

Unapređenje hrvatske prometne povezanosti putem operativnog programa "Konkurentnost i kohezij" 2014.- 2020.

Zugan, Ivana

Master's thesis / Diplomski rad

2020

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:187:285175>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-09**



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](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

IVANA ZUGAN

**UNAPREĐENJE HRVATSKE PROMETNE POVEZANOSTI
PUTEM OPERATIVNOG PROGRAMA „KONKURENTNOST I
KOHEZIJA“ 2014.-2020.**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2020.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**UNAPREĐENJE HRVATSKE PROMETNE POVEZANOSTI
PUTEM OPERATIVNOG PROGRAMA „KONKURENTNOST I
KOHEZIJA“ 2014.-2020.**

**IMPROVING CROATIAN TRANSPORT CONNECTIONS
THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM
„COMPETITIVENESS AND COHESION“ 2014.-2020.**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Upravljanje projektima

Mentor: izv.prof.dr.sc. Ana Perić Hadžić

Student/studentica: Ivana Zugan

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112057904

Rijeka, rujan 2020

Studentica: Ivana Zupan

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112057904

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom UNAPREĐENJE HRVATSKE PROMETNE POVEZANOSTI PUTEM OPERATIVNOG PROGRAMA „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ 2014.-2020. izradila samostalno pod mentorstvom izv.prof.dr.sc. Ana Perić Hadžić.

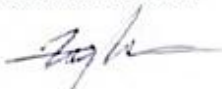
U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tude spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la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

Suglasan/na sam s trajnom pohranom diplomskog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:
(zaokružiti jedan ponudeni odgovor)

- a) rad u otvorenom pristupu
- b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- c) pristup korisnicima matične ustanove
- d) rad nije dostupan

Student/studentica



Ivana Zupan

SAŽETAK

Kohezijska politika ima cilj promicanja skladnog razvoja EU i njezinih regija. Putem kohezijske politike želi se pridonijeti ostvarivanju ciljeva Europe 2020: pametan rast, inkluzivni rast i održiv rast. Štoviše, EU fondovi imaju ključnu ulogu pri ostvarivanju svih ciljeva propisanih u strateškim dokumentima EU. Također, RH je propisala programe s kojim planira provesti ciljeve RH i EU. Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ ima 9 prioritarnih osi. Međutim, za potrebe ovog diplomskog rada pobliže se analizira prioritarna os „Povezanost i mobilnost“ koja ima važnu ulogu pri unaprjeđenju hrvatske prometne povezanosti. Osim toga, krajnji cilj te osi je osnaživanje hrvatskog gospodarstva te integraciju RH na tržišta Europske unije.

Ključne riječi: kohezijska politika, EU fondovi, operativni programi, veliki projekti

SUMMARY

Cohesion policy aims to promote the harmonious development of the EU and its regions. Through cohesion policy, the aim is to contribute to the achievement of the Europe 2020 goals: smart growth, inclusive growth and sustainable growth. Moreover, EU funds have a crucial role in order to achieve all the objectives written in the EU's strategic documents. Also, the Republic of Croatia has prescribed programs with which plans to implement goals both of the Republic of Croatia and the EU. The operational program 'Competitiveness and cohesion' has nine priority axes. However, for the purpose of this master thesis just axis seven is analyzed in more detail. Moreover, axis 7 plays an important role for enhancing Croatia road connectivity. Apart from that, the goal of axis 7 is both to strengthen and integrate Croatian economy into the markets of European Union.

Key words: cohesion policy, EU funds, operational programs, main projects

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODEDE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. KOHEZIJSKA POLITIKA I EU FONDOVI	4
2.1. KOHEZIJSKA POLITIKA EU	4
2.2. DEFINIRANJE I PODJELA EU FONDOVA	6
2.2.1. <i>Strukturni fondovi</i>	9
2.2.1.1. Europski fond za regionalni razvoj (ERDF)	10
2.2.1.2. Europski socijalni fond (ESF).....	12
2.2.2. <i>Kohezijski fondovi (CF)</i>	14
2.2.3 <i>Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EAFRD)</i>	16
2.2.4 <i>Europski fond za pomorstvo i ribarstvo</i>	18
2.3. KOHEZIJSKA POLITIKA ZA RAZDOBLJE OD 2021 – 2027 GODINE.....	19
2.3.1. <i>Nova kohezijska politika Europske unije</i>	19
2.3.2. <i>Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030.godine</i>	21
3. OPERATIVNI PROGRAMI REPUBLIKE HRVATSKE	24
3.1. OPERATIVNI PROGRAM UČINKOVITI LJUDSKI POTENCIJALI	25
3.2. PROGRAM RURALNOG RAZVOJA	26
3.3. OPERATIVNI PROGRAM ZA POMORSTVO I RIBARSTVO.....	27
4. OPERATIVNI PROGRAM „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ 2014-2020	29
4.1. PRIORITETNE OSI I ALOKACIJA FINANCIJSKIH RESURSA.....	31
4.2. PRIORITETNA OS 7 – POVEZANOST I MOBILNOST	36
4.2.1. <i>Tematski ciljevi, investicijski prioriteti i specifični ciljevi</i>	37

4.2.2. Alokacija financijskih resursa za prioritetnu os 7.....	43
4.2.3. Usklađenost prioritetne osi 7 Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. s Prometnom strategijom Republike Hrvatske	44
4.3. MJERE REPUBLIKE HRVATSKE ZA ZAŠTITU EU PROJEKATA OPERATIVNOG PROGRAMA „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ U VRIJEME PANDEMIJE	46
5. IZABRANI INFRASTRUKTURNI PROJEKTI PRIORITETNE OSI 7	47
5.1. ZRAČNA LUKA DUBROVNIK	47
5.2. ŽELJEZNIČKA PRUGA DUGO SELO-KRIŽEVCI	49
5.3. ŽELJEZNIČKA PRUGA ZAPREŠIĆ-ZABOK.....	50
5.4. CESTOVNA POVEZANOST S JUŽNOM DALMACIJOM.....	51
5.5. REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA NOVOG, DRUGOG KOLOSIJEKA NA DIONICI PRUGE HRVATSKI LESKOVAC-KARLOVAC.....	52
5.6 IZGRADNJA TERMINALA U LUCI OSIJEK.....	53
5.7 IZGRADNJA ZAOBILAZNICE GRADA VODICA	55
5.8 IZGRADNJA MOSTA ČIOVA SA SPOJNIM CESTAMA	56
5.9 ŽELJEZNIČKA PRUGA GRADEC – SV. IVAN ŽABNO	57
5.10. OSTALI PROJEKTI.....	58
6. ZAKLJUČAK	59
LITERATURA	61
POPIS TABLICA.....	64
POPIS GRAFIKONA	64
POPIS SHEMA	64
POPIS SLIKA	64
PRILOG 1.....	1

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada je “Unapređenje hrvatske prometne povezanosti putem Operativnog programa ‘Konkurentnost i kohezija’ 2014.-2020.”. U uvodnom dijelu objašnjeni su slijedeći elementi ovog diplomskog rada: problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i struktura rada.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja je vezan za lošu prometnu povezanost ili nedostatnu povezanost u RH. Upravo korištenjem EU fondova može se znatno unaprijediti povezanost između različitih regija te time unaprijediti teritorijalna kohezija, smanjiti socijalne razlike, osnažiti gospodarstvo RH te u konačnici poboljšati život građana Republike Hrvatske.

Štoviše, predmet istraživanja odnosi se na projekte unutar prioritetne osi 7 Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ koji će u financijskom razdoblju 2014.-2020. pokušati riješiti dosadašnje probleme. Nadalje, u radu se analizira provedba i status velikih projekata koji su trenutno u fazi realizacije.

Objekti istraživanja u ovom slučaju su: projekti, EU fondovi, operativni programi RH i kohezijska politika.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno bitnim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza:

Hrvatsku prometnu povezanost se želi unaprijediti projektima putem Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. koji u konačnici ujedno rezultiraju podizanje hrvatske konkurentnosti unutar Europske unije.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećem:

Istražiti koji se trenutno projekti provode u RH unutar prioritetne osi 7 putem OP „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020, te koji će biti utjecaj provedenih projekata na gospodarstvo RH, koje su moguće aktivnosti koji će biti sufinancirane iz EU fondova i koji su potencijalni korisnici istih.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Tijekom istraživanja i formuliranja rezultata istraživanja u ovom seminarskom radu korištene su metode analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda klasifikacije i metoda kompilacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Ovaj diplomski rad podijeljen je na pet cjelina zajedno s uvodom i zaključkom. Na kraju samog rada nalazi se popis literature, tablica, grafikona i slika koje su korišteni u radu.

U prvom dijelu rada pod nazivom „UVOD“ naveden je problem, predmet i objekti istraživanja, radna hipoteza, svrha i cilj istraživanja, znanstvene metode i struktura diplomskog rada.

Drugi dio rada nosi naziv „KOHEZIJSKA POLITIKA I EU FONDOVI“ koji će pružiti kratki uvod u kohezijsku politiku EU, definiranje i podjela EU fondova te uvid u novu kohezijsku politiku EU za razdoblje 2021.-2027.

U trećem dijelu rada pod nazivom „PROGRAMI REPUBLIKE HRVATSKE“ reći će se nešto više o programima koje je definirala RH za razdoblje 2014.-2020. te koji EU fondovi financiraju određeni program. Štoviše, programima su definirani ciljevi koji je potrebno u određenom razdoblju realizirati kako bi u konačnici se ujedno ostvarili i ciljevi Europe 2020.

U četvrtom dijelu razrađuje se tematika Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. te prioritetne osi unutar istog. Nadalje, diplomski rad pobliže analizira

prioritetnu os 7 te alokaciju resursa za pojedine investicije prioritete i specifične ciljeve te usklađenost OP „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. i Nacionalne prometne strategija 2017.-2030.

„POPIS VELIKIH PROJEKATA PRIORITETNE OSI 7“ obraditi će projekte koji se trenutno realiziraju u RH, koji će dosadašnji problem biti riješiti, koja će biti korist od projekta ukoliko se u potpunosti realizira, iz kojih fonda se projekt financira i koji je predviđeni rok završetka izvedbe. Nadalje, spomenuti će se ostali projekti koji nisu definirani kao „veliki“ te detaljan popis biti će priložen u prilogu 1.

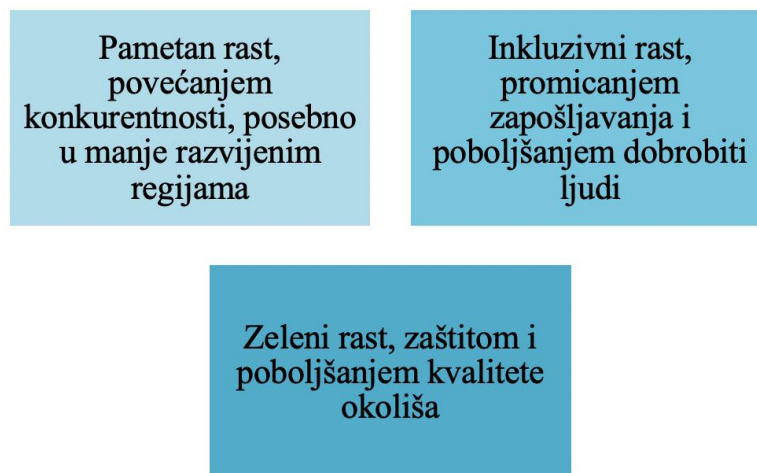
U zadnjem dijelu, „ZAKLJUČAK“, dati će se najbitniji odgovori vezani uz problematiku istraživanja te je dana sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. KOHEZIJSKA POLITIKA I EU FONDOVI

Europa se suočava s nizom dugoročnih izazova koji će duboko utjecati na proces europske integracije u nadolazećem razdoblju. Globalna ekonomska integracija i međuovisnost, pojava Kine, Indije i Brazila kao ekonomskih sila i konkurencija u ekonomiji biti će značajan test za europska društva. Istodobno, nužnost poduzimanja visokih investicijskih izdataka za borbu protiv klimatskih promjena, diverzifikaciju kanala opskrbe i izvora energije, povećanje energetske učinkovitosti, rješavanje demografskih promjena i njihovih implikacija na javne financije i potencijal rasta te rješavanje sve većeg problema nezaposlenosti, rizika od siromaštva i socijalne isključenosti sve će više oblikovati svrhu i cilj politike EU.

2.1. KOHEZIJSKA POLITIKA EU

Glavni cilj europske kohezijske politike je promicanje skladnog razvoja Unije i njezinih regija. Kohezijska politika daje važan doprinos trima strateškim ciljevima strategije "Europa 2020", prikazanih shemom 1:



Shema 1: Ciljevi strategije "Europa 2020"

Izvor: Izradila autorica prema <https://www.eukn.eu/policy-labs/policy-lab-for-ro-integrated-approach-in-urban-planning-and-development/policies/european-cohesion-policy/> (1.09.2020)

Kohezijska ili regionalna politika, je politika koja stoji iza stotina tisuća projekata diljem Europe koji primaju sredstva iz Europskog fonda za regionalni razvoj (ERDF - European Regional Development Fund), Europskog socijalnog fonda (ESF - European Social Fund) - dva "strukturna fonda" i Kohezijskog fonda. Ideja je da kohezijska politika također promiče uravnoteženiji, održiviji "teritorijalni razvoj" - širi koncept od regionalne politike, koji je posebno povezan s ERDF-om i djeluje posebno na regionalnoj razini.

Izvorna politička vizija, koja je iznjedrila kohezijsku politiku, danas se često zaboravlja. Ova se vizija temeljila na političkom uvjerenju da jakoj Uniji trebaju politike koje olakšavaju integraciju, te također politike koje osiguravaju da svi mogu imati koristi od integracije. Ova vizija vrijedi i danas. Kako bi osigurala novu dinamiku integracije, EU treba snažnu razvojnu politiku koja omogućava svim građanima EU-a, neovisno o tome gdje žive, ubiranje blagodati i ublažavanje negativnih nuspojava stvorenih ujedinjenjem tržišta.

Može se reći kako je kohezijska politika primarni instrument EU-a za mobilizaciju teritorijalnih dobara i potencijala i rješavanje teritorijalnih utjecaja generiranih europskim integracijama. Snažna teritorijalna dimenzija politike prepoznata je u Lisabonskom ugovoru uvođenjem koncepta teritorijalne kohezije. To je politika koja mobilizira endogene potencijale diljem Europe i omogućuje pronalaženje novih inovativnih rješenja za poboljšanje konkurentnosti i djelotvorno odgovaranje na hitne izazove.

Da bi postigla svoje ukupne razvojne ciljeve, kohezijska politika mora se baviti trima ključnim teritorijalnim pitanjima u maksimiziranju koristi od europske integracije; neuspjeh regija koje zaostaju u ispunjavanju svog razvojnog potencijala, potreba za kontinuiranim prilagođavanjem na regionalnoj razini kako bi se povećala konkurentnost i zapošljavanje, te potrebe za rješavanjem prekograničnih prepreka integraciji.

Kohezijska politika mora osigurati bržu konvergenciju kroz ekonomsku i socijalnu integraciju i veću povezanost na jedinstvenom tržištu. Da bi se to postiglo, politika bi se trebala i dalje usredotočiti na rješavanje tržišnih neuspjeha i osigurati da regije u potpunosti iskoriste svoj razvojni potencijal u kontekstu europske ekonomske integracije.

Europska kohezijska politika, sa svojim snažnim fokusom na socijalni, ekonomski i okolišni razvoj, najjasniji je izraz predanosti Europe solidarnosti, koja bi trebala ostati u središtu europskih integracija.

2.2. DEFINIRANJE I PODJELA EU FONDOVA

Projekti i programi sufinancirani su sredstvima Europske Unije. Unija pruža zajmove i bespovratna sredstva za područja humanitarne pomoći, zdravstva, zaštite okoliša i potrošača. Nadalje, financiranje se vrši prema jasnim pravilima EU s ciljem osiguranja stroge kontrole kako bi korištenje sredstva i trošenje istih bilo što transparentnije i odgovornije. Štoviše, financiranje iz EU fondova je veoma kompleksno zbog skupa različitih vrsta programa kojim upravljaju različita tijela. Preko 76% proračuna EU spada pod jurisdikciju država članica koje s istim upravljaju. To upravljanje obuhvaća strukturne fondove koji su namijenjeni financiranju regionalnih politika, socijalnih programa i programa osposobljavanja te poljoprivredu.

Europska Unija osigurava financiranje širokog spektra projekata i programa koji pokrivaju područja kao što su¹:

- regionalni i urbani razvoj
- zapošljavanje i socijalna uključenost
- poljoprivreda i ruralni razvoj
- pomorske i ribarstvene politike
- istraživanje i inovacije

Iz navedenih polja nastalo je pet "najbitnijih" fondova:

- Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) - regionalni i urbani razvoj
- Europski socijalni fond (ESF) - socijalna uključenost i upravljanje
- Kohezijski fond (CF) - ekonomska konvergencija manje razvijenih regija
- Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EAFRD)
- Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (EMFF)

Ostalim fondovima direktno upravlja EU, te se pružaju u 5 oblika prikazana tablicom 1:

¹ https://europa.eu/european-union/about-eu/funding-grants_en (1.9.2020)

Tablica 1: Upravljanje fondovima EU

<p>BESPOVRATNA SREDSTVA ILI POTPORE</p>	<ul style="list-style-type: none">• EU dodjeljuje bespovratna sredstva organizacijama i, povremeno, pojedincima, kako bi im pomogla u provođenju projekata koji promiču njihove politike. Potpore se dodjeljuju na mnogo različitih područja, od istraživanja i obrazovanja do humanitarne pomoći.• EU rijetko financira projekte u potpunosti. Umjesto toga, potpore su oblik komplementarnog financiranja, a organizacija korisnica također će izdvojiti postotak financiranja za svoj projekt.• Europska komisija oglašava mogućnosti dodjele bespovratnih sredstava putem poziva za podnošenje prijedloga projekata.
<p>ZAJMOVI I JAMSTVA</p>	<ul style="list-style-type: none">• EU daje zajmove, jamstva i početni kapital kao oblike financijske pomoći za potporu svojim politikama i programima. Primjerice, EU daje zajmove poduzećima svih vrsta za ulaganje u istraživanje i inovacije.• Također pruža jamstva kako bi se korisnicima pomoglo da lakše ili pod boljim uvjetima dobiju zajmove od banaka i drugih zajmodavaca.• EU također može financijski sudjelovati u projektu tako da posjeduje njegove dijelove.

SUBVENCije	<ul style="list-style-type: none"> • Subvencijama izravno upravljaju nacionalne vlade EU-a, a ne Europska komisija. Primjerice, poljoprivredne subvencije dodjeljuju se za potporu poljoprivrednicima.
NAGRADE	<ul style="list-style-type: none"> • Nagrade su naknade za uspjeh pobjednicima natjecanja za Horizon 2020. Pobjednik natjecanja dobiti će novac, reklamu ili promociju kao nagradu.
JAVNI UGOVORI ILI NATJEČAJI	<ul style="list-style-type: none"> • Komisija koristi javne ugovore za kupnju usluga, radova i dobara s tržišta za svoju internu upotrebu. • Odabrani su putem natječaja i ne smatraju se oblikom financiranja EU-a.

Izvor: izradila autorica prema <https://www.eubusiness.com/funding> (2.9.2020)

Korisnici EU fondova dijele su u pet skupina, ovisno o mnogim beneficijama koje mogu ostvariti korištenjem navedenih fondova:

1. Mala poduzeća:

Mogu dobiti sredstva EU putem bespovratnih sredstava, zajmova i jamstava. Bespovratna sredstva pružaju izravnu potporu, dok su druga sredstva dostupna kroz programe kojima se upravlja na nacionalnoj razini.

2. Nevladine organizacije i organizacije "civilnog" društva:

Mogu biti odobreni za financiranje, pod uvjetom da su aktivni u područjima politike EU-a na neprofitnoj osnovi.

3. Mladi ljudi:

Dvije glavne vrste financiranja:

- Program cjeloživotnog učenja - mogućnosti za učenje putem Erasmusa, podrška učenicima pred kraj srednjeg obrazovanja i stručno osposobljavanje u drugoj zemlji
- Program Mladi u akciji - sufinanciranje projekata koji potiču građansko sudjelovanje, volonterski rad i širu multikulturalnu perspektivu.

4. Istraživači:

Između 2007. i 2013. više od 53 milijarde eura bilo je na raspolaganju za istraživanje, uglavnom kroz sedmi okvirni program (FP7). Potpore su dostupne u obliku sufinanciranja istraživanja povezanih sa suradnjom, idejama, ljudima i kapacitetima.

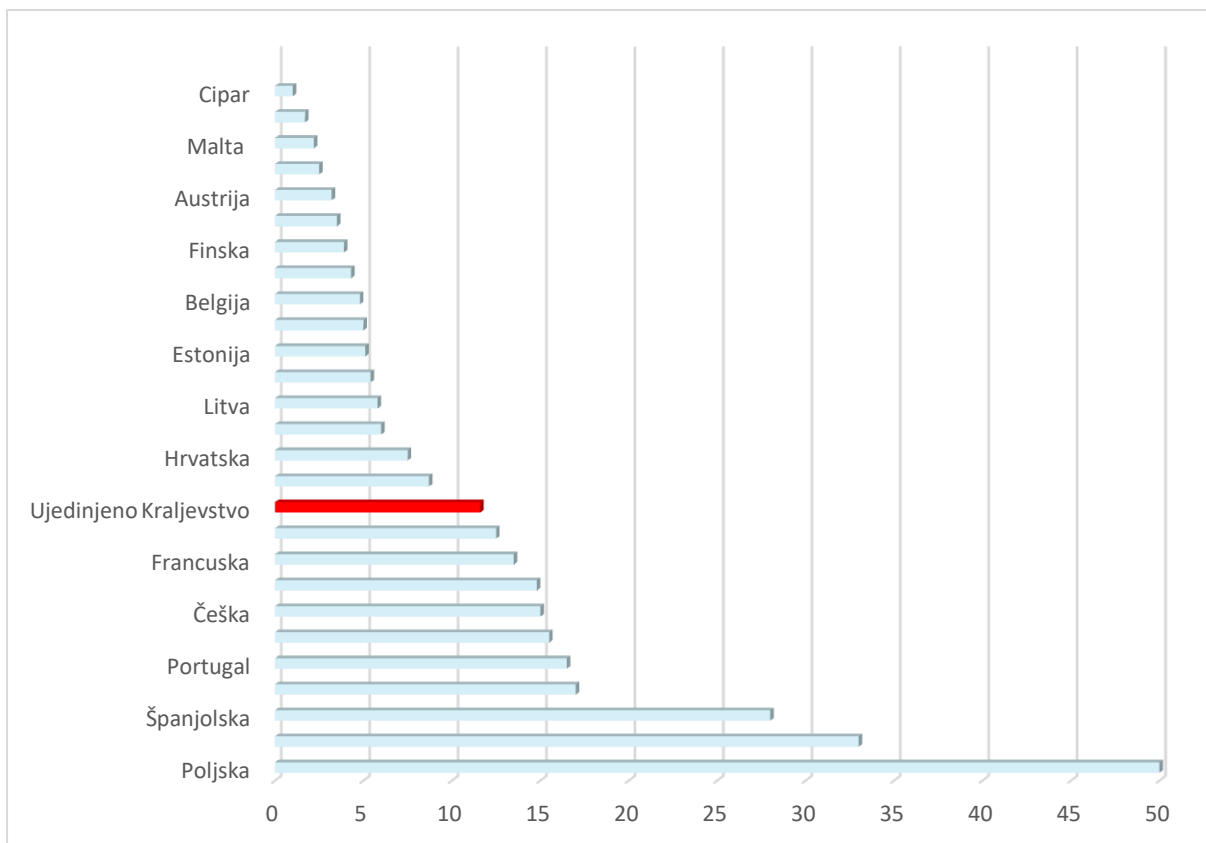
5. Poljoprivrednici:

Većina poljoprivrednika u EU ispunjava uvjete za primanje izravnih plaćanja za potporu svojih prihoda. Poljoprivrednici moraju poštivati standarde koji se odnose na zaštitu okoliša, dobrobit životinja i sigurnost hrane. Većina podrške nije povezana s proizvodnjom, no pod određenim uvjetima, zemlje EU-a mogu dati manje novca i umjesto toga pružiti potporu povezanu s proizvodnjom.

2.2.1. Strukturni fondovi

Strukturni fondovi skup su financijskih sredstava EU-a namijenjenih potpori gospodarskom razvoju i smanjenju nejednakosti između regija diljem Europe. Strukturni fondovi iznose 282 milijarde eura i čine 26% ukupnog proračuna EU-a. Oni su drugo najveće područje potrošnje u EU, nakon Zajedničke poljoprivredne politike.

Strukturni fondovi dodjeljuju se državama članicama na sedmogodišnjoj osnovi kao dio višegodišnjeg financijskog okvira EU (VFO). Trenutni ciklus financiranja traje između 2014. i 2020. godine, u kojem je razdoblju EU samo Velikoj Britaniji dodijelila 10,6 milijardi eura, dok je Hrvatska dobila nešto više od 5 milijardi eura, prikazano slikom 1:



Grafikon 1: Ukupna dodjela strukturalnih fondova za svaku državu članicu EU

Izvor: <https://www.instituteforgovernment.org.uk/charts/total-structural-funds-allocation-each-eu-member-state>
(2.9.2020)

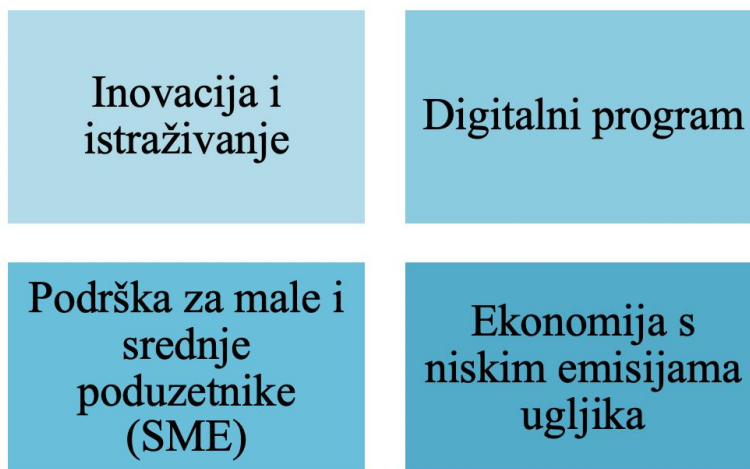
Sve regije EU primaju ulaganja iz strukturalnih fondova. Međutim, regije EU-a podijeljene su u tri kategorije, a siromašnije regije primaju daleko veća ulaganja po stanovniku od bogatijih. Iznos koji svaka regija prima određuje se prema potrebi.

- **"Manje razvijene regije"**- regije ispod 75% prosječnog BDP-a EU-a po stanovniku
- **"Tranzicijske regije"**- regije između 75% i 90% prosječnog BDP-a EU-a po stanovniku
- **"Razvijenije regije"**- regije iznad 90% prosječnog BDP-a EU-a po stanovniku.

2.2.1.1. Europski fond za regionalni razvoj (ERDF)

Cilj Europskog fonda za regionalni razvoj, ili skraćeno ERDF-a, je ojačati ekonomsku i socijalnu koheziju u Europskoj uniji, ispravljanjem neravnoteže između svojih regija.

ERDF usmjerava svoja ulaganja na nekoliko ključnih prioritetnih područja, također poznato i kao "tematska koncentracija"², prikazano shemom 2:



Shema 2: Područja djelovanja ERDF-a

Izvor: izradila autorica prema https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/ (3.9.2020)

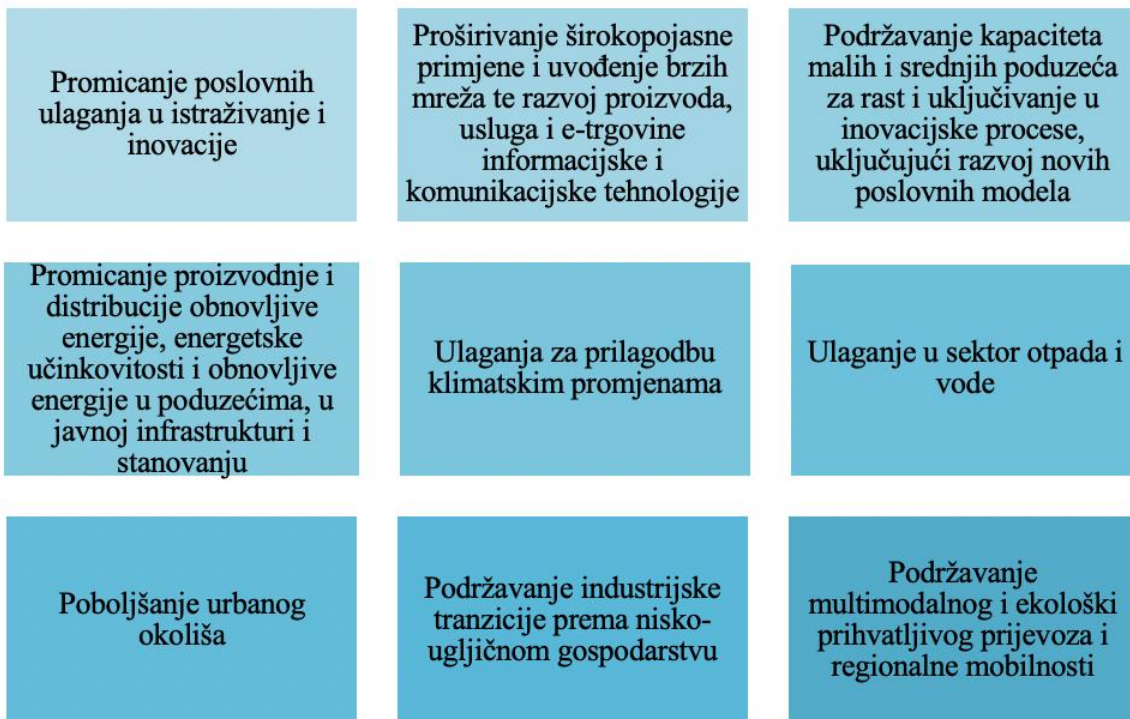
Govoreći o resursima koje ERDF dodjeljuje temeljem prioriteta određene kategorije regije, neophodno je naglasiti kako postoje 3 kategorije dodjeljivanja sredstava. Najrazvijenije regije zahtijevaju kako minimalno 80% dodijeljenih sredstava se treba podijeliti na minimalno dva prioriteta. U manje razvijenim, tj. tranzitnim regijama, postotak od 80% pada na 60%, dok u najmanje razvijenim regijama on iznosi 50%.

Također određeni resursi ERDF-a trebaju se usmjeriti na projekte gospodarstva koje karakterizira niska emisija ugljikova plina. U razvijenim regijama oni iznose 20%, u tranzicijskim nešto manje, tj. 15%, dok je u manje razvijenim regijama dovoljno 12%.

Za razdoblje od 2014. do 2020. godine ERDF ima ukupni proračun od gotovo 200 milijardi eura za potporu gospodarskom rastu, stvaranje dodatnih radnih mjesta i smanjenje regionalnih razlika. Podrška iz ERDF-a može se pružiti putem bespovratnih sredstava, a sve više i putem financijskih instrumenata.

Shema 3 prikazuje primjere kako financijski instrumenti mogu pridonijeti postizanju širokog skupa prioriteta ulaganja iz ERDF-a:

² https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/ (3.9.2020)



Shema 3: Primjeri ulaganja iz ERDF-a

Izvor: izradila autorica prema <https://www.fi-compass.eu/esif/erdf> (4.9.2020)

Financijski instrumenti koje sufinancira ERDF mogu se koristiti za potporu širokom spektru projekata, od javne infrastrukture ili produktivnih investicijskih projekata, do podrške kućanstvima za poboljšanje energetske učinkovitosti svojih domova³.

2.2.1.2. Europski socijalni fond (ESF)

Europski socijalni fond ili skraćeno ESF, jedan je od europskih strukturnih i investicijskih fondova. Njegov cilj je povećati zaposlenost i pravednije životne mogućnosti za sve građane. To je glavni alat EU-a za pomoć ljudima da dobiju posao (ili bolji posao), integrirajući ljude u nepovoljnom položaju u društvo i osiguravajući pravednije životne prilike za sve. To se čini ulažući u ljude i njihove vještine - zaposlene i bez posla, mlade i stare.

ESF raspolaže sa ukupno 120,4 milijarde eura za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Ova je podrška usmjerena na oko 15 milijuna ljudi svake godine kako bi ušli na tržište rada ili poboljšali svoje vještine za pronalaženje posla u budućnosti ili za bolju socijalnu integraciju određenih osoba u nepovoljnom položaju.

³Europski fond za regionalni razvoj – *Financijski instrumenti*, FiCompass, Bruxelles, 2015., 3. str.

Govoreći o financijskim instrumentima vrlo je bitno spomenuti kako su oni prikladni za financijski isplative projekte, tj. one za koje se očekuje da će generirati dovoljno prihoda ili uštede za vraćanje primljene potpore. Također, osmišljeni su kako bi privukli zajedničko ulaganje iz drugih izvora, uključujući privatna ulaganja, kako bi se povećao iznos sredstava dostupan u određenim sektorima tj. područjima gdje postoje problemi s pristupom financiranju. Financiranje se može ostvariti u obliku zajmova, jamstava ili kapitala. Također može podržati razvoj na strani ponude, doprinoseći razvoju tržišta. Što se tiče upravljanja financijskim instrumentima, njima mogu upravljati nacionalne ili regionalne banke, međunarodne organizacije poput Europske investicijske banke ili Europskog investicijskog fonda, financijski posrednici i (samo za zajmove i jamstva) upravljačka tijela⁴.

Financijski instrumenti na taj način mogu pridonijeti postizanju sljedećih tematskih ciljeva ESF-a:

- promicanje zapošljavanja i poticanje mobilnosti radne snage,
- ulaganje u obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje,
- promicanje društvene uključenosti i borba protiv siromaštva te
- unapređenje institucionalnih kapaciteta i učinkovitija javna uprava⁵.

Kako je za vrijeme pisanja ovoga rada, aktualna tema pandemija COVID-19, koja je utjecala na stvaranje svjetske krize, u svibnju 2020. godine Europska Komisija je predložila potrebne izmjene EU-ovih programa socijalnog financiranja kako bi se odgovorilo na socijalne izazove i izazove u području zapošljavanja u razdoblju nakon krize.

Predlaže se da fondovima kohezijske politike se dodijeli 55 milijardi eura novih sredstava za razdoblje od 2020. do 2022. godine kako bi se spriječio negativan utjecaj koronavirusa na tržište rada. Instrument za to je inicijativa REACT-EU u kojoj Europski socijalni fond za razdoblje od 2014. do 2020. godine ima ključnu ulogu u održavanju zaposlenosti i pružanju potpore socijalnoj uključenosti⁶.

⁴ The European Social Fund – Financial instruments. FiCompass, Bruxelles, 2015., 5. str.

⁵ Ibidem, 6. str.

⁶ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325&langId=hr> (8.9.2020)

Komisija je objavila financijske podatke o provedbi kohezijske politike u prvoj polovici 2020. godine na ESIF Open Data platformi. U cijeloj Uniji uloženo je više od 23 milijarde eura u okviru 4 fonda kohezijske politike⁷.

2.2.2. Kohezijski fondovi (CF)

Kohezijski fond, osnovan je 1994. godine, te osigurava financiranje projekata zaštite okoliša i transeuropskih mreža u državama članicama čiji je bruto nacionalni dohodak po stanovniku manji od 90% prosjeka EU-a.

Kohezijski fond osnovan je u svrhu jačanja ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije Europske unije u interesu promicanja održivog razvoja. Za programsko razdoblje od 2014. do 2020. godine pruža podršku:

- Ulaganje u okoliš, uključujući područja koja se odnose na održivi razvoj i energiju koja predstavljaju koristi za okoliš,
- Transeuropske mreže u području prometne infrastrukture (TEN-T),
- Tehnička podrška⁸

Ukupni proračun CF-a iznosi 63 milijarde eura za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Ova se podrška pruža državama članicama čiji je bruto nacionalni dohodak po stanovniku manji od 90% prosjeka EU-a. Tablica 2 prikazuje alokaciju sredstava iz CF pojedinoj državi.

⁷ <https://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=67&langId=en&newsId=9768> (8.9.2020)

⁸ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/96/cohesion-fund> (9.9.2020)

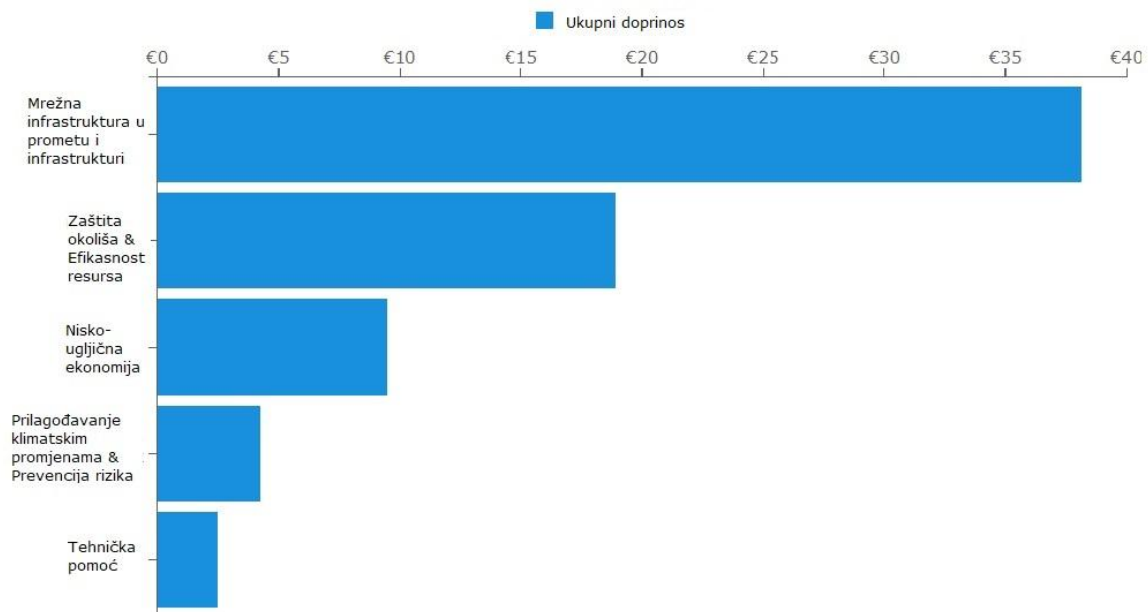
Tablica 2: Financiranje iz kohezijskog fonda

ZEMLJA ČLANICA	BUDŽET (U MILIJUNIMA EURA)
BUGARSKA	2 278.3
ČEŠKA	6 258.9
ESTONIJA	1 073.3
GRČKA	3 240.5
HRVATSKA	2 559.5
CIPAR	288.9*
LATVIJA	1 349.4
LITVA	2 048.9
MAĐARSKA	6 025.4
MALTA	217.7
POLJSKA	23 207.9
PORTUGAL	2 861.7
RUMUNJSKA	6 934.9
SLOVENIJA	895.3
SLOVAČKA	4 168.2
UKUPNO	63 390

* Uključujući dodatni iznos od 19,4 milijuna eura dodijeljen Cipru

Izvor: izradila autorica prema <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/96/cohesion-fund> (9.9.2020)

Slika 2 prikazuje budžet po pojedinoj grani interesa kohezijskih fondova, izražen u milijardama eura, za razdoblje od 2014. do 2020. godine.



Grafikon 2: Ukupan budžet kohezijskog fonda u milijardama eura

Izvor: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/funds/cf> (10.9.2020)

2.2.3 Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EAFRD)

Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj ili skraćeno EAFRD instrument je financiranja koji podržava strategije i projekte ruralnog razvoja. Također je dio europskih strukturnih investicijskih fondova tj. ESIF-a.

Proračun EAFRD-a za razdoblje od 2014. do 2020. godine iznosi oko 100 milijardi eura. Proračun će se trošiti tijekom tog razdoblja, kroz provedbu programa ruralnog razvoja koji će trajati do kraja 2023. godine⁹.

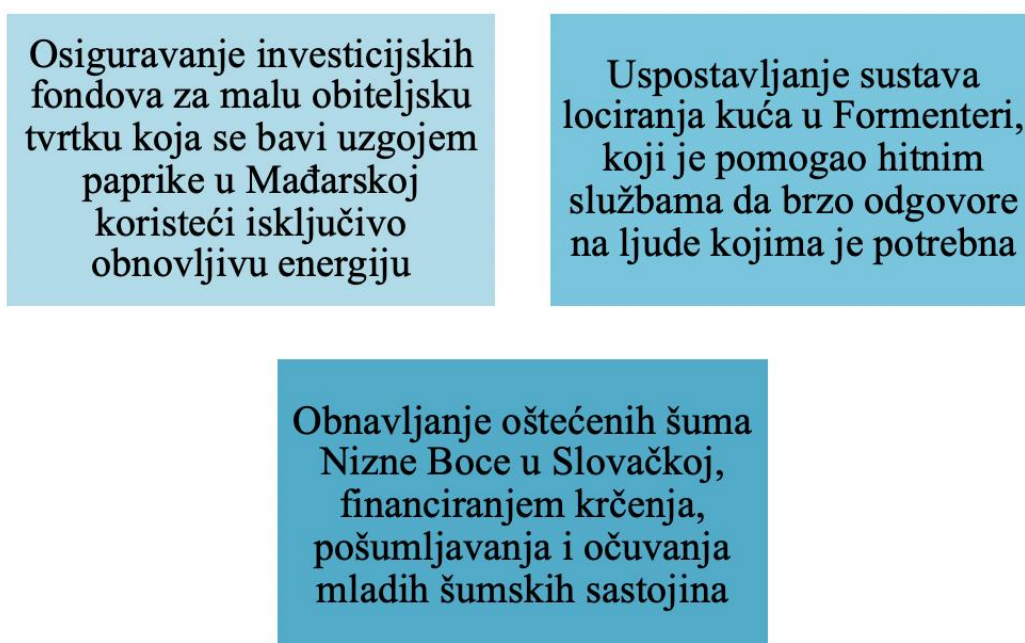
Glavne zadaće EAFRD-a su poticanje prijenosa znanja i inovacija u poljoprivredi, šumarstvu i ruralnim područjima. Također, jačanje održivosti i konkurentnosti svih vrsta poljoprivrede, te promicanje inovativnih poljoprivrednih tehnologija i održivog gospodarenja šumama. Uz promicanje organizacije prehrambenog lanca, dobrobiti životinja i upravljanja rizicima u poljoprivredi, EAFRD se bavi i promicanjem učinkovitosti resursa i potpora preusmjeravanju prema nisko-ugljičnom i klimatski otpornom gospodarstvu u poljoprivredi, prehrani i šumarstvu. Najznačajnija zadaća EAFRD-a je obnavljanje, očuvanje i jačanje

⁹https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/rural-development_en (11.9.2020)

ekosustava povezanih s poljoprivredom i šumarstvom, te promicanje socijalne uključenosti, smanjenja siromaštva i gospodarskog razvoja u ruralnim područjima¹⁰.

Programi ruralnog razvoja također mogu podržati pametna sela. Cilj ove inicijative je pružanje svestranog alata za poticanje, omogućavanje i pomoć u proširivanju inovacija u ruralnim područjima širom Europe, rješavajući zajedničke izazove s kojima se suočavaju građani koji žive na ruralnim područjima.

Shema 4 prikazuje primjere projekata financirane od strane EAFRD-a, koji su također implementirani od strane RDP-a tj. programa ruralnog razvoja.



Shema 4: Primjeri financiranja od strane EAFRD-a

Izvor: Izradila autorica prema https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/rural-development_en (11.9.2020)

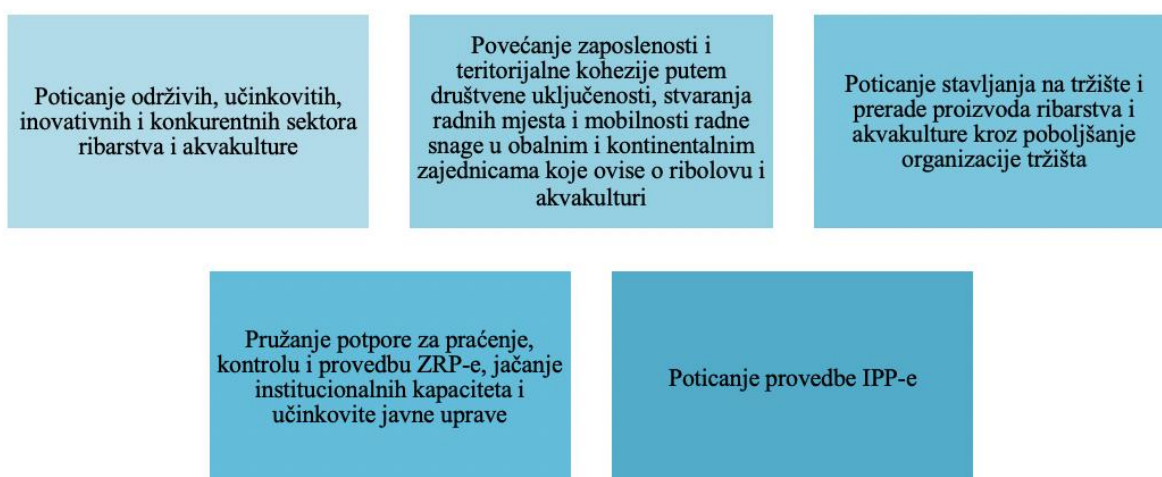
¹⁰Ibidem

2.2.4 Europski fond za pomorstvo i ribarstvo

Europski fond za pomorstvo i ribarstvo ili EMFF, glavni je alat postizanja ciljeva ZRP-a, tj. Zajedničke ribarstvene politike. EMFF je zadužen za provođenje takozvane IPP tj. Integrirane pomorske politike EU. S ciljem ostvarenja održivosti ribarstva i akvakulture, te same konkurentnosti i ravnoteže unutar tog područja, upravo se iz EMFF-a osiguravaju potrebna sredstva za ribarsku industriju i prijeko potrebno priobalno područje. U glavnom fokusu ovoga fonda stvorile su se ribarstvene zajednice na koje su najviše utjecale promjene u industriji. Do 85% ukupne vrijednosti projekta, može se financirati iz EMFF-a¹¹.

Svakoj je zemlji dodijeljen udio u ukupnom proračunu fonda, na temelju veličine njene ribolovne industrije. Tada svaka zemlja sastavlja operativni program govoreći kako namjerava potrošiti novac. Nakon što Komisija odobri ovaj program, na nacionalnim vlastima je da odluče koji će se projekti financirati. Nacionalna tijela i Komisija zajednički su odgovorne za provedbu programa¹².

Republika Hrvatska jedna je od EU članica koje su stekle pravo korištenja financiranja iz EMFF-a. U razdoblju od 2014. do 2020. godine ukupno su namijenjena 252,6 milijuna eura iz proračuna Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo. Čak 86,8 milijuna eura osigurano je za poticanje okolišnog održivog, resursno učinkovitog, inovativnog, konkurentnog i na znanju utemeljenog ribarstva¹³. Shema 5 prikazuje područja financiranja iz EMFF-a:



Shema 5: Područja financiranja EMFF-a

¹¹ <https://www.eu-projekti.info/fond/europski-fond-za-pomorstvo-i-ribarstvo/> (12.9.2020)

¹² https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_en (13.9.2020)

¹³ <http://europski-fondovi.eu/eff> (12.9.2020)

2.3. KOHEZIJSKA POLITIKA ZA RAZDOBLJE OD 2021 – 2027 GODINE

2.3.1. Nova kohezijska politika Europske unije

Europska komisija za razdoblje od 2021. do 2027. godine razmatra novu kohezijsku politiku EU koja bi optimizirala dosadašnju politiku, čineći je jednostavnijom za razumijevanje i korištenje, dok je ujedno sveobuhvatnija i efikasnija. Predloženi proračun za navedeno razdoblje iznositi će 1135 milijarde eura, te će zapravo simbolizirati 1,114% BND-a.

Prijedlog nove kohezijske politike definiran je unutar 7 poglavlja:

- jedinstveno tržište, inovacije i digitalna pitanja
- kohezija i vrijednosti
- prirodni resursi i okoliš
- migracije i upravljanje granicama
- sigurnost i obrana
- EU susjedstvo i svijet
- europska javna uprava¹⁴

Govoreći o ciljevima kohezijske politike za razdoblje od 2021. do 2027. godine, može se reći da postoji 5 glavnih ciljeva. Prvi cilj nazvan je "Pametnija Europa" jer mu je zadatak promicati pametne tj. inovativne gospodarske metamorfoze. Drugi cilj je nazvan "Zelenija Europa" jer je srž ovog cilja upravo smanjivanje emisije ugljika te poticanje prelaska na čišću i ekološki prihvatljiviju energiju, kojoj je zadatak "obaviti posao", ali i također minimalizirati nepotrebna popratna onečišćenja. Ovaj cilj također predlaže veću obzirnost prema sve zamjetnijim klimatskim promjenama. Treći cilj je na prvi pogled vrlo jednostavan, dok je s druge strane iznimno kompleksan, a to je "Povezaniya Europa" odnosno osnaživanje mobilnosti, te regionalne povezanosti ICT-a. Predzadnji cilj je "Europa s istaknutijom socijalnom komponentom" kako bi se osnažilo i što aktivnije razvijalo europsko građanstvo. Zadnji cilj nove politike je nazvan "Europa bliže građanima", te omogućava održivi i

¹⁴Planovi i pravila za novo programsko razdoblje 2021.-2027., Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, Zagreb, 2020., 3. str.

integrirani razvoj različitih područja zajedno s njihovim lokalnim inicijativama¹⁵. U tablici 3 prikazuje se pojednostavljenje okvira kohezijske politike za novo razdoblje (2021.-2027).

Tablica 3: Obrazloženje okvira nove kohezijske politike

Pojednostavljenje	Obrazloženje
Jedna zajednička uredba za sedam fondova za podijeljeno upravljanje	Prvi put je sedam fondova za zajedničko upravljanje obuhvaćeno jednim zakonodavstvom. U ovom jednostavnom, ali sveobuhvatnom pravilniku navedena su usklađena pravila provedbe za sve.
Jedinstvena Uredba o Kohezijskom fondu i Europskom fondu za regionalni razvoj	Jednostavnija, kraća i samo jedna uredba (umjesto dvije)
Manji izbor tematskih područja, veća fleksibilnost	11 tematskih ciljeva za razdoblje od 2014. 2020. konsolidirano je u pet ciljeva politike. Opširniji ciljevi politike jednostavniji su za izvješćivanje i državama članicama omogućuju veću fleksibilnost u prenošenju sredstava unutar određenog prioriteta. Manji broj posebnih ciljeva.
Manje uvjeta koji omogućuju provedbu (prijasnji <i>ex ante</i> uvjeti)	20 uvjeta umjesto gotovo 40 za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Uvjeti su usmjereni na područja politike s najvećim utjecajem na učinkovitost kohezijske politike. Ne obuhvaćaju druge postojeće pravne obveze.
Nema više izmjena sporazuma o partnerstvu nakon početnog donošenja	Na temelju sporazuma o partnerstvu pregovori o programu vodit će se na početku, no nakon toga više neće biti izmijenjeni. Za razdoblje od 2014. do 2020. godine sve promjene u programima morale su biti unesene i u izmijenjeni partnerski ugovor, što je predstavljalo administrativno opterećenje za programska tijela.

¹⁵ Ibidem

Nema preklapanja između sporazuma o partnerstvu i programa	Nema preklapanja između sadržaja sporazuma o partnerstvu i programa (na primjer, uvjeti koji omogućuju provedbu ili analiza koju je potrebno podnijeti samo u programu, ali ne i u sporazumu o partnerstvu).
Pojednostavnjenja logika intervencije	Logika intervencije bit će usredotočena na opširne ciljeve politike i posebne ciljeve. Svi pokazatelji i vrste intervencija nalaze se na jednoj razini – jedino na razini posebnog cilja (ne provlači se između prioriteta i posebnih ciljeva kao što je to bilo dosad).
Nema obveze provedbe <i>ex ante</i> evaluacije	<i>Ex ante</i> evaluacija budućih programa postaje opcija, a ne obveza.
Jedinstven skup pokazatelja; visoka obuhvaćenost po zajedničkim pokazateljima	Svi će pokazatelji koji se upotrebljavaju u programu ubuduće biti dio okvira za uspješnost (performance framework). Predloženi zajednički pokazatelji ostvarenja i rezultata obuhvatit će velik udio intervencija programa – nema obveze da programi imaju specifične pokazatelje.

Izvor: Izradila autorica prema *Planovi i pravila za novo programsko razdoblje 2021.-2027.*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, Zagreb, 2020. (15.9.2020)

2.3.2. Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030.godine

Odgovor Republike Hrvatske na novu kohezijsku politiku Europske unije je izrada Nacionalne razvojne strategije (NRS) do 2030.godine i novih operativnih programa. Trenutno, prije izrade NRS potrebno je definirati strateške prioritete RH te odgovoriti na nekoliko pitanja. Pitanja se odnose na trenutno stanje u RH, o razvojnim potencijalima, koja nam je vizija, strateški ciljevi, razvojni smjerovi, razvojni scenariji, provedbeni mehanizmi, pitanje financiranja i upravljanja procesom. Štoviše, NRS novi slogan „Hrvatska kakvu želimo“. Nadalje, tijekom izrade NRS sljedeći razvojni smjerovi su predloženi:

- Prepoznatljiva Hrvatska;
- Ekonomski stabilna i učinkovita Hrvatska;

- Konkurentna, poduzetna i inovativna Hrvatska;
- Sigurna Hrvatska;
- Zelena Hrvatska;
- Povezana Hrvatska;
- Uključiva Hrvatska;
- Hrvatska naprednih regija (Rast i radna mjesta za regije).¹⁶

„Prepoznatljiva Hrvatska“ bazira se na kreiranju Hrvatske kao brenda. U svijetu se želi istaknuti hrvatska tradicija, kulturno i prirodno nasljeđe, sposobnosti naših mladih ljudi i jačanje socijalne kohezije. Nadalje, drugi smjer usmjeren je ka građanima. Planira se daljnje ulaganje u ljudski kapital, unaprjeđenje pravosudnog sustava i javne uprave koji mogu u bilo kojem trenutku biti na usluzi građana te promptno odgovoriti na njihove potrebe. Štoviše, treći smjer bazira se na stvaranje moderne i osuvremenjene države Republike Hrvatske. Kako bi se to postiglo potrebno je podignuti njezinu konkurentnost, te stvoriti zdravu poduzetničku i inovativnu klimu. Nadalje, svaki gospodarski napredak trebao bi biti temeljen na inovacijama i znanju te poticati zapošljavanja kako mladih tako i starih u sektore visoke dodane vrijednosti. Osim toga, potrebno je brendirati naše aktivnosti i proizvode, digitalizirati društvo, uvoditi i primjenjivati nove tehnologije, jačati veze između mnogih institucija kako bi krajnji rezultat nekakvih aktivnosti bio jači. „Sigurna Hrvatska“ želi pružiti sigurnost građanima RH putem promptnijih odgovora na elementarne nepogodne, brže reakcije na sprječavanje mogućih kriminalnih djela, spriječiti terorističke napade, kibernetičke napade itd. „Zelena Hrvatska“ bavi se promicanjem održivog razvoja odnosno održivog upravljanja resursima, čuvanja okoliša, prelazak na obnovljive izvore energije, pametno odgovoriti na klimatske promjene te prelazak na kružno i pametno gospodarstvo. „Povezana Hrvatska“ temelji se na unaprjeđenju mreža prometnica, promicanju održivog prometa, uvođenje pametnih sustava te promicanje intermodalnog prijevoza. Istodobno, „Uključiva Hrvatska“ želi omogućiti svim građanima RH jednaku mogućnost pristupa obrazovanju i odgoju te kvalitetnom zapošljavanju. Nadalje, ovaj smjer obuhvaća i borbu protiv diskriminacije i siromaštva, veću društvenu uključenost i pružanje kvalitetnije zdravstvene skrbi o obiteljima. Posljednje, ali ne najmanje bitno Hrvatska želi unaprijediti sve svoje regije. Ta politika temelji se na novom pristupu teritorijalnog razvoja RH koji pruža ravnomjerni regionalni

¹⁶ *Strateški prioriteti Republike Hrvatske do 2030. godine – kako se uključiti u izradu NRS 2030 i operativnih programa*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Zagreb, 2019., 9.str.

razvoj, razvoja pametnih otoka i gradova, stvaranje novih radnih mjesta te pametna specijalizacija regija¹⁷.

Za novo razdoblje 2021.-2027. Europska komisija unutar Kohezijske politike namjerava dodijeliti Republici Hrvatskoj 9.835.000.000 eura.

¹⁷ Ibidem

3. OPERATIVNI PROGRAMI REPUBLIKE HRVATSKE

Republici Hrvatskoj za financijsko razdoblje 2014.-2020 odobreno je ukupno 10,676 milijardi eura iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova. Nadalje, iznos od ukupno 8,397 milijardi eura predviđen je za ostvarivanje ciljeva kohezijske politike, zatim 2,026 milijardi eura za realizaciju ciljeva poljoprivrede i ruralnog razvoja te 253 milijuna eura za gospodarski razvitak ribarstva.¹⁸ Prilikom korištenja ESI fondova bitno je obratiti pozornost na strateški okvir zbog preusmjeravanja novca ka postizanju ciljeva određenih strateškim okvirom. Strateški okvir obuhvaća niz javnih politika odnosno zakona, uredba, podzakona strategija itd. koji se odnose na realizaciju ciljeva za daljnji razvitak Europske unije.¹⁹ Štoviše, strateški okvir za korištenje sredstava iz ESI fondova u Republici Hrvatskoj definiran je Zajedničkim nacionalnim pravilima, Sporazumom o partnerstvu, operativnim programima, uredbama i Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira za korištenje ESI fondovima u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2014.-2020.²⁰

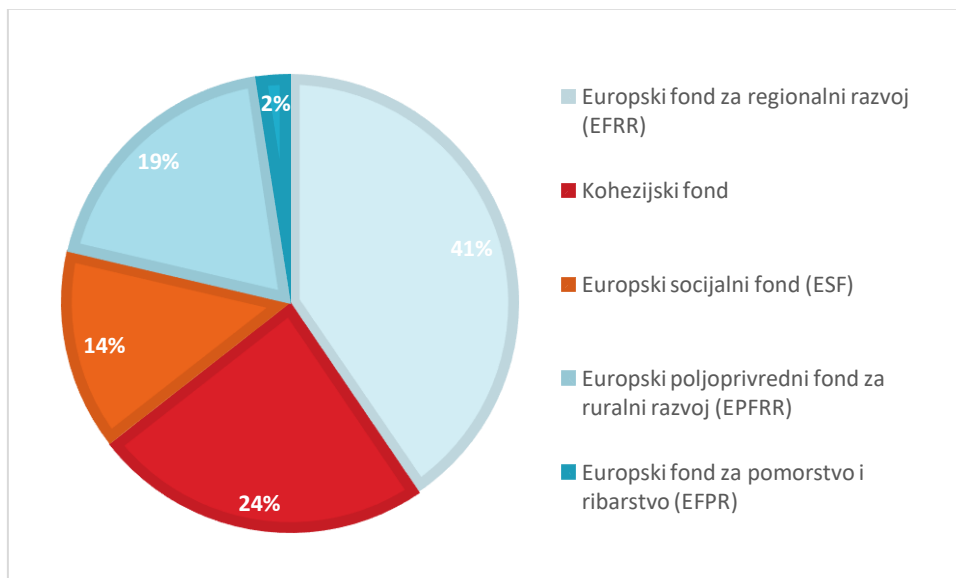
Operativni programi RH mogu se definirati kao dokumenti u kojima su detaljno opisane i razrađene vrste mjera i aktivnosti potrebne za implementaciju i korištenje ESI fondova. Nadalje, RH je usvojila četiri operativna programa, a to su Operativni program Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020., Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020., Operativni program konkurentnost i kohezija 2014.-2020. i Program ruralnog razvoja 2014.-2020.²¹ Međutim, aktivnosti predviđene operativnim programima biti će financirane iz odgovarajućih ESI fondova: Europski socijalni fond, Kohezijski fond, Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj, Europski fond za regionalni razvoj i Europski fond za pomorstvo i ribarstvo. Na sljedećem grafikonu prikazana je alokacija sredstava iz ESI fondova za RH 2014.-2020.

¹⁸ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/> (14.9.2020)

¹⁹ Ibidem

²⁰ Ibidem

²¹ Ibidem



Grafikon 3: Alokacija sredstava po ESI fondovima za RH 2014.-2020.

Izvor: Izradila autorica prema <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/>

3.1. OPERATIVNI PROGRAM UČINKOVITI LJUDSKI POTENCIJALI

OP Učinkoviti ljudski potencijali za razdoblje 2014.-2020. imaju cilj ostvarenja veće stope zapošljavanja i jačanja socijalne kohezije u RH. OP je podijeljen u četiri temeljna područja redom: Visoka zapošljivost i mobilnost radne snage, socijalno uključivanje, obrazovanje i cjeloživotno učenje i dobro upravljanje odnosno pametna administracija.²² Procijenjena vrijednost OP Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020. je 1,85 milijardi eura. Financiranje se vrši iz Europskog socijalnog fonda ukupne vrijednosti 1,58 milijardi što čini 85% vrijednosti programa, dok je preostalih 15% financirano iz nacionalnog proračuna RH.

Prvo temeljno područje odnosi se na visoku zapošljivost i mobilnost radne snage čiji je cilj rast zapošljavanja, smanjenje trenutne nezaposlenosti, promicanje konkurentnosti na tržištu rada, jačanje HZZ-a odnosno Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, pružanje poduzetničkih i stručnih vještina i znanja obrtima i malim i srednjim poduzećima, provođenje

²² <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-ucinkoviti-ljudski-potencijali-2014-2020/> (14.9.2020)

mjera za zapošljavanje itd.²³ Nadalje, za ovo područje predviđena je alokacija resursa iz ESIF ukupne vrijednosti 532.933.273 eura.

Drugo temeljeno područje obuhvaća socijalno uključivanje. Putem ovog područja predviđeno je osiguravanje potpora socijalno osjetljivim skupina, zatim razvoj socijalnih usluga koji u konačnici doprinose općem zapošljavanju i promicanju harmonizacije obiteljskog života i rada kroz osuvremenjene socijalne usluge u zajednici. Ukupna sredstva za drugo područje iznose 328.000.000 eura²⁴.

Nadalje, treće područje razrađuje tematiku obrazovanja i cjeloživotnog učenja. Putem ovog temeljnog područja planira se daljnje ulaganje u ljudski kapital unaprjeđenjem i provedbom politike razvoja ljudskih potencijala. Štoviše, planira se usklađenje sustava obrazovanja i osposobljavanja u korespondenciji sa potrebama na tržištu rada, potaknuti veći broj ljudi u korištenju cjeloživotnog obrazovanja te poboljšati ljudski kapital u razvoju i obrazovanju.²⁵ Ukupna alokacija resursa ovom temeljnom području iznosi 450.000.000 eura.

Zadnja komponenta se odnosi na dobro upravljanje odnosno na pametnu administraciju. Ovo područje pokušava ojačati ulogu organizacije civilnog društva za demokratski razvoj i društveno-ekonomski rast. Sredstva koja su pripala ovom području iznose ukupno 191.276.944 eura.

3.2. PROGRAM RURALNOG RAZVOJA

Zajednička poljoprivredna politika (ZPP) predstavlja jedno od najznačajnijih područja djelovanja institucija Europske Unije.²⁶ Program ruralnog razvoja se financira sredstvima EPFRR-a (Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj). Putem ovog programa želi se potaknuti konkurentnost poljoprivrede, osigurati održivo upravljanje prirodnim resursima, klimatskim promjenama, postignuti uravnotežen teritorijalni razvoj ruralnih područja, te stvaranje novih radnih mjesta. Cjeloviti iznos koji će Program ruralnog razvoja dobiti za razdoblje 2014.-2020. iznosi 2.383 milijarde eura. Međutim, iz Europskog fonda za ruralni razvoj financirati će se samo 2.026 milijardi eura, dok će razliku sufinancirati nacionalni proračun RH. Program ruralnog razvoja ima šest prioritetnih osi, a to su sljedeće:

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

²⁵ Ibidem

²⁶ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/program-ruralnog-razvoja-2014-2020/> (15.9.2020)

- OS 1 - Promicanje znanja i inovacija u šumarstvu, poljoprivredi i ruralnim područjima (Sredstva za postizanje ciljeva u okviru Prioriteta 1 raspoređena su unutar prioriteta 2-6);
- OS 2 - Povećanje održivosti poljoprivrednih gospodarstava te konkurentnosti poljoprivrednih djelatnosti (svih vrsta) (600.545.085,72 eura);
- OS 3 - Promicanje organiziranja lanca prehrane (237.632.367,48 eura);
- OS 4 - Obnavljanje, očuvanje i poboljšanje ekosustava vezanih uz poljoprivredu i šumarstvo (561.119.748,96 eura);
- OS 5 - Poticati veću učinkovitost resursa i poticanje korištenja alternativnih tehnologija koji manje zagađuju okoliš (170.508.210,00 eura);
- OS 6 - Smanjenje siromaštva, gospodarski razvoj u ruralnim područjima, smanjenje teritorijalnih nejednakosti i promicanje socijalne uključenosti (401.382.525,79 eura)²⁷.

3.3. OPERATIVNI PROGRAM ZA POMORSTVO I RIBARSTVO

OP za pomorstvo i ribarstvo želi osigurati održiv gospodarski razvoj akvakulture i ribarstva, ravnomjerno razvijanje teritorijalnog razvoja akvakulturnih i ribarstvenih područja te implementacija Integrirane pomorske politike Europske unije. Nadalje, tim programom ostvarivat će se ciljevi propisani u Zajedničkoj ribarstvenoj politici. Štoviše, program će biti sufinanciran sredstvima Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo (EFPR) te će ukupan iznos za razdoblje 2014.-2020. iznositi 252.643.138 eura. Unutar ovog OP razrađena su 6 područja odnosno prioriternih osi:

- OS 1 – Poticanje okolišno održivog, resursno učinkovitog, inovativnog, konkurentnog i na znanju utemeljenog ribarstva (86.827.381 eura)
- OS 2 – Poticanje okolišno održive, resursno učinkovite, inovative, konkretne i na znanju utemeljene akvakulture (55.261.186 eura)
- OS 3 – Poticanje provedbe ZRP-a (34.824.000 eura)
- OS 4 – Povećanje zaposlenosti i teritorijalne kohezije (18.954.045 eura)
- OS 5 – Poticanje trženja i prerade (40.617.938 eura)
- OS 6 – Poticanje provedbe integrirane pomorske politike (IPP) (1.000.000 eura).²⁸

²⁷ Ibidem

Štoviše, operativni programi su iznimno važni za ostvarivanje kako hrvatski, tako i europskih ciljeva. Veoma je bitno izraditi kvalitetne programe kako bi korištenje ESI fondova bilo što učinkovitije i kvalitetnije. Pored prethodno tri navedena i opisana operativna program, u taj krug ulazi Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ koji će detaljno biti elaboriran u nastavku diplomskog rada „Unapređenje hrvatske prometne povezanosti putem Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020.

²⁸ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-za-pomorstvo-i-ribarstvo-2014-2020/>
(15.9.2020)

4. OPERATIVNI PROGRAM „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ 2014-2020

Putem OPKK provodi se kohezijska politika EU. OPKK ujedno je definiran kao „temeljni programski dokument“ koji u konačnici pridonosi cilju „Ulaganje za rast i radna mjesta“. Dokument je nastao iz potrebe za prevladavanjem negativnih učinaka nastalih ekonomskom i financijskom krizom. BDP Republike Hrvatske se od početka recesije odnosno od 2008. godine do 2014. godine kumulativno smanjio za 12%. Istodobno, nastali su razni problemi poput visoke nezaposlenosti, smanjenje konkurentnosti gospodarstva, nerazmjer između ekonomskih potreba i obrazovnog sustava, neadekvatna javna i gospodarska infrastruktura te povećanje regionalnih nejednakosti koji u konačnici OPKK mora riješiti kako bi doprinijelo ostvarenju konačnih ciljeva strategije Europe 2020 i Nacionalnog programa reformi (NPR) za 2014. godinu te nadolazeća razdoblja. Putem OPKK-a naglasak se stavlja na pružanje pomoći pri razvoju poduzetništva, istraživačkih djelatnosti te investiranje u infrastrukturne projekte u sektorima energetike, ICT-a, prometa i zaštite okoliša. Štoviše, OPKK 2014-2020 se financira iz dva fonda ukupne vrijednosti 6,831 milijardi eura. Prvi fond obuhvaća Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) te je istim predviđeno sufinanciranje od 4,321 milijardi eura, dok drugi fond, odnosno Kohezijski fond (KF) osigurava financijska sredstva u vrijednosti od 2,510 milijardi eura. Nadalje, važno je napomenuti kako Republika Hrvatska treba sufinancirati OPKK iz svog proračuna te cjelokupna vrijednost OPKK raste na 8,037 milijardi eura. Što se tiče statusa financijskih pokazatelja provedbe OPKK za 2014.-2020. na dan 31. kolovoza 2020 prikazano je sljedećom tablicom 4.

Tablica 4: Financijski pokazatelji statusa provedbe Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020.

Vrijednost dodijeljenih sredstava	Vrijednost objavljenih poziva	Vrijednost ugovorenih sredstava	Vrijednost plaćenih sredstava korisnicima	Vrijednost doznačenih sredstava
6.831.255.232,00	8.904.781.255,00	7.427.094.427,00	2.357.278.135,00	2.368.147.367,00

*svi navedeni iznosi su u eurima

Izvor: <https://strukturnifondovi.hr/financijski-pregled-eu-fondova/> (24.9.2020)

Analizirajući tablicu 4 možemo vidjeti da ukupna vrijednost ugovorenih sredstava u razdoblju 1.1.2014 – 31.8.2020 iznosi 7,4 milijardi eura, dok je vrijednost objavljenih poziva

skoro 9 milijardi eura. Međutim odnos doznačenih sredstva od strane Europske unije Hrvatskoj iznosi 2,3 milijarde eura što čini skromnih 35% od dodijeljenih sredstava. Također, Nacionalna razvojna strategija ističe kako OPKK u odnosu na druge operativne programe RH ima najbolji postotak ugovorenih sredstava, dok s druge strane bilježi najlošiji postotak isplaćenih sredstava.

Strategija OPKK temeljena je na ulaganje u 9 tematskih ciljeva odnosno prioriternih osi koji će biti elaborirani u nastavku²⁹. Prije detaljne analize, u nastavku slijedi popis osi:

- OS 1: Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija
- OS 2: Korištenje informacijskih i komunikacijskih tehnologija
- OS 3: Poslovna konkurentnost
- OS 4: Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije
- OS 5: Klimatske promjene i upravljanje rizicima
- OS 6: Zaštita okoliša i održivost resursa
- OS 7: Povezanost i mobilnost
- OS 8: Socijalno uključivanje i zdravlje
- OS 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje.³⁰

²⁹ *Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. – tehničke izmjene*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Zagreb, 2017., 2. str.

³⁰ *Ibidem*, 2. str.

4.1. PRIORITETNE OSI I ALOKACIJA FINANCIJSKIH RESURSA

OS 1: Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija

Istraživanje i razvoj predstavlja važnu komponentu pri kreiranju održivog i konkurentnog gospodarstva neke države. Također takav razvoj mora biti utemeljen na znanju i inovacijama. Usprkos dobrom znanstvenom potencijalu hrvatskih znanstvenih organizacija za daljnje unaprjeđenje gospodarstva države, RH se susreće sa mnogobrojnim nedostacima koje je potrebno prevladati. Ovi nedostaci javljaju se u oblicima zastarjele opreme za istraživanje i razvoj, potom nedostatak resursa potreban za provedbu istraživanja te nedovoljna razmjena tehnologije i znanja. Također, prethodno navedene komponentne predstavljaju prepreku prilikom integriranja Hrvatske među svoje izvrsne Europske kolege. Povrh svega, potrebno je više ulaganja u istraživanje i razvoj od strane hrvatskih poduzeća, posebno mikro i malih koji u odnosu na srednja i velika poduzeća veoma zaostaju. Međutim, vidljiv je nedostatak javne potpore znanstveno-istraživačkim aktivnostima te ujedno manjak interesa hrvatskih poduzeća pri ulasku u takve pothvate. Zbog krucijalnih promjena za kojim hrvatsko društvo i gospodarstvo vapi, predviđeno je korištenje ESI fondova koji ima za cilj potaknuti inovacije u poduzećima, pokrenuti i podupirati privatna ulaganja u razvoj istraživanja i inovacija³¹.

OS 2: Korištenje informacijskih i komunikacijskih tehnologija

Prilikom stvaranja modernog i inovativnog društva Hrvatska se susreće s problemima poput širokopojasnog pristupa i pokrivenost mrežom sljedeće generacije (NGA). Nadalje, u odnosu na Europsku uniju, Hrvatska zaostaje za svojim vršnjacima u oba segmenta. Istodobno, trenutna razina pokrivenosti NGA zastupljena je na nekoliko lokacija guste naseljenosti što u konačnici dovodi do generiranja prepreka mnogobrojnim kućanstvima, institucijama i poduzećima. Suočeni su s nemogućnošću pristupanja brzom širokopojasnoj vezi te uporabi modernih i sofisticiranih IT usluga. U krajnjoj liniji dolazi do sve veće regionalne i socijalne nejednakosti. Kako bi se omogućio razvoj i raspoloživost digitalnog društva svim hrvatskim građanima u OPKK predviđeno je korištenje 307 milijuna eura iz EFRR-a³². Također, putem OPKK ostvaruju se ciljevi „Strategije za razvoj širokopojasnog pristupa Internetu u Republici Hrvatskoj 2012. - 2015.“ i nove Strategije za 2016. – 2020. Prioritetnom

³¹ Ibidem, 3. str.

³² Ibidem, 4. str.

osi 2 predviđeno je daljnje rješavanje pokrivanja širokopojasnom mrežom sljedeće generacije hrvatskog područje, zatim unaprjeđenje upravljanja IKT infrastrukture te poboljšanje dostupnosti e-usluga.

OS 3: Poslovna konkurentnost

Mala i srednja poduzeća (MSP) su okosnica hrvatskog gospodarstva. Zapošljavaju 68,3% radno aktivnog stanovništva (ukupno 1, 03 milijuna osoba), te stvaraju 20,5 milijardi eura dodane vrijednosti (59%)³³. Međutim, MSP suočavaju se s nedostatkom izvora financiranja koji dovodi do smanjenja poduzetničke aktivnosti. Nadalje, MSP nisu u mogućnosti pribaviti financijske resurse na tržištu kapitala koji gotovo da ne postoji u RH ili su raspoloživi resursi zanemarivi, od banaka koje su nesklone riziku ili nekih drugih izvora financiranja poput poslovnih anđela. U krajnjoj točki svodi se na to da MSP moraju koristiti vlastite prihode i zadržanu dobit kako bi financirali nova ulaganja. Uslijed manjka izvora financiranja, hrvatski poduzetnici suočavaju se i s nedostatkom potrebnih vještina za stvaranje modernog i inovativnog okruženja. Kako bi se trenutna situacija poboljšala, predviđeno je korištenje raznih potpora, kreiranje nove infrastrukture i usluga u obliku inkubatora, industrijskih i tehnoloških parkova. Štoviše, u okviru ove prioritetne osi financiranje je predviđeno iz EFRR-a te ukupni financijski resursi iznose 970 milijuna eura³⁴. Također, naglasak se stavlja na promicanje poduzetništva, poticanje kreativnosti i novih ideja, stvaranje novih poduzeća, osiguravanje boljeg pristupa financiranju za MSO i unaprjeđenje poslovne klime i okoliša.

OS 4: Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije

Prednosti i mane hrvatskog energetskog sustava detaljno su elaborirane u Energetskoj strategiji Republike Hrvatske do 2020. OPKK ističe ovisnost Republike Hrvatske o uvozu energenata, uglavnom nafte i naftnih derivata. Također, kako bi se smanji uvoz energenata, potiču se investicije u obnovljive izvore energije. Nadalje, u OPKK se ističe kako distribucijska mreža električne energije je suočena s problemima sezonalnosti. Primjerice, tijekom ljeta u priobalju se povećava broj korisnika te ukupna količina utrošene energije. Štoviše, dodatne probleme stvara neadekvatna infrastruktura odnosno stare mreže izgrađene 1960-ih i 1970-ih koje su okarakterizirane kao nedostatne i nepouzidane. Povrh svega, povećana potrošnja energije opada na zgrade (komercijalne i javne zgrade te stambene

³³ Ibidem, 6. str.

³⁴ Ibidem, 7. str.

zgrade) izgrađenih prije 1987. godine koje su kategorizirane u energetske razred D. S drugim riječima, takve zgrade okarakterizirane su kao ogromni potrošači energije (prosječno: 200 kWh/m²) što je znatno više u odnosu na europske vršnjake. Kako bi se povećala energetska učinkovitost na svim poljima, prioritetna os 4 potiče ulaganje u obnovljive izvore energije te promiče mjere energetske učinkovitosti u sektorima s najvećim udjelom u potrošnji energije. Zadnja mjera odnosi se na uvođenje novih tehnologija u upravljanje energijom (pametne mreže), zatim unaprjeđenje energetske infrastrukture (centralno grijanje i rasvjeta), te podizanje energetske razine javnih i stambenih zgrada. Štoviše, u okviru prioritetne osi 4 predviđeno je korištenje više od 500 milijuna eura iz EFRR-a³⁵.

OS 5: Klimatske promjene i upravljanje rizicima

Svakim danom Republika Hrvatska je sve izloženija utjecaju klimatskih promjena. Na godišnjoj razini primjetan je porast prosječne temperature zrake, dok godišnje razine padalina se smanjuju, međutim u manjem intenzitetu. Istodobno, povećava se stopa ekstremnih vremenskih neprilika koje generiraju sve više prirodnih i ekonomskih posljedica. Štoviše, pored poljoprivrede i turizma ugroženi su ekosustavi, vodeni resursi te infrastruktura. Nadalje, očekuje se povećanje broja poplava uzrokovanih klimatskim promjenama. Kako bi se potencijale štete izbjegle ili konačan iznos nepogode smanjio, nužno je primijeniti konkretne mjere za povećanje prevencija i smanjenja rizika od katastrofa. U skladu s time, prioritetna os 4 OPKK-a ima za cilj poboljšati sustav za praćenje i procjenu klimatskih promjena i sustav upravljanja u kriznim situacijama. Povrh toga, potrebno je također riješiti pitanja koja se referiraju na prioritetne rizike (u RH se ovo ponajprije odnosi na pitanja s poplavama). OPKK u periodu 2014-2020 planira izdvojiti iz EFRR-a nešto manje od 250 milijuna eura³⁶.

OS 6: Zaštita okoliša i održivost resursa

Postojeći sustav gospodarenja otpadom u RH ocijenjen je kao neodrživ i ekološki neprihvatljiv. U posljednja dva desetljeća, RH je sanirala mnogobrojna neadekvatna odlagališta komunalnog otpada, „crne točke“ odnosno mjesta visoko zagađenih otpadom i nelegalna odlagališta. Takvo neadekvatno zbrinjavanje otpada dovodi do ekoloških šteta koje također imaju posljedično djelovanje na ljudsko zdravlje. Međutim, RH mora uskladiti svoj sustav s europskim direktivama o otpadu koji su detaljno elaborirane u Ugovoru o pristupanju. Također, pri sektoru upravljanju vodama dolazi do isticanja regionalnih

³⁵ Ibidem, 8. str.

³⁶ Ibidem, 10. str.

nejednakosti. Samo 80% stanovništva je spojeno na sustav javne vodoopskrbe, dok se ostali 20% snabdijeva iz lokalnih vodovoda ili privatnih bunara. Nadalje, RH se suočava s problem onečišćenih voda. OPKK razrađuje pitanje osiguranja mjere unapređenja obrade otpadnih voda koje se izlijevaju u priobalne vode i onečišćuju Jadransko more. Unutar prioritetne osi 6 u periodu 2014-2020 potrebno je unaprijediti postojeći sustav gospodarenja otpadom s prioritetom reduciranja odlaganja otpada na odlagalištima te poboljšati sustav upravljanja vodama s svrhom osiguravanja dovoljne količine pitke vode te zaštite kvalitete istih. Štoviše, predviđeno je financiranje iz EFRR-a i KF-a, te ukupna dodijeljena sredstva u tom periodu iznose više od milijarde eura³⁷.

OS 7: Povezanost i mobilnost

Loša kvaliteta i neadekvatno održavanje javnog prijevoza, nedostatak odgovarajućih načina prijevoza unutar i između županija odnosno regija te u konačnici manjak ekološko prihvatljivih i pouzdanih prijevoznih sredstava su komponente koje negativno djeluju na konkurentnost hrvatskog gospodarstva. OPKK-a u skladu sa Nacionalnom prometnom strategijom u predviđenom razdoblju 2014-2020 ima cilj rješavanja prethodno navedenih nedostataka kako bi Hrvatska i njeno gospodarstvo u što skorijem vremenu bili integriraniji u bolju europsku povezanost. Prioritetna os 7 OPKK biti će u nastavku diplomskog rada detaljnije analizirana.

OS 8: Socijalno uključivanje i zdravlje

Hrvatsko društvo jedno je od najugroženijih unutar EU od siromaštva i socijalne isključenosti. U OPKK definirane su „ranjive skupine“ koje spadaju u kategorije s najvećim rizikom od socijalne isključenosti i siromaštva. Nadalje, Hrvatska se bori sa sektorom zdravstva koji stavlja izniman pritisak na javne izdatke. Osim toga, zdravstvena skrb nije ravnomjerno raspoređena diljem zemlje (posebno su zakinjuta ruralna područja) što ponovo dovodi do problema regionalnih nejednakosti. Također, EU sugerira hrvatskom zdravstvenom sustavu prijelaz s akutne bolničke skrbi na drugi oblik, poput dnevne kirurgije/dnevne bolnice i druge oblike skrbi koje zahtijevaju manje financijskih resursa. Nadalje, treba se riješiti pitanje pružanja integriranih i personaliziranih usluga za osobe s invaliditetom. Hrvatska se bori s manjkom kapaciteta potrebnog za pružanje adekvatne skrbi, međutim taj problem će se riješiti putem Europske strategije za osobe s invaliditetom 2010-2020, Konvencijom UN o pravima osoba s invaliditetom i Nacionalnom strategijom izjednačavanja mogućnosti za

³⁷ Ibidem, 11.str

osobe s invaliditetom. Istodobno, rješava se pitanje socijalne isključenosti hrvatskih branitelja iz Domovinskog rata (1991-1995) te članove njihovih obitelji. Također, u ovu skupinu uključuju se i izbjeglice, povratnici, prognanici i civilne žrtve rata. Istodobno, područja devastirana ratom definirana su kao područja najnižih indeksa razvoja. Kako bi se ratno pogođena područja „probudila“ Hrvatska je osmislila novi integrirani pristup koji će stvoriti nova radna mjesta, unaprijediti infrastrukturu, poboljšati usluge i strukturu socijalne potpore. Unutar prioritetne osi 8 predviđena alokacija resursa u razdoblju 2014-2020 iznosi više od 350 milijuna eura³⁸.

OS 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje

Strukturne reforme u hrvatskom obrazovanju su nužne te moraju biti fokusirane na modernizaciju kurikuluma. Također, reforme moraju biti temeljene na ishodima učenja te na razvijanju „ključnih i transverzalnih kompetencija koje su preduvjet za sudjelovanje u cjeloživotnom učenju kao strateškim ciljevima Programa obrazovanja i osposobljavanja za 2020“³⁹. Istodobno, razina korištenja informacijskih i komunikacijskih tehnologija (IKT) u hrvatskom obrazovnom sustavu u odnosu na EU, ispod su prosjeka. Na razini države, nema dovoljno adekvatne opreme s kojom bi se zadovoljio rad sustava. Uglavnom, korištena oprema u nekim školama je zastarjela, dok negdje nema dovoljno opreme za sve učenike. Iz tog razloga OPKK naglašava pomnu koordinaciju ulaganja u IKT opremu kako bi školstvo na razini države se moderniziralo te podiglo na novu razinu. Iako se u pretpristupnom razdoblju opremanje škole provodilo, to je bilo u značajno manjoj mjeri nego danas. Međutim, daljnja ulaganja u obrazovnu infrastrukturu su potrebna. Štoviše, na razini RH ima nedovoljan broj studentskih domova koji mogu omogućiti jeftinije školovanje studentima što u krajnjoj mjeri predstavlja prepreku mnogim studentima za nastavak svog obrazovanja. Potrebno je poboljšati pristup tercijarnom obrazovanju i povećati broj diplomiranih studenata kako bi RH postala moderna i obrazovana nacija s ciljem kreiranja konkurentnog gospodarstva. U okviru prioritetne osi 9 predviđeno je korištenje 270 milijuna eura te je alokacija sredstava unutar osi prikazana tablicom 5⁴⁰.

³⁸ Ibidem, 15. str.

³⁹ Ibidem, 16. str.

⁴⁰ Ibidem, 17. str.

Tablica 5: Popis prioritetnih osi i alokacija financijskih osi unutar OPKK-a 2014.-2020.

Prioritetna os	Alokacija ESIF (EUR)
OS 1: Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija	664.792.165
OS 2: Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije	307.952.676
OS 3: Poslovna konkurentnost	970.000.000
OS 4 : Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije	531.810.805
OS 5: Klimatske promjene i upravljanje rizicima	245.396.147
OS 6: Zaštita okoliša i održivost resursa	1.987.360.608
OS 7: Povezanost i mobilnost	1.260.415.428,00
OS 8: Socijalno uključivanje i zdravlje	356.500.000
OS 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje	270.914.791
Tehnička pomoć	236.112.612
Ukupno:	6.831.255.232,00

Izvor: Izradila autorica prema <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-konkurentnost-i-kohezija/> (10.09.2020.)

4.2. PRIORITETNA OS 7 – POVEZANOST I MOBILNOST

Kvaliteta hrvatske prometne povezanosti između županija, gradova, općina i sela ocijenjena je vrlo niskom ocjenom. Osim što je mobilnost ljudi između i unutar regija nezadovoljavajuća, također loša povezanost ima multiplikativne negativne učinke na gospodarstvo Republike Hrvatske odnosno utječe na njezinu konkurentnost. Putem OPKK-a hrvatski geografski položaj želi se bolje iskoristiti te unaprijediti povezanost između Jadrana i Mediterana te središnje Europe. OPKK želi osuvremeniti i razviti prometnu infrastrukturu unutar TEN-T mreže i koridora EU-a koja bi tim putem omogućila bolju mobilnost robe i ljudi, integrirala tržišta pojedinih županija u unutarnje tržište EU-a, potaknula gospodarstvo i trgovinu, omogućila dostupnost većeg broja pojedinih stvari te u konačnici stvorila nova radna mjesta. Također, u OPKK-u se ističe integracija modalnih mreža prijevoza odnosno

osuvremenjivanje željezničke povezanosti, zatim unaprjeđenje kvalitete unutarnjih vodenih putova te smanjivanje razine emisija u gradskom prijevozu⁴¹. Prioritetna os 7 u operativnom programu 2014-2020 označuje nastavak provođenja i implementiranja strateških ciljeva definiranih u operativnom programu 'Promet' 2007-2013.

4.2.1. Tematski ciljevi, investicijski prioriteti i specifični ciljevi

U ovoj sekciji biti će obrađen tematski cilj s njegovim investicijskim prioritetima i specifičnim ciljevima. Tematski cilj prioritetne osi 7 u OPKK za razdoblje 2014.-2020. temelji se na „promicanju održivog prometa i uklanjanju uskih grla u infrastrukturi ključnih mreža“⁴². Nadalje, tematski cilj obuhvaća 3 investicijska prioriteta (7a, 7b i 7i) sa ukupno 7 specifičnih ciljeva (7a1, 7b1, 7i1, 7ii1, 7ii2, 7ii3 i 7iii1).

Investicijski prioritet 7a „Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T“ želi poduprijeti članice EU, u ovom slučaju RH, na unaprjeđenje fizičke prometne infrastrukture u cilju razvijanja potrošačke i poduzetničke okoline⁴³. Također, želi se poboljšati teritorijalna kohezija te unaprijediti prometne veze unutar i između regija kako bi slabije regije bile integriranije u prometnom sustavu odnosno da se te ceste povežu s glavnom mrežom i intermodalnim čvorovima. Dakle, iz prethodno navedenih stavki proizlazi specifičan cilj 7a1 s ciljem „Unaprjeđenje cestovne TEN-T mreže i pristupa TEN-T cestovnoj mreži“⁴⁴. Štoviše, u konačnici želi se postići veća mobilnost ljudi i dobara na području Republike Hrvatske te s ostatkom Unije. Istodobno, očekuje se u okviru ovog specifičnog cilja smanjenje regionalnih nerazmjera te poboljšanje teritorijalne kohezije. Nadalje, specifičan primjer za Republiku Hrvatsku odnosi se na rješavanje povezanosti iste s južnom regijom odnosno Dubrovačko-neretvanskom županijom. Problem proizlazi iz tog što je ta obalna regija omeđena teritorijom Republike Bosne i Hercegovine te generira problem cestovnog uskog grla odnosno odvaja važan gospodarski teritorij od unutrašnjosti RH. Istodobno, pokušava se riješiti zagušenje u cestovnom prometu tijekom ljetne sezone na splitskom području gradeći omišku zaobilaznicu. Također, postići će se preusmjeravanje prometnih tokova koji će imati povoljan učinak na povećanje sigurnosti i stanja okoliša u aglomeraciji Splita. U konačnici ovim projektom planira se preusmjeravanje prometa iz trajektne luke Split koja je veoma opterećena, posebno tijekom ljetne sezone s novom trajektnom lukom. Naime, Rijeka se također suočava s problemom uskog grla. Rastuća teretna

⁴¹ Ibidem, 13. str.

⁴² Ibidem, 151. str

⁴³ Ibidem, 152. str.

⁴⁴ Ibidem, 152. str.

luka u Rijeci spaja se na usko grlo u centru grada koja se bori sa gustim prometom. Kako bi se taj problem riješio, predviđena je izgradnja nove ceste koja bi luku direktno povezivala s gradskom obilaznicom koja pripada mreži TEN-T. Unutar prioritetne osi 7, investicijskog prioriteta 7a te specifičnog cilja 7a1 predviđeni su sljedeći veliki projekti redom: Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom, Rijeka D403, Omiška zaobilaznica: Stobreč – Dugi Rat – Omiš, te sa sekundarnog popisa most kod Gradiške i treći prometni trak dionice Zagreb – Karlovac⁴⁵. Međutim, pored prethodno navedenih projekata moguće je financiranje manjih projekata s ciljem rješavanja uskih grla te prometne zagušenosti. Projekti se odnose na funkcionalne razine koje su definirane u Strategiji prometnog razvoja RH 2014.-2030. te regije koje su povezane i sa TEN-T mrežom. Mogući korisnici financijskih sredstava iz ESIF su imenovana nadležna tijela za ceste poput Hrvatskih cesta, zatim tijela lokalne vlasti te konzorcij korisnika.

Nadalje, investicijski prioritet 7b odnosi se na „Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta“⁴⁶. Taj investicijski prioritet nastao je na temelju podataka koji svjedoče o velikom broju nesreća na cestama RH. RH ima neslavno veliku brojku u odnosu na svoje EU kolege. Glavni cilj je reduciranje smrtno stradalih za 50% u 2020 u odnosu na 2010. Također, unutar ovog prioriteta definiraju se aktivnosti poput postizanja promjena ponašanja osoba u prometu, unaprjeđenje cestovne infrastrukture, poboljšati sigurnost vozila te unaprijediti uslugu hitne prve pomoći te zbrinjavanje ozlijeđenih. Međutim, specifičan cilj unutar ovog investicijskog prioriteta usmjerava se na poboljšanje infrastrukture odnosno uklanjanje takozvanih „crnih točaka“. Dakle, specifičan cilj 7b1 odnosi se na „Poboljšanje cestovne sigurnosti na mjestima s visokim miješanim prometom“ odnosno planira se izgradnja malih zaobilaznica, sanacija raznih željezničkih pruga, tunela te razni prijelazi na državnim županijskim i lokalnim cestama diljem RH kako bi se sigurnost svih sudionika u prometu podigla na veću razinu⁴⁷. Mogući korisnici ove mjere su tijela nadležna za ceste i cestovno željezničke prijelaze poput Hrvatskih cesta, HŽ Infrastrukture, te tijela lokalnih vlasti i konzorcij korisnika.

Štoviše, prioritetna os 7 uključuje investicijski prioritet 7i koji se odnosi na „podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-

⁴⁵ Ibidem, 155. str.

⁴⁶ Ibidem, 156. str.

⁴⁷ Ibidem, 156. str.

T⁴⁸. Također, pozornost se pridodaje unaprjeđenju plovnih puteva (specifični cilj 7i1) te osuvremenjivanju lučke infrastrukture u glavnim riječnim lukama. Osim toga, cilj je odstranjenje uskih grla u osnovnoj TEN-T mreži unutarnjih vodnih puteva koji će osigurati veću količinu tereta na području RH te poboljšati i osigurati daljnji tranzit istog. Međutim, tijekom izvedbe ovog cilja javljaju se višestruki problemi poput nedovoljne integracije te fluktuirajuće tržišne potražnje u sustavu i oskudna razina plovnosti. Prioritetna stavka ovog cilja je u konačnici osigurati veću plovnost koridora, unaprijediti povezanost luka te osigurati sigurnost lučke infrastrukture pridodajući veliku pozornost komponenti zaštiti okoliša. Drava, Dunav i Sava su tri najrazvijenija plovna puta u Hrvatskoj te svo troje igraju važnu ulogu pri postizanju specifičnog cilja 7i1. Međutim unutar OPKK fokus se stavlja na povećanje dimenzije plovnih puteva te uklanjanje uskih grla Save čija je plovnost ograničena na 380 km do 562 km. Prihvatljive aktivnosti koje je moguće financirati sredstvima Europskih strukturnih i investicijskih fonda su aktivnosti poput izgradnje novih luka, premještanje postojećih, unaprjeđenje pristupnih cesta koje povezuju putničke luke, mogućnost kupnje manjih putničkih brodova sa niskom razinom CO2 itd. Mogući korisnici sredstava jesu tijela lokalne vlasti u regijama sjeverne i središnje Dalmacije, sjevernog Jadrana i južne Dalmacije. Također, potencijalni korisnici su i tvrtke koje organiziraju i upravljaju uslugama javnog prijevoza koje posluju na relaciji od-do hrvatskih otoka.

Nadalje, investicijski prioritet 7ii uključuje 3 specifična cilja (7ii1, 7ii2 i 7ii3). Investicijski prioritet 7ii pridodaje pozornost razvoju i unaprjeđenju prometnih sustava koji su prihvatljivi za okoliš te prometni sustavi koji sadržavaju nisku emisiju CO2 s ciljem promoviranja održive lokalne i regionalne mobilnosti. Stoga specifičan cilj 7ii1 odnosi se na unaprjeđenje dostupnosti naseljenih otoka za lokalno stanovništvo, potom cilj 7ii2 na povećanje korisnika javnog prijevoza i 7ii3 unaprjeđenje dostupnosti Dubrovnika zrakom. Unaprjeđenje otočne povezanosti od strateške je važnosti za gospodarstvo RH. Ključno je integrirati hrvatske otoke u prometnu mrežu kako bi se smanjila emigracija sa istih te unaprijedila kvaliteta otočnog života. Drugim riječima, želi se otočnom stanovništvu poboljšati dostupnost obrazovanja, zapošljavanja te ostalih usluga. Također, bitno je osigurati prometne linije koje omogućuju redovnu povezanost između otoka i kopna kako bi lokalno stanovništvo tijekom zimskih i ljetnih mjeseci moglo normalno izvršavati dnevne migracije zbog raznih obveza.

⁴⁸ Ibidem, 160. str.

Nadalje, specifičan cilj 7ii2 želi promicati promjenu oblika prijevoza, povećati kapacitet javnog prijevoza, korištenje istog sa što manjim mogućim posljedicama na okoliš. Osim toga, radi se na uklanjanju uskih grla koji su glavni razlog pri razvoju i funkcioniranju sustava javnog prijevoza u gradovima. Samo područja velikih gradova poput Osijeka, Zagreba, Splita i Rijeke te manjih gradova Zadra, Varaždina, Pule i Karlovca uživaju mogućnost korištenja javnog prijevoza. Međutim, želi se postići integracija različitih oblika prijevoza: tramvaj-željeznica-autobus kako bi javni prijevoz obuhvatio veće područje korištenja te zadovoljio potrebe potražnje korisnika. Trenutno, ne postojeći objedinjeni raspored za multimodalni prijevoz ili mogućnost kupnje karte za različite tipove prijevoza što u konačnici potiče korisnike za uporabu osobnih automobila. Štoviše, OPKK želi smanjiti negativni trend povećanja korištenja osobnih automobila za 5% u korist javnog prijevoza. Nadalje, ovaj specifični cilj primarno će se usmjeriti na područje središnje Hrvatske, sjeverne i središnje Dalmacije te njihove aglomeracije.

Također, investicijski prioritet 7ii želi poboljšati dostupnost Dubrovnika zrakom te tako nadvladati nedostatak fizičke povezanosti Dubrovnika s ostatkom RH. Unutar investicijskog prioriteta 7a predviđeno je unaprjeđenje cestovne povezanosti Dubrovačko-neretvanske županije, dok investicijski prioritet 7ii, specifičnog cilja 7ii3 aludira na poboljšanje zračne luke Dubrovnik. Štoviše, već je nekoliko puta navedena strateška važnost grada Dubrovnika za opći razvoj države i gospodarstva, što upravo i ovaj specifičan cilj dokazuje. Dubrovnik se tijekom ljetnih mjeseci suočava s problemom prihvata povećanog broja turista zbog manjka kapaciteta zračne luke koji bi trebao u što skorijem vremenu biti riješen. Također, postojeća infrastruktura u zračnoj luci je neadekvatna te kao takva predstavlja prijetnju radu zračne luke. Nadalje, važnost unaprjeđenja povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske pridonijeti će cilju integracije Hrvatske u šengenski prostor.

Posljednje, ali ne najmanje važno čini investicijski prioritet 7iii koji se odnosi na razvoj i obnovu željezničkog sustava te promicanje mjera za ublažavanje buke. Investicijski cilj 7iii u OPKK 2014-2020 nastavak je dugogodišnjeg rada u OP „Promet“ 2007.-2013. Štoviše, specifični cilj 7iii1 investicijskog prioriteta 7iii temelji se na dugoročnom povećanju uporabe željezničkih mreža te preuzimanju većeg udjela prometa tereta i ljudi u odnosu na ceste. Međutim prije postizanja tog cilja potrebno je modernizirati, osuvremeniti i nadograditi željezničku infrastrukturu RH koja godinama stagnira i pati od nedovoljnog financijskog ulaganja. Osim ulaganja u infrastrukturu, potrebne su značajne investicije u sustav prometne signalizacije i obnovu voznog parka čija je prosječna starost 30 godina. Kako bi gospodarstvo RH postalo konkurentnije nužno je rekonstruirati i obnoviti postojeće koridore i trase koji

prolaze teritorijem Hrvatske. Rekonstrukcija se specifično odnosi na dionice mediteranskog koridora (Rijeka-srednja Europa) koja je od strateške važnosti za RH zbog povezivanja luke Rijeka s tržištem srednje Europe, zatim TEN-T trase Ljubljana-Zagreb-Beograd (ex Paneuropski koridor X) i TEN-T trase Budimpešta-Ploče (ex Paneuropski koridor Vc). Predviđeni krajnji rezultat ovog specifičnog cilja je bolja umreženost željezničkih pruga s drugim oblicima prijevoza, unaprjeđenje međunarodne povezanosti te uvođenje suvremenih tehnologija i usluga u poslovanje željeznica (e-usluge, informacijski sustavi na peronima i u voznom parku, mogućnost jednosmjernih karata). U razdoblju 2014.-2020. unutar OPKK predviđeno je provođenje sljedećih projekata: Dugo Selo – Križevci (projekt se prenosi iz prethodnog OP), Hrvatski Leskovac – Karlovac i Komunikacijski projekt za ETCS2⁴⁹. Štoviše, postoji i sekundarni popis koji obuhvaća projekte Križevci – Koprivnica – državna granica, Dugo Selo – Novska, Okučani – Vinkovci, Zaprešić – Zabok, Škrlevo – Rijeka – Jurdani -Šapjane i izgradnja centra za upravljanje prometom. Pored prethodno navedenih projekata svaka aktivnost koja se odnosi na izgradnju novih dionica te osuvremenjivanje postojećih dionica Mediteranskog koridora i ex X. paneuropskog koridora, predložak uvođenja novih tehnologija i sustava, nabava novog voznog parka je više nego dobrodošla te uživa mogućnost financiranja iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova. Mogući korisnici sredstava su institucije poput željezničkih gospodarskih objekata, HŽ Infrastrukture, vlasnici željezničkih kolodvora itd.

⁴⁹ Ibidem, 177. str.

Tablica 6: Popis investicijskih prioriteta i specifičnih ciljeva OPKK-a 2014.-2020.

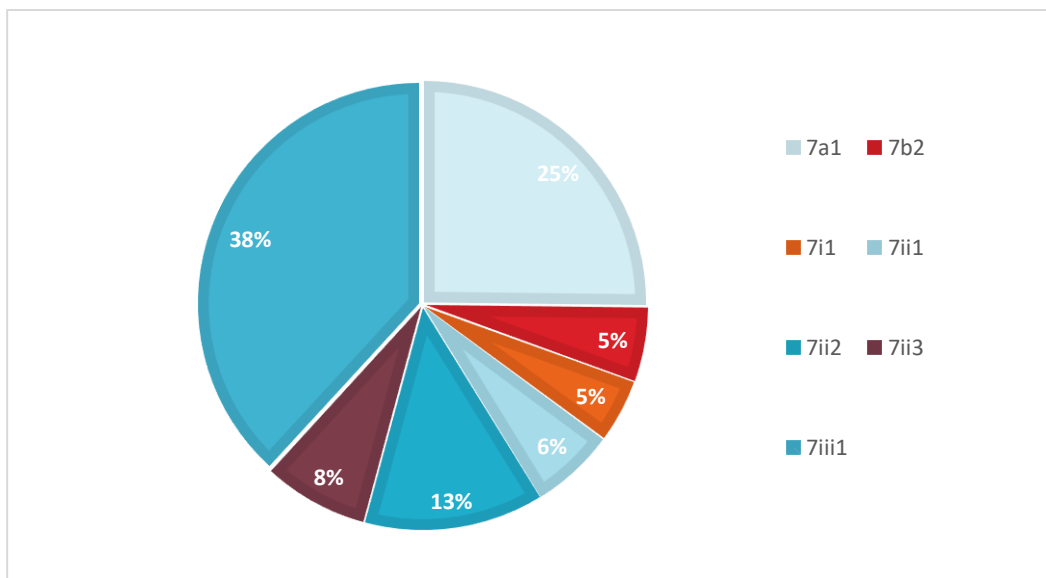
OZNAKA INVESTICIJSKI PRIORITETA	NAZIV INVESTICIJSKOG PRIORITETA	OZNAKA SPECIFIČNOG CILJA	NAZIV SPECIFIČNOG CILJA	FOND
7a	Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7a1	Unaprjeđenje cestovne TEN-T mreže i pristupa TEN-T cestovnoj mreži	EFRR
7b	Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta	7b1	Poboljšanje cestovne sigurnosti na mjestima s visokim miješanim prometom	EFRR
7i	Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7i1	Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putevima	KF
7ii	Razvoj i unaprjeđenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš i prometni sustavi sa niskim emisijama CO ₂ , uključujući plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti	7ii1	Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike	KF
		7ii2	Povećanje broja putnika u javnom prijevozu	KF
		7ii3	Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom	KF

7iii	Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i <u>interoperabilnih</u> željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke	7iii1	Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže	KF
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	------------------------------------------------	----

Izvor: Izradila autorica prema *Operativnom programu "Konkurentnost i kohezija" 2014.-2020. – tehničke izmjene*, online: strukturfondovi.hr (12.09.2020).

4.2.2. Alokacija financijskih resursa za prioritetnu os 7

Ukupna alokacija resursa za prioritetnu os 7 u razdoblju 2014.-2020. iznosi 1.310.205.755 eura što je oko 20% od cjelokupnog iznosa predviđenog za financiranje prioritetnih osi operativnog programa. Nadalje, važno je istaknuti kako su prioritetnoj osi 7 dodijeljena sredstva iz dva fonda: Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijskog fonda (KF). Financiranje iz EFRR predviđeno je za specifične ciljeve 7a1 i 7b2, dok specifični ciljevi 7i1, 7ii1, 7ii2, 7ii3 i 7iii će biti pokriveni sredstvima iz kohezijskog fonda. Ukupno financiranje iz EFRR za specifične ciljeve 7a1 i 7b2 iznosi 400.000.000 eura odnosno 330.000.000 eura dodijeljeno je specifičnom cilju 7a1 te 70.000.000 eura specifičnom cilju 7b2. Istodobno, kohezijski fond namijenio je 910.205.755 eura za preostale specifične ciljeve. Najviše je pripalo specifičnom cilju 7iii za obnovu željezničkih pruga tj. 500.205.755 eura što je oko 40% od ukupnog iznosa dodijeljenog prioritetnoj osi 7. Nadalje, investicijskom prioritetu 7ii odobrena su sredstva u iznosu od 370.000.000 eura što se dalje raspoređuje na specifične ciljeve. Konkretna podjela sredstava dodijeljenog investicijskog prioritetu 7ii je sljedeća: specifični cilj 7ii1 80.000.000 eura, specifični cilj 7ii2 170.000.000 eura i specifični cilj 7ii3 100.000.000 eura. Unaprjeđenju unutarnjih vodenih putova odnosno specifičnom cilju 7i1 pripalo je 60.000.000 eura. Štoviše, na sljedećem grafu ilustrativno je prikazana ukupna alokacija financijskih sredstava prioritetnoj osi 7.



Grafikon 4: Alokacija financijskih resursa unutar OPKK-a za prioritetnu os 7

Izvor: Izradila autorica prema podacima *operativnog programa "Konkurentnost i kohezija" 2014.-2020.* – mogućnost za županije, gradove i općine, online: <http://www.europski-fondovi.eu/> (15.09.2020)

4.2.3. Usklađenost prioritetne osi 7 Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. s Prometnom strategijom Republike Hrvatske

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014.-2030. razvila se iz potrebe objedinjavanja različitih vidova prometa u jedinstvenu nacionalnu strategiju. Izrada strategije odvijala se u tri faze. Štoviše, strategiji se pristupilo s funkcionalno-regionalnog i sektorskog pristupa. Prvi pristup, odnosno funkcionalno regionalni odnosi se na segregaciju teritorija Hrvatske na funkcionalne regije. Segregacija se temelji na prometnoj potražnji i stvarnoj interakciji mobilnosti, neuzimajući u obzir granice županija ili državnih granica. S druge strane, sektorski pristup analizira ključne vidove prometa odnosno željeznički, cestovni i zračni promet te pomorstvo i unutarnju plovidbu, u smislu međunarodne i nacionalne mobilnosti. Na temelju tih analiza utvrdili su se multimodalni ciljevi i mjere za postizanje istih koji su utvrđeni za svaki pojedinačni prometni sektor. Nadalje, „strategija prometnog razvoja temelji se na analizi postojećeg stanja u zemlji, identificirajući prilike i probleme te analizirajući najbolja rješenja za dostizanje postojećih potreba“.⁵⁰ Putem strategije želi se utvrditi srednjoročni i dugoročni razvitak u RH te napraviti iskorak u odnosu na trenutno stanje u smislu unaprjeđenja kvalitete prometnog sustava i njegove infrastrukture. Na temelju

⁵⁰ *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)*, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017., 195. str

toga definirani su opći i specifični ciljevi. Općih ciljeva ima ukupno 9, te se odnose na sljedeće segmente redom:

- CO1 – Promjena raspodjele prometa putnika u korist javnog prijevoza te korištenje prijevoza s nultom emisijom CO2 odnosno štetnih plinova;
- CO2 – Promjena raspodjele prometa tereta u prilog pomorskog i željezničkog prometa i prometa unutarnjim vodnim putovima;
- CO3 – Razvijanje prometnog sustava temeljenom na načelu ekonomske održivosti;
- CO4 – Reduciranje štetnih utjecaja na klimu uzrokovanim prometnim sustavom;
- CO5 – Reduciranje štetnih utjecaja na okoliš uzrokovanim prometnim sustavom;
- CO6 – Povećanje sigurnosti prometnog sustava;
- CO7 – Povećanje interoperabilnosti prometnog sustava;
- CO8 – Poboljšanje integracije prometnih modova u Hrvatskoj;
- CO9 – Daljnje razvijanje hrvatskog djela TEN-T mreža (osnovnih i sveobuhvatnih)⁵¹.

Nadalje, Nacionalna strategija prometnog razvoja RH 2017.-2030. temelji se na načelima ekološke održivosti, dostupnosti i socijalne uključenosti, promjeni oblika prijevoza, povećanje interoperabilnosti, unaprjeđenje povezanosti sa susjednim zemljama i međupovezivanje unutar TEN-T mreže. Istodobno, operativni program „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020., prioritarna os 7 doprinijeti će ključnim ciljevima Prometne strategije za Hrvatsku. Štoviše, OPKK omogućuje korištenje financijskih sredstava kako bi se ostvarili ciljevi prometne strategije. Međutim, prometna strategija RH u odnosu na OPKK je opširnija i sadrži sve vidove prometa, dok OPKK više ulazi u suštinu i bazira se na pojedinim dijelovima.

⁵¹ Ibidem, 195. str.

4.3. MJERE REPUBLIKE HRVATSKE ZA ZAŠTITU EU PROJEKATA OPERATIVNOG PROGRAMA „KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ U VRIJEME PANDEMIJE

Vlada Republike Hrvatske 17. ožujka 2020. godine na sjednici je donijela paket mjera za pomoć gospodarstvu s ciljem umanjivanja nastalih ili mogućih šteta uzrokovanih pandemijom COVIDA-19. Marko Pavić, ministar regionalnog razvoja i fondova EU-a predložio je sljedeće mjere za Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ kako bi potencijalna šteta bila što manja. Mjere su prikazane tablicom 7.

Tablica 7: Popis predloženih mjera za OPKK

<ul style="list-style-type: none">• Povećanje alokacije za financijski instrument “ESIF Mikro zajmovi” za obrtna sredstva mikro i male poduzetnike (1.000-25.000 eura, početak 12 mjeseci, smanjenje kamata na 0,5% – 0,75% – 1,0%)
<ul style="list-style-type: none">• Smanjenje kamatnih stopa na investicijske kredite s 30% udjelom obrtnih sredstava “ESIF Mikro i Mali zajmovi” na 0,1 %-0,25%-0,5%
<ul style="list-style-type: none">• Povećanje maksimalne stope jamstva za “ESIF pojedinačna jamstva” za kredite za obrtna sredstva sa 65% na 80% glavnice kredita
<ul style="list-style-type: none">• Bezuvjetno produljenje trajanja projekta s rokom završetka u ožujku, travnju i svibnju 2020. godine, kao i obveze povrata sredstava s rokom dospeljeća u ožujku, travnju i svibnju za 90 dana – za sve projekte sufinancirane iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija koji su u provedbi.
<ul style="list-style-type: none">• Potvrđivanje 75% potraživanih izdataka iz Operativnog programa “Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.” kroz zahtjev za plaćanje, a ostalih 25% po provedenoj kontroli ispravnosti izdataka u predmetnoj nabavi radova/roba i/ili usluga i donošenju odluke o ne/postojanju nepravilnosti kao temelja za zadržavanje 25% iznosa.
<ul style="list-style-type: none">• Uspostava novog financijskog instrumenta “COVID-19 zajmovi” za obrtna sredstva za male i srednje poduzetnike.

Izvor: Izradila autorica prema <https://www.eu-projekti.info/vlada-rh-donosi-mjere-za-zastitu-eu-projekata-u-vrijeme-epidemije/#> (24.9.2020)

5. IZABRANI INFRASTRUKTURNI PROJEKTI PRIORITETNE OSI 7

Peta cjelina obuhvaćati će popis velikih projekata unutar prioritetne osi 7. Na stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture nalazi se popis glavnih projekata kojih ima ukupno osam. Nekoliko glavnih projekata financirani su u dvije faze. Prva faza se sufinancirala sredstvima Operativnog programa Promet, dok je druga iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“. Osim glavnih projekata, OP broji mnogo manjih projekata. Ukupan broj projekata na dan 28. ožujka 2019 iznosi 62. Tijekom promatranog razdoblja 2014.-2020. nekolicina glavnih projekata se uspjela realizirati, dok neki trebaju završiti u tekućoj godini, a preostali dio se planira realizirati u drugom financijskom razdoblju. Nadalje, interesantno je naglasiti da nakon desetljeća stagnacije ulaganja u željeznice, napokon je došao njihov „trenutak“. Štoviše, ministar Oleg Butković je istaknuo kako je ovo desetljeće željeznica. Istodobno, zanimljivo je primiti na znanje kako jedan od glavnih projekata odnosno projekt „Gradec-Sv.Ivan Žabno“ nosi titulu prve izgrađene željezničke pruge nakon dugih 52. godine. U nastavku rada elaborirati će se veliki odnosno glavni projekti prioritetne osi 7 OP „Konkurentnost i kohezija“.

5.1. ZRAČNA LUKA DUBROVNIK

Tijekom ovog rada već smo imali priliku upoznati problematiku povezanosti Republike Hrvatske s Dubrovačko-neretvanskom županijom. Strategija prometnog razvoja RH (2017.-2030.) također aludira na nedostatak kopnene veze između Dubrovnika s ostatkom Hrvatske odnosno na njezinu geopolitičku izoliranost od ostatka RH i Europe. Kako bi se taj problem prevladao potrebno je osigurati daljnji razvitak zračne luke Dubrovnik koji ima ključnu ulogu u uspostavljanju veza između sjevernog djela RH s jugom, ali i s ostatkom Europe. Trenutno zračna luka Dubrovnik ne posjeduje dovoljno kapaciteta za prihvrat putnika odnosno djeluje na granici maksimalnog kapaciteta i nije u stanju odgovoriti na predviđeni porast prometa. Iako, prosječni troškovi putovanja na relaciji Dubrovnik-Zagreb su jednaki troškovima avionske karte, odabir putovanja zračnim prijevozom znatno skraćuje vrijeme putovanja što potiče mnoge korisnike na odabir ove alternative. Međutim, u skorijem vremenu potrebno je uspostaviti bolju liniju između juga i sjevera zato što Hrvatska uskoro ulazi u šengenski prostor, te će ta problematika biti više izraženija. Štoviše, Dubrovačko-neretvanska županija

zaključeno je sa cestovnom povezanošću zbog kompromitirane činjenice da je potrebno prijeći granicu Bosne i Hercegovine prilikom ulaska na krajnji jug Hrvatske. Osim loše cestovne povezanosti, također Dubrovnik je zaključeno i sa pomorskim vezama koji se bazira samo na povezanosti s obližnjim otocima, dok željeznički prijevoz ni ne postoji na relaciji Dubrovačko-neretvanske županije – ostatak Hrvatske. Nadalje, projekt zračna luka Dubrovnik je u potpunosti u skladu s hrvatskom Strategijom prometnog razdoblja (2014.-2020.), Operativnim programom za promet za 2013, Deklaracijom o prometnoj izoliranosti Dubrovačko-neretvanske županije, planom Europa 2020 i Bijelom knjigom EU-a.⁵² Na temelju prethodno navedenih nedostataka logično je zaključiti da se želi unaprijediti povezanost Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom RH i Europe. Također, želi se omogućiti nesmetana sloboda kretanja roba i ljudi te u konačnici podignuti kvalitetu života u županiji. Istodobno, cilj je smanjiti nezaposlenost, potaknuti regionalni razvoj i investicijske aktivnosti.

Projekt će se financirati kroz dva programska razdoblja. Prva faza će biti financirana kroz Operativni program „Promet“ 2007.-2013., te će uključivati financiranje usluga „upravljanja projektom, nadzora, kupovine zemljišta, nabava opreme, rekonstrukcija uzletno-sletne staze, staza za vožnju, stajanki, putničke zgrade terminala, objekata za gospodarenjem otpadom, administrativnih objekata te ostalih objekata“.⁵³ Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava potpisan je 2015. godine između Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i Zračne luke Dubrovnik d.o.o.. Ukupna vrijednost sredstava iznosi 1.537.509.800,00 kuna (cca 207.771.594 eura), od čega su 1.114.694.605,00 kuna (cca 150.634.406 eura) bespovratna sredstva Europske unije. Štoviše, financiranje je predviđeno putem Državnog proračuna RH i Europskog fonda za regionalni razvoj. Predviđeno „razdoblje provedbe projekta je od 01. siječnja 2014. do 11. travnja 2019“.⁵⁴

Nadalje, 2017. godine Zračna luka Dubrovnik je potpisala sa Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje programa i projekata Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za nastavak financiranja projekta - Razvoj zračne luke Dubrovnik-Faza II“.⁵⁵ Druga faza projekta biti će ostvarena putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. Štoviše, cjelokupna vrijednost II faze je ukupno 1,54 milijarde kuna. Ukupni prihvatljivi troškovi iznose 1,16 milijardi kuna, a

⁵² <https://www.airport-dubrovnik.hr/> (16.09.2020)

⁵³ Ibidem

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ Ibidem

bespovratna sredstva 858,56 milijuna kuna.⁵⁶ U drugoj fazi projekta očekuje se rekonstrukcija i privođenje konačne namjene pristanišne zgrade, izgradnja suprastrukture i infrastrukture zračne luke, nabava aviomostova i vozila za gašenje i spašavanje, financiranje nadzora, upravljanje projektom i administracija itd. U konačnici ovim projektima želi se postići veći broj dolazaka putnika, bolja prometna povezanost, rast gospodarstva, unaprjeđenje i modernizacija infrastrukture, daljnje razvijanje turizma i povećanje zaposlenosti.

5.2. ŽELJEZNIČKA PRUGA DUGO SELO-KRIŽEVCI

Unutar ovog projekta predviđena je rekonstrukcija postojećeg, ali i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci. Ovaj željezničko-infrastrukturni projekt od iznimne je strateške važnosti za RH. Procijenjena vrijednost ukupno prihvatljivih troškova iznosi 1,51 milijardi kuna od čega je 85% sufinancirano iz Europskog fonda za regionalni razvoj iz Operativnog programa Promet 2007.-2013. i iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020., odnosno putem Kohezijskog fonda⁵⁷. Ostalih 15% biti će financirani iz nacionalnih sredstava. Ideja za projekt je nastala zbog rješavanja problema jednokolosiječnosti i velike udaljenosti između kolodvora koji bi rješavanjem istog u skorijem vremenu omogućilo povećanje kapaciteta i udovoljenje zahtjevima za augmentaciju broja teretnih i putničkih vlakova. Cilj projekta je rekonstrukcija željezničke pruge Dugo Selo – Križevci te izgradnja drugog kolosijeka. Obnova pruge odnosi se na postojećih 35,75 km iste te manje modifikacije trase i na obnovu kolodvora Dugog sela, Vrbovca i Križevaca. Ukoliko se kolodvor Dugo Selo uključi u projekt, utoliko bi ukupna dužina dionice iznosila 38,23 km. Štoviše, planira se izgradnja novog kolodvora Gradec, izgradnja šest novih mostova i obnova sedam postojećih. Obnova pruge i izgradnja novog kolosijeka pružiti će postizanje brzine od 160 km/h na cijeloj relaciji, a rekonstrukcija kolodvora osigurati će prijam interoperabilnih teretnih vlakova dužine 750 metara i prijam 400 metara dugačkih interoperabilnih vlakova za prijevoz putnika⁵⁸. Nadalje, ovim projektom osigurat će se uspostava dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovitosti na ogranku Mediteranskog koridora za mješoviti promet. Osim postizanja brzine od 160 km/h na cijeloj dionici, unaprijediti će se sigurnost prometa zbog abolicije nekoliko željezničko-cestovnih prijelaza. Štoviše, smanjenje vremena putovanja i povećanje kapaciteta pruge pružiti će

⁵⁶ Ibidem

⁵⁷ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/projekti/> (17.9.2020)

⁵⁸ <https://www.hzinfra.hr/1787/> (17.9.2020)

moćnost ukljućivanje Koprivnice, Bjelovara i Križevaca u prigradski željeznićki promet Zagreba. Radovi na projektu krenuli su u petom mjesecu 2016. godine, dok se završetak istog oćekuje u 2020. godini.



Slika 1: Prikaz dionice Dugo Selo- Križevci

Izvor: <https://www.hzinfra.hr/1787/> (17.9.2020)

5.3. ŽELJEZNIĆKA PRUGA ZAPREŠIĆ-ZABOK

Projekt modernizacije i elektrifikacije željeznićke pruge Zaprešić – Ćakovec (R201) na dionici Zaprešić – Zabok dio je investicijskog prioriteta 7iii i specifićnog cilja 7iii1 Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“. Trenutno tehnićko stanje dionice Zaprešić-Zabok (duljina dionice 23,85 km) nije adekvatno za obavljanje djelatnosti, odnosno na pojedinim dijelovima pruge stoji ogranićenje brzine od 20 km/h te je sanacija iste potrebna kako bi u što skorijem vremenu bila omogućena kvalitetna usluga korisnicima hrvatskih željeznica. Povrh toga, pruga ima slabu odvodnju vode, zatrpane oborinske kanale i nefunkcionalne propuste. Također, oprema stajališta i kolodvora je zastarjela. Nadalje, rekonstrukcijom pruge želi se osigurati brzina od 120 km/h, unaprijediti sigurnost pruge opremajući ju telekomunikacijskim i signalno-sigurnosnim uređajima, rekonstrukcija stajališta (Kupljenovo, Pojatno i Žeinci) i kolodvora (Zabok, Veliko Trgovišće, Luka i Novi Dvor) itd. Štoviše, obnovom i nadogradnjom pruge omogućit će se dionici Zaprešić – Zabok integraciju u prigradski željeznićki sustav Zagreba koji je veoma vaŹan za putnićki promet na

području zagrebačke aglomeracije⁵⁹. Istodobno, osiguranjem većih brzina na dionici skratiti će se prosječno vrijeme putovanja te će ta činjenica ići u korist mnogim putnicima koji migriraju na dnevnoj bazi. Također, postići će se veća interoperabilnost željezničkog prometa što će u konačnici osigurati lakše pružanje usluga EU operaterima te ujedno povećati konkurentnost željezničkog sustava u RH. Početak radova započeo je 2017. godine te je završetak istog predviđen u 2020. godini. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a (SAFU) i HŽ Infrastruktura potpisali su ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava. Procijenjeni prihvatljivi troškovi projekta iznose 614,4 milijuna kuna od čega 85% odnosno 522,23 milijuna kuna se sufinancira putem OPKK 2014.-2020⁶⁰. Preostalu razliku financira se nacionalnim sredstvima.



Slika 2: Prikaz dionice Zaprešić - Zabok

Izvor: <https://www.hzinfra.hr/modernizacija-i-elektrifikacija-pruge-zapresic-zabok-2/> (18.9.2020)

5.4. CESTOVNA POVEZANOST S JUŽNOM DALMACIJOM

Unutar investicijskog prioriteta 7a i specifičnog cilja 7a1 planira se provedba unaprjeđenje cestovne povezanosti s južnom Dalmacijom. Štoviše, ovaj projekt je među prvim za provedbu, zajedno sa projektom Rijeka D403 i Omiškom zaobilaznicom: Stobreč – Dugi Rat – Omiš. Također, projekt je nastao na temelju rješavanja iste problematike kao i zračna luka Dubrovnik. Projekt zračne luke Dubrovnik i unaprjeđenje cestovne povezanosti s

⁵⁹ <https://www.hzinfra.hr/modernizacija-i-elektrifikacija-pruge-zapresic-zabok-2/> (18.9.2020)

⁶⁰ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/projekti/> (17.9.2020)

južnom Dalmacijom imaju jednaki cilj. Dakle, želi se poboljšati povezanost Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske, ubrzati protok ljudi i dobara, uspostaviti potpuni šengenski režim, poboljšati sigurnost prometnog sustava te smanjenje vrijeme putovanja. Međutim, realizacija ovog projekta pružiti će stanovništvu RH trajnu prometnu povezanost između njezinih fizički razdvojenih dijelova Bosnom i Hercegovinom. Projektom se planira provedba izgradnje 32.5 km novih cesta s pripadajućim pratećim objektima poput mostova, vijadukata, tunela, podvožnjaka itd. Osnovni dio projekta bazira se na izgradnji Pelješkog mosta kao izravne cestovne povezanosti između RH i južne Dalmacije. Nadalje, Pelješki most „povezuje Magistralnu cestu (D8) s obalnom linijom poluotoka Pelješca, pristupne ceste do glavne ceste na Pelješcu, nadogradnju postojeće ceste na Pelješcu i izgradnju nove obilaznice oko Stona, kao poveznice s magistralnom cestom prema Dubrovniku i Crnoj Gori“.⁶¹ Projekt se planira realizirati u razdoblju od 2017. godine do 2022. godine. Ukupna vrijednost projekta je 4,02 milijarde kuna, a bespovratna sredstva iznose 3,21 milijarde kuna.

5.5. REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA NOVOG, DRUGOG KOLOSIJEKA NA DIONICI PRUGE HRVATSKI LESKOVAC-KARLOVAC

Dionica željezničke pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac dio je najvažnije željezničke pruge Zagreb GK – Rijeka koja povezuje najveću hrvatsku u Rijeci s glavnim gradom RH. Nadalje, ova je pruga dio Mediteranskog TEN-T koridora odnosno pravca Rijeka – Zagreb – Budimpešta te dio 6-og željezničkog teretnog koridora. Provedbom projekta osuvremeniti i modernizirati će se pruga što u konačnici osigurava veću konkurentnost luke Rijeka zbog pružanja bolje prometne povezanosti s tržištem srednje Europe. Osim toga, projekt će pridonijeti poboljšanju prigradskog putničkog prijevoza između Karlovca i Zagreba i doprinijeti će ostvarenju investicijskog prioriteta 7iii, specifičnog cilja 7iii1. Štoviše, putem projekta rekonstruirati će se postojeći kolosijek i izgraditi drugi kolosijek na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac ukupne duljine 44,02 km. Dionica će se osposobiti za najveću dopuštenu brzinu od 160km/h, osim na području Jastrebarskog, Mavračića i Karlovca gdje će se dopuštena brzina smanjiti na 140km/h odnosno 120km/h zbog prostornih ograničenja. Projekt obuhvaća rekonstrukciju karlovačkog, jastrebarskog i hrvatsko leskovačkog kolodvora, rekonstrukciju nekoliko postojećih stajališta, prenamjena triju kolodvora u

⁶¹ Ibidem

stajališta, izgradnju podvožnjaka i nadvožnjaka, izgradnju novih svodnih cesta itd. Sredstva za realizaciju projekta osigurati će se iz Kohezijskog fonda putem Operativnog programa „Konkurentnost i Kohezija“ 2014.-2020. s 85% prihvatljivih troškova, dok će preostalih 15% biti sufinancirani sredstvima iz proračuna RH. Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za realizaciju projekta potpisali su HŽ Infrastruktura d.o.o., Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture prošle godine.⁶² Projekt se planira dovršiti do 2023. godine.



Slika 3: Prikaz dionice Hrvatski Leskovac - Karlovac

Izvor: <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-hrvatski-leskovac-karlovac-na-zeljeznickoj-pruzi-m202-zagreb-gk-rijeka/> (19.9.2020)

5.6 IZGRADNJA TERMINALA U LUCI OSIJEK

Unutarnja riječna luka Osijek planira izgradnju novog terminala za rasute terete. Takvim projektom Grad Osijek planira riješiti probleme „stare luke“. Terminal „stare luke“ datira iz 1974. godine te se nalazi u središtu grada Osijeka. Međutim, „stara luka“ je u 2015. godini zatvorena zbog drugog projekta, sufinanciranog iz EU fondova, koji unapređuje vodno-komunalnu infrastrukturu grada Osijeka. Štoviše, to područje se planira prenamijeniti

⁶² <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-hrvatski-leskovac-karlovac-na-zeljeznickoj-pruzi-m202-zagreb-g2nok-rijeka/> (19.9.2020)

za društveno i rekreativnu korist odnosno drugim riječima, planira se izgradnja šetnjice do centra grada Osijeka.

Nadalje, s izgradnjom terminala u „novoj luci“ za rasute terete također će se preseliti sve lučke djelatnosti. Istodobno, centar grada Osijeka biti će rasterećen te će „nova luka“ u budućnosti imati više prostora za širenje i tako biti spremna odgovoriti na pitanje povećanja potražnje. Osim toga, razina zaštite okoliša prilikom prekrcavanja tereta biti će podignuta na višu razinu te će se ujedno poboljšati sigurnost brodova u luci. Štoviše, prebacivanjem luke na novu lokaciju unaprijediti će dostupnost iste i njene infrastrukture zbog razvijanja kvalitetnih prometnih veza s ostalim lukama. Nadalje, početi će se uvoditi nove tehnologije i opreme u lučke operacije koje će utjecati na smanjenje operativnih troškova te će time luka postati konkurentnija i revitalizirati gospodarstvo RH. Također izgradnjom novog terminala je predviđeno razvijanje efikasnog intermodalnog transporta tereta.

Radovi na projektu krenuli su u 2018. godini, te je završetak istih predviđen u 2021. godini. Nadalje, projektom će se obuhvatiti izgradnja obalne građevinske dužine, dugačke 240 metara. Istodobno, planira se izgradnja dva veza, pristupne ceste, željezni kolosijeci, usipni koš i uređaji za pretovar te lučka infrastruktura.

Koristi izgradnje novog terminala su višestruke. Prvo, revitalizirat će se gospodarstvo Osječko-baranjske županije te će se time u konačnici smanjiti regionalne razlike u odnosu na ostatak RH. Drugim riječima, umanjiti će se socijalne i ekonomske razlike između županija. Druga korist odnosi se na povećanje udjela riječnog prometa u odnosu na cestovni i željeznički promet u RH koji je cilj OPKK-a, a i Nacionalne prometne strategije 2017.-2030. Istodobno, relokacijom luke unaprijediti će se kvaliteta života građana Osijeka i doprinijeti će se zaštiti okoliša zbog reducirati emisija CO₂ u centru grada. Ukoliko se predviđeni projekt realizira, utoliko će luka Osijek postati prva hrvatska luka unutarnjih vodenih putova bazenskog tipa⁶³. Također, luka će sadržavati i poslovati prema svim europskim standardima i tako postati iznimno važna strateško-logistička točka i podrška Istočnoj Hrvatskoj.

U 2017. godini potpisan je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava te će biti financiran putem Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. Ukupna vrijednost projekta procjenjuje se 145.533.786 kuna, dok će samo 90% projekta biti sufinancirano sredstvima OPKK-a⁶⁴. Prestali dio pokriva se iz nacionalnog proračuna.

⁶³ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/projekti/> (17.9.2020)

⁶⁴ Ibidem



Slika 4: Nacrt izgradnje novog terminala luke Osijek

Izvor: <http://port-osijek.hr/projekt/1> Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek (23.9.2020)

5.7 IZGRADNJA ZAIBILAZNICE GRADA VODICA

Ideja za izgradnju zaobilaznice grada Vodica nastala je zbog preopterećenosti mreže prometnica tijekom ljetnih mjeseci. Štoviše, u centru grada stvarala su se uska grla zbog ispreplitanja tranzitnog, lokalnog i izvorišno-ciljnog prometa zbog dodatnog opterećenja prometnica prometom luke Vodica. Međutim, iako se 2005. godine u promet pustila autocesta Zagreb – Split, dionica Zadar-Šibenik s namjenom preuzimanja svakodnevnog međugradskog prometa s državne ceste D8, ta namjena se u potpunosti ostvarila.

Štoviše, realizacija projekta krenula je 2016, dok se isti ostvario u 2017. godini te je zaobilaznica puštena u promet. Realizacijom projekta omogućila se brža protočnost ljudi i dobara između Zadra i Šibenika, povećala regionalna pristupačnost koja utječe na povećanje atraktivnosti grada Vodica, a i Šibensko-kninske županije te su se uklonila uska grla u centru grada koji u konačnici povećavaju sigurnost pješaka, smanjenje onečišćenja CO-2 i buke. Ukupna dužina zaobilaznice iznosi 5,1 km.

Projekt se financirao kroz dva programska razdoblja. Prva faza je sufinancirana sredstvima Operativnog programa Promet 2007.-2013., dok je druga financirana Operativnim programom „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. Ukupna vrijednost druge faze projekta procijenjena je na 64.862.816,77 kuna, od tog bespovratna sredstva iznose 80% ukupnog iznosa odnosno 52.964.460 kuna.

5.8 IZGRADNJA MOSTA ČIOVA SA SPOJNIM CESTAMA

Prije izgradnje mosta Čiova, prometovalo se isključivo strogim centrom Trogira. To je dovelo do zagušenja centra grada Trogira, generiranja uskih grla i smanjenja protočnosti roba i dobara između kopna i otoka Čiova. Štoviše, kako bi se prethodno navedeni problemi riješili bilo je potrebno izgraditi fizičku poveznicu između dvije točke.

Radovi izgradnje krenuli su 2014. godine, a završetak istih bio je u 2018. godini. Nadalje, projekt se provodio kroz dva programska razdoblja. Prva faza se provodila putem Operativnog programa Promet, a druga kroz Operativni program „Konkurentnosti i kohezija“. Cjelokupna vrijednost projekta iznosila je 117.750.000,00 kuna, dok je Europskim fondom za regionalni razvoj sufinancirano 100.087.500,00 kuna.

Osim izgradnje mosta Čiova, sagrađile su se pristupne i spojne ceste na postojeću cestovnu mrežu. Istodobno, rekonstruiralo se i nekoliko postojećih cesta ukupne duljine 10 km koje su tijekom izgradnje mosta služile kao gradilišne manipulativne ceste. Cjelokupna dužina mosta je 552,1 m, a širina 12 m.

Koristi izgradnje mosta te spojnih i pristupnih cesta su višestruke. Povećala se sigurnost u prometu, uklonjena su uska grla, rasteretio se centar grada koji je pod UNESCO zaštitom, smanjio se negativni utjecaja na kulturnu baštinu i okoliš te u konačnici povećala se atraktivnost grada Trogira i otoka Čiova.



Slika 5: Prikaz grada Trogira i mosta Čiova

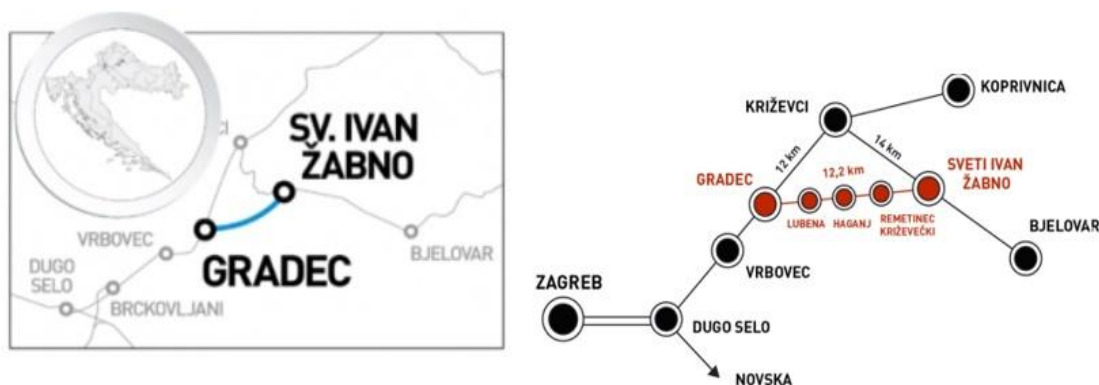
Izvor: <http://www.viadukt.hr/most-ciovo> (23.9.2020)

5.9 ŽELJEZNIČKA PRUGA GRADEC – SV. IVAN ŽABNO

Željeznička pruga Gradec – Sv. Ivan Žabno nosi titulu prvo novoizgrađene pruge u Hrvatskoj nakon dugih 52 godine. Radovi izgradnje pruge započeli su 2015. godine te su isti okončani 15. prosinca 2019. godine. Cilj projekta je spojiti Grad Zagreb s okolnim županijama odnosno Bjelovarsko-bilogorskom, Koprivničko-križevačkom i Zagrebačkom županijom. Pruga je predviđena za prijevoz domicilnog stanovništva koji migriraju na dnevnoj bazi. Drugim riječima, želi se podignuti kvaliteta života lokalnog stanovništva.

Pruga je dugačka 12,2 km, te je jednokolosiječna, neelektrificirana i projektirana za brzinu od 120 km/h. Nadalje, projekt je obuhvaćao izgradnju podvožnjaka, mosta, nadvožnjaka, nekoliko željezničkih stajališta, obilaznih i spojnih cesta, rekonstrukciju željezničkog kolodvora Sv. Ivan Žabno i stajališta u Gradecu itd.

Projekt se financirao u dvije faze odnosno kroz dva programska razdoblja. Operativni program Promet financirao je prvu fazu, dok Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ je sufinancirao drugu fazu. Cjelokupna vrijednost druge faze projekta iznosi 191.415.599,98 kuna, a od toga su bespovratna sredstva u vrijednosti od 153.132.479,98 kuna. Projekt se sufinancira iz dva fonda. Prvi fond je Europski fond za regionalni razvoj, a drugi Kohezijski fond.



Slika 6: Prikaz novo izgrađene dionice Gradec – Sv. Ivan Žabno

Izvor: <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/projekti/> (17.9.2020)

5.10. OSTALI PROJEKTI

Na službenoj stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture objavljeno je kako putem OPKK 2014.-2020., unutar prioritetne osi 7 „Povezanost i mobilnost“ potpisano 50 ugovora čija je vrijednost veća od 1,5 milijardi eura, odnosno milijardu eura bespovratnih EU sredstava⁶⁵. Međutim, prema zadnjem popisu projekata, ažuriranog dana 28. ožujka 2019. godine, ustanovljen je ukupan broj od 62 projekata. Najviše je projekata ugovoreno na području grada Zagreba (ukupno 16), zatim na području Splitsko-dalmatinske županije (8), Primorsko-goranske (6) i Dubrovačko-neretvanske i Osječko-baranjske (obje županije broje po 5 projekata). Karlovačka, Međimurska, Požeško-slavonska, Varaždinska i Ličko-senjska županija nažalost ne broje ni jedan projekt vezano uz prioritetnu os 7 „Povezanost i mobilnost“ Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ u razdoblju 2014.-2020. Detaljan popis projekata nalazi se u Prilogu I.

Nadalje, važno je napomenuti projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka. Nakon Pelješkog mosta, koji ima glavnu ulogu u povezivanju Hrvatske s južnom Dalmacijom i koji je ujedno najveća investicija u RH, izgradnja državne ceste DC403 drži status druge najveće investicije u Republici Hrvatskoj procijene vrijednosti 70 milijuna eura. Realizacijom ovog projekta razriješili bi se mnogi problemi. Primarna beneficija projekta je razrješavanje nedostajuće veze između luke Rijeka s TEN-T mrežom. Nadalje, podigla bi se atraktivnost i konkurentnost luke Rijeka što bi u konačnici imalo multiplikativne učinke na gravitacijsko područje, a i na gospodarstvo Republike Hrvatske. Ukupna duljina trase iznosi 2,977 km⁶⁶.

Štoviše, OP „Konkurentnosti i kohezija“ je pružila mnogim organizacijama i institucijama mogućnost korištenja ESIF sredstava pri razvoju i unaprjeđenju svojih zajednica na lokalnoj i regionalnoj razini. Pored izgradnja i obnova željezničkih pruga, nadogradnje zračne luke Dubrovnik, cestovnih izgradnji, svoje mjesto našli su izgradnja pristana na otoku Unije i Kaprije te nadogradnja luke Cres. Istodobno, mnoga autobusna poduzeća poput Promet d.o.o., ZET-a i Pulapromet d.o.o. iskoristila su priliku financiranja nabavke novih prijevoznih sredstava odnosno autobusa s nižom razinom CO₂.

Nadalje, u tekućoj 2020. godini planiran je raspis dva poziva za sufinanciranje unutar prioritetne osi 7. Pozivi su povezani s specifičnim ciljem 7ii2 te se odnose na nabavu novih električnih autobusa.

⁶⁵ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/operativni-program-konkurentnosti-i-kohezija-2014-2020/> (10.9.2020)

⁶⁶ <https://prigoda.hr/projekt-izgradnje-drzavne-ceste-dc403-od-cvora-skurinje-do-luke-rijeka/> (25.9.2020)

6. ZAKLJUČAK

Europska unija trenutno se suočava s nizom dugoročnih izazova koji će imati značaj utjecaj na proces europske integracije u nadolazećem razdoblju. Kako bi EU bila što konkurentnija na svjetskoj sceni, donijela je nekoliko politika i strateških dokumenata. Među njima se nalazi i kohezijska politika koja ima cilj promicanja skladnog razvoja Unije i njezinih regija. Drugim riječima, kohezijska politika želi potaknuti uravnoteženiji, održiviji „teritorijalni razvoj“ EU.

Nadalje, EU fondovi osiguravaju financiranje raznih projekata i programa koji su iz područja, pomorske i ribarstvene politike, zapošljavanje i socijalna uključenost, regionalni i urbani razvoj, poljoprivreda i urbani razvoj i istraživanje i razvoj. Iz tih polja nastalo je pet fondova: Europski fond za regionalni razvoj, Europski socijalni fond, Kohezijski fond, Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj i Europski fond za pomorstvo i ribarstvo.

Što se tiče Republike Hrvatske, ona je donijela operativne programe odnosno plansko-programске dokumente koji detaljno razrađuju i opisuju aktivnosti i mjere za kvalitetnu provedbu EU politika i korištenje EU fondova. Nadalje, operativni programi za programsko razdoblje 2014.-2020. se odnose na OP „Konkurentnost i kohezija“ (financiranje se vrši iz Kohezijskog fonda i Europskog fonda za regionalni razvoj), OP „Učinkoviti ljudski potencijali“ (Europski socijalni fond), Program ruralnog razvoja RH (Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj) i OP za pomorstvo i ribarstvo (Europski fond za pomorstvo i ribarstvo“.

Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. ima cilj prevladavanja negativni učinaka generiranih ekonomskom i financijskom krizom. Negativni učinci se odnose na probleme poput visoke nezaposlenosti, smanjenje konkurentnosti gospodarstva, nerazmjer između ekonomskih potreba i obrazovnog sustava, neadekvatna javna i gospodarska infrastruktura te povećanje regionalnih nejednakosti. Iz tih problema nastalo je 9 prioriternih osi. Međutim za potrebe ovog rada, samo je prioriterna os 7 „Povezanost i mobilnost“ bila detaljno elaborirana.

Prioriterna os 7 „Povezanost i mobilnost“ pridonosi ostvarenju ciljeva Prometne strategije RH. Štoviše OPKK, os 7 pokušava poboljšati konkurentnost hrvatskog gospodarstva putem rješavanja uskih grla, smanjenja teritorijalnih razlika zbog unaprjeđenja TEN-T prometnica te stvaranje radnih mjesta. Također, prioriterna os 7 ima tematski cilj „promicanje održivog prometa i uklanjanje uskih grla u infrastrukturi ključnih mreža“. Unutar tog

temelnog cilja razrađeni su investicijski prioriteti (7a, 7b i 7i) sa ukupno 7 specifičnih ciljeva (7a1, 7b1, 7i1, 7ii1, 7ii2, 7ii3 i 7iii1). OPKK želi unaprijediti trenutno stanje na cestovnim prometnicama, stanje Hrvatskih željeznica koje su u „statusu quo“ već dugi niz godina, unaprjeđenje unutarnjim vodenih putova te poboljšanje zračne luke Dubrovnik.

Operativni program „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020., prioritetna os 7 ukupno broji 62 projekata. Međutim, u ovom diplomskom radu pozornost je bila na velikim projektima odnosno projektu „Zračna luka Dubrovnik“, „Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci“, „Željeznička pruga Zaprešić – Zabok“, „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“ i „Željeznička pruga Hrvatski Leskovac – Karlovac“. Osim toga, u krug velikih projekata ulazi i projekt „Izgradnja zaobilaznice grada Vodica“, „Izgradnja most Čiova sa spojnim cestama“, „Željeznička pruga Gradec – Sveti Ivan Žabno“ i „Izgradnja terminala u luci Osijek“. Svaki projekt ima cilj revitalizacije svoje regije, međutim u konačnici želi se poboljšati kvaliteta života hrvatskih građana i unaprijediti ekonomsko i socijalno stanje. Većini projekata rok završetka je predviđen u tekućoj godini, dok su projekti izgradnja zaobilaznice u Vodici, most Čiovo i željeznička pruga Gradec-Sv. Ivan Žabno dovršeni i pušteni u promet za sve građane RH.

LITERATURA

Popis članaka:

1. *Europski fond za regionalni razvoj – Financijski instrumenti*, FiCompass, Bruxelles, 2015.
2. *The European Social Fund – Financial instruments*. FiCompass, Bruxelles, 2015., 5. str
3. *Planovi i pravila za novo programsko razdoblje 2021.-2027.*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, Zagreb, 2020.
4. *Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. – tehničke izmjene*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Zagreb, 2017.
5. *Operativnog programa “Konkurentnost i kohezija” 2014.-2020. – mogućnost za županije, gradove i općine*, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Zagreb, 2014.
6. *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)*, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017.
7. *Strateški prioriteti Republike Hrvatske do 2030. godine – kako se uključiti u izradu NRS 2030 i operativnih programa*, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Zagreb, 2019.

Popis internetskih izvori :

1. European Urban Knowledge Network, <https://www.eukn.eu/policy-labs/policy-lab-for-ro-integrated-approach-in-urban-planning-and-development/policies/european-cohesion-policy/> (1.9.2020)
2. Europa.eu, https://europa.eu/european-union/about-eu/funding-grants_en (1.9.2020)
3. EUbusiness, <https://www.eubusiness.com/funding> (2.9.2020)
4. Institute for Government, <https://www.instituteforgovernment.org.uk/charts/total-structural-funds-allocation-each-eu-member-state> (2.9.2020)
5. European Regional Development Fund, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/ (3.9.2020)
6. FiCompass, <https://www.fi-compass.eu/esif/erdf> (4.9.2020)

7. Europska komisija, <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325&langId=hr> (8.9.2020)
8. European Social Fund, <https://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=67&langId=en&newsId=9768> (8.9.2020)
9. European Parliament, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/96/cohesion-fund> (9.9.2020)
10. European Commission, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/funds/cf> (10.9.2020)
11. European Commission, https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/rural-development_en (11.9.2020)
12. EU-projekti.info, <https://www.eu-projekti.info/fond/europski-fond-za-pomorstvo-i-ribarstvo/> (12.9.2020)
13. European Commission, https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_en (13.9.2020)
14. Europski-fondovi.eu, <http://europski-fondovi.eu/eff> (12.9.2020)
15. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/> (14.9.2020)
16. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-ucinkoviti-ljudski-potencijali-2014-2020/> (14.9.2020)
17. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/program-ruralnog-razvoja-2014-2020/> (15.9.2020)
18. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-za-pomorstvo-i-ribarstvo-2014-2020/> (15.9.2020)
19. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-konkurentnost-i-kohezija/> (10.09.2020)
20. Zračna luka Dubrovnik, <https://www.airport-dubrovnik.hr> (16.9.2020)
21. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/projekti/> (17.9.2020)
22. HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/1787/> (17.9.2020)
23. HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/modernizacija-i-elektrifikacija-pruge-zapresic-zabok-2/> (18.9.2020)
24. HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-hrvatski-leskovac-karlovac-na-zeljeznicjoj-pruzi-m202-zagreb-gk-rijeka/> (19.9.2020)
25. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/popis-projekata> (19.9.2020)

26. Lučka uprava Osijek, http://port-osijek.hr/projekt/1_Izgradnja_terminala_za_pretovar_rasutih_tereta_u_luci_Osijek (23.9.2020)
27. Viadukt, <http://www.viadukt.hr/most-ciovo> (23.9.2020)
28. Europski strukturni i investicijski fondovi, <https://strukturnifondovi.hr/financijski-pregled-eu-fondova/> (24.9.2020)
29. EU-projekti.info, <https://www.eu-projekti.info/vlada-rh-donosi-mjere-za-zastitu-eu-projekata-u-vrijeme-epidemije/#> (24.9.2020)
30. Prigoda.hr, <https://prigoda.hr/projekt-izgradnje-drzavne-ceste-dc403-od-cvora-skurinje-do-luke-rijeka/> (25.9.2020)

POPIS TABLICA

Tablica 1: Upravljanje fondovima EU.....	7
Tablica 2: Financiranje iz kohezijskog fonda	15
Tablica 3: Obrazloženje okvira nove kohezijske politike.....	20
Tablica 4: Financijski pokazatelji statusa provedbe Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020.....	29
Tablica 5: Popis prioritetnih osi i alokacija financijskih osi unutar OPKK-a 2014.-2020.....	36
Tablica 6: Popis investicijskih prioriteta i specifičnih ciljeva OPKK-a 2014.-2020.	42
Tablica 7: Popis predloženih mjera za OPKK	46

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Ukupna dodjela strukturnih fondova za svaku državu članicu EU	10
Grafikon 2: Ukupan budžet kohezijskog fonda u milijardama eura	16
Grafikon 3: Alokacija sredstava po ESI fondovima za RH 2014.-2020.	25
Grafikon 4: Alokacija financijskih resursa unutar OPKK-a za prioritetnu os 7	44

POPIS SHEMA

Shema 1: Ciljevi strategije "Europa 2020"	4
Shema 2: Područja djelovanja ERDF-a	11
Shema 3: Primjeri ulaganja iz ERDF-a	12
Shema 4: Primjeri financiranja od strane EAFRD-a	17
Shema 5: Područja financiranja EMFF-a	18

POPIS SLIKA

Slika 1: Prikaz dionice Dugo Selo- Križevci	50
Slika 2: Prikaz dionice Zaprešić - Zabok.....	51
Slika 3: Prikaz dionice Hrvatski Leskovac - Karlovac.....	53
Slika 4: Nacrt izgradnje novog terminala luke Osijek.....	55
Slika 5: Prikaz grada Trogira i mosta Čiova	56
Slika 6: Prikaz novo izgrađene dionice Gradec – Sv.Ivan Žabno	57

PRILOG 1

Tablica 1: Popis svih projekata unutar prioritetne osi 7 OPKK-a 2014.-2020.

Redni broj	Projekt	Naziv korisnika sredstava	Lokacija sjedišta korisnika	Vrsta natječajnog postupka	Bespovratna sredstva (HRK)	Ukupni prihvatljivi izdaci (HRK)
1.	Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije	Lučka uprava Šibensko-kninske županije	Šibensko-kninska	Ograničeni (trajni)	10.978.331,71 kn	11.015.553,81 kn
2.	Izgradnja zaobilaznice grada Vodica – II faza	Hrvatske ceste d.o.o.	Šibensko-kninska	Izravna dodjela	52.964.460,52 kn	52.964.460,52 kn
3.	Dogradnja vanjskog veza Sućuraj	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	Splitsko-dalmatinska	Ograničeni (trajni)	21.390.543,44 kn	21.461.092,06 kn
4.	Dužobalna biciklistička staza i šetnjica na području Grada Omiša	Grad Omiš	Splitsko-dalmatinska	Otvoreni (tajni)	7.643.642,51 kn	10.581.113,00 kn
5.	Izgradnja ceste Pučišća - Povolja, dionice Pučišća - uvala Luka	Županijska lučka uprava za ceste na području Splitsko-dalmatinske županije	Splitsko-dalmatinska	Ograničeni (trajni)	60.797.696,35 kn	60.797.696,35 kn
6.	Izgradnja mosta kopno - Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama - 2.projektna faza	Hrvatske ceste d.o.o.	Splitsko-dalmatinska	Izravna dodjela	117.719.199,21 kn	117.719.199,21 kn
7.	Izrada regionalnog prometnog Masterplana funkcionalne regije Srednja Dalmacija	Splitsko-dalmatinska županija	Splitsko-dalmatinska	Ograničeni (trajni)	7.900.984,60 kn	9.295.276,00 kn
8.	Morsko riječna šetnjica i biciklistička staza "Podstrana walk & bike"	Općina Podstrana	Splitsko-dalmatinska	Otvoreni (tajni)	8.506.357,49 kn	10.007.479,41 kn
9.	Nabava autobusa za Promet d.o.o.	Promet d.o.o.	Splitsko-dalmatinska	Ograničeni (trajni)	74.910.000,00 kn	74.910.000,00 kn
10.	Nabava autobusa za Promet d.o.o. Split iz ITU	Promet d.o.o.	Splitsko-dalmatinska	Izravna dodjela	29.925.950,00 kn	35.207.000,00 kn

	mehanizama					
11.	Dogradnja luke otvorene za javni promet županijskog značaja - luka Crikvenica	Županijska lučka uprava Crikvenica	Primorsko-goranska	Ograničeni (trajni)	32.788.161,22 kn	32.788.161,22 kn
12.	Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran	Primorsko-goranska županija	Primorsko-goranska	Ograničeni (privremeni)	7.990.555,60 kn	9.422.825,00 kn
13.	Nabava novih autobusa za komunalno društvo Autotrolej d.o.o.	Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.	Primorsko-goranska	Ograničeni (trajni)	38.000.000,00 kn	38.713.750,00 kn
14.	Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o.	Primorsko-goranska	Izravna dodjela	520.010.000,00 kn	520.010.000,00 kn
15.	Rekonstrukcija i dogradnja zapadnog dijela luke Cres	Županijska lučka uprava Cres	Primorsko-goranska	Ograničeni (trajni)	34.397.653,76 kn	34.591.489,44 kn
16.	Sanacija i produženje postojećeg pristana luke Unije - II. faza	Županijska lučka uprava Mali Lošinj	Primorsko-goranska	Ograničeni (trajni)	34.264.498,73 kn	34.268.835,31 kn
17.	1. faza modernizacije tramvajske infrastrukture u Gradu Zagrebu	Zagrebački električni tramvaj	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	207.518.294,28 kn	207.518.294,28 kn
18.	Analiza izvedivosti na prometnom pravcu čvor Sveta Helena-Vrbovec 2-Bjelovar-Virovitica-Granica Republike Mađarske	Hrvatske ceste d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (privremeni)	933.699,50 kn	1.098.470,00 kn
19.	Izrada idejnih rješenja i studijske dokumentacije modernizacije i razvoja željezničkog čvora Zagreb	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	19.327.638,35 kn	22.738.398,07 kn
20.	Izrada studije izvedivosti s analizom troškova i koristi za nabavu novih putničkih vlakova u željezničkom	HŽ Putnički promet d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	850.000,00 kn	1.000.000,00 kn

	prometu					
21.	Izrada studije izvodljivosti za projekt Prilagodba infrastrukture na relaciji Zagreb – Karlovac	AUTOCESTA RIJEKA – ZAGREB, društvo za građenje i gospodarenje autocestom, d.d.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	1.468.610,45 kn	1.727.777,00 kn
22.	Izrada studijske dokumentacije modernizacije dionice Knin-Split željezničke pruge M604 Oštarije-Knin-Split, željezničke pruge M606 Knin-Zadar i M607 Perković-Šibenik	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	13.267.206,08 kn	15.608.477,75 kn
23.	Izrada studijske dokumentacije modernizacije dionice Oštarije-Knin željezničke pruge M604 Oštarije-Knin-Split	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	13.108.953,08 kn	15.422.297,75 kn
24.	Izrada studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka, dionica Karlovac – Oštarije	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	59.078.029,63 kn	69.503.564,28 kn
25.	Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije I i II faza	Integrirani promet zagrebačkog područja, d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	15.936.526,75 kn	18.748.855,00 kn
26.	Nabava 15 autobusa za potrebe ZET-a	Zagrebački električni tramvaj d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	32.034.750,00 kn	32.034.750,00 kn
27.	Nabava 29 autobusa za ZET d.o.o.	ZET d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	44.668.810,00 kn	44.668.810,00 kn
28.	Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	5.569.694,71 kn	6.552.582,01 kn

	pomorskog prometa	pomorstva				
29.	Projekt povezivanja željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske – Lepoglavska spojnica	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	9.527.947,50 kn	11.209.350,00 kn
30.	Rekonstrukcija raskrižja Jadranske avenije i Avenije Dubrovnik – rotor Remetinec	Grad Zagreb	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	320.957.209,87 kn	320.957.209,87 kn
31.	Sanacija opasnih mjesta (uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama	Hrvatske ceste d.o.o.	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	55.433.982,80 kn	55.433.982,80 kn
32.	Strateška dokumentacija razvoja vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2018.-2028.	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture / Uprava unutarnje plovidbe	Grad Zagreb	Ograničeni (trajni)	9.653.218,80 kn	11.356.728,00 kn
33.	Izgradnja obilaznice Petrijevac	Hrvatske ceste d.o.o.	Osječko-baranjska	Ograničeni (trajni)	56.942.380,00 kn	56.942.380,00 kn
34.	Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek	Lučka Uprava Osijek	Osječko-baranjska	Izravna dodjela	117.567.474,53 kn	130.576.065,00 kn
35.	Modernizacija tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka	Gradski prijevoz putnika d.o.o.	Osječko-baranjska	Ograničeni (trajni)	199.768.652,70 kn	214.058.760,00 kn
36.	Nabava autobusa za Gradski prijevoz putnika d.o.o. Osijek	Gradski prijevoz putnika d.o.o. Osijek	Osječko-baranjska	Ograničeni (trajni)	18.000.000,00 kn	18.000.000,00 kn
37.	Studija razvoja gradskog prometa na području grada Osijeka	Grad Osijek	Osječko-baranjska	Ograničeni (privremeni)	1.494.798,75 kn	1.880.250,00 kn
38.	Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom	Hrvatske ceste d.o.o.	Dubrovačko-neretvanska	Veliki projekt	1.607.779.829,70 kn	1.607.779.829,70 kn

39.	Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom	Hrvatske ceste d.o.o.	Dubrovačko-neretvanska	Veliki projekt	1.607.779.829,70 kn	1.607.779.829,70 kn
40.	Nabava autobusa za Libertas – Dubrovnik d.o.o.	Libertas - Dubrovnik d.o.o.	Dubrovačko-neretvanska	Ograničeni (trajni)	18.000.000,00 kn	18.000.000,00 kn
41.	Razvoj zračne luke Dubrovnik- II faza	Zračna luka Dubrovnik d.o.o.	Dubrovačko-neretvanska	Veliki projekt	858.563.978,83 kn	1.165.671.327,00 kn
42.	Sanacija i rekonstrukcija rive u luci Donje Čelo – otok Koločep	Županijska lučka uprava Dubrovnik	Dubrovačko-neretvanska	Ograničeni (trajni)	23.741.023,89 kn	23.741.023,89 kn
43.	Izgradnja trajektne luke Tkon – Faza I, Podfaza II	Županijska lučka uprava Zadar	Zadarska	Ograničeni (trajni)	32.591.045,60 kn	32.591.045,60 kn
44.	Izrada prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija	Grad Zadar	Zadarska	Ograničeni (privremeni)	3.408.500,00 kn	4.010.000,00 kn
45.	Nabava novih autobusa za Liburniju d.o.o.	Liburnija d.o.o.	Zadarska	Ograničeni (trajni)	35.952.156,00 kn	35.952.156,00 kn
46.	Nabava novih autobusa za Pulapromet d.o.o.	PULAPROMET d.o.o.	Istarska	Ograničeni (trajni)	18.000.000,00 kn	18.000.000,00 kn
47.	Nabava SPP autobusa i izgradnja SPP punionice	PULAPROMET d.o.o.	Istarska	Izravna dodjela	33.698.399,70 kn	48.648.431,00 kn
48.	Plan održive urbane mobilnosti UP Slavonski Brod	Grad Slavonski Brod	Brodsko-posavska	Izravna dodjela	1.876.633,06 kn	2.207.803,60 kn
49.	Izgradnja nadvožnjaka Duga ulica – Borinačka ulica i prilazne prometnice u gradu Vinkovcima	Grad Vinkovci	Vukovarsko-srijemska	Ograničeni (trajni)	78.468.769,67 kn	78.468.769,67 kn
50.	Nabava autobusa za Polet d.o.o. Vinkovci	Polet d.o.o.	Vukovarsko-srijemska	Ograničeni (trajni)	11.999.999,97 kn	11.999.999,97 kn
51.	Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci-	HŽ Infrastruktura	Vukovarsko-srijemska	Izravna dodjela	242.649.629,54 kn	258.165.368,18 kn

	Vukovar					
52.	Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci-Vukovar	HŽ Infrastruktura	Vukovarsko-srijemska	Izravna dodjela	242.649.629,54 kn	258.165.368,18 kn
53.	Izrada Masterplana prometnog razvoja Sisačko-moslavačke županije – funkcionalna regija Središnja Hrvatska	Sisačko-moslavačka županija	Sisačko-moslavačka	Ograničeni (trajni)	5.983.217,32 kn	7.039.079,20 kn
54.	Nabava novih autobusa za Auto promet Sisak d.o.o.	AUTO PROMET SISAK D.O.O.	Sisačko-moslavačka	Ograničeni (trajni)	22.792.540,00 kn	22.792.540,00 kn
55.	Masterplan prometnog sustava Bjelovarsko-bilogorske županije	Bjelovarsko-bilogorska županija	Bjelovarsko-bilogorska	Ograničeni (trajni)	5.782.876,23 kn	6.803.383,80 kn
56.	Izrada prometnog Masterplana funkcionalne regije Istočna Hrvatska	Virovitičko-podravska županija	Virovitičko-podravska	Ograničeni (trajni)	5.625.300,00 kn	6.618.000,00 kn
57.	Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Zagrebačka	Izravna dodjela	76.566.239,99 kn	76.566.239,99 kn
58.	Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo)-Zabok (uključivo)	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Zagrebačka	Veliki projekt	307.195.129,86 kn	307.195.129,86 kn
59.	Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Zagrebačka	Veliki projekt	639.957.442,10 kn	639.957.442,10 kn
60.	Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sveti	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Koprivničko-križevačka	Izravna dodjela	76.566.239,99 kn	76.566.239,99 kn

	Ivan Žabno					
61.	Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Koprivničko-križevačka	Veliki projekt	639.957.442,10 kn	639.957.442,10 kn
62.	Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo)-Zabok (uključivo)	HŽ Infrastruktura d.o.o.	Krapinsko-zagorska	Veliki projekt	307.195.129,86 kn	307.195.129,86 kn

Izvor: Izradila autorica prema <https://strukturnifondovi.hr/popis-projekata> (19.9.2020)