

Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova

Kodžaga, Majda

Master's thesis / Diplomski rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:118081>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-22**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





**Sveučilište
Sjever**

Diplomski rad br. 039/OMIL/2020

**Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u
Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i
investicijskih fondova**

Majda Kodžaga, 0016109798

Koprivnica, lipanj/srpanj 2020. godine



Sveučilište Sjever

Održiva mobilnost i logistika

Diplomski rad br. 039/OMIL/2020

Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova

Student

Majda Kodžaga, 0016109798

Mentor

Ljudevit Krpan, prof. dr. sc.

Koprivnica, lipanj/srpanj 2020. godine

Prijava diplomskog rada

Definiranje teme diplomskog rada i povjerenstva

ODJEL: Odjel za logistiku i održivu mobilnost

STUDIJ: diplomski sveučilišni studij Održiva mobilnost i logistika

PRISTUPNIK: Majda Kodžaga

MATIČNI BROJ: 0016109798 / 1083 | 3365

DATUM: 14.10.2019.

KOLEGIJ: Regionalni i urbani razvoj

NASLOV RADA: Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj

sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova

NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU: The success of financing projects from the transport sector in the Republic of Croatia

with European structural and investment funds

MENTOR: Ljudevit Krpan

ZVANJE: prof. dr. sc.

ČLANOVI POVJERENSTVA

1. doc. dr. sc. Predrag Briek, predsjednik

2. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan, mentor

3. doc. dr. sc. Robert Maršanić, član

4.

5.

Zadatak diplomskog rada

BROJ: 039/OMIL/2020

OPIS

U diplomskom je radu potrebno analizirati i ocijeniti efikasnost korištenja bespovratnih sredstava fondova Europske unije u Republici Hrvatskoj u financijskoj perspektivi 2014.-2020. za sektor prometa. Potrebno je sustavno predstaviti uvjete bespovratnog sufinanciranja projekata iz sektora prometa te posebnu pozornost izvorima i uvjetima financiranja projekata iz sektora prometa (infrastruktura, suprastruktura, prijevozna sredstva i dr.) te osobitosti korištenja različitih programa. Nadalje, potrebno je analizirati iskustva korisnika u financijskoj perspektivi 2014.-2020.

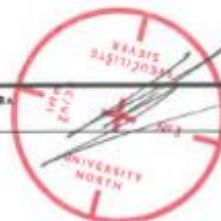
Potom je, temeljem rezultata teorijskih i aplikativnih istraživanja, potrebno je predložiti model za učinkovitije korištenje EU fondova, s naglaskom na sektor prometa, u narednim financijskim perspektivama.

ZADATAK URUČEN

15/10/20

POTPIS MENTORA

SVEUČILIŠTE
SIEVER



Predgovor

Ovaj rad je prvenstveno izrađen s namjerom da prikaže koliko su zapravo Europski fondovi korisni za Republiku Hrvatsku, posebice kada se radi o ulaganjima u prometni sektor. Kako bi se rad izradio bila je potrebna pomoć raznih institucija, ali i meni bliskih osoba. Stoga se ovim putem želim prvenstveno zahvaliti svojoj obitelji, roditeljima Manfredu i Elviri te bratu Marku koji su mi omogućili da uz sve svoje postojeće obaveze mogu odraditi i izvršiti obaveze na fakultetu. Ovim putem zahvaljujem na njihovom vremenu, trudu, strpljivosti i brizi za vrijeme izrade diplomskog rada, ali i cijelog perioda studiranja. Istovremeno, ovim putem se zahvaljujem i svom mentoru Ljudevitu Krpanu na utrošenom vremenu i savjetima koje sam dobivala za vrijeme izrade diplomskog rada kao i na potpori tijekom perioda studiranja. Tu su dakako i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske te Ministarstvo poljoprivrede koji su mi dali svaku potrebnu informaciju kako bi ovaj diplomski rad bio potpun. Ovim putem se zahvaljujem svim djelatnicima Ministarstava s kojima sam surađivala.

U Koprivnici, lipanj 2020.

Sažetak

Tema ovog diplomskog rada usmjerena je na financiranje projekata iz prometnog sektora sredstvima Europske unije kroz europske strukturne i investicijske fondove. Promet predstavlja veliku ulogu kako u poslovnom tako i u društvenom životu zajednice stoga je u njega potrebno redovito ulagati kako bi bio samoodrživ. Kroz rad je napravljen kratki pregled operativnih programa kroz koje se direktno ili indirektno financiraju projekti iz prometnog sektora. Posebice se ističu 4 projekta koja su od strateške važnosti za Republiku Hrvatsku te su povezana i sa strateškim dokumentima koji ih definiraju. Također, u radu se govori i o programima transnacionalne i međunarodne suradnje kroz koje se također jednim dijelom može ulagati u prometni sektor. U konačnici je provedena anketa kojom je utvrđeno da su bespovratna sredstva korisna za Republiku Hrvatsku i ulaganja u prometni sektor.

Ključne riječi: promet, operativni program, Europska unija, bespovratna sredstva, Republika Hrvatska

Summary

The topic of this diploma thesis is focused on the financing of projects from the transport sectors of the centre of the European Union, introduced through European structures and investment funds. Transport plays a big role in the business and social life of the community. Due to that, it is necessary to invest in it on a regular basis in order to be self-sustainable. The paper provides a brief overview of operational programs through which projects from the transport sector are directly or indirectly financed. In particular, four projects which are of strategic importance for the Republic of Croatia are prominent. The mentioned projects are related to the strategic documents that define them. Further, the paper discusses the programs of transnational and international cooperation through which it is possible partly invest in the mentioned sector. Finally, a survey was conducted to determine that the non-refundable funds are useful for the Republic of Croatia and investments in the transportation sector.

Key words: traffic, operational program, Eruopean union, non- refundable funds, Republic of Croatia

Popis korištenih kratica

MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
UT	Upravljačko tijelo
PT	Posredničko tijelo
PT1	Posredničko tijelo prve razine
PT2	Posredničko tijelo druge razine
ESI(F)	Europski strukturni investicijski fondovi
MRRFEU	Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije
OPKK	Operativni program konkurentnost i kohezija
OPULJP	Operativni program učinkoviti ljudski potencijali
OPPiR	Operativni program za pomorstvo i ribarstvo
PRRRH	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske
MPOLJ	Ministarstvo poljoprivrede
TO	Tijelo za ovjeravanje
TR	Tijelo za reviziju
SPRRH	Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske
OP	Operativni program
TEN-T	Transeuropska transportna mreža - Trans-European Transport Network
IPA	Instrument for Pre-Accession Assistance
ESF	Europski socijalni fond
OzP	Odbor za praćenje
MRMS	Ministarstvo rada i mirovinskog sustava
MZO	Ministarstvo znanosti i obrazovanja
MZOE	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike
MGPO	Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta
SAFU	Središnja agencija za financiranje i ugovaranje
HAMAG-BICRO	Hrvatska agencija za malog gospodarstvo, inovacije i investicije
FZOU	Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost
MDOMSP	Ministarstvo za obitelj, mlade i socijalnu politiku
MK	Ministarstvo kulture
MT	Ministarstvo turizma
UZU	Ured za udruge
HZZ	Hrvatski zavod za zapošljavanje

ASOO	Agencija za strukovno obrazovanje i odgoj odraslih
MIZ	Ministarstvo zdravstva
ITU	Integrirana teritorijalna ulaganja
NZRC	Nacionalna zaklada za razvoj civilnog društva
MFIN	Ministarstvo financija
ARPA	Agencija za reviziju sustava provedbe programa
ICT	Informacijsko komunikacijska tehnologija
EFRR	Europski fond za regionalni razvoj
PO	Prioritetne osi
NVK	Nacionalno vijeće za konkurentnost
HUP	Hrvatska udruga poslodavaca
HOK	Hrvatska obrtnička komora
MPO	Ministarstvo poduzetništva i obrta
APRRR	Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju

Sadržaj

1. Uvod	1
1.1. Problem i predmet istraživanja rada	1
1.2. Hipoteza rada.....	1
1.3. Svrha i cilj rada.....	1
1.4. Znanstvene i istraživačke metode.....	2
1.5. Struktura rada	2
1.6. Pregled dosadašnjih istraživanja.....	3
2. Strateški dokumenti Europske unije kao temelj za bespovratno financiranje	4
2.1. Bijela knjiga o prometu.....	4
2.2. Zelena knjiga - okvir 2030. za klimatske i energetske politike	7
2.3. Održiva budućnost za pomet	7
2.4. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine.....	11
3. Europski strukturni i investicijski fondovi u Republici Hrvatskoj od 2014.-2020. godine	13
3.1. Strateški okvir za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova	13
3.2. Sustav upravljanja Fondovima Europske unije u Republici Hrvatskoj	16
3.2.1. Tijela u Sustavu upravljanja i kontrole provedbe Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo Republike Hrvatske za programsko razdoblje 2014.-2020.	18
3.2.2. Tijela u sustavu upravljanja i kontrole korištenje Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda.....	21
3.2.3. Tijela u Sustavu upravljanja i kontrole korištenja Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj.....	23
3.3. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	24
3.3.1. Prioritetne osi u sklopu Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	24
3.3.2. Važni dokumenti vezani uz Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	29
3.3.3. Odbor za praćenje provedbe Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	29
3.3.4. Upravljačka struktura Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	30

3.3.5.	Značajni projekti financirani kroz Operativni program konkurentnost i kohezija 2014.-2020.....	30
3.3.6.	Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u željezničkom sektoru	32
3.3.7.	Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u pomorskom sektoru...	33
3.3.8.	Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u zračnom prometu	34
3.3.9.	Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u cestovnom prometu...	35
3.4.	Operativni program Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.....	36
3.4.1.	Četiri temeljna područja programa (prioritetne osi) i alokacija sredstava	37
3.4.2.	Odbor za praćenje Operativnog programa učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.....	39
3.4.3.	Projekti povezani s prometom (su)financirani iz Operativnog programa Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.....	39
3.5.	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.....	40
3.5.1.	Odbor za praćenje provedbe Programa ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.....	42
3.5.2.	Projekti iz prometnog sektora financirani kroz Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.....	42
3.6.	Pregled dosadašnjih vrednovanja projekata iz prometnog sektora.....	43
4.	Programi za bespovratno financiranje	47
4.1.	Programi europske teritorijalne suradnje	47
4.1.1.	Programi transnacionalne suradnje	48
4.1.2.	Programi međuregionalne suradnje.....	48
4.1.3.	Programi prekogranične suradnje	52
4.2.	Instrument za povezivanje Europe - CEF	53
4.3.	Programi Unije	54
4.3.1.	Erasmus +	55
4.3.2.	Horizon 2020 – Obzor 2020	55
5.	Analiza iskustva u korištenju Europskih strukturnih investicijskih fondova	57
5.1.	Analiza ankete provedene na ispitanicima	57
5.1.1.	Anketna pitanja	57
5.1.2.	Rezultati anketnog upitnika	58
5.2.	Analiza rezultata provedenog anketiranja.....	66
6.	Zaključak	69
	Literatura.....	72

Popis slika	75
Popis tablica	76
Popis grafikona.....	77

1. Uvod

U uvodnom poglavlju pisat će se o tematici samog diplomskog rada. Iznijet će se problem i predmet istraživanja rada, hipoteza rada, svrha i cilj, znanstvene i istraživačke metode koje će se primjenjivati u radu. Predstaviti će se struktura rada te napraviti kratki pregled dosadašnjih istraživanja.

1.1. Problem i predmet istraživanja rada

Problem koji će se razmatrati u ovom diplomskom radu su nedovoljna znanja i iskustva u korištenju dostupnih alata za povlačenje bespovratnih sredstava koja uzrokuju ograničenja, koja dovode do neispunjenja razvojnih potencijala, s posebnim naglaskom na sektor prometa. Naime, u Republici Hrvatskoj postoji veliki razvojni potencijal za brojne europske projekte, a posebice za one koji su iz sektora prometa i to je potrebno iskoristiti.

Predmet ovog diplomskog rada je uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova. U radu će se baviti ponajviše projektima iz prometnog sektora i nedostacima u istom. U nešto manjem obujmu pažnja će se usmjeriti i na preostale sektore. U sklopu Europskih strukturnih i investicijskih fondova (u nastavku rada ESI fondovi) nalazi se ukupno pet programa iz kojih se mogu financirati projekti prometnog sektora u direktnom ili indirektnom smislu, a kako i na koji način, bit će objašnjeno kroz rad.

1.2. Hipoteza rada

Hipotezom rada glasi: *„Adekvatna znanja i iskustva u primjeni dostupnih alata te sukladno njima i korištenje bespovratnih sredstava Europske unije u bitnome doprinose kvaliteti razvoja prometnog sektora.“*

1.3. Svrha i cilj rada

Svrha rada je analizirati i ocijeniti postoje li dovoljna znanja i iskustva u primjeni dostupnih alata prilikom korištenja bespovratnih sredstava ESI fondova za projekte prometnog sektora.

Cilj rada je kroz kvalitetno artikulirana teoretska i praktična iskustva dokazati koliko je zapravo veliki potencijal ESI fondova za realizaciju projekata iz prometnog sektora.

1.4. Znanstvene i istraživačke metode

Metode koje su se koristile prilikom izrade ovog diplomskog rada po svojoj prirodi su znanstvene i istraživačke metode. One koje spadaju u znanstvene metode istraživanja, a koristit će se u ovom radu su:

- ✓ metoda dedukcije,
- ✓ metoda indukcije,
- ✓ metoda kauzalnog zaključivanja
- ✓ metoda analize
- ✓ metoda sinteze.

Istraživačke metode koje će se koristiti u ovom radu su:

- ✓ dostupni statistički podaci i nova statistička analiza kojom će se dobiti informacije o projektima iz prometnog sektora
- ✓ anketa uz pomoć koje će se prikupiti podaci o znanjima i iskustvima u korištenju alata pomoću kojih se povlače sredstva iz Europskih fondova.

1.5. Struktura rada

Rad se sastoji od šest velikih poglavlja koja su podijeljena na manja potpoglavlja. Prvo poglavlje je sami uvod u rad, dok se od drugog počinje sa tematikom rada. Drugo poglavlje govori o prometnim strategijama koje su temelj za kreiranje operativnih programa (OP) neke države članice Europske unije. U trećem poglavlju se govori o ESI fondovima OP i projektima koji su financirani, a pripadaju u prometni sektor. Četvrto poglavlje obuhvaća programe za bespovratno financiranje, a ponajviše one koji su vezani uz međuregionalnu i prekograničnu suradnju. U petom poglavlju je iznesena analiza istraživanja koje je provedeno u sklopu izrade ovog diplomskog rada te u posljednjem, šestom poglavlju je iznesen zaključak rada.

1.6. Pregled dosadašnjih istraživanja

Upravljačka tijela u sklopu ESI fondova podnose izvještaje u kojima se prati učinkovitost iskorištenja sredstava iz pojedinog Fonda koji je dio ESI fondova. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU) na godišnjoj razini objavljuje izvješća kojima ukazuje na rezultate korištenja sredstava iz ESI fondova. Također, postoje i pojedina istraživanja o koristima i iskorištavanju EU fondova, zanimljivo je da ne postoje istraživanja koja se izričito bave znanjima/neznanjima o korištenju ESI fondova. Čak i sama Europska unija provodi svoja određena istraživanja u kojima se nije naišlo na istraživanje o znanju/neznanju kada je u pitanju korištenje EU fondova. Što je upravo bio motiv provedbe takvog istraživanja u sklopu ovog diplomskog rada.

2. Strateški dokumenti Europske unije kao temelj za bespovratno financiranje

S ciljem daljnjeg razvoja i napretka prvenstveno gospodarstva, a onda i svih ostalih grana Republika Hrvatska je 2013. godine postala članicom Europske unije. Kako bi ostvarila mogućnost bespovratnog financiranja bilo je potrebno koristiti se strateškim dokumentima temeljem kojih su kreirani programi za financiranje projekata, a onda i sami projekti. Strateški dokumenti Europske unije koji su važni za financiranje prometnog sektora, a koji će se detaljnije razraditi u nastavku su: White Paper 2011 (Bijela knjiga 2011), Green Paper (Zelena knjiga - okvir 2030. za klimatske i energetske politike), A sustainable future for transport (Održiva budućnost za promet). Također, reći će se ponešto i o Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske jer je ona temeljni dokument u Republici Hrvatskoj za pisanje projektnih prijedloga iz sektora prometa, a koji će se financirati sredstvima Europske unije.

2.1. Bijela knjiga o prometu

Godine 2011., Europska komisija donijela je plan za jedinstveni europski prometni sektor pod nazivom „White Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area-Towards a Competitive and Resource-Efficient Transport System“ odnosno Bijela knjiga, koja sadrži 40 konkretnih inicijativa za kreiranje i izgradnju konkurentnog prometnog sustava kojima će se omogućiti povećanje mobilnosti i uklanjanje prepreka u ključnim područjima. (European strategies, 2020)

Bijela knjiga (2011) je dokument koji ističe kako je promet veoma važan za gospodarstvo i društvo, samim time da je mobilnost neophodna za međunarodno tržište te za kvalitetu života građana. Europska unija ovim putem poziva na smanjenje štetnih plinova koje uzrokuje promet poduzimajući pritom mjere koje će omogućiti zadovoljavanje postavljenih ciljeva. Prometni sustav nije doživio velike promjene otkada se dogodila posljednja naftna kriza koja je bila prije otprilike 40 godina. Promet je od tada postao energetski učinkovitiji, ali nafta se još uvijek upotrebljava u preko 90% slučajeva, odnosno prometnih energetskih potreba koje ima Europska unija. Razvojem novih tehnologija za vozila znatno će se smanjiti ispušni plinovi, ne samo na području Europske unije već i u ostatku svijeta. Vizija za stvaranje konkurentnog i održivog prometnog sustava usmjerena je na rast potpora za mobilnost kako bi se ostvario cilj smanjenja ispušnih plinova za 60%. Kako bi to bilo moguće Europska unija zajedno s vladama zemalja članica mora stvoriti uvjete u kojima će se u

najvećoj mogućoj mjeri oslanjati na tržišne mehanizme, u čemu je dosljednost ključna kako bi se postigao kontinuitet. Ostvarivanjem kontinuiteta u korištenju obnovljivih izvora energije prekinut će se ovisnost prometa o nafti bez da se pritom smanji učinkovitost ili ugrozi mobilnost. (Europska komisija, 2011)

Uspostavljanjem učinkovite osnovne mreže za multimodalno međugradsko putovanje ili prijevoz omogućit će veći izbor prijevoza građanima koji žive u manjim sredinama, ali svakako bi se i u takvim oblicima putovanja trebala koristiti energetska učinkovitija vozila. Naravno, uz putnički prijevoz, Europska unija brine i o teretnom prijevozu koji također ima veliki utjecaj na okoliš te je za njega potrebno razvijati učinkovite ekološki prihvatljivije kombinacije. (European Commission, 2011) Svakako, postizanje ujednačenih uvjeta na svjetskoj razini putovanja na velike udaljenosti i interkontinentalni teretni prijevoz omogućit će postizanje cilja smanjenja emisije štetnih plinova. Postizanjem čistog gradskog prometa omogućit će se zdraviji život u gradovima koji i ovako pate od prometnog zagušenja, loše kvalitete zraka i prevelike buke. Gradski promet je jedan od najodgovornijih za ispuštanje štetnog CO₂ plina, a čak 69% prometnih nesreća se događa u gradovima. (European Commission, 2011) Iz toga se može zaključiti kako je potrebno ulagati u javni gradski putnički prijevoz, da stanovnici što manje koriste osobna vozila pa će se samim time smanjiti emisija štetnih plinova i postotak prometnih nezgoda.

Kako bi se ostvario konkurentni prometni sustav kreirano je deset ciljeva kojima će se isti stvoriti. Ciljevi na koje usmjerava Bijela knjiga za postizanje konkurentnog prometnog sustava su (Europska komisija, 2011):

- 1) prepoloviti korištenje automobila na uobičajena goriva u gradskom prometu do 2030. godine,
- 2) do 2050. godine ostvariti 40% udjela održivih goriva s niskim udjelom ugljika u zračnom prometu i do 2050. godine, ukoliko bude moguće smanjiti za 40% emisiju štetnih plinova u dostavi,
- 3) do 2030. godine 30% teretnog cestovnog prijevoza duljeg od 300 km usmjeriti na druge načine prijevoza,
- 4) završiti europsku mrežu željezničkih pruga velike brzine do 2050. godine,
- 5) stvoriti potpuno funkcionalnu multimodalnu osnovnu TEN-T mrežu na čitavom teritoriju EU do 2030. godine koja će do 2050. godine imati visokokapacitetnu mrežu sa paketom informacijskih usluga koje joj odgovaraju,

- 6) povezati sve zračne luke iz osnovne mreže sa željezničkom i to sa prugama velikih brzina, osigurati dostatnu povezanost svih morskih luka također uz pomoć željezničkih pruga,
- 7) uspostaviti moderniziranu infrastrukturu za upravljanje zračnim prometom i dovršiti Zajednički europski zračni prostor,
- 8) uspostaviti okvir za europski multimodalni prometni sustav za obavještanje, upravljanje i plaćanje do 2020. godine,
- 9) što više približiti broj cestovnih nesreća sa smrtnim posljedicama 0, osigurati veću ulogu Europske unije u sigurnosti i sigurnoj zaštiti prijevoza u svim granama prometa,
- 10) pomak prema punoj primjeni načela „korisnik plaća“ ili „zagađivač plaća“, pritom uključujući privatni sektor u rješavanje problema vezanih uz narušavanje tržišnog natjecanja.

Kako bi se svi prethodno spomenuti ciljevi mogli realizirati potrebno je kreirati strategije koje će biti realne i u konačnici učinkovite, jer će se temeljem njih kreirati i provoditi OP kroz koje će se financirati projektni prijedlozi iz sektora prometa. Dakako, u želji da se svi ciljevi ostvare u planiranom vremenskom periodu potrebno je modernizirati infrastrukturu, pametno odrediti cijene i financiranje. Europska mreža za mobilnost je koordinator koji će omogućiti lakše rješavanje problema kada je u pitanju infrastruktura istočnih i zapadnih dijelova Europske unije jer cijela Europska unija mora biti u potpunosti složna. Kako bi to bilo moguće potrebno je da su cijene pravilno određene te da se pazi na narušavanje tržišnog natjecanja što Europska unija poprilično strogo kontrolira. „*Signali koji se šalju pomoću visine cijena igraju ključnu ulogu u mnogim odlukama koje imaju dugoročan utjecaj na prometni sustav. Potrebno je tako restrukturirati prometne pristojbe i poreze da se proširi primjena načela 'zagađivač plaća' i 'korisnik plaća'.*” (Europska komisija, 2011)

Štoviše, ne smije se zaboraviti da je promet u osnovi međunarodnog karaktera i da se brojne aktivnosti koje su iznesene bilo u Bijeloj knjizi ili nekoj od strategija, povezuju s izazovima prometa i izvan granica Europske unije. Stvaranjem novog prometnog sustava omogućit će se podizanje kvalitete života i konkurentnosti Europske unije, a u tome može pomoći i 40 inicijativa koje je kreirala Europska komisija za stvaranje učinkovitog i dobro povezanog sustava mobilnosti, kvalitetnih poslova i radnih uvjeta, prometa s visokom razinom sigurnosti te kvaliteti usluga i pouzdanosti. (Europska komisija, 2011)

2.2. Zelena knjiga - okvir 2030. za klimatske i energetske politike

Zelena knjiga (*eng. Green Paper - a 2030 Framework for Climate and Energy Policies*) je dokument koji je usmjeren na urbanu mobilnost. Europska komisija uz pomoć Zelene knjige propisuje okvir kojim se upravlja energijom i dobiva uvid u klimatske promjene. (Europska komisija, 2013) Kako je promet sektor koji uvelike zagađuje okoliš upravo ovim dokumentom se propisuje zašto bi se trebala obratiti pažnja na smanjenje štetnih emisija CO₂. Prema Zelenoj knjizi (2013) u prometnom sektoru, propisi koji utvrđuju standarde performansi za lagana teretna vozila doveli su do znatnog smanjenja emisija stakleničkih plinova koji su odraženi u prosječnoj emisiji CO₂ novih vozila od 172 g po kilometru u 2000. do 135,7 g po kilometru u 2011. godini. Na početku 2013. godine predložena je od strane Europske komisije direktiva o uvođenju alternativnih goriva koja će se podržati revizijom smjernica TEN-T-a.

Kako je ovo okvir za klimatske promjene i energetske politike do 2030. godine, zadaća Knjige je da se ostvare postavljeni uvjeti i da se Europska unija, i Zemlja općenito, učini manje zagađenim mjestom. Naravno, ne može svaka država članica na jednak način postupati po Zelenoj knjizi jer nemaju sve zemlje jednake uvjete. U konačnici, na kraju knjige se nalaze pitanja koja omogućuju svakoj zemlji da kreira svoj okvir za urbanu mobilnost, odnosno - manje zagađenja.

2.3. Održiva budućnost za promet

Održiva budućnost za promet (*eng. A sustainable future for transport*) je dokument koji govori o održivosti prometa u budućnosti, odnosno iznose se ideje koje za cilj imaju poticanje daljnje rasprave usmjerene na identificiranje opcija politike i ulaganja koja će biti održiva. Prijevoz omogućava pristup svim željama svih ljudi, zapravo pruža slobodu rada i življenja u raznim dijelovima svijeta, slobodu uživanja u različitim proizvodima i uslugama, pruža i slobodu trgovine te uspostavljanja osobnih kontakata. Očekuje se kako će se potražnja za tim slobodama vjerojatno povećavati iz godine u godinu u više multikulturalnom, heterogenom društvu budućnosti, sa znatno dubljim vezama s drugim dijelovima svijeta. Što zahtijeva da se pristup robi i uslugama mora osigurati starijem društvenom sloju, a koje će vjerojatno samim time zahtijevati veću sigurnost i udobnost u prometu. Upravo zato je cilj ovog dokumenta uspostavljanje održivog prometnog sustava koji zadovoljava ekonomske,

socijalne i ekološke potrebe društva u potpuno integriranoj i konkurentnoj Europi. (European Commission, 2009)

Najneposredniji prioritet je bolja integracija različitih modova prometa kao načina za poboljšanje ukupne učinkovitosti, a samim time i sustava. Tako će se postići i ubrzanje razvoja te primjene inovativnih tehnologija, a posebice u pristupu koji uvijek na prvom mjestu drži korisnike prometa i radnike u prijevozu sa njihovim potrebama i pravima, u središtu kreiranja prometnih politika. Održiva budućnost za promet prethodno spomenute prioritete raščlanjuje na nekoliko operativnih ciljeva koji opet predlažu razmatranje sedam širokih ciljeva politike. Operativni ciljevi na koje se raščlanjuju prioriteti za budućnost su (European Commission, 2009):

- 1) Kvalitetan prijevoz koji je siguran – ljudi svakodnevno putuju na razne lokacije iz raznih razloga što znači da je potrebna dobra prometna mreža (povezanost), ali i sloboda kretanja koju upravo promet može omogućiti. Stoga, poboljšanje cjelokupne kvalitete prijevoza, uključujući osobnu sigurnost, smanjenje nesreća, opasnosti po zdravlje, zaštita prava putnika i dostupnost udaljenih regija, mora i dalje ostati važnim, bitnim prioritetom prometne politike. Dakako, stopa prometnih nesreća s godinama varira ovisno od države do države, međutim i dalje se mora raditi na sigurnosti u prometnom sustavu. U poboljšanju sigurnosnih uvjeta važno je skrenuti pozornost na privatnu (osobnu) zaštitu podataka koji se mogu pojaviti kod provedbe kontrole, nadzora i registracije. Uz prethodni oblik sigurnosti potrebno je paziti i na osobe smanjene pokretljivosti za koje je potrebno osigurati adekvatna rješenja za prijevoz koja će biti udobna i sigurna. Nadalje, tu je i prometna infrastruktura koja se mora održavati, graditi i nadograđivati na temelju načela pristupačnosti za sve bez obzira na dob, rasu, spol i druge čimbenike/karakteristike. Važno je stvarati sigurna gradska okruženja koja će pogodovati većem korištenju javnog prijevoza, pješaćenju ili korištenju bicikala. Ne samo da će se tako podići razina sigurnosti osoba koje se koriste nekim modom prometa već će se smanjiti zagušenje, odnosno emisija CO₂ plina.
- 2) Potpuno integrirana i dobro održavana mreža – ovo je segment koji ukazuje upravo na to da je promet mrežna industrija koja se sastoji od raznih elemenata kao što su infrastruktura, čvorovi, transportna vozila, informacijsko-komunikacijska tehnologija i dr. On ukazuje na to da se sposobnost efikasnog i učinkovitog kretanja ljudi i robe prvenstveno oslanja na funkcioniranje prethodno spomenutih elemenata u jednoj kombinaciji. Samim time dolazi do znatno boljeg iskorištavanja kapaciteta i prometne

mreže što može značajno doprinijeti povećanju razine zagađenja i broja nesreća, ali ukoliko je mreža dobro integrirana i održavana drastična povećanja zagađenja i zagušenja te nesreća se mogu izbjeći. To znači da se postojeća infrastruktura mora održavati na adekvatan način, a novu infrastrukturu je potrebno isplanirati i dati joj prednost kako bi se mogli maksimizirati socioekonomski učinci na cijeloj prometnoj mreži.

- 3) Ekološki održiv promet – u ovom se prioritetu teži ka smanjenju štetnog utjecaja na okoliš te se uključuje niz ciljeva politike zaštite okoliša kako bi se postiglo smanjenje štetnosti. Važno je da se sve više počnu koristiti obnovljivi izvori energije kako bi se izbjegle neželjene posljedice koje prometni sektor donosi. Stoga je zakonodavstvo Europske unije postavilo zahtjeve kojima želi spriječiti nastanak većih zagađenja. Ukazuje se i na to kako je potrebno izraditi strategije kroz koje će se razviti budućnost prometnog sustava koji će proizvoditi manje buke, emisije štetnih plinova i prometnih nesreća.
- 4) Zadržavanje Europske unije na prvom mjestu u pružanju transportnih usluga i tehnologija – ovaj prioritet teži ka kreiranju novih tehnoloških inovacija koje će omogućiti Europskoj uniji da ostane svjetski lider u brojnim područjima prometa, uključujući u to brojnu infrastrukturu, proizvodnju transportne opreme i pružanje usluga kako u prometu tako i u području logistike. Kako se povećava globalna konkurencija, zadržavanje vodstva u spomenutim područjima je veoma važno jer će se tako zadržati konkurentnost gospodarstva cijele Europske unije, a samim time će i prometna industrija dobiti priliku za proširenje.
- 5) Razvoj i zaštita ljudskog kapitala – da bi Europska unija zadržala svoju konkurentsku prednost potrebno je ulagati i u ljudski kapital. Vrlo je važno da se ljudski kapital razvija i štiti jer će se stvoriti uvjeti za nova radna mjesta. Iako se i tu javlja problem, a to je da prijevoznici u određenim sektorima možda neće biti stacionirani na jednom radnom mjestu već će se morati seliti zbog prilagođavanja radikalno različitom sustavu. Međutim, važno je da se na vrijeme otkrije koje korake je važno poduzeti kako bi se olakšalo prilagođavanje uvjetima koji su postavljeni. Također, u ovom prioritetu upozorava se na rodna pitanja koja su od velike važnosti jer je potrebno pripaziti na to da su žene u ovom sektoru osjetljivija i ranjivija skupina od muškaraca, pa se moraju određene stvari prilagoditi njima. Uvjeti rada također moraju biti prilagođeni prema oba spola.

- 6) Pametne cijene kao prometni signali – ekonomska učinkovitost u prometnom sektoru postoji ukoliko cijene odražavaju sve troškove koje uzrokuju korisnici. Naime, prijevoznici i građani nisu uvijek u mogućnosti razaznati alternative prijevoza te ono što je najbolje za gospodarstvo i okoliš. Međutim, uz adekvatne cijene eksternih oblika za sve vrste prijevoznih sredstava vrlo lako bi se napravio pravi izbor. Ujedno, uz dodatne poticaje ili subvencije još bi se lakše došlo do odluke o optimalnom rješenju. Europa će morati voditi brigu o cijenama koje se javljaju u prometnom sektoru kako bi pomogla održati taj sektor na pravom putu.
- 7) Planiranje prometa s ciljem poboljšanja pristupačnosti – u prethodnom prioritetu govori se o cijenama i njihovim korekcijama, a to i jest segment koji ulazi u planiranje prometa koji će omogućiti bolju pristupačnost. Točnije, jeftinije cijene prijevoza znače lakšu dostupnost prijevoza, skuplje cijene težu dostupnost. Potrebe koje se javljaju u prometnom sektoru vezano uz prijevoz mogu se umanjiti povećanjem virtualne dostupnosti (e-uprava i dr.) upravo uz pomoć informacijske tehnologije. Iako su dokazi o učinku takve prakse za sada loši, još uvijek se smatra da je to veliki potencijal.

Sve prethodno navedeno u prioritetima je potrebno primijeniti prilikom pisanja nacionalnih strategija, ali i kod sastavljanja OP kroz koje se definiraju prioritetne osi koje će se financirati. U dokumentu Održiva budućnost za promet se govori i o politici za održivi prijevoz što je danas jako važno jer se teži k održivom razvoju koji zadovoljava sve tri komponente¹ od kojih se sastoji.

Kako se teži prema održivom razvoju važno je da se infrastruktura neometano razvija uz pripadajuća održavanja postojeće i integraciju s postojećim modalnim mrežama. Optimalno funkcioniranje prometnog sustava i samo zahtjeva potpunu interoperabilnost i integraciju pojedinih dijelova mreže baš kao i povezivanje različitih mreža. Širenje infrastrukture koje je dobro usmjereno pomoći će u izbjegavanju nepotrebnih zagušenja i vremenskih gubitaka koji izazivaju dodatne troškove. Također, u tom pogledu je infrastrukturu potrebno pažljivo isplanirati i postaviti da bi se prometna mreža mogla optimizirati. Dakako, potrebno je nastaviti s ulaganjima, ali prvenstveno je potrebno osigurati sredstva za financiranje tih istih ulaganja. Dobro razvijen i koncipiran promet može se nazvati samoodrživim, sam sebe će isplatiti i osigurati si sredstva za dodatna ulaganja. Ulaganja u

¹ Ekonomsku/gospodarsku, socijalnu i ekološku

prometni sektor najčešće se financiraju javnim sredstvima koja pokrivaju ponekad i preko 50% investicije. Na razini Europske unije ukupni infrastrukturni troškovi u cestovnom prometu koji su fiksni s uključenim održavanjem procjenjuju se na oko 1,5% BDP-a. (European Commission, 2009)

Većina strateških dokumenata vezana uz promet za cilj ima smanjenje štetnih emisija CO₂ tako i ovaj. Razvojem tehnologija stvaraju se uvjeti za stvaranje održivih okvira koji će omogućiti stvaranje uvjeta koji će ubrzati stvaranje društva s niskom emisijom CO₂. Veliki logistički operatori sadrže znanja i resurse kojima se mogu provesti ulaganja koja uključuju napredne tehnologije te sudjelovanja u projektima javno-privatnog partnerstva. Međutim, javna tijela su dužna osigurati pristup infrastrukturi. U svemu tome edukacija, informiranje i uključenost su važni elementi kojima se podiže svijest o štetnom utjecaju na okoliš i stoga se građane mora redovito informirati kako bi se postigli planirani ciljevi. Europska unija je postavila standard kada je u pitanju smanjenje štetnog utjecaj na okoliš na svjetskoj razini koji se sve više počeo primjenjivati i izvan Europske unije. (European Commission, 2009)

2.4. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. (SPRRH u nastavku) godine je temeljni dokument za razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj. Njime se određuju i predviđaju temeljne snage, slabosti, prilike i prijetnje prometnog sektora u Republici Hrvatskoj te se na taj način određuje koja je ulaganja potrebno izvršiti u kojoj regiji, odnosno u kojem dijelu Republike Hrvatske. Strategija obuhvaća svaki od sektora i za svaki sektor posebno iznosi najvažnije informacije temeljem kojih se mogu kreirati projektni prijedlozi koji će rezultirati zadovoljavanjem ciljeva, mjera i prioriteta strategije. U konačnici, vizije i misije Strategije. SPRRH za razdoblje od 2014. do 2030. teži k održivom razvoju, odnosno zadovoljavanju triju komponenata održivog razvoja (socijalna, gospodarska i ekološka) jer svaka od njih sadrži segmente koji u konačnici ostvaruju utjecaj na svaku osobu. Ciljevi SPRRH za razdoblje od 2014. do 2030. godine usmjereni su na organizaciju, operativnost i infrastrukturu prometnog sektora. Sami opći cilj SPRRH je *„postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske, uzimajući u obzir novu ulogu nakon njezina pristupanja Europskoj uniji u srpnju 2013. godine”*. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017) Iz čega se može zaključiti da će

Republika Hrvatska veći dio ulaganja u prometni sektor predviđen SPRRH financirati sredstvima Europske unije.

To znači da projekti koji obuhvaćaju prometni sektor moraju biti usklađeni sa SPRRH za razdoblje od 2014. do 2030., a posebice oni projektni prijedlozi koji se financiraju bespovratnim sredstvima Europske unije. Naime, to je tako iz razloga što je i sama SPRRH za razdoblje od 2014. do 2030. godine jednim dijelom nastala na temelju strateških dokumenata Europske unije kao što su prethodno spomenuti dokumenti. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017)

Da projekti moraju biti usklađeni sa strategijom SPRRH za razdoblje od 2014. do 2030. godine na to ukazuje projekt „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“, odnosno projekt izgradnje Pelješkog mosta koji je u SPRRH identificiran kao najbolje optimalno rješenje za povezivanje Južne Dalmacije s ostatkom Hrvatske. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017) Ujedno, to je projekt koji je većim dijelom financiran sredstvima Europske unije, no o tome nešto više u nastavku rada.

3. Europski strukturni i investicijski fondovi u Republici Hrvatskoj od 2014.-2020. godine

Republika Hrvatska je 2013. godine pristupila Europskoj uniji i samim time je počelo njezino sudjelovanje u europskim strukturnim i investicijskim fondovima, iako je Republika Hrvatska koristila i predpristupne fondove. U 2014. godini započelo je novo financijsko razdoblje koje traje sve do kraja 2020. godine. Ukupna alokacija sredstava koju Republika Hrvatska ima u ovom financijskom razdoblju na raspolaganju od strane Europske unije kroz ESI fond iznosi 10.676 milijardi eura. Od prethodno spomenutog iznosa 8.397 milijardi eura namijenjeno je za ispunjenje ciljeva kohezijske politike, 2,026 milijardi eura je predviđeno za poljoprivredu i ruralni razvoj i preostalih 253 milijuna eura je predviđeno za razvoj ribarstva. (Vela, 2015)

3.1. Strateški okvir za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova

U prethodnom poglavlju spomenute su strategije koje su dio temelja za korištenje sredstava iz Europske unije, također, veoma je važno imati postavljen strateški okvir jer se kroz njega, odnosno ciljeve definirane unutar strateškog okvira novac usmjerava na prioritete koji će se financirati. Prilikom korištenja sredstava koja dolaze iz fondova Europske unije ključno je imati strateški okvir iz razloga što se novac usmjerava na postizanje ciljeva koji su postavljeni unutar tog okvira. Strateški okvir predstavlja niz javnih politika kao što su strategije, uredbe, direktive, zakoni i drugi akti koji sadržavaju ciljeve i smjernice za daljnji razvoj i rast Europske unije odnosno država članica. Postizanje tih ciljeva i smjernica omogućava se upravo korištenjem različitih financijskih instrumenata (sredstava iz fondova). (Vela, 2015) Ključni strateški okvir Europske unije za razdoblje od 2014. do 2020. godine sastoji se od (Vela, 2015):

- 1) Kohezijske politike,
- 2) Strategije Europa 2020. i
- 3) pojedine sektorske javne politike.

Strategija EUROPA 2020 ukazuje na to kako je Europska unija sposobna ostvariti pametan, održiv i uključiv rast kako bi društvo nastavilo svoj napredak te je upravo zato i postavljeno prethodno spomenutih sedam inicijativa koje će omogućiti kataliziranih

napredaka u svakoj od spomenutih tema kroz inicijative. Dakako, pametan rast, održiv rast, uključiv rast su osnovni prioriteti strategije Europa 2020. Pritom, pametan rast predstavlja razvoj gospodarstva koji je temeljen na znanju i inovacijama, održiv rast predstavlja promicanje zelenijeg, konkurentnijeg gospodarstva čije se poslovanje temelji na učinkovitom korištenju resursa i u konačnici, uključiv rast znači poticanje ekonomije, podizanje stope zaposlenosti na visoku razinu uz rezultate ekonomske, teritorijalne i socijalne kohezije. (Europska komisija, 2010)

Strategija Europa 2020 je ujedno i temeljni strateški dokument kojim se određuju prioritetna područja za ulaganje, a određeni su uz pomoć Kohezijske politike. Kako bi to bilo moguće, uz inicijative trebalo je postaviti i ciljeve pomoću kojih će se Europska unija učiniti jačom, snažnijom. Glavni ciljevi strategije Europa 2020 prema dodatku 1 su (Europska komisija, 2010):

- 1) povećanje stope zaposlenosti stanovništva u dobi između 20 i 64 s trenutnih 69% na 75%,
- 2) realizirati cilj za ulaganje 3% BDP-a u grane istraživanja i razvoja, a posebice unaprjeđujući uvjete privatnog sektora u istraživanje i razvoj te razviti nove pokazatelje za praćenje inovacija,
- 3) smanjenje emisije stakleničkih plinova za minimalno 20% u odnosu na 1990. godine ili za 30% dopuste li to uvjeti. Tu je i povećanje korištenja obnovljivih izvora energije u konačnoj potrošnji energije na 20%, postići povećanje od 20% u energetske učinkovitosti,
- 4) smanjenje udjela,
- 5) smanjenje broja Europljana koji žive ispod granice siromaštva za 25%, pritom izvlačeći 20 milijuna ljudi iz siromaštva.

U slučaju Strategije Europa 2020, Europska unija želi ostvariti ciljeve uz pomoć sedam inicijativa koje su izrađene na temelju ciljeva (Vela, 2015):

- 1) Unija inovacija,
- 2) Digitalni plan za Europu,
- 3) Mladi u pokretu,
- 4) Industrijski plan za zeleni rast,
- 5) Plan za stjecanje novih vještina i stvaranje novih radnih mjesta,
- 6) Europska platforma protiv siromaštva
- 7) Europska inicijativa za učinkovito iskorištavanje resursa.

Prethodno navedene inicijative će u okviru sljedećih tema katalizirati napredak (Europska komisija, 2010):

- 1) “Unija inovacija” – za cilj ima unaprjeđenje okvirnih uvjeta i dostupnosti financiranja za istraživanje i inovacije,
- 2) “Mladi u pokretu” – cilj je povećanje učinka obrazovnih sustava te olakšanja ulaska mladih osoba na tržište rada,
- 3) “Digitalni program za Europu” – cilj je brzo širenje interneta i korištenja prednosti jedinstvenog digitalnog tržišta za poduzeća i kućanstva,
- 4) “Resursno učinkovita Europa”- cilj je razdvajanje ekonomskog rasta od korištenja resursa i podrške u prijelazu na ekonomiju koja koristi male razine ugljena, povećanja korištenja obnovljivih izvora energije, modernizacije sektora transporta i promicanja energetske učinkovitosti,
- 5) “Industrijska politika za globalizacijsko doba”- za cilj ima unaprjeđenje poslovnog okruženja prvenstveno za male i srednje poduzetnike, a onda i razvoj snažne te održive globalno konkurentne industrijske osnove,
- 6) “Program za nove vještine i radna mjesta” – cilj je modernizacija tržišta rada i osnaživanja ljudi i razvoja njihovih vještina tijekom cijelog života uz povećanje radne snage i boljeg slaganja ponude i potražnje, a pritom uključujući i mobilnost radne snage,
- 7) “Europska platforma protiv siromaštva” - za cilj ima jamčenje društvene te teritorijalne povezanosti i to na način da svi imaju koristi od prednosti rasta i radnih mjesta, tako da se ljudima koji pate od siromaštva ili socijalne isključenosti omogući dostojanstveni život i aktivno sudjelovanje u društvu.

Republika Hrvatska je svoj strateški okvir za korištenje ESI fondova odredila Sporazumom o partnerstvu, OP, Zajedničkim nacionalnim pravilima i Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira za korištenje ESI fondovima u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2014.-2020. (Vela, 2015) ESI fondovi podrazumijevaju sljedećih pet fondova (Vela, 2015):

- 1) Europski fonda za regionalni razvoj (EFRR),
- 2) Kohezijski fond,
- 3) Europski socijalni fond (ESF),
- 4) Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR) i
- 5) Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (EFPR).

3.2. Sustav upravljanja Fondovima Europske unije u Republici Hrvatskoj

Prethodno su spomenuti fondovi iz kojih se financiraju različiti projekti iz različitih sektora. Kako izgleda institucionalni okvir za OP financijskog razdoblja od 2014. do 2020. godine vidljivo je na grafikonu 1.

Koordinacijsko tijelo za provedbu, odnosno tijelo koje sve koordinira je Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU). Ministarstvo je zaduženo za upravljanje sredstvima Europske unije, a uz Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije koje koordinira svim sredstvima uz njega su tu još sustavi upravljanja i kontrole, upravljačka tijela, provedbena tijela prve razine i provedbena tijela druge razine te posredničko tijelo za ITU, tijelo za ovjeravanje te tijelo za reviziju. (Strukturfondovi.hr, 2020)

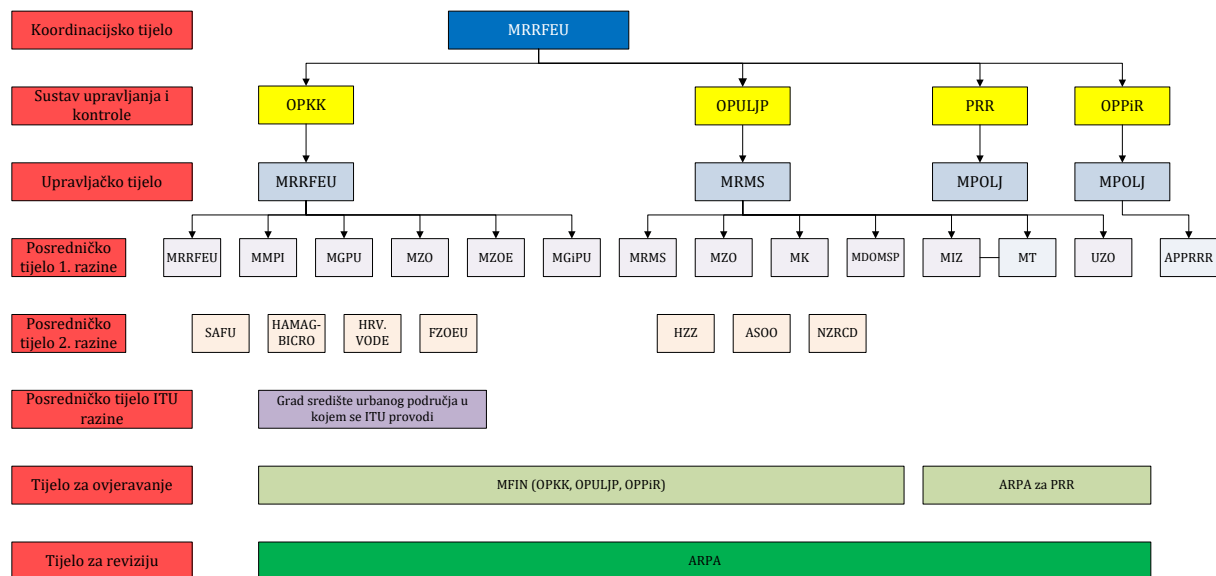
Operativni programi temeljem kojih RH ostvaruje pravo korištenja ESI fondova su Operativni program konkurentnost i kohezija 2014.-2020. (OPKK), Operativni program učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020. (OPULJP), Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. (PRRRH) te Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014. – 2020. (OPPiR). Svaki operativni program ima upravljačko tijelo. Upravljačko tijelo Operativnog programa konkurentnost i kohezija 2014.-2020. je Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, dok Operativni program upravljanja ljudskim potencijalima 2014.-2020. provodi Ministarstvo rada i mirovinskog sustava (MRMS). Zatim su tu još i Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. i Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020. koje provodi Ministarstvo poljoprivrede (MPOLJ). Spomenuta ministarstva su upravljačka tijela na programima koji su u njihovoj nadležnosti. (Strukturfondovi.hr, 2020)

Prije nego se nastavi s daljnjim pojašnjavanjem, potrebno je reći što je to upravljačko tijelo (UT) i što su posrednička tijela (PT). Naime, upravljačko tijelo je tijelo koje upravlja nekim njemu dodijeljenim operativnim programom. Na primjer, kako je već prethodno spomenuto Ministarstvo rada i mirovinskog sustava provodi Operativni program učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020. Dakako postoje i posrednička tijela prve i druge razine (PT1 i PT2). Posredničko tijelo prve razine zaduženo je za obavljanje delegirane funkcije koja je vezana uz odabir projekta za financiranje. Posredničko tijelo prve razine zajedno s posredničkim tijelom druge razine kreira upute za prijavitelje, načine ocjenjivanja i snosi odgovornost kod prve preliminarne procjene, odnosno odabira projekata koji će se financirati. Posredničko tijelo druge razine čini nacionalno tijelo koje u okviru odgovornosti

upravljačkog tijela provjerava jesu li proizvodi i usluge koji su financirani isporučeni, jesu li ispunjeni svi zadaci koje je korisnik prikazao u sklopu projektne dokumentacije i udovoljavaju li nacionalnim pravilima Europske unije za vrijeme trajanja projekta. (Strukturifondovi.hr, 2020) Međutim, o zadaćama i vezama UT, PT1 i PT2 nešto više slijedi u nastavku rada. Organizacijska struktura za provedbu ESI fondova u RH prikazana je na narednoj grafici. Vidljivo je da su za Operativni program učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020. posrednička tijela prve razine Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta (MGPO), Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (MZOE), Ministarstvo znanosti i obrazovanja (MZO) i Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (MGIPU). Za isti Operativni program posrednička tijela druge razine su Središnja agencija za financiranje i ugovaranje (SAFU), Hrvatske vode, Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost (FZOU) i Hrvatska agencija za malog gospodarstvo, inovacije i investicije (HAMAG-BICRO). Kada se govori o Operativnom programu upravljanja ljudskim potencijalima 2014.-2020. posrednička tijela prve razine su Ministarstvo rada i mirovinskog sustava, Ministarstvo znanosti i obrazovanja, Ministarstvo kulture (MK), Ministarstvo za obitelj, mlade i socijalnu politiku (MDOMSP), Ministarstvo zdravstva (MZ), Ministarstvo turizma (MT) i Ured za udruge (UZU). Dok su posrednička tijela druge razine Hrvatski zavod za zapošljavanje (HZZ), Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih (ASOO) i Nacionalna zaklada za razvoj civilnog društva (NZRCD). Za Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014. – 2020. jedino posredničko tijelo je Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju (APPRRR). Uz posrednička tijela prve i druge razine postoje i posrednička tijela za provedbu integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) poznatih i kao ITU mehanizmi. (Strukturifondovi.hr, 2020) U razdoblju 2014.-2020. to su gradska središta urbanih područja koja provode integrirana teritorijalna ulaganja. Gradovi koji su posrednička tijela za provedbu integriranih teritorijalnih ulaganja prema odluci Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije od 05.10.2016. godine su: Osijek, Rijeka, Pula, Split, Slavonski Brod, Zadar i Zagreb. Posrednička tijela za provedbu integriranih teritorijalnih ulaganja su zadužena za dio postupka provedbe dodjele bespovratnih sredstava u okviru za taj grad predviđenih specifičnih ciljeva. Tako na primjer grad Rijeka je zadužen za dio sredstava koja su namijenjena za specifični cilj 4c3 i 6ea, ali i za specifične ciljeve 3a2, 6c1 i 7ii2 kada se oni provode kroz integrirana teritorijalna ulaganja. (Grad Rijeka, 2020)

Dakako, još postoji tijelo za reviziju (TR) i tijelo za ovjeravanje (TO). TO kod OPKK 2014.-2020., Operativnog programa upravljanje ljudskim potencijalima 2014.-2020. i

Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo 2014. – 2020. je Ministarstvo financija (MFIN), dok je za Program ruralnog razvoja 2014.-2020. godina zadužena Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije (ARPA). Naime, Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije je nadležna i Ministarstvu financija u obliku tijela za reviziju. (Strukturfondovi.hr) Detaljnije o ovlastima i nadležnostima slijedi u nastavku.



Grafikon 1: Institucionalni okvir za (operativne) programe financijskog razdoblja od 2014. do 2020. godine

Izvor: Izrađeno prema <https://strukturfondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/>, pristupljeno 29.12.2019.

3.2.1. Tijela u Sustavu upravljanja i kontrole provedbe Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo Republike Hrvatske za programsko razdoblje 2014.-2020.

Nadovezujući se na sve prethodno spomenuto na temelju Uredbe o tijelima u Sustavu upravljanja i kontrole provedbe Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo Republike Hrvatske za programsko razdoblje 2014. - 2020. (NN 100/2018) nadležne institucije koje obavljaju ulogu tijela u Sustavu su: Ministarstvo poljoprivrede koje je zaduženo za poslove ribarstva kao UT, Ministarstvo poljoprivrede odnosno ustrojstvena jedinica Ministarstva za financijske poslove kao TO, Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije TR. Posrednička tijela u sklopu ovog OP-a su Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju te Ministarstvo poljoprivrede. Upravljačko tijelo OP-a za pomorstvo i ribarstvo obavlja sljedeće funkcije (Uredba, NN 100/2018):

- ✓ osigurava uspostavu sustava,
- ✓ planira financijska sredstva koja su potrebna za provedbu OP-a,
- ✓ koordinira razmjenu iskustava i komunikacijom među tijelima u Sustavu,
- ✓ nadgleda, uspostavlja i unaprijeđuje Sustav,
- ✓ određuje zahtjeve i uvjete za prihvatljivost izdataka za mjere OP-a,
- ✓ upravlja rizicima koji se javljaju na razini OP-a,
- ✓ analiziranje slabosti Sustava na temelju revizorskih izvještaja,
- ✓ dostavljanje Koordinacijskom tijelu relevantnih informacija i dokumenata koji se odnose na upravljanje, provedbu, praćenje i vrednovanje OP-a,
- ✓ uspostavlja sustav i metodologiju za praćenje projekata kroz koje se ostvaruje prihod,
- ✓ odlučuje o potpori iz Europskih fondova za pomorstvo i ribarstvo pod vodstvom zajednice,
- ✓ ukoliko je primjenjivo, Europskoj komisiji podnosi prijedloge,
- ✓ osigurava provedbu OP-a,
- ✓ odgovorno je za informiranje i komuniciranje s javnošću o provedbi OP-a i izrađuje komunikacijski plan za OP,
- ✓ kreira kriterije za odabir operacija,
- ✓ osigurava dostupnost smjernica od Europske komisije,
- ✓ osigurava sastavljanje izvješća o provedbi, njihovo podnošenje Europskoj komisiji te njegovo objavljivanje,
- ✓ organiziranje i sudjelovanje na godišnjem sastanku s Europskom komisijom i osiguravanje poduzimanja odgovarajućih mjesta,
- ✓ dostavljanje Europskoj komisiji informacije o izuzećima opoziva,
- ✓ objavljivanje sažetka nalaza i zaključka prethodne procjene u odnosu na financijske instrumente pa se dostavlja OzP-u,
- ✓ po potrebi sudjelovanje na izobraznim aktivnostima vezanim uz OP, kao i osiguravanje kontinuirane izobrazbe zaposlenika,
- ✓ prevencija, ispravljanje, otkrivanje nepravilnosti i uzimanje u obzir utvrđenih rizika,
- ✓ izrada priručnika o unutarnjim procedurama i odgovarajućem revizijskom tragu
- ✓ razdvajanje funkcija UT, TO i dr.

Posredničko tijelo Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju obavlja sljedeće funkcije (Uredba NN 100/2018):

- ✓ sudjeluje u odabiru i odobravanju operacija,

- ✓ prikuplja, pohranjuje, unosi i razvrstava podatke u sustav evidencije u elektroničkom obliku koji uspostavlja Upravljačko tijelo za praćenje, evaluaciju, reviziju i dr.,
- ✓ sudjeluje u uvođenju učinkovitih i razmjernih mjera protiv prijevara,
- ✓ uspostavlja postupke kojima se osigurava da se svi dokumenti koji proizlaze iz provedbe delegiranih funkcija koji su bitni za osiguranje odgovarajućeg revizorskog traga pohranjuju u skladu sa zahtjevima Uredbe Europske unije,
- ✓ provodi plaćanja prema korisnicima OP-a na temelju naloga za isplatu Upravljačkog tijela,
- ✓ sudjeluje u provedbi aktivnosti prevencije, otkrivanja te ispravljanja nepravilnosti, pritom uzimajući u obzir utvrđene rizike u provedbi korektivnih mjera i ako je primjenjivo evidentira sve povrate nepropisno plaćenih iznosa s kamatama u skladu s odlukama Upravljačkog tijela,
- ✓ usko surađuje s Upravljačkim tijelom za vrijeme provedbe, praćenja i vrednovanja OP-a i Partnerskog sporazuma u dijelu delegiranih funkcija,
- ✓ surađuje i s Upravljačkim tijelom te s TO u postupku godišnjeg poravnavanja računa te godišnjeg zatvaranja dovršenih operacija ili izdataka OP-a u dijelu delegiranih funkcija,
- ✓ sudjeluje u aktivnostima zatvaranja OP-a,
- ✓ zajedno s Upravljačkim tijelom surađuje u izradi uputa za korisnike,
- ✓ javi li se potreba, sudjeluje u provedbi obrazovnih aktivnosti o Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo,
- ✓ omogućava tijelima u sustavu upravljanja te kontrole provedbe OP-a i korisnicima podataka pristup informacijama koje su bitne i važne za izvršenje poslova i provedbu operacija.

Ministarstvo poljoprivrede kao posredničko tijelo u sklopu OP-a za pomorstvo i ribarstvo obavlja sljedeće funkcije (Uredba NN 100/2018):

- ✓ evidentira isplate javnih potpora i proknjiženja za operacije u okviru mjesta određenih OP-om u slučaju kada se radi o korisniku koji je ujedno i proračunski korisnik,
- ✓ uspostavljanje postupaka koji proizlaze iz provedbe delegiranih funkcija koje su prijeko potrebne za osiguranje određenog revizorskog traga,
- ✓ sudjelovanje u provedbi aktivnosti prevencije, ispravljanja nepravilnosti, otkrivanja u dijelu delegiranih funkcija,

- ✓ suradnja s UT-om za vrijeme provedbe, praćenja te vrednovanja OP i Partnerskog sporazuma u dijelu delegiranih funkcija,
- ✓ sudjeluje u aktivnostima zatvaranja OP-a,
- ✓ omogućuje tijelima koja se nalaze u sustavu upravljanja i kontrole provedbe OP-a i korisnicima podataka pristup informacijama koje su važne za izvršenje poslova te provedbu operacije u dijelu delegiranih funkcija.

3.2.2. Tijela u sustavu upravljanja i kontrole korištenje Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda

Središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove regionalnoga razvoja i fondova Europske unije jest UT za OPKK 2014.-2020. funkcije upravljačkog tijela za OPKK 2014.-2020. su (Uredba, NN 107/14, 23/15, 15/17, 18/17):

- ✓ osigurava uspostavu sustava za OP iz svojih nadležnosti,
- ✓ donosi pravilnik kojim se propisuju zahtjevi te uvjeti za OP,
- ✓ donosi smjernice kojima se utvrđuju uvjeti za pripremu i provedbu projekata, zahtjevi za revizijski trag, postupanja tijela u Sustavu pri programiranju i strateškom planiranju, uspostavi i unaprjeđenju Sustava, odabiru i ugovaranju projekata, prognoziranju i praćenju, provjerama projekata, plaćanjima, ovjeravanjima, povratima, upravljanju nepravilnostima, provođenju revizija, korištenju tehničke pomoći i dr.,
- ✓ donosi smjernice vezane uz provođenje aktivnosti informiranja i vidljivosti,
- ✓ koordinira razmjenom iskustava i komunikacijom među tijelima u Sustavu,
- ✓ uspostavlja, unaprjeđuje i nadgleda Sustav,
- ✓ donosi smjernice o provođenju aktivnosti, vidljivosti informiranja,
- ✓ koordinira razmjenom iskustava te komunikacijom među tijelima u Sustavu za OP,
- ✓ upravlja rizicima koji se javljaju na razini OP-a,
- ✓ donosi smjernice o provođenju aktivnosti informiranja i vidljivosti,
- ✓ uspostavlja, nadgleda i unaprjeđuje Sustav, osigurava da je isti uspostavljen u skladu s relevantnim pravilima Unije,
- ✓ upravlja rizicima na razini OP-a,
- ✓ analiziranje slabosti sustava,
- ✓ dostavljanje svih traženih informacija Koordinacijskom tijelu,
- ✓ davanje naputaka posredničkim tijelima za provedbu delegiranih funkcija koje osiguravaju,

- ✓ određuje službenika zaduženog za informiranje i komunikaciju na razini OP-a iz svoje nadležnosti, a koji je u svom radu odgovoran službeniku za informiranje i komunikaciju za ESI fondove,
- ✓ izrađuje komunikacijski plan,
- ✓ sudjeluje u provedbi obrazovnih aktivnosti o fondovima,
- ✓ otkrivanja, prevencije i ispravljanja nepravilnosti pritom uzimajući u obzir utvrđene rizike i korektivne mjere uz povrate nepropisno plaćenih iznosa s kamatama,
- ✓ osigurava čuvanje dokumentacije i evidencije o provedbi funkcija i dr.,
- ✓ izrađuje upute za prijavitelje, osigurava financiranje projekata iz javnih sredstava,
- ✓ objavljuje pozive za dodjelu sredstava i dr.

Posredničko tijelo 1. razine obavlja sljedeće funkcije:

- ✓ usko surađuje s UT-om i Koordinacijskim tijelom te PT2,
- ✓ upravlja rizicima na razini prioriternih osi,
- ✓ sudjelovanje u radu OzP-a,
- ✓ osiguravanje financiranja projekta iz javnih sredstava osim kada su u pitanju projekti za koje se osiguravaju drugi izvori financiranja,
- ✓ izrađivanje kriterija za odabir projekata i sudjelovanje u odabiru projekata,
- ✓ izrađuje upute za prijavitelje,
- ✓ osigurava povrat sredstava koja su nepravilno utrošena,
- ✓ određuje osobu koja je odgovorna za informiranje i komunikaciju u mrežu za informiranje i komunikaciju,
- ✓ provodi aktivnosti za sprječavanje nastanka prijevara,
- ✓ sudjeluje u zatvaranju OP-a,
- ✓ izrađuje priručnike potrebne za procedure i revizijski trag i dr.

Svaki OP ima TR i TO koji su zaduženi za kontrolu svega što se odrađuje od strane PT 1, PT 2 i UT.

3.2.3. Tijela u Sustavu upravljanja i kontrole korištenja Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj

Upravljačko tijelo za Program ruralnog razvoja je Središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove poljoprivrede i ruralnog razvoja. Uz funkcije koje su UT propisane kroz Uredbe Europske unije ovo UT vrši i sljedeće funkcije (Uredba, 129/14):

- ✓ osigurava dostupnost smjernica Europske komisije,
- ✓ podnosi Komisiji zahtjev za sudjelovanjem Europske investicijske banke u aktivnostima pripreme operacija, osobito velikih projekata, financijskih instrumenata i javno-privatnog partnerstva ukoliko za to postoji potreba,
- ✓ ukoliko je primjenjivo odlučuje o potpori iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj,
- ✓ osigurava ispunjenje uvjeta i zahtjeva u pogledu financijskih instrumenata,
- ✓ osigurava dostupnost redovitih izvješća o kontrolama provedenim na licu mjesta,
- ✓ ukoliko je primjenjivo donosi potrebne mjere za osiguranje sredstava,
- ✓ komisiji se dostavlja izvješće o operacijama koje sadrže financijske instrumente kao prilog izvješću,
- ✓ osigurava, omogućava postojanje mehanizama za provjeru pritužbi na provedbu,
- ✓ podnosi Komisiji financijski plan i po potrebi njegove izmjene i/ili dopune,
- ✓ koordinira postupke izrade i izmjena i/ili dopuna kriterija za odabir operacija te ih podnosi na odobravanje OzP-u,
- ✓ osigurava i prati pravilnu primjenu N+3 pravila ne bi li se ograničio automatski opoziv proračunskog izdvajanja za Program koji nije iskorišten,
- ✓ obavještava Komisiju o donesenim odredbama i provedenim mjerama ukoliko je to potrebno,
- ✓ sudjeluje u provedbi obrazovnih aktivnosti povezanih s Europskim poljoprivrednim fondom za ruralni razvoj kao i osiguravanje kontinuiranih izobrazbi djelatnika koji rade poslove vezane uz spomenuti fond,
- ✓ obavlja plaćanja korisnicima uključujući i isplaćivanje predujma u 50% iznosu i dr.

Dakako, tu su još uz UT i PT, TO i TR koji imaju svoje ovlasti kojima se provode različite radnje kako bi se spriječio nepravilan način rada. (Uredba, 129/14)

3.3. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. (OPKK) je temeljni programski dokument putem kojeg se provodi kohezijska politika Europske unije. Kroz OPKK 2014.-2020. se omogućuje ostvarenje cilja „Ulaganje za rast i radna mjesta“. Cilj se ostvaruje poticanjem u nove investicije kao što je razvoj infrastrukture u područjima prometa, zaštite okoliša, energetike i ICT-a, ali i omogućavanjem potpora za razvoj poduzetništva te istraživačkih djelatnosti. U Operativnom programu Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. Republika Hrvatska na raspolaganju ima 6.831 milijardu eura od čega više od 60% (4.321 milijarda eura) ide iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR), dok ostatak u iznosu od 2.510 milijardi eura se financira iz Kohezijskog fonda. (Strukturfondovi.hr, 2020)

Prethodnim brojkama se može pridodati i obvezno sufinanciranje koje mora Republika Hrvatska izvršiti prema Operativnom programu, nakon čega ukupna vrijednost programa raste na 8,037 milijardi eura. (Strukturfondovi.hr, 2020) Financijska sredstva iz OPKK 2014.-2020. usmjerena su na izvršavanje 10 prioriternih osi i njihovih specifičnih ciljeva. Alokacija, sredstva koja su predviđena u proračunu Europske unije za provedbu Kohezijske politike iz Europskih strukturalnih i investicijskih fondova za programsko razdoblje od 2014.-2020. godine iznose ukupno 10,7 milijardi eura od toga je 6,7 milijardi eura predviđeno kroz OPKK 2014.-2020. do sredine 2018. godine isplaćeno je 11,5% odnosno 1,23 milijarde eura. (Maletić sa suradnicima, 2018:35)

3.3.1. Prioritetne osi u sklopu Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Dio OPKK 2014.-2020. su prioritetne osi kroz koje se financiraju projekti iz određenog područja. Program broji ukupno deset prioriternih osi. Koje su to prioritetne osi i kako su sredstva raspodijeljena prema prioriternim osima prikazano je u tablici 1. Prikazani podaci u tablici označavaju 85% sredstava koja dolaze iz Europske unije, dok preostalih 15% koji nisu prikazani, financira Republika Hrvatska iz vlastitog proračuna. Koje su sve prioritetne osi i za što su namijenjene slijedi u nastavku (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014):

- ✓ U sklopu prioritetne osi 1 „Jačanje, istraživanje, tehnološkog razvoja i inovacija“ mjere će biti usmjerene prema povećanju sposobnosti istraživanja, razvoju i promoviranju centara kompetencija, povećanju sposobnosti sektora istraživanja i

razvoja, promicanje poslovnih ulaganja u inovacijama i istraživanjima, nove proizvode i usluge kao rezultat djelatnosti istraživanja, inovacija i razvoja te na jačanje djelatnosti istraživanja, razvoja i inovacija poslovnog sektora. Omogućit će se izgradnja centara znanstvene izvrsnosti. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)

- ✓ Prioritetna os 2 „– Poboljšanje dostupnosti, korištenja i kvalitete informacijskih i komunikacijskih tehnologija“ je usmjerena na proširenje dostupnosti širokopojasnog pristupa i izgradnju mreža velikih brzina te podršku u usvajanju novih tehnologija i mreža za digitalno gospodarstvo, razvoj infrastrukture širokopojasne mreže budućih generacija u područjima bez infrastrukture i bez dovoljno komercijalnog interesa, za maksimalno povećanje socijalne i ekonomske dobrobiti. Tu je i jačanje aplikacija komunikacijskih i informacijskih tehnologija (IKT) za e-vladu, e-uključenost, e-učenje, e-kulturu te e-zdravlje. Ujedno, povećanje korištenja informacijsko-komunikacijske tehnologije u komunikaciji između građana i javne uprave putem uspostave iste te tehnologije uz koordinacijsku strukturu i softverska rješenja. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)
- ✓ Prioritetna os 3 „*Poslovna konkurentnost - Poboljšanje konkurentnosti malih i srednjih poduzeća, poljoprivrednog sektora (za EPFRR) i sektora za ribarstvo i akvakulturu (za EFPR)*“. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)
Ova prioritetna os je usmjerena na osiguravanje egzistencije malih i srednjih poduzeća uz pomoć povećanja njihove konkurentnosti. To je moguće provesti kroz mjere promicanja poduzetništva pritom olakšavajući ekonomsko korištenje novih ideja i poticanje na osnivanje novih poduzeća kroz poduzetničke inkubatore. Tu je i osiguravanje boljeg i bržeg pristupa financiranju za male i srednje poduzetnike, osiguravanjem boljeg poduzetničkog okruženja i podupiranjem kapaciteta za mala i srednja poduzeća. Tu su još i mjere za poboljšan rast i razvoj malih i srednjih poduzetnika na domaćem i stranom tržištu te poboljšanju inovativnosti malih i srednjih poduzetnika. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)
- ✓ Prioritetna os 4 „Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije“ usmjerena je na promicanje mjera obnovljivih izvora energije te energetske učinkovitosti i smanjenja emisije stakleničkih plinova. Mjere koje su predviđene u sklopu te prioritetne osi odnose se na energetske učinkovitost i obnovljive izvore energije kada su u pitanju zgrade, proizvodne industrije i uslužni sektor. Također, tu je

i poboljšanje dijela javne energetske infrastrukture, odnosno sektora javne rasvjete i toplinarstva. Jedna od prihvatljivih aktivnosti je i uvođenje novih tehnologija naprednih mreža u distribucijsku mrežu električne energije. Projekti koji će biti prijavljeni i realizirani u sklopu ove prioritetne osi doprinijet će ostvarenju ciljeva iz strategije EUROPA 2020. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)

- ✓ Prioritetna os 5 „Klimatske promjene i upravljanje rizicima“ je os koja kroz svoje mjere usmjerava na modernizaciju meteorološke mreže i pritom uključuje izgradnju i modernizaciju opservacijskih stanica i nabavu opreme pomoću koje se mogu promatrati bitne klimatske varijable kako bi se mogle osigurati funkcionalne promatračke postaje koje će pružati podatke u realnom vremenu. Također, cilj ove osi je da se ostvari potpuna pokrivenost teritorija Republike Hrvatske na kojem će se provoditi procjena i praćenje kretanja klimatskih promjena. Provodit će se i upravljanje rizicima kroz poboljšanje sustava za upravljanje i zaštitu od katastrofa kako bi se smanjio rizik od pojave prirodnih katastrofa. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)
- ✓ Prioritetna os 6 „Zaštita okoliša i održivost resursa“ je zadužena za ključna ulaganja u unaprjeđenje procjena kakvoće zraka. To je moguće modernizacijom i nadogradnjom nacionalnih i lokalnih mreža za trajno praćenje kakvoće zraka koje za cilj ima uspostavu odgovarajućeg sustava za nadzor i upravljanje onečišćenjem zraka. U ovoj osi su europska sredstva namijenjena i sektoru za gospodarenje otpadom. Sredstva će se koristiti za opremanje centara za gospodarenje otpadom i sanaciju postojećih odlagališta komunalnog otpada, ali i za uvođenje, odnosno poboljšanje sustava odvojenog sakupljanja otpada te recikliranja istog. Ujedno, upravljat će se i vodama s ciljem da se osiguraju i zaštite dovoljne količine pitke vode. Ova prioritetna os u sebi sadrži područje zaštite prirode. Sredstva iz ove osi namijenjena su i za očuvanje te upravljanje područjem Natura 2000. Također, sredstva se mogu koristiti za razminiranja, obnovu i zaštitu šuma, razvoj sustava monitoringa i monitoring invazivnih stranih vrsta ptica i dr. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014).
- ✓ Prioritetna os 7 „Promicanje održivog prometa i eliminacija „uskih grla“ u ključnim mrežnim infrastrukturama” ili skraćeni naziv “Povezanost i mobilnost” je os koja je usmjerena na prometni sektor. Kroz prioritetnu os 7 se podupire multimodalni jedinstveni europski prometni prostor ulaganjima u TEN-T mrežu, povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima, razvojem i unaprjeđenjem prometnih

sustava prihvatljivih za okoliš, prometni sustavi sa niskim emisijama CO₂, pritom uključujući unutarnje plovne puteve, riječne i pomorske luke, pomorski prijevoz, aerodromsku infrastrukturu i multimodalne veze kako bi se potaknulo promicanje održive lokalne i regionalne mobilnosti. Ova os pruža i mogućnost poboljšanja dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike, povećanje broja putnika u javnom prijevozu, poboljšanje dostupnosti Dubrovnika putem zraka, razvoj i obnovu sveobuhvatnih, interoperabilnih i visokokvalitetnih željezničkih sustava s ciljem smanjenja buke i na samom kraju, os je usmjerena na povećanje upotrebe i važnosti željezničke mreže. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)

- ✓ Prioritetna os 8 nosi skraćeni naziv „socijalno uključivanje i zdravlje“, dok je puni naziv „Promicanje socijalne uključenosti, borba protiv siromaštva i svih oblika diskriminacije“. Korištenjem ove prioritetne osi potiče se ulaganje u socijalnu i zdravstvenu infrastrukturu što u konačnici pridonosi nacionalnom, lokalnom i regionalnom razvoju uz smanjenje postojećih nejednakosti. Ujedno, mjere ove osi usmjerene su i na poboljšanje dostupnosti primarnoj i hitnoj zdravstvenoj zaštiti s naglaskom na područja koja su udaljena i deprivirana. Također, tu su mjere za poboljšanje učinkovitosti i dostupnosti bolničkog liječenja, socijalne uključenosti i smanjene nejednakosti kroz bolji pristup socijalnim uslugama, a posebice kod prelaženja s institucionalne skrbi na skrb u zajednicu. U sklopu ove osi postoje mjere za provedbu pilot aktivnosti koje za cilj imaju promicanje socijalne uključenosti i smanjenja siromaštva ratnih veterana i civila žrtava Domovinskog rata te za pružanje podrške gospodarskoj, fizičkoj i socijalnoj obnovi ugroženih zajednica te reintegraciji pet depriviranih pilot područja. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)
- ✓ Prioritetna os 9 - „Ulaganje u obrazovanje, osposobljavanje i strukovno osposobljavanje te cjeloživotno učenje“. Kako se danas teži pružanju što kvalitetnijeg obrazovanja i osposobljavanja tako je prioritetna os 9 usmjerena na ulaganje u obrazovanje i cjeloživotno učenje kroz razvoj infrastrukture i digitalno zrelih škola koje će koristiti informacijsko komunikacijske tehnologije u obrazovanju. Istovremeno, tu je i modernizacija, unaprjeđenje i povećanje infrastrukture smještaja kada se govori o visokom obrazovanju, a cilj je poboljšanje pristupa visokom obrazovanju i završetak visokog obrazovanja posebice za studente koji nemaju povoljan položaj. Kroz mjere osi se potiče i povećanje relevantnosti strukovnog

obrazovanja i poboljšanje uvjeta za stjecanje praktičnih vještina. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)

- ✓ Prioritetna os 10 nosi naziv „Tehnička pomoć“. Ovo je os koja je usmjerena na 3 tematska područja: tematsko područje jedan je usmjereno na to da se osiguraju odgovarajući i učinkoviti ljudski resursi koji su potrebni da bi se provedli operativni programi, drugo tematsko područje je usmjereno na podršku provedbi, evaluaciji i praćenju programa i posljednje, treće tematsko područje je usmjereno na podršku informiranja javnosti te podizanju kapaciteta potencijalnih korisnika za pripremu projekata, ali i njihovu provedbu. (Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, 2014)

Prioritetna os	Alokacija iz proračuna Europske unije (€)	Ukupna alokacija (€)
1. Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija	664.792.165,00	782.108.440,00
2. Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije	307.952.676,00	362.297.271,00
3. Poslovna konkurentnost	970.000.000,00	1.141.176.480,00
4. Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije	531.810.805,00	625.659.781,00
5. Klimatske promjene i upravljanje rizicima	245.396.147,00	288.701.352,00
6. Zaštita okoliša i održivost resursa	1.987.360.608,00	2.338.071.318,00
7. Povezanost i mobilnost	1.260.415.428,00	2.338.071.318,00
8. Socijalno uključivanje i zdravlje	356.500.000,00	419.411.768,00
9. Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje	270.914.791,00	318.723.289,00
10. Tehnička pomoć	236.112.612,00	277.779.548,00

Tablica 1: Raspodjela sredstava po prioritetnim osima

Izvor: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-konkurentnost-i-kohezija/>, pristupljeno 05.12.2019.

3.3.2. Važni dokumenti vezani uz Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Uz sami OPKK 2014.-2020. postoji niz dokumenata kojim se dodano pojašnjavaju uvjeti provedbe ovog OP-a kao što su (Strukturfondovi.hr):

- ✓ sažeti prikaz prioriteta i specifičnih ciljeva OPKK 2014.-2020.,
- ✓ brošura “Mogućnosti financiranja iz OPKK 2014.-2020.”,
- ✓ popis velikih projekata sa svojim izmjenama,
- ✓ dokumenti u sklopu institucionalnog okvira za provedbu ESI fondova u RH u financijskom razdoblju 2014.-2020. (zakoni, uredbe),
- ✓ pravilnici o prihvatljivosti izdataka,
- ✓ Komunikacijska strategija i Komunikacijski plan Operativnog programa “Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.” (postoje i po godinama),
- ✓ upute za korisnike sredstava o vidljivosti, horizontalnim načelima, primjerima nepravilnosti u korištenju sredstava.

3.3.3. Odbor za praćenje provedbe Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Odbor za praćenje provedbe (OzP) OPKK 2014.-2020. ima zadatak kontrolirati što se sve događa u sklopu OPKK 2014.-2020. Ujedno, OzP OPKK 2014.-2020. se sastoji od tijela državne uprave koja čine sustav za upravljanje i kontrolu OPKK, neovisnog revizijskog tijeka koje čini ARPA – Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije, lokalnih i područnih (regionalnih) samouprava koje su sastavljene od regija Republike Hrvatske (Jadranska, Kontinentalna) i od zajednica županija, Udruge gradova i Hrvatske zajednice općina. Također, tu su još i gospodarsko-socijalni partneri poput NVK – Nacionalnog vijeća za konkurentnost, HOK – Hrvatske obrtničke komore, HUP – Hrvatske udruge poslodavaca i predstavnika sindikalnih središnjica, uključene su i Organizacije civilnog društva, akademska zajednica, bankarski sektor i promatrači. (Strukturfondovi.hr)

Do sada je od 2014. godine održano 13 sjednica OzP OPKK 2014.-2020. U početku su se na sjednicama razmatrale i usvajale izmjene i dopune poslovnika Odbora za praćenje OPKK 2014.-2020. o izmjenama liste velikih projekata. Kako je napredovalo korištenje sredstava u okviru OPKK 2014.-2020. tako se na sjednicama govorilo o specifičnim ciljevima, njihovom zadovoljenju i izmjenama OPKK 2014.-2020. Još u 2015. se na sjednicama Odbora raspravljalo o financijskim instrumentima, a krajem 2018. i početkom

2019. su se počeli primjenjivati u praksi. Na sjednicama su se mijenjali kriteriji prihvatljivosti i kriteriji odabira za projektne prijedloge. Ujedno su se usvajala i godišnja izvješća o provedbi OPKK 2014.-2020. (Strukturnifondovi.hr)

3.3.4. Upravljačka struktura Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Upravljačka struktura za OPKK 2014.-2020. se sastoji od nekoliko tijela koja kontroliraju deset prioriternih osi u ispunjenju njihovih specifičnih ciljeva. Upravljačko tijelo je na svim javnim pozivima/natječajima Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova (MRRFEU) Europske unije. Posredničko tijelo prve i druge razine se razlikuje u ovisnosti o prioriternoj osi.

Tako npr. za prioriternu os 7 posredničko tijelo prve razine je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI), dok je posredničko tijelo druge razine Središnja Agencija za financiranje i ugovaranje (SAFU) (Vela, 2015). Kod prioriternne osi 3 posredničko tijelo prve razine je Ministarstvo poduzetništva i obrta (MPO), a posredničko tijelo druge razine je Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost (FZOEU). (Strukturnifondovi.hr)

3.3.5. Značajni projekti financirani kroz Operativni program konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

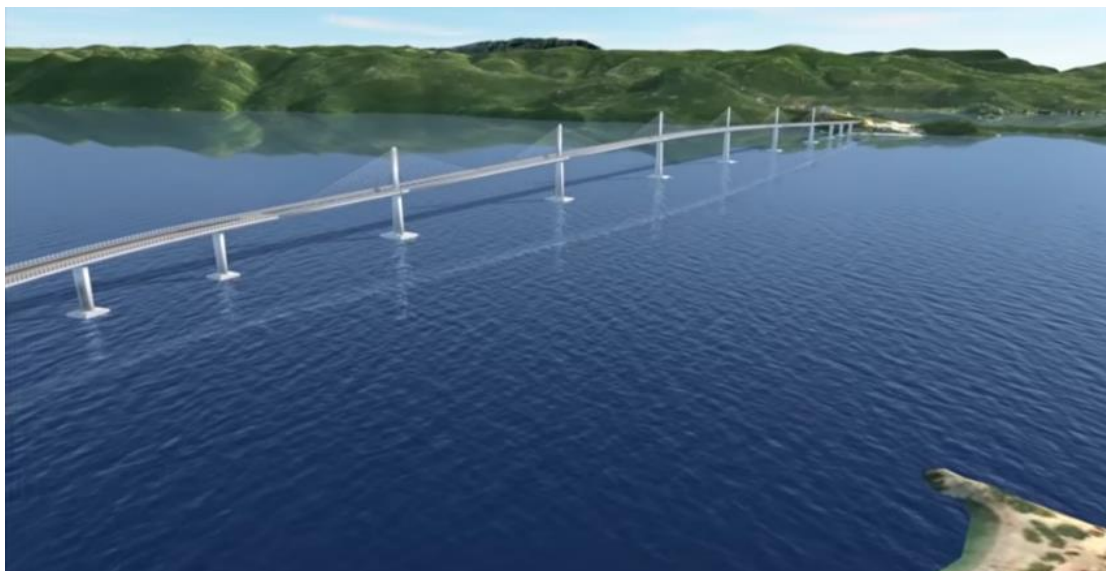
Temeljem informacija dobivenih od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2020) broj ukupno ugovorenih projekata iz prometnog sektora je 59. Ukupna vrijednost ugovorenih projekata iznosi 15.605.160.013,46 kn, a ukupan iznos prihvatljivih izdataka/troškova iznosi 12.559.438.812,70 kn, iznos bespovratnih sredstava je 12.159.854.040,00 kn od toga je 10.363.912.097,59 kn iznos EU sredstava. Do sada je isplaćeno ukupno 3.243.077.558,77 kn za sve vrste prometa. Ukupno je do sada realizirano 8 projekata. Iskorištenost u odnosu na ugovoren iznos sredstava je 114,16%, a iskorištenost u odnosu na plaćena sredstva iznosi 35,72%.

Projekti koji su od posebnog značaja za razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj prema Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture (2020) su:

1) Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom

⇒ ukupna vrijednost projekta iznosi 4.023.978.948,00 kn

- ⇒ iznos ukupno prihvatljivih izdataka/troškova i bespovratnih sredstava iznosi 3.215.559.659,40 kn
 - ⇒ sredstva Europske unije iznose 2.733.225.710,49 kn
- 2) Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka
- ⇒ ukupna vrijednost projekta iznosi 646.155.688,00 kn
 - ⇒ iznos prihvatljivih troškova/izdataka i bespovratnih sredstava iznosi 520.010.000,00 kn
 - ⇒ sredstva europske unije iznose 522.231.720,75 kn
- 3) Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo) – Zabok (uključivo)
- ⇒ ukupna vrijednost projekta iznosi 773.272.880,71 kn
 - ⇒ iznos prihvatljivih izdataka/troškova i bespovratnih sredstava iznosi 614.390.259,71 kn
 - ⇒ sredstva Europske unije iznose 522.231.720,75 kn
- 4) Razvoj Zračne luke Dubrovnik
- ⇒ ukupna vrijednost projekta iznosi 1.540.262.388,00 kn
 - ⇒ iznos prihvatljivih troškova/izdataka je 1.165.671.327,00 kn
 - ⇒ iznos bespovratnih sredstava je 858.563.978,83 kn
 - ⇒ sredstva Europske unije iznose 729.779.382,01 kn



Slika 1: Prikaz rezultata projekta "Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom"

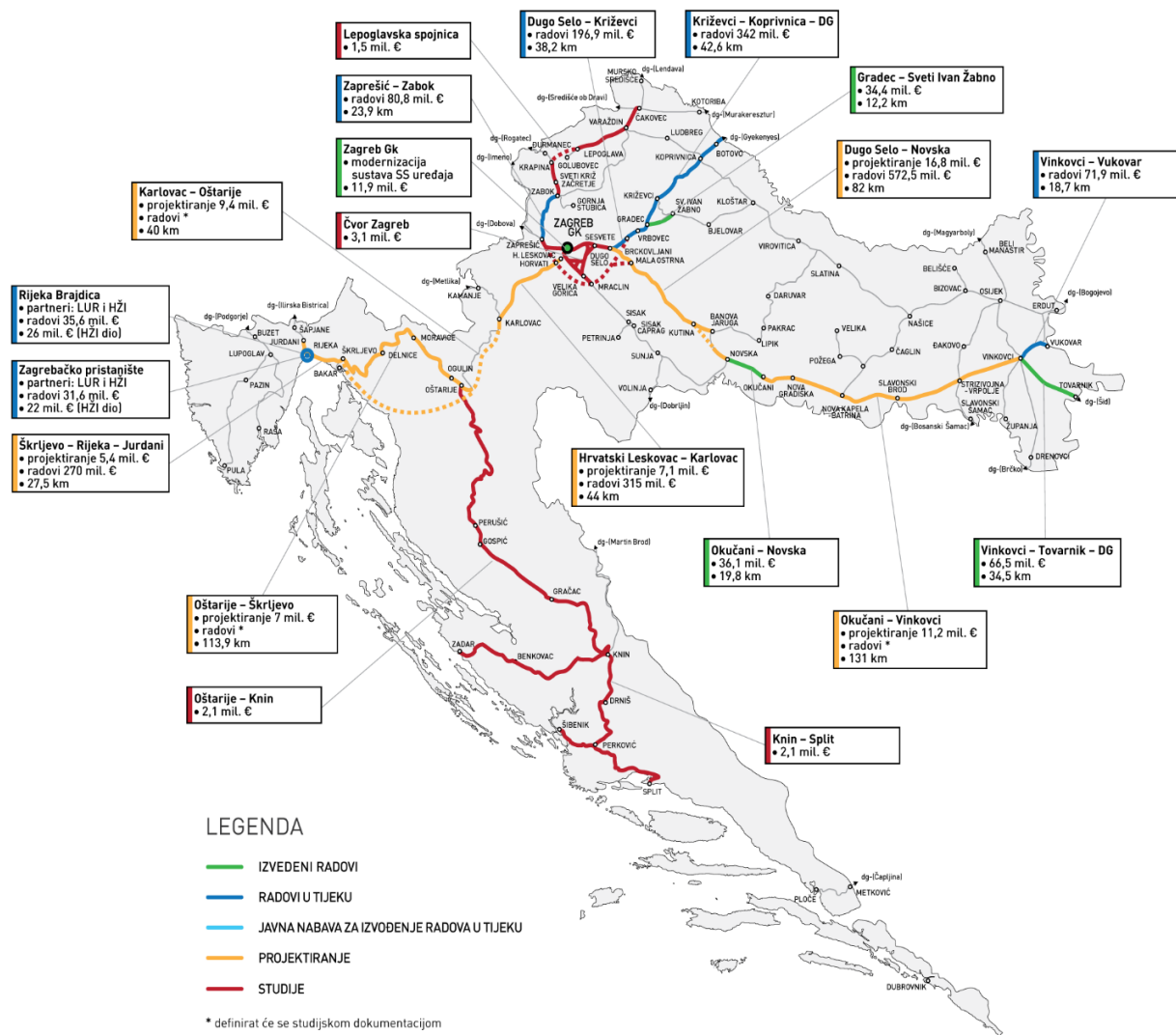
Izvor: <https://likaclub.eu/video-pogledajte-kako-ce-izgledati-peljeski-most-nakon-zavrsetka-radova/>, 10.03.2020.

3.3.6. Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u željezničkom sektoru

Uzevši u obzir da je 55% željezničke mreže u Republici Hrvatskoj vezano uz međunarodni prijevoz putnika i tereta, važno je osuvremeniti željezničku infrastrukturu. U tom slučaju težište se stavlja na projekte koji će većim dijelom imati sufinanciranje iz Europske unije, odnosno na one projekte za koje Hrvatske željeznice imaju unaprijed osigurana/rezervirana sredstva. Hrvatske željeznice na svojim službenim stranicama daju pregled svih projekata koji se projektiraju ili su u provedbi, odnosno provedeni su (slika 3). (Hrvatske željeznice, 2020)

Jedan od značajnijih projekata spomenut je u prethodnom poglavlju, a to je projekt Modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo) – Zabok (uključivo) čija je ukupna vrijednost 773.272.880,71 kn. Do sada su provedena ukupno četiri projekta vrijednosti preko 1.100.000.000,00 kn. U provedbi ih je trenutno šest ukupne vrijednosti preko 5.600.000.000,00 kn, dok za četiri buduća projekta su izrađene studije, a njih šest se projektira. (Hrvatske željeznice, 2020)

Kao jedan od važnijih projekata iz željezničkog sektora valja istaknuti Rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci čija ukupna vrijednost prihvatljivih troškova iznosi 1.517.000.000,00 kn od čega se 85% financira sredstvima Europske unije putem Operativnog programa Promet 2007.-2013. i OPKK 2014.-2020. To je dio projekta uspostave dvokolosiječne željezničke pruge s visokom učinkovitošću na Mediteranskom koridoru jedinstvene transeuropske prometne mreže TEN-T (prometni koridor RH2). (Hrvatske željeznice, 2020) Projekt koji se također može istaknuti kao jedan od važnijih je rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – Državna Granica čija ukupna procijenjena vrijednost iznosi 350.000.000,00 eura bez PDV-a, a čijom će se provedbom omogućiti brzina do 160 km/h. (Hrvatske željeznice, 2020) Izrada dokumentacije za većinu projekata iz prometnog sektora vezanog uz željeznički promet financirala se kroz program IPA-e odnosno Operativnog programa Promet.



Slika 2: Pregled modernizacije infrastrukture i suprastrukture Hrvatskih željeznica uz pomoć sredstava iz Europske unije

Izvor:

https://www.hzinfra.hr/?page_id=321&fbclid=IwAR2ltAglQXjeCqdM35S3gNsvP2EI2qy4_0R6yZ4rZAZ70qWGq8jsTUP3Gwk, 01.05.2020.

3.3.7. Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u pomorskom sektoru

Kroz OPKK 2014.-2020. financiraju se projekti prometnog sektora kojim se unaprjeđuju luke i dostupnost otoka. Godine 2017. iznesen je Program državnih potpora za razvoj luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2020. na temelju kojeg se dodjeljuju potpore za ulaganja u projekte koji za cilj imaju integraciju hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu i svladavanje ključnih prepreka za ostvarivanje lokalnog gospodarskog rasta. (Ministarstvo mora i infrastrukture, 2020) Prema

informacijama sa stranice strukturnifondovi.hr (2020) odobreno je 15 projekata koji su povezani su ulaganjima u pomorski sektor, odnosno s ulaganjima u luke i dostupnost otoka. Od toga su dva projekta „soft“ aktivnosti odnosno radi se o strateškoj dokumentaciji i Nacionalnom planu. Neki od projekata su (strukturnifondovi.hr):

- 1) „Rekonstrukcija i dogradnja trajektnog pristaništa Žigljen“ koji je prijavila Lučka uprava Novalja te ima ukupnu vrijednost od 73.422.876,23 kn,
- 2) „Dogradnja luke Baška“ je projekt čiji je prijavitelj Županijska lučka uprava Krk s ukupnom vrijednosti projekta 39.709.975,94 kn,
- 3) Županijska lučka uprava Zadar je prijavila projekt „Dogradnja gradske luke Sali na Dugom otoku“ ukupne vrijednosti 56.764.614,59 kn,
- 4) Projekt „Izgradnja pomorsko-putničkog terminala Vela Luka“ prijavljen je od strane županijske lučke uprave Vela Luka s ukupnom vrijednošću od 90.813.774,96 kn,
- 5) Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture prijavilo je projekt „Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa“ vrijednosti 6.552.582,01 kn i dr.

3.3.8. Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u zračnom prometu

U zračnom prometu Republika Hrvatska ima poprilično veliku nestašicu kapaciteta u okviru operabilnosti i infrastrukture, posebice kada je u pitanju južna Dalmacija gdje je smješten Dubrovnik, grad za koji se može reći da je u potpunosti izoliran od ostatka države. Glavni prioriteti zračnog prometa su (Ministarstvo, mora prometa i infrastrukture, 2020):

- ✓ poboljšanje kapaciteta infrastrukture za teret i putnike,
- ✓ poboljšanje sigurnosti,
- ✓ poboljšanje kvalitete usluge za putnike,
- ✓ osiguravanje odgovarajuće pripreme za konačnu usklađenost s potrebama Europske unije,
- ✓ održivost infrastrukture i sektora te smanjenje utjecaja na okoliš (buka i CO₂).

Što se tiče projekata koji su sufinancirani bespovratnim sredstvima Europske unije, tu je samo jedan projekt za sada i to je „Razvoj zračne luke Dubrovnik – II faza“ koja je prijavljena od strane poduzeća Zračna luka Dubrovnik d.d. Projektom će se riješiti dio problema prometne izoliranosti juga Hrvatske s ostatkom Hrvatske i Europske unije. Izvršit će se modernizacija i rekonstrukcija postojeće infrastrukture. Kako je već napomenuto ovo je II. faza što znači da je projekt „Razvoj Zračne luka Dubrovnik“ podijeljen je u dvije faze koje

se financiraju iz dva OP-a. Ukupna vrijednost prihvatljivih troškova druge faze OPKK 2014.-2020. projekta je 151,6 milijuna eura, a iznos traženih javnih bespovratnih sredstava za drugu fazu je 111,7 milijuna eura. (strukturnifondovi.hr)

3.3.9. Projekti (su)financirani sredstvima Europske unije u cestovnom prometu

Nakon što je Republika Hrvatska ušla u Europsku uniju nastavila je razvijati i do sada dobro razvijenu cestovnu mrežu. U Hrvatskoj je cestovna mreža dobro razvijena, a posebice mreža autocesta koja je ostvarila značajna ulaganja u prošlim godinama. Svejedno, ipak, još uvijek postoje određeni nedostaci kao što je loša povezanost državnih, županijskih i lokalnih cesta koje nisu dobro povezane s glavnim mrežama te se na to gleda kao primarnu povezanost. Tu je i sekundarna povezanost koja omogućuje pristupačnost manjih regionalnih središta te ruralnih područja spajanjem na cestovnu TEN-T mrežu. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020) Glavne potrebe koje ima cestovni sektor su (Ministarstvo mora prometa i infrastrukture, 2020):

- ✓ poboljšanje regionalne pristupačnosti i mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta sa TEN-T mrežom,
- ✓ poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostalih prometnih infrastruktura,
- ✓ identifikacija uskih grla i njihovo adresiranje s ciljem poboljšanja sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš,
- ✓ poboljšanje povezanosti otoka i kopna,
- ✓ izgradnja obilaznica oko glavnih gradskih središta i poboljšanje protoka prometa.

Neki od značajnijih projekata kojima se ulaže u cestovni prometni sektor su već spomenuta „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“, „Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka“. Još neki od projekata u provedbi su:

- ✓ izgradnja nadvožnjaka Duga ulica – Borinačka ulica i prilazne prometnice u gradu Vinkovcima u vrijednosti od 78.468.769,67 kuna,
- ✓ izgradnja obilaznice Petrijevacu ukupne vrijednosti 56.942.380,00 kuna,
- ✓ izgradnja zaobilaznice grada Vodica faza II u vrijednosti od 52.964.460,52 kuna i dr.

Uz spomenute projekte tu su još i brojni projekti kojima se (su)financira kupnja autobusa ili izrada dokumenata kojima će se omogućiti poboljšanje cestovne infrastrukture i suprastrukture, a neki od njih su:

- ✓ izrada prometnog Masterplana funkcionalne regije Istočna Hrvatska ukupne vrijednosti 6.618.000,00 kuna,
- ✓ plan održive urbane mobilnosti UP Slavonski Brod u ukupnoj vrijednosti nešto više od 2,2 milijuna kuna,
- ✓ nabava novih autobusa za Auto promet Sisak d.o.o. u vrijednosti preko 22 milijuna kuna,
- ✓ izrada prometnog Masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija u ukupnoj vrijednosti od 4 milijuna kuna,
- ✓ nabava 15 i 29 autobusa za ZET d.o.o. u vrijednosti preko 76,5 milijuna kuna i dr.



Slika 3: Nabava autobusa za ZET uz pomoć bespovratnih sredstava

Izvor: <https://www.zet.hr/eu-projekti/575>, 13.06.2020.

3.4. Operativni program Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.

Nakon prethodnog OPKK 2014.-2020. programa slijedi Operativni program Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020. (OPULJP). Naime, to je program koji je najviše usmjeren prema ljudima, odnosno projektima koji zapošljavaju i koji su usmjereni na socijalnu inkluziju. Europski socijalni fond (ESF) se smatra jednim od temeljnih strukturnih instrumenata Europske unije koji podržava financiranje, to jest ulaganje u ljudski kapital i europsko gospodarstvo. Uz pomoć spomenutog fonda, kroz projekte koji se provode, pomaže se ljudima da unaprijede svoje postojeće ili steknu nove vještine te se bori protiv socijalne isključenosti i siromaštva. (stuktturnifondovi.hr, 2020)

Naime, ovaj operativni program nije usmjeren direktno na promet i sagledavši prioritetne osi koje se navode u nastavku može se vidjeti da se u nijednoj od osi promet ne spominje, ali je vrlo zanimljivo da kroz određene programe i projekte podržava kupnju određenih prijevoznih sredstava kojima se može osigurati mobilnost korisnika programa.

3.4.1. Četiri temeljna područja programa (prioritetne osi) i alokacija sredstava

OPULJP 2014.-2020. za cilj ima pridonosenje rastu zapošljavanja i jačanju socijalne kohezije je u Republici Hrvatskoj. Kako bi to bilo moguće, razrađena su ulaganja u četiri primarna područja kroz koja će se to omogućiti (stukturnifondovi.hr, 2020):

- 1) mjere za potporu i pristup održivom i kvalitetnom zapošljavanju,
- 2) osiguravanje adekvatno usklađenih znanja i vještina s potrebama tržišta rada
- 3) kvalitetno zapošljavanje
- 4) aktivnosti vezane uz socijalno uključivanje i potporu javnoj upravi.

Četiri prioritetne osi programa su (stukturnifondovi.hr, 2020):

- 1) Prva prioritetna os je visoka zapošljivost i mobilnost radne snage koja za cilj ima da se smanji opća nezaposlenost (povećanje zaposlenosti), promicanje i reintegraciju nezaposlenih osoba na tržištu rada provedbom aktivnih politika tržišta rada te poticanje konkurentnosti na tržištu rada. Također, tu je i cilj jačanja institucija kao što je Hrvatski zavod za zapošljavanje (HZZ) i povećanje prilagodljivosti malih, srednjih poduzeća i obrta na način da im se pruža stručna podrška. Korisnici kojima je namijenjena ova prioritetna os su: nevladine organizacije, neprofitne organizacije, jedinice lokalne samouprave i jedinice regionalne samouprave, zadruge, međunarodne organizacije, komore, mala i srednja poduzeća, privatne tvrtke, lokalne i regionalne razvojne agencije, organizacije koje se bave posredovanjem pri zapošljavanju i dr.
- 2) Druga prioritetna os OPULJP 2014.-2020. je socijalno uključivanje koje za cilj ima potporu socijalno osjetljivim skupinama koje se između ostalog nalaze i u nepovoljnom položaju kod zapošljavanja, razvoj socijalnih usluga u zajednici koje doprinose povećanju zapošljivosti te unaprjeđenje mogućnosti zapošljavanja i promicanja usklađivanja rada i obiteljskog života, a da se pritom razvijaju nove i poboljšane socijalne usluge. U ovoj prioritetnoj osi korisnici su neprofitne i ne vladine organizacije, javne ustanove, privatne institucije, privatna poduzeća, lokalna i regionalna samouprava i lokalne i regionalne razvojne agencije.

- 3) Kao treća prioriteta os navodi se obrazovanje i cjeloživotno učenje koje želi ostvariti ciljeve povećanja ulaganja u ljudski kapital kroz razvoj i provedbu politike razvoja ljudskih potencijala, unaprjeđenja učinkovitosti i kvalitete sustava obrazovanja te osposobljavanja u skladu s potrebama tržišta rada kao i povećanje razine sudjelovanja u cjeloživotnom učenju, dostupnosti cjeloživotnog učenja te unaprjeđenja ljudskog kapitala u istraživanju i razvoju. Ova prioriteta os namijenjena je sljedećim korisnicima: vrtićima, osnovnim i srednjim školama, veleučilištima i sveučilištima, udrugama učenika i studenata, centrima za obrazovanje i učenje, javnim ustanovama za razvoj i provedbu obrazovnih politika, sindikatima, istraživačkim institucijama, studentskim organizacijama i dr.
- 4) Posljednja prioriteta os usmjerena je na dobro upravljanje i za cilj ima „*jačanje uloge organizacija civilnog društva za društveno–ekonomski rast i demokratski razvoj*“ (stukturnifondovi.hr, 2020). Korisnici ovise o raspisanim natječajima, ali najčešće su to organizacije civilnog društva, mreže organizacija civilnog društva, udruge poslodavaca, zaklade, sindikati, vjerske zajednice, socijalne zadruge i dr.

Ukupna vrijednost OPULJP 2014.-2020. iznosi 1,85 milijardi eura od čega se 1,58 milijardi financira upravo iz ESF-a. Kako su sredstva raspoređena prikazano je u sljedećoj tablici te navedeni iznosi predstavljaju 85% koji se financiraju iz Europske unije, dok se preostalih 15% financira iz proračuna Republike Hrvatske. (stukturnifondovi.hr, 2020)

Raspodjela sredstava po prioriteta osima

<i>Visoka zapošljivost i mobilnost radne snage</i>	532.933.273,00€
<i>Socijalno uključivanje</i>	328.000.000,00€
<i>Obrazovanje i cjeloživotno učenje</i>	450.000.000,00€
<i>Pametna administracija</i>	191.276.944,00€
<i>Tehnička pomoć</i>	80.000.000,00€
<i>Ukupno:</i>	1.582.210.217,00€

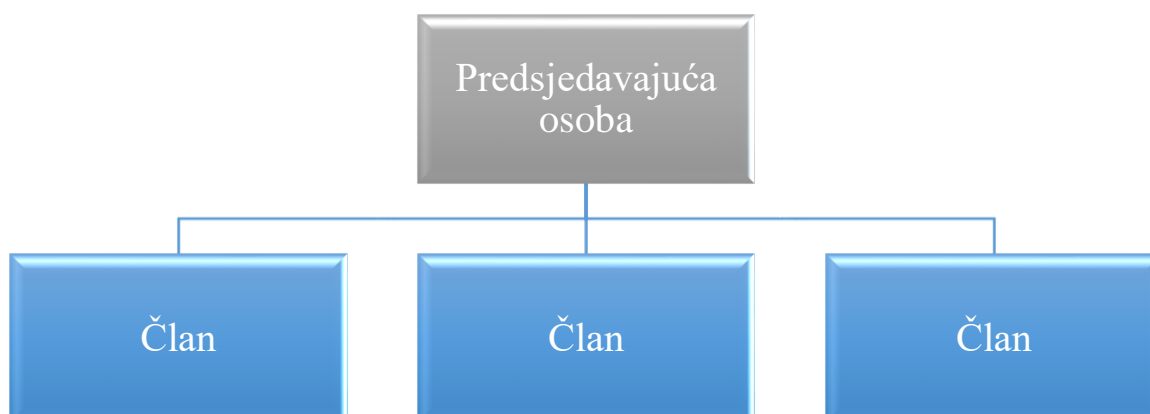
Tablica 2: Raspodjela sredstava prema prioriteta osima

Izvor: <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-ucinkoviti-ljudski-potencijali-2014-2020/>, 10.03.2020.

3.4.2. Odbor za praćenje Operativnog programa učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.

Odbor za praćenje OPULJP 2014.-2020. je konstantno tijelo koje je uspostavljeno s ciljem praćenja provedbe OPULJP 2014.-2020. i napretka u ostvarenju ciljeva iz prioritarnih osi pritom uzimajući u obzir financijske podatke, ali i specifične pokazatelje. Ministarstvo rada i mirovinskoga sustava je Upravljačko tijelo za OPULJP 2014.-2020. Ono je uspostavilo i predsjedava radom OzP-a i odgovorno je za provedbu svih aktivnosti.

“OzP se sastoji od predstavnika tijela državne uprave, tijela regionalne i lokalne samouprave, gospodarskih i socijalnih partnera, te predstavnika civilnog društva.”² (slika 2). Sjednice OzP-a se održavaju najmanje dva puta godišnje i to na inicijativu Predsjedavajuće osobe ili temeljem pisanog zahtjeva od strane 1/3 svih članova Odbora. Ukupno 47 osoba sudjeluje u OzP-u plus 47 zamjenika.



Slika 4: Prikaz hijerarhijske strukture OzP-a

Izvor: autorski rad

3.4.3. Projekti povezani s prometom (su)financirani iz Operativnog programa Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.

“ZAŽELI program zapošljavanja žena” je program koji za cilj ima socijalnu uključenost i zapošljavanje žena posebice onih iznad 50 godina kako bi im se omogućila mobilnost i stvorila podloga za daljnja zapošljavanja ili omogućio odlazak u mirovinu.

² <http://www.esf.hr/europski-socijalni-fond/odbor-za-pracenje-2014-2020/>, 15.03.2020.

Projektni prijedlog na ovaj program prijavila je i Općina Pitomača u partnerstvu sa Općinom Špišić Bukovica pod nazivom „Vrijedne ruke pomoći“. Projektom „Vrijedne ruke pomoći“ utječe se na unapređenje radnog potencijala ciljne skupine žena koje su osposobljene za gerontodomačice te zaposlene kako bi stekle vrijedno radno iskustvo. Ovim projektom ujedno se utječe na smanjenje nezaposlenosti i siromaštva te prevenciju prerane institucionalizacije i poboljšanje kvalitete života krajnjih korisnika odnosno starijih osoba i osoba u nepovoljnom položaju. Cilj projekta je zaposliti 15 žena ciljne skupine koje su prijavljene u evidenciju nezaposlenih HZZ-a s najviše završenim srednjoškolskim obrazovanjem te se njihovim zaposlenjem osigurava pružanje potrebne pomoći i podrške za minimalno 60 krajnjih korisnika na području općine Pitomače i općine Špišić Bukovice. Prijavitelj projekta je Općina Pitomača sa partnerom Općinom Špišić Bukovica te obveznim partnerima HZZ-om Područnim uredom Virovitica čija je zadaća detekcija pripadnica ciljne skupine i CZSS-om Virovitica koji identificiraju krajnje korisnike. Ukupna vrijednost projekta „Vrijedne ruke pomoći“ iznosi 2.433.125,28 kuna koji je financiran sredstvima iz Europskog socijalnog fonda u okviru Poziva na dostavu projektnih prijedloga „Zaželi – Program zapošljavanja žena“. Kako bi žene mogle obavljati svoj posao kroz projekt je bila moguća kupnja bicikala koji su omogućili mobilnost žena. Tako je projektom kupljeno 15 bicikala koji su omogućili ženama da lakše stignu do svojih korisnika, pa se tako može reći kako ovakvi projekti sa „soft“ aktivnostima indirektno omogućuju ulaganja u razvoj prometne suprastrukture. Potrebno je napomenuti kako na području u kojem žene rade ne postoji mikro prijevoz niti bilo kakva druga vrsta javnog putničkog prijevoza koja bi svakodnevno omogućila dolazak žena do njihovih korisnika te je kupnja bicikala upravo to omogućila.

3.5. Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.

Godine 2015. Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. (PRRRH) odobren je od strane Europske komisije. Na izradi ovog programa radili su djelatnici Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju te Ministarstva poljoprivrede (APRRR). Vrijednost ovog programa iznosi oko 2,4 milijarde eura, a do 2020. godine provedeno je sedam izmjena na programu. Ulaganja koja su prihvatljiva unutar ovog programa većim dijelom su sufinancirana sredstvima iz Europske unije odnosno Europskog poljoprivrednog fonda, a preostali dio je financiran sredstvima iz proračuna Republike Hrvatske. (ruralnirazvoj.hr, 2020) U većini slučajeva se radi o omjeru 85% Europska unija

15% Republika Hrvatska, ali može se naći i na omjer 90% Europska unija, a 10% Republika Hrvatska. Program sadrži 18 mjera (ruralnirazvoj.hr):

- 1) M1 – Prenošenje znanja i aktivnosti informiranja
- 2) M2 – Savjetodavne službe, službe za upravljanje poljoprivrednim gospodarstvom i pomoć poljoprivrednim gospodarstvima,
- 3) M3 – sustavi kvalitete za poljoprivredne proizvode i hranu
- 4) M4- Ulaganja u fizičku imovinu
- 5) M5 – Obnavljanje poljoprivrednog proizvodnog potencijala narušenog elementarnim nepogodama i katastrofalnim događajima te uvođenje odgovarajućih preventivnih aktivnosti,
- 6) M6 – Razvoj poljoprivrednih gospodarstava i poslovanja,
- 7) M7 – Temeljne usluge i obnova sela u ruralnim područjima,
- 8) M8 – Ulaganja u razvoj šumskih područja i poboljšanje održivosti šuma,
- 9) M9 – Uspostava proizvođačkih grupa i organizacija,
- 10) M10 – Poljoprivreda, okoliš i klimatske promjene,
- 11) M11 – ekološki uzgoj,
- 12) M13 – Plaćanja područjima s prirodnim ograničenjima ili ostalim posebnim ograničenjima,
- 13) M14 – dobrobit životinja,
- 14) M16 – Suradnja,
- 15) M17 – Upravljanje rizicima,
- 16) M18 – financiranje dodatnih nacionalnih izravnih plaćanja za Hrvatsku,
- 17) M19 – LEADER (CLLD)
- 18) M20 – Tehnička pomoć

Mjere koje su povezane s ulaganjima u prometni sektor kroz Program ruralnog razvoja 2014.-2020. su mjera 4 i mjera 7. Mjera 4 je usmjerena kako je prethodno spomenuto na ulaganja u fizičku imovinu, ali određene podmjere i tipovi operacija potiču razvoj prometne infrastrukture. U ovom slučaju to je podmjera 4.3. Potpora za ulaganja u infrastrukturu vezano uz razvoj, modernizaciju ili prilagodbu poljoprivrede i šumarstva, a tip operacije 4.3.3. Ulaganje u šumsku infrastrukturu, kroz koju su prihvatljivi troškovi projektiranja, izgradnje te rekonstrukcije primarne i sekundarne šumske prometne infrastrukture. Moguća je gradnja mostova, rekonstrukcija i izgradnja prometnica i dr. prometne infrastrukture. (ruralnirazvoj.hr, 2020)

Nadalje, tu je mjera 7 koja je usmjerena na temeljne usluge i obnovu sela u ruralnim područjima. Podmjera koja je omogućavala ulaganje u prometnu infrastrukturu jest 7.2. Ulaganja u izradu, poboljšanje ili proširenje svih vrsta male infrastrukture, uključujući ulaganja u obnovljive izvore energije i uštedu energije, a tip operacije je 7.2.2. Ulaganja u građenje nerazvrstanih cesta. Kroz tip operacije 7.2.2. mogle su se graditi i/ili opremiti nerazvrstane ceste, ali samo u naseljima koja nemaju više od 5.000 stanovnika. (ruralnirazvoj.hr, 2020)

3.5.1. Odbor za praćenje provedbe Programa ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.

Odbor je sačinjen od predsjednika odbora, a to je čelnik Upravljačkog tijela i od predstavnika tijela državne i javne uprave i predstavnika partnera koji se određuju temeljem članka 5 Uredbe (EU) br. 1303/2013. Prema trenutnom popisu članova dostupnom na internetskim stranicama ruralnirazvoj.hr odbor ima 54 člana, od toga ih 6 ima ulogu promatrača i nema pravo glasa dok preostalih 48 imaju pravo glasa. Odbor se osniva na odluku ministra/ice poljoprivrede. Obveze i zadaci koje imaju sudionici odbora su (Poslovnik o radu odbora za praćenje provedbe Programa ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. – verzija 7):

- ✓ praćenje učinkovitosti provedbe programa ruralnog razvoja 2014.-2020.,
- ✓ analiziranje pitanja koja utječu na uspješnost programa,
- ✓ raspravljanje i davanje mišljenja, prije objave natječaja ili poziva za podnošenje prijave/zahtjeva,
- ✓ savjetovanje o izmjenama u natjecajima i o stalim dokumentima, a koje su predložene od strane upravljačkog tijela i dr.

3.5.2. Projekti iz prometnog sektora financirani kroz Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020.

U sklopu Programa ruralnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. - 2020. kroz provedbu tipa operacije 7.2.2. "Ulaganja u građenje nerazvrstanih cesta" prijavitelji (jedinice lokalne samouprave) su imale mogućnost sufinanciranja izgradnje novih ili rekonstrukcije postojećih nerazvrstanih cesta u naseljima do 5.000 stanovnika. Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju je do sada objavila jedan natječaj na kojem je zaprimljeno 263 zahtjeva za potporu s traženom potporom od 819.622.332,41 kuna,

a ugovoreno je 214 projekata (s APPRRR-om sklopili su ugovore o financiranju, s ukupnom ugovorenom potporom u iznosu od 662.172.898,49 kuna). Nakon sklapanja ugovora o financiranju, korisnici provode postupke nabave te se korisnicima izdaju Odluke o dodjeli sredstava, u kojima je odobrena potpora uglavnom smanjena u odnosu na ugovoreni iznos kao rezultat provedenih postupaka nabave. Od ukupno 214 korisnika, do 9.12.2019. godine 211 korisnika dobilo je Odluku o dodjeli potpore, a ukupni iznos odobrene potpore iznosi 600.722.366,84 kuna, dok 3 korisnika tek trebaju dobiti Odluke o dodjeli potpore, a vrijednost njihovih projekata iznosi 7.247.766,00 kuna (i taj iznos se može smanjiti nakon provedbe postupka nabave). Do sada je izvršena isplata (u potpunosti ili djelomično) za 200 korisnika u iznosu od 306.195.321,73 kuna, a provedba projekata još traje te će se isplate nastaviti.

Jedan od takvih projekata provela je Općina Vuka koja je prijavila projekt pod nazivom "Rekonstrukcija nerazvrstane ceste i izgradnja nogostupa u Ulici N.Š. Zrinskog u Vuki", ukupna vrijednost projekta iznosila je 2.565.213,88 kn te je u potpunosti (100%) financiran iz Programa ruralnog razvoja 2014.-2020. Cilj projekta je bio poboljšanje prometne infrastrukture u ruralnom prostoru, a očekivani rezultat je rekonstruirana nerazvrstana cesta u duljini od 949,93m uključujući i pješačke staze.(Općina Vuka, 2019)

Nadalje, u tipu operacije 4.3.3. „Ulaganje u šumsku infrastrukturu“ koja obuhvaća projektiranje, izgradnju i rekonstrukciju primarne i sekundarne šumske prometne infrastrukture (traktorski putovi i traktorske vlake), rekonstrukcija šumskih cesta, mostova i druge šumske prometne infrastrukture, u prva dva natječaja ukupno je zaprimljeno 28 zahtjeva za potporu sa 68.494.325,36 kuna tražene potpore. Ukupno je izdano 13 Odluka o dodjeli sredstava u kojima odobrena potpora iznosi 31.932.525,51 kuna, dok za 8 projekata s potporom od 15.660.116,71 tek slijedi postupak nabave, nakon čega je moguće da se taj iznos smanji. Do 9.12.2019. godine izvršena je isplata (u potpunosti ili djelomično) ukupno 6.263.220,50 kuna za 7 projekata. Na primjer, Općina Pitomača je 2019. godine u lipnju prijavila projekt na tip operacije 4.3.3. pod nazivom „Rekonstrukcija traktorskih puteva i šumske ceste“ na području k.o. Sedlarica ukupne vrijednosti 7.155.000,00 kuna, a kojima će se rekonstruirati šumska prometnica u duljini od ukupno 3,5 km.

3.6. Pregled dosadašnjih vrednovanja projekata iz prometnog sektora

Temeljem posljednjeg izrađenog završnog izvješća o vrednovanju OPKK 2014.-2020. najveći dio ulaganja odnosio se upravo na promet, zaštitu okoliša i prirode te istraživanje i

razvoj. Iz tih sektora ponajviše se financirala infrastruktura. Nešto manji dio ulaganja odnosio se na privatni sektor na malo i srednje poduzetništvo. (IRMO, Ecorys, 2019)

Ulaganja u okviru prioritetne osi 7 “Povezanost i mobilnost” odnosila su se na razvoj prometne infrastrukture. Najveći dio sredstava usmjeren je na ulaganje u infrastrukturu Hrvatskog željezničkog sustava. Značajan dio sredstava uložen je i u cestovno povezivanje juga hrvatske s ostatkom zemlje. Uz to financiraju se i projekti koji potiču povećanje broja putnika u javnom prijevozu, ali i poboljšanje zračne povezanosti Dubrovnika te prometne dostupnosti stanovnika na otocima, a u konačnici ulaže se u poboljšanje sigurnosti cestovnog prijevoza i povećanja volumena prometa na unutarnjim plovnim putevima. (IRMO, Ecorys, 2019) Projekti koji obuhvaćaju prometni sektor najčešće su projekti od velikog značaja i u ovom slučaju za projekte koji doprinose tematskom cilju Promicanje održivog prometa i uklanjanje uskih grla u infrastrukturi ključnih mreža velikim projektom se smatraju oni čija vrijednost prelazi 75 MEUR. U većini slučajeva projekti povezani sa prometnim sektorom u većini slučajeva nisu otvoreni postupci već su bili ograničeni jer se ponajviše radilo o infrastrukturnim projektima visokih financijskih vrijednosti. To potvrđuje činjenica da je čak 60% poziva objavljenih do 2018. godine bilo u obliku izravne dodjele sredstava ili ograničenog postupka dodjele koji ima jednog korisnika. (IRMO, Ecorys, 2019) Godine, 2018. izdan je dokument pod nazivom “Panoramski pregled – Razvoj uspješnog prometnog sektora u EU: izazovi na koje je potrebno odgovoriti”. Ovaj pregled za cilj ima pružanje informacija o prometnoj infrastrukturu i suprastrukturu kako bi se dobio horizontalni pregled ključnih izazova koji se javljaju u slučaju financiranja prometnih projekata u Europskoj uniji. Sagledavši u cijelosti promet Europske unije doneseni su zaključci da iako je ostvaren napredak u razvoju prometne infrastrukture te otvaranju unutarnjeg tržišta prijevoza zemlje članice Europske unije se i dalje susreću sa problemima kao što je usklađivanje relevantnih i ostvarivih ciljeva i prioriteta u području prometa, jamčenje odgovarajućeg održavanja i održivosti infrastrukture, teškoće u prijelazu s cestovnog prijevoza tereta na neke druge načine prijevoza tereta i dr.

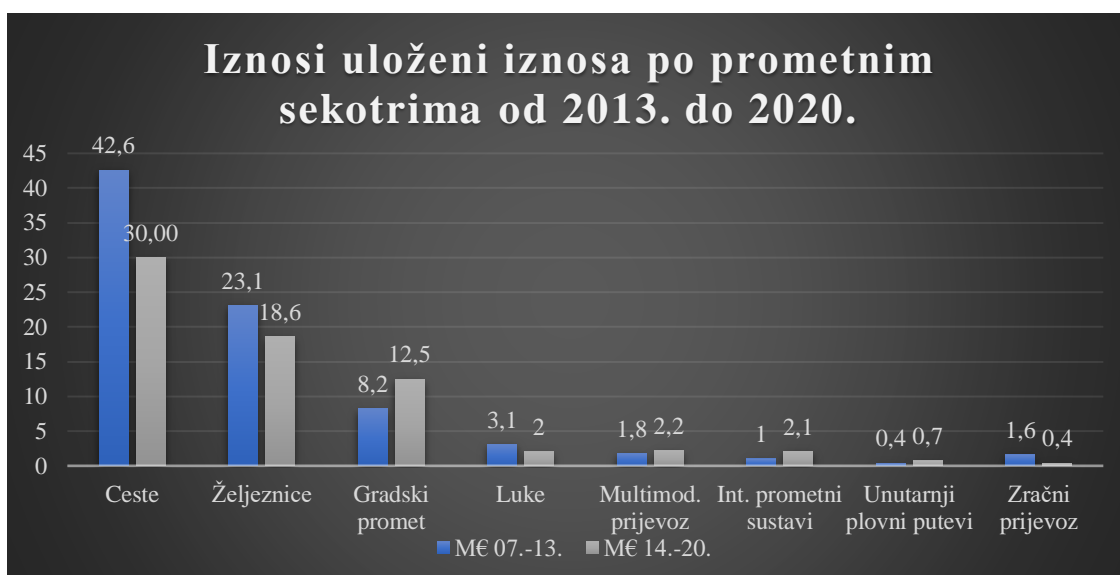
Promislivši malo ovo su sve problemi s kojima se susreće i sama Republika Hrvatska, a od visokog su značaja jer rješavanjem tih problema postiže se veća mobilnost ljudi i tereta što na kraju može dovesti do povećanja bruto domaćeg proizvoda neke države, odnosno u ovom slučaju Republike Hrvatske. U Panoramskom pregledu (2018) TEN-T mreža se ističe kao jedan od najvažnijih prioriteta za financiranje, a prosječna vrijednost ulaganja u željezničku prometnu infrastrukturu nakon 2008. godine kada je nastupila gospodarska kriza bila je daleko ispod razine od 100 milijardi eura godišnje. Proračunska sredstva namijenjena

za ulaganje u promet u razdoblju od 2007. do 2020. Godine ukupno iznose 193,4 milijarde eura. (Panoramski pregled, 2018) Koliko se sredstava utrošilo i koliko će se utrošiti u periodu od 2013. do 2020. godine u prometni sektor prikazano je u sljedećoj tablici i na grafikonima.

<i>Sektor</i>	2007. - 2013.		2014. - 2020.	
	M€	%	M€	%
<i>Ceste</i>	42,6	52%	30,00	44%
<i>Željeznice</i>	23,1	28%	18,6	27%
<i>Gradski promet</i>	8,2	10%	12,5	18%
<i>Luke</i>	3,1	4%	2	3%
<i>Multimodalni prijevoz</i>	1,8	2%	2,2	3%
<i>Inteligentni prometni sustavi</i>	1	1%	2,1	3%
<i>Unutarnji plovni putevi</i>	0,4	0%	0,7	1%
<i>Zračni prijevoz</i>	1,6	2%	0,4	1%
<i>Ukupno:</i>	81,8	100%	68,50	100%

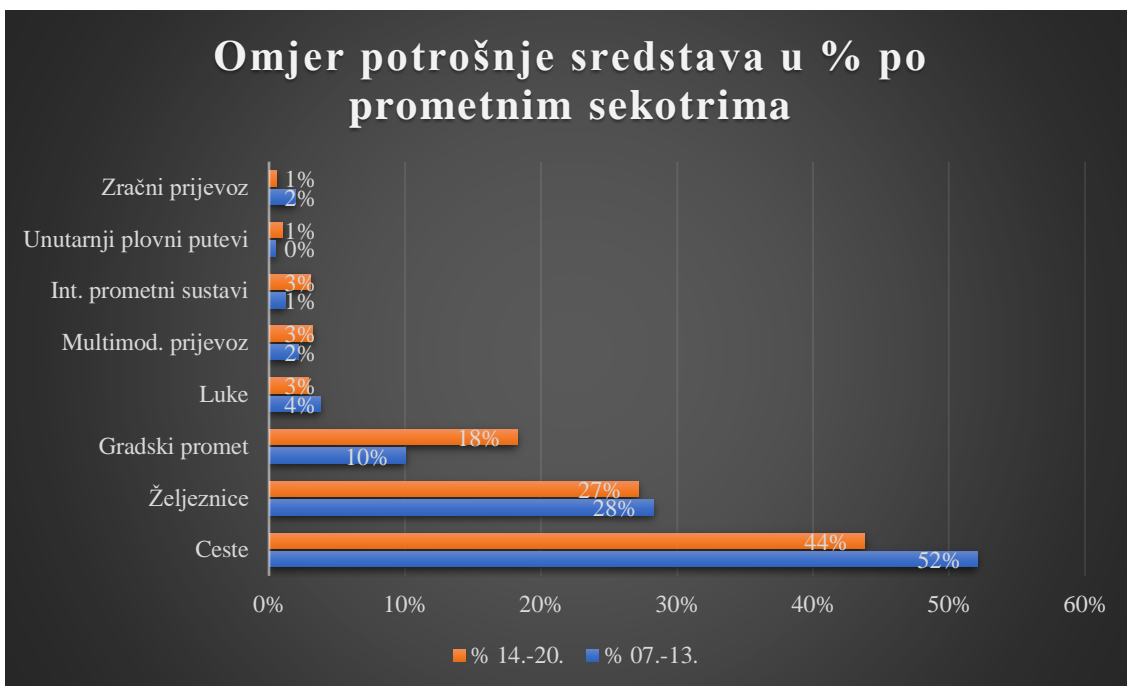
Tablica 3: Ulaganja u prometni sektor od 2007. do 2020. godine

Izvor: prema podacima iz Panoramskog pregleda, str. 15, 2008.



Grafikon 2: Prikaz iznosa uloženi po prometnim sektorima od 2007. do 2020. godine

Izvor: izrađeno na temelju tablice 1



Grafikon 3: Omjer potrošnje sredstava u % po prometnim sektorima

Izvor: izrađeno na temelju tablice 1

Na temelju prethodno prikazanih grafikona i tablice vidljivo je kako je najviše sredstava uloženo u ceste nakon kojih slijede željeznice pa zatim gradski promet i tako sve do zračnog prijevoza u koji je uloženo najmanje, a što je bilo vidljivo već i u poglavlju 3.3.8.

4. Programi za bespovratno financiranje

U ovom poglavlju će se pisati o bespovratnim izvorima financiranja koji stoje na raspolaganju Republici Hrvatskoj, a neki od programa o kojima će se pisati u nastavku su programi Europske teritorijalne suradnje, Programi Unije, Programi za povezivanje Europe (eng. Connecting Europe Facility; CEF, Horizon, Erasmus+ i dr.).

4.1. Programi europske teritorijalne suradnje

Europska unija u cilju osnaživanja suradnje između država članica razvila je niz programa kojima se omogućava bespovratno sufinanciranje projekata od zajedničkog interesa. Ti programi se dijele na (Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu ESI fondova u Republici Hrvatskoj u financijskom razdoblju od 2014./2020., NN 92/14):

- ✓ Programe transnacionalne suradnje
 - Mediteran
 - Središnja Europa
 - Jadransko-jonski program
 - Dunav
- ✓ Programe međuregionalne suradnje
 - INTERREG EUROPE
 - INTERACT III
 - URBACT III
 - ESPON
- ✓ Programe prekogranične suradnje
 - Program prekogranične suradnje Mađarska – Hrvatska
 - Program prekogranične suradnje Slovenija – Hrvatska
 - Program prekogranične suradnje Italija – Hrvatska
 - IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Bosna i Hercegovina – Crna Gora
 - IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Srbija.

4.1.1. Programi transnacionalne suradnje

S ciljem jačanja transnacionalne i međunarodne suradnje omogućuje se razvoj teritorijalne suradnje, povećanje konkurentnosti, smanjenje društvenih te gospodarskih nejednakosti koje se javljaju između hrvatskih regija. Od 2007. do 2013. godine Republika Hrvatska je sudjelovala u dva transnacionalna programa: Jugoistočna Europa i Mediteran. U novom programskom razdoblju odnosno trenutnom (2014.-2020.) sudjeluje u čak četiri programa transnacionalne suradnje, a to su Mediteran, Dunav, Središnja Europa i Jadransko-jonski program. Programi u kojima Republika hrvatska sudjeluje obuhvaćaju cijeli njezin teritorij, što znači da su sve županije uključene zajedno sa svojim jedinicama lokalne samouprave. (strukturnifondovi.hr, 2020)

4.1.2. Programi međuregionalne suradnje

Cilj međuregionalne suradnje usmjeren je na rješavanje zajedničkih izazova. Dakako, ti izazovi su zajednički identificirani u pograničnim regijama, tako npr. loša dostupnost informacijskih i komunikacijskih tehnologija, lokalna industrija je u opadanju, loše poslovno okruženje, niska razina istraživanja i inovacija i dr. Jačanjem prekogranične suradnje u pograničnim područjima omogućava se podizanje teritorijalne suradnje, povećavaju se međunarodne konkurentnosti pograničnih regija, smanjuju se društvene i gospodarske nejednakosti među regijama zemalja koje sudjeluju u prekograničnoj suradnji. Programi prekogranične suradnje u Republici Hrvatskoj su (strukturnifondovi.hr):

- ✓ INTERREG V-A Italija – Hrvatska 2014.-2020.,
- ✓ INTERREG V-A Slovenija – Hrvatska 2014.-2020.,
- ✓ INTERREG IPA program prekogranične suradnje Hrvatska Bosna i Hercegovina – Crna Gora 2014.-2020. i
- ✓ INTERREG IPA prekogranične suradnje Hrvatska – Srbija 2014. – 2020.

INTERREG V-A Italija – Hrvatska 2014.-2020. je program prekogranične suradnje Italija i Hrvatske te se u ovom programskom razdoblju javio po prvi puta, do 2014. suradnja se odvijala preko multilateralnog IPA programa. Program prekogranične suradnje INTERREG V-A Slovenija – Hrvatska 2014.-2020. je nastavak prethodne suradnje iz prethodnog programskog razdoblja, kroz koji se dodatno osnažuju postojeća partnerstva i izgrađuju nova. INTERREG IPA program prekogranične suradnje Hrvatska - Bosna i

Hercegovina – Crna Gora 2014.-2020. je također jedna od novosti u ovom programskom razdoblju jer je nastao iz spajanja dva bilateralna programa prekogranične suradnje. U ovom programu je Republika Hrvatska UT, odnosno zadužena je za koordinaciju svim aktivnostima i procesima u sklopu programa. INTERREG IPA prekogranične suradnje Hrvatska – Srbija 2014. – 2020. je nastavak suradnje pograničnih regija još iz prethodnog programskog razdoblja. Cilj ovog programa je osnaživanje i jačanje novih partnerstva te nadogradnje ostvarenih rezultata. Republika Hrvatska je i u ovom programu UT i koordinira procesom izrade ključnog programskog dokumenta. Svi navedeni programi odobreni su tokom 2015. godine. (Strukturnifondovi.hr, 2020)

INTERREG V-B Mediteran 2014.-2020. je program transnacionalne suradnje koji se nastavlja na prethodni takav program iz prethodnog razdoblja. U program je uključeno ukupno 10 država članica iz Europske unije, a neke od njih su Cipar, Slovenija, Malta, Grčka, Hrvatska i dr. Uključene su i tri države koje nisu članice Europske unije a to su Crna gora, Albanija i Bosna i Hercegovina. Ulogu upravljačkog tijela u programu ima Regija Provence-Alpes-Côte-d’Azur koja se nalazi u Francuskoj. Ovaj program za cilj ima osnaživanje i jačanje postojećih te stvaranje novih partnerstva kroz razmjenu iskustava i nove projekte. Tu je program transnacionalne suradnje INTERREG V-B Dunav 2014.-2020. u ovom programu sudjeluje devet članica Europske unije tri nečlanice Europske unije i dvije ENI partnerske članice. U transnacionalnom programu Dunav upravljačko tijelo je Ministarstvo nacionalnog gospodarstva iz Mađarske. INTERREG V-B Jadransko-jonski program transnacionalne suradnje je za Republiku Hrvatsku novi program u kojem sudjeluju četiri države članice Europske unije tri države koje nisu članice. Upravljačko tijelo ovog programa je Talijanska Regija Emilia-Romagna. Posljednji transnacionalni program u kojem sudjeluje Republika Hrvatska je INTERREG Središnja Europa 2014.-2020. U ovom program sudjeluje ukupno devet država članica neke od njih su Austrija, Mađarska, Njemačka, Slovačka i Italija. Njemačka i Italija sudjeluju samo sa jednim dijelom svog teritorija. upravljačko tijelo za ovaj program je Grad Beč iz Austrije. (strukturnifondovi.hr, 2020) Svi prethodno spomenuti program odobreni su tokom 2014. i 2015. godine od strane Europske komisije.

INTERACT III je vrsta međuregionalnog programa suradnje koji služi za jačanje Kohezijske politike koja se promiče kroz razmjenu iskustva, prijenosa i širenja dobrih praksi, ali i inovativnih pristupa. Naime, ovaj program međuregionalne suradnje sufinancira se sredstvima Europskog fonda za regionalni razvoj te pokriva cijeli teritorij Europske Unije uključujući Švicarsku i Norvešku. Program ima samo jedan tematski cilj: *“Opći cilj programa INTERACT III je razmjena iskustava, identifikacija i prenošenje dobre prakse te*

inovativni pristupi u provedbi teritorijalne suradnje.”. INTERACT III je program koji ima tri specifična cilja (strukturnifondovi.hr, 2020):

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

URBACT predstavlja program koji omogućava razmjenu iskustva između gradova prilikom izrade strateških dokumenata, ali i razmjenu iskustava u povezivanju s nacionalnim prioritetima te strategijama. Ovaj program postoji već oko 15 godina i to je program Europske teritorijalne suradnje” usmjeren na poticanje stvaranja održivog integriranog urbanog razvoja. Naime, ovo je program koji uz spomenuto pomaže gradovima da razviju pragmatična rješenja koja su održiva i integriraju gospodarske, društvene i ekološke urbane teme. (URBACT, 2020) Područja koja URBACT obuhvaća su: ekonomija, okoliš, javna uprava i socijalnu inkluziju. Glavni korisnici ovog programa su države članice Europske unije te gradovi Norveške i Švicarske. Financiranje ovog programa proizlazi iz Europskog fonda za regionalni razvoj te nacionalnog doprinosa koji plaćaju države članice te od lokalnog doprinosa gradova i regija. URBACT 2014.-2020. Ima ukupni proračun od 96,3 milijuna eura. Od toga je 77,1% financirano putem Europskog fonda za regionalni razvoj dok je 5,7% financirano iz nacionalnih doprinosa, a 17,2% iz lokalnih doprinosa. Program se dijeli na dvije prioritetne skupine, 1 skupina su gradovi koji su pokretači rasta i radnih mjesta, dok je 2 skupina atraktivni i kohezivni gradovi. Sami program je strukturiran u četiri cilja (URBACT, 2020):

1. kapaciteti za provedbu politika – ovim se ciljem žele poboljšati kapaciteti gradova kako bi se postiglo integrirano i participativno upravljanje održivim urbanim politikama te praksama,
2. oblikovanje politike – želi se poboljšati osmišljavanje održivih urbanih politika zajedno s praksama u gradovima,
3. provedba politike – poboljšanje provedbe održivih i integriranih urbanih strategija u gradovima

4. izgradnja i razmjena znanja – cilj je stvoriti sustav kojim će se stručnjacima te donositeljima odluka omogućiti pristup znanju i razmjeni znanja o bilo kojem aspektu održivog urbanog razvoja.

INTERREG 2014.-2020. je također jedan od međuregionalnih programa koji je stvoren od strane Europske unije. *“Program je pokrenut s ciljem jačanja učinaka Kohezijske politike Europske unije u razdoblju od 2014. do 2020. godine i nasljednik je programa INTERREG IVC koji je bio aktivan u prošlom programskom razdoblju.”* (europski-fondovi.eu, 2020) Uz spomenuto ovim se Programom žele smanjiti sve postojeće nejednakosti koje se javljaju među regijama Europske unije bilo u pogledu društvenog, ekonomskog i održivog razvoja. Sredstva koja su raspoloživa unutar ovog programa ovise o alokaciji sredstava koja su namijenjena Europskoj teritorijalnoj suradnji. Za razdoblje od 2014.-2020. Godine sredstva koja su predviđena iznose 10,2 milijarde eura što je nešto više od 76,5 milijardi kuna, od toga je 359 milijuna eura namijenjeno za program INTERREG 2014.-2020. Korisnici programa su tijela javne vlasti, razvojne agencije, regionalne energetske agencije, agencije u području transporta i mobilnosti te brojne druge organizacije koje predstavljaju mala i srednja poduzeća i svi oni koji su zaduženi da se bave razvojem regionalne inovacijske infrastrukture. U sklopu INTERREG programa kao transnacionalni programi suradnje izdvajaju se INTERREG V-B Mediteran 2014.-2020. i INTERREG V-B Dunav 2014.-2020, a o kojima je ranije rečeno nešto više.

ESPON ili ESPON EGTC je vrsta programa koja je namijenjena razmjeni iskustava iz područja prostornog planiranja te općenite suradnje znanstvenih institucija i sveučilišta odnosno visokoobrazovnih institucija. Cilj ovog programa je promicanje te poticanje europske teritorijalne dimenzije u suradnji i razvoju uz pružanje dokaza, prijenosa znanja te učenja politika. Ciljne skupine ovog programa su europski i nacionalni tvorci politika, praktičari koji su odgovorni za teritorijalnu koheziju, tijela koja provode programe financiranja ESI fondova i u konačnici regionalnim i lokalnim tvorcima politika. Dvije su prioritetne osi ESPON-a 2020. prva je teritorijalni dokaz, prijenos, promatranje informacije i alati, a druga prioritetna os je tehnička pomoć. Ukupni proračun ovog programa iznosi 48.678.851,00 eura, od toga Europska unija financira 41.377.019,00 eura. Uz to tu su i četiri partnerske države Island, Lihtenštajn, Norveška i Švicarska koje sudjeluju u financiranju ESPON-a s 1.850.000,00 eura. (ESPON, 2020)

4.1.3. Programi prekogranične suradnje

Program prekogranične suradnje Mađarska – Hrvatska je sljedbenik programa iz financijske perspektive 2007.-2013. godine. U obje zemlje ovaj se program financira iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Na provedbu programa se primjenjuju sva pravila i procedure kao i za provedbu Kohezijske politike. Naime, zbog opsega i specifičnosti prekograničnog statusa, program je većinski usmjeren na pružanje potpore strateškim aktivnostima, baš kao i pilot projektima. Naglasak se stavlja na poticanje gospodarske suradnje pritom rješavajući probleme loše povezanosti. Može se reći kako je fokus programa usmjeren prema jačanju i širenju postojećih mreža suradnje odnosno prema uspostavi čvrstih temelja za dinamičnu i trajnu prekograničnu suradnju. Također, program teži ka razvoju održive gospodarske suradnje u regiji pritom zadržavajući kontinuitet aktivnosti. (Program prekogranične suradnje Mađarska-Hrvatska, huhr-cbc.com, 2020)

Program prekogranične suradnje Slovenija – Hrvatska započeo je 2003. godine kroz PHARE/CARDS, nakon toga je nastavljen trilateralnim Programom za susjedstvo Slovenija-Mađarska-Hrvatska te nastavljen Instrumentom za predpristupnu pomoć (IPA) CBC 2007.-2013. Program prekogranične suradnje spomenutih zemalja za cilj ima rješavanje zajedničkih izazova koji će obje strane omogućiti daljnji rast i razvoj, ali i jačanje same suradnje u svrhu usklađenog razvoje Europske unije. Program ima četiri prioritetne osi koje su usmjerene na očuvanje i zaštitu okoliša, sustav za upravljanje katastrofama, institucionalne kapacitete i tehničku pomoć. (si-hr.eu, 2020)

Program prekogranične suradnje Italija – Hrvatska jedan je od programa suradnje koji potiče „potencija plavog rasta“ te se u obje zemlje kroz ovaj Program ulaže u istraživanje i investiranje u sektore plavog gospodarstva. Što znači da je program usmjeren na unaprjeđenje zajedničkog praćenja klimatskih promjena i sprječavanje prirodnih rizika koji će pomoći razvoju pomorskog prometa s kojim će se zadovoljiti cilj održivosti turizma i bolje prostorne raspodjele kretanja u regiji. Program ima ukupno četiri prioritetne osi usmjerene na plave inovacije, sigurnosti i otpornost, okoliš i kulturnu baštinu te pomorski prijevoz. (strukturalni.fondovi.hr)

IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Bosna i Hercegovina – Crna Gora je program koji se provodi u financijskoj perspektivi 2014.-2020. Zadaća ovog Programa je poticanje održivog razvoja na području triju država kroz provedbu zajedničkih projekata i aktivnosti koje se podržavaju prioritetnim osima Programa. Prioritetne osi su usmjerene na poboljšanje usluga u području sektora javnog zdravstva, zaštitu okoliša i prirode, razvoj

turizma i očuvanje kulturne baštine te jačanje konkurentnosti i razvoja poslovnog okruženja. (Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, 2020)

IPA program prekogranične suradnje Hrvatska – Srbija je nastavak uspješne suradnje u okviru programa prekogranične suradnje u financijskom razdoblju 2007.-2013. Program sadrži četiri prioritetne osi koje su usmjerene na javno zdravstvo, zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, razvoj turizma i očuvanje kulturne baštine, jačanje konkurentnosti i razvoja poslovnog okruženja u programskom području. (Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, 2020)

4.2. Instrument za povezivanje Europe - CEF

Instrument za povezivanje Europe (*eng. Connecting Europe Facility*) (u nastavku CEF) je novi instrument za programsko razdoblje od 2014. do 2020. godine, a ovaj program je namijenjen ulaganjima u infrastrukturne prioritete na području Europske unije. Ulaganja se provode u tri sektora promet, energetika i digitalne tehnologije. Kreiran je s ciljem jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture, a utvrđuje i uvjete, načine te postupke pružanja europske financijske potpore za trans-europske mreže. Kroz CEF se želi omogućiti smanjenje emisije stakleničkih plinova za 20% do 2020. godine i povećanje energetske učinkovitosti te obnovljivih izvora energije za po 20%. U trenutnom programskom razdoblju proračun je 29,32 milijarde eura koje su raspodijeljene na sljedeći način (europski-fondovi.eu, 2020):

- ✓ 23,2 milijarde eura su usmjerene na transport,
- ✓ 5,12 milijardi eura je usmjereno na energiju i
- ✓ 1 milijarda eura je usmjerena na telekomunikacijske mreže.

Korisnici ovog programa, odnosno instrumenta su međunarodne organizacije, istraživački centri, javna i privatna poduzeća, lokalne i regionalne vlasti, ministarstva i udruge za zaduženi razvoj. Aktivnosti koje se financiraju ovim programom su: održivi i učinkoviti prijevoz, optimiziranje integracije i povezivanje prijevoza, izgradnja naprednih telekomunikacijskih mreža i promicanje integracije unutarnjeg tržišta energije i interoperabilnosti električne energije i plina. Program Marco Polo je također dio CEF instrumenta kojim se žele financirati aktivnosti unaprjeđenja multimodalnih usluga, optimizacije upravljanja lancem opskrbe, veće efikasnosti kroz suradnju, tehničko unaprjeđenje i eko-aktivnosti kroz efikasnost flote. Valja napomenuti kako jedan od ključnih prioriteta CEF-a je omogućavanje i jačanje sinergije među sektorima. (CEF, 2020)

CEF transport je sektor kroz koji se financiraju ulaganja u izgradnju nove prometne infrastrukture u Europi ili obnova postojeće, a ovaj program je usmjeren na prekogranične projekte i projekte koji za cilj imaju uklanjanje uskih grla te premošćivanje veza koje nedostaju u osnovnim mrežama transporta. CEF transport podupire i inovacije u prometnom sustavu, upravo kako bi se poboljšala upotreba infrastrukture prometne infrastrukture, a pritom smanjio utjecaj na okoliš i povećala energetska učinkovitost, ali i sigurnost u prometu. (CEF, 2020) CEF telekom je ključni instrument Europske unije za smanjenje prepreka u prekograničnoj interakciji između javnih uprava, građana i poduzeća. Cilj je da se doprinese stvaranju europskog ekosustava interoperabilnih i međusobno povezanih digitalnih usluga koje su zadužene za održavanje jedinstvenog digitalnog tržišta. (CEF, 2020) CEF energija ili energetika je projektiran na način da se odgovori na sve skupine čimbenika koje stoje iza investicijskog jaza u energetske sektoru. Ulaganjima u sektor energetike želi se osigurati sigurnost opskrbe i potpora opsežnom uvođenju energije iz obnovljivih izvora energije. Također, dio sredstava usmjeren je za nadogradnju postojećih i razvoj novih infrastrukture koje se koriste za prijenos energije. (CEF, 2020) Do sada je iz CEF-a ugovoren 41 projekt s ukupnim iznosom od 429,8 milijuna eura, a postotak iskorištenosti ukupne alokacije iznosi 91,96%.

4.3. Programi Unije

Programi Unije predstavljaju niz aktivnosti koje usvaja Europska unija u svrhu promicanja suradnje između država članica u različitim područjima povezanim sa zajedničkim politikama EU. Programi unije u financijskoj perspektivi 2014.-2020. su:

1. Kreativna Europa (kultura)
2. Zdravlje za rast-Treći višegodišnji program Europske unije u području zdravstva
3. Obzor 2020. (istraživanje i razvoj)
4. COSME (Program za konkurentnost poduzetništva, malih i srednjih poduzetnika)
5. Program Europske unije za zaštitu potrošača 2014.-2020.
6. Mehanizam Unije za civilnu zaštitu
7. Europa za građane
8. Program za zapošljavanje i socijalne inovacije
9. Erasmus + (obrazovanje, osposobljavanje, mladi i sport)
10. Program za pravosuđe
11. Program o pravima, jednakosti i građanstvu

12. LIFE program za zaštitu okoliša i klimatske akcije
13. Customs 2020. (koordinacije rada carinskih uprava zemalja članica Europske unije)
14. Fiscalis 2020. (usklađivanja poreznog zakonodavstva)
15. Hercule III (zaštita financijskih interesa Europske unije i sprječavanje prijevara)
16. Interoperabilna rješenja za europsku javnu upravu (ISA) 2010-2015.

U nastavku će se detaljnije obrazložiti programi Erasmus + i Horizon 2020.

4.3.1. Erasmus +

Jedan od programa koji omogućuje međunarodnu suradnju u području obrazovanja, osposobljavanja, mladih i sporta. Program traje do 2020. godine i mogućnost sudjelovanja imaju učenici, studenti i mladi odnosno sve osobe koje zadovoljavaju uvjete propisane natječajnom dokumentacijom. Ciljevi programa Erasmus + su doprinijeti provedbi strategije Europa 2020 rast za radna mjesta, socijalnu jednakost i uključenost. Ujedno, želi se doprinijeti ciljevima ET2020 koji je strateški okvir za obrazovanje i osposobljavanje u Europskoj uniji (Erasmus +, ec.europa.eu, 2020). Specifična pitanja kojima se program bavi su:

- ✓ smanjenje nezaposlenosti mladih osoba,
- ✓ promicanje cjeloživotnog učenja s ciljem stjecanja novih znanja i vještina za tržište rada,
- ✓ poticanje mladih na sudjelovanje u europskoj demokraciji,
- ✓ smanjenje prijevremenog napuštanja školovanja,
- ✓ promicanje suradnje i mobilnosti s partnerskim zemljama europske unije.

4.3.2. Horizon 2020 – Obzor 2020

Program Europske unije za istraživanje i inovacije nosi naziv Horizon 2020, odnosno Obzor 2020, to je program koji najviše novaca od svih programa izdvaja za istraživanja i inovacije u Europskoj uniji i koji polučuje dobre rezultate. Države članice su se složile kako je ulaganje u inovacije i istraživanje ključno za budućnost Europe te je Program ugrađen u središte već ranije spomenute strategije Europa 2020. Cilj ovog programa je da osigura stvaranje znanosti i tehnologije na svjetskoj razini koja će pokrenuti gospodarski rast. Program je usmjeren na industrijsko vodstvo, društvene izazove, zagovara izvrsnost i

proširenje sudjelovanja, inovacijske aktivnosti, društvene i humanističke znanosti, nuklearna istraživanja i dr. aktivnosti. (Europska komisija, 2014)

Potrebno je napomenuti kako je Program usmjeren na zelenu, integriranu mobilnost u prometnom sektoru jer ona pokreće zapošljavanja i gospodarski rast te stvara poveznice među ljudima i zajednicama. Posebne mjere koje Obzor 2020 obuhvaća su poticanje suradnje između istraživačkih ustanova i njihovih niže kvalificiranih partnera ne bi li se stvorio centar izvrsnosti, uspostavljanje voditelja istraživačkog područja, poticanje partnerstva među ustanovama, omogućavanje boljeg pristupa međunarodnoj mreži i jačanje transnacionalnih mreža Nacionalnih osoba za kontakt kako bi se omogućilo što bolje pružanje informacija onima koji traže potporu. (Europska komisija, 2014)

5. Analiza iskustva u korištenju Europskih strukturnih investicijskih fondova

Kroz rad je provedeno anketno istraživanje čiji se rezultati i zaključci iznose u nastavku rada. Tako će se kroz nekoliko poglavlja analizirati pitanja i odgovori dobiveni u anketnom ispitivanju.

5.1. Analiza ankete provedene na ispitanicima

U sklopu izrade diplomskog rada provedeno je istraživanje na 30 ispitanika različitog spola. Naime, anketni upitnik je bio namijenjen osobama koje rade u odjelima ili sektorima za projekte (su)financirane sredstvima europske unije unutar svoje lokalne ili regionalne jedinice lokalne samouprave (općine, grada i županije). Anketa se provela s ciljem dobivanja informacija o tome postoje li osobe koje rade u sektoru projekata sa nedovoljnim znanjima i iskustvima u korištenju dostupnih alata za povlačenje bespovratnih sredstava, a koja onda u konačnici uzrokuju ograničenja i zatim dovode do neispunjena razvojnih potencijala, s naglaskom na sektor prometa. Rezultat koji se očekuje jest da će većina ispitanika biti nezadovoljna dostupnošću alata i smatrati bespovratna sredstva nekorisnim.

5.1.1. Anketna pitanja

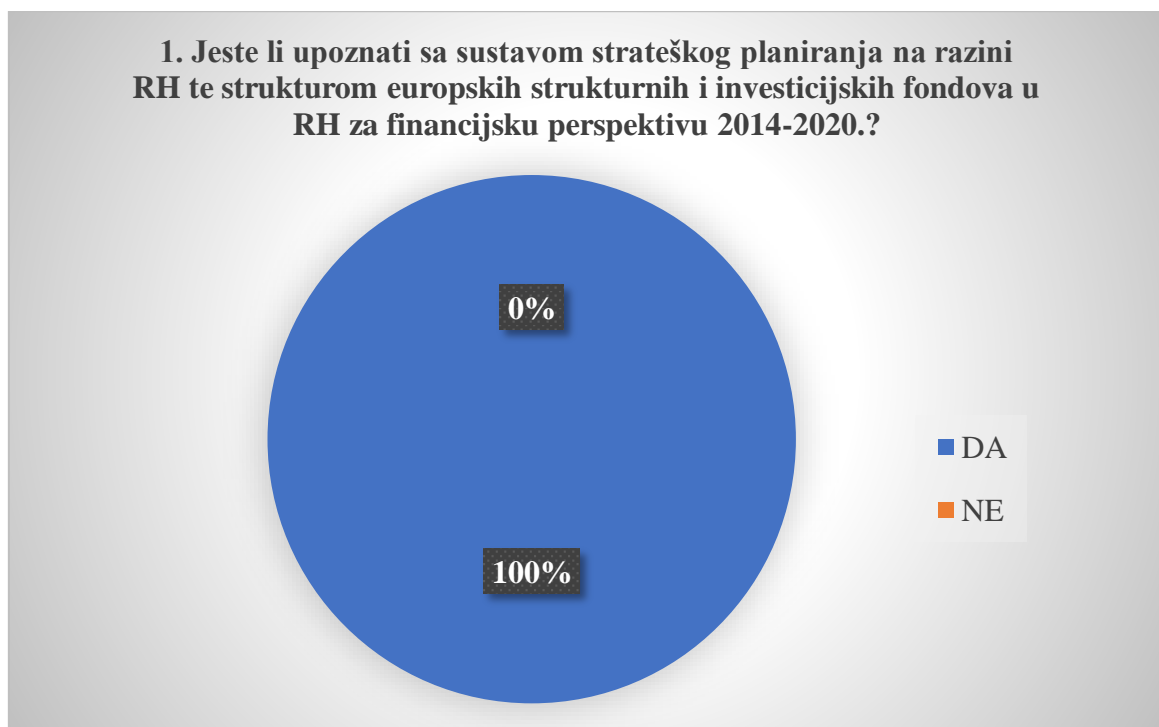
Upitnik se sastoji od 10 pitanja koja su usmjerena na tematiku rada i kojima se želi dodatno učvrstiti prihvaćanje hipoteze ili odbacivanje hipoteze rada. Pitanja od kojih se sastoji anketni upitnik su sljedeća:

1. Jeste li upoznati sa sustavom strateškog planiranja na razini RH te strukturom europskih strukturnih i investicijskih fondova u RH za financijsku perspektivu 2014-2020.?
2. Ako jeste kakva iskustva imate u korištenju Europskih sredstava?
3. Koji/e od četiri programa koristite kada je u pitanju prijava projekata iz prometnog sektora za bespovratno (su)financiranje?
4. Na koji način dolazite do informacija o raspisanim natjecajima?
5. Mislite li da korištenje bespovratnih sredstava Europske unije doprinosi kvaliteti razvoja prometnog sektora?

6. Ukoliko je odgovor na prethodno pitanje Da, molim Vas da na skali od 1 do 10 istaknete koliki je utjecaj sufinanciranja iz fondova EU na kvalitetu razvoja prometnog sektora?
7. Što bi od sljedećeg naveli kao glavne razloge za ne korištenje EU fondova?
8. Kroz koje izvore financiranja najčešće osiguravate nacionalnu komponentu sufinanciranja odobrenog projektnog prijedloga?
9. Smatrate li da imate dovoljno dostupnih alata i informacija za izradu kvalitetnih i adekvatnih prijava, ali provedbu odobrenih projektnih prijedloga?
10. Ukoliko smatrate da nemate dovoljno dostupnih alata i informacija molim Vas da navedete prijedloge za poboljšanje.

5.1.2. Rezultati anketnog upitnika

Na pitanje „Jeste li upoznati sa sustavom strateškog planiranja na razini RH te strukturom europskih strukturnih i investicijskih fondova u RH za financijsku perspektivu 2014-2020?“, koje je imalo dva moguća odgovora: da i ne. Ispitanici su sa 100% odgovorili sa „da“.



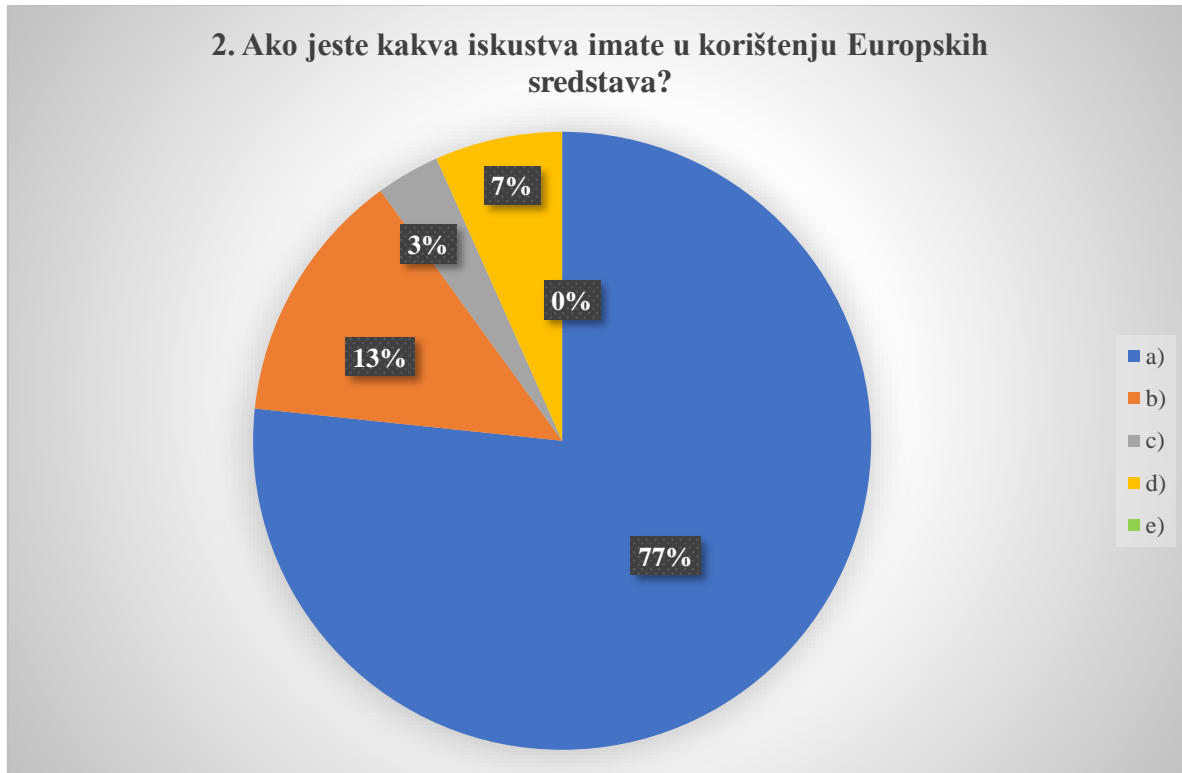
Grafikon 4: Prvo pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

Na drugo pitanje „*Ako jeste kakva iskustva imate u korištenju Europskih sredstava*“ koje je imalo pet ponuđenih odgovora:

- a) Upoznat/a sam i imam dugogodišnje iskustvo jer radim u području pripreme i provedbe projekata (2 ili više godina)
- b) Upoznat/a sam, ali nemam dugogodišnje iskustvo u području pisanja i provedbe projekata
- c) Upoznat/a sam, ali nemam iskustva
- d) Upoznat/a sam i imam iskustvo kao prijavitelj projektnog prijedloga
- e) Nisam upoznat/upoznata i nemam iskustva

Najviše odgovora je bilo pod a) „*Upoznat/a sam i imam dugogodišnje iskustvo jer radim u području pripreme i provedbe projekata (2 ili više godina)*“, čak njih 23 (77%). Što znači da su anketu popunjavali ljudi koji imaju dovoljno iskustava u području projekata koji se (su)financiraju sredstvima iz fondova Europske unije i proračuna Republike Hrvatske. Svega 4 odgovora su bila pod b) (13%), jedan odgovor pod c) (3%) i dva odgovora pod d) (7%) te pod e) (0%) nijedan odgovor.



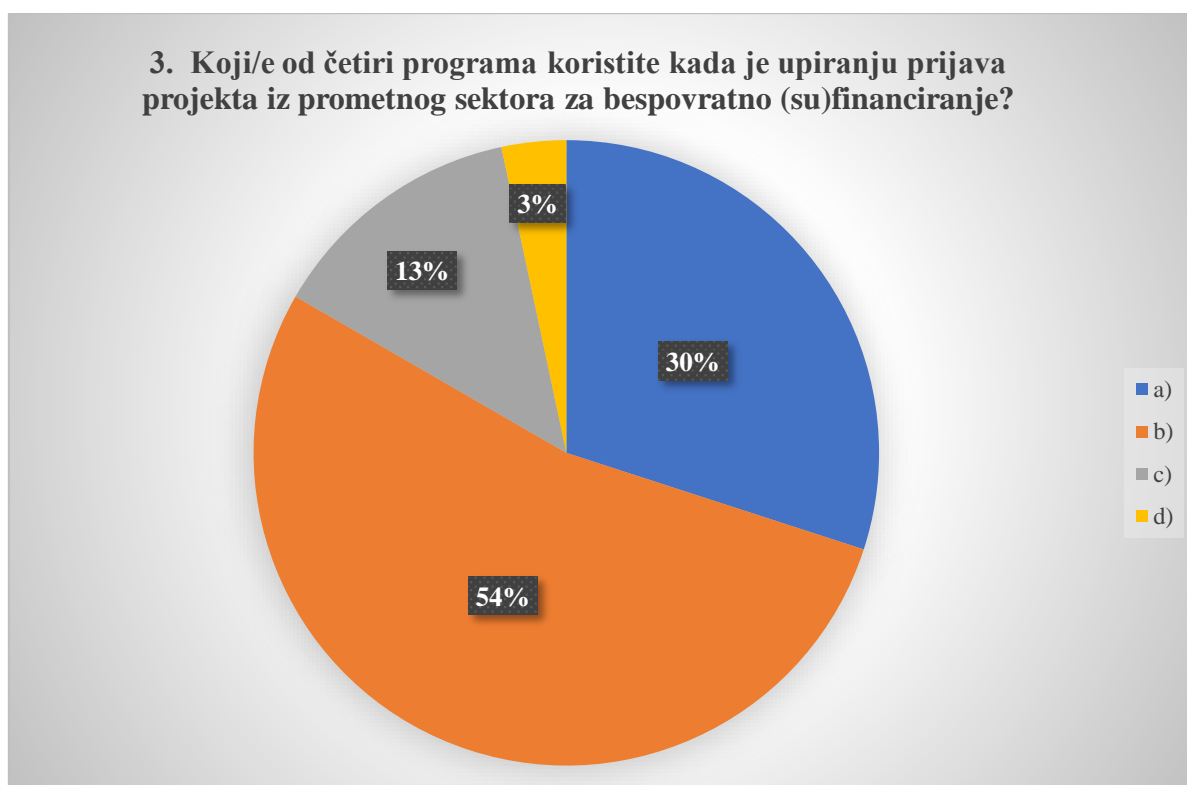
Grafikon 5: Drugo pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

Treće pitanje je usmjereno na programe koji se koriste prilikom prijave projekata „Koji/e od četiri programa koristite kada je u pitanju prijava projekata iz prometnog sektora za bespovratno (su)financiranje?“. Kao odgovori ponuđeni su bili sljedeći programi:

- a) Program ruralnog razvoja 2014.-2020.
- b) Operativni program konkurentnost i kohezija 2014.-2020.
- c) Operativni program učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020.
- d) Operativni program za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020.

Najviše je bilo odgovora pod b) (16 – 54%), zatim je nešto manje odgovora bilo pod a) (9 - 30%), nakon toga je slijedio odgovor pod c) sa 13% i 4 odgovora i odgovor pod d) sa 4% odnosno 1 odgovorom. Iz odgovora na treće pitanje vidljivo je da OPKK 2014.-2020. Nudi najviše mogućnosti za ulaganje u prometni sektor, pritom je potrebno imati na umu kako je to OP u kojem je najveća alokacija sredstava.



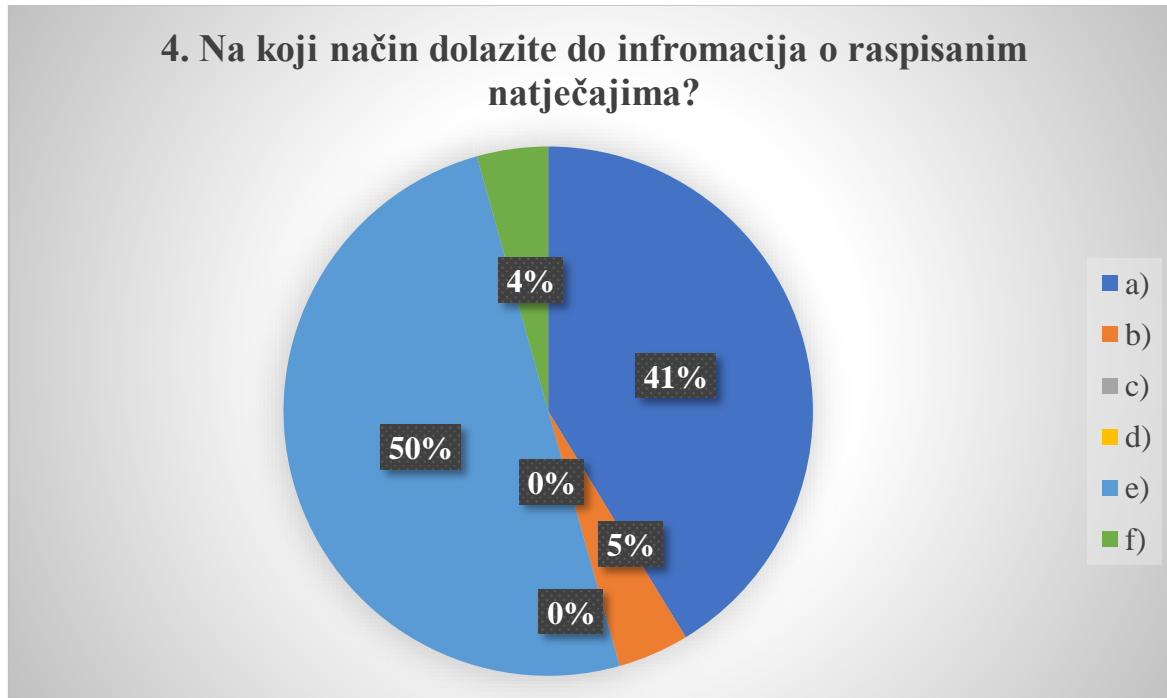
Grafikon 6: Treće pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

„Na koji način dolazite do informacija o raspisanim natječajima?“ je bilo četvrto pitanje u anketnom upitniku na koje su ispitanici davali odgovor. Bilo je šest mogućih odgovora:

- a) Putem interneta
- b) Putem oglasa u tiskanim medijima
- c) Usmenom predajom
- d) Televizijske reklame
- e) Vlastitim praćenjem objava na internetskim stranicama nadležnih institucija (ministarstva, agencije i dr.)
- f) Ostalo: _____

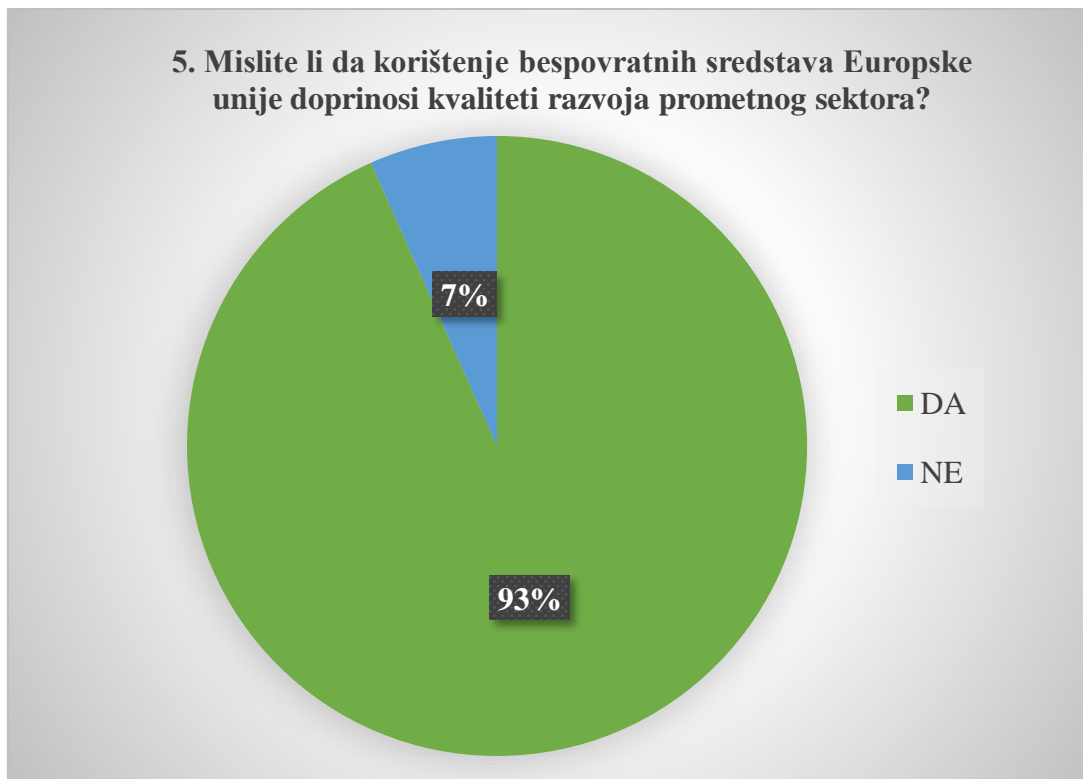
Na ovom pitanju je bilo moguće zaokružiti maksimalno dva odgovora, a najviše odgovora je bilo pod e) vlastitim praćenjem objava na internetskim stranicama nadležnih institucija i to njih 23 zatim je uslijedio odgovor a) putem interneta čak njih 19 kao idući najzastupljeniji odgovor pa su potom uslijedili odgovori po b) i f) s po 2 odgovora i na kraju c) i d) s 0 odgovora.



Grafikon 7: Četvrto pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

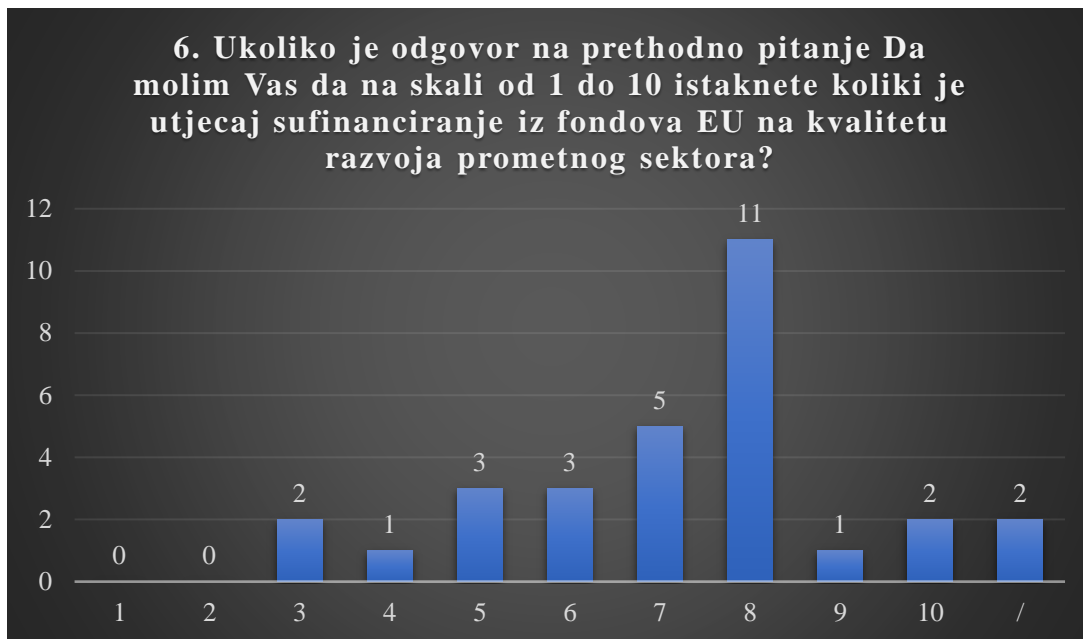
Peto pitanje glasi „Mislite li da korištenje bespovratnih sredstava Europske unije doprinosi kvaliteti razvoja prometnog sektora?“. Moguća su bila dva odgovora „da“ i „ne“. Od 30 ispitanika njih 28 odgovorilo je sa „da“ te njih 2 sa „ne“.



Grafikon 8: Peto pitanje iz ankete

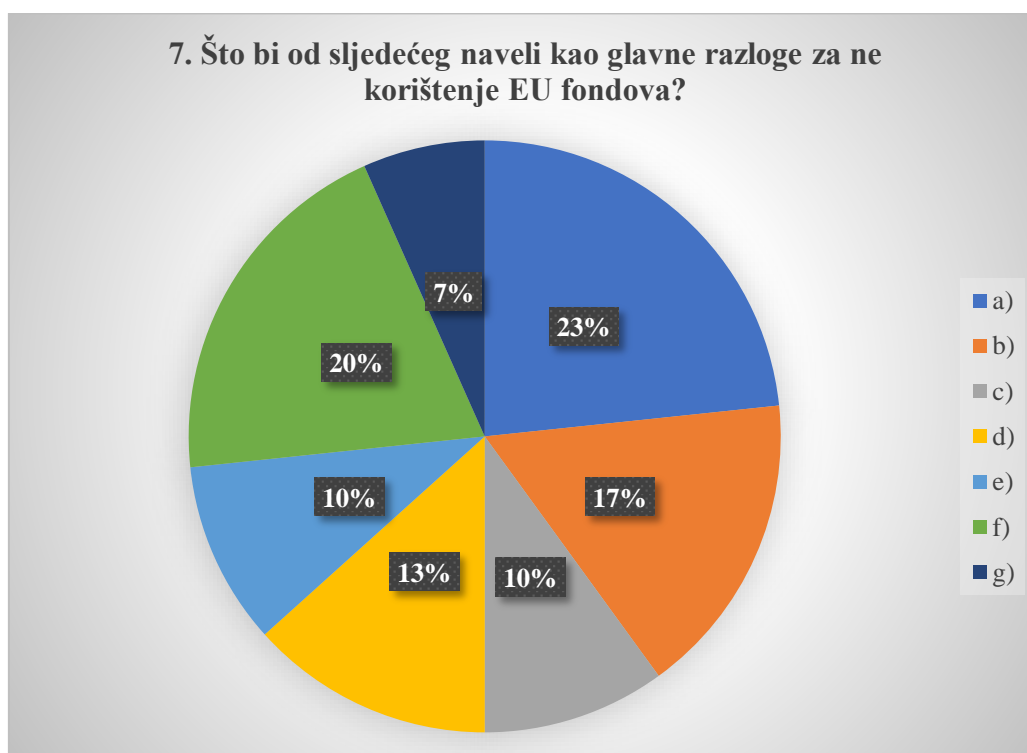
Izvor: autorski rad

Šesto pitanje je povezano s petim, stoga je zapravo 28 ispitanika dalo odgovor, a dva su ostala „suzdržana (/)“ zbog odgovora „ne“ na petom pitanju. Pitanje je glasilo „Ukoliko je odgovor na prethodno pitanje da molim Vas da na skali od 1 do 10 istaknete koliki je utjecaj sufinanciranje iz fondova EU na kvalitetu razvoja prometnog sektora?“. Najviše ispitanika je zaokružilo broj 8, njih 11. Nakon toga je 5 ispitanika zaokružilo broj 7, po tri ispitanika su zaokružila broj 5 i 6 po 1 ispitanik je zaokružio broj 4 i 9 te po 2 ispitanika broj 10 i 0 ispitanika je zaokružilo broj 1 i 2 na skali. Prosječna ocjena na 28 ispitanika u ovom slučaju bi bila 7 što znači da ispitanici misle da je utjecaj sufinanciranja srednji na razvoj prometnog sektora.



Grafikon 9: Šesto pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad



Grafikon 10: Sedmo pitanje ankete

Izvor: autorski rad

Sedmo pitanje je usmjereno na razloge korištenja EU fondova „Što bi od sljedećeg naveli kao glavne razloge za ne korištenje EU fondova?“, ponuđenih odgovora je bilo ukupno

sedam te je najviše odgovora bilo pod a) neznanje (7), zatim je uslijedio odgovor pod f) sve navedeno sa 6 odgovora, nakon toga odgovor pod b) prezahtjevna procedura izrade projektnog prijedloga koji je zaokružilo 5 ispitanika. Odgovor pod d) strogi, prestrogi uvjeti praćenja provedbe uz mogućnost potencijalne penalizacije je bio zaokružen od strane 4 ispitanika, po 3 ispitanika su zaokružila odgovore pod c) Predugačka procedura od slanja prijave do ugovaranja sredstava i e) Nedostatak vlastitih sredstava za zatvaranje financijske konstrukcije projekta. Odgovor g) je bio zaokružen dva puta sa sljedećim odgovorima:

- Ne dovoljno informacija
- Nezainteresiranost većine hrvatskih političara

S obzirom da je za većinu projekata potrebno utrošiti vlastita sredstva u određenom postotku u upitniku se postavilo pitanje „Kroz koje izvore financiranja najčešće osiguravate nacionalnu komponentu sufinanciranja odobrenog projektnog prijedloga?“, na koje je bilo moguće zaokružiti jedan od sljedećih odgovora:

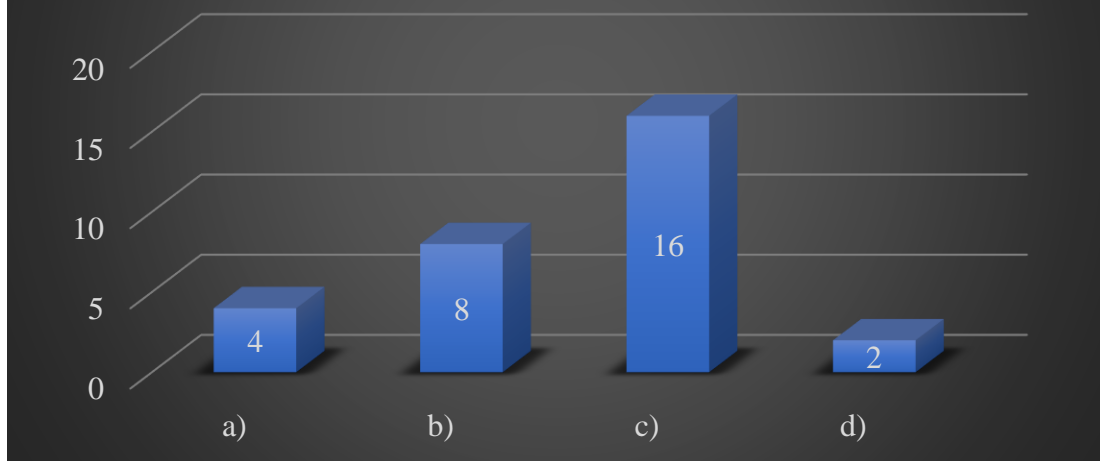
- a) Kredit
- b) Potpore JLRS-a
- c) Sufinanciranjem od strane Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije
- d) Drugi izvor: _____

Najviše ispitanika je zaokružilo c) čak njih 16, nakon toga je 8 ispitanika zaokružilo b), 4 su ispitanika zaokružila odgovor a), a 2 ispitanika su zaokružila odgovor d). Pod odgovor d) dobivene su sljedeće informacije:

- Vvastita sredstva i nadležna ministarstva,
- proračun grada.

Iz osmog pitanja vidljivo je kako jedinice lokalne i regionalne samouprave nemaju dovoljno sredstava da bi financirale svoj dio nekog projekta te da su im potrebna dodatna sredstva, koja u ovom slučaju najčešće povlače od strane Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije. Isto tako, ne mora nužno značiti da jedinice lokalne i regionalne samouprave nemaju dovoljno vlastitih sredstava, naime one mogu zatražiti sufinanciranje od Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije kako bi si stvorile podlogu, osigurale dovoljno sredstava za nove projekte ili nova ulaganja u sklopu područja na kojem djeluju.

8. Kroz koje izvore financiranja najčešće osiguravate nacionalnu komponentu sufinanciranja odobrenog projektnog prijedloga?

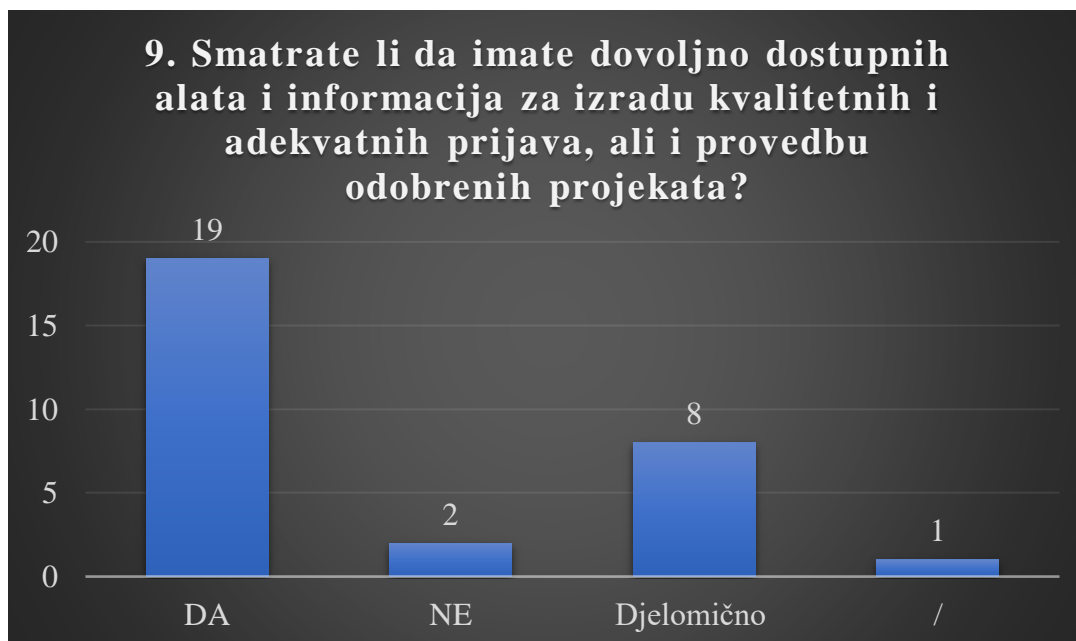


Grafikon 11: Osmo pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

Na deveto pitanje koje glasi „Smatrate li da imate dovoljno dostupnih alata i informacija za izradu kvalitetnih i adekvatnih prijava, ali i provedbu odobrenih projekata?“ bilo je moguće dati 3 odgovora „da“, „ne“ i „djelomično“.

Od 30 ispitanika jedan od ispitanika je napisao pored tog pitanja što su to alati (/)? Naime to pitanje iako je postavljeno od strane samo jednog ispitanika potiče na razmišljanje o tome koliko zapravo stvarno osoba koje rade na takvim projektima znaju što su alati ili koji su to sve alati. Međutim, da se vratimo na odgovore od 29 valjanih odgovora 19 ispitanika je odgovorilo sa da što je više od 50%, samo 2 ispitanika su odgovorila sa „ne“ i 8 ispitanika sa „djelomično“



Grafikon 12: Deveto pitanje iz ankete

Izvor: autorski rad

Na posljednje deseto pitanje koje glasi „*Ukoliko smatrate da nemate dovoljno dostupnih alata i informacija molim Vas da navedete prijedloge za poboljšanje*“ samo 2 ispitanika su dala konkretan odgovor:

- Teško dobivanje konkretnih odgovora na pitanja od strane UT-a, vezanih uz pripremu projekte prijave, već najčešće dobivanje odgovora u stilu citiranja uputa za korisnike, a sa kojima smo ionako upoznati
- Organiziranje besplatnih seminara za postupke prijave i provedbe projekata, dostupnost stručne literature (online portali i sl.) bez naknade za sve JLPS. Približiti dostupnost novih informacija, te organizirati u sklopu Ministarstva savjetodavno tijelo gdje će se moći dobiti informacije vezano za pripremu i provedbu projekata.

5.2. Analiza rezultata provedenog anketiranja

Anketni upitnik je proveden na uzorku od 30 ispitanika koji rade u jedinicama lokalne ili regionalne samouprave. Temeljem dobivenih rezultata nakon obrade anketnog upitnika zaključak je da su jedinice lokalne ili regionalne samouprave dobro informirane o natječajima koji se raspisuju te da većina ispitanika se upravo sama informira o raspisanim natječajima. Također, većina ispitanika ima više od dvije godine iskustva što ukazuje na to da osobe koje su sudjelovale u ispitivanju imaju dovoljno iskustva za sudjelovanje u anketi te se odgovori

moгу uzimati kao u potpunosti relevantni. Kao glavni razlog zbog čega se ne koriste ESI fondovi navedeno je upravo neznanje. Što dovodi do zaključka da su državne institucije (Općine, Gradovi, Županije) u ovom slučaju u potpunosti upoznate sa fondovima Europske unije i financiranjem iz fondova Europske unije, te da neznanje vlada od strane fizičkih i pravnih osoba iz privatnog sektora. Svakako važno je napomenuti da institucije poput Hrvatskih Autocesta, Hrvatski željeznica, Jadrolinije i dr. možda i nemaju dovoljno adekvatnog znanja koje je potrebno za povlačenje bespovratnih sredstava jer nemaju dovoljno stečenog iskustva ili adekvatnog osoblja.

Svakako treba imati na umu da nemaju sve institucije jednaku razinu podrške niti jednaku kvalitetu radnika koja u slučaju pisanja projektnog prijedloga može biti presudna kada dođe do administrativne kontrole projekta. Što u konačnici može donijeti negativne rezultate kada se bude analiziralo koliko je sredstava povučeno iz Europskih fondova. Pritom treba uzeti u obzir da je preko 90% ispitanika se složilo s konstatacijom da korištenje bespovratnih sredstava Europske unije doprinosi kvaliteti razvoja prometnog sektora. Samim time to znači da je potrebno još novih natječaja i javnih poziva koji su usmjereni na ulaganja u prometni sektor kako bi se osiguralo što više takvih projekata, odnosno poboljšala prometna infrastruktura i suprastruktura, u konačnici prometna ponuda. Međutim, svakako treba imati na umu kako je već prethodno spomenuto da u određenim sektorima ne postoji adekvatno osoblje koje može izvršiti sve zahtjeve koji su propisani javnim pozivom odnosno natječajnom dokumentacijom i da se treba poraditi na smanjenju neznanja u području izrade projektnih prijedloga.

Kada su u pitanju izvori (su)financiranja vlastitog udjela najčešći odgovor je bio od strane Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije što ukazuje na nedostatak vlastitih sredstava u općinski, gradskim i županijskim proračunima. Ujedno, to je problem kojega bi trebalo za početak barem djelomično sanirati kako bi se otvorile mogućnosti za provođenje još većeg broja projekata. Iznenađujući odgovor se pojavio na devetom pitanju kada je pristigao odgovor „Što su to alati?“, umjesto zaokruživanja nekog od ponuđenih odgovora. Naime, iz tog pitanja se da zaključiti kako osoba koja ima više od dvije godine iskustva u korištenju europskih sredstava zapravo nije uopće upoznata sa dostupnim servisima, sustavima (alatima) koji omogućavaju izradu i provedbu projektnog prijedloga. Smatram kako to dovodi do novih problema koji svakako nisu poželjni s obzirom na rigoroznost sustava provedbe. U konačnici zbog neznanja osnovnih informacija može doći do gubitka bespovratnih sredstava. Na samom kraju na temelju ankete može se zaključiti kako se u Republici Hrvatskoj koriste bespovratna sredstva dostupna iz europskih fondova, ali je još

uvijek potrebno poraditi na sustavu prijave projekata odnosno onim odjelima u jedinicama lokalne i regionalne samouprave koji rade na pripremi i provedbi projektnih prijedloga.

6. Zaključak

Kroz rad je provedeno kratko istraživanje na temelju 30 ispitanika koje je potvrdilo hipotezu rada, a koja glasi „Adekvatna znanja i iskustva u primjeni dostupnih alata te sukladno njima i korištenje bespovratnih sredstava Europske unije u bitnome doprinose kvaliteti razvoja prometnog sektora.“ Hipoteza je potvrđena iz razloga što su ispitanici ukazali na to kako bespovratna sredstva koriste razvoju prometnog sektora u Republici Hrvatskoj te da imaju dostatne alate za izradu i provedbu projektnih prijedloga, ali i da je utjecaj sufinanciranja iz Europskih fondova ostvario velik utjecaj na kvalitetu razvoja prometnog sektora. Hipotezu dodatno potvrđuju odgovori na sljedeća anketna pitanja: Na pitanje „Jeste li upoznati sa sustavom strateškog planiranja na razini RH te strukturom europskih strukturnih i investicijskih fondova u RH za financijsku perspektivu 2014-2020? (zaokruži jedan od ponuđenih odgovora)“. Ispitanici su sa 100% odgovorili „da“ i samim time se ukazuje na to kako su korisnici Europskih strukturnih i investicijskih fondova upoznati sa korištenjem sredstava. Drugo pitanje glasi „Ako jeste kakva iskustva imate u korištenju Europskih sredstava“ Najviše odgovora je bilo pod a) „Upoznat/a sam i imam dugogodišnje iskustvo jer radim u području pripreme i provedbe projekata (2 ili više godina)“, čak njih 23 (77%). Odgovori upućuju na to da su anketu popunjavali ljudi koji imaju dovoljno znanja i iskustva u području projekata koji se (su)financiraju iz fondova Europske unije i proračuna Republike Hrvatske.

Republika Hrvatska je 2013. godine ušla u Europsku uniju i postala njezinom članicom. Ulaskom u Europsku uniju Republika Hrvatska dobila je brojne pogodnosti, ali i obaveze. Jedna od pogodnosti je bespovratno financiranje projekata iz brojnih sektora. Kako bi bilo moguće ostvariti bespovratna sredstva za projekte koji su od interesa za Republiku Hrvatsku bilo je potrebno pratiti strateški okvir Europske unije i kreirati vlastiti. Nakon toga kreirati OP putem kojih će se financirati projektni prijedlozi. Republika Hrvatska ima četiri OP-a kroz koje se vrši financiranje projektnih prijedloga, a to su OPKK 2014.-2020., OPULJP 2014.-2020., PRRRH 2014.-2020. i OPPiR 2014.-2020. Prometni sektor koji je u središtu ovog rada financira se iz OPKK 2014.-2020., na temelju prioritetne osi 7 za koju je u programskom razdoblju 2014.-2020. predviđeno 2.338.071.318,00 eura. Prilikom kreiranja OPKK 2014.-2020. institucije i osobe koje su radile na izradi tog dokumenta koristile su se strateškim dokumentima kao što je Bijela knjiga 2011 (White book 2011), Zelena knjiga (Green Paper), Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske koja je vrijedila u vrijeme same izrade OP-a te drugi strateški dokumenti s područja prometa, ali i ostalih područja. Uz

spomenute programe tu su i programi prekogranične suradnje i međunarodne suradnje, transnacionalne suradnje te drugi programi kojima se mogu financirati razni projekti kao što su Erasmus +, CEF, Obzor 2020 i dr.

Trenutni sustav korištenja sredstava iz Europske unije odnosno iz fondova Europske unije daje relativno pozitivne rezultate. Relativno, iz razloga što svatko ima svoj subjektivni stav o tome je li uopće Europska unija dobra za Republiku Hrvatsku ili nije. Postojeći sustav temelji se na Kohezijskoj politici koja teži prema učvršćivanju gospodarske i socijalne povezanosti kako bi se što više smanjile nejednakosti. Kohezijska politika trenutno obuhvaća tri fonda kada je u pitanju financiranje regionalne politike i još dva fonda koji čine ESI fondove. Republika Hrvatska koristi sve fondove i temeljem njih financira brojne projekte iz prometnog sektora, a kroz rad se govorilo o onim značajnijim kao što je izgradnja Pelješkog mosta (cestovna povezanost s južnom Dalmacijom).

Prema službenim informacijama/podacima od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2020), RH je ugovorila ukupno 59 projekata, čija je ukupna vrijednost 15.605.160.013,46 kn, a do sada je realizirano 8 projekata. Iskorištenost u odnosu na ugovorena sredstva iznosi 114,16%, a iskorištenost u odnosu na plaćena sredstva iznosi 35,72%. Dakako, prometni projekti se indirektno financiraju i kroz OPULJP 2014.-2020., tako se kroz projekte koji su usmjereni na socijalne usluge financiraju iz Europskog socijalnog fonda kako bi se mogli kupiti bicikli kojima se omogućuje mobilnost i lakša dostupnost žena koje su zaposlene kroz program „Zaželi“. Tu je i PRRRH 2014.-2020. koji u ovom programskom razdoblju ima dvije mjere usmjerene na financiranje ulaganja iz prometnog sektora, a to su Mjera 4 i Mjera 7. Prema informacijama od Ministarstva poljoprivrede u sklopu Mjere 7, ukupna vrijednost prijavljenih projekata iznosi 819.622.322,41 kunu, a isplaćeno je 306.195.321,73 kune, dok je unutar Mjere 4 zatraženo ukupno 68.494.325,36 kuna, a od toga je do sada realizirano 6.263.220,50 kuna. Samim time se dobiva uvid u to radi li se aktivno na unaprjeđenju prometnog sektora kako u ruralnim krajevima tako i urbanim.

Za sami kraj valja napomenuti kako je hipoteza rada potvrđena kroz odgovore dobivene od strane ispitanika koji su sudjelovali u anketi. Ispitanici su svojim odgovorima ukazali na to kako sredstva koja se mogu iskoristi za financiranje nekog programa ili projekta uvelike doprinose razvoju prometnog sektora.

U Koprivnici, 22.07.2020.



Sveučilište
Sjever



IZJAVA O AUTORSTVU
1
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, Majda Kodžaga pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada pod naslovom „Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova“ te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Studentica:

Majda Kodžaga

Majda Kodžaga
(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, Majda Kodžaga neopozivo izjavljujem da sam suglasna s javnom objavom diplomskog rada pod naslovom „Uspješnost financiranja projekata iz prometnog sektora u Republici Hrvatskoj sredstvima europskih strukturnih i investicijskih fondova“ čija sam autorica.

Studentica:

Majda Kodžaga

Majda Kodžaga
(vlastoručni potpis)

Literatura

1. A. Vela: Menadžment ESI fondova: Priručnik o pripremi provedbi projekata koji se financiraju sredstvima iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova u financijskoj perspektivi 2014.-2020., Školska knjiga, Zagreb, 2015.
2. CEF, 2020: dostupno na: <https://www.espon.eu/2020>, 04.06.2020.
3. Europski-fondovi.eu, 2020: dostupno na <http://www.europski-fondovi.eu/>, 03.06.2020.
4. European Strategies, dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en, 04.06.2020.
5. Erasmus +, dostupno na: https://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/about_hr, 13.06.2020.
6. Europska komisija: Bijela knjiga 2011: Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima, Bruxelles, 2011.
7. Europska komisija: Europa 2020 – Strategija za pametan, održiv i uključiv rast, Bruxelles, 2010.
8. Europska komisija: Horizon 2020 – Okvirni program EU-a za istraživanje i inovacije, Bruxelles. Luxemburg. Ured za publikacije Europske unije, 2014.
9. European Commission: Green Book: A 2030 framework for climate and energy policies, Bruxelles, 2013.
10. European Commision: A sustainable future for transport: TOWARDS AN INTEGRATED, TECHNOLOGY-LED AND USER-FRIENDLY SYSTEM, Directorate-General for Energy and Transport, Bruxelles, 2009.
11. ESPON, 2020: dostupno na: <https://www.espon.eu/2020>, 04.06.2020.
12. Grad Rijeka, 2020, dostupno na: <https://www.rijeka.hr/urbana-aglomeracija/itu-mehanizam/itu-posrednicko-tijelo-itu-pt/>, 20.01.2020.
13. Hrvatske željeznice, 2020, dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/?p=9449>, 01.05.2020.
14. Malerić, I., Kosor, K., Ivanković Knežević, I., Savić, Z., Bukovac, S., Žagar, D., Zrinušić, N., Bešlić, B., Karačić, M., Japunčić: Moj EU projekt – priručnik za pripremu i provedbu EU projekata, TIM4PIN d.o.o. za savjetovanje, Zagreb, 2018.

15. Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta: Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020., 2014. dostupno na: https://www.mingo.hr/public/investicije/OPKK_2014_2020_31316.pdf, 05.12.2019.
16. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2020: dostupno na: <http://promet-eufondovi.hr/>, 03.06.2020.
17. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.), Zagreb 2017.
18. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/>, (13.06.2020)
19. Općina Vuka, 2019, dostupno na: <https://www.opcina-vuka.hr/program-ruralnog-razvoja-mjera-7-tip-operacije-7-2-2-rekonstrukcija-nerazvrstane-ceste-i-izgradnja-nogostupa-u-ulici-n-s-zrinskog-u-vuki-2/>, 22.05.2020.
20. Poslovnik o radu odbora za praćenje provedbe Programa ruralnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. – verzija 7) Panoramski pregled, 2018: dostupno na: <https://www.eca.europa.eu/hr/Pages/DocItem.aspx?did=48256>, 03.04.2020.
21. Program prekogranične suradnje Mađarska-Hrvatska, dostupno na: <http://www.huhr-cbc.com/hr/informacije-o-programu>, 10.06.2020.
22. Program prekogranične suradnje Slovenija – Hrvatska, dostupno na: <http://www.si-hr.eu/hr2/program/program-sodelovanja/>, 10.06.2020.
23. Ruralnirazvoj.hr, 2020, dostupno na <https://ruralnirazvoj.hr/>, 30.04.2020.
24. Strukturnifondovi.hr, 2020, dostupno na: <https://strukturnifondovi.hr/>, 28.12.2019.
25. URBACT, 2020: dostupno na: <https://urbact.eu/> 03.06.2020.
26. Uredba o tijelima u Sustavu upravljanja i kontrole korištenja Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj. Narodne novine 129/2014.
27. Uredba o tijelima u Sustavu upravljanja i kontrole provedbe Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo Republike Hrvatske za programsko razdoblje od 2014. do 2020. godine. Narodne novine 100/2018.
28. Uredba o tijelima u Sustavu upravljanja i kontrole korištenja Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda u vezi s ciljem Ulaganje za rast i radna mjesta. Narodne novine 107/2014, 23/2015, 129/2015, 15/2017, 18/2017.

29. Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za korištenje strukturnih instrumenata
Europske unije u Republici Hrvatskoj u financijskom razdoblju od 2014. do 2020.
Narodne novine 92/2014

Popis slika

Slika 1: Prikaz rezultata projekta "Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom"	31
Slika 2: Pregled modernizacije infrastrukture i suprastrukture Hrvatskih željeznica uz pomoć sredstava iz Europske unije.....	33
Slika 3: Nabava autobusa za ZET uz pomoć bespovratnih sredstava	36
Slika 4: Prikaz hijerarhijske strukture OzP-a.....	39

Popis tablica

Tablica 1: Raspodjela sredstava po prioritetnim osima.....	28
Tablica 2: Raspodjela sredstava prema prioritetnim osima	38
Tablica 3: Ulaganja u prometni sektor od 2007. do 2020. godine	45

Popis grafikona

Grafikon 1: Institucionalni okvir za (operativne) programe financijskog razdoblja od 2014. do 2020. godine.....	18
Grafikon 2: Prikaz iznosa uloženih po prometnim sektorima od 2007. do 2020. godine	45
Grafikon 3: Omjer potrošnje sredstava u % po prometnim sektorima.....	46
Grafikon 4: Prvo pitanje iz ankete.....	58
Grafikon 5: Drugo pitanje iz ankete	59
Grafikon 6: Treće pitanje iz ankete	60
Grafikon 7: Četvrto pitanje iz ankete	61
Grafikon 8: Peto pitanje iz ankete	62
Grafikon 9: Šesto pitanje iz ankete.....	63
Grafikon 10: Sedmo pitanje ankete	63
Grafikon 11: Osmo pitanje iz ankete.....	65
Grafikon 12: Deveto pitanje iz ankete.....	66