

Mogućnosti financiranja infrastrukture za zaštitu akvatorija i komunalnih vezova u Republici Hrvatskoj

Muminović, Hena

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:611500>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-18**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

HENA MUMINOVIĆ

**MOGUĆNOSTI FINANCIRANJA INFRASTRUKTURE ZA
ZAŠTITU AKVATORIJA I KOMUNALNIH VEZOVA U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**MOGUĆNOSTI FINANCIRANJA INFRASTRUKTURE ZA
ZAŠTITU AKVATORIJA I KOMUNALNIH VEZOVA U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

**FINANCING POSSIBILITIES OF INFRASTRUCTURE FOR
THE PROTECTION OF COASTAL WATERS AND
COMMUNAL MOORINGS IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Upravljanje projektima

Mentor: dr.sc. Dražen Žgaljić

Studentica: Hena Muminović

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112077183

Rijeka, rujan 2023.

Studentica: Hena Muminović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112077183

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **MOGUĆNOSTI FINANCIRANJA INFRASTRUKTURE ZA ZAŠTITU AKVATORIJA I KOMUNALNIH VEZOVA U REPUBLICI HRVATSKOJ** izradila samostalno pod mentorstvom dr.sc. Dražen Žgaljić.

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezao/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica



Hena Muminović

Studentica: Hena Muminović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112077183

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica – autor



SAŽETAK

U svrhu podizanja svijesti o važnosti održivog razvoja i zaštite okoliša, Europska unija pruža financijsku potporu projektima putem različitih fondova s ciljem poticanja gospodarskog i društvenog rasta i napretka europskih država. Neki od fokusa trenutnog programskog razdoblja jesu jačanje gospodarstva, podupiranje digitalne i zelene tranzicije, digitalizacija, poboljšanje prometne povezanosti i mobilnosti te razvoj pametnih i održivih rješenja za poboljšanje kvalitete života građana Europe. Republika Hrvatska uključila se u razvoj i realizaciju projekata pod okriljem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija s ciljem razvoja bolje prometne povezanosti unutar države, očuvanja okoliša, poticanja zaposlenosti stanovništva te brojnih drugih. Važna ulaganja čine se na području pomorskog prometa u okviru razvoja lučke infrastrukture i povećanja stupnja kvalitete pružanja pomorskoprijevozničke usluge, pritom implementirajući rješenja za očuvanje morskog okoliša.

Ključne riječi: lučki sustav, Operativni program Konkurentnost i kohezija, Interreg, lučki akvatorij, komunalni vezovi

SUMMARY

In order to raise awareness of importance of sustainable development and environmental protection, the European Union provides financial support to projects through various funds with the aim of stimulating the economic and social growth and progress of European countries. Some of the focuses of the current programme period include strengthening the economy, supporting the digital and green transition, digitization, improving transport connectivity and mobility, and developing smart and sustainable solutions to improve the quality of life of European citizens. The Republic of Croatia participated in the development and implementation of projects under the auspices of the Operational Programme Competitiveness and Cohesion with the aim of developing better transport connections within the country, preserving the environment, encouraging employment of the population and many others. Important investments are made in the field of maritime transport within the framework of the development of the port infrastructure and the improvement of the level of quality of the provision of maritime transport services, while simultaneously implementing solutions for the preservation of the marine environment.

Keywords: port system, Operational Programme Competitiveness and Cohesion, Interreg, coastal waters, communal moorings

SADRŽAJ

| | |
|--|------------|
| SAŽETAK | I |
| SUMMARY | I |
| SADRŽAJ | III |
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA..... | 1 |
| 1.2. RADNA HIPOTEZA | 2 |
| 1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA | 2 |
| 1.4. ZNANSTVENE METODE | 2 |
| 1.5. STRUKTURA RADA..... | 2 |
| 2. TEMELJNE ODREDNICE LUČKOG SUSTAVA | 4 |
| 2.1. DEFINIRANJE LUČKOG SUSTAVA | 4 |
| 2.2. PODJELA LUČKOG SUSTAVA | 5 |
| 2.2.1. Morske luke otvorene za javni promet | 6 |
| 2.2.2. Luke posebne namjene..... | 7 |
| 2.3. LUČKE UPRAVE..... | 9 |
| 3. PROGRAMSKO RAZDOBLJE 2014.-2020. | 11 |
| 3.1. OPERATIVNI PROGRAM „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ | 11 |
| 3.1.1. Prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost..... | 12 |
| 3.1.2. Mjera 7ii1 | 14 |
| 3.2. ODOBRENI PROJEKTI | 16 |
| 4. PROGRAMSKO RAZDOBLJE 2021.-2027. | 21 |
| 4.1. UVJETI ZA PROVEDBU FONDOVA EUROPSKE UNIJE..... | 21 |
| 4.2. NASTAVAK PROVEDBE OPKK-a..... | 24 |
| 5. PITANJA ZAŠTITE AKVATORIJA I KOMUNALNIH VEZOVA | 35 |
| 5.1. DEFINIRANJE I PROBLEMATIKA LUČKOG AKVATORIJA..... | 35 |

| | |
|---------------------------------|-----------|
| 5.2. KOMUNALNI VEZOVI..... | 38 |
| 5.3. POVEZIVANJE S OTOCIMA..... | 40 |
| 6. ZAKLJUČAK..... | 44 |
| LITERATURA..... | 45 |
| POPIS TABLICA | 46 |
| POPIS SLIKA | 46 |
| POPIS SHEMA..... | 46 |

1. UVOD

Posljednjih nekoliko desetljeća na globalnoj razini ostvarili su se neosporni tehnološki napretci u kontekstu svih vrsta prijevoza, zahvaljujući kojima je danas moguće nikada lakše vršiti proizvodnju i razmjenu dobara ili pak implementirati nove načine rukovanja i zbrinjavanja tereta. Promoviranje turističkih aktivnosti, kao i olakšavanje odvijanja prometne trgovine i kretanja ljudi i dobara u kontekstu pomorskog prometa dovodi do rasta potrebe za novim brodovima i povećanjem lučkih kapaciteta. Europska unija prepoznala je problem sve većeg rasta odvijanja pomorskoprometnih aktivnosti, a to je porast štetnog utjecaja na okoliš, kao i nejednak razvoj europskih država u području prometa. Raspisivanjem natječaja u sklopu različitih programa na području ekologije, obrazovanja, zdravstva, prometa i brojnih drugih, glavna vizija temelji se na promicanju povezane Europe u kojoj sve države ulažu napore u jačanje i napredak vlastitog gospodarstva, ali i pomaganje manje razvijenim članicama putem odluka koje u obzir uzimaju ekološki utjecaj. Promatrajući problematiku neravnomjernog razvoja luka i općenite provedbe pomorskih aktivnosti na europskom području, Europska unija uvodi niz odluka kojima bi se državama sa slabijim financijskim mogućnostima omogućila prilika za ulaganje i napredak.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Promatrajući pomorskoprometne aktivnosti na europskom području, poput kretanja brodova morem u svrhu trgovine, turizma ili za privatne svrhe, može se definirati problem istraživanja: Veliki protok i zadržavanje brodova, jahti i brodica na lučkom području dovodi do prijetnje nanošenja štete lučkom akvatoriju, dok nedovoljan broj komunalnih vezova u lukama dovodi do nemogućnosti pružanja odgovarajućeg smještaja plovilima.

Predmet istraživanja bit će proučavanje aktualne situacije u strukturi i djelovanju lučkih samouprava, kao i mogućnosti koje europski fondovi nude u kontekstu poduzimanja mjera za zaštitu lučkog akvatorija te iskorištavanja fondova u svrhu unapređenja lučke infrastrukture i omogućavanja većeg broja komunalnih vezova korisnicima.

Problem i predmet istraživanja odnose se na dva međusobno povezana objekta istraživanja, a to su lučki akvatorij i komunalni vezovi.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Promatranjem odrednica problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza:

Fondovi Europske unije ključan su alat u postizanju željenih rezultata u okviru povećanja kapaciteta luke i razvoja lučke infrastrukture te omogućuju realizaciju mjera za odvijanje lučkih aktivnosti s minimalnim utjecajem na lučki akvatorij.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećemu: Prikazati ustroj i ulogu lučkog sustava i lučke uprave, a potom predstaviti i analizirati prethodno i trenutno programsko razdoblje Europske unije istraživanjem mogućnosti iskorištavanja financijske potpore u svrhu ostvarenja napretka na nacionalnoj razini, kao i prikazom do sada ostvarenih rezultata.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Tijekom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja za ovaj rad korištene su sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda deskripcije, metoda specijalizacije i generalizacije, metoda klasifikacije.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvome dijelu, Uvodu, predstavljen je okvir, odnosno kontekst unutar kojeg je smještena središnja tema rada. Navedeni su problem, predmet i objekti istraživanja, potom je postavljena radna hipoteza. Navedeni su svrha i ciljevi istraživanja te znanstvene metode upotrijebljene u svrhu provođenja istraživačkog dijela rada.

U drugome dijelu rada pod naslovom Temeljne odrednice lučkog sustava pojašnjava se sami izraz „lučki sustav“ te ga se smješta u kontekst šire slike pomorskog sustava, nakon čega je objašnjena podjela lučkog sustava u Republici Hrvatskoj.

Treći dio rada, Programsko razdoblje 2014.-2020., pojašnjava se Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ za razdoblje 2014.-2020. te se objašnjavaju sastavni dijelovi prioritetne osi 7 ovoga programa. Naposljetku se navode projekti čija je realizacija odobrena za navedeno vremensko razdoblje.

Naslov četvrtog dijela rada je Programsko razdoblje 2021.-2027. Ovim se poglavljem predstavlja Operativni program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027., kao i njegove temeljne odrednice. Prikazan je koncept Interreg suradnji i prilika koje nude za razvoj luka u Hrvatskoj. Naposljetku je predstavljena mjera Zaštita akvatorija i komunalni vezovi te je objašnjen njihov položaj u kontekstu očuvanja morskog okoliša i priobalnog područja.

U petome dijelu, Pitanja zaštite akvatorija i komunalnih vezova, pojašnjen je termin lučkog akvatorija te predstavljena problematika njegova zagađenja, ali i koraka koji se poduzimaju kako bi se smanjio štetni utjecaj vanjskih faktora na morski okoliš. Objašnjena je uloga lučkih komunalnih vezova kao i mjere koje se poduzimaju kako bi se osigurao dovoljan broj istih, posebice u slabije razvijenim regijama. Naposljetku je predstavljen Nacionalni plan razvoja otoka za razdoblje 2021.-2027. s naglaskom na Povezivanje s otocima.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. TEMELJNE ODREDNICE LUČKOG SUSTAVA

Lučki sustav temelj je pomorskog sustava neke države. Sastavljen je od više različitih komponenti koje se dalje mogu raščlanjivati na više sastavnih elemenata.

2.1. DEFINIRANJE LUČKOG SUSTAVA

Sustav u svojoj srži predstavlja skup međusobno usklađenih komponenti koje zajedno sačinjavaju neki funkcionalni mehanizam, odnosno kompleksnu cjelinu. Da bi takav mehanizam kvalitetno izvršavao svoju funkciju, nužno je osigurati da svaka njegova komponenta svoj zadatak obavlja na najvišoj razini točnosti, obzirom da se one međusobno isprepliću i ovise jedna o drugoj te je samim time svakoj nužno dati na važnosti.

Uvođenjem novih tehnoloških promjena, koje pritom uvelike ubrzavaju proces globalizacije svjetske trgovine, dolazi do eksponencijalnog rasta potrebe za prijevozom koji će moći podnijeti sve veću potražnju tržišta. U tom se procesu pojavljuju i velike promjene u uporabi i funkcijama luka koje se kontinuirano prilagođavaju pojačanoj cirkulaciji robe i ljudi na način da razvijaju bolje operativne metode uvođenjem automatizacije te razvijaju infrastrukture i suprastrukture koji će omogućiti lakši pristup luci te brže odvijanje lučkih operacija. Svi navedeni, kao i brojni drugi napretci, olakšavaju rad transportnog sustava i brži protok robe i putnika.

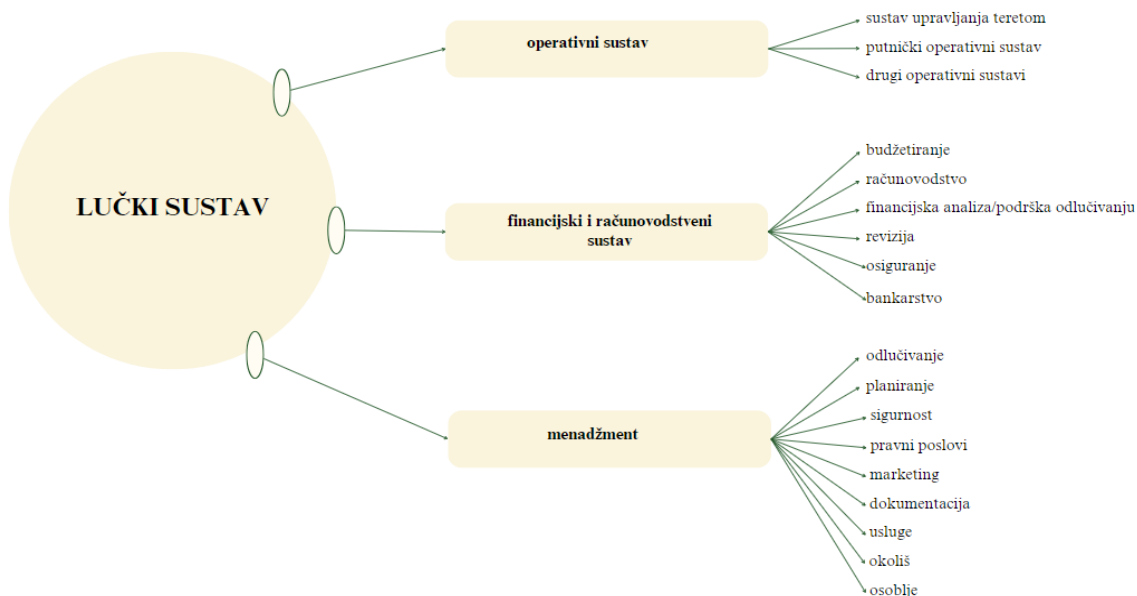
Kada se pojam sustava stavi u kontekst luka, on počinje predstavljati složenu mrežu koja se razgranjuje u više smjerova ovisno o tome govori li se o poziciji luka, namjeni luka ili pak veličini i značaju luka. Lučki sustav predstavlja dinamički sustav unutar kojeg usklađeno djeluju elementi poput lučke infrastrukture i suprastrukture, prijevoznih sredstava, sustava veza, tehnologije i organizacije rada, radne snage te ostali. On predstavlja otvoren sustav samim time što su njegovi elementi u konstantnom odnosu sa svojom okolinom te joj se kontinuirano prilagođavaju. Lučki sustav sam je po sebi dio većeg, prijevoznog sustava te predstavlja važan segment u procesu transporta kako ljudi, tako i dobara. Samim time definira se kao jedna od ključnih karika u procesu globalizacije.

Smještajući, dakle, lučki sustav u kontekst transporta, on se pretvara u jedan od podsustava koji sačinjavaju transportni sustav neke države. Može se uočiti njegovo međudjelovanje s ostalim podsustavima, poput željeznica, cestovnog prijevoza te drugih podsustava čije ispravno i

kvalitetno djelovanje osigurava neometano odvijanje kako pomorskog prijevoza, tako i sveobuhvatne šire slike transporta dobara i ljudi, a čijim je djelovanjem omogućeno razvijanje cjelokupnog svjetskog gospodarstva.

2.2. PODJELA LUČKOG SUSTAVA

Podjeli lučkog sustava može se pristupiti na različite načine. Promatrajući lučki sustav kroz prizmu aktivnosti koje se u njemu provode, može ga se razložiti na tri manja podsustava – operacijski podsustav, financijski i računovodstveni podsustav te menadžment. Svaki se od prethodno navedenih podsustava može raščlaniti na još manjih komponenti, kao što je grafički prikazano.



Shema 1: Shematski prikaz podjele lučkog sustava prema aktivnostima koje se u njemu provode

Izvor: izradila studentica prema Wang Zhaoning, World Maritime University, *Port system analysis* str. 34.,35., web stranica

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1215&context=all_dissertations

(17.07.2023.)

Kada je riječ o lučkom sustavu u Republici Hrvatskoj, osnovna podjela razlaže se na riječne i morske luke, dok se prema namjeni dijele na otvorene za javni promet te luke posebne namjene.

Prema veličini i značaju razlikuju se luke otvorene za javni promet te luke posebne namjene. Luke otvorene za javni promet dijele se na¹:

- luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značaja,
- luke lokalnog značaja.

Luke posebne namjene podrazumijevaju²:

- luke od značaja za Republiku Hrvatsku te
- luke od županijskog značaja.

2.2.1. Morske luke otvorene za javni promet

Morske luke u Republici Hrvatskoj razvrstane su na sljedeći način:

- 6 luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku,
- 42 luke županijskog značaja,
- 285 luka lokalnog značaja.

Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH jesu luke Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik³. Svaka investicija projekata u navedenim lukama financirana je iz državnog proračuna, kao i putem zajmova Svjetske banke, Europske investicijske banke, Europske banke za obnovu i razvoj, Njemačke razvojne banke te uz državno jamstvo, a ukupna investicija projekata u prethodno navedenim lukama iznosi 499,5 mil. eura⁴.

¹ Prema Narodne novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, čl. 3.

² Prema Narodne novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, čl. 9.

³ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, web stranica <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/investiranje-u-luke/18961> (17.07.2023.)

⁴ Ibid.

2.2.2. Luke posebne namjene

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, luka posebne namjene karakterizirana je kao morska luka u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba ili državnog tijela. One su, dakle, namijenjene za upotrebu pod specifičnim uvjetima i u specifične svrhe.

U luke posebne namjene prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku ubrajaju se:

- luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
- luke od županijskog značaja⁵.

Postoje različite djelatnosti koje se mogu izvršavati u sklopu neke luke posebne namjene, sukladno tome luke se mogu podijeliti na⁶:

- ***vojne luke***
 - prihvata i smještaj vojnih plovnih objekata;
- ***luke nautičkog turizma***
 - prihvata i smještaj plovila; pružanje usluga korisnicima i plovilima;
- ***industrijske luke***
 - privez plovnih objekata te ukrcaj i iskrcaj tereta namijenjenog za potrebe proizvodnog procesa ovlaštenika koncesije;
- ***sportske luke***
 - vez brodica upisanih u hrvatski očevidnik brodica s namjenom sport i razonoda u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za luku;
- ***brodogradilišne luke***
 - obavljanje djelatnosti izgradnje i/ili remonta plovnih objekata;
- ***ribarske luke***
 - prihvata i smještaj ribarskih plovila;
- ***luke u sustavu***

⁵ Prema Narodne novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, čl. 9.

⁶ Prema Narodne novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, čl. 10.

- zbir najmanje pet luka iste vrste i kategorije koje djeluju na području najmanje pet županija pod istim standardima poslovanja.

Uvjeti za ostvarivanje naziva neke od prethodno navedenih podjela luka posebne namjene razlikuju se ovisno o tome radi li se o lukama od značaja za Republiku Hrvatsku ili lukama od županijskog značaja.

| Luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku | Luke posebne namjene županijskog značaja |
|--|--|
| luke nautičkog turizma kapaciteta 200 vezova u moru i više | luke nautičkog turizma kapaciteta do 200 vezova u moru |
| industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi preko 1.000 GT | industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1.000 GT |
| brodogradilišne luke s veličinom navoza preko 50 metara, odnosno veličinom doka preko 1.000 tona nosivosti | brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 metara, odnosno veličinom doka do 1.000 tona nosivosti |
| sportske luke kapaciteta 200 vezova i više | sportske luke kapaciteta do 200 vezova |
| ribarske luke koje imaju dužinu obale preko 50 metara i dubinu uz obalu veću od 3 metra | ribarske luke koje imaju dužinu obale do 50 metara i dubinu uz obalu do 3 metra |

Tablica 1: Prikaz razlika u kriterijima određivanja pojedinog statusa luke ovisno o kojoj se luci posebne namjene radi

Izvor: izradila studentica prema Narodne novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, čl. 11. i 12.

2.3. LUČKE UPRAVE

Lučka uprava predstavlja vladino povjerenstvo ovlašteno za upravljanje lučkim objektima ili izgradnju istih. Ona je, dakle, neprofitna pravna osoba koju osniva država radi upravljanja, gradnje te korištenja luke otvorene za javni promet koja je od osobitog, međunarodnog i gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku⁷. U Republici Hrvatskoj postoje i djeluju 22 županijske lučke uprave. Prema Članku 50. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, u djelatnosti lučke uprave ubrajaju se:

1. briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje,
2. gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave,
3. stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje),
4. osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe,
5. osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata,
6. usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području,
7. donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone,
8. drugi poslovi utvrđeni zakonom.

Tijela lučke uprave čine ravnatelj i Upravno vijeće koje je sačinjeno od:

1. četiri predstavnika Vlade Republike Hrvatske od kojih je jedan zaposlenik lučke kapetanije na čijem je području sjedište lučke uprave, koje imenuje Vlada Republike Hrvatske,
2. jedan predstavnik županije na čijem je području sjedište lučke uprave, kojeg imenuje županijsko poglavarstvo,

⁷Prema <http://struna.ihjj.hr/naziv/lucka-uprava/23515/> (18.07.2023.)

3. jedan predstavnik grada, odnosno općine na čijem je području sjedište lučke uprave, kojeg imenuje gradonačelnik ili općinski načelnik,
4. jedan predstavnik svih ovlaštenika koncesija koji obavljaju djelatnosti na lučkom području, a kojeg imenuje Savjet iz članka 59. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama⁸.

Postoje određeni uvjeti pod kojima Vlada Republike Hrvatske, na prijedlog ministra, ima pravo raspustiti Upravno vijeće lučke uprave, a to je ukoliko ne donese dvogodišnji plan razvoja luke; ukoliko godišnji plan i program rada i razvoja luke ne budu prihvaćeni ili se ne ostvaruju te u drugim naročito opravdanim slučajevima⁹.

Upravno vijeće:

1. donosi godišnji program rada i razvoja luke koji obuhvaća i financijski plan luke, na prijedlog ravnatelja lučke uprave,
2. donosi odluke u provođenju osnovnih smjernica lučke poslovne politike,
3. donosi odluku o javnom prikupljanju ponuda za davanje koncesije i odlučuje o davanju koncesija sukladno odredbama ovoga Zakona,
4. odobrava financijski izvještaj o radu i izvještaje o izvršenju godišnjeg programa rada i razvoja luke i dostavlja ga Ministarstvu,
5. donosi lučke tarife,
6. odlučuje o opsegu i organizaciji stručno-tehničkih službi, o imenovanju i opozivu ravnatelja te o zaključenju ugovora o zapošljavanju i visini naknade, odnosno plaće predsjednika i po potrebi članova upravnog vijeća, ravnatelja i stručno-tehničkog osoblja,
7. donosi statut lučke uprave uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske,
8. donosi akte kojima se utvrđuje red u luci i uvjeti korištenja lukom,
9. raspisuje natječaj za izbor ravnatelja i imenuje ga,
10. utvrđuje lučke uzance,
11. obavlja i druge poslove koji su mu stavljeni u nadležnost zakonom, odlukom o osnivanju i Statutom¹⁰.

⁸ Prema Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 51.

⁹ Prema Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 53.

¹⁰ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 54.

3. PROGRAMSKO RAZDOBLJE 2014.-2020.

Kako bi se uspjeli pripremiti i organizirati svi nužni dokumenti za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova za razdoblje 2014.-2020., Vlada Republike Hrvatske osnovala je Koordinacijsko povjerenstvo za pripremu programskih dokumenata za financijsko razdoblje Europske unije 2014.-2020. godine. Sporazumom o partnerstvu Europske komisije i Republike Hrvatske omogućeno je 10,676 milijardi eura iz ESI fondova za realizaciju ciljeva Europa 2020, od kojih je 8,377 milijarde eura dano za ostvarenje ciljeva kohezijske politike.

Za provođenje Kohezijske politike Europske unije Hrvatska je predstavila dva operativna programa, Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ (OPKK) te Operativni program „Učinkoviti ljudski potencijali“ (OPLJUP).

3.1. OPERATIVNI PROGRAM „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“

Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ (OPKK) pokrenut je s temeljnim ciljem realizacije projekata na razini Europske unije kojima će se izgraditi, odnosno proširiti već postojeća rješenja za povezivanje gradova i izoliranih područja s funkcionalnim regionalnim centrima. Ulaganjem u razvoj prometne infrastrukture olakšava se kretanje robe i ljudi, što rezultira povezanom, sjedinjenom europskom ekonomijom čija je glavna zadaća integrirati one slabije uključene države u svoju gospodarsku mrežu i time svakoj od njih osigurati uzlaznu putanju ekonomskog razvoja. Time se omogućuje zajednički doprinos izgradnji međusobno povezane europske ekonomije putem sljedećih prioritetnih ciljeva¹¹:

- integracija modalnih mreža prijevoza (komodalnost),
- strukturalne promjene kojima se omogućuje učinkovita konkurentnost željeznice na tržištu prijevoza robe i putnika na srednjim i dugim relacijama,
- mobilizacija potencijala nedovoljno iskorištenih unutarnjih vodnih putova,
- mobilizacija potencijala ekološki prihvatljivog gradskog prometa.

¹¹ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Operativni program Konkurentnost i Kohezija 2014.-2020., web stranica <http://promet-eufondovi.hr/operativni-program-konkurentnosti-i-kohezija-2014-2020/> (18.07.2023.)

Razvojem osnovne mreže koridora, što je primarni zadatak programa, postiže se kvalitetno multimodalno povezivanje na razini Europe.

Prioritetne osi OPKK-a su¹²:

1. Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija
2. Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije
3. Poslovna konkurentnost
4. Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije
5. Klimatske promjene i upravljanje rizicima
6. Zaštita okoliša i održivost resursa
7. Povezanost i mobilnost
8. Socijalno uključivanje i zdravlje
9. Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje
10. Tehnička pomoć.

3.1.1. Prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost

Tematski cilj, odnosno prioritetna os 7 Operativnog programa „Konkurentnost i Kohezija“, tj. Povezanost i mobilnost u čijem su fokusu ulaganja u prometnu infrastrukturu potrebnu za suvremenu, konkurentnu i međusobno povezanu europsku ekonomiju satkana je od pet investicijskih prioriteta. Svaki od njih usredotočen je na uspostavljanje ili unapređenje nekog dijela prometnog sustava, gdje su investicijski prioriteti 7a, 7b te 7i posvećeni podupiranju ulaganja u TEN-T i njegovu infrastrukturu, što rezultira napretkom u stvaranju jedinstvenog europskog multimodalnog prometnog prostora. S druge strane, investicijski prioriteti 7ii te 7iii posvećeni su razvoju ekološki prihvatljivih prometnih sustava s naglaskom na povećanje kako regionalne, tako i lokalne mobilnosti. Ukupna alokacija za Prioritetnu os 7 iznosi 1.310.205.755 eura¹³.

¹² Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Priprema programskih dokumenata za financijsko razdoblje Europske unije 2014.-2020., Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020., web stranica <https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2017/03/OPKK-Sazetak-prioriteta-i-ciljeva-1.pdf> (18.07.2023.)

¹³ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Priprema programskih dokumenata za financijsko razdoblje Europske unije 2014.-2020., Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020., web stranica <https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2017/03/OPKK-Sazetak-prioriteta-i-ciljeva-1.pdf> (20.07.2023.)

Konkretnije, glavne prioritete financiranja predstavljaju:

- unapređenje cestovne mreže TEN-T i pristup cestovnoj mreži TEN-T (330 milijuna eura) te
- poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s viskom razinom mješovitog prometa (70 milijuna eura),

koji su financirani od strane Europskog fonda za regionalni razvoj, dok je iz Kohezijskog fonda u iznosu od 830.375.841 eura financirano:

- povećanje stupnja korištenja i relevantnosti željezničke mreže,
- povećanje broja prevezenih putnika u javnom gradskom prijevozu,
- poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom,
- poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka stanovnicima te
- povećanje količine teretnog prometa na unutarnjim plovnim putovima¹⁴.

Prema prethodno navedenim prioritetnim točkama vidljivo je da je Europski fond za regionalni razvoj usredotočen na realizaciju cestovnih projekata, dok je Kohezijskim fondom pokriveno područje željezničkog, zračnog i morskog prometa. Na taj način unapređuje se kompletna prometna mreža Republike Hrvatske gdje se svrhovitim ulaganjem u poboljšanje svih prometnih grana nastoji postići što bolje, kvalitetnije i efikasnije proticanje dobara i ljudi.

¹⁴ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Operativni program Konkurentnost i Kohezija 2014.-2020., web stranica <http://promet-eufondovi.hr/operativni-program-konkurentnosti-i-kohezija-2014-2020/> (20.07.2023.)

3.1.2. Mjera 7ii1

Specifični cilj 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike namijenjen je poduzimanju potrebnih koraka kojima će se omogućiti integracija određenih hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu. Stvaranje kvalitetne, neometane i protočne prometne poveznice između otoka i kopna, ali i pojedinih otoka međusobno, ima direktan utjecaj na rješavanje temeljnih problema većine hrvatskih otoka poput depopulacije i emigracije stanovništva, slabih poslovnih prilika na otocima, nekvalitetnih rješenja za transport turista i lokalnog stanovništva te brojnih drugih. Pružanjem neprekidne cjelogodišnje prijevozne usluge omogućit će se bolji pristup zapošljavanju i obrazovanju otočnom stanovništvu u regijama sjevernog Jadrana, sjeverne i središnje Dalmacije te južne Dalmacije¹⁵.

Aktivnosti koje sačinjavaju temeljne sastavnice ove mjere podrazumijevaju¹⁶:

- modernizaciju i izgradnju lučke infrastrukture potrebne za postizanje većeg stupnja povezanosti otoka i odabranih luka;
- premještanje postojećih luka zbog njihove nepovoljne trenutne pozicije;
- poboljšanje pristupnih cesta na otocima čija je svrha povezivanje luka s putničkim prijevozom;
- kupnju manjih putničkih brodova s niskim emisijama ugljika te postavljanje potrebnih postrojenja za opskrbu gorivom brodova koji plove na plin;
- poduzimanje mjera koje jamče napretke u upravljanju i sigurnosti prometa te pružanje bolje prometne usluge;
- pripremu projektne dokumentacije.

Glavni korisnici unutar mjere 7ii1 jesu tijela lokalne vlasti prethodno navedenih regija ili tvrtke koje upravljaju i organiziraju usluge javnog prijevoza na linijama od i do hrvatskih otoka, dok je javna intervencija usmjerena na putnike i nadležna tijela koja upravljaju prometnom infrastrukturom¹⁷.

Kako bi se određeni projekt prihvatio, nužno je da isti zadovoljava potrebne uvjete temeljem kojih će, ukoliko ih ispunjava, biti kvalificiran za dodjeljivanje financijske potpore. Na

¹⁵ Prema Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. - tehničke izmjene str. 164

¹⁶ Prema Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. - tehničke izmjene str. 167

¹⁷ Ibid.

taj način nastoji se osigurati isplativost provedbe odabranih projekata. Za mjeru 7ii1 navedeno je osam specifičnih vodećih načela kojih se nužno pridržavati, a podrazumijevaju sljedeće točke¹⁸:

1. projekt mora biti u skladu s pojedinim sveobuhvatnim prometnim planom koji pripremaju i usvajaju nadležna tijela;
2. najmanje 50 % troškova projekta mora biti izravno vezano uz povezanost otoka;
3. gradnja novih luka ovisit će o opravdanoj potrebi za smanjenjem zagušenja u postojećim lukama ili o razumnoj potrebi za projektima preseljenja luka - projekti moraju doprinijeti ublažavanju klimatskih promjena i atmosferskom onečišćenju;
4. usklađenost s Okvirnom direktivom o vodama (ponajprije s člankom 4.7. te Direktive);
5. projekti moraju prikazati razumnu i detaljnu analizu potražnje kojom se pruža okvir za planirano ulaganje;
6. oni projekti koji rezultiraju pružanjem usluga za više tijela lokalne vlasti moraju predstaviti formalne ugovore sa svim tijelima lokalne vlasti kojih se tiču provedba projekta i obveza pružanja javne usluge;
7. projektima bi se trebali poštovati svi primjenjivi uvjeti državne potpore;
8. kupnja plovila mora odgovarati integriranim planovima funkcionalnih regija za razvoj povezanosti i pristupačnosti otoka te odredbama u vezi s obvezama pružanja javnih usluga.

Kvalitetnom i ispravnom realizacijom odobrenih projekata koji ispunjavaju prethodno navedena načela, predviđa se napredak u smanjenju stope depopulacije hrvatskih otoka, kao i emigracije otočnog stanovništva u veće gradove. Nadalje, uspostavom kvalitetne prometne mreže cilj je osigurati bolju mobilnost otočnog stanovništva kako unutar samih otoka, tako i između otoka i kopna. Nužno je i, pritom, fokusirati se i na uspostavu potrebnih prometnih linija kojima bi se spriječio pad kvalitete prometne usluge za otočno stanovništvo unutar turističke sezone kada je prisutno povećano opterećenje prometne mreže.

¹⁸ Prema Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. - tehničke izmjene str. 170

3.2. ODOBRENI PROJEKTI

Programom državnih potpora za razvoj luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2020. godine omogućeno je financiranje projektima koji će se provoditi pod okriljem Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.“, prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost, Investicijski prioritet 7ii – Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometnih sustava s niskim emisijama CO₂, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimedijalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti, Specifični cilj 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike¹⁹.

Temeljni ciljevi ovoga programa jesu postizanje samoodrživosti lučkog sustava, s posebnim naglaskom na razvoju nužne infrastrukture koja bi potpomogla unapređenju i kvalitetnijem djelovanju luka, a samim time imala i pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj područja u kojem se nalazi.

U razdoblju od 2018. do 2020. godine odobrene su potpore za 18 projekata dodijeljene od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

| Ime projekta | Naziv Korisnika | Vrsta poduzeća (MSP/veliko poduzeće) u vrijeme dodjele potpore | Regija u kojoj se korisnik nalazi, na drugoj razini NUTS-a | Sektor djelatnosti na razini skupine prema NACE-u | Element potpore izražen u punom iznosu u nacionalnoj valuti | Instrument potpore (bespovratno sredstvo/subvencija kamatnih stopa...) |
|--|---------------------------------|---|---|--|--|---|
| Izgradnja trajektne luke Tkon - Faza I, Podfaza II | Županijska i lučka uprava Zadar | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 26,360,531.80 | A1 - Subvencije |

¹⁹ Prema Program državnih potpora za razvoj luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2020. godine, čl. 1.

| | | | | | | |
|---|--|---------------------------------------|-------------------------|--|---------------|-----------------|
| Dogradnja luke otvorene za javni promet županijskog značaja - luka Crikvenica | Županijska lučka uprava Crikvenica | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 29,839,000.00 | A1 - Subvencije |
| Rekonstrukcija i dogradnja zapadnog dijela luke Cres | Županijska lučka uprava Cres | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 25,412,037.04 | A1 - Subvencije |
| Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije | Lučka uprava Šibensko-kninske županije | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 9,354,994.34 | A1 - Subvencije |
| Sanacija i produženje postojećeg pristana luke Unije - II. Faza | Županijska lučka uprava Mali Lošinj | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 32,051,903.76 | A1 - Subvencije |
| Dogradnja vanjskog veza Sućuraj | Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 19,442,586.23 | A1 - Subvencije |

| | | | | | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|--|---------------|-----------------|
| Sanacija i rekonstrukcija rive u luci Donje Čelo - otok Koločep | Županijska lučka uprava Dubrovnik | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 21,490,426.26 | A1 0-Subvencije |
| Rekonstrukcija lukobrana Puntin - luka Korčula | Županijska lučka uprava Korčula | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 9,113,500.00 | A1 - Subvencije |
| Izgradnja pomorsko-putničkog terminala Vela Luka | Županijska lučka uprava Vela Luka | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 78,931,039.30 | A1 - Subvencije |
| Dogradnja gradske luke Sali na Dugom otoku | Županijska lučka uprava Zadar | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 48,981,150.00 | A1 - Subvencije |
| Dogradnja luke Baška | Županijska lučka uprava Krk | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 36,606,525.00 | A1 - Subvencije |

| | | | | | | |
|--|--|---------------------------------------|-------------------------|--|---------------|-----------------|
| Rekonstrukcija i dogradnja trajektnog pristaništa Žigljen | Lučka uprava Novalja | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 68,514,128.23 | A1 - Subvencije |
| Dogradnja luke otvorene za javni promet Mrtvaška na otoku Lošinju | Županijska lučka uprava Mali Lošinj | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 67,698,583.75 | A1 - Subvencije |
| Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije | Lučka uprava Šibensko-kninske županije | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 21,202,860.00 | A1 - Subvencije |
| Rekonstrukcija luke za javni promet u naselju Donje Čelo, otok Koločep | Županijska lučka uprava Dubrovnik | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 27,222,581.80 | A1 - Subvencije |
| Uređenje luke Omiš - II. faza izgradnje | Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 44,259,637.47 | A1 - Subvencije |

| | | | | | | |
|--|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|--|----------------|-----------------|
| Nova luka Korčula - luka Polaćište | Županijska lučka uprava Korčula | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 144,973,308.30 | A1 - Subvencije |
| Rekonstrukcija i izgradnja lučke infrastrukture Grada Zadar - Poluotok | Lučka uprava Zadar | Lučka uprava, neprofitna pravna osoba | HR03 Jadranska Hrvatska | H52.22 Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom | 56,656,151.44 | A1 - Subvencije |

Tablica 2: Podaci za pojedinačne državne potpore dodijeljene od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Program državnih potpora za luke, web stranica: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/investiranje-u-luke/18961> (20.07.2023.)

4. PROGRAMSKO RAZDOBLJE 2021.-2027.

Vlada Republike Hrvatske 2020. godine donijela je Odluku o operativnim programima vezanim za Kohezijsku politiku za financijsko razdoblje Europske unije 2021.-2027. u Republici Hrvatskoj i tijelima zaduženima za njihovu pripremu, gdje se u okviru Kohezijske politike podrazumijevaju tri programa: Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027., Program Učinkoviti ljudski potencijali 2021.-2027. te Integrirani teritorijalni program 2021.-2027.

Značajan broj elemenata ovoga programskog razdoblja zapravo su nastavak na prethodno postavljene ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija te Operativnog programa Učinkoviti ljudski potencijali gdje se, nastavno na postavljene temelje ovih dvaju programa, fokus stavlja i na uravnoteženi regionalni razvoj, pametnu specijalizaciju te unapređenje pozicije regionalnog gospodarstva u globalnim lancima vrijednosti²⁰.

4.1. UVJETI ZA PROVEDBU FONDOVA EUROPSKE UNIJE

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije predstavilo je skup uvjeta čijim će se ispunjenjem omogućiti provedba fondova Europske unije za razdoblje 2021.-2027., kao i određene kriterije temeljem kojih će se provoditi ocjenjivanje ispunjenosti uvjeta.

Uvjeti su osmišljeni i postavljeni na način da se osigura najviša razina kvalitete ulaganja s ciljem postizanja što boljih rezultata kako bi se financijska sredstva iskoristila na najbolji mogući način. Od operativnih programa zahtijeva se da posjeduju konkretne ciljeve s jasnim pokazateljima rezultata u vidu specifičnih ciljeva i referentnih vrijednosti.

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. postavila je horizontalne i tematske uvjete za svaki posebni cilj te konkretne zahtjeve i kriterije čije je ispunjenje preduvjet za zadovoljavanje postavljenih ciljeva.

²⁰ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Programi Republike Hrvatske 2021.-2027., Izrada programskih dokumenata, web stranica <https://razvoj.gov.hr/istaknute-teme/eu-fondovi-2021-2027/operativni-programi-republike-hrvatske-2021-2027/4854> (25.07.2023.)

| HORIZONTALNI UVJETI | TEMATSKI UVJETI | | | |
|---|---|--|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 Djelotvorni mehanizmi praćenja tržišta javne nabave 2 Alati i kapacitet za djelotvornu primjenu pravila o državnim potporama 3 Djelotvorna primjena i provedba Povelje o temeljnim pravima Provedba i primjena Konvencije UN-a o pravima osoba s invaliditetom (UNCPRD) u skladu s Odlukom Vijeća 2010/48/EZ 4 Provedba i primjena Konvencije UN-a o pravima osoba s invaliditetom (UNCPRD) u skladu s Odlukom Vijeća 2010/48/EZ | <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Dobro upravljanje nacionalnom ili regionalnom strategijom pametne specijalizacije 1.2 Nacionalni ili regionalni plan za širokopojasni internet | <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Strateški okvir politike kojim se podržava obnova stambenih i nestambenih zgrada radi povećanja energetske učinkovitosti 2.2 Upravljanje energetskim sektorom 2.3 Djelotvorno promicanje upotrebe obnovljive energije u različitim sektorima i diljem Unije 2.4 Djelotvoran okvir za upravljanje rizicima od katastrofa 2.5 Ažurirano planiranje potrebnih ulaganja u sektore vode i otpadnih voda 2.6 Ažurirani plan za gospodarenje | <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Sveobuhvatno planiranje prometa na odgovarajućoj razini | <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Strateški okvir politike za aktivne politike tržišta rada 4.2 Nacionalni strateški okvir za rodnu ravnopravnost 4.3 Strateški okvir politike za sustav obrazovanja i osposobljavanja na svim razinama 4.4 Nacionalni strateški okvir politike za socijalnu uključenost i smanjenje siromaštva 4.5 Nacionalni strateški okvir politike za uključivanje Roma 4.6 Strateški okvir politike za zdravstvo i dugotrajnu skrb |

Tablica 3: Popis horizontalnih i tematskih uvjeta prema Uredbi (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021.

Izvor: izradila studentica prema Uredba (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021.

Kako bi se osmislilo i realiziralo ostvarenje tematskog uvjeta 1.2. Nacionalni ili regionalni plan za širokopojasni internet, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donijelo je Nacionalni plan razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2021. do 2027. godine, unutar kojeg je analizirano postojeće stanje razvoja širokopojasnog pristupa, prikazane su vizije i potencijali za budući razvoj, opisane mjere i aktivnosti projekta te predstavljen okvir za praćenje i vrednovanje aktivnosti.

Vlada RH u listopadu 2020. godine donijela je Odluku o utvrđivanju akata strateškog planiranja povezanih s uvjetima koji omogućavaju provedbu fondova Europske unije u razdoblju od 2021. do 2027. godine, rokova donošenja i tijela zaduženih za njihovu izradu, u kojoj su navedene aktivnosti i obaveze nadležnih tijela čiji je zadatak pobrinuti se da se izvrše uvjeti nužni za provedbu fondova Europske unije za spomenuto razdoblje. U Odluci je naveden popis akata

strateškog planiranja, kao i nadležno tijelo svakog od 15 navedenih akata te planirani rok za donošenje. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture predstavlja nadležno tijelo za Nacionalni plan razvoja širokopojasnog pristupa za razdoblje od 2021. do 2027. godine. U svibnju 2021. godine donešena je Odluka o izmjenama i dopuni Odluke iz 2020. godine.

Kako bi organizacija i praćenje ostvarenosti Uvjeta bilo olakšano, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije osnovalo je Međuresornu radnu skupinu za koordinaciju i praćenje ispunjenosti uvjeta koji omogućuju provedbu fondova EU u razdoblju od 2021. do 2027. godine, koja se razgranjuje na radne podskupine kako bi se olakšalo praćenje i kontrola ispunjenosti uvjeta. Razlikuju se četiri radne podskupine zadužene za kontrolu ispunjenosti sljedećih horizontalnih uvjeta²¹:

1. „Djelotvorni mehanizmi praćenja tržišta javne nabave“
2. „Alati i kapacitet za djelotvornu primjenu pravila o državnim potporama“
3. „Djelotvorna primjena i provedba Povelje o temeljnim pravima“
4. „Primjena i provedba Konvencije Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom (UNCPRD) u skladu s Odlukom Vijeća 2010/48/EZ.

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije također izdaje i Komunikacijsku strategiju o važnosti ispunjavanja uvjeta koji omogućuju provedbu fondova Europske unije u razdoblju 2021. do 2027. godine, kao i pripadajući komunikacijski plan.

Važno je da države članice i upravljačka tijela prepoznaju značaj financijskih potpora, osiguraju transparentnost procesa provedbe odobrenih projekata i aktivnosti koje se provode za njihovu realizaciju. Sukladno tome, svi korisnici, upravljačka tijela i partneri u provedbi financiranja EU-a moraju koristiti amblem EU-a u svojoj komunikaciji kako bi potvrdili potporu primljenu u okviru programa EU-a. On predstavlja vizualnu oznaku i potvrdu kojom se pokazuje izvor financiranja pojedinog projekta. Europska komisija nalaže da amblem mora biti istaknut jasno i ispravno, u kombinaciji s jednostavnom izjavom o financiranju, odnosno sufinanciranju, u kojoj se spominje potpora EU-a. Spomenuti zahtjevi navedeni su u poglavlju o Vidljivosti, transparentnosti i komunikaciji CPR (čl. 46-50) te u Dodatku IX.

²¹ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Uvjeti koji omogućavaju provedbu, web stranica <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/eu-fondovi/financijsko-razdoblje-eu-2021-2027/uvjeti-koji-omogucavaju-provedbu/4826> (25.07.2023.)



Funded by
the European Union



Co-funded by
the European Union

Slika 1: Oznake emblema Europske unije kao potvrde o financiranju / sufinanciranju

Izvor: European Commission, *Communication and visibility rules, European Union funding programmes 2021-2027, Guidance for Member States*, str. 18, web stranica https://www.anefore.lu/wp-content/uploads/2022/09/Communication-and-visibility-rules_EN.pdf (25.07.2023.)

4.2. NASTAVAK PROVEDBE OPKK-a

Pokretanjem i provedbom projekata u prethodnome programskom razdoblju nastojalo se utjecati na neke od glavnih problema pojedinih hrvatskih regija na područjima energetike, voda, prometa i brojnih drugih, koristeći se sredstvima iz EU fondova. Glavni ciljevi podržanih intervencija podrazumijevaju osnaživanje gospodarstva, podupiranje digitalne i zelene tranzicije, digitaliziranje javne uprave, poboljšavanje povezanosti i mobilnosti u cijeloj Republici Hrvatskoj te poboljšavanje kvalitete života stanovništva²².

Unutar OPKK-a za razdoblje 2021.-2027. predviđeno je, u sklopu Europskog fonda za regionalni razvoj, 5,36 milijardi eura, dok je za Kohezijskih fond predviđeno 1,546 milijardi eura.

Unutar pet ciljeva Kohezijske politike spada:

1. Pametnija Europa,
2. Zelenija Europa,
3. Povezanija Europa,

²² Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Programi Republike Hrvatske 2021.-2027., Program konkurentnost i kohezija 2021.-2027., web stranica <https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2022/11/PKK-2021-2027.pdf> str. 14 (25.07.2023.)

4. Europa s istaknutijom socijalnom komponentom te
5. Europa bliža građanima poticanjem održivog i integriranog razvoja urbanih, ruralnih i obalnih područja te lokalnih inicijativa.

Kako bi se ostvarilo pravo na dodjeljivanje financijske potpore fonda, potrebno je ispuniti tematske uvjete koji predstavljaju područje primjene zatraženih financijskih sredstava. Za ispunjavanje tematskih uvjeta zaduženo je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te je fokus stavljen na naredne:

1. Pametnija Europa promicanjem inovativne i pametne gospodarske preobrazbe i
3. Povezanija Europa jačanjem mobilnosti i regionalne povezanosti IKTa.

Nacionalni ili regionalni plan za širokopojasni internet te Sveobuhvatno planiranje prometa na odgovarajućoj razini dva su uvjeta čije je ispunjavanje neophodno kako bi se mogli prijavljivati rashodi vezani za posebne ciljeve, čime se osigurava usklađenost sufinanciranih operacija s političkim okvirom EU-a²³. U okviru zahtjeva prvog uvjeta izdaje se Nacionalni plan razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2021. do 2027. godine unutar kojega su prikazane mjere smanjenja razlike dostupnosti širokopojasnog pristupa unutar Hrvatske. Ovim Planom ispunjava se kriterij 1.a spomenutog uvjeta, dok su kriteriji 3,4, i 5 ispunjeni suradnjom operatora (HUP, MMPI i HAKOM) i drugih nadležnih tijela kroz prizmu provođenja aktivnosti za uporabu mreža vrlo visokog kapaciteta²⁴.

Ispunjavanje kriterija uvjeta 3.1. Sveobuhvatno planiranje prometa na odgovarajućoj razini nastoji se ostvariti putem nekoliko elemenata²⁵:

- Nacionalni prometni model za Republiku Hrvatsku,
- Integrirani nacionalni energetske i klimatski plan za Republiku Hrvatsku za razdoblje od 2021. do 2030. godine,
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.),

²³ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uloga ministarstva mora, prometa i infrastrukture, web stranica <https://promet-eufondovi.hr/ministarstvo-mora-prometa-i-infrastrukture/> (preuzeto 28.07.2023.)

²⁴ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Napredak u ispunjenju uvjeta koji omogućuju provedbu, web stranica <https://promet-eufondovi.hr/napredak-u-ispunjenju-uvjeta-koji-omogucuju-provedbu/> (28.07.2023.)

²⁵ Ibid.

- Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH 2020.-2030.,
- Multimodalno mapiranje.



Tablica 4: Prikaz temeljnih sadržaja elemenata za ispunjavanje kriterija uvjeta 3.1. Sveobuhvatno planiranje prometa na odgovarajućoj razini

Izvor: izradila studentica prema Nacionalni prometni model za Republiku Hrvatsku (NPM), Integrirani nacionalni energetska i klimatski plan za Republiku Hrvatsku za razdoblje od 2021. do 2030. godine, web stranica https://mingor.gov.hr/UserDocsImages/UPRAVA%20ZA%20ENERGETIKU/Strategije,%20planovi%20i%20programi/hr%20necp/Integrirani%20nacionalni%20energetska%20i%20klimatski%20plan%20Republike%20Hrvatske%20%20_final.pdf, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), web stranica <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>, Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH 2020. – 2030., web stranica https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_07_86_1588.html, Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu plus, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo i financijskih pravila za njih i za Fond za azil i migracije, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za upravljanje granicama i vize, web stranica <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0375&from=EN> (28.07.2023.)

Svaki od navedenih dokumenata predstavlja sredstvo kojim se ispunjava pojedini kriterij za oba uvjeta koji su pod nadležnošću Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, čime Ministarstvo ispunjava svoj zadatak u omogućavanju provedbe fondova Europske unije za razdoblje 2021.-2027.

4.3. INTERREG SURADNJE

Program međuregionalne suradnje Interreg Europe 2021.-2027. predstavljen je s ciljem međusobne pomoći i suradnje europskih država u pronalasku zajedničkih rješenja po pitanju obrazovanja, okoliša, održivog prometa i energije i brojnih drugih te je financiran od strane Europskog fonda za regionalni razvoj. Ovaj program jedan je od alata ostvarenja kohezijske politike stvaranjem pametnije, zelenije, povezanije i solidarnije Europe.

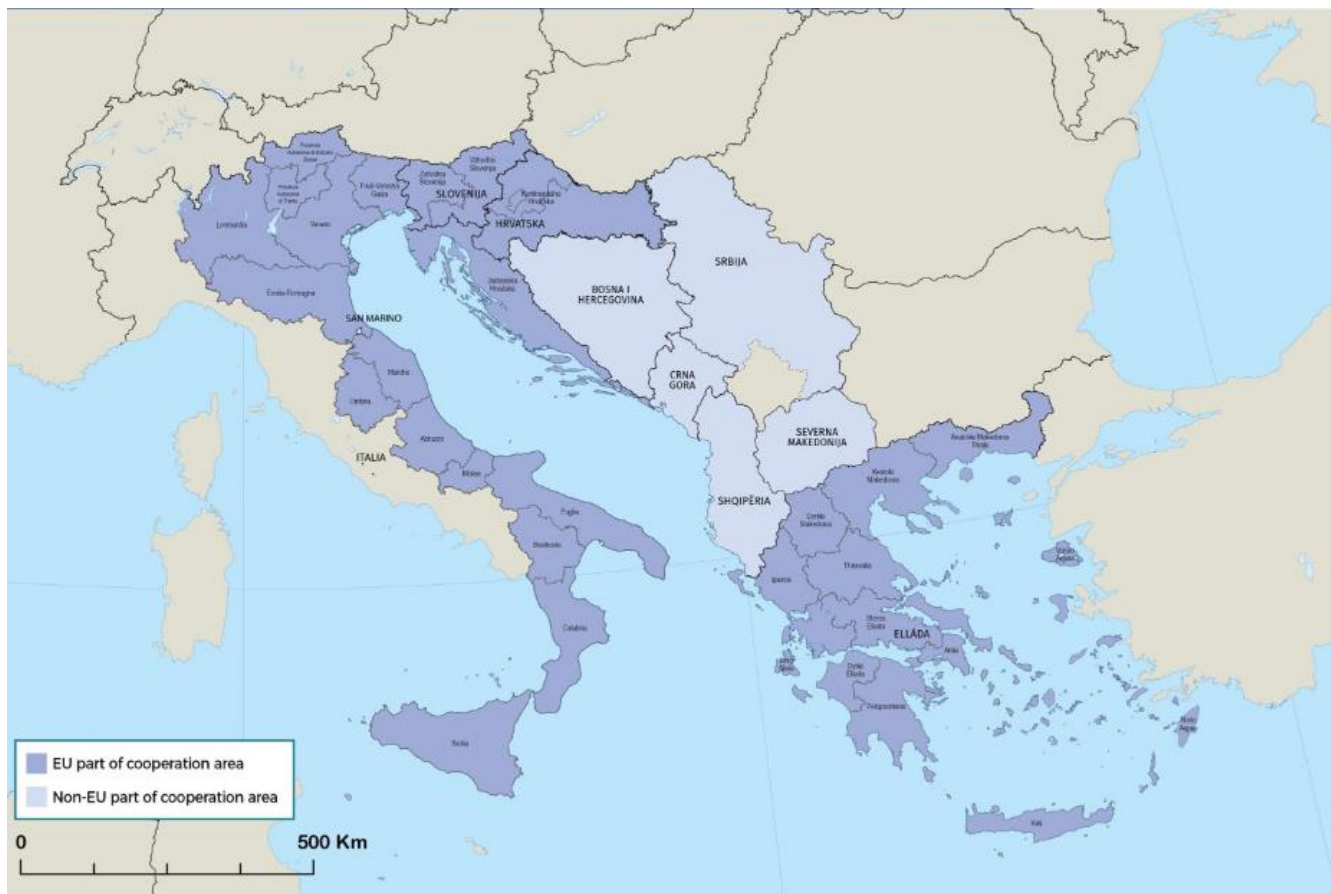
Jadransko-jonski program transnacionalne suradnje, odnosno Interreg IPA Adrion, predstavlja europski program za razdoblje 2021. do 2027. koji se rasprostire teritorijima država Albanije Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Grčke, Hrvatske, Slovenije i Srbije te uključuje njihove cjelokupne teritorije, dok Italija djelomično sudjeluje u ovome programu²⁶. Dvije nove države koje su se pridružile jesu Sjeverna Makedonija i Republika San Marino. Srž ove suradnje je povećanje ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije područja koje obuhvaća ovaj program korištenjem njihovih prirodnih, kulturnih i ljudskih resursa. Prioriteti za ovo programsko razdoblje podrazumijevaju²⁷:

- Istraživanje (inovativna i pametna regija),
- Okoliš (održiva regija),
- Transport (povezana regija),
- Upravljanje (potpora Strategiji EU za jadransku i jonsku regiju (EUSAIR)).

²⁶ Prema UNIRI, EU programi i fondovi, Europska teritorijalna suradnja, web stranica <https://uniri.hr/o-sveucilistu/eu-projekti/eu-teritorijalna-suradnja/> (29.07.2023.)

²⁷ Ibid.

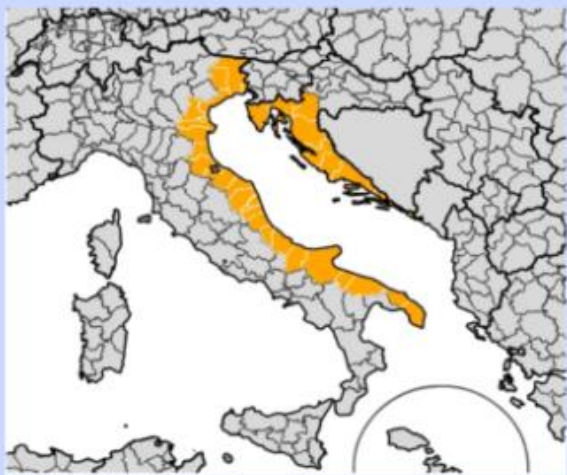

Navedenim prioritetima pokrivaju se tematska područja nužna za ostvarenje napredaka u ekonomskom rastu države, počevši od ulaganja u obrazovanje i poduzeća, poticanja zaštite i ulaganja u prirodnu i kulturnu baštinu, razvojem transporta koji je protočan, visokopovezan i ekološki prihvatljiv.



Slika 2: Prikaz teritorijalne pokrivenosti Interreg IPA Adria programa



Izvor: European Regional Development Fund – Instrument for Pre-Accession II Fund, Interreg IPA Adria 2021-2027, web stranica <https://www.adriainterreg.eu/index.php/about-program/programme/towards-the-new-adria-a-view-ahead-on-the-next-programming-period-2021-2027/> (30.07.2023.)

Osim IPA Adrion programa, Hrvatska Interreg suradnju ima i zasebno s Italijom, Slovenijom, Mađarskom, Srbijom te Bosnom i Hercegovinom i Crnom Gorom, gdje se nastoji potaknuti suradnja Hrvatske sa susjednim državama u svrhu jačanja njihovih ekonomija i njihove povezanosti.

| | Interreg Italija-Hrvatska | Interreg Slovenija-Hrvatska |
|------------------------------|--|---|
| Opis programa | Suradnja 25 talijanskih pokrajina i 8 hrvatskih županija | Suradnja 9 slovenskih regija i 8 hrvatskih županija |
| Fokus programa | <ul style="list-style-type: none"> - plava ekonomija, - kapitalizacija prijašnjih iskustava suradnje - kreiranje jače sinergije sa Strategijom EU za jadransko-jonsku regiju | <ul style="list-style-type: none"> - iskorištavanje prirodnih i kulturnih vrijednosti u svrhu uspostave inovativnih rješenja za pomoć očuvanju kvalitete i raznolikosti okoliša - iskorištavanje socioekonomskog potencijala okoliša i prirodnih dobara |
| Područje pokrivenosti |  |  |
| Prioriteti programa | <ul style="list-style-type: none"> - poticanje održivog ekonomskog razvoja putem zelene i plave inovacijske politike - zaštita prirodnih dobara, povećanje biološke raznolikosti, borba protiv onečišćenja putem strategija prilagodbe klimi - valorizacija kulturne baštine putem održivih i raznovidnih turističkih proizvoda - primjena održivih prekograničnih mobilnih rješenja | <ul style="list-style-type: none"> - zelena i prilagodljiva regija - otporna i održiva regija - pristupačna i povezana regija |

Tablica 5: Prikaz detalja Interreg suradnje Hrvatske s Italijom i Slovenijom

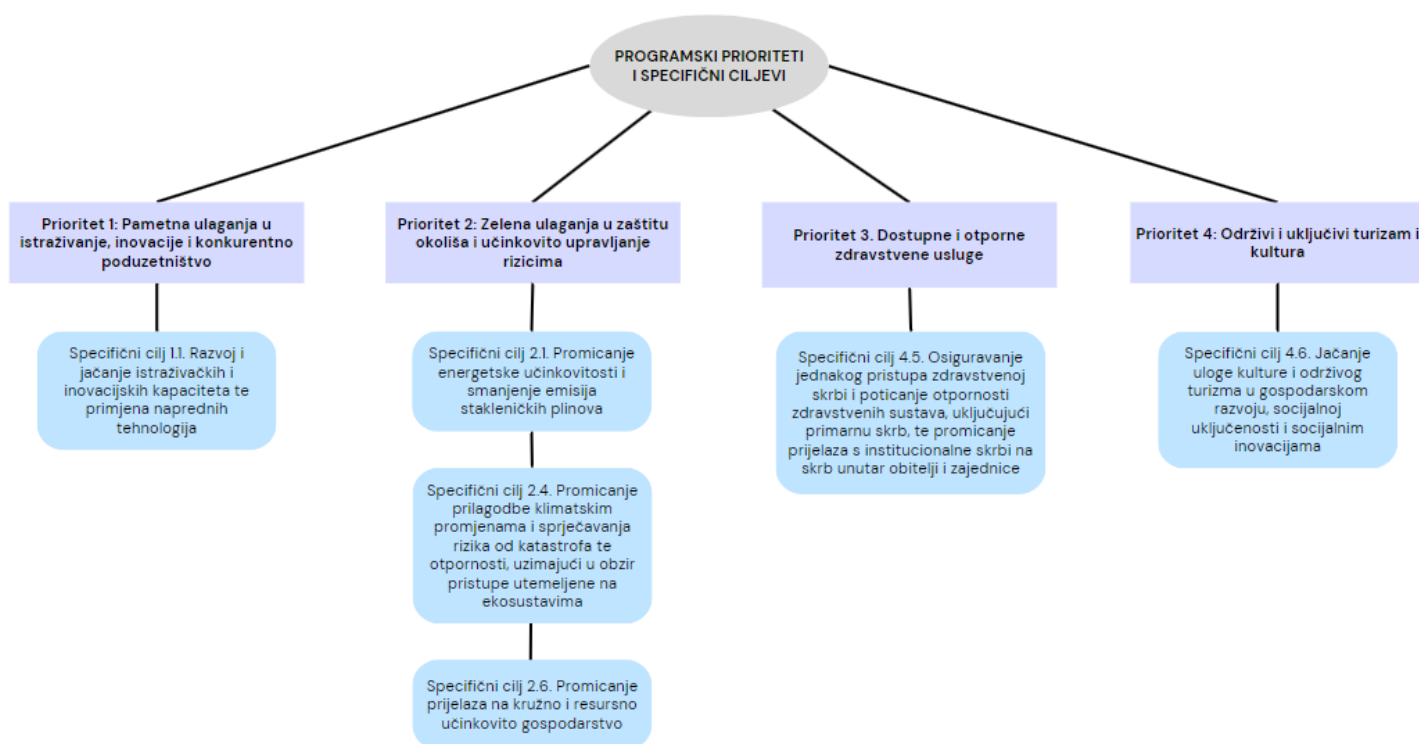
Izvor: izradila studentica prema UNIRI, EU programi i fondovi, Europska teritorijalna suradnja, web stranica <https://uniri.hr/o-sveucilistu/eu-projekti/eu-teritorijalna-suradnja/> (30.07.2023.)

| | Interreg Mađarska–Hrvatska | Interreg Srbija–Hrvatska |
|------------------------------|--|--|
| Opis programa | Suradnja 3 mađarska okruga i 8 hrvatskih županija | Suradnja 5 srbijanskih okruga i 4 hrvatske županije |
| Fokus programa | <ul style="list-style-type: none"> - jačanje i proširivanje postojeće mreže suradnje - poticanje održive gospodarske suradnje u regiji | <ul style="list-style-type: none"> - postizanje održivog razvoja razvojem projekata u skladu s Europskim zelenim planom i Programom Ujedinjenih Naroda za Održivi razvoj do 2030 - pametnija, zelenija, socijalnija Europa |
| Područje pokrivenosti |  |  |
| Prioriteti programa | <ul style="list-style-type: none"> - demografija - prostorna struktura - gospodarstvo i inovacije - turizam - suradnja na području okoliša i energetike - povezivost - kulturna baština i međuljudska suradnja - teritorijalno upravljanje | <ul style="list-style-type: none"> -suradnja za pametnije programsko područje -suradnja za zelenije i programsko područje otpornije na klimatske promjene -suradnja za zdravije i inkluzivnije programsko područje -suradnja za održiviji i društveno inovativniji turizam i kulturu |

Tablica 6: Prikaz detalja Interreg suradnje Hrvatske s Mađarskom i Srbijom

Izvor: izradila studentica prema Hungary-Croatia Cross-border Co-operation Programme, Strategic environmental assessment related to the new Interreg programme in Croatia, Interreg Programme 2021-2027, web stranica <http://www.huhr-cbc.com/en/news/strategic-environmental-assessment-related-to-the-new-interreg-programme-in-croatia/313>, Interreg IPA CBC Croatia-Serbia, Programme Thematic Objectives, web stranica <https://interreg.eu/programme/interreg-ipa-cbc-croatia-serbia/> (29.08.2023.)

Interreg program Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Crne Gore predstavlja teritorijalnu suradnju ovih triju država s ciljem pametnog, zelenog i uključivog razvoja pograničnih regija Programa na području 12 hrvatskih županija, 12 crnogorskih općina te 109 općina/gradova i Distrikt Brčko iz Bosne i Hercegovine²⁸. Četiri su programska prioriteta ove Interreg suradnje kojima se, putem ostvarenja specifičnih ciljeva, planira osigurati kvalitetan i održiv napredak svake od triju država.



Shema 2: Shematski prikaz programskih prioriteta i specifičnih ciljeva programa Interreg VI-A IPA Program Hrvatska–Bosna i Hercegovina-Crna Gora 2021.-2027.

Izvor: izradila studentica Europski strukturni i investicijski fondovi, Interreg VI-A IPA Program Hrvatska-Bosna i Hercegovina-Crna Gora 2021.-2027. – 1. Poziv na dostavu projektnih prijedloga, web stranica <https://strukturnifondovi.hr/natjecaji/interreg-vi-a-ipa-program-hrvatska-bosna-i-hercegovina-crna-gora-2021-2027-1-poziv-na-dostavu-projekt-nih-prijedloga/> (29.08.2023.)

²⁸ Prema Europski strukturni i investicijski fondovi, Interreg VI-A IPA Program Hrvatska-Bosna i Hercegovina-Crna Gora 2021.-2027. – 1. Poziv na dostavu projektnih prijedloga, web stranica <https://strukturnifondovi.hr/natjecaji/interreg-vi-a-ipa-program-hrvatska-bosna-i-hercegovina-crna-gora-2021-2027-1-poziv-na-dostavu-projekt-nih-prijedloga/> (29.08.2023.)

U sklopu Interreg-a lučke uprave mogu se prijavljivati za dobivanje financijske potpore u okviru ekologije, digitalizacije, razvojnih planova ili nekog drugog segmenta ulaganja, pa je tako zaživio i projekt SUSTainable PORTSs – Održive luke, odnosno SUSPORT. Ovaj projekt odvijao se u sklopu programa prekogranične suradnje Interreg V-A Italija-Hrvatska 2014.-2020. s glavnim ciljem povećanja koordinirane institucionalne suradnje u svrhu povećanja ekološke održivosti i energetske učinkovitosti luka obuhvaćenih ovom suradnjom²⁹. Putem međusobne suradnje luka programskog područja, namjera je osmisliti i implementirati zajedničke prakse u okviru zaštite i održivosti okoliša te energetske učinkovitosti u svrhu poboljšanja utjecaja pomorskog prometa na okoliš, kao i njegove kvalitetnije provedbe. Hrvatski partneri u ovome projektu su lučke uprave Dubrovnik, Ploče, Rijeka, Split i Zadar zajedno s Dubrovačko-neretvanskom županijom i Klasterom intermodalnog prijevoza³⁰. Specifični rezultati koji se postižu ovim projektom podrazumijevaju³¹:

- razvoj što većeg spektra znanja i vještina planiranja putem zajedničke suradnje, razmjene iskustava u svrhu poboljšanja lučkih kompetencija za planiranje ekološke održivosti;
- uvođenje standardiziranih mjera zaštite okoliša temeljem zajedničkog planiranja i realizacije mjera, kao i usklađivanjem politika za jačanje ekološke održivosti i energetske učinkovitosti luka;
- institucionalizacija prekograničnog upravljanja ekološkom održivošću i energetsom učinkovitošću obvezivanjem luka programskog područja da nastave s implementacijom zajedničke strategije i nakon završetka projekta.

Iskorištavanje mogućnosti ove suradnje može se sagledati kroz primjer Riječkog lukobrana. SUSPORT suradnjom većinski je financirana realizacija projekta ugradnje led rasvjete na Riječkom lukobranu s 85% vrijednosti projekta financiranog od strane Interreg Italy-Croatia suradnje, dok je preostalih 15% financirala Lučka uprava Rijeka. Vrijednost projekta iznosila je 1.384.198,75 kuna te se njime ostvario cilj opreme lukobrana rasvjetom koja je energetska učinkovita i ekološki održiva zbog svoje niske potrošnje električne energije i emisija CO₂, a pritom

²⁹ Prema Lučka uprava Rijeka, SUSPORT – SUSTainable PORTs, web stranica <https://www.portauthority.hr/novosti/back-on-track/susport-sustainable-ports/> (30.07.2023.)

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

iziskuje i niske troškove održavanja³². Ulaganjem u ovakve vrste projekata Rijeka produbljuje svoje već postojeće napore da se infrastruktura kako luke, tako i samog gradskog područja, počne graditi i obnavljati na temeljima održivog razvoja. Radovi su završeni u kolovozu 2022. godine te je gradskom stanovništvu koje se koristi lukobranom pružena osvjetljena i uljepšana šetnica duljine 1700 metara.



Slika 3: Led rasvjeta Riječkog lukobrana financirana Interreg Italy-Croatia suradnjom

Izvor: Lučka Uprava Rijeka, SUSPORT: Ugradnja led rasvjete na riječkom lukobranu, web stranica <https://www.portauthority.hr/novosti/back-on-track/susport-ugradnja-led-rasvjete-na-rijeckom-lukobranu-potpisan-ugovor/> (27.08.2023.)

Interreg Euro-MED program je kojemu je namjera potaknuti suradnju unutar mediteranskog prostora partnerstvom 69 regija unutar 14 država s ciljem klimatski neutralnog i otpornog društva za dobrobit građana unutar razdoblja od 2021. do 2027. godine. Ishod aktivnosti ovoga programa trebale bi biti pametnije i zelenije regije mediterana provođenjem projekata putem namijenjenog budžeta od 294 milijuna eura³³.

Države uključene u ovaj program su: Albanija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Cipar, Grčka, Republika Sjeverna Makedonija, Malta, Crna Gora, Slovenija, Francuska, Italija,

³² Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Završena pilot aktivnost za ugradnju led rasvjete na Riječkom lukobranu u sklopu projekta Susport, Interreg Italy-Croatia, web stranica <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/završena-pilot-aktivnost-za-ugradnju-led-rasvjete-na-rijeckom-lukobranu-u-sklopu-projekta-susport-interreg-italy-croatia/23480> (27.08.2023.)

³³ Prema Interreg Euro-MED, Programme Thematic Objectives, web stranica <https://interreg.eu/programme/mediterranean/> (28.08.2023.)

Portugal i Španjolska. Stavljajući dobrobit okoliša u središnji fokus ovoga programa, svaki od tematskih ciljeva usredotočen je na pronalazak konkretnih rješenja različitih izazova u svrhu poboljšavanja kvalitete života ove regije, promičući pritom održivo korištenje prirodnih resursa i obnovu ekosustava. Jedan od alata za provedbu projekata jesu javne i privatne organizacije koje će potaknuti povećanje konkurentnosti malih i srednjih poduzeća, pritom ubrzavajući prijelaz na kružno i održivo gospodarstvo³⁴. Budući da se države mediteranske regije gospodarski značajno oslanjaju na turizam, jedan od elemenata ovoga programa uključuje i razvoj održivog turizma integriranog u kružnu ekonomiju, gdje se održavanje turističkih aktivnosti odvija na takav način koji ne remeti i ugrožava prirodne resurse i kulturnu baštinu pojedine države.

³⁴ Prema Interreg Euro-MED, Programme Thematic Objectives, web stranica <https://interreg.eu/programme/mediterranean/> (28.08.2023.)

5. PITANJA ZAŠTITE AKVATORIJA I KOMUNALNIH VEZOVA

Zaštita lučkog akvatorija mora biti jedan od temeljnih elemenata planiranja aktivnosti u luci. Povećanje broja prolazaka i zadržavanja brodova u luci proporcionalno je povećanju rizika od štetnog utjecaja na lučki akvatorij. Pitanje komunalnih vezova kontinuirana je tema rasprave velikog broja lučkih uprava, obzirom da je broj plovila sve više rastući, a broj vezova ograničen, nužno je pronaći rješenja pritom uzimajući u obzir ekološke restrikcije.

5.1. DEFINIRANJE I PROBLEMATIKA LUČKOG AKVATORIJA

Lučki akvatoriji predstavljaju umjetno ili prirodno zaštićene vodene površine luka te se mogu podijeliti ovisno o svrsi uporabe.³⁵



Tablica 7: Podjela lučkih akvatorija prema svrsi uporabe

Izvor: izradila studentica prema Leksikografski zavod Miroslav Krleža, web stranica

<https://tehnicki.lzmk.hr/clanak.aspx?id=141> (24.08.2023.)

Zaštita lučkog akvatorija važan je segment pravilnog funkcioniranja cjelokupnog lučkog sustava. Razvojem nautičkog turizma, kao i održavanjem redovitih linijskih ruta u svrhu prijevoza

³⁵ Prema Leksikografski zavod Miroslav Krleža, web stranica <https://tehnicki.lzmk.hr/clanak.aspx?id=141> (07.08.2023.)

putnika, značajno je porasla opasnost od zagađenja mora i priobalnog područja. Nautički turizam značajan je element hrvatske turističke ponude te njegov razvoj pridonosi i samom razvoju hrvatskog gospodarstva. Prema podacima iz Državnog zavoda za statistiku, u 2022. godini 220 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske zauzima ukupnu površinu akvatorija od 4.793.554 m². Samim time nužno je prepoznati potencijalne štetne posljedice koje jahte i brodice, ali i druga plovila imaju na lučki akvatorij te stvoriti pametna i efikasna rješenja za smanjenje onečišćenja nastalog kao posljedica njihovog kretanja.

Obalno područje i obalni morski okoliš najranjivija su područja upravo zbog učestalog boravka i cirkulacije brodova te samim time trebaju predstavljati prioritet pronalaska rješenja za njihovo očuvanje i smanjenje zagađenja. Unošenje stranih invanzivnih vrsta putem balastnih voda, kao i nepostojanje konkretnih ograničenja prometnog protoka samo su neki od uzroka šteta koje prijete morskom okolišu. Ugrožavanje i smanjenje biološke raznolikosti uslijed onečišćenja moguće je popraviti poduzimanjem mjera koje bi uključivale podizanje ekološke svijesti putem racionalnog korištenja prirodnih resursa, smislenim i protočnim kretanjem plovila, prilagođavanjem lučke infrastrukture na način da se pri planiranju izgradnje uzima u obzir zaštita lučkog akvatorija te brojni drugi koraci.

Izgradnja infrastrukture za odvijanje nautičkog turizma predstavlja najvažnije područje za provođenje kvalitetnog i preciznog prostornog planiranja kada se uzme u obzir prijetnja od zagađenja morskog i obalnog okoliša. Strategija razvoja nautičkog turizma RH dokument je kojim Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture predstavlja principe njegovog dugoročnog razvoja kroz prizmu održivog razvoja i očuvanja prirode i okoliša. U njemu su opisani ekološki problemi nastali kao posljedica nautičkog turizma s naglaskom na važnost odgovornog gospodarenja prirodnim prostorom i dobrima.

Jedan od načina provedbe prethodno spomenutih mjera podrazumijeva planiranje izgradnje luka nautičkog turizma na devastiranim područjima, posebice onima koji imaju program sanacije, poput kamenoloma i sličnih područja³⁶. Nalaže se izbjegavanje gradnje u prirodno zaštićenim uvalama te područjima ekološke mreže na obali, otocima i moru. Naglašeno je, međutim, i

³⁶ Prema Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., str. 22, web stranica <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf> (08.08.2023.)

nadgledanje razvoja već postojećih luka kako bi se spriječilo njihovo neadekvatno širenje i narušavanje ekološke ravnoteže.

Hrvatska je navedenu pojavu prepoznala kao jedan od problema od nacionalne važnosti kojemu se treba posvetiti, posebice na otočnim područjima, pa je tako u sklopu Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. iz Kohezijskog fonda odobreno financiranje rekonstrukcije i dogradnje zapadnog dijela luke Cres, s vrijednošću projekta u iznosu od 39.146.444.,05 kuna³⁷. Projekt rekonstrukcije luke Cres predstavlja izlaganje rješenja problema sigurnog pristajanja i veza linijskih brodova izgradnjom zaštitnog vanjskog lukobrana, kao i izgradnje pješačkog puta do samog centra grada čime će se pružiti kvalitetna povezanost centra s lukom na pješačkoj relaciji. Izgradnjom lukobrana te dovršavanjem uređenja creske rive ukupan prostor činit će smislenu, funkcionalnu cjelinu. Osim pozitivnog utjecaja na stabilnost linijskog pomorskog prometa unutar županije, svrha ovoga projekta ogleda se i u uređenju te zaštiti akvatorija creskog lučkog područja.

Kohezijskim fondom financira se i Projekt dogradnje i rekonstrukcije luke Baška, s procijenjenom vrijednosti projekta od 41.166.298,55 kuna³⁸. Ovim projektom cilj je dograditi postojeći pristan u svrhu nužne zaštite akvatorija unutar lučkog područja te kako bi se omogućio odgovarajuć i siguran privez plovilima. Luke Cres i Baška samo su neki od primjera kako se, uz pronalazak rješenja za postojeće funkcionalne infrastrukturne probleme luke, može uklopiti i rješavanje problema zaštite lučkog okoliša korištenjem EU fondova.

³⁷ Prema Županijska lučka uprava Cres, Rekonstrukcija i dogradnja zapadnog dijela luke Cres, web stranica <http://www.zlu-cres.hr/projekti/> (08.08.2023.)

³⁸ Prema Županijska lučka uprava Krk, Projekt „Dogradnja luke Baška“, web stranica <https://baska.zluk.hr/> (08.08.2023.)

5.2. KOMUNALNI VEZOVI

Komunalni vezovi predstavljaju stalne vezove na komunalnom dijelu luke. Komunalni dio luke predstavlja dio luke otvorene za javni promet namijenjen za stalni vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave i za korištenje kojeg se zaključuje ugovor o stalnom vezu s lučkom upravom i na kojem se u pravilu ne obavljaju gospodarske djelatnosti³⁹.

Takav vez korisnik može dobiti na način da, temeljem svog zahtjeva, sklopi Ugovor o stalnom vezu s Lučkom upravom. Ugovorom su uređena pitanja poput sigurnosnih uvjeta, naknade za vez kao i načina plaćanja iste, dodjeljivanja broja i mjesta priveza plovilu i dr. Zahtjev se Lučkoj upravi dostavlja pisanim putem pri čemu korisnik prilaže⁴⁰:

- osobnu iskaznicu, odnosno izvod iz sudskog registra za pravne osobe ili obrtnicu, te povlasticu o obavljanju gospodarskog ribolova (za ribarska plovila);
- dokaz o vlasništvu broda, odnosno brodice;
- uvjerenje o prebivalištu.

Količina komunalnih vezova, točnije manjak istih, u Republici Hrvatskoj predstavlja rastući problem obzirom na sve veću potražnju za smještajem plovila u jedinicama lokalne samouprave. Operativnim programom Konkurentnost i kohezija za razdoblje 2021.-2027. nastoje se poduzeti koraci po pitanju razvoja luka i lučkih kapaciteta, što uključuje i povećanje kapaciteta komunalnih dijelova luka. Trećim Ciljem politike – Povezanija Europa jačanjem mobilnosti, a Specifičnim ciljem 3.ii. Razvoj i jačanje održive, pametne i intermodalne nacionalne, regionalne i lokalne mobilnosti koja je otporna na klimatske promjene, uključujući bolji pristup mreži TEN-T i prekograničnoj mobilnosti, otvara se mogućnost za potražnju bespovratnih financijskih sredstava koja će pomoći slabije razvijenim regijama izgraditi i/ili unaprijediti mobilnost mještana morskim putem u lokalnim samoupravama. Pod okriljem Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR-a), a u sklopu cilja 3. te njegovog Specifičnog cilja 3.ii., jedan od pokazatelja ostvarenja specifičnog

³⁹ Narodne Novine 94/2007, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, čl. 2., web stranica https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2007_09_94_2837.html (13.08.2023.)

⁴⁰ Ibid, čl. 7.

cilja 3.ii. za kategoriju Slabije razvijene regije bit će upravo broj izgrađenih i dograđenih komunalnih vezova, dok će pokazatelji rezultata biti broj korištenih komunalnih vezova.

Objavom rasporeda planiranih poziva na podnošenje prijedloga za OPKK 2021.-2027. za 2023. godinu predstavljen je poziv za podnošenje prijedloga pod nazivom Ulaganja u komunalne vezove, obuhvaćajući područje Jadranske Hrvatske. U Sklopu prioriteta 5. Razvoj održive, pametne i sigurne mobilnosti, ciljevi poziva na podnošenje prijedloga podrazumijevaju⁴¹:

- izgradnju i dogradnju komunalnih vezova u svrhu pružanja zaštite plovilima unutar luke,
- rješavanje problema nedovoljnog broja vezova za potrebe lokalnog stanovništva.

Za dobivanje bespovratnih sredstava, čiji je ukupni iznos za ovaj poziv 90,087,916.00 eura, prijaviti se mogu lučke uprave, županijske lučke uprave te jedinice lokalne/regionalne samouprave te se očekuje provedba sljedećih aktivnosti:⁴²

- i. radovi,
- ii. dodatni troškovi (pričuve),
- iii. nadzor nad radovima,
- iv. upravljanje projektom,
- v. promidžba i vidljivost.

Kada se radi o planiranju proširivanja prostora vezova, tada procjena prihvatnih kapaciteta za brodove koji su predviđeni temeljem izrađenog prostornog plana mora uzeti u obzir, osim same tehničke izvedivosti, i pritisak koji se čini na morski okoliš. Pri određivanju broja vezova, kao i njihove prostorne raspoređenosti, nužno je redovito provjeravati razinu potencijalnog utjecaja na okoliš tijekom cijelog procesa planiranja i sukladno tome vršiti izmjene ukoliko se procijeni da prelazi prihvatljiva ograničenja.

⁴¹ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Raspored planiranih poziva za podnošenje prijedloga za Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027.

⁴² Ibid.

5.3. POVEZIVANJE S OTOCIMA

U sklopu Operativnog programa Konkurentnost i kohezija te pod podrškom Europskih strukturnih i investicijskih fondova razvijen je Nacionalni plan razvoja otoka za razdoblje 2021.-2027. Plan predstavlja srednjoročni akt strateškog planiranja koje se temelji na poduzimanju kontinuiranih napora za ulaganjem u otočna područja s ciljem izjednačavanja životnih uvjeta na otocima s onima na kopnu⁴³.

Kako bi se osigurao cjelovit i ujednačen napredak u razvoju otoka, Nacionalni plan obuhvaća 17 područja⁴⁴:

- 1) prometno povezivanje,
- 2) vodoopskrba i odvodnja,
- 3) gospodarski razvoj i poduzetništvo,
- 4) demografska obnova,
- 5) poljoprivreda, ribarstvo i lovstvo,
- 6) gospodarenje otpadom,
- 7) zdravstvena zaštita i razvoj telemedicine,
- 8) elektroničke komunikacijske mreže vrlo velikog kapaciteta,
- 9) zaštita prirode i okoliša,
- 10) kultura i očuvanje kulturne baštine,
- 11) predškolski odgoj, osnovno i srednjoškolsko obrazovanje i znanost,
- 12) čista energija, energetika, obnovljivi izvori energije, ublažavanje i prilagodba klimatskim promjenama,
- 13) socijalna skrb,
- 14) razvoj civilnog društva,
- 15) turizam,
- 16) stambeno zbrinjavanje,
- 17) zaštita i korištenje malih povremeno nastanjenih i nenastanjenih otoka i otočića.

⁴³ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Nacionalni plan razvoja otoka 2021.-2027., str. 1

⁴⁴ Ibid., str. 4

Prometno povezivanje pomorskim, cestovnim i zračnim prijevozom predstavlja jedan od temeljnih zadataka Nacionalnog plana kada se radi o osiguravanju što više kvalitete života na otocima. Jedan od glavnih razloga stagnacije napretka otočnih područja upravo je nedostatak redovnih i učestalih prometnih linija te mostova kojima bi se otočnom stanovništvu omogućio neometan pristup kopnu te pritom eliminirao osjećaj „odjsečenosti“ od kopna. Dokaz tome temelji se i na činjenici da su najviše stope rasta broja stanovnika zabilježene upravo na onim otocima čija je prometna povezanost s kopnom brza i jednostavna. Također, oni otoci koji imaju učestale brodske linije između otoka i kopna te posebice oni koji su mostovno povezani s kopnom, bilježe se kao znatno poželjnije turističke destinacije upravo zbog veće dostupnosti i mogućnosti veće mobilnosti posjetitelja.

Unutar razvojne domene Okoliš i prostor, poseban je odjeljak posvećen prometnom povezivanju. Pomorski prijevoz predstavlja temeljno sredstvo povezivanja kopna i otoka putem redovitih i povremenih linija. Državne pomorske linije povezuju 45 hrvatskih otoka putem 54 državne linije, od kojih je 25 trajektnih, 16 brzobrodskih, a 13 klasičnih brodskih linija. U 2020. godini održavala se 51 državna linija, a ugovor je sklopljen s 14 brodskih prijevoznika s flotom od ukupno 82 broda, od kojih je 20 putničkih brodova, 21 brzi putnički brod i 41 trajekt⁴⁵. Ulaganje u razvoj pružanja pomorskoprijevozničke usluge neizbježno je za poticanje naseljavanja otočnih područja, a samim time i osiguravanje njihovog socioekonomskog napretka. Pored ulaganja u brodove i povećani broj brodskih linija, ne smije se zanemariti i lučka infrastruktura koja mora biti u stanju podnijeti pritisak uvećanog protoka brodova i putnika, ali i biti što više otporna na vremenske nepogode u svrhu sprječavanja neodržavanja redovitih brodskih linija. Sukladno tome, europskim se fondovima nastoji potaknuti ulaganje u luke i njihove kapacitete u svrhu dugoročnog kvalitetnog odvijanja linijskog prijevoza.

Cestovni prijevoz odvija se na 23 otoka te poluotoku Pelješcu, s ukupno 702 kilometra državnih, 400 kilometara županijskih te 507 kilometara lokalnih cesta⁴⁶. Jedan od problema prometnijih otoka, poput Krka, Brača i Cresa, predstavlja nedovoljna gustoća cestovne mreže, što u ljetnim mjesecima pridonosi značajnim zagušenjima i otežanom odvijanju prometa. Još jedan od problema podrazumijeva i održavanje javnog cestovnog prijevoza, kojega karakteriziraju

⁴⁵ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Nacionalni plan razvoja otoka 2021.-2027., str. 34

⁴⁶ Ibid., str. 35

neučestale vozne linije, zastarjeli vozni parkovi, visoke cijene karata te općenito neulaganje u modernizaciju prijevoznike usluge. Pružanjem povoljnijih prijevoznika karata nastoji se potaknuti otočno stanovništvo na korištenje javnog prijevoza, međutim glavno rješenje temelji se na realizaciji projekata koji će oživjeti otočni javni prijevoz izgradnjom moderne i kvalitetne infrastrukture te pružanjem učestalih i redovitih prijevoznika linija koje će stanovnicima pružiti mogućnost neometanog obavljanja svakodnevnih aktivnosti u i izvan otoka. Mostovna povezanost kopna s onim otocima s kojima je to tehnički izvedivo također je poželjno rješenje kada je riječ o povećanju stupnja mobilnosti otočnog stanovništva obzirom da se na taj način olakšava pristup obrazovnim i poslovnim prilikama, medicinskoj skrbi te općenito uslugama koje nisu dostupne na otocima, bez potrebe za korištenjem više vrsta prijevoza.

Pružanje usluge putničkog zračnog prometa omogućeno je na otocima Krku te Braču i Lošinju gdje se temelji na korištenju u turističke svrhe, dok se heliodromi na otocima koriste u svrhu omogućavanja pružanja hitne medicinske skrbi.

Posebni cilj 4.2. Poboljšanje otočne povezanosti temelji se na ostvarivanju razvoja otočne prometne infrastrukture putem ulaganja u razvoj pametnog prometnog transportnog sustava u sklopu energetski i ekonomski učinkovitijih prometnih rješenja za sve prometne grane⁴⁷. Kako bi se pružila brza, efikasna i kvalitetna prijevozna usluga, potrebno je potaknuti razvoj intermodalnosti putničkog prometa u kojem sve prometne grane djeluju usklađeno te se nadovezuju jedna na drugu, čime i samo putovanje postaje ekonomski isplativije.

U okviru planiranja i realizacije rješenja za unapređenje prometne povezanosti otoka važno je uzeti u obzir zaštitu lučkog akvatorija kako bi se osiguralo da napretci u povezivanju otoka s kopnom ne bi uzrokovali štetu i opasnost po morski okoliš.

⁴⁷ Prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Nacionalni plan razvoja otoka 2021.-2027., str. 79

MJERE ZA UNAPREĐENJE PROMETNE POVEZANOSTI OTOKA

pomorski prijevoz

- povezati pučinske otoke s kopnom
- poduzeti mjere kojima se skraćuje vrijeme putovanja
- unaprijediti lučku infrastrukturu te opremljenost luka na otocima

cestovni prijevoz

- osigurati dostatne kapacitete za promet u mirovanju
- poticati korištenje ekološki prihvatljivijih načina prijevoza, posebice na lokalnoj razini

zračni prijevoz

- poticati uvođenje redovnih linija i izvan turističke sezone
- poticati izgradnju ili nadogradnju i opremanje zračnih luka, heliodroma te drugih pristaništa
- poticati povezivanje otoka putem hidroaviona

Tablica 8: Mjere za unapređenje prometne povezanosti otoka prema vrsti prijevoza

Izvor: izradila studentica prema Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Nacionalni plan razvoja otoka 2021.-2027., str. 80,81

6. ZAKLJUČAK

Okretanje Europe prema održivom načinu života prenijelo se na sve sfere ljudskog djelovanja. Obzirom da odvijanje prometnih aktivnosti u današnjem modernom svijetu predstavlja najveći problem štetnog utjecaja na klimu i okoliš, Europska unija poduzela je korake ka poticanju država da se uključe u osmišljavanje i realizaciju projekata koji će potaknuti gospodarski rast i razvoj svake od njih, pritom čineći to putem održivih rješenja koja će pomoći smanjiti do sada učinjene štete narušenom ekosustavu. Još jedna važna stavka brojnih programa je i zajednička suradnja država ka ostvarenju društvenih, ekoloških, ekonomskih i brojnih drugih rješenja, pritom povezujući države da zajedničkim snagama osmisle i implementiraju aktivnosti koje će donijeti zajedničku dugoročnu korist. Odvijanje Interreg programa povezano je 29 država, uključujući i Republiku Hrvatsku, koja svojim uključivanjem u projekte sa susjednim, ali i drugim europskim državama čini potrebne korake ka stvaranju povezanije, zelenije, usuglašenije i pametnije Europe čije države zajedničkim naporima djeluju na različite globalne probleme.

Republika Hrvatska kvalificirala se za financiranje brojnih projekata pod okriljem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, kako za razdoblje 2014.-2020., tako i za razdoblje 2021.-2027. tijekom kojeg se nastoji nastaviti s provedbom aktivnosti iz prethodnog programskog razdoblja, ali i predstaviti nove projekte u okviru pravila kohezijske politike. Neki od projekata podrazumijevaju povećanje kapaciteta luke, kao i razvoj potrebne lučke infrastrukture kako bi se osiguralo uspješno odvijanje lučkih aktivnosti s minimalnim utjecajem na okoliš. Ulaganje u luke jedan je od prioriteta Republike Hrvatske kada se radi o iskorištavanju europskih fondova te se upravo usmjeravanjem potpore u njihovu izgradnju i razvoj izravno utječe na povećanje konkurentnosti Hrvatske u pomorskoj trgovini na jadranskom području, ali se istovremeno i potpomaže komunikaciji i boljoj povezanosti otoka s kopnom te drugim okolnim otocima.

LITERATURA

1. Narodne Novine, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene
2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama
3. Program državnih potpora za razvoj luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2020. godine
4. Uredba (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021.
5. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. – tehničke izmjene
6. European Commission, Communication and visibility rules, European Union funding programmes 2021-2027, Guidance for Member States https://www.anefore.lu/wp-content/uploads/2022/09/Communication-and-visibility-rules_EN.pdf
7. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture <https://mmpi.gov.hr/>
8. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije <https://razvoj.gov.hr/>
9. Interreg Euro-MED <https://interreg.eu/programme/mediterranean/>
10. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, web stranica <https://tehnicki.lzmk.hr/clanak.aspx?id=141>
11. Županijska lučka uprava Cres <http://www.zlu-cres.hr/>
12. Županijska lučka uprava Krk <https://www.zluk.hr/>
13. Narodne Novine 94/2007, Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2007_09_94_2837.html

POPIS TABLICA

Tablica 1 Prikaz razlika u kriterijima određivanja pojedinog statusa luke ovisno o kojoj se luci posebne namjene radi

Tablica 2 Podaci za pojedinačne državne potpore dodijeljene od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Tablica 3 Popis horizontalnih i tematskih uvjeta prema Uredbi (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021.

Tablica 4 Prikaz temeljnih sadržaja elemenata za ispunjavanje kriterija uvjeta 3.1. Sveobuhvatno planiranje prometa na odgovarajućoj razini

Tablica 5 Prikaz detalja Interreg suradnje Hrvatske s Italijom i Slovenijom

Tablica 6 Prikaz detalja Interreg suradnje Hrvatske s Mađarskom i Srbijom

Tablica 7 Podjela lučkih akvatorija prema svrsi uporabe

Tablica 8 Mjere za unapređenje prometne povezanosti otoka prema vrsti prijevoza

POPIS SLIKA

Slika 1 Oznake emblema Europske unije kao potvrde o financiranju / sufinanciranju

Slika 2 Prikaz teritorijalne pokrivenosti Interreg IPA Adrion programa

Slika 3 Led rasvjeta Riječkog lukobrana financirana Interreg Italy-Croatia suradnjom

POPIS SHEMA

Shema 1 Shematski prikaz podjele lučkog sustava prema aktivnostima koje se u njemu provode

Shema 2 Shematski prikaz programskih prioriteta i specifičnih ciljeva programa Interreg VI-A IPA Program Hrvatska–Bosna i Hercegovina-Crna Gora 2021.-2027.