EU za jadransku i jonsku regiju (EUSAIR-a) u okviru stupa „Povezivanje regije(promet i energija)" koji bi se trebao usredotočiti na tri strateške teme: poboljšanje pomorskog prometa, razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću i po pitanju energije te poboljšanje međusobne povezanosti. [16]

Regija se nalazi na važnom europskom raskrižju pa postoji potencijal za bolju povezanost kopna i mora održivim prometnim vezama, odnosno razvojem intermodalnog prijevoza, što bi povećalo konkurentnost gospodarstava u zaleđu.

Luke Rijeka, Ploče, Šibenik, Split i Zadar nisu u potpunosti iskoristile svoje potencijale u mogućnosti ostvarenja multimodalnog prometa zbog neodgovarajuće povezanosti s unutrašnjošću, naročito korištenjem željezničke mreže. Prioriteti Republike Hrvatske u okviru područja povezivanja regija trebaju biti usmjereni na poboljšanje pomorskog prometa i razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću, osim cestom i željeznicom, zbog svojih izrazitih prednosti u odnosu na ostale vidove prometa. [17]

5.3 Regionalna incijativa srednjoeuropskog prometnog koridora Baltik – Jadran - Crno more

Područja Baltika, Jadrana i Crnog mora danas su nedovoljno prometno povezana izravnim kopnenim vezama. Ulaskom u EU svih zemalja na području između ta tri mora ostvareni su politički preduvjeti da se ta područja bolje povežu gospodarstveno i prometno. U prometnim koridorima Baltik-Jadran, s više od sto milijuna stanovnika i s veoma raznovrsnim gospodarsko - tržišnim potencijalima, slijedom povijesnih zbivanja nisu u znatnijoj mjeri iskorištene prometne mogućnosti. Povezivanje dvaju mora suvremenim prometnim putovima bilo bi posve logično sa stajališta korištenja geoprometnog položaja, ali je ipak do danas izostala takva varijanta, pa tako i položaj šire europske zajednice u tome smislu."[19]

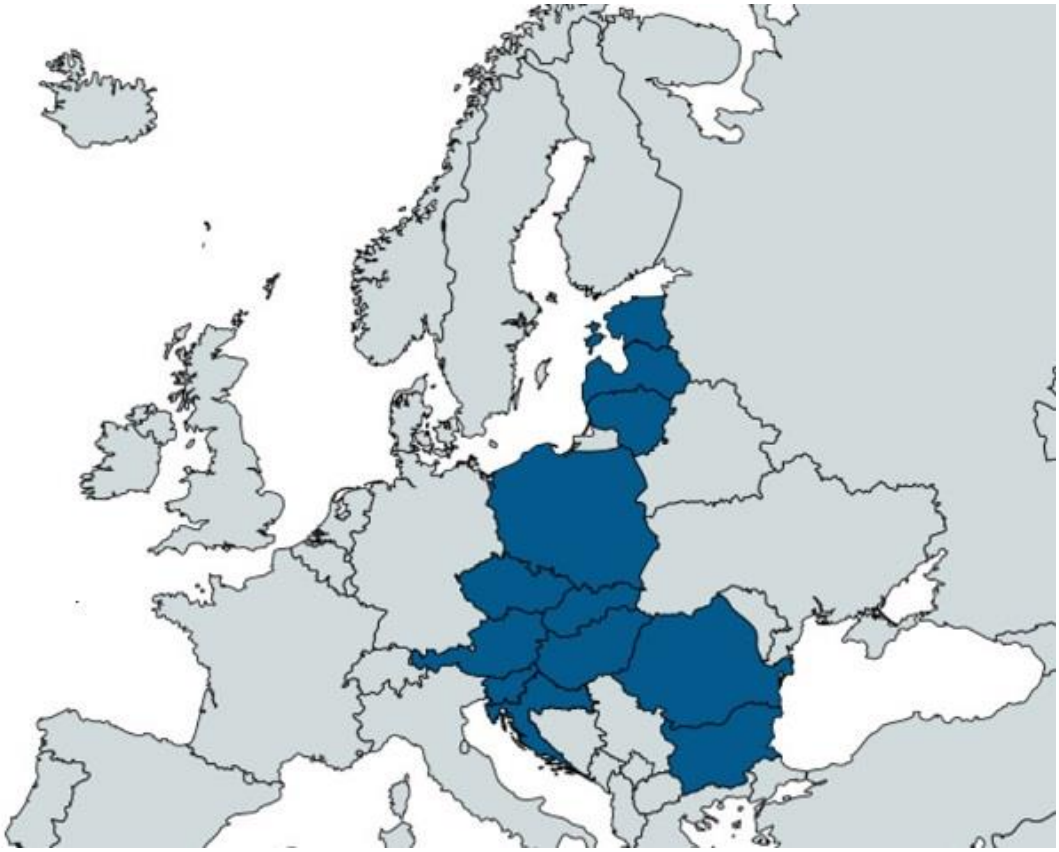
Pri tome početna inicijativa bila je bolje povezivanje zemalja na uspravnici Baltik – Jadran, a sad je ona proširena zemljama koje se nalaze na poveznici prema Crnom moru. U tu inicijativu do sada je uključeno 12 zemalja članica EU. Koncepcija boljeg prometnog povezivanja i integracije cijeloga područja između Baltika i Jadrana je u svojim počecima obuhvaćala sedamnaest zemalja, koje su označene različitim razinama gospodarskoga razvitka i demokratizacije društva. Povezivanje znanstvenog i stručnog potencijala u modeliranju konkretne prometne politike europskih zemalja osobito je važno zbog potrebe sustavnoga pristupa razvitku - sagledanja svih utjecajnih čimbenika, detektiranja regionalnih specifičnosti, odnosno razina prometne razvijenosti s infrastrukturnog, tehničko - tehnološkog, institucionalno - upravnog i ekonomskog stajališta, ali i zbog uzimanja u obzir posebnih zahtjeva u sustavu planiranja integralne prometne mreže.[20]

Do danas je u inicijativu Baltik - Jadran - Crno more (slika10) uključeno 12 zemalja: Estonija, Letonija, Litva, Poljska, Češka, Slovačka, Austrija, Slovenija, Hrvatska, Mađarska, Rumunjska i Bugarska. Inicijativa, koju su podržali SAD i EU, ima više komponenti: sigurnosnu, integrativnu, gospodarstvenu, obrazovnu, energetsku i prometnu, a sve kako bi se omogućio stabilan i brži razvitak svake zemlje u navedenom području te bolja kvaliteta života.

Premda se uočavaju različitosti prometnih sustava i naizgled oprečni naglasci u razvojnim koncepcijama, Europske zemlje obuhvaćene prometnim koridorima Baltik-Jadran, i u

konačnici Crno more, povezuju mogući pozitivni učinci zajedničke prometne strategije, odnosno integrirane prometne mreže [19] :

1. korištenje geoprometnih pogodnosti - skraćivanje puta i trajanja prijevoznog procesa
2. proširenje gravitacijskih zona lučkih terminala na obalama Baltičkog i Jadranskog mora
3. neposrednije prometno povezivanje
4. rasterećenje postojećih zagušenih prometnih pravaca i racionalnija prostorna distribucija tokova
5. usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa eksploatacije
6. usklađivanje menadžmenta prometnom infrastrukturom.



Slika 11: Područje koje se povezuje koridorom Baltik – Jadran – Crno more.

Izvor: [21]

6. ZAKLJUČAK

21. stoljeće je obilježeno raznim nestabilnostima posebice u gospodarskom smislu. Na snazi je, uvjetno rečeno, globalna ekonomska kriza koja utječe na čitav niz međudržavnih odnosa. Uz pomoć tehnologizacije i globalizacije gotovo i da nestaju državne granice, jer jedino što jest važno u eri recesije su pozitivni polovni odnosi.

Europska Unija je svakako jedan od utjecajnijih svjetskih saveza koji stvara izraziti efekt na sudbinu kako europskih država, tako i međunarodnih odnosa. Radi se o udruženju koje je mješavina različitih ekonomskih, političkih, religioznih i etničkih svjetonazora. Samim time, adekvatna povezanost među sadašnjim i budućim članicama postaje kamen temeljac na kojem se gradi sudbina ogromnog broja ljudi.

Prometna povezanost omogućuje brz i siguran protok dobara i ljudi, to je činjenica koja se ne mijenja kroz ljudsku povijest. Makroregionalni razvitak EU podrazumijeva modernizaciju čitave regije, ali i snažniju povezanost, komunikaciju te stabilnije odnose među članicama. Države članice Europske unije prepoznaju RH kao važan faktor zbog svog geoprometnog položaja. Stoga Republika Hrvatska sudjeluje u dvije makroregionalne strategije koje od velike važnosti za razvoj kako prometnog, tako i gospodarskog sektora Europske unije.

7. LITERATURA

1. http://www.promet-eufondovi.hr/instrument-za-povezivanje-europe-cef (kolovoz 2017.)

2. http://www.promet-eufondovi.hr/modernizacija-zeljeznica (kolovoz 2017.)

3. Rubić, M.: Uloga Odbora regija u kohezijskoj politici Europske unije. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 2015.

4. Barcoons (2014.) Klasteri: http://klasteri.com/PrednostiNedostaciKlastera.html

5. Hajdaš Dončić, S., Horvat, Đ., Šmid, I. (2007.) Klaster – model za interregionalno povezivanje kontinentalnih agroturističkih odredišta. Acta Turistica Nova

6. Ciriković, E. (2014.) Klaster organizacija kao faktor konkurentnosti malih i srednjih preduzeća. Vitez – Tuzla – Zagreb – Beograd - Bukarest, januar - juni 2013. Javni Univerzitet "Haxhi Zeka" Peć, Fakultet Biznisa

7. Tijanić, L. (2008.) Politika EU u formiranju klastera. Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Odjel za ekonomiju i turizam "Dr. Mijo Mirković"

8. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (2014) Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine

9. http://www.slo-zeleznice.si/images/infrastruktura/rfc%206-01.jpg (kolovoz 2017.)

10.http://www.ekonomski.net/wp-content/uploads/2016/11/tisa-slika.jpg (kolovoz 2017.)

11. http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/349060.gif (srpanj 2017.)

12. Božidar Lovretin: Pravci ravoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, Zagreb 2015.

13. Marko M.: Analiza prometne infrastrukture na mediteranskom prometnom koridoru u Republici Hrvatskoj, Zagreb 2016.

14. https://www.acserbia.org.rs/pub/news/dunavska_regija1.jpg (lipanj 2017.)

15. Europska unija (2011.) Panorama: Strategija Eu za dunavsku regiju http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag37/mag37_hr.pdf

16. Europski parlament (2014.) Strategija EU - a za jadransku i jonsku regiju http://www.davor-skrlec.eu/wp-content/uploads/2015/10/Usvojeni-tekstovi-Plenarna-28.10.2015-EUSAIR.pdf (lipanj 2017.)

17. Europska komisija (2014.) Za prosperitetnu i integriranu Jadransko – jonsku regiju. Luksemburg, Ured za publikacije Europske unije

18. http://www.istra-europa.eu/uploads/EUSAIR_2.jpg (srpanj 2017.)

19. Božičević, J.; Perić, T.: Prometni koridori Baltik-Jadran - Koncepcijske postavke za optimizaciju prometne mreže, Ekonomski pregled, 2005.

20. Bohutinski, J. (2016.) Koridor za 12 zemalja znači razvoj, integraciju, obrazovanost i sigurnost. Večernji list https://www.vecernji.hr/premium/koridor-za-12-zemalja-znaci-razvoj-integraciju-obrazovanost-i-sigurnost-1108426

21. http://croative.net/put-svile-21-stoljeca-kina-i-euro-savez-jadran-baltik-crno-more/ (kolovoz 2017.)

8. PRILOZI

Slika 1 Mediteranski koridor., str. 10.

Slika 2 Koridor Rajna-Dunav., str. 10.

Slika 3 Prikaz raznolikosti širokog istočnog dijela Europe, str. 12.

Slika 4 Javne ceste, str. 14.

Slika 5 Podjela pruga na teritoriju RH, str. 16.

Slika 6 Zračne luke u RH, str. 17.

Slika 7 Vodni putevi u RH, str. 18.

Slika 8 Morske luke u RH, str. 20.

Slika 9 Zemlje uključene u Dunavsku regiju, str. 22.

Slika 10 Jadransko – jonska regija, str. 24.

Slika 11 Područje koje se povezuje koridorom Baltik – Jadran – Crno more, str. 26.

METAPODACI

Naslov rada: Razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske s aspekta makro-regionalnih strategija Europske unije

Student: Mirna Drmić

Mentor: prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada

Naslov na drugom jeziku (engleski):

Development of Transport Infrastrucuture in The Republic of Croatia in line with the EU Macro-Regional Strategies

Povjerenstvo za obranu:

- Izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan predsjednik
- Prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada mentor
- Doc. dr. sc. Rajko Horvat član
- Izv. prof. dr. sc. Grgo Luburić zamjena

Ustanova koja je dodijelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Samostalne katedre

Vrsta studija: preddiplomski

Studij: promet

Datum obrane diplomskog rada: rujan, 2017.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Razvoj prometne infrastrukture s aspekta makro-regionalnih strategija EU** na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 4.9.2017

(potpis)