

Infrastruktura hrvatskih regija

Načinović, Eliana

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:071016>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
«Dr. Mijo Mirković»

ELIANA NAČINOVIĆ ERCEG

INFRASTRUKTURA HRVATSKIH REGIJA

Završni rad

Pula, 2019.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
«Dr. Mijo Mirković»

ELIANA NAČINOVIĆ ERCEG

INFRASTRUKTURA HRVATSKIH REGIJA

Završni rad

JMBAG: 0303004167, izvanredna studentica

Studijski smjer: Ekonomija

Predmet: Regionalna ekonomika

Znanstveno područje: društvene znanosti

Znanstveno polje: ekonomija

Znanstvena grana: opća ekonomija

Mentorica: doc. dr. sc. Lela Tijanić

Pula, srpanj 2019.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana, Eliana Načinović Erceg, kandidat za prvostupnika ekonomije, smjera Ekonomija ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student

U Puli, srpanj 2019. godine



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, Eliana Načinović Erceg dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom „Infrastruktura hrvatskih regija“ koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, srpanj 2019. godine

Potpis

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. EKONOMSKI I REGIONALNI RAZVOJ	3
2.1. Definiranje ekonomskog i regionalnog razvoja	3
2.2. Regija i regionalna politika	4
2.3. Konkurentnost	6
2.4. Instrumenti regionalne politike – fondovi Europske unije	14
3. OSNOVNA OBILJEŽJA REGIONALNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE	21
4. INFRASTRUKTURA HRVATSKIH REGIJA	30
4.1. Vrste infrastrukture	30
4.2. Prometna infrastruktura	31
4.3. Energetska infrastruktura	40
4.4. Poduzetnička infrastruktura	43
5. INFRASTRUKTURA SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE – ODABRANI PRIMJERI	46
5.1. Prometna infrastruktura Splitsko-dalmatinske županije	48
5.1. Energetska infrastruktura Splitsko-dalmatinske županije	50
5.3. Osvrt na analizu ograničavajućih čimbenika razvoja infrastrukture	51
6. ZAKLJUČAK	54
LITERATURA	55
POPIS TABLICA	63
POPIS GRAFOVA	63
POPIS SLIKA	64
SAŽETAK	65
SUMMARY	66

1. UVOD

Infrastruktura je bitna odrednica gospodarskog razvoja zemalja i regija, kao preduvjet i posljedica. Kompleksnost infrastrukture ogleda se u činjenici da infrastruktura treba povezivati različita područja, uključujući slabije razvijene i izolirane regije, ali i poslovne sektore, pojedince, društvo. Navedeno predstavlja preduvjet za daljnji rast i razvoj, dok se pokazatelje infrastrukture može također promatrati kao indikatore razvijenosti.

Povezanost sve više dobiva na važnosti u vrijeme globalizacijskih te integracijskih procesa. Europska unija nastoji ostvariti povezanost svih dijelova integracije, dok se države članice usmjeravaju također prema međuregionalnom povezivanju. U tom smislu javlja se i interes regionalne ekonomike za istraživanje infrastrukture kao odrednice regionalnog rasta i razvoja. U današnjim suvremenim okvirima različite su vrste infrastrukture koje omogućuju brži rast, doprinose razvijenosti i jačanju konkurentnosti pa se analize usmjeravaju prema različitim podjelama infrastrukture.

U Hrvatskoj postoje regionalna područja koja se brže razvijaju od drugih te su prisutne regionalne neravnomjernosti. Postoje i regije koje su slabije naseljene i izolirane od ostatka teritorija što motivira istraživanje uloge infrastrukture u regionalnom razvoju Hrvatske.

Predmet rada je infrastruktura hrvatskih regija. Cilj rada je analizirati i prikazati ulogu infrastrukture u regionalnom razvoju te istražiti razlike u razvijenosti infrastrukture na primjeru regija Hrvatske.

Nakon uvodnog dijela, u drugom poglavlju rada prikazuje se definiranje ekonomskog i regionalnog razvoja, važnost infrastrukture kao bitne odrednice razvoja, objašnjava se određenje regija i regionalne politike, konkurentnost, uključujući konkurentnost regija te se ukratko prikazuju fondovi Europske unije kao instrumenti regionalne politike koji imaju bitnu ulogu u poticanju razvoja infrastrukture u današnjim okvirima.

Osnovna obilježja regionalnog razvoja Hrvatske izdvojena su kao zasebno, treće poglavlje rada.

Infrastruktura hrvatskih regija, vrste infrastrukture i detaljnije prometna, energetska i poduzetnička infrastruktura predmet su interesa četvrtog poglavlja.

Peto poglavlje usmjereno je prema analizi odabrane županije pa se prikazuje infrastruktura Splitsko-dalmatinske županije, pobliže prometna i energetska infrastruktura. U istom poglavlju posljednje potpoglavljje odnosi se na osvrt na analizu ograničavajućih čimbenika razvoja infrastrukture Splitsko-dalmatinske županije. Slijedi zaključak kao posljednje poglavlje rada u kojem se sintetiziraju glavni rezultati, prije literature, popisa tablica, grafova, slika i sažetka.

U radu je provedena analiza u čiju su svrhu korišteni sekundarni podaci. Korišteni su brojni izvori literature, koji su bili relevantni za kreiranje prije svega teorijskog okvira i kod interpretacije rezultata. U cilju izrade rada korištene su metode analize, sinteze, deskripcija, komparacija i povijesna metoda.

2. EKONOMSKI I REGIONALNI RAZVOJ

2.1. Definiranje ekonomskog i regionalnog razvoja

Pod ekonomskim rastom podrazumijeva se porast proizvodnje, odnosno proizvodnih kapaciteta (u određenom vremenskom razdoblju). Ekonomski rast preduvjet je smanjivanja regionalnih disproporcija.¹ Čimbenici rasta mogu biti prirodno bogatstvo, radna snaga, sposobnosti ljudi, kapital, tehnologija. Izvori rasta regija temelje se na rastu bruto domaćeg proizvoda (BDP-a), štednje i investicija, prirastu kapitala, tehnološkom napretku, obrazovanju te unutarnjim i vanjskim institucionalnim čimbenicima i sl.² Jačanjem navedenih odrednica, ali i valorizacijom specifičnih regionalnih potencijala moguće je postići dugoročno gledano razvijenije i konkurentnije regije.

Gospodarski razvoj je proces unapređivanja životnog standarda i dobrobiti stanovništva svake zemlje povećanjem dohotka po stanovniku.³ Može se postići povećanjem stupnja industrijalizacije u zemlji, kao i unapređivanjem ostalih sektora gospodarstva (ovisno o potencijalima i stupnju razvoja).⁴ Uz ranije istaknute odrednice, gospodarski razvoj potiče se primjerice jačanjem malog i srednjeg poduzetništva, dodatnim usavršavanjem u poduzetništvu ili poticanjem inovacija, uz obaveznu zaštitu okoliša. Zaštita okoliša postaje bitna sastavnica odgovornog gospodarskog razvoja.⁵ Ekonomski rast i razvoj usko su povezani, a djelomično se i preklapaju.

Regionalna struktura treba biti stabilna kako bi mogla rasti i dalje se razvijati te se uspješno prilagoditi budućim izazovima tržišta, šireg regionalnog okruženja i pratiti trendove globalizacije. Kako bi se to postiglo potrebno je kontinuirano analizirati odrednice rasta i razvoja, istaknuti komparativne prednosti određenog područja koje će omogućiti jačanje razvoja na nižoj razini upravljanja, regionalnoj i lokalnoj razini.

¹ A. Bogunović, A., *Regionalna ekonomika i politika*, Zagreb, Ekonomski fakultet Zagreb, 2011., str. 119.

² Ibidem, str. 117.

³ L. Pavić - Rogošić, *Globalni ciljevi održivog razvoja do 2030.*, Zagreb, Odras - Održivi razvoj zajednice, 2015., str. 15. Dostupno na: http://www.odraz.hr/media/330673/globalni%20ciljevi_or_final_web.pdf, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

⁴ Poslovni dnevnik, *Gospodarski razvoj*, 2018. Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/leksikon/gospodarski-razvoj-315>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

⁵ Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, *Odgovor na gospodarski razvoj*, 2019. Dostupno na: <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/razvojna-suradnja-i-humanitarna-pomoc/odgovoran-gospodarski-razvoj/>, (pristupljeno: 04. ožujka 2019.)

Porast dohotka može osigurati stanovništvu bolji životni standard, ali navedeno nije nužno.⁶

Razvijenost infrastrukture kao odrednice gospodarskog razvoja bitna je iz više razloga, posebno na regionalnoj razini. Regije danas imaju priliku i obvezu samostalno poticati vlastiti razvoj, kao i razvoj šireg okruženja. Unutar regionalna, međuregionalna i izvan regionalna povezanost počiva na razvoju infrastrukture, uz ostale temelje. Pri tome potrebno je ulaganja u infrastrukturu promatrati kroz ulaganja u promet, zračne, pomorske luke, željeznice, komunalnu infrastrukturu, izgradnju energetske infrastrukture, informacijske i komunikacijske tehnologije, u cilju postizanja održivog razvoja i osnaživanja regionalnih prostora. Tu također treba sagledati zdravstvenu, obrazovnu infrastrukturu.⁷ Kako bi određena regija ostvarila ekonomski rast i razvoj te ojačala konkurentnost, nužno je kreirati odgovarajući pravni, financijski i institucionalni okvir kao i sustave mjera i aktivnosti za razvoj poduzetnika i poduzetništva općenito.⁸ Usporedo s jačanjem ekonomskog razvoja otvara se mogućnost unaprjeđenja različitih vrsta osnovne i poslovne infrastrukture.

Nadalje, regije trebaju razviti kvalitetnu infrastrukturu kako bi cjelokupno stanovništvo imalo omogućen pristup potrebnim proizvodima i uslugama, što uključuje izolirana područja kojima često nedostatak infrastrukture predstavlja značajno ograničenje regionalnog razvoja.

U nastavku se detaljnije definira regija i opisuju osnovna obilježja regionalne politike kao bitni dijelovi sustavne analize razvoja infrastrukture na regionalnoj razini.

2.2. Regija i regionalna politika

Regija u geografiji označava područje obilježeno zajedničkim prirodno-društvenim značajkama.⁹ „Regija je dio neke cjeline u okviru koje se odvijaju ekonomski i socijalni procesi i na koje u značajnoj mjeri utječu regionalni institucionalni činitelji.“¹⁰ Prema hrvatskom enciklopedijskom rječniku, riječ „regija“ definira se: „kao zemljopisno, povijesno, politički ili na neki drugi način izdvojeno ili

⁶ A. Bogunović, op. cit., str. 151-157.

⁷ L. Pavić - Rogošić, op. cit., str. 15., 16.

⁸ Odraž, *Lokalni razvoj - Lokalni ekonomski razvoj*, 2019. Dostupno na: <http://www.odraz.hr/hr/nase teme/lokalni-razvoj/lokalni-ekonomski-razvoj>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

⁹ Leksikografski savez Miroslav Krleža, *Hrvatska enciklopedija - Regija*, 2019b. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=52251>, (pristupljeno: 27. veljače 2019.)

¹⁰ A. Bogunović, op. cit., str. 13.

označeno područje jedne ili više zemalja.“¹¹ Također, regija se opisuje kao područno tijelo neposredno na razini ispod nacionalne razine. Specifične karakteristike omogućuju da se percipira kao zasebna cjelina, u kojoj postoje političke, tj. upravne institucije, različite od takvih institucija na lokalnoj i nacionalnoj razini.¹²

U analizi provedenoj za potrebe ovoga rada koristit će se hrvatske županije kao regionalna područja promatranja. Županije u Hrvatskoj mogu se promatrati kao zasebna funkcionalna cjelina, a predstavljaju jedinice područne samouprave. Jedan od razloga također je veća dostupnost pokazatelja za potrebe analize na području županija u odnosu na ostale regionalne jedinice.

Politika regionalnog razvoja definira se kao javna politika koju vodi središnja državna vlast pomažući i podupirući ravnomjeran i održiv gospodarski i cjelokupni društveni razvoj na teritoriju države.¹³ Regionalna politika je investicijska politika kojom se potiče stvaranje novih radnih mjesta, pokretanje rasta gospodarstva u pozitivnom smjeru.¹⁴ Regionalna politika na razini europske integracije usmjerena je na regije i gradove Europske unije, a cilj joj je strateškim ulaganjima unaprijediti gospodarski rast i poboljšati kvalitetu života. Služi i kao oblik solidarnosti namijenjen podupiranju slabije razvijenih regija.¹⁵ Posebna je vrsta politike koja je usmjerena na povećanje konkurentnosti gospodarstava.¹⁶ U tom pogledu, opći ciljevi regionalne politike nastoje se postići usmjeravanjem investicija u dugoročne projekte razvoja, poticanjem ljudskog kapitala i boljim pristupom tržištu radne snage kao i izgradnjom fizičke infrastrukture.¹⁷ Predstavlja aktivan odnos nositelja ekonomske politike na svim razinama prema regionalnoj stvarnosti koju oslikava regionalna struktura.

Kada se kaže da postoji regionalni problem to znači kako neka regija odstupa od nacionalnog prosjeka u važnim pitanjima kao što su visoka i trajna nezaposlenost, niska razina i usporan rast BDP-a po stanovniku, visok stupanj ovisnosti o uskoj

¹¹ V. Đulabić, *Regionalizam i regionalna politika*, Zagreb, Društveno veleučilište, 2007., str. 67.

¹² Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Regije*, 2019d. Dostupno na: <http://croatia.eu/article.php?lang=1&id=12>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

¹³ E. Tolušić, „Regionalni razvoj Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na Virovitičko-podravsku županiju“, *Praktični menadžment: stručni časopis za teoriju i praksu menadžmenta*, vol. 2, no. 1, 2011., str. 92. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/71852>, (pristupljeno: 29. studenoga 2018.)

¹⁴ Europska komisija, *Pregled regionalne politike*, 2015. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/what/index_hr.cfm, (pristupljeno: 28. veljače 2019.)

¹⁵ Europska unija, *Regionalna politika*, 2019. Dostupno na: https://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_hr, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

¹⁶ Europska komisija, *Kohezijska politika i Hrvatska*, 2014. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/information/publications/factsheets/2014/cohesion-policy-and-croatia, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)

¹⁷ V. Đulabić, op. cit., str. 99.

industrijskoj bazi, nagli pad proizvodnje, neodgovarajuća opremljenost infrastrukturom, značajne migracije izvan regije. Svrha regionalne politike je usmjeravanje ponašanja i determiniranje rezultata aktivnosti regionalno raspoređenih subjekata, od kućanstva i poduzeća pa sve do agregirane regionalne razine. To uključuje mikro i makro organizacijsku razinu putem koje se materijaliziraju brojne aktivnosti, mijenjajući realni i financijski sektor.¹⁸

2.3. Konkurentnost

Prema definiciji OECD-a¹⁹, "Konkurentnost je sposobnost zemlje da u uvjetima globalizacije osigura održivi rast produktivnosti, zaposlenosti i kvalitete života. U same temelje konkurentnosti ugrađeni su obrazovanje, poduzetničko okruženje, kvaliteta poslovnoga sektora te infrastruktura i okoliš."²⁰ Države konkuriraju za tržišta, tehnologije, vještine i investicije što ukazuje na njihovu višu razinu razvijenosti i doprinosi mnogim drugim segmentima poput boljih životnih uvjeta, prepoznatljivosti i imidžu zemlje. Konkurentnost je postala riječ koja se često rabi kao sinonim za pojam ekonomske uspješnosti.²¹ Kako je konkurentnost dinamična koncepcija jer „svi konkuriraju svima“, na različitim razinama i s različitim odrednicama, u promjenjivom okruženju, kreatori i ostali sudionici provedbe politike konkurentnosti neprekidno trebaju promišljati o svojoj ulozi, snagama i slabostima i odgovornosti, ali i o ulozi, snagama, slabostima i odgovornosti drugih, odnosno upozorava ih na specifične i raznolike oblike strateške interakcije. Jedinstvenost, različitost, kreativnost i inovativnost temeljne su karakteristike današnjeg uspješnog konkurentskog poduzeća. Da bi zadržali povoljnu poziciju, poduzeća moraju svoje djelovanje, osim djelovanja unutar mikro prostora proširiti i na globalnu razinu (regije, državu, svijet), istaknuti se pred konkurencijom te postati najbolji na tržištu.²²

¹⁸ A. Bogunović, op. cit., str. 63.

¹⁹ Engl. OECD. *The Organisation for Economic Co-operation and Development*, hrv.- Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj

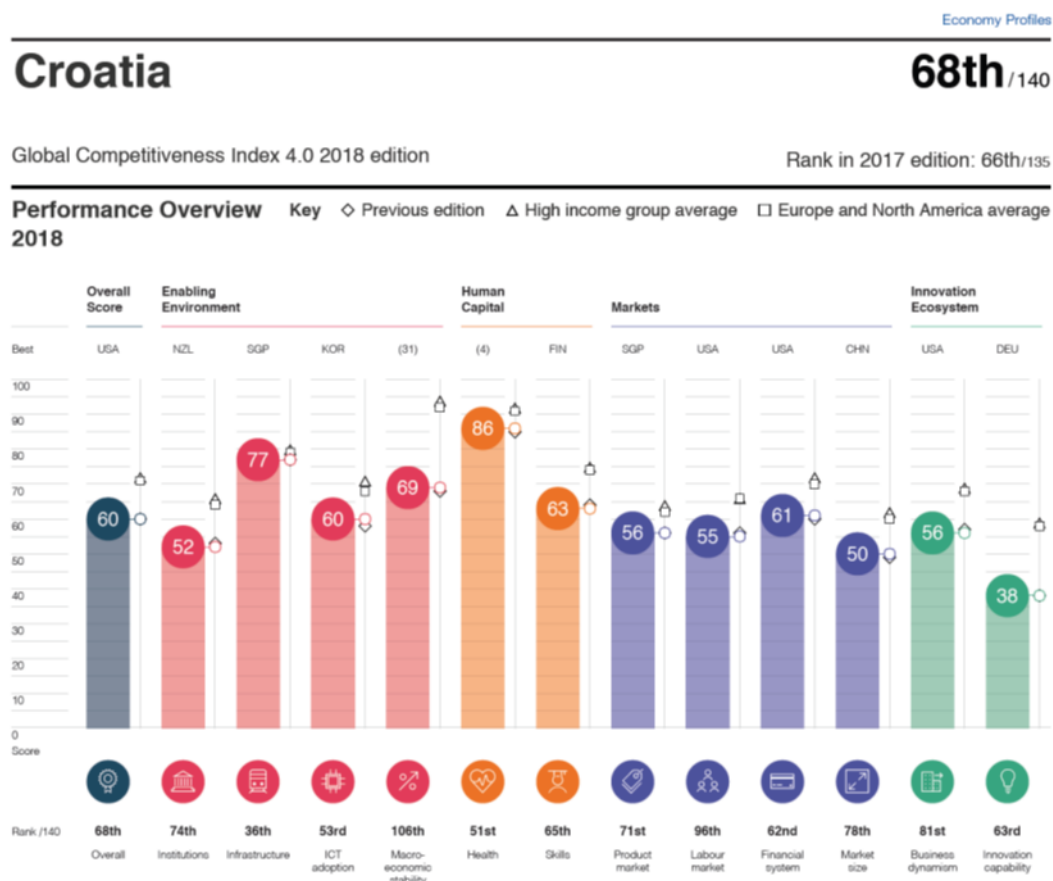
²⁰ V. Dragutin, *Kvaliteta i konkurentnost*, Velika Gorica, INKUS d.o.o., 2007., str. 6. Dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/578541.WHP-2007-07-1-01_Kvaliteta_i_konkurentnost.pdf, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

²¹ Nacionalno vijeće za konkurentnost, *Godišnje izvješće o konkurentnosti Hrvatske 2006.*, 2007., str. 9. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/wp-content/uploads/2018/01/NVK06.pdf>, (pristupljeno: 24. studenoga 2018.)

²² M. Dragičević, *Konkurentnost - projekt za Hrvatsku*, Zagreb, Školska knjiga, 2012., str. 14-16.

Postoji više pokazatelja na temelju kojih se izračunava konkurentnost, ali među najvažnije ubrajaju se istraživanja WEF-a (*World Economic Forum*)²³ i IMD-a (*International Institute for Management Development*)²⁴, koji se usmjeravaju prema mjerenju konkurentnosti na nacionalnoj razini. U nastavku se navode glavni rezultati.

Graf 1. Rezultati konkurentnosti Hrvatske 2018. godine, prikazani prema stupovima novog Indeksa globalne konkurentnosti 4.0. Svjetskog ekonomskog foruma



Izvor: Nacionalno vijeće za konkurentnost, *Ostaje nam izbor: životariti ili hrabro mijenjati*, 2018a. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/ostaje-nam-izbor-zivotariti-ili-hrabro-mijenjati/>, (pristupljeno: 21. ožujka 2019.)

Graf 1. prikazuje konkurentnost Hrvatske u 2018. godini prema rezultatima Svjetskog ekonomskog foruma, koje objavljuje Nacionalno vijeće za konkurentnost, partner u Pogramu globalne konkurentnosti. Indeks globalne konkurentnosti 4.0 stavlja naglasak na 4. industrijsku revoluciju i inovacije koji promiču nove poslovne modele te ubrzavaju rast. Nacionalno vijeće za konkurentnost objavilo je navedene

²³ Hrv. - Svjetski ekonomski forum

²⁴ Hrv. - Institut za razvoj poslovnog upravljanja

rezultate „Izvješća o globalnoj konkurentnosti 2018.-2019.“ prema kojem se Hrvatska nalazi na 68. mjestu među 140 gospodarstva svijeta.²⁵ Metodologija Svjetskog ekonomskog foruma temelji se na analizi 12 stupova konkurentnosti kao što su: institucije, infrastruktura, primjena informacijsko-komunikacijskih tehnologija, makroekonomska stabilnost, zdravlje, obrazovanje i vještine, tržište proizvoda, tržište rada, financijski sustav, veličina tržišta, poslovna dinamika i kapacitet za inovacije. Stupovi konkurentnosti grupirani su temeljem navedenih odrednica u četiri skupine: poslovno okruženje, ljudski kapital, tržišta i inovacijski ekosistem. Izravna usporedba rezultata i ranga u 2018. godini s ranijim izdanjima Izvješća nije moguća zbog promjene indikatora koji se promatraju, ali izračunato je kakva bi bila pozicija svih zemalja da je i prethodne godine primijenjena nova metodologija. Konkurentnost Hrvatske u tom slučaju ostala bi nepromijenjena. Dolazi se do pitanja zašto je to tako i što se može učiniti za napredak. Prema rezultatima najlošiji rezultati zabilježeni su prema stupu makroekonomske stabilnosti, tržišta rada, veličine tržišta, institucija, odnosno najveća udaljenost od idealnog stanja utvrđena je prema kapacitetu inovacija, poslovnoj dinamici i veličini tržišta. S druge strane, Hrvatska je najbolje pozicionirana prema infrastrukturi, zdravlju i kapacitetu inovacija na ukupnoj rang ljestvici, a ako se sagleda udaljenost od idealnog stanja najbolji rezultati su na području zdravstva, infrastrukture te prema makroekonomskoj stabilnosti. Između konkurentskih prednosti ističu se visoki stupanj elektrifikacije, trgovinske barijere, kvaliteta cesta, prava radnika, prosjek godina koje učenici provedu u sustavu obrazovanja, uključenost ženske radne snage itd. Zanimljivo je primijetiti da se kao konkurentska prednost ističe i gustoća željezničke mreže, a s obzirom na stanje željezničke infrastrukture u Hrvatskoj (o kojoj će više biti riječi kasnije u radu) može se utvrditi da se radi o nerealiziranoj konkurentskoj prednosti. Posljednje izdanje indeksa naglašava četvrtu industrijsku revoluciju, inovacije koji promiču nove poslovne modele i ubrzavaju rast te je nužno ostvariti veću otvorenost novim idejama, promjene u korištenju naprednih računalnih i komunikacijskih tehnologija, graditi inovacijski ekosustav.²⁶

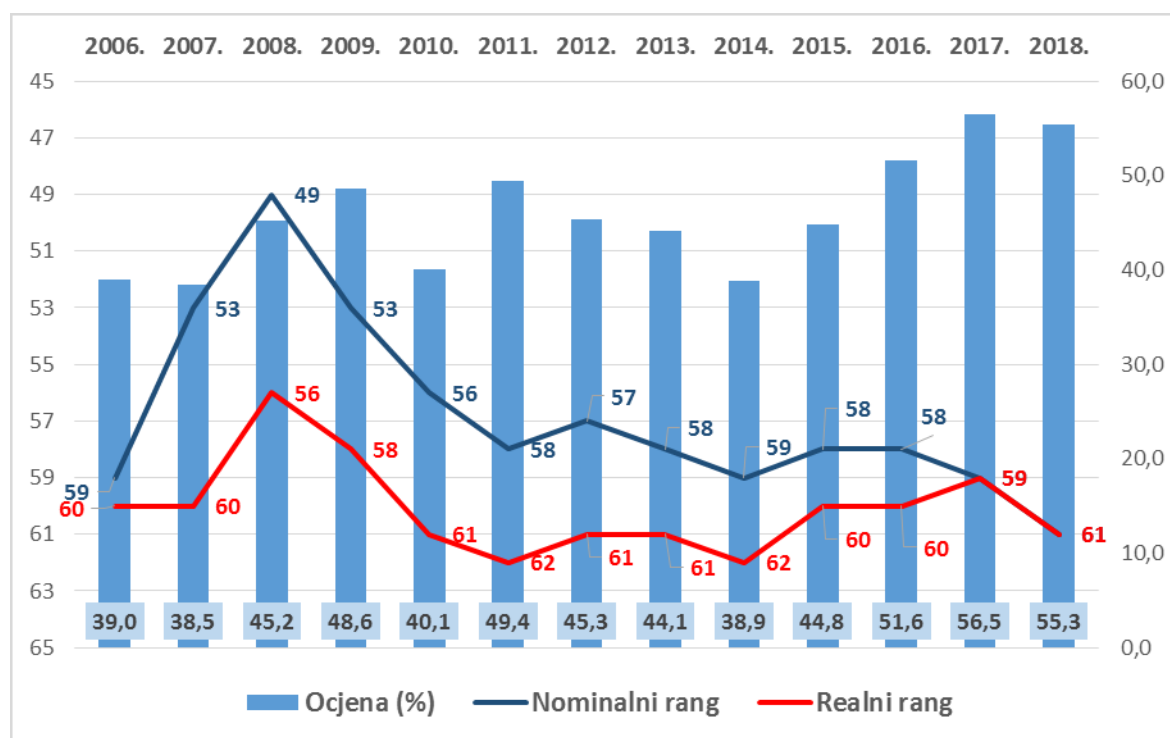
IMD je proveo istraživanje u veljači i ožujku 2018. godine, objavljeno u „Godišnjaku svjetske konkurentnosti“, temeljem dostupnih statističkih podataka za

²⁵ Nacionalno vijeće za konkurentnost, *Ostaje nam izbor: životariti ili hrabro mijenjati*, 2018a. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/ostaje-nam-izbor-zivotariti-ili-hrabro-mijenjati/>, (pristupljeno: 21. ožujka 2019.)

²⁶ Loc. cit.

2017. i 2018. godinu. Temelji se na analizi četiri faktora konkurentnosti, a to su gospodarski rezultati, efikasnost javnog sektora, efikasnost poslovnog sektora i infrastruktura.²⁷ Prema izvješću, odgađanje nužnih promjena doveli su Hrvatsku na samo dno kada se promatra sposobnost privlačenja investicija, stvaranje poticajnog okruženja i uvjeta u kojima mladi članovi društva traže budućnost za sebe i svoju obitelj.²⁸ Prema navedenom izvješću Hrvatska je s 59. mjesta pala na 61. mjesto u odnosu na 2017. godinu, a u nastavku se detaljnije prikazuje trend kretanja rezultata ukupne konkurentnosti (pri čemu najkonkurentnija zemlja ima ocjenu 100), u razdoblju od 2006. do 2018.

Graf 2. Rezultati konkurentnost Hrvatske prema IMD-u, od 2006. do 2018.



Izvor: Nacionalno vijeće za konkurentnost, *IMD godišnjak svjetske konkurentnosti 2018: Konkurentnost i sposobnost za privlačenje investicija dramatično niski*, 2018b. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/imd-godisnjak-svjetske-konkurentnosti-2018-konkurentnost-i-sposobnost-za-privlacenje-investicija-dramaticno-niski/>, (pristupljeno: 21. siječnja 2019.)

Iz grafa 2. vidljivo je kako se ocjena konkurentnosti u razdoblju 2006.-2009. poboljšala, u razdoblju 2011.-2014. bilježi se kontinuirani pad konkurentnosti, a od

²⁷ Nacionalno vijeće za konkurentnost, *IMD godišnjak svjetske konkurentnosti 2018: Konkurentnost i sposobnost za privlačenje investicija dramatično niski*, 2018b. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/imd-godisnjak-svjetske-konkurentnosti-2018-konkurentnost-i-sposobnost-za-privlacenje-investicija-dramaticno-niski/>, (pristupljeno: 21. siječnja 2019.)

²⁸ Loc. cit.

2015. godine prisutno je blago poboljšanje ocjene te 2018. godine ponovo lagani pad. To pokazuje da se u Hrvatskoj reforme ne provode dovoljno brzo i učinkovito, dok su ostale zemlje u tome puno uspješnije. U odnosu na ostale nove članice Europske unije potvrđen je zaostatak.²⁹ Ukupnu konkurentnost Hrvatske u okviru 4 osnovna stupa konkurentnosti poboljšavaju gospodarski rezultati sa velikim prihodima od turizma i izvoza te niski troškovi života, niska inflacija, stanje proračuna i niske cijene najma uredskog prostora. Što se tiče javnog sektora mogu se istaknuti niske carinske barijere i nizak porez na dobit te prisutna stabilnost tečaja. U dijelu efikasnosti poslovnog sektora kao prednosti se navode plaće managementa i usluga, razina naknada i visok udio žena u zaposlenosti. U dijelu infrastrukture (gdje se promatra osnovna, tehnološka, znanstvena infrastruktura, zdravlje i okoliš te obrazovanje), rezultati koji poboljšavaju konkurentnost su investicije u telekomunikacije, obrazovana ženska radna snaga, povoljan odnos broja učitelja i učenika i izdvajanja za obrazovanje, udio obnovljivih izvora energije, dostupnost zdravstvenih usluga i znanje stranih jezika. Međutim, osnovna infrastruktura bilježi pad u odnosu na prošlu godinu. Uz to, brojne su i slabosti kao što su loše poslovno okruženje, državno vlasništvo u kompanijama, loš pravni i regulatorni okvir, preveliki porezi te doprinosi, nedovoljno razvijeno poduzetništvo, prilagodljivost poduzeća, poslovno upravljanje i društvena odgovornost, razvoj i primjena tehnologije, transfer znanja, niska inovativnost, neadekvatno visokoškolsko i managersko obrazovanje.³⁰

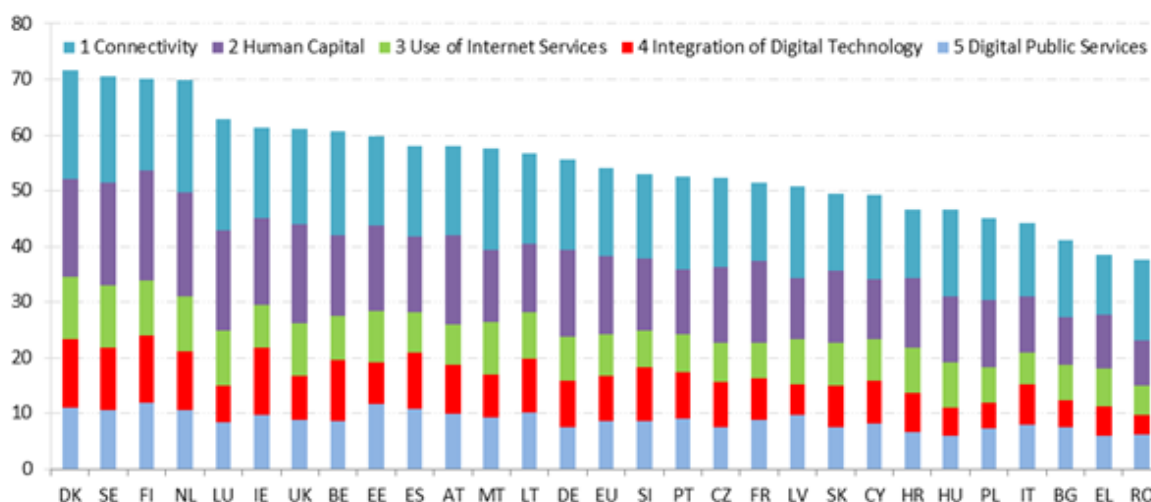
U nastavku su prikazani rezultati prema Indeksu digitalnog gospodarstva i društva (DESI), za 2018. godinu, kojim Europska komisija prati digitalnu konkurentnost. Indeks obuhvaća povezivost (fiksni i mobilni širokopojasni pristup, cijene), ljudski kapital (upotreba interneta, osnovne i napredne digitalne vještine), upotrebu internetskih usluga (koliko se građani služe internetskim sadržajem i sudjeluju u komunikaciji ili transakcijama na internetu), integraciju digitalne tehnologije (digitalizacija poduzeća i e-trgovina) i digitalne javne usluge (e-uprava i e-zdravstvo). Koristi se za praćenje napretka država članica Europske unije na području digitalizacije.³¹

²⁹ Loc. cit.

³⁰ Loc. cit.

³¹ Europska komisija, *Indeks digitalnoga gospodarstva i društva (DESI) za 2018., Izvješće za Hrvatsku*, 2018. Dostupno na: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2018-20/hr-desi_2018-country-profile-lang_4AA68303-07F6-BC37-A21420BFD9CDDBA2_52346.pdf, (pristupljeno: 20. ožujka 2019.)

Graf 3. Poredak prema indeksu digitalnoga gospodarstva i društva (DESI) 2018.



Izvor: Europska komisija, *Indeks digitalnoga gospodarstva i društva (DESI) za 2018.*, Izvješće za Hrvatsku, 2018., str. 1. Dostupno na: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2018-20/hr-desi_2018-country-profile-lang_4AA68303-07F6-BC37-A21420BFD9CDDBA2_52346.pdf, (pristupljeno: 20. ožujka 2019.)

Od 28 država članica Europske unije Hrvatska zauzima 22. mjesto. U odnosu na 2017. godinu ostvaren je napredak. Hrvatski građani koriste se internetom više od prosjeka, a poduzeća uvode nove digitalne tehnologije. Najveći izazov vezan za digitalizaciju za Hrvatsku predstavljaju rezultati u području povezanosti, dostupnost veze u ruralnim područjima i pokrivenost brzom širokopojasnom vezom su ograničavajući, a samim time i nezadovoljavajući.³² Upravo o tome bit će riječi nešto kasnije u poglavlju o Splitsko - dalmatinskoj županiji. Što se tiče cijene fiksnog širokopojasnog pristupa, Hrvatska je među najviše pozicioniranima u Europi. Ostvaruje se spor napredak u pogledu e-uprave, iako je broj korisnika usluga e-uprave iznad prosjeka, a na području usluga e-zdravstva ostvaruju se dobri rezultati kao i kod otvorenih podataka. Prema izvješću, treba poraditi na poboljšanju širokopojasne infrastrukture jer nažalost, Hrvatska spada u manje uspješne zemlje zajedno sa Rumunjskom, Grčkom, Bugarskom, Italijom, Poljskom, Mađarskom, Ciprom i Slovačkom na tom području.³³

Hrvatska ima brojne prednosti za jačanje konkurentske pozicije, s obzirom da obuhvaća mediteransko područje, zatim područje Podunavlja, Istre koja je gospodarski, ali i kulturološki povezana s Italijom, zatim područje Gorskog kotara koje je povezano sa Slovenijom, bogatstvo cjelokupnog obalnog područja, središnje i

³² Loc. cit.

³³ Loc. cit.

istočne Hrvatske. Specifičnost položaja Hrvatske otvara veći broj mogućnosti gospodarske suradnje sa susjednim državama i to na mnogo gospodarskih područja. Ono čime se svakako može pohvaliti jest to da Hrvatska ima izvrsnu lokaciju, višjezičnu radnu snagu, pristup tržištu s brojnim potrošačima, sigurnost, kvalitetu života i može biti konkurentna. Razvijenom infrastrukturom i stabilnim razvojem mogla bi biti optimalna geopolitička spona europskog zapada i istoka, kao i sjevera i juga. Uz to potrebno je poticati ulaganja, provoditi mjere koje će povećati zaposlenost i zadržati obrazovanu mladu radnu snagu. Kako bi se ojačala konkurentnost potencijalnih investicijskih lokacija u Republici Hrvatskoj potrebno je djelovati na daljnjem razvoju regionalne infrastrukture, obrazovanja, istraživačkih aktivnosti, komercijalizaciji inovacija, jačanju poduzetničkog kapitala, stvaranju pogodnog poslovnog, političkog, ekonomskog okvira, okolišnih i razvojno-planskih čimbenika.³⁴ S tim u vezi treba istaknuti potrebu povećanja efikasnosti u javnoj administraciji, smanjenja poreznih opterećenja, parafiskalnih nameta, kako bi se uz ostalo doprinijelo stvaranju poticajnog okruženja za rast i razvoj.

Regionalne specifičnosti i potencijali mogu predstavljati značajnu vrijednost u jačanju konkurentnosti, odnosno regije također sudjeluju u „konkurentskoj utakmici“. Po uzoru na mjerenje konkurentnosti na nacionalnoj razini prati se i konkurentnost na nižim razinama upravljanja. Regionalni indeks konkurentnosti prati se primjerice na razini europskih regija (statističkih, regija na NUTS 2 razini prema Nomenklaturi prostornih jedinica za statistiku³⁵). Indeks omogućuje praćenje i ocjenjivanje regionalne konkurentnosti tijekom vremena i u usporedbi s drugim regijama, temelji se na pristupu Svjetskog ekonomskog foruma te obuhvaća odrednice svrstane u tri skupine: osnovne faktore (tu spadaju institucije, makroekonomska stabilnost, infrastruktura, zdravlje, osnovno obrazovanje), faktore učinkovitosti (koji uključuju visoko obrazovanje, osposobljavanje i cjeloživotno učenje, učinkovitost tržišta rada i veličinu tržišta) i inovativnosti (uključujući tehnološku spremnost, sofisticiranost poslovanja i inovacija).³⁶ Svi navedeni čimbenici u međusobnom djelovanju vode većoj produktivnosti, višem dohotku i održivom razvoju.

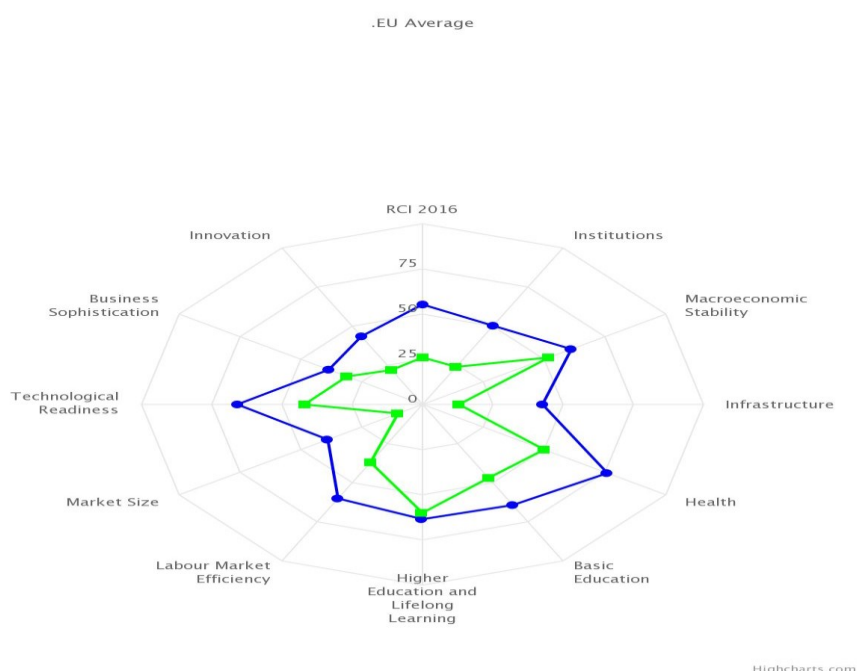
³⁴ Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, *Industrija, investicije i inovacije*, 2019a. Dostupno na: <https://www.mingo.hr/page/kategorija/investicije>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)

³⁵ NUTS klasifikacija - francuski: *Nomenclature des unités territoriales statistiques* - „Nomenklatura prostornih jedinica za statistiku“; kreirana od strane Eurostata za potrebe prikupljanja statističkih podataka, ali i provedbe regionalne politike.

³⁶ Europska komisija, *Koliko je konkurentna vaša regija? Priopćenje za tisak*, 2017. Dostupno na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-333_hr.htm, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)

U nastavku su prikazani rezultati konkurentnosti Hrvatske prema navedenom regionalnom indeksu konkurentnosti (korištenjem interaktivnog alata koji omogućuje detaljne usporedbe konkurentnosti među europskim regijama, kao i između nacionalne i europske razine, dostupnog na navedenoj stranici). Plavom bojom označene su vrijednosti prosjeka Europske unije, dok su zelenom bojom označene vrijednosti za Hrvatsku. Pri tome treba naglasiti da je u navedenom izvoru moguće detaljnije sagledati i rezultate na regionalnoj (NUTS 2) razini.

Graf 4. Usporedba konkurentnosti Hrvatske s prosjekom Europske unije 2016. prema regionalnom indeksu konkurentnosti



Izvor: European Commission, *European Regional Competitiveness Index*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness#3, (pristupljeno: 05. svibnja 2019.)

Iako su rezultati za Hrvatsku lošiji u odnosu na Europsku uniju, nešto bolji pokazatelji zabilježeni su prema odrednicama visoko obrazovanje i cjeloživotno učenje te makroekonomska stabilnost. Međutim, ono što se uočava kao lošiji aspekt jesu upravo veličina tržišta i infrastruktura.

U Republici Hrvatskoj konkurentnost se također mjeri na razini NUTS 2, ali i NUTS 3 regija (hrvatskih županija). U spomenutim analizama regionalni indeks konkurentnosti definira konkurentnost kao skup institucija, politika i faktora koji određuju produktivnost te se odnosi na sposobnost kreiranja atraktivnog i održivog okruženja koje je bitno za poslovanje i življenje (prema definiciji Svjetskog

ekonomskog foruma i definiciji regionalnog indeksa konkurentnosti Europske unije).³⁷ Naveden regionalni indeks konkurentnosti hrvatskih regija kombinira odrednice kvalitete poslovnog okruženja i poslovnog sektora te se mjeri praćenjem statističkih i perceptivnih indikatora na razini hrvatskih županija. Stupovi konkurentnosti u okviru indeksa su: demografija, zdravlje i kultura, obrazovanje, osnovna infrastruktura i javni sektor, poslovna infrastruktura, investicije i poduzetnička dinamika, razvijenost poduzetništva, ekonomski rezultati – razina, ekonomski rezultati – dinamika (statistički indikatori), lokacijske prednosti, lokalna uprava, fizička infrastruktura, vladavina prava, obrazovanje, financijsko tržište i lokalna konkurencija, tehnologija i inovativnost, klasteri, marketing i menadžment (perceptivni indikatori). Između ostalih odrednica, ponovno se potvrđuje važnost infrastrukture kao bitne odrednice konkurentnosti.

Iz svega navedenog potvrđuje se važnost praćenja i analize infrastrukture kao jedne od odrednica konkurentnosti te da je za opravdanost zaključaka potrebno proučiti različite odrednice infrastrukture budući da se i ocjene razlikuju kada se sagledaju različiti indeksi konkurentnosti, različite jedinice promatranja, samostalno ili u usporedbi s ostalima.

2.4. Instrumenti regionalne politike - fondovi Europske unije

Europski fondovi financijski su instrumenti za provedbu pojedine javne politike Europske unije u zemljama članicama, koje žele brže i bolje iskoristiti blagodati koje se pružaju pristupanjem.³⁸ Ulaskom u Europsku uniju, Hrvatska je prestala biti kandidat i sudionik pretpristupnih programa za povlačenje sredstava iz fondova koji su tada djelovali. U sklopu članstva u integraciji na raspolaganju su novi programi financiranja (trenutno za razdoblje 2014. - 2020. godine). Oni su u izravnoj vezi s novim proračunom Europske unije, a koji je nekoliko puta izdašniji od proračuna raspoloživog za vrijeme pristupanja Hrvatske Europskoj uniji.³⁹ Financiranje je usmjereno prema područjima koja iziskuju prilagodbu, a to mogu biti zaštita okoliša,

³⁷ Singer, S. i J. Gable (ur.), *Regionalni indeks konkurentnosti Hrvatske 2013.*, Zagreb, Nacionalno vijeće za konkurentnost, Program Ujedinjenih naroda za razvoj, 2014. Dostupno na: http://konkurentnost.hr/wp-content/uploads/2018/01/RIK2013_finalno_07072014.pdf, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)

³⁸ Europski strukturni i investicijski fondovi, *EU fondovi - Kohezijska politika*, 2019c. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/>, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

³⁹ M. Tufekčić, M. i Ž. Tufekčić, *EU politike i fondovi 2014.-2020.*, Zagreb, Plavi partner, 2013., str. 2.

inovacije, poljoprivreda, prometna infrastruktura, poticanje poduzetništva, obrazovni sustav, razne potrebe civilnog sektora, udruga, nevladinih organizacija i brojni drugi.⁴⁰ Sredstva fondova koriste se za pokriće određenog dijela troškova za koje korisnici nisu u stanju samostalno osigurati financijska sredstva, dok dio troškova koji nije pokriven proračunskim sredstvima snose sami. Navedeno je posebno korisno za poduzetnike kojima nedostaje dovoljno sredstava za početak poslovanja, ulaganja u infrastrukturu, nove tehnologije, unaprjeđenje poslovanja i sl.

Fondovi Europske unije, kao instrumenti bitni za provedbu regionalne politike, ujedno se usmjeravaju prema ostvarivanju ciljeva strategije Europa 2020, unutar koje su definirani razvojni ciljevi i prioriteti Europske unije, kao i ciljevi zemalja članica.⁴¹ U okviru nove perspektive 2014.-2020. članice Europske unije povlače sredstva kroz pet Europskih strukturnih i investicijskih fondova:⁴²

1. Europski fond za regionalni razvoj (engl. *European Regional Development Fund* - ERDF);
2. Europski socijalni fond (engl. *European Social Fund* - ESF);
3. Kohezijski fond (engl. *Cohesion Fund* - CF);
4. Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (engl. *European Agricultural Fund for Rural Development* - EAFRD);
5. Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (engl. *European Maritime and Fisheries Fund* - EMFF).

ERDF pomaže jačanju ekonomske i socijalne kohezije država članica, što je posebno bitno za slabije razvijene regije i države članice. Na raspolaganju su sredstva za ulaganja u konkurentnost malog i srednjeg poduzetništva, proizvodnju, inovacije i istraživanje, regionalnu i lokalnu infrastrukturu, digitalni program.⁴³ Financiranje iz navedenog fonda može uvelike pomoći jačanju socijalne, zdravstvene, obrazovne i istraživačke infrastrukture, pri razvijanju energetike i okoliša, stvaranjem novih ili zadržavanjem radnih mjesta. Korisnici ERDF-a mogu biti istraživački centri, lokalne i regionalne vlasti, škole, korporacije, trening centri, državna uprava, mala i srednja poduzeća, sveučilišta i udruge, javna tijela, određene

⁴⁰ A. Devčić i M. Šostar, *Regionalni razvoj i fondovi Europske unije: prilike i izazovi*, Požega, Veleučilište u Požegi, 2015., str. 94-97.

⁴¹ Ibidem, str. 10.

⁴² Ibidem, str. 129.

⁴³ AVELANT D.O.O., *Eu-projekti.info - portal o EU fondovima - Europski fond za regionalni razvoj; European Regional Development Fund - ERDF*, 2019. Dostupno na: <https://www.eu-projekti.info/fond/europski-fond-za-regionalni-razvoj/>, (pristupljeno: 24. veljače 2019.)

organizacije privatnog sektora, nevladine organizacije i volonterske organizacije, strane tvrtke s bazom u regiji koja je pokrivena određenim operativnim programom pod uvjetom da zadovoljavaju europska pravila javne nabave.⁴⁴ Mogućnosti financiranja infrastrukture putem ERDF-a su mnogobrojne. Fond omogućuje ulaganja koja pridonose razvoju prometa za bolju povezanost regija i smanjenje regionalnih razlika. Posebno je to bitno u povezivanju slabije povezanih područja, kao i na područjima gdje nedostaje osnovna infrastruktura. Razvojem tehnološke i informacijske infrastrukture doprinosi se daljnjem razvoju regionalnih potencijala. U više razvijenim regijama ERDF ne podržava ulaganja u infrastrukturu koja pruža osnovne usluge građanima na području okoliša, prometa, informacijskih i komunikacijskih tehnologija.⁴⁵

ESF se brine o zapošljavanju, obrazovanju, socijalnoj uključenosti i dobrom upravljanju. Sve prilike usmjerene su na smanjenje postojeće nezaposlenosti, povećanje zaposlenosti, promicanje reintegracije nezaposlenih osoba, poticanje konkurentnosti na tržištu rada, lokalna partnerstva za zapošljavanje kao modela koji najbolje prepoznaje potrebe tržišta rada na lokalnoj i regionalnoj razini, povećanje prilagodljivosti malih i srednjih poduzeća i obrta pružanjem stručnih i poduzetničkih znanja i vještina.⁴⁶ Unapređenjem različitih aspekata obrazovne ponude natječaji u sektoru obrazovanja omogućuju provedbu širokog spektra aktivnosti koje uključuju nabavu potrebne didaktičko - pedagoške opreme i ostalih nastavnih pomagala, razvoj alata za učenje na daljinu, razvoj školskih kurikuluma, razvoj novih ili prilagodbu postojećih studijskih programa, izradbu novih ili modernizaciju postojećih programa za obrazovanje, provedbu studijskih putovanja i ostalih oblika stručnih usavršavanja za nastavnike koji su prijeko potrebni u današnje vrijeme.⁴⁷

Kohezijski fond namijenjen je najmanje razvijenim državama članicama Europske unije, čija je vrijednost bruto nacionalnog proizvoda po stanovniku manja

⁴⁴ FOI Centar za međunarodne projekte, *Europski fond za regionalni razvoj*, 2019. Dostupno na: <https://projekti.hr/hr/program-financiranja/europski-fond-za-regionalni-razvoj>, (pristupljeno: 1. ožujka 2019.)

⁴⁵ Istarska županija - Upravni odjel za međunarodnu suradnju i EU poslove, *Europski fond za regionalni razvoj (ERDF)*, 2013. Dostupno na: http://www.istra-europa.eu/adrigov_news/detailed/europski-fond-za-regionalni-razvoj-erdf#.XIY7xyJKgdV, (pristupljeno: 11. ožujka 2019.)

⁴⁶ KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski socijalni fond*, 2018c. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/europski-socijalni-fond>, (pristupljeno: 28. studenog 2018.)

⁴⁷ Ministarstvo rada i mirovinskog sustava, *ESF – Učinkoviti ljudski potencijali – Razvoj ljudskih potencijala, Zapošljavanje, Obrazovanje, Socijalno uključivanje, Dobro upravljanje*, 2018. Dostupno na: <http://www.esf.hr/>, (pristupljeno: 11. listopada 2018.)

od 90% prosjeka Europske unije. Svrha Kohezijskog fonda je jačanje ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije Europske unije u interesu promicanja održivog razvoja. Temelji se na prometu i okolišu kao područjima ulaganja. Bržim protokom ljudi i robe diljem Europe osigurava se međunarodna povezanost. Održivi razvitak, energetska učinkovitost i obnovljivi izvori energije važni su jednako kao i sam razvoj regija. Na području zaštite okoliša Kohezijski fond potpomaže ulaganja u prilagodbu klimatskim promjenama, sva ulaganja u sektore vodoprivrede i zbrinjavanja otpada te u urbani razvoj.⁴⁸ Za razdoblje 2014. - 2020. godine sredstva Kohezijskog fonda usmjerena su na države članice Europske unije i to njih 15: Bugarska, Cipar, Češka, Estonija, Grčka, Hrvatska, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska, Portugal, Rumunjska, Slovačka i Slovenija.⁴⁹

EAFRD, ima postavljeni cilj: jačanje europske politike ruralnog razvoja i pojednostavljivanje njezine provedbe. Poboljšava upravljanje i kontrolu nad politikom ruralnog razvoja.⁵⁰ Fond se financira sredstvima Zajedničke poljoprivredne politike i pridonosi ostvarivanju ciljeva strategije Europa 2020 promicanjem održivog ruralnog razvoja u cijeloj Europskoj uniji. Pridonosi se ekološkoj i teritorijalnoj ravnoteži, zaštiti klimatskih uvjeta i uvođenju inovacija u poljoprivredni sektor.⁵¹ Sredstvima programa mogu se koristiti poljoprivredni gospodarski subjekti, poljoprivredne organizacije, udruge i sindikati, udruge za zaštitu okoliša, organizacije koje pružaju usluge u kulturi zajednice, uključujući medije, udruge žena, poljoprivrednike, šumare i mlade.

EMFF osigurava sredstva ribarskoj industriji i priobalnim zajednicama s ciljem njihove prilagodbe promijenjenim uvjetima u sektoru i postizanja gospodarske i ekološke održivosti.⁵² Fond je osmišljen tako da osigura održivo ribarstvo i industriju (uzgoj ribe, školjkaša i podvodnog bilja).

Da bi se korištenje fondova osiguralo potrebno je kvalitetno pripremiti projektna rješenja u danom vremenskom okviru. Financijska sredstva fondova kojima

⁴⁸ Europska komisija - Opća uprava za regionalnu politiku, *Kohezijska politika 2014.-2020. Ulaganje u rast i radna mjesta*, Luksemburg, Ured za publikacije Europske unije, 2011., str. 10. Dostupno na: http://europskifondovi.eu/sites/default/files/dokumenti/Kohezijska_politika_2014_2020.pdf, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

⁴⁹ KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Kohezijski fond*, 2018e. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/kohezijski-fond>, (pristupljeno: 28. studenog 2019.)

⁵⁰ KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj - EAFRD*, 2018d. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/eafrd>, (pristupljeno: 11. listopada 2018.)

⁵¹ Ministarstvo poljoprivrede, *Program ruralnog razvoja 2014. - 2020. godine*, 2019. Dostupno na: <https://ruralnirazvoj.hr/program/>, (pristupljeno: 2. ožujka 2019.)

⁵² Ministarstvo poljoprivrede, *Europski fond za pomorstvo i ribarstvo 2014. - 2020. (EFPR)*, 2013. Dostupno na: <https://ribarstvo.mps.hr/default.aspx?id=427>, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)

se pomažu projekti zemalja članica Europske unije dio su rashoda općeg proračuna Europske unije, kao što je ranije istaknuto. Zajednički strateški okvir (ZSO) definira prioriteta područja u koja će države članice ulagati korištenjem sredstava strukturnih i investicijskih fondova.⁵³ Sredstva tih fondova usmjerena su izjednačavanju neujednačenosti regionalnog razvoja zemalja članica Unije, ali i poticanju međusobne suradnje. Ciljevi programa jesu uvijek jačanje ekonomske i socijalne kohezije te smanjivanje razlika između regija unutar Europske unije.⁵⁴

Za planiranje i upravljanje programima Europske unije u Hrvatskoj nadležna su resorna ministarstva (na čelu s Ministarstvom regionalnog razvoja i fondova Europske unije) i tijela Europske komisije. Partnerski sporazum prikazuje nacionalnu strategiju za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova te opisuje na koji način će Hrvatska pristupiti ispunjavanju ciljeva strategije Europa 2020 uz pomoć sredstava iz proračuna Europske unije.⁵⁵ Republika Hrvatska je u razdoblju 2014. - 2020. godine korisnica operativnih programa kojima se detaljnije definiraju područja financiranja iz fondova. Provođenje aktualnih fondova obavlja se kroz sljedeće operativne programe:⁵⁶

1. Operativni program: Konkurentnost i kohezija 2014.- 2020.
2. Operativni program: Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.
3. Program ruralnog razvoja 2014.-2020.
4. Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020.

U okviru Operativnog programa "Konkurentnost i kohezija 2014.-2020." Republici Hrvatskoj je na raspolaganju 6,881 milijarda eura od čega 4,321 milijardi eura iz ERDF-a.⁵⁷ Za isto programsko razdoblje 2014.-2020. Republici Hrvatskoj je iz Kohezijskog fonda na raspolaganju 2,559 milijardi eura. Iz ovog programa se može značajno doprinijeti razvoju infrastrukture jer potiče upravo projekte vezane uz energiju i energetske učinkovitost, prijevoz, razvoj željeznica, upotrebu obnovljivih izvora energije i sl. Naime, između ostalih područja, operativni program

⁵³ I. Maletić et al., *EU projekti - od ideje do realizacije*, Zagreb, TIM4PIN d.o.o. za savjetovanje, 2016., str. 17.

⁵⁴ KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski fond za regionalni razvoj*, 2018b. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/Europski%20fond%20za%20regionalni%20razvoj.pdf>, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)

⁵⁵ Europski strukturni i investicijski fondovi, *ESI fondovi 2014.-2020.*, 2019b. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/>, (pristupljeno: 06. ožujka 2019.)

⁵⁶ I. Maletić et al., op. cit., str. 21.

⁵⁷ KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski fond za regionalni razvoj*, 2018a. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/europski-fond-za-regionalni-razvoj>, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)

„Konkurentnost i kohezija“ usmjeren je na ulaganja za rast i radna mjesta kroz poticanje ulaganja na području prometa, zaštite okoliša, tehnologije i energetike.⁵⁸

Iz ESF-a na raspolaganju je za korištenje 1,516 milijardi eura.⁵⁹ Operativni program „Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.“ predviđa okvir i aktivnosti za korištenje sredstava iz navedenog fonda.

Ukupna alokacija za Program ruralnog razvoja 2014. - 2020. iznosi 2,383 milijardi eura, od čega će Republici Hrvatskoj iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj na raspolaganju biti 2,026 milijardi eura.⁶⁰

U novom financijskom razdoblju 2014. - 2020. godine ukupna alokacija sredstava iz proračuna Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo iznosi 252,6 milijuna eura.

Brojni su primjeri projekata koji potvrđuju mogućnosti i koristi financiranja iz fondova, uključujući financiranja razvoja infrastrukture. U smislu financijski zahtjevnih i složenih projekata izgradnje te unaprjeđenja infrastrukture (posebno na području prometa i okoliša) velika je mogućnost vidljiva primarno kroz Kohezijski fond, a zatim i kroz ERDF.

U okviru operativnog programa „Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.“, na području urbane aglomeracije Osijek objavljen je natječaj ITU - biciklističke staze urbane aglomeracije Osijek, od strane Kohezijskog fonda. Natječaj je otvoren početkom 2019. godine i traje do lipnja iste godine. U tijeku su prikupljanja projektnih prijedloga za uređenje biciklističkih staza. Vrijednost natječaja iznosi 40.000.000,00 kn, a od toga najviši mogući udio bespovratnih sredstava je 85% od ukupnog iznosa prihvatljivih troškova Projekta. Infrastruktura koja se želi razvijati jest izgradnja novih biciklističkih dionica, prilagodba i modernizacija postojeće biciklističke infrastrukture, te poboljšanje sigurnosti i povećanje korištenja staza. Cilj je izgradnja, prilagodba i modernizacija mreže biciklističkih staza namijenjenih javnoj uporabi i povezivanju raznih oblika prijevoza prihvatljivih za okoliš.⁶¹ Biciklistička infrastruktura će doprinijeti boljoj povezanosti na linijama koje služe za dnevne migracije na području aglomeracije, većem korištenju javnih sredstava prijevoza kroz nadovezivanje biciklističkih infrastruktura na linije javnog prijevoza i stvaranje pretpostavki za multi-

⁵⁸ KRUTAK d.o.o., 2018e., op. cit.

⁵⁹ KRUTAK d.o.o., 2018c., op. cit.

⁶⁰ Ministarstvo poljoprivrede, 2019., op. cit.

⁶¹ Europski strukturni i investicijski fondovi, *Biciklističke staze urbane aglomeracije Osijek*, 2019a. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/natjecaji/biciklisticke-staze-urbane-aglomeracije-osijek/>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)

modalni prijevoz, smanjenju emisija CO₂ te povećanoj sigurnosti biciklista, ali i ostalih sudionika u prometu.⁶²

Još jedan pozitivan primjer odnosi se na Labin i područje Labinštine općenito. Projekt pod nazivom „Zelene navike za održivu Labinštinu“ (čiji je nositelj projekta Grad Labin) obuhvaća područje Grada Labina te općine Kršan, Pićan, Raša i Sveta Nedelja s 22.590 stanovnika prema popisu iz 2011. godine. Problemi koji se nastoje riješiti projektom su nedovoljna informiranost građana o postupanju s otpadom, nedovoljne količine odvojeno prikupljenog otpada, nedovoljan broj provedenih obrazovno- informativnih aktivnosti i nedovoljan broj obuhvaćenih ciljnih skupina na području Grada Labina i općina Kršan, Pićan, Raša i Sveta Nedelja (područje koje se još naziva i Labinština). Ukazala se potreba za pojačanim edukativnim aktivnostima prema građanima Labinštine i njegovim posjetiteljima kojima nedostaju osnovne informacije o gospodarenju otpadom te pritom imaju nejasnu sliku o svojoj ulozi u cjelovitom sustavu gospodarenja otpadom. Planiraju se provesti razna informiranja građana kao što su letci, brošure, razne televizijske i radijske emisije, razne radionice za djecu te edukacija od onih najmanjih građana, preko društvenih mreža i raznih oglasa. Cilj ovog projekta jest smanjenje količine otpada koji se odlaže na odlagališta, edukacija svih sudionika, od građana do turista. Ukupna vrijednost projekta iznosi 583.808,54 kn, a odobrena sredstava iz Europske unije (Kohezijskog fonda) iznosi 496.237,25 kn. Trajanje projekta planirano je od svibnja 2018. godine do siječnja 2020. godine.⁶³

⁶² Loc. cit.

⁶³ Grad Labin, *Zelene navike za održivu Labinštinu*, 2019. Dostupno na: <http://www.labin.hr/zelene-navike-za-odrzivu-labinstinu>, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)

3. OSNOVNA OBILJEŽJA REGIONALNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE

U nastavku se ukratko prikazuju glavna obilježja regionalnog razvoja Republike Hrvatske. Problem regionalizacije Hrvatske ima dugu povijest gdje su promjene i korekcije teritorijalnog ustroja bile vrlo česte i rađene s raznih polazišta. Mjerama ekonomske politike rješavale su se geografske, demografske, socijalne, ekonomske i političke različitosti.⁶⁴ Nije postojala odgovarajuća regionalna podjela, a sukladno tome nije postojala ni regionalna strategija i ekonomska politika. Do 1990. godine Hrvatska je bila dio bivše Federacije koja je vodila specifičnu regionalnu politiku bržeg razvoja nedovoljno razvijenih krajeva i to označava jedno razdoblje regionalne politike. Razdoblje nakon 1990. godine, odnosno od kada je Hrvatska postala samostalna i neovisna zemlja te se kretala prema ulasku u Europsku uniju, dolazi također do intenzivnog preseljavanja stanovništva iz ruralnih naselja u gradska područja, koje je bilo vidljivo i ranije. Najjači migracijski val bio je usmjeren prema velikim urbanim centrima, a ujedno i najvažnijim gospodarskim središtima i to se odrazilo na jačanje neravnomjerne naseljenosti Hrvatske.⁶⁵ Nakon osamostaljenja, Hrvatska je naslijedila neravnomjeran regionalni razvoj, depopulaciju i gospodarsko nazadovanje pojedinih područja. Također, potrebno je naglasiti kako je u tom razdoblju uslijed nepostojanja i neprovođenja politike regionalnog razvoja primjetan trend izrazite centralizacije gospodarstva Hrvatske u glavni grad Zagreb i u nekoliko regionalnih gospodarskih centara.⁶⁶ U tom razdoblju, a i danas, Zagreb dominira i u njemu je smješteno najviše poduzeća te je prisutna i najveća koncentracija bankarskog i financijskog, ali i ljudskog kapitala. Uz navedeno, u Hrvatskoj je problem preveliki broj gradova i općina koje u značajnom dijelu nisu samodostatne, a raspravlja se i o broju županija. Područja posebnih kategorija zahtijevaju zasebno, prilagođeno upravljanje, gdje se često javljaju problemi (zbog npr. izoliranosti otoka, teže pristupačnosti brdsko-planinskih područja, specifičnosti područja koja zaostaju u razvoju i sl.).

⁶⁴ A. Dumančić, *Regionalni razvoj – izazovi i prilike*, Osijek, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Poljoprivredni fakultet u Osijeku, 2017., str. 4. Dostupno na: <https://repozitorij.fazos.hr/islandora/object/pfos:1321/preview>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

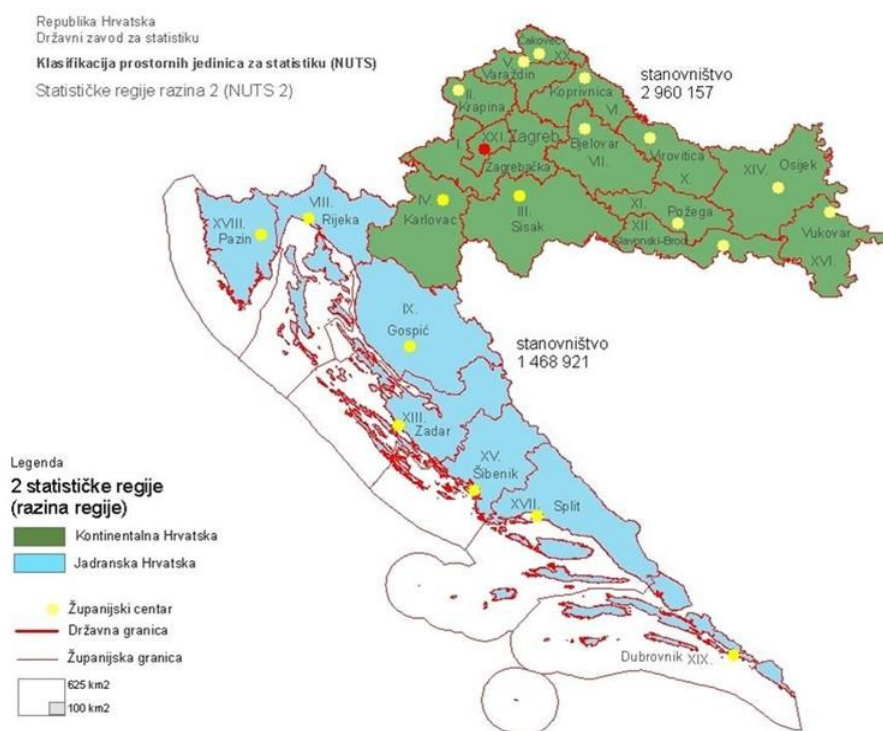
⁶⁵ Ibidem. str. 5.

⁶⁶ Loc. cit.

Tijekom prilagodbe za ulazak u Europsku uniju Hrvatska je trebala prilagoditi regionalnu politiku kriterijima regionalne politike integracije.

Jedna od promjena odnosila se i na potrebu podjele na statističke regije prema spomenutoj Nomenklaturi prostornih jedinica za statistiku, koja je također preduvjet za povlačenje sredstava iz fondova Europske unije. Prema posljednjoj podjeli, od 2013. godine, Hrvatska se dijeli, uz jednu NUTS 1 regiju (Republika Hrvatska), 21 NUTS 3 regiju (županije), na dvije statističke NUTS 2 regije - Kontinentalnu i Jadransku Hrvatsku, kojima je odlukom Europske komisije dana mogućnost povlačenja sredstava za prihvatljiva područja iz europskih strukturnih i investicijskih fondova.⁶⁷ Slika 1 u nastavku prikazuje statističku klasifikaciju prostornih jedinica Republike Hrvatske na NUTS 2 razini.

Slika 1. Statistička klasifikacija prostornih jedinica Republike Hrvatske - NUTS 2



Izvor: Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, *Statistička klasifikacija prostornih jedinica RH - NUTS 2*, 2019d. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/statisticka-klasifikacija-prostornih-jedinica-rh-nuts-2/150>, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

⁶⁷ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Predstavljena studija o izradi prijedloga nove NUTS 2 klasifikacije*, 2019b. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/vijesti/predstavljena-studija-o-izradi-prijedloga-nove-nuts-2-klasifikacije/3945>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)

Na slici su naznačeni i županijski centri. Hrvatska trenutno ima 21 jedinicu regionalne samouprave te 128 gradova i 428 općina.⁶⁸

Prema najnovijim prijedlozima predlaže se podjela da se Grad Zagreb izdvoji kao zasebna NUTS 2 regija. Novom izmjenom bilo bi omogućeno da najslabije razvijene NUTS 3 jedinice, tj. županije imaju pravo na najveći mogući stupanj regionalnih potpora s obzirom na svoj stupanj razvijenosti. Osigurale bi se najbolje mogućnosti za ostvarivanje što povoljnijih uvjeta nacionalnog sufinanciranja projekata, kao i korištenja sredstava kohezijske politike.⁶⁹ Grad Zagreb je prešao brojku od 800.000 naseljenih,⁷⁰ čime je zadovoljen uvjet minimalnog broja stanovnika za definiranje NUTS 2 regija. Kao samostalno izdvojena županija ne bi povećavao vrijednosti slabije razvijenih regija, čime bi one imale veće mogućnosti povući sredstva i povećati svoj životni standard.

Hrvatska je dugi niz godina suočena s neravnomjernostima na regionalnoj razini, koje su potvrđene u nastavku na županijskoj razini. Uz to su prisutni specifični razvojni problemi koji su na određenim područjima nerijetko izraženiji i zahtijevaju zaseban pristup u provođenju politike regionalnog razvoja.

Tablica 1. Procjena stanovništva Republike Hrvatske po županijama sredinom godine, od 2013. do 2017.

Županija/godina	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Republika Hrvatska	4 255 689	4 238 389	4 203 604	4 174 349	4 124 531
Zagrebačka	318 837	318 453	316 506	314 549	311 416
Krapinsko-zagorska	130 895	129 967	128 905	127 748	126 334
Sisačko-moslavačka	167 036	163 975	160 292	157 204	152 546
Karlovačka	125 688	124 127	121 840	120 321	118 263

⁶⁸ Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Politički ustroj - Županije*, 2019c. Dostupno na: <http://croatia.eu/article.php?lang=1&id=30>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

⁶⁹ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Mijenjaju se nepravedne NUTS2 regije*, 2019a. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/vijesti/mijenjaju-se-nepravedne-nuts2-regije/3946>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

⁷⁰ Vlada Republike Hrvatske, *Bolja klasifikacija prostornih jedinica koja će koristiti svim županijama i trasirati novu kartu regionalnih potpora*, 2019. Dostupno na: <https://vlada.gov.hr/vijesti/plenkovic-zupanima-o-novom-prijedlogu-prostornih-jedinica-vladi-je-vazno-vase-misljenje-i-otvorena-je-za-prijedloge/25123>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

Varaždinska	174 434	173 454	171 879	170 563	168 560
Koprivničko-križevačka	114 346	113 688	112 357	110 976	109 137
Bjelovarsko-bilogorska	116 959	115 536	113 746	111 867	109 822
Primorsko-goranska	294 705	293 811	291 654	289 479	286 677
Ličko-senjska	49 364	48 670	47 634	46 888	45 943
Virovitičko-podravska	83 029	82 162	80 610	79 111	77 086
Požeško-slavonska	75 801	74 991	73 473	71 920	69 583
Brodsko-posavska	155 956	154 082	151 012	148 373	143 827
Zadarska	171 594	171 462	170 168	169 581	168 672
Osječko-baranjska	300 950	298 272	294 233	290 412	283 035
Šibensko-kninska	106 540	105 532	104 315	103 021	101 436
Vukovarsko-srijemska	175 932	173 441	169 224	165 799	159 213
Splitsko-dalmatinska	454 711	454 627	453 155	452 035	449 610
Istarska	207 793	208 201	208 180	208 105	208 229
Dubrovačko-neretvanska	122 197	122 355	122 280	121 970	121 381
Međimurska	113 417	113 159	112 576	112 089	110 999
Grad Zagreb	795 505	798 424	799 565	802 338	802 762

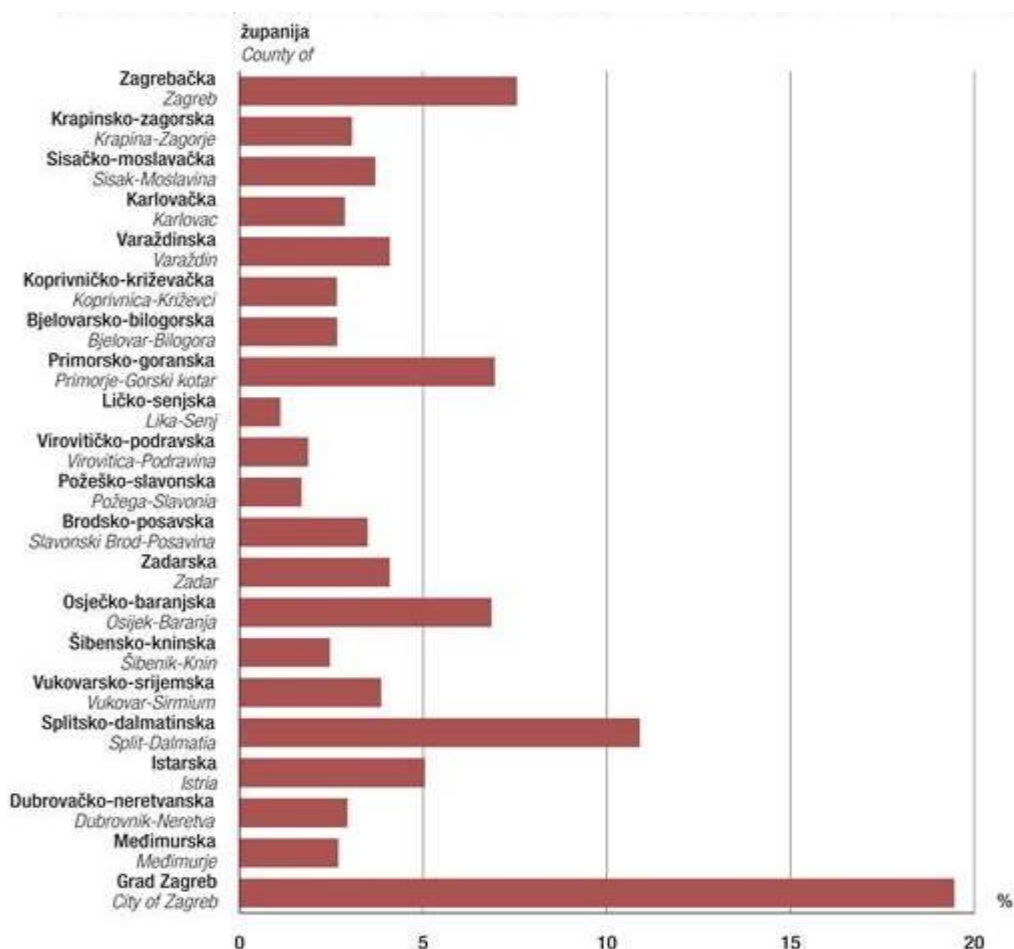
Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Procjene stanovništva Republike Hrvatske u 2017.*, Priopćenje, broj: 7.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018a. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/07-01-03_01_2018.htm, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

Prema promatranim podacima, smanjenje ukupnog broja stanovnika zabilježeno je u svim županijama, osim Grada Zagreba u kojem je, u odnosu na prethodnu godinu, zabilježen relativni porast od 0,05% i Istarske županije (0,06%). Najveći relativni pad broja stanovnika imale su Vukovarsko-srijemska županija (3,97%) i Požeško-slavonska županija (3,25%). Prema procjeni, sredinom 2017. Republika Hrvatska imala je 1.990.341 muškarca i 2.134.190 žena.⁷¹ Također, iz tablice 1 i grafa u nastavku proizlazi da su prisutne neravnomjernosti među županijama. 52% stanovništva živjelo je u samo pet županija, najviše u Gradu

⁷¹ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Procjene stanovništva Republike Hrvatske u 2017.*, Priopćenje, broj: 7.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018a. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/07-01-03_01_2018.htm, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

Zagrebu (19,5%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (10,9%), dok su najmanje stanovnika imale Požeško-slavonska županija (1,7%) i Ličko-senjska županija (1,1%).⁷² Graf 5 prikazuje detaljnije udio stanovništva županija u ukupnom stanovništvu Republike Hrvatske, sredinom 2017.

Graf 5. Udio stanovništva županija u ukupnom stanovništvu Republike Hrvatske, sredinom 2017.



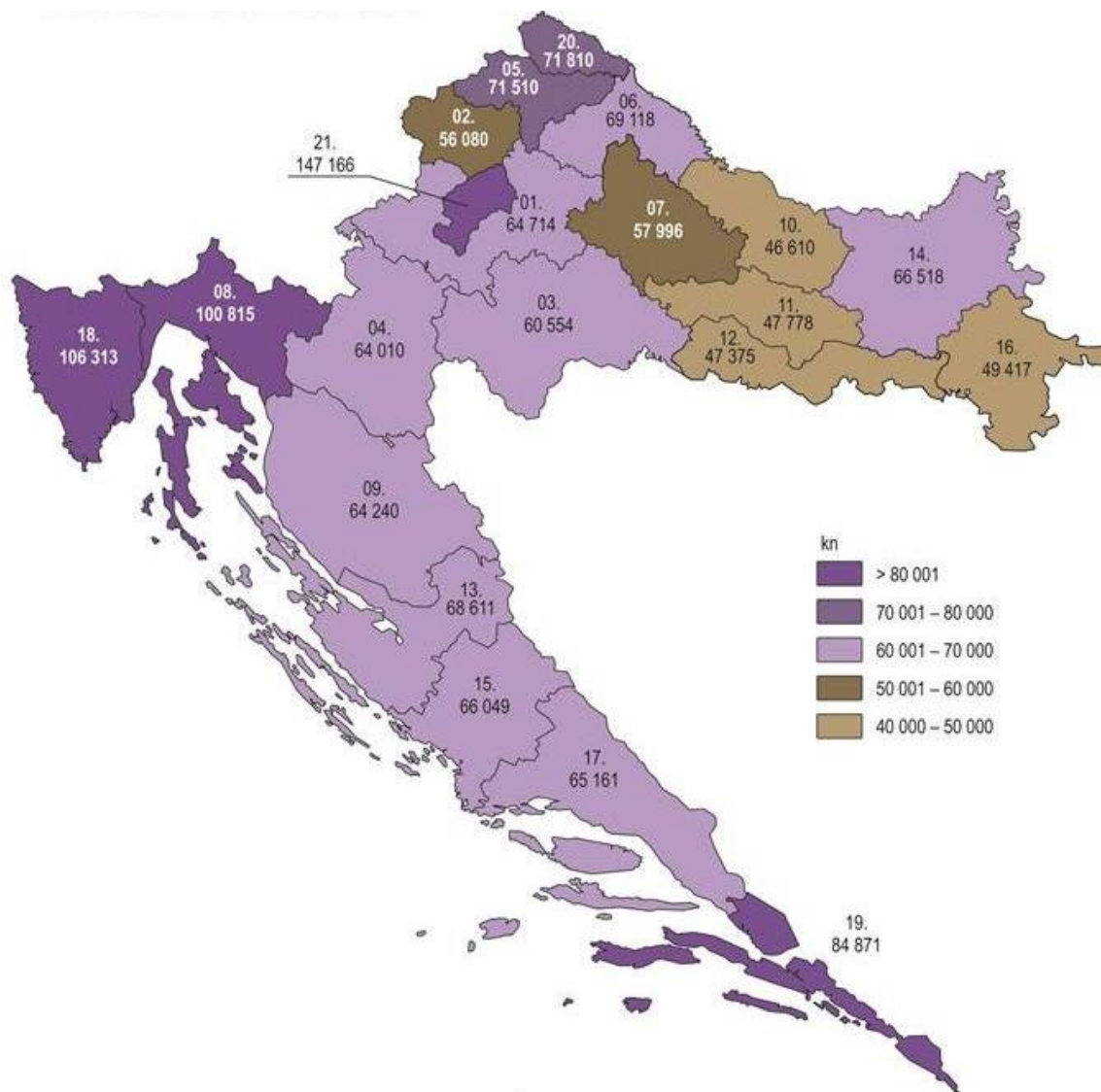
Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Procjene stanovništva Republike Hrvatske u 2017.*, Priopćenje, broj: 7.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018a. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/07-01-03_01_2018.htm, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

Također, u Hrvatskoj se ističu makroregionalni centri kao što su Zagreb, Osijek, Split i Rijeka, kojima gravitira brojno stanovništvo. Navedene centre treba ravnomjerno povezati s okolnim gradovima.

⁷² Loc. cit.

U nastavku su neravnomjernosti hrvatskih županija potvrđene prema BDP-u po stanovniku.

Slika 2. BDP po stanovniku, po županijama Republike Hrvatske, 2016.



Županije

01. Zagrebačka županija	08. Primorsko-goranska županija	15. Šibensko-kninska županija
02. Krapinsko-zagorska županija	09. Ličko-senjska županija	16. Vukovarsko-srijemska županija
03. Sisačko-moslavačka županija	10. Virovitičko-podravska županija	17. Splitsko-dalmatinska županija
04. Karlovačka županija	11. Požeško-slavonska županija	18. Istarska županija
05. Varaždinska županija	12. Brodsko-posavska županija	19. Dubrovačko-neretvanska županija
06. Koprivničko-križevačka županija	13. Zadarska županija	20. Međimurska županija
07. Bjelovarsko-bilogorska županija	14. Osječko-baranjska županija	21. Grad Zagreb

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku NKPJS 2012.-2. razina i županije u 2016.*, Priopćenje, broj 12.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2019. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/12-01-03_01_2019.htm, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

Najviši BDP po stanovniku imaju Grad Zagreb, Primorsko-goranska, Istarska te Dubrovačko-neretvanska županija. Nakon njih slijede Varaždinska i Međimurska županija. Županije s najmanjim BDP-om po stanovniku jesu Virovitičko-podravsko, Brodsko-posavska, Požeško-slavonska, i Vukovarsko-srijemska županija, koje imaju BDP po stanovniku niži od 50 000 kuna.⁷³

Povećanjem regionalne konkurentnosti moguće je smanjiti učestale emigracije stanovništva. Starenje stanovništva početi će predstavljati problem u budućnosti.⁷⁴

U cilju smanjenja neravnomjernosti među županijama te promjene trendova, posebno u županijama koje bilježe snažan odljev stanovništva, potrebno je omogućiti dostupnost zdravstva, školstva, kulture, sporta, a najviše je nužno poticati otvaranje novih radnih mjesta kako bi se pružila prilika za rad i ostvarenje boljeg životnog standarda. Lošiji demografski trendovi vrlo često su povezani i sa slabijim ekonomskim položajem pojedinih županija. Sve navedeno treba razmatrati u skladu s mjerama regionalne politike koja može ciljano djelovati prema pojedinim područjima. Na prostorima snažne emigracije nužno je prioritetno djelovati, pri čemu je također potrebno pratiti i ulagati u izgradnju infrastrukture u širem smislu, prometnu povezanost i ostale oblike povezanosti s većim mjestima i gradovima. U samim mjestima potrebno je uložiti u izgradnju ili obnovu komunalne infrastrukture, poduzetničke infrastrukture, postojećih objekata kao što su vrtići za djecu ili domovi za starije osobe i sl. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije nastoji također provoditi programe i mjere izgradnje te modernizacije komunalne i socijalne infrastrukture koji se temelje na partnerstvu i solidarnosti kako bi se smanjile neuravnoteženosti u razvoju pojedinih područja i kako bi se potaknuo

⁷³ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku NKPJS 2012.-2. razina i županije u 2016.*, Priopćenje, broj 12.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2019. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/12-01-03_01_2019.htm, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

⁷⁴ Hrvatska gospodarska komora - Sektor za financijske institucije, poslovne informacije i makroekonomske analize - Odjel za makroekonomske analize, *Županije - velike gospodarske razlike na malom gospodarskom prostoru*, 2016., str. 14. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/documents/upanijevelikegospodarskerazlikenamalomprostoru5757722c5b20e65.pdf>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

gospodarski i društveni razvoj.⁷⁵ U okviru politike regionalnog razvoja značajan dio državne potpore usmjeren je na razvoj potpomognutih područja (posebno osnovne infrastrukture koja je preduvjet razvoja).⁷⁶

Provođenje učinkovite politike regionalnog razvoja zahtijeva usklađeno djelovanje na različitim poljima, jasno zakonodavno i strateško određenje.

U Hrvatskoj je okvir definiran Zakonom o regionalnom razvoju i Strategijom regionalnog razvoja, kao i ostalim strateškim dokumentima za upravljanje regionalnim razvojem na različitim razinama upravljanja. Strateško planiranje jedan je od aspekata prilagodbe tijekom procesa ulaska i članstva u Europskoj uniji. Donošenjem Zakona o regionalnom razvoju i prihvaćanjem Strategije regionalnog razvoja Republike Hrvatske uspostavljeni su temelji upravljanja politikom regionalnog razvoja.⁷⁷

Prema Zakonu o regionalnom razvoju Republike Hrvatske cilj politike regionalnog razvoja je pridonijeti društveno - gospodarskom razvoju, u skladu s načelima održivog razvoja, stvaranjem jednakih uvjeta za realizaciju potencijala svim dijelovima zemlje. Zakonom se uređuju ciljevi i načela upravljanja regionalnim razvojem, planski dokumenti, tijela koja su nadležna za upravljanje, ocjenjivanje stupnja razvijenosti, način utvrđivanja urbanih i potpomognutih područja, poticanje razvoja potpomognutih područja, provedba, praćenje i izvještavanje o provedbi politike kako bi se što učinkovitije iskoristili fondovi.⁷⁸

Strategija regionalnog razvoja detaljnije određuje ciljeve i prioritete regionalnog razvoja. Ciljevi Strategije regionalnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine jesu: povećanje kvalitete života stanovništva poticanjem održivog teritorijalnog razvoja (kojim se nastoje povezati različiti aspekti razvoja društva, prostora i okoliša pa se uključuju mjere koje su vezane za unaprjeđenje regionalnih i lokalnih razvojnih kapaciteta, podizanje razine znanja i sposobnosti, mjere osiguranja i unaprjeđenja osnovne lokalne i regionalne infrastrukture), povećanje konkurentnosti regionalnoga gospodarstva i zaposlenosti kojim se podržava razvoj regionalnoga i lokalnoga gospodarstva (unaprjeđenjem

⁷⁵ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Regionalni razvoj*, 2019c. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/110>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)

⁷⁶ E. Tolušić, op. cit., str. 94.

⁷⁷ Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, 2019c., op. cit.

⁷⁸ Narodne novine, Zakon o regionalnom razvoju Republike Hrvatske - pročišćeni tekst zakona, Zagreb, NN 147/14, 123/17, 118/18. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/239/Zakon-o-regionalnom-razvoju-Republike-Hrvatske>, (pristupljeno: 2. lipnja 2019.)

gospodarske infrastrukture, stvaranjem poticajnog poslovnog okruženja, jačanjem ljudskih potencijala, poticanjem obrazovanja povezano s potrebama gospodarstva na regionalnoj i lokalnoj razini), sustavno upravljanje regionalnim razvojem (usmjereno na pružanje institucionalnog okruženja i potpore razvoju odgovarajućih tematskih područja).⁷⁹

⁷⁹ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Strategija regionalnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine*, 2017. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/razvojne-strategije/strategija-regionalnoga-razvoja-republike-hrvatske-za-razdoblje-do-kraja-2020-godine/3244>, (pristupljeno: 02. prosinca 2018.)

4. INFRASTRUKTURA HRVATSKIH REGIJA

Infrastruktura predstavlja objekte i sustave tehničke prirode koji omogućuju socijalno, političko, ekonomsko i komunikacijsko funkcioniranje društva te može biti u državnom i privatnom vlasništvu. Tu se najčešće podrazumijevaju prometnice, vodovodi, kanalizacija, komunikacijska mreža, elektroopskrbna mreža.⁸⁰ U ovom poglavlju definirat će se pojedine podjele, vrste infrastrukture, te će se detaljnije objasniti prometna infrastruktura, energetska i poduzetnička infrastruktura na primjeru Republike Hrvatske i njezinih regija. Ukratko će biti analizirano postojeće stanje i prikazat će se pojedine mjere koje se poduzimaju kako bi se iste unaprijedile.

4.1. Vrste infrastrukture

S ekonomskog gledišta, infrastrukturu općenito se može promatrati kao element ekonomije koji podržava proizvodnju dobara i usluga i koja sama nije dio proizvodnog procesa.⁸¹ Infrastruktura se obično odnosi na tehničke strukture i sustave koji podržavaju društvo. Tu se može govoriti o cestovnoj infrastrukturi, pomorskoj, željezničkoj, zračnoj, telekomunikacijskoj infrastrukturi, poduzetničkoj, gdje spadaju razni poduzetnički centri i razni poduzetnički inkubatori.⁸² Nadalje, može se promatrati infrastruktura kao komunalna ili energetska. Kvalitetna infrastruktura preduvjet je također zaštite okoliša. Zbog izrazitog naglaska na održivi rast i razvoj, očuvanje prirode i onoga što se posjeduje danas je od velikog značaja.

U Analitičkim podlogama za izradu strategije regionalnog razvoja Hrvatske promatra se također infrastruktura kao bitna odrednica, te se mogu pronaći pokazatelji prometne infrastrukture, gospodarske infrastrukture, komunalne infrastrukture i sl.⁸³

Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske do 2020. godine prepoznaje određene slabosti: u izgradnji cjelovitog sustava cestovne mreže, kritičnih

⁸⁰ Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska enciklopedija - Infrastruktura*, 2019a. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=27419>, (pristupljeno: 21. ožujka 2019.)

⁸¹ ZICER - Zagrebački inovacijski centar, *Infrastruktura*, 2018. Dostupno na: <https://www.zicer.hr/Poduzetnicki-pojmovnik/Infrastruktura>, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)

⁸² Loc. cit.

⁸³ Đokić, I. et al., *Analitička podloga za izradu Strategije regionalnog razvoja Republike Hrvatske*, Zagreb, Ekonomski institut, Zagreb, 2015. Dostupno na: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/razvojne%20strategije//Analiticka%20podloga_2015_Studija.pdf, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)

dionica i objekata na mreži državnih cesta, ali i na prilaznicama te obilaznicama većih gradova, u nedovoljnoj izgrađenosti i moderniziranosti cesta na otocima i drugim područjima koja imaju razvojne posebnosti; željeznička mreža je zastarjela i nedovoljnog kapaciteta i opremljenosti, s nedovoljnom povezanosti (npr. Istre i Dubrovnika na postojeću mrežu); nedostaci su vidljivi i kod neuređenosti postojećih riječnih objekata i plovnih puteva, neusklađenosti gospodarskog i turističkog korištenja lučkih prostora, neodgovarajućeg održavanja i opremljenosti lučkih prostora, nedovoljnoj razvijenosti intermodalnog prometa; elektronička komunikacijska mreža također ima nedostatke kao što su neravnomjerna raspoređenost stabilne mreže, nepotpunost IT kanalizacije, nedostatna pokrivenost bežičnim komunikacijama u dijelovima područja od posebnog interesa. Prepoznaje se također potreba učinkovitijeg korištenja energijom, ali i razlike u potencijalima poduzetničke infrastrukture među županijama, kao i nespecijalizirane te nedovoljno opremljene poduzetničke zone. Jedinice lokalne samouprave vrlo često su financijski i administrativno ograničene u provedbi infrastrukturnih projekata.⁸⁴

U nastavku se detaljnije obrađuju prometna, energetska i poduzetnička infrastruktura kako bi se što bolje prikazale i istaknule važnosti infrastrukture hrvatskih regija.

4.2. Prometna infrastruktura

Razvijena prometna infrastruktura bitna je za ekonomski i socijalni razvoj te promicanje kontakata između regija. Kao početak prometnog razvoja Republike Hrvatske može se istaknuti 1995. godina, kada je veliki dio financijskih sredstava Hrvatska ulagala u saniranje šteta uslijed ratnih razaranja. Tih prvih nekoliko godina uložena su znatna financijska sredstva u obnovu i razvoj prometne infrastrukture kao osnovu za razvoj ne samo prometa već gospodarstva uopće.⁸⁵ Danas se može reći da je prometni razvoj Republike Hrvatske u izravnoj korelaciji s razvojem gospodarstva. 1999. godine odlukom Sabora usvojena je Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske. Strategija se bavila razradom ulaganja u sektor

⁸⁴ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, 2017., op. cit.

⁸⁵ Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, *Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske*, Zagreb, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Hrvatski zavod za prostorni razvoj, 2017., str. 4-24. i 66-80. Dostupno na: <https://mgipu.gov.hr/o-ministarstvu-15/djelokrug/prostorno-uredjenje-3335/strategija-prostornog-razvoja-republike-hrvatske/4096>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)

prometa, planom održavanja postojećih prometnih objekata i razvojem nove infrastrukture. U narednih petnaestak godina najviše se ulagalo u sredstava cestovnog prometa odnosno u cestovnu infrastrukturu. Danas se može reći da je Hrvatska povezana autocestama gotovo u cijelom svom obimu te se i dalje obnavljaju državne, županijske i lokalne ceste.⁸⁶ U posljednjih je petnaest godina izgrađeno 1000 km modernih autocesta, čime se pridonosi i povezanosti s zemljama Unije. Hrvatska s Italijom, Njemačkom, Slovenijom i Austrijom ostvaruje gotovo dvije trećine svoje vanjske trgovine.⁸⁷

Od pristupanja Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, utvrđivanje razvoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, prvenstveno u skladu s okvirom prometne politike Europske unije od ključne je važnosti. Na temeljima revizije i unapređenja Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske potrebno je temeljiti dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor. Tako je strategija prometnog razvitka iz 1999. godine bila polazišna točka sve do nove Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine. Promet se smatra osnovnim sustavom kojim će zadovoljiti potrebe hrvatskih građana u smislu mobilnosti te u isto vrijeme učinkovitim i značajnim sredstvom za promicanje gospodarskog razvoja, društvene i teritorijalne kohezije.⁸⁸

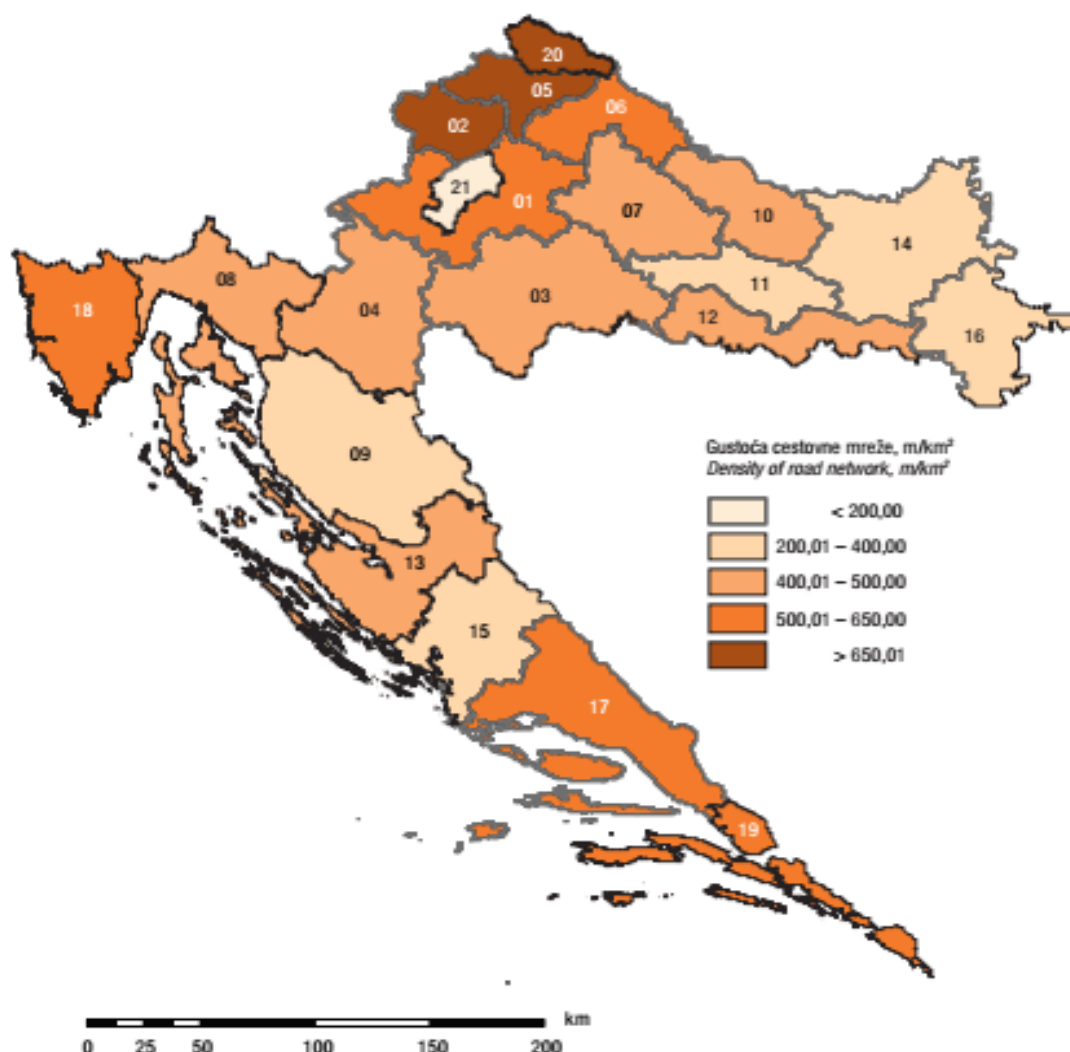
U nastavku je prikazana gustoća cestovne mreže prema hrvatskim županijama.

⁸⁶ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)*, 2017., str. 1-5. Dostupno na: https://vlada.gov.hr/UserDocImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf, (pristupljeno: 15. siječnja 2019.)

⁸⁷ Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Hrvatska ukratko*, 2019b. Dostupno na: <https://croatia.eu/article.php?lang=1&id=6>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

⁸⁸ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017., op. cit., str. 5-7.

Slika 3. Gustoća razvrstane ceste u 2017. po županijama Republike Hrvatske



Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2018.*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018b., str. 367. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

Slika prikazuje razlike u gustoći cestovne mreže. Varaždinska, Krapinsko-zagorska i Međimurska županija imaju najveću gustoću cestovne mreže u Hrvatskoj (veću od 650 m/km²), dok su posljednje rangirane Požeško-slavonska županija, Ličko-senjska županija i Grad Zagreb.

Uz izvješće Svjetskog ekonomskog foruma o konkurentnosti za 2017. i 2018., objavljena je i rang-lista kvalitete cestovne infrastrukture. U konkurenciji od 137 zemalja, Hrvatska dijeli 13. mjesto, s prosječnom ocjenom 5,5, sa Danskom, Omanom, Njemačkom, Španjolskom, Katarom, Švedskom i Luxembourgom. Najvišu prosječnu ocjenu 6,4 imaju Ujedinjeni Arapski Emirati, dok se iza skupine zemalja s prosječnom ocjenom u kojoj je Hrvatska, nalaze razvijenije zemlje kao što su:

Ujedinjeno Kraljevstvo, Irska, Belgija, Italija ili Finska. Slovenija se nalazi na 51. mjestu, Mađarska na 62., Srbija 100., a Bosna i Hercegovina na 109. mjestu. Najniže rangirana europska zemlja je Ukrajina na 130. mjestu.⁸⁹ Prema istraživanju Prometnog fakulteta u Zagrebu o sigurnosti na autocestama, Hrvatska ima jednu od najkvalitetnijih mreža autocesta. Prema rezultatima studije, 96% autocesta u Hrvatskoj ima nisku i srednje nisku stopu prometnih nesreća, 4% dionica ima srednje nisku stopu, dok srednje i visoku stopu rizika nema niti jedna dionica.⁹⁰

U Strategiji regionalnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine može se također vidjeti da je mreža izgrađenih i rekonstruiranih cesta dovedena na zadovoljavajuću razinu koja omogućuje uključivanje u europski sustav. Međutim, ističe se problem izoliranosti Dubrovačko-neretvanske županije koja je fizički odvojena od ostalih dijelova hrvatskog i europskog teritorija. Navodi se i kako je mreža državnih obilaznica i prilaznih cesta nedovoljno uspostavljena, kao što je ranije u radu istaknuto. O tom problemu bit će nešto više govora u daljnjem tekstu o Splitsko-dalmatinskoj županiji. U spomenutoj strategiji se ističe da prometni sektor u Republici Hrvatskoj doprinosi ukupnoj emisiji stakleničkih plinova s 20% (od toga je cestovni promet odgovaran za 95%).

Željeznički promet u odnosu na cestovni promet ekološki je prihvatljiviji. Zahtjevne tehnološke karakteristike željezničkih pruga uvjetuju da se razvoj zasniva na masovnom prijevozu roba i manje putnika. Dužinom željezničkih pruga po stanovniku Republika Hrvatska premašuje europski prosjek, ali mreža je tehnološki neprilagođena današnjim potrebama (uz izuzetke). Stanje željezničke infrastrukture u Hrvatskoj obilježava zastarjela željeznička mreža, s nedovoljnim kapacitetima, postoje kritični dijelovi različitih dionica pruga (kao što su nagib, nosivost, radijusi, brzina, propusna moć), uz željezničke prometne objekte (kolodvori, postaje itd.), nedostatak uvjeta za izgradnju pruga ili problemi s povezanošću na postojeće mreže.⁹¹ U nastavku je prikazan željeznički prijevoz putnika i robe u Republici Hrvatskoj od 2008. do 2017.

⁸⁹ Hrvatske autoceste d.o.o., *Hrvatska cestovna infrastruktura među najboljima u svijetu*, 2018. Dostupno na: <http://hac.hr/hr/odnosi-s-javnoscu/novosti-hr/hrvatska-cestovna-infrastruktura-medu-najboljima-u-svijetu>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

⁹⁰ Loc. cit.

⁹¹ Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, *Koncept prostornog razvoja Istre*, 2016., str. 9-17. Dostupno na: http://www.istra-istria.hr/uploads/media/KONCEPT_PROSTORNOG_RAZVOJA_ISTRE-HR-za_JR-Pula-26-2-2016.pdf, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

Tablica 2. Željeznički prijevoz putnika i robe u Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2017.

	Prevezeni putnici, tis. <i>Passengers carried, '000</i>		Putnički kilometri, mil. <i>Passenger-kilometres, mln</i>		Prevezena roba, tis. t <i>Goods carried, '000 t</i>		Tonski kilometri, mil. <i>Tonne-kilometres, mln</i>	
	ukupno <i>Total</i>	u međunarodnom prijevozu i tranzitu <i>In international transport and transit</i>	ukupno <i>Total</i>	u međunarodnom prijevozu i tranzitu <i>In international transport and transit</i>	ukupno <i>Total</i>	u međunarodnom prijevozu i tranzitu <i>In international transport and transit</i>	ukupno <i>Total</i>	u međunarodnom prijevozu i tranzitu <i>In international transport and transit</i>
2008.	70 961	791	1 810	107	14 851	12 234	3 312	2 643
2009.	73 545	699	1 835	90	11 651	9 245	2 641	2 029
2010.	69 564	666	1 742	82	12 203	10 207	2 618	2 041
2011.	49 983	653	1 486	81	11 794	9 627	2 438	1 865
2012.	27 669	601	1 104	75	11 088	9 039	2 332	1 826
2013.	24 265	455	948	49	10 661	7 266	2 086	1 172
2014.	21 926	398	927	43	10 389	7 532	2 119	1 284
2015.	21 683	352	951	40	9 939	6 902	2 183	1 275
2016.	20 742	330	836	37	9 985	7 135	2 160	1 319
2017.	19 832	320	745	32	12 178	8 784	2 592	1 658

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2018.*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018b., str. 351. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

Tablica 2. prikazuje da ukupan broj prevezenih putnika ima tendenciju pada u promatranom razdoblju, što je jasan pokazatelj da se pojedinci sve rjeđe odlučuju na željeznički prijevoz, a isti trend bilježi se u međunarodnom prijevozu i tranzitu. Tablica 2. prikazuje i željeznički prijevoz robe te se može uočiti da se i kod prijevoza robe javlja isti nepovoljan trend kao i kod prijevoza putnika, s iznimkom 2017. godine. Sve to potvrđuje ranije navedeno, odnosno da, iako je željeznički promet ekološki prihvatljiviji i iako Republika Hrvatska dužinom željezničkih pruga po stanovniku premašuje europski prosjek, još uvijek postoje problemi u željezničkoj infrastrukturi koji demotiviraju pojedince i poduzetnike da se odluče na taj oblik transporta. Na regionalnoj razini potvrđene su razlike prema željezničkom prometu kao što prikazuje tablica u nastavku.

Tablica 3. Željeznički promet otputovalih putnika i robe u Republici Hrvatskoj 2018.

	Otputovali putnici, tis.	Promet robe – utovar, tis. t	Promet robe – istovar, tis. t
Županija	2018.	2018.	2018.
Zagrebačka	3.511	44	254
Krapinsko-zagorska	1.341	43	19
Sisačko-moslavčka	1.198	1.064	805
Karlovačka	805	517	33
Varaždinska	645	54	13
Koprivničko-križevačka	870	674	19
Bjelovarsko-bilogorska	166	5	1

Primorsko-goranska	205	2.580	998
Ličko-senjska	3	878	0
Virovitičko-podravska	359	134	92
Požeško-slavonska	239	18	-
Brodsko-posavska	847	97	49
Zadarska	4	1	2
Osječko-baranjska	738	228	636
Šibensko-kninska	65	140	200
Vukovarsko-srijemska	397	274	225
Splitsko-dalmatinska	175	135	195
Istarska	182	0	0
Dubrovačko-neretvanska	6	1.896	254
Međimurska	431	247	8
Grad Zagreb	5.142	129	720

Izvor: prema Državni zavod za statistiku, *Transport - Pregled po županijama*, 2018c. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (Pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

Iz prikazanih podataka slijede ujedno razlike između Jadranske i Kontinentalne Hrvatske. Željeznički promet treba promatrati i kao potencijal s obzirom na to da je Hrvatska usmjerena prema razvoju turizma. Detaljniji uvid u promatrane podatke istog izvora upućuje na različite trendove kretanja željezničkog prometa prema hrvatskim županijama, ali potreba osuvremenjivanja, obnove željezničke infrastrukture te povećanja prometa svakako postoji na svim područjima.

Luke su u Republici Hrvatskoj razvrstane prema njihovoj namjeni i važnosti u skladu sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, a to su luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Hrvatska ima 96 luka od županijske važnosti i 365 luka od lokalne važnosti. U pomorskom prometu primijećena je neusklađenost gospodarskog i turističkog korištenja lučkih prostora, te neodgovarajuće održavanje, opremljenost lučkih prostora.⁹² Konstantno se radi na tome da se luke poboljšaju i da se broj vezova povećava, ali to je proces koji se ne može dogoditi u kratkom roku. Postoji prostor za napredak nautičkog dijela države. Samim time doprinijelo bi se većem razvoju i standardu manje razvijenih županija na moru. Međutim, u tom smislu upravljanje razvojem treba biti usmjereno prema održivost. Također, trebalo bi se poraditi na boljoj povezanosti otoka s kopnom, kako bi se poboljšali i uvjeti života na otoku i potpomoglo razvoju različitih gospodarstava, od najmanjih sela do najvećih gradova.

⁹² Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, 2017., op. cit.

Tablica 4. Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu u Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2017.

	Putnički brodovi ¹⁾ <i>Passenger ships¹⁾</i>			Teretni brodovi <i>Cargo ships</i>			
	broj <i>Number</i>	putnička mjesta <i>Passenger seats</i>	kW	broj <i>Number</i>	BT, tis. <i>GT, '000</i>	DWT, tis. <i>DWT, '000</i>	kW, tis. <i>kW, '000</i>
2008.	88	34 025	225 324	68	1 586	2 740	466
2009.	88	34 261	218 437	64	1 561	2 707	449
2010.	85	33 568	211 065	68	1 631	2 845	458
2011.	80	32 498	201 297	67	1 656	2 862	491
2012.	91	32 685	200 539	64	1 612	2 791	482
2013.	85	32 416	198 477	46	1 225	2 143	371
2014.	84	33 830	198 076	45	1 212	2 078	365
2015.	84	33 303	195 994	43	1 286	1 669	386
2016.	86	32 949	206 119	41	1 256	2 178	363
2017.	82	32 845	204 865	33	1 101	1 909	293

1) Uključeni su trajekti.

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2018.*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018b., str. 356. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

Tablica 4. prikazuje plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu u Republici Hrvatskoj od 2008. do 2017. godine i iz tablice je vidljiv uglavnom opadajući trend kretanja broja putničkih i teretnih brodova u promatranom razdoblju. Isto tako vidljiv je uglavnom opadajući trend kada se promatra kretanje broja putničkih mjesta kod putničkih brodova, ali i kod teretnih brodova gdje se može primijetiti uglavnom smanjenje broja bruto tonaže takvih brodova. Navedeno može dovesti do zaključka kako u plovnom parku Republike Hrvatske dolazi do smanjenja ukupnog broja putničkih i teretnih brodova i njihovih kapaciteta, a razlozi za takvo smanjenje mogu se tražiti, između ostalog i u neadekvatnoj pomorskoj infrastrukturi.

Infrastruktura riječnog prometa s tri velika riječna sustava - Save, Drave i Dunava gospodarski je potencijal od velikog značaja. No, riječni promet je zapušten, nedovoljno iskorišten, neopremljen. Riječni promet aktivan je samo na Dunavu, malim dijelom na Dravi, a potpuno je zanemariv na rijeci Savi.⁹³

Međunarodni aerodromi u Hrvatskoj su zračne luke u Zagrebu, Splitu, Rijeci (Krk), Osijeku, Puli, Zadru i Dubrovniku, dok zračne luke na otocima Lošinju i Braču nisu predviđene za međunarodni promet. Prostorni razmještaj zračnih luka procjenjuje se zadovoljavajućim. Vizija je unapređenje pomoću intermodalnog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava.

⁹³ M. Brnardić i D. Zimić, *Leksikografski zavod Miroslav Krleža - Hrvatska tehnička enciklopedija - Promet unutarnjim vodama*, 2017. Dostupno na: <http://tehnika.lzmk.hr/promet-unutarnjim-vodama/>, (pristupljeno: 15. siječnja 2019.)

Tablica 5. Ukupan promet putnika u zračnim lukama u Republici Hrvatskoj, 2010.-2018., u tisućama

Godina/promet putnika	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
	5.136	5.585	5.960	6.304	6.703	7.176	8.111	9.538	10.222

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Transport - Promet u morskim i zračnim lukama*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018d. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)

Tablica 5. prikazuje promet po zračnim lukama u Hrvatskoj od 2010. godine do 2018 - izuzev prosinca za 2018. godinu. Brojke prikazuju da je broj putnika iz godine u godinu sve veći i da se zračni promet mijenja. Broj putnika koji koristi naš zračni prostor se udvostručio od 2010. godine do 2018. godine.⁹⁴ Na službenim stranicama Croatia Airlinesa objavljeno je da su u 2018. godini prevezli 2.168.863 putnika, što je rekordan broj putnika u povijesti tvrtke i 2% više u odnosu na 2017. godinu. Kompanija je prošle godine počela letjeti u dva nova odredišta - Mostar tijekom cijele godine i Dublin tijekom ljetne sezone, a uvedene su i nove sezonske linije Dubrovnik - München i Split - Kopenhagen.⁹⁵ Svakako se treba raditi na uvođenju dodatnih međunarodnih letova za bolji protok prometa, što i kod ovog oblika infrastrukture može biti značajno za daljnji razvoj turizma. Croatia Airlines prema podacima navedenim na svojim stranicama posjeduje 12 zrakoplova što je daleko manje od konkurenata.⁹⁶ Porast flote, a samim time i povećanje same ponude bilo bi idealno za jačanje konkurentnosti. U nastavku je prikazan promet zračnih luka u Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2018. godine.

⁹⁴ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Transport - Promet u morskim i zračnim lukama*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018d. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)

⁹⁵ Croatia Airlines, *Croatia Airlines u 2018. godini prevezao rekordan broj putnika*, 2019. Dostupno na: <https://www.croatiaairlines.com/hr/O-nama/Mediji/press/2577/Croatia-Airlines-u-2018-godini-prevezao-rekordan-broj-putnika>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)

⁹⁶ Loc. cit.

Tablica 6. Promet putnika i tereta pojedinih zračnih luka u Republici Hrvatskoj, 2008.-2018.

	<i>Promet putnika, tis.</i>										
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Brač	14	12	11	11	11	9	10	9	12	20	28
Dubrovnik	1.173	1.102	1.250	1.326	1.455	1.502	1.571	1.679	1.978	2.309	2.522
Mali Lošinj	1	4	2	2	1	-	-	-	4	3	3
Osijek	15	20	20	22	2	3	27	29	30	43	67
Pula	375	303	319	345	362	351	371	348	424	580	705
Rijeka	108	112	60	79	72	139	102	134	141	137	179
Split	1.174	1.091	1.199	1.271	1.394	1.559	1.729	1.931	2.263	2.791	3.096
Zadar	146	198	258	266	346	454	476	471	502	574	585
Zagreb	2.174	1.997	2.017	2.263	2.317	2.286	2.418	2.576	2.757	3.081	3.322
	<i>Promet tereta, t</i>										
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Brač	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dubrovnik	911	438	371	389	342	297	277	235	208	184	157
Mali Lošinj	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Osijek	173	188	-	-	-	-	-	-	-	z	-
Pula	4	3	1	2	2	1	1	z	z	z	4
Rijeka	-	-	-	-	-	1	-	z	-	-	-
Split	932	688	630	619	577	450	406	405	346	294	273
Zadar	-	-	-	-	2	11	4	6	8	5	27
Zagreb	8.405	8.769	7.469	7.270	6.929	6.809	6.879	7.113	7.651	9.487	11.894

Izvor: prema Državni zavod za statistiku, *Transport - Pregled po županijama*, 2018c. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (Pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

Prema prometu putnika pojedinih zračnih luka također su zabilježeni pozitivni trendovi (iako različit), dok je po pitanju prometa tereta takav trend zabilježen kod Zagreba i Zadra.

Unapređenje prometnog sustava Republike Hrvatske bitno je u cilju postizanja ekonomskog rasta i razvoja, ali i u cilju ostvarivanja međunarodne suradnje. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske definira sljedeće opće ciljeve⁹⁷:

- promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova, što uključuje javni prijevoz u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije...), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu, prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom

⁹⁷ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017c., op. cit., str. 195.

prometu (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i okolnim linijama, pješake i bicikliste.

- Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima.
- Razviti prometni sustav prema načelu ekonomske održivosti.
- Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene.
- Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš.
- Povećati sigurnost prometnog sustava.
- Povećati interoperabilnost prometnog sustava (između javnog prijevoza, željezničkog, cestovnog, pomorskog i zračnog te prometa unutarnjim plovnim putevima).
- Poboljšati integraciju različitih prometnih modova (upravljanje, inteligentne transportne sustave, sustav nadzora i upravljanje pomorskim prometom, sustav „Parkiraj i vozi“ itd.).
- Razvijati hrvatski dio TEN-T mreže.

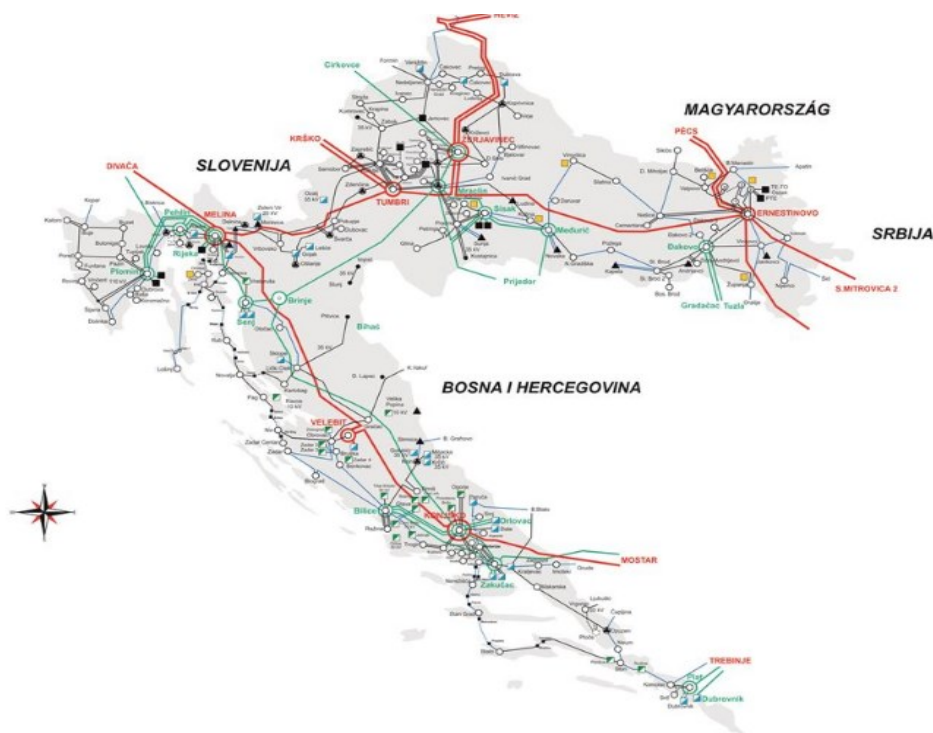
Na temelju općih ciljeva izvedeni su i specifični kako bi se ostvario održiv prometni sustav.

4.3. Energetska infrastruktura

Osnovni energetska sustav čine sustavi za proizvodnju, prijenos, transport, opskrbu i skladištenje primarnih izvora energije, a to su nafta, plin, ugljen, obnovljivi izvori i sekundarnih izvora kao što su električna energija, toplinska energija i derivati nafte. U prostoru je najvidljivija zračna mreža za prijenos i distribuciju električne energije. U urbanim sredinama ta se mreža nastoji premjestiti pod zemlju, dok se kod ostalih energenata zahtjevi za prostorom rješavaju gradnjom pod zemljom i u postojećim infrastrukturnim koridorima.⁹⁸ U nastavku je prikazana shema elektroenergetske mreže u Hrvatskoj.

⁹⁸ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, 2017., op. cit., str. 55.

Slika 4. Shema elektroenergetske mreže u Republici Hrvatskoj



Izvor: HOPS - Hrvatski operator prijenosnog sustava, *Hrvatska prijenosna mreža*, 2016. Dostupno na: <http://www.hops.hr/wps/portal/hr/web/hees/podaci/shema>, (pristupljeno: 12. rujna 2018.)

Slika 4. prikazuje elektroenergetsku mrežu Republike Hrvatske kojoj je svrha povezivanje i osiguranje sigurne opskrbe električnom energijom proizvodnih postrojenja s krajnjim potrošačima. Električna energija se proizvodi u hidroelektranama, industrijskim elektranama, termoelektranama, nuklearnoj elektrani Krško, sunčanim elektranama i vjetroelektranama. Elektroenergetsku mrežu u Republici Hrvatskoj karakterizira postojanje monopolskog poduzeća Hrvatske Elektroprivrede. Vrlo veliki udio pogona za proizvodnju električne energije izgrađeni su između 1950. i 1980. godine pa je potrebno provesti revitalizaciju. Za trgovanje električnom energijom koriste se prijenosni kapaciteti preko granica prema Sloveniji, Srbiji, Bosni i Hercegovini te Mađarskoj.⁹⁹

Na temelju obveza definiranih od strane Europske unije, do 2020. godine nužno je osigurati oko 20% potrebne energije iz obnovljivih izvora. Prema vrijednostima iz energetske bilance Hrvatske udio obnovljivih izvora u bruto finalnoj potrošnji iznosio je u 2013. godini 28,1%, a u 2014. 27,9%. Republika Hrvatska je time ispunila cilj zadan za 2020. godinu. Republika Hrvatska se koristi energijom

⁹⁹ HOPS - Hrvatski operator prijenosnog sustava, *Hrvatska prijenosna mreža*, 2016. Dostupno na: <http://www.hops.hr/wps/portal/hr/web/hees/podaci/shema>, (pristupljeno: 12. rujna 2018.)

manje učinkovito od većine zapadnoeuropskih država te tu postoji prostor za poboljšanjem.¹⁰⁰

Nacionalni program obuhvaća izgradnju malih hidroelektrana, iskorištavanje Sunčeve energije, bioenergije, energije vjetra, geotermalne energije, razvoj plinskog transportnog sustava, uvođenje centralnih toplinskih sustava naselja, unaprijeđenje toplinske izolacije objekata, povećanje energetske efikasnosti. Cjevovodni transport značajan je u kontinentalnom i podmorskom dijelu budući da pokriva potrebe opskrbe plinom, naftom, vodom i sirovinom.¹⁰¹

Kod korištenja obnovljivih izvora energije treba pripaziti na zahvate u prostoru, koje bi trebalo provesti u skladu s dokumentima prostornog uređenja, posebnim propisima i lokacijskom dozvolom. Zahvati trebaju biti i odgovarajuće planirani u dokumentima prostornog uređenja.¹⁰²

Transportni plinski sustav Republike Hrvatske povezan je s Mađarskom i Slovenijom. U daljnjem razvoju plinskog transportnog sustava želi se zadovoljiti vlastite potrebe, uključiti se u regionalne i europske tokove i tržišta prirodnog plina, uvažavajući potrebe i zahtjeve šireg okruženja kao što je Europska unija te se pokušava iskoristiti povoljna geostrateška pozicija.¹⁰³ Potrebno je izgraditi prijenosnu mrežu koja bi povezivala europske zemlje i tako smanjila rizik od energetske kriza. Problem u izgradnji energetske infrastrukture je i dugotrajno ishođenje dozvola. Nove tehnologije u primjeni plina imaju prednost nad tehnologijama za iskorištavanje fosilnih goriva osobito u kogeneracijskoj proizvodnji električne energije i topline.¹⁰⁴

Europska komisija također nastoji potaknuti zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, koje Hrvatska kao država članica integracije treba slijediti. 2014. uvedene su smjernice za zaštitu okoliša i energetiku te su određene ključne značajke koje glase: postupno uvođenje mehanizma temeljenih na tržištu, promicanje konkurentnosti europske industrije, potpora prekograničnoj energetskej infrastrukturi za unapređenje jedinstvenog europskog energetskeg tržišta te dozvola potpora za

¹⁰⁰ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, 2017., op. cit., str. 55., 56.

¹⁰¹ Loc. cit.

¹⁰² Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva, *Politika OIE i zakonodavstvo, Prostorno planiranje, Zahvati OIE u prostornim planovima*, 2010. Dostupno na: <http://oie.mingorp.hr/default.aspx?id=67>, (pristupljeno: 1. ožujka 2019.)

¹⁰³ Plinacro, *Desetogodišnji plan razvoja plinskog transportnog sustava Republike Hrvatske 2015. - 2024.*, 2015., str. 13-32. Dostupno na: https://www.hera.hr/hr/docs/2015/Plan_razvoja_plinskog_transportnog_sustava_RH_2015-2024.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

¹⁰⁴ I. Dekanić, *Geopolitika energije. Uloga energije u suvremenom globaliziranom gospodarstvu*, Zagreb, Golden marketing - Tehnička knjiga, 2011., str. 51.

osiguranje odgovarajuće proizvodnje električne energije. Između ostalog, smjernicama se nastoji omogućiti smanjenje opterećenja za ograničeni broj energetske intenzivnih sektora i uključuju kriterije za potpore energetskej infrastrukturi, s naglaskom na projekte koji poboljšavaju prekogranične tokove energije i promiču infrastrukturu u manje razvijenim regijama Europe.¹⁰⁵

4.4. Poduzetnička infrastruktura

Poduzetnička infrastruktura u širem smislu „predstavlja ukupnost svih prostorno specifičnih oblika odvijanja različitih poduzetničkih aktivnosti nastalih kao rezultat promišljenog i organiziranog prostorno razvojnog koncepta jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno Republike Hrvatske.“ U užem smislu odnosi se na sustav poduzetničkih zona i poduzetničkih potpornih institucija.¹⁰⁶

Poduzetničke zone su infrastrukturno opremljena područja, definirana prostornim planovima, a služe za obavljanje određenih vrsta poduzetničkih tj. gospodarskih aktivnosti. Karakterizira ih zajedničko korištenje infrastrukturno opremljenog i organiziranog prostora od strane poduzetnika kojima se poslovanjem unutar poduzetničke zone omogućuje racionalizacija poslovanja i korištenje raspoloživih resursa s ostalim korisnicima. Poduzetničke potporne institucije mogu biti razvojne agencije, poduzetnički centri, poslovni inkubatori, poslovni parkovi, poduzetnički akceleratori, znanstveno-tehnološki parkovi, centri kompetencije.¹⁰⁷

Poduzetnička je infrastruktura razvijenija na području Kontinentalne Hrvatske, u odnosu na Jadransku Hrvatsku, a među županijama su znatne razlike u broju poduzetničkih zona (prednjače Međimurska županija, Sisačko-moslavačka, Karlovačka, Koprivničko-križevačka, Splitsko-dalmatinska županija). Poduzetničkih potpornih institucija najviše je u Gradu Zagrebu. Poduzetnička je aktivnost prema

¹⁰⁵ L. Jerkić, *Europska komisija usvojila nove Smjernice za potpore za zaštitu okoliša i energetiku* (eng. *Environmental and energy aid guidelines - EEAG*), 2014. Dostupno na: <https://www.vjetrolektrane.com/aktualno/1892-europska-komisija-usvojila-nove-smjernice-za-potpore-za-zastitu-okolisa-i-energetiku-eng-environmental-and-energy-aid-guidelines-eeag>, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)

¹⁰⁶ ZICER - Zagrebački inovacijski centar, op. cit.

¹⁰⁷ Središnji državni portal, *Poduzetnička infrastruktura*, 2019., Dostupno na: <https://gov.hr/moja-uprava/poslovanje/pokretanje-poslovanja/poduzetnicka-infrastruktura/1842>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

broju poduzeća (na 1 000 stanovnika) izraženija u županijama Jadranske Hrvatske.¹⁰⁸

Na županijskim razinama mogu se pronaći brojni pozitivni primjeri djelovanja razvojnih agencija, od kojih je jedan od primjera Istarska razvojna agencija - IDA. Razvojne agencije mogu biti lokalne, županijske, osnovane za određene djelatnosti, a operativno provode mjere za razvoj gospodarstva i poduzetništva, potiču i privlače investicije, provode projekte usmjerene prema poticanju razvoja poduzetništva, povezuju rad gospodarskih subjekata, lokalnih i regionalnih poduzetničkih institucija, visokoobrazovnih institucija, centara znanja i sl.¹⁰⁹ IDA je osnovana 1999. godine kao prva razvojna agencija u Republici Hrvatskoj. Osnivači agencije jesu svi veći gradovi u Istri. Glavna ideja bila je razvoj poduzetništva sa ciljem jačanja konkurentnosti Istarske županije. I danas pružaju veliku podršku poduzetnicima kroz kreditiranje, obrazovne programe, konstantno razvijanje poduzetničke infrastrukture itd.¹¹⁰

Također, vrijedi istaknuti da se razvoj poduzetničke i ostale infrastrukture treba promatrati sa mogućnostima ulaganja u istraživačku infrastrukturu, pri čemu treba sagledati i mogućnosti komercijalizacije istraživanja, poticanja suradnje različitih dionika i sl. Hrvatske regije i država u cjelini imaju mogućnosti dio razvojnih aktivnosti sufinancirati i sredstvima europskih fondova. Podaci u tablici 7. govore o planovima ulaganja u istraživački sustav za razdoblje 2016. - 2023. godine.

Tablica 7. Plan ulaganja na godišnjoj razini u istraživački sustav u razdoblju 2016.- 2023. iskazano u € (sredstva Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta)

Opis/godina	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	
Ukupna nacionalna sredstva (€)	2.685.122	7.360.466	9.528.742	10.138.569	10.612.880	10.883.914	10.138.569	7.292.707	
Ukupna sredstva Europske unije (€)	10.924.310	29.625.688	38.298.790	40.738.101	42.635.342	43.719.480	40.738.101	29.354.653	Ukupno
Ukupno (€)	13.609.431	36.986.154	47.827.532	50.876.670	53.248.221	54.603.394	50.876.670	36.647.361	344.675.4 33

Izvor: Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, *Plan razvoja istraživačke infrastrukture u Republici Hrvatskoj*, 2016., str. 47. Dostupno na: https://mzo.hr/sites/default/files/migrated/plan_razvoja_istrazivacke_infrastrukture_u_rh.pdf, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)

¹⁰⁸ Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, 2017., op. cit., str. 77., 78.

¹⁰⁹ Središnji državni portal, op. cit.

¹¹⁰ Istarska razvojna agencija - IDA, *Istarska razvojna agencija - O nama*, 2019. Dostupno na: <https://ida.hr/hr/tn/o-nama/>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)

Tablica 7. prikazuje izdvajanja za financiranje istraživačkog sustava u razdoblju 2016. - 2023. godine. Odnosi se na sredstva koja će za istraživačku infrastrukturu uložiti Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta i na sredstva Europskog fonda za regionalni razvoj.¹¹¹ Ukupna sredstva u navedenom razdoblju iznose 344.675.433 €, te će se u okviru iznosa koji će uložiti Ministarstvo znanosti i obrazovanja ulagati u izgradnju/adaptaciju/opremanje znanstvenih organizacija, u znanstveno - tehnologijske parkove, znanstveno istraživačke baze, časopise i opremu u okviru shema za dodjelu bespovratnih sredstava Fond za ulaganje u znanosti i inovacije te Jačanje kapaciteta za istraživanje, razvoj i inovacije.

¹¹¹ Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, *Plan razvoja istraživačke infrastrukture u Republici Hrvatskoj*, 2016., str. 43. Dostupno na: https://mzo.hr/sites/default/files/migrated/plan_razvoja_istrazivacke_infrastrukture_u_rh.pdf, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)

5. INFRASTRUKTURA SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE – ODABRANI PRIMJERI

Splitsko - dalmatinska županija nalazi se na središnjem dijelu istočne jadranske obale i proteže se od općine Marina do općine Gradac. Klima je na tom području županije jako pogodna za razvoj raznih djelatnosti, a isto tako pozitivno doprinose položaj, razvijenost obale, more i krška polja.¹¹² Promatranje i analiza stanja na području Splitsko - dalmatinske županije svakako treba započeti s osvrtom na utemeljenje samostalne Republike Hrvatske kada je ujedno započeo proces gospodarske obnove. Domovinski rat, migracije stanovništva, fizička šteta, nedovoljno pripremljena privatizacija, zakašnjeli proces restrukturiranja, svakako su negativno utjecali na razvoj cijele zemlje pa i ove regije.

Tranzicijsko razdoblje rezultiralo je padom ekonomske aktivnosti, odnosno znatnim padom realnog bruto domaćeg proizvoda, visokom nezaposlenošću, rastom proračunskog i vanjskotrgovinskog deficita, te posljedično ubrzanim rastom vanjskog duga. Nakon tog razdoblja, po završetku rata, točnije u drugoj polovici 90-tih godina dolazi do postupnog oživljavanja zemlje odnosno ubrzanog rasta nacionalnog gospodarstva što se osjetilo i na prostoru Splitsko - dalmatinske županije. Iako je u tom razdoblju zabilježen pozitivan pomak svih pokazatelja ključnih za razvoj lokalne zajednice i dalje se županija susreće s razvojnim problemima, koji se mogu segmentirati u sljedeće komponente: nedovoljna razvijenost infrastrukture (prometne, energetske i komunalne), demografske strukture i obrazovanja.¹¹³ Glavni strateški ciljevi za razdoblje do 2020. jesu¹¹⁴:

1. Poboljšati kvalitetu življenja uz održivo korištenje prirodnih resursa;
2. Povećati konkurentnost gospodarstva;
3. Unaprijediti ljudske potencijale i sustav upravljanja razvojem.

¹¹² Hrvatska gospodarska komora, *Županijska komora Split - gospodarski profil*, 2018. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/gospodarski-profil>, (pristupljeno: 27. studenoga 2018.)

¹¹³ Splitsko - dalmatinska županija, Sveučilište u Splitu - Ekonomski fakultet, *Regionalni operativni program Splitsko - dalmatinske županije*, 2006., str. 11-18., 32-57. Dostupno na: <https://makarska.hr/clients/1/documents/468.pdf>, (pristupljeno: 11. rujna 2018.)

¹¹⁴ Splitsko - dalmatinska županija, *Županijska razvojna strategija Splitsko - dalmatinske županije za razdoblje do 2020.*, 2017. Dostupno na: <http://www.rera.hr/upload/stranice/2017/02/2017-02-09/34/nacrtupanijskerazvojnestrategije.pdf>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

Županijskom razvojnom strategijom Splitsko - dalmatinske županije u novoj financijskoj perspektivi Europske unije 2014.- 2020. godine donijete su odluke kojima će se nastojati poboljšati kvaliteta života građana.

Spomenut će se pojedine:¹¹⁵

- podizanje razine kvalitete, dostupnosti i održivosti prometnih sustava i infrastruktura;
- razvoj kvalitetnih i prostorno ravnomjerno dostupnih komunikacijskih sustava;
- poboljšanje društvene infrastrukture i unaprjeđenje usluga;
- poboljšanje kvalitete i dostupnosti društvenih i kulturnih sadržaja;
- razvoj sustava poduzetničke infrastrukture;
- poticanje razvoja *klastera* i jačanja izvozne konkurentnosti;
- jačanje kapaciteta i poticaja za privlačenje ulaganja.

Ukoliko se osvrnemo par godina unazad, prateći vijesti i ostale medije može se primijetiti da se sve više govori o povećanom broju posjetitelja i razvoju turizma. To naravno nosi i posljedice koje nisu uvijek ugodne. Jedan od problema sa kojim se susreće većina turističkih regija jest upravo velik broj ljudi na jednome mjestu. Grad Split je odavno poznat po svojoj povijesnoj i kulturnoj baštini. Svi koji dolaze u posjet žele osjetiti čari toga grada. Prevelik broj ljudi, velika tranzicija, ostavlja i svoje posljedice. Zagađenje zraka, tla, smeće, gužve, uništavanje prirode i prenapučenih lokalnih cesta, problem parkinga. Sve su to činjenice o kojima je potrebno početi voditi brigu. Upravo zbog takvih činjenica nastaju problemi koje lokalno stanovništvo i zajednica ne mogu sami riješiti. Potrebna im je pomoć za razvoj i poboljšanje kvalitete pružanja usluga. Tu se javlja Europska unija kao dobar izvor iz kojeg se može sufinancirati pomoć ili ostvariti partnerstvo kako bi se pojedini infrastrukturni problemi riješili. U nastavku se detaljnije obrađuju odabrane vrste infrastrukture Splitsko – dalmatinske županije.

¹¹⁵ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 230-239.

5.1. Prometna infrastruktura Splitsko – dalmatinske županije

Na temelju dosadašnje obrade potvrđeno je koliko je prometna infrastruktura važna. U tu svrhu projekti prometne infrastrukture financiraju se nacionalnim sredstvima, sredstvima Europske unije, sredstvima zajmova međunarodnih financijskih institucija, te kroz projekte javno - privatnog partnerstva.¹¹⁶ Kada se govori o prometnoj povezanosti Splitsko - dalmatinske županije odmah se može uočiti slaba povezanost među turističkim destinacijama. Kvaliteta prometnica na otocima te u zaobalju je iznimno loša, a do izgradnje autoceste A1 prometna povezanost cijele zemlje je bila iznimno nekvalitetna i stvarala je velike probleme. Osim autoceste ostale prometnice su u jako lošem stanju, što posljedično rezultira nedovoljnom dostupnošću gradskih i prigradskih linija te ima utjecaja na migracije stanovništva na dnevnoj bazi unutar grada, a problem u konačnici stvara i turistička sezona kada grad postaje neprohodan zbog velikog priljeva novog stanovništva, a nedovoljno razvijene prometnice znatno otežavaju situaciju.¹¹⁷ Veliki problem predstavlja i neodržavanje cesta, što utječe na duljinu trajanja i kvalitetu samog putovanja među destinacijama. Dodatno ulaganje u cestovnu infrastrukturu treba se usmjeriti na dijelove pojedinih županija, posebno lokalne ceste i prema nedovoljno povezanim dijelovima. Razvoj ne bi trebao biti temeljen samo na izgradnji dodatnih prometnica, nego i na poboljšanju i ulaganju u postojeće te dodatno održavanje istih, što će svakako doprinijeti bržem i ugodnijem transportu unutar države, ali i prema, unutar samih gradova.

Kao što je ranije navedeno, osim cestovnog prijevoza, vrlo važnu ulogu u razvoju županija, a posljedično i države, ima i željeznički promet. Kolodvori kao matične luke pristanka stranih i domaćih gostiju neadekvatno su i zastarjelo uređeni, godinama nisu obnavljani, briga o potrošnji i zadržavanju gostiju je minimalna, što cjelokupno stvara lošiju sliku grada. Za stanovnike i posjetitelje grada Splita stigla je i sretna vijest da će se intenzivno početi raditi na infrastrukturi željeznice i autobusnog

¹¹⁶ Europski revizorski sud, *Razvoj uspješnog prometnog sektora u EU u: Izazovi na koje je potrebno odgovoriti*, 2018. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_HR.pdf, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)

¹¹⁷ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, *Vlada RH: Zaključak o pokretanju aktivnosti radi uvrštenja projekata Splitsko - dalmatinske županije i Grada Splita na listu strateških projekata Republike Hrvatske*, 2018. Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/vlada-rh-zakljucak-o-pokretanju-aktivnosti-radi-uvrstenja-projekata-splitsko-dalmatinske-zupanije-i-grada-splita-na-listu-strateskih-projekata-republike-hrvatske/6961>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)

gradskog kolodvora. Realizacija projekta je započeta i planira se krenuti u završni stadij do ljeta 2019. godine kako bi se rasteretile gužve u prometu i povećao komoditet građana. S polazišne točke u Kaštel Starom, odakle će se nadograditi još šest kilometara pruge do aerodroma, prezentiran je projekt povezivanja Zračne luke Split s gradskom lukom i razvoja intermodalnoga čvorišta novoga glavnog kolodvora Split u Kopilici.¹¹⁸

Kada se promatra zračni prijevoz, samo tržište liberaliziralo se ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju što je otvorilo vrata inozemnim poduzećima u iznošenju nove ponude. Na direktnom udaru našla se Croatia Airlines zbog rasta broja *low cost* zrakoplovnih poduzeća koja ulaze u Hrvatsku, te je prilagodba poslovanja od iznimne važnosti, kako bi opstala na tržištu. Zračna luka Split otvorena je za promet 1966. godine, a nalazi se u središtu srednje - dalmatinske regije. Povezuje Dalmaciju sa različitim destinacijama u zemlji i inozemstvu. Od velikog je značaja kako za domaće putnike i gospodarstvenike, tako i za približavanje naših turističkih kapaciteta Europi i svijetu. Već je 1967. godine morala povećati svoj kapacitet sa dodatne 4 pozicije za parkiranje zrakoplova.¹¹⁹ Misija je omogućiti sigurno i redovito odvijanje zračnog prometa uz konstantno povećanje kvalitete usluga i zadovoljstva korisnika. Usklađenost s međunarodnim standardima te stručnost je nešto što žele postići od svih zaposlenih kako bi se pridonijelo gospodarskom i prometnom razvitku Republike Hrvatske, njegujući status sigurne zračne luke.¹²⁰

„Obzirom na dugu i vrlo razvedenu obalu, nautički turizam predstavlja izrazito važan i perspektivan segment ukupne turističke ponude Splitsko - dalmatinske županije.“¹²¹ Popularan trend *yachting* i *cruseing* turizma, ne zaobilazi ni našu obalu, ali problem predstavlja kapacitet luke u Splitu, naprosto se ne grade adekvatna pristaništa za „gigante“ potrošnje te se na taj način gubi zarada. Pri tome treba pomno razmisliti i o zbrinjavanju otpada pri velikom broju posjeta i velikoj

¹¹⁸ G. Radanović, „Splitski autobusni i željeznički kolodvor od idućeg ljeta bit će na Kopilici, pogledajte kako će izgledati“, *Slobodna Dalmacija*, 12. prosinca 2018. Dostupno na: <https://slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split/clanak/id/579455/splitski-autobusni-i-zeljeznicki-kolodvor-od-iduceg-ljeta-bit-ce-na-kopilici-pogledajte-kako-ce-izgledati>, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)

¹¹⁹ Zračna luka Split, *Početna / O nama / Opći podaci / Povijest*. Dostupno na: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)

¹²⁰ Zračna luka Split, *Početna / O nama / Opći podaci / Vizija i misija*. Dostupno na: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=210&Itemid=201&lang=hr, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)

¹²¹ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 41.

zagađenosti. Lijepo je razmišljati o zaradi i sve većem standardu, ali se posebna pažnja treba skrenuti na zaštitu mora i okoliša te prirode općenito ukoliko se planiraju resursi ostaviti u naslijeđe budućim generacijama. Ukoliko nas priroda odluči počastiti tretmanom onakvim kakav ona ima od ljudi, neće nam puno ostati.

Turizam je previše kompleksan da ga se prepusti slučaju i da se nastavi kako se do sada radilo. Ključni problemi koji se odnose na komunalnu i prometnu infrastrukturu (uz radnu snagu) zbog rasta turističkog prometa mogu uzrokovati krizne situacije u sezoni.¹²² Suradnja turističkih zajednica, gradova i županija, ali i višerazinska suradnje od države do lokalne razine ključne su za uspjeh turističkih sredina u svakodnevnom funkcioniranju.

5.2. Energetska infrastruktura Splitsko – dalmatinske županije

Energetski potencijali Splitsko - dalmatinske županije sastoje se od vodenih snaga i obnovljivih izvora energije, odnosno sunca i vjetra, zatim su tu drva za ogrjev i neznatna količina ugljena.¹²³ Budući je Hrvatska među najvećim uvoznicima električne energije u svijetu, izgradnja dodatnih strujnih proizvodnih objekata nužna je jer bez ulaganja nema prostora za stvaranje održivog razvoja. Hidroenergetski potencijal Cetine većinom je iskorišten i s trenutnih pet hidroelektrana ukupne instalirane snage preko 870 megavata predstavlja okosnicu Hrvatske elektroprivrede.¹²⁴

U budućnosti se očekuje realizacija više projekata proizvodnje električne energije iz obnovljivih izvora energije - vjetra, solarne energije, biomase, a isto tako korištenje plina kao izvora električne i toplinske energije koja će postati važna karika u energetsom razvoju.¹²⁵

S obzirom na gospodarsku krizu, koja je obilježila krah gospodarskog razvoja, i velike probleme unutar cijele zemlje, proteklih godina Splitsko - dalmatinska županija bilježi trend smanjenja godišnje potrošnje električne energije koji je

¹²² Lider, *SDŽ mora poboljšati infrastrukturu i disperzirati turizam*, 2018. Dostupno na: <https://lider.media/lider-media-turizam/studija-sdz-mora-poboljsati-infrastrukturu-i-disperzirati-turizam/>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

¹²³ Javna ustanova RERA S. D. za koordinaciju i razvoj Splitsko-dalmatinske županije, *Analiza stanja – sažetak*, str. 25. Dostupno na: <http://arhiva.rera.hr/Portals/0/docs/Analiza%20stanja%20-%20Sa%C5%BEetak.pdf>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

¹²⁴ Slobodna Dalmacija, *Sustav elektrana na Peruči bit će šest puta jači od Krškog*, 2012. Dostupno na: <https://m.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/179538/cpg/2>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

¹²⁵ Javna ustanova RERA S. D. za koordinaciju i razvoj Splitsko-Dalmatinske županije, op. cit., str. 25.

isključivo posljedica smanjene gospodarske aktivnosti, dok broj potrošača u kućanstvu bilježi stalni rast. Elektroprijenosna mreža, pretežito niskonaponska, nije na zadovoljavajućoj razini, posebice na otocima i dijelu zaobalja. Za dodatnu izgradnju plinifikacijskog sustava postoji oko 81.000 potencijalnih potrošača, od čega su 35% kućanstva.¹²⁶

Primjenom modela ESCO (energetska servisna kompanija) i s postojećim potencijalom obnovljivih izvora energije, u kojem prednjači sunčeva energija, znatno bi se doprinijelo procesu realizacije programa energetske učinkovitosti, koje bi za posljedicu imalo vidljivo smanjenje emisije CO₂ te bi otvorilo i mogućnost rasta gospodarskih aktivnosti i smanjenje broja nezaposlenih na području te županije.¹²⁷ S obzirom na potencijal i mogućnost primjene, od sunčeve energije najviše se očekuje u budućnosti, a idealan model korištenja u Splitsko - dalmatinskoj županiji jest nisko temperaturna primjena sunčeve energije u kombinaciji s električnom energijom.¹²⁸

5.3. Osvrt na analizu ograničavajućih čimbenika razvoja infrastrukture

Veliki problem za Splitsko - dalmatinsku županiju predstavlja činjenica kako razvoj i urbanizacija nisu praćeni s razmjernim rastom prometne i komunalne infrastrukture, tako da je danas najveći dio priobalja i otoka suočen s problemima neadekvatne cestovne infrastrukture, nedovoljno parkirališnog prostora, nedovoljnom opskrbom vodom (posebice u vrijeme ljetne sezone), lošim sustavom odvodnje, neadekvatnim gospodarenjem komunalnim i ostalim otpadom. S obzirom na rastuću turističku potražnju, ali i poželjni razvoj gospodarstva i razvoj u prostoru općenito, ovi će problemi biti sve izraženiji jer se pritisak na prostor i njegove resurse drastično povećava. S druge strane, u zaobalju, ovi problemi nemaju isti intenzitet, ali razlog je u drugom negativnom razvojnom trendu, kao što su iseljavanje i starenje tih područja.¹²⁹ Udio mlađeg stanovništva (15 – 24 god.) najveći je u velikim gradovima zbog migracija mladog stanovništva radi školovanja i zapošljavanja iz nerazvijenih jedinica (primjerice otoka) što dodatno potvrđuje subregionalne razlike unutar županije.¹³⁰

¹²⁶ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 289., 290.

¹²⁷ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 48-50.

¹²⁸ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 291.

¹²⁹ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 131., 132.

¹³⁰ Splitsko - dalmatinska županija, op. cit., str. 1., 2.

Razvojne prioritete treba usmjeriti i prema infrastrukturnom opremanju zaobalja u cilju njegove integracije u ukupni prostor županije. U tom smislu, razvoj i podizanje kvalitete svih oblika prometne i komunalne infrastrukture, efikasnije gospodarenje otpadom te razvoj ukupnog energetskeg sustava, s posebnim naglaskom na razvoj sustava i korištenje obnovljivih izvora energije, predstavljaju uvjet bez kojega se budući razvoj ne može niti zamisliti. Potrebno je osmisliti i razviti sustave potpora racionalnom korištenju i očuvanju prirodnih resursa u cjelini.¹³¹

Općenito, prostor Splitsko dalmatinske županije je, osim uskog obalnog prostora, slabo izgrađen, dok su pojedini predjeli visokih gustoća naseljenosti izmakli kontroli te trpe bespravnu izgradnju što predstavlja veliki problem preizgrađenosti prostora i preopterećenost komunalnog sustava. Posebno je to izraženo u turistički atraktivnim prostorima i u predgrađima većih gradova.¹³²

Dugogodišnja koncentracija razvitka u priobalju i većim urbanim centrima nastoji se također promijeniti izgradnjom gospodarskih zona.

Dostignuti stupanj razvoja telekomunikacijske infrastrukture Splitsko-dalmatinske županije može se smatrati zadovoljavajućim. Telekomunikacijsku infrastrukturu karakterizira dobra fizička osnova, ali koju ne prati odgovarajući rast ponude usluga.¹³³

Rezimirano, prepreke i probleme u razvoju Splitsko - dalmatinske županije predstavljaju: prevelika izgrađenost prostora obalne zone i dijela otoka, bespravna izgradnja, odlagališta otpada koja ne zadovoljavaju osnovne ekološke i sigurnosne kriterije, divlja odlagališta otpada koja su prijetnja okolišu i ljudskom zdravlju. Najveći dio tehnološkog otpada se ne zbrinjava, nema selektiranja otpada. Sustavi odvodnje su u izgradnji, ali je dinamika priključivanja na sustave slaba. Postojeći sustav odvodnje osnovni je izvor onečišćenja mora i vodnih tokova. Telekomunikacijska infrastruktura treba se unaprijediti ponudom usluga. Potencijali daljnjeg razvoja zasigurno se ogledaju u cestovnoj i željezničkoj infrastrukturi. Morske luke nedovoljno su iskorištene, elektroprijenosna mreža je nezadovoljavajuća, dok struktura izvora energije također nije zadovoljavajuća i predstavlja ograničavajući čimbenik u daljnjem energetskeg razvitku s potrebom većeg orijentiranja prema obnovljivim izvorima energije.

¹³¹ Splitsko - dalmatinska županija, str. 131.

¹³² Splitsko - dalmatinska županija, str. 11., 21.

¹³³ Splitsko - dalmatinska županija, str. 22., 30., 31.

Razvoj regionalne infrastrukture potvrđuje se kao značajna odrednica cjelokupnog razvoja, a na području Splitsko-dalmatinske županije bitno je također omogućiti okolno povezivanje izvan regionalnog sjedišta te osigurati privlačenje i zadržavanja stanovništva na slabije naseljenim područjima. Navedeno je moguće kreiranjem razvojnih preuvjeta, gdje osnovna i poslovna infrastruktura te različiti društveni sadržaji trebaju biti zadovoljeni. Bolja prostorna uređenost na kojoj se radi, a koja je spomenuta u analizi počinje poprimati svoje obrise kao temelj budućnosti, ali s potrebom daljnjeg snažnijeg razvoja.

6. ZAKLJUČAK

Razvijenost infrastrukture bitan je preduvjet cjelokupnog ekonomskog razvoja i jačanja konkurentnosti. Osim potrebe prometnog povezivanja među državama, na regionalnoj razini važnost infrastrukture ističe se na područjima koja su slabije razvijena, u vidu osnovne i poslovne infrastrukture, dok razvijenija područja nastoje razviti različite vrste infrastrukture sukladno potrebama suvremenog regionalnog okruženja. Nije rijetkost da su pojedine regije suočene s nedostatkom osnovne infrastrukture ili pak s geografskim specifičnostima koje onemogućavaju ili otežavaju daljnje mogućnosti razvoja.

U radu je potvrđena višestruka uloga infrastrukture kao bitne odrednice regionalnog rasta i razvoja. Također, analiza odrednica konkurentnosti dokazuje da je infrastruktura (u širem smislu promatranja) prepoznata kao bitan faktor konkurentnosti na nacionalnoj i regionalnoj razini (što je vidljivo i u izračunima indeksa konkurentnosti). Provedba regionalne politike s temeljnim ciljem smanjenja regionalnih neravninomjnosti treba uključivati razvoj infrastrukture kao jedan od karakterističnih razvojnih ciljeva.

Detaljnija analiza obilježja infrastrukture na području hrvatskih regija ukazuje na vrste infrastrukture od kojih je pojedine potrebno obnoviti, izgraditi, osuvremeniti, što se također treba diferencirano promatrati ovisno o regionalnim specifičnostima. Iako se cestovna infrastruktura razvija, postoje lokalna i regionalna područja koja su još uvijek nedovoljno povezana s okruženjem, uz ograničen pristup osnovnim uvjetima kao što je vodovodna mreža i pristup električnoj mreži, a brojni su problemi prisutni na neiskorištenim potencijalima, kao što su mogućnosti razvoja željezničke mreže (što je značajno također i uzimajući u obzir činjenicu da je Hrvatska usmjerena prema razvoju turizma), poslovne i energetske infrastrukture. Specifičan pristup regionalnim problemima potrebno je uključiti i u provedbu regionalne politike.

S aspekta ulaska u europsku integraciju, Hrvatskoj se nude dodatne mogućnosti financiranja razvoja infrastrukture, primarno kroz ERDF i Kohezijski fond, što je bitno prepoznati i odgovarajuće iskoristiti sukladno potrebama regionalnog gospodarstva.

LITERATURA

Knjige

1. Bogunović, A., *Regionalna ekonomika i politika*, Zagreb, Ekonomski fakultet Zagreb, 2011.
2. Dekanić, I., *Geopolitika energije. Uloga energije u suvremenom globaliziranom gospodarstvu*, Zagreb, Golden marketing - tehnička knjiga, 2011.
3. Devčić, A. i M. Šostar, *Regionalni razvoj i fondovi Europske unije: prilike i izazovi*, Požega, Veleučilište u Požegi, 2015.
4. Dragičević, M., *Konkurentnost - projekt za Hrvatsku*, Zagreb, Školska knjiga, 2012.
5. Đulabić, V., *Regionalizam i regionalna politika*, Zagreb, Društveno veleučilište, 2007.
6. Maletić, I. et al., *EU projekti - od ideje do realizacije*, Zagreb, TIM4PIN d.o.o. za savjetovanje, 2016.
7. Tufekčić, M. i Ž. Tufekčić, *EU politike i fondovi 2014.-2020.*, Zagreb, Plavi partner, 2013.

Internet izvori (različite vrste publikacija)

1. AVELANT D.O.O., *Eu-projekti.info - portal o EU fondovima - Europski fond za regionalni razvoj; European Regional Development Fund - ERDF*, 2019. Dostupno na: <https://www.eu-projekti.info/fond/europski-fond-za-regionalni-razvoj/>, (pristupljeno: 24. veljače 2019.)
2. Brnardić, M. i D. Zimić, *Leksikografski zavod Miroslav Krleža - Hrvatska tehnička enciklopedija - Promet unutarnjim vodama*, 2017. Dostupno na: <http://tehnika.lzmk.hr/promet-unutarnjim-vodama/>, (pristupljeno: 15. siječnja 2019.)
3. Croatia Airlines, *Croatia Airlines u 2018. godini prevezao rekordan broj putnika*, 2019. Dostupno na: <https://www.croatiaairlines.com/hr/O-nama/Mediji/press/2577/Croatia-Airlines-u-2018-godini-prevezao-rekordan-broj-putnika>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)
4. Dragutin, V., *Kvaliteta i konkurentnost*, Velika Gorica, INKUS d.o.o., 2007. Dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/578541.WHP-2007-07-1-01_Kvaliteta_i_konkurentnost.pdf, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
5. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Procjene stanovništva Republike Hrvatske u 2017.*, Priopćenje, broj: 7.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018a. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/07-01-03_01_2018.htm, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
6. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2018.*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018b. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)

7. Državni zavod za statistiku, *Transport - Pregled po županijama*, 2018c. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (Pristupljeno: 22. ožujka 2019.)
8. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Transport - Promet u morskim i zračnim lukama*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2018d. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)
9. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku NKPJS 2012.-2. razina i županije u 2016.*, Priopćenje, broj 12.1.3., Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2019. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/12-01-03_01_2019.htm, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)
10. Dumančić, A., *Regionalni razvoj – izazovi i prilike*, Osijek, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Poljoprivredni fakultet u Osijeku, 2017. Dostupno na: <https://repozitorij.fazos.hr/islandora/object/pfos:1321/preview>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
11. Đokić, I. et al., *Analitička podloga za izradu Strategije regionalnog razvoja Republike Hrvatske*, Zagreb, Ekonomski institut, Zagreb, 2015. Dostupno na: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/razvojne%20strategije//Analiticka%20podloga_2015_Studija.pdf, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)
12. European Commission, *European Regional Competitiveness Index*. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness#3, (pristupljeno: 05. svibnja 2019.)
13. Europska komisija, *Kohezijska politika i Hrvatska*, 2014. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/information/publications/factsheets/2014/cohesion-policy-and-croatia, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)
14. Europska komisija, *Pregled regionalne politike*, 2015. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/what/index_hr.cfm, (pristupljeno: 28. veljače 2019.)
15. Europska komisija, *Koliko je konkurentna vaša regija? Priopćenje za tisak*, 2017. Dostupno na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-333_hr.htm, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)
16. Europska komisija, *Indeks digitalnoga gospodarstva i društva (DESI) za 2018., Izvješće za Hrvatsku*, 2018. Dostupno na: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2018-20/hr-desi_2018-country-profile-lang_4AA68303-07F6-BC37-A21420BFD9CDDBA2_52346.pdf, (pristupljeno: 20. ožujka 2019.)
17. Europska komisija, *Kohezijski fond*, 2018. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/funding/cohesion-fund, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)
18. Europska komisija - Opća uprava za regionalnu politiku, *Kohezijska politika 2014.-2020. Ulaganje u rast i radna mjesta*, Luksemburg, Ured za publikacije Europske unije, 2011. Dostupno na: http://europskifondovi.eu/sites/default/files/dokumenti/Kohezijska_politika_2014_2020.pdf, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)

19. Europska unija, *Regionalna politika*, 2019. Dostupno na: https://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_hr, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
20. Europski revizorski sud, *Razvoj uspješnog prometnog sektora u EU u: Izazovi na koje je potrebno odgovoriti*, 2018. Dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_HR.pdf, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)
21. Europski strukturni i investicijski fondovi, *Biciklističke staze urbane aglomeracije Osijek*, 2019a. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/natjecaji/biciklisticke-staze-urbane-aglomeracije-osijek/>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)
22. Europski strukturni i investicijski fondovi, *ESI fondovi 2014.-2020.*, 2019b. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/>, (pristupljeno: 06. ožujka 2019.)
23. Europski strukturni i investicijski fondovi, *EU fondovi - Kohezijska politika*, 2019c. Dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/>, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)
24. FOI Centar za međunarodne projekte, *Europski fond za regionalni razvoj*, 2019. Dostupno na: <https://projekti.hr/hr/program-financiranja/europski-fond-za-regionalni-razvoj>, (pristupljeno: 1. ožujka 2019.)
25. Grad Labin, *Zelene navike za održivu Labinštinu*, 2019. Dostupno na: <http://www.labin.hr/zelene-navike-za-odrzivu-labinstinu>, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)
26. HOPS - Hrvatski operator prijenosnog sustava, *Hrvatska prijenosna mreža*, 2016. Dostupno na: <http://www.hops.hr/wps/portal/hr/web/hees/podaci/shema>, (pristupljeno: 12. rujna 2018.)
27. Hrvatska gospodarska komora - Sektor za financijske institucije, poslovne informacije i makroekonomske analize - Odjel za makroekonomske analize, *Županije - velike gospodarske razlike na malom gospodarskom prostoru*, 2016. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/documents/upanijevelikegospodarskerazlikenamalomprostoru5757722c5b20e65.pdf>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
28. Hrvatska gospodarska komora, *Županijska komora Split - gospodarski profil*, 2018. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/gospodarski-profil>, (pristupljeno: 27. studenoga 2018.)
29. Hrvatske autoceste d.o.o., *Hrvatska cestovna infrastruktura među najboljima u svijetu*, 2018. Dostupno na: <http://hac.hr/hr/odnosi-s-javnoscu/novosti-hr/hrvatska-cestovna-infrastruktura-medu-najboljima-u-svijetu>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
30. Istarska razvojna agencija - IDA, *Istarska razvojna agencija - O nama*, 2019. Dostupno na: <https://ida.hr/hr/tn/o-nama/>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
31. Istarska županija - Upravni odjel za međunarodnu suradnju i EU poslove, *Europski fond za regionalni razvoj (ERDF)*, 2013. Dostupno na: http://www.istra-europa.eu/adrigov_news/detailed/europski-fond-za-regionalni-razvoj-erdf#.XIY7xyJKgdV, (pristupljeno: 11. ožujka 2019.)
32. Javna ustanova RERA S. D. za koordinaciju i razvoj Splitsko-dalmatinske županije, *Analiza stanja - sažetak*. Dostupno na:

- <http://arhiva.rera.hr/Portals/0/docs/Analiza%20stanja%20-%20Sa%C5%BEetak.pdf>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
33. Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, *Koncept prostornog razvoja Istre*, 2016. Dostupno na: http://www.istra-istria.hr/uploads/media/KONCEPT_PROSTORNOG_RAZVOJA_ISTRE-HR-za_JR-Pula-26-2-2016.pdf, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
34. Jerkić, L., *Europska komisija usvojila nove Smjernice za potpore za zaštitu okoliša i energetiku* (eng. *Environmental and energy aid guidelines - EEAG*), 2014. Dostupno na: <https://www.vjetroelektrane.com/aktualno/1892-europska-komisija-usvojila-nove-smjernice-za-potpore-za-zastitu-okolisa-i-energetiku-eng-environmental-and-energy-aid-guidelines-eeag>, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)
35. KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski fond za regionalni razvoj*, 2018a. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/europski-fond-za-regionalni-razvoj>, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)
36. KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski fond za regionalni razvoj*, 2018b. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/Europski%20fond%20za%20regionalni%20razvoj.pdf>, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)
37. KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski socijalni fond*, 2018c. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/europski-socijalni-fond>, (pristupljeno: 28. studenog 2018.)
38. KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj - EAFRD*, 2018d. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/eafrd>, (pristupljeno: 11. listopada 2018.)
39. KRUTAK d.o.o., *One stop shop for EU funds - Kohezijski fond*, 2018e. Dostupno na: <http://europski-fondovi.eu/program/kohezijski-fond>, (pristupljeno: 28. studenog 2019.)
40. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska enciklopedija - Infrastruktura*, 2019a. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=27419>, (pristupljeno: 21. ožujka 2019.)
41. Leksikografski savez Miroslav Krleža, *Hrvatska enciklopedija - Regija*, 2019b. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=52251>, (pristupljeno: 27. veljače 2019.)
42. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Hrvatska ukratko*, 2019b. Dostupno na: <https://croatia.eu/article.php?lang=1&id=6>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
43. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Politički ustroj - Županije*, 2019c. Dostupno na: <http://croatia.eu/article.php?lang=1&id=30>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
44. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Hrvatska.eu - Zemlja i ljudi - Regije*, 2019d. Dostupno na: <http://croatia.eu/article.php?lang=1&id=12>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
45. Lider, *SDŽ mora poboljšati infrastrukturu i disperzirati turizam*, 2018. Dostupno na: <https://lider.media/lider-media-turizam/studija-sdz-mora-poboljsati-infrastrukturu-i-disperzirati-turizam/>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)

46. Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, *Industrija, investicije i inovacije*, 2019a. Dostupno na: <https://www.mingo.hr/page/kategorija/investicije>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)
47. Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva, *Politika OIE i zakonodavstvo, Prostorno planiranje, Zahvati OIE u prostornim planovima*, 2010. Dostupno na: <http://oie.mingorp.hr/default.aspx?id=67>, (pristupljeno: 1. ožujka 2019.)
48. Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, *Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske*, Zagreb, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Hrvatski zavod za prostorni razvoj, 2017. Dostupno na: <https://mgipu.gov.hr/o-ministarstvu-15/djelokrug/prostorno-uredjenje-3335/strategija-prostornog-razvoja-republike-hrvatske/4096>, (pristupljeno: 19. siječnja 2019.)
49. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)*, 2017. Dostupno na: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf, (pristupljeno: 15. siječnja 2019.)
50. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, *Vlada RH: Zaključak o pokretanju aktivnosti radi uvrštenja projekata Splitsko - dalmatinske županije i Grada Splita na listu strateških projekata Republike Hrvatske*, 2018. Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/vlada-rh-zakljucak-o-pokretanju-aktivnosti-radi-uvrstenja-projekata-splitsko-dalmatinske-zupanije-i-grada-splita-na-listu-strateskih-projekata-republike-hrvatske/6961>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
51. Ministarstvo poljoprivrede, *Europski fond za pomorstvo i ribarstvo 2014. - 2020. (EFPR)*, 2013. Dostupno na: <https://ribarstvo.mps.hr/default.aspx?id=427>, (pristupljeno: 12. listopada 2018.)
52. Ministarstvo poljoprivrede, *Program ruralnog razvoja 2014. - 2020. godine*, 2019. Dostupno na: <https://ruralnirazvoj.hr/program/>, (pristupljeno: 2. ožujka 2019.)
53. Ministarstvo rada i mirovinskog sustava, *ESF – Učinkoviti ljudski potencijali – Razvoj ljudskih potencijala, Zapošljavanje, Obrazovanje, Socijalno uključivanje, Dobro upravljanje*, 2018. Dostupno na: <http://www.esf.hr/>, (pristupljeno: 11. listopada 2018.)
54. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Strategija regionalnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine*, 2017. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/razvojne-strategije/strategija-regionalnoga-razvoja-republike-hrvatske-za-razdoblje-do-kraja-2020-godine/3244>, (pristupljeno: 02. prosinca 2018.)
55. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Mijenjaju se nepravedne NUTS2 regije*, 2019a. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/vijesti/mijenjaju-se-nepravedne-nuts2-regije/3946>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
56. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Predstavljena studija o izradi prijedloga nove NUTS 2 klasifikacije*, 2019b. Dostupno na:

- <https://razvoj.gov.hr/vijesti/predstavljena-studija-o-izradi-prijedloga-nove-nuts-2-klasifikacije/3945>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)
57. Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Regionalni razvoj*, 2019c. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/110>, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)
58. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, *Statistička klasifikacija prostornih jedinica RH - NUTS 2*, 2019d. Dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/statisticka-klasifikacija-prostornih-jedinica-rh-nuts-2/150>, (pristupljeno: 01. ožujka 2019.)
59. Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, *Odgovor na gospodarski razvoj*, 2019. Dostupno na: <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/razvojna-suradnja-i-humanitarna-pomoc/odgovor-na-gospodarski-razvoj/>, (pristupljeno: 04. ožujka 2019.)
60. Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, *Plan razvoja istraživačke infrastrukture u Republici Hrvatskoj*, 2016. Dostupno na: https://mzo.hr/sites/default/files/migrated/plan_razvoja_istrazivacke_infrastrukture_u_rh.pdf, (pristupljeno: 28. studenoga 2018.)
61. Nacionalno vijeće za konkurentnost, *Godišnje izvješće o konkurentnosti Hrvatske 2006., 2007.* Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/wp-content/uploads/2018/01/NVK06.pdf>, (pristupljeno: 24. studenoga 2018.)
62. Nacionalno vijeće za konkurentnost, *Ostaje nam izbor: životariti ili hrabro mijenjati*, 2018a. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/ostaje-nam-izbor-zivotariti-ili-hrabro-mijenjati/>, (pristupljeno: 21. ožujka 2019.)
63. Nacionalno vijeće za konkurentnost, *IMD godišnjak svjetske konkurentnosti 2018: Konkurentnost i sposobnost za privlačenje investicija dramatično niski*, 2018b. Dostupno na: <http://konkurentnost.hr/imd-godisnjak-svjetske-konkurentnosti-2018-konkurentnost-i-sposobnost-za-privlacenje-investicija-dramaticno-niski/>, (pristupljeno: 21. siječnja 2019.)
64. Odras, *Lokalni razvoj - Lokalni ekonomski razvoj*, 2019. Dostupno na: <http://www.odraz.hr/hr/nase-teme/lokalni-razvoj/lokalni-ekonomski-razvoj>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
65. Pavić - Rogošić, L., *Globalni ciljevi održivog razvoja do 2030.*, Zagreb, Odras - Održivi razvoj zajednice, 2015. Dostupno na: http://www.odraz.hr/media/330673/globalni%20ciljevi_or_final_web.pdf, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
66. Plinacro, *Desetogodišnji plan razvoja plinskog transportnog sustava Republike Hrvatske 2015. - 2024.*, 2015. Dostupno na: https://www.hera.hr/hr/docs/2015/Plan_razvoja_plinskog_transportnog_sustava_RH_2015-2024.pdf, (pristupljeno: 22. ožujka 2019.)
67. Poslovni dnevnik, *Gospodarski razvoj*, 2018. Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/leksikon/gospodarski-razvoj-315>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
68. Radanović, G., „Splitski autobusni i željeznički kolodvor od idućeg ljeta bit će na Kopilici, pogledajte kako će izgledati“, *Slobodna Dalmacija*, 12. prosinca 2018. Dostupno na: <https://slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split/clanak/id/579455/splitski->

- [autobusni-i-zeljeznicki-kolodvor-od-iduceg-ljeta-bit-ce-na-kopilici-pogledajte-kako-ce-izgledati](#), (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)
69. Singer, S. i J. Gable (ur.), *Regionalni indeks konkurentnosti Hrvatske 2013.*, Zagreb, Nacionalno vijeće za konkurentnost, Program Ujedinjenih naroda za razvoj, 2014. Dostupno na: http://konkurentnost.hr/wp-content/uploads/2018/01/RIK2013_finalno_07072014.pdf, (pristupljeno: 22. siječnja 2019.)
 70. Slobodna Dalmacija, *Sustav elektrana na Perući bit će šest puta jači od Krškog*, 2012. Dostupno na: <https://m.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/179538/cpg/2>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
 71. Splitsko - dalmatinska županija, Sveučilište u Splitu - Ekonomski fakultet, *Regionalni operativni program Splitsko - dalmatinske županije*, 2006. Dostupno na: <https://makarska.hr/clients/1/documents/468.pdf>, (pristupljeno: 11. rujna 2018.)
 72. Splitsko - dalmatinska županija, *Županijska razvojna strategija Splitsko - dalmatinske županije za razdoblje do 2020.*, 2017. Dostupno na: <http://www.rera.hr/upload/stranice/2017/02/2017-02-09/34/nacrtupanijskerazvojnestrategije.pdf>, (pristupljeno: 30. studenoga 2018.)
 73. Središnji državni portal, *Poduzetnička infrastruktura*, 2019., Dostupno na: <https://gov.hr/moja-uprava/poslovanje/pokretanje-poslovanja/poduzetnicka-infrastruktura/1842>, (pristupljeno: 18. siječnja 2019.)
 74. Tolušić, E., „Regionalni razvoj Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na Virovitičko-podravsku županiju“, *Praktični menadžment: stručni časopis za teoriju i praksu menadžmenta*, vol. 2, no. 1, 2011., str. 92-97. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/71852>, (pristupljeno: 29. studenoga 2018.)
 75. Vlada Republike Hrvatske, *Bolja klasifikacija prostornih jedinica koja će koristiti svim županijama i trasirati novu kartu regionalnih potpora*, 2019. Dostupno na: <https://vlada.gov.hr/vijesti/plenkovic-zupanima-o-novom-prijedlogu-prostornih-jedinica-vladi-je-vazno-vase-misljenje-i-otvorena-je-za-prijedloge/25123>, (pristupljeno: 20. siječnja 2019.)
 76. ZICER - Zagrebački inovacijski centar, *Infrastruktura*, 2018. Dostupno na: <https://www.zicer.hr/Poduzetnicki-pojmovnik/Infrastruktura>, (pristupljeno: 17. siječnja 2019.)
 77. Zračna luka Split, *Početna / O nama / Opći podaci / Povijest*. Dostupno na: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)
 78. Zračna luka Split, *Početna / O nama / Opći podaci / Vizija i misija*. Dostupno na: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=210&Itemid=201&lang=hr, (pristupljeno: 26. ožujka 2019.)

Zakoni

1. Narodne novine, Zakon o regionalnom razvoju Republike Hrvatske - pročišćeni tekst zakona, Zagreb, NN 147/14, 123/17, 118/18. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/239/Zakon-o-regionalnom-razvoju-Republike-Hrvatske>, (pristupljeno: 2. lipnja 2019.)

POPIS TABLICA

Tablica 1. Procjena stanovništva Republike Hrvatske po županijama sredinom godine, od 2013. do 2017.....	23
Tablica 2. Željeznički prijevoz putnika i robe u Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2017.	35
Tablica 3. Željeznički promet otputovalih putnika i robe u Republici Hrvatskoj, od 2008.-2017.....	35
Tablica 4. Plovni park u pomorskome i obalnom prijevozu u Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2017. godine	37
Tablica 5. Ukupan promet putnika u zračnim lukama u Republici Hrvatskoj, 2010.-2018., u tisućama.....	38
Tablica 6. Promet putnika i tereta pojedinih zračnih luka u Republici Hrvatskoj, 2008.-2018.....	39
Tablica 7. Plan ulaganja na godišnjoj razini u istraživački sustav u razdoblju 2016.-2023. iskazano u € (sredstva Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta).....	44

POPIS GRAFOVA

Graf 1. Rezultati konkurentnosti Hrvatske 2018. godine, prikazani prema stupovima novog Indeksa globalne konkurentnosti 4.0 Svjetskog ekonomskog foruma.....	7
Graf 2. Rezultati konkurentnost Hrvatske prema IMD-u, od 2006. do 2018.....	9
Graf 3. Poredak prema indeksu digitalnoga gospodarstva i društva (DESI) 2018....	11
Graf 4. Usporedba konkurentnosti Hrvatske s prosjekom Europske unije 2016. prema regionalnom indeksu konkurentnosti.....	13
Graf 5. Udio stanovništva županija u ukupnom stanovništvu Republike Hrvatske, sredinom 2017.....	25

POPIS SLIKA

Slika 1. Statistička klasifikacija prostornih jedinica Republike Hrvatske – NUTS 2...	22
Slika 2 BDP po stanovniku, po županijama Republike Hrvatske, 2016.....	26
Slika 3. Gustoća razvrstane ceste u 2017. po županijama Republike Hrvatske.....	33
Slika4. Shema elektroenergetske mreže u Republici Hrvatskoj	41

SAŽETAK

Razvijenost infrastrukture preduvjet je i posljedica gospodarskog razvoja zemalja i regija. Kompleksnost infrastrukture proizlazi iz činjenice da infrastruktura treba povezivati različita područja, uključujući slabije razvijene i izolirane regije, ali i poslovne sektore, pojedince, društvo. Povezanost sve više dobiva na važnosti u vrijeme integracijskih procesa.

Cilj rada je analizirati i prikazati ulogu infrastrukture u regionalnom razvoju, s posebnim osvrtom na analizu hrvatskih regija. U radu se prikazuje važnost infrastrukture kao bitne odrednice razvoja i konkurentnosti, objašnjavaju se vrste infrastrukture te se detaljnije analiziraju prometna, energetska i poduzetnička infrastruktura. Razvijena prometna infrastruktura temeljna je pretpostavka razvoja prometnog sustava koji je bitan u povećanju mobilnosti te u promicanju gospodarskog razvoja. Dok je mreža izgrađenih ili rekonstruiranih cesta u Hrvatskoj na prihvatljivoj razini, postoje regionalne i lokalne cestovne mreže koje zahtijevaju daljnju izgradnju i obnovu. Postoji također značajan prostor za poboljšanjem energetskog sustava i uklanjanjem problema u izgradnji energetske infrastrukture, kao i za daljnji razvoj poduzetničke infrastrukture. Na primjeru odabrane županije prikazani su detaljnije pojedini ograničavajući čimbenici razvoja infrastrukture. Specifičnosti regionalnih područja s aspekta različitosti opremljenosti infrastrukturom potrebno je uključiti u provedbu regionalne politike.

U okviru europske integracije Hrvatskoj se nude dodatne mogućnosti financiranja razvoja infrastrukture, primarno kroz Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond, što je bitno odgovarajuće iskoristiti sukladno strukturnim potrebama regionalnog gospodarstva.

Ključne riječi: infrastruktura, regija, konkurentnost, Hrvatska, razvijenost

SUMMARY

Infrastructure development represents precondition and consequence of national and regional economic development. The complexity of infrastructure arises from the fact that infrastructure needs to connect different areas, including less developed and isolated regions, as well as business sectors, people and society. Connection has become more important at the time of integration processes.

The aim of this thesis is to analyse and present the role of infrastructure in regional development, with special emphasis on Croatian regions. The importance of infrastructure as one of development and competitiveness determinant is shown, different types of infrastructure are explained, followed by more detailed analysis of transport, energy and business infrastructure. Developed transport infrastructure represents the main precondition in developing transport system which is important in strengthening mobility and in promoting economic development. While the network of constructed and reconstructed roads in Croatia is acceptable, there are some regional and local roads that should be more developed. There is also a need to improve energy system and to remove problems in energy infrastructure construction as well as in developing business infrastructure. More detailed analysis of the infrastructure constraints are presented on the example of the chosen Croatian county. Specificities of the regional areas considering different infrastructure needs should be included in the implementation of the regional policy.

Croatia has new opportunities in financing infrastructure development as a member of the European integration, primary through investments of European fund for regional development and Cohesion fund, which is important to use according to structural needs of regional economy.

Key words: infrastructure, region, competitiveness, Croatia, development