

Paneuropski koridori

Horvatić, Luka

Undergraduate thesis / Završni rad

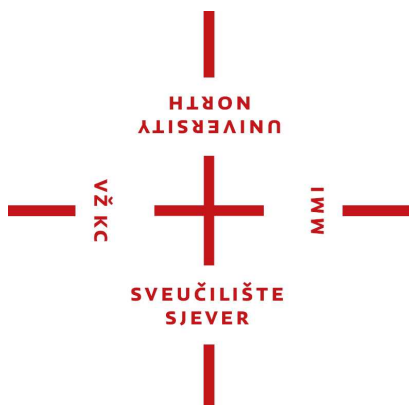
2019

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:062852>

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

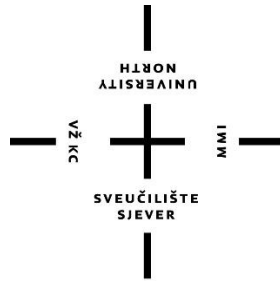
Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





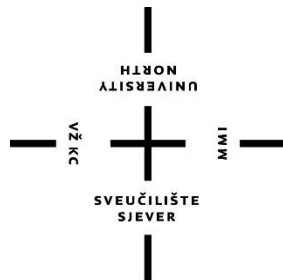
Sveučilište Sjever

Završni rad br. 414/TGL/2019

Paneuropski koridori

Luka Horvatić, 0750/336

Varaždin, Srpanj ,2019



Sveučilište Sjever

Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku

Završni rad br. 414/TGL/2019

Paneuropski koridori

Student

Luka Horvatić, 0750/336

Mentor

doc. dr. sc. Predrag Brlek

Varaždin, Srpanj ,2019

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

ODJEL Odjel za logistiku i održivu mobilnost

STUDIJ preddiplomski stručni studij Tehnička i gospodarska logistika

PRISTUPNIK Luka Horvatić

MATIČNI BROJ 0750/336

DATUM

KOLEGIJ Prometna logistika II

NASLOV RADA Paneuropski koridori

NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU Pan-european Corridors

MENTOR dr.sc. Predrag Brlek

ZVANJE docent

ČLANOVI POVJERENSTVA

1. izv. prof. dr. sc. Krešimir Buntak, predsjednik povjerenstva
2. doc. dr. sc. Predrag Brlek, mentor
3. Ivana Martinčević, pred., član
4. Nikoleta Šuljagić, pred., zamjena
- 5.

Zadatak završnog rada

BROJ 414/TGL/2019

OPIS

Paneuropski koridori su veoma važni za poboljšanje povezivanja prometne mreže istočne i srednje europe, a samim time za ojačavanje gospodarstva zemalja kroz koje prolaze. Kroz Hrvatsku prolaze tri paneuropska koridora, točnije V., VII. i X., a također i grane V. i X. koridora koji uveliko mogu poboljšati promet i gospodarstvo unutar Republike Hrvatske. Nedavno, paneuropski koridori su integrirani u TEN-T mrežu, ti koridori prolaze i kroz zemlje zapadne Europe, te sa time pomažu boljem prometnom ujedinjenju kontinenta.

ZADATAK URUČEN

05. 07. 2019.

POTPIS MENTORA

Predrag Brlek



Predgovor

Zahvaljujem se mentoru Predragu Brleku doc. dr. sc. koji je pratio process nastanja završnog rada i svim savjetima i znanjem koje je dao tijekom izrade rada kako da prevladam problem koji su nastali tijekom izrade završnog rada.

Želio bih se zahvaliti svim profesorima i asistentima Sveučilišta Sjever na izvrsno prenesenom znanju bez kojeg ne bi mogao realizirati ovaj rad.

Te za kraj se zahvaljujem svojoj obitelji i prijateljima za potporu tijekom studija.

Sažetak

Transport je veoma važan element ne samo u logistici nego u svakodnevnom životu. Težnja je transporta da bude što brže obavljen uz najmanje moguće distribucijske troškove, kako bi se to ostvarilo potrebna je moderna infrastruktura i povezanost. Prometna povezanost i brža univerzalna distribucija težnja su svake države, time poboljšanjem međunarodnog prometa teži i Europska unija kako bi što bolje povezala zemlje članice i zemlje kandidate za ulazak u Europsku uniju, kako bi se stvorila prometna mreža za povezivanje čitavog kontinenta. Povezivanjem kontinenta pokušava se doći do poboljšanja prometnog protoka i poboljšanju društvenih odnosa između država, a i boljoj konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Za tu povezanost nastao je projekt Paneuropskih koridora.

Kao uvod daje se opis paneuropskih koridora i odluke njihovog nastanka. Karakteristike samih koridora veoma su bitne od duljine željeznica i cesta do mjesta kroz koja prolaze. Za izgradnju i povezanost svih tih koridora potrebna su financiranja, što je više izvora financiranja to bolje. Ti koridori su veoma važni za poboljšanje gospodarstva Europske unije, a samim time ojačavaju I gospodarstva zemalja kroz koje prolaze. Kroz Hrvatsku prolaze tri paneuropska koridora, točnije V., VII. i X., a također i grane V. i X. koridora koji uveliko mogu poboljšati promet i gospodarstvo unutar Republike Hrvatske. Paneuropski koridori su integrirani u TEN-T mrežu, ti koridori prolaze i kroz zemlje zapadne Europe, ne samo istočne i srednje Europe te sa time pomažu boljem prometnom ujedinjenju kontinenta.

Ključne riječi: koridor, transport, infrastruktura

Summary

Transport is an important element, not only in logistics but also in everyday life. The goal of transport is to be as fast as possible with the least amount of distributional costs, and for that a modern infrastructure and connectivity are important. Traffic connectivity and a faster universal distributional network are the wish of every country, according to that the European Union is trying to connect its members and member candidates for a transport network that would connect the whole continent. Better traffic flow and betterment of relations between countries, as well as better competition on the international market are a goal of continental connectivity. For that purpose the project of the Pan-european corridors was founded.

As an introduction the pan-european corridors are detailed and the decisions that brought to their making as well. The characteristics of the corridors very important from the length of their roads and railways to the places they go through. The building of the corridors demands financing and the more sources there are, the better. The corridors are very important for the economical growth of the EU as well as for the countries they go through. 3 Pan-european corridors pass through Croatia, to be exact it's the fifth, seventh and tenth corridors, as well as the branches of the fifth and tenth corridors which can help better the traffic and economy of Croatia. The Pan-european corridors were integrated into the TEN-T network, those corridors also pass through the countries of western Europe, not the eastern and middle Europe and with that they help getting a better traffical connectivity across the whole continent.

Key words: corridor, transport, infrastructure

Popis korištenih kratica

TEN-T - Trans – European Network – Transport, TEN-T

AGC – European Agreement on Main International Railway – Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim linijama, Ženeva, 1985.

AGTC – European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations – Europski sporazum o glavnim međunarodnim pravima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama.

ECMT – European Council of Ministers of Transport - Europski savjet ministarstva transporta

RH – Republika Hrvatska

EU – Europska Unija

Sadržaj

1.	UVOD	1
2.	PANEUROPSKI KORIDORI	2
3.	KARAKTERISTIKE PANEUROPSKIH KORIDORA.....	6
3.1.	Paneuropski koridor I.....	8
3.2.	Paneuropski koridor 2	11
3.3.	Paneuropski koridor 3	13
3.4.	Paneuropski koridor 4	14
3.5.	Paneuropski koridor 5	16
3.6.	Paneuropski koridor 6	18
3.7.	Paneuropski koridor 7	20
3.8.	Paneuropski koridor 8	22
3.9.	Paneuropski koridor 9	24
3.10.	Paneuropski koridor 10	26
4.	IZVORI FINANCIRANJA PANEUROPSKIH KORIDORA	28
5.	ZNAČENJE PANEUROPSKIH KORIDORA ZA EUROPSKO GOSPODARSTVO	30
5.1.	Značenje koridora za gospodarstvo Republike Hrvatske	32
6.	ZNAČENJE V., VII i X. PANEUROPSKOG KORIDORA ZA REPUBLIKU HRVATSKU.....	33
7.	PANEUROPSKI KORIDORI U TEN-T MREŽI	37
7.1.	Hrvatska u TEN-T koridoru	39
8.	ZAKLJUČAK.....	42
9.	LITERATURA	44

1. UVOD

Predmet razmatranja ovog preddiplomskog rada jesu europski prometni koridori, odnosno Paneuropski prometni koridori i njihov značaj.

Kako bi države u Europi mogle lakše razvijati svoj prometni sektor i jačati veze sa susjednim zemljama, a i šire, jako je preporučljivo aktivno ulaganje i sudjelovanje u Paneuropskim procesima za što bolju prometnu i infrastrukturnu povezanost između država diljem Europe. Kako bi države Europe održale svoju jačinu na međunarodnom tržištu potreban je prometni sustav koji povezuje kontinent za lakši, brži i jeftiniji tranzitni promet.

Koridor X je veoma značajan sustav za promet jugoistočne Europe. On povezuje 11 zemalja Srednje i Jugoistočne Europe. U općenitom smislu, poveznica je zapadne i južne Europe. Proteže se od Republike Austrije preko Slovenije, Hrvatske, Srbije, Makedonije do Grčke. Hrvatski dio X. koridora u većoj mjeri koristi se u svrhu tranzitnog prometa između početne i zadnje točke koridora. Koridor X je ujedno i najmlađi europski koridor.

Financiranje prometnog koridora na kontinentalnoj razini nije jednostavan zadatak, zbog toga se koriste različiti izvori financiranja paneuropskih koridora koji variraju od financiranja javnim novcem (državni proračun, porez, prirez) te traženje investitora koji bi to mogli vidjeti kao poslovnu priliku poboljšanjem cestovne i željezničke infrastrukture kako bi ubrzali i poboljšali prijevoz robe, sirovina, proizvoda, poluproizvoda, od mjesta isporuke do mjesta dostave time i do "cilja" to jest krajnjeg potrošača.

2. PANEUROPSKI KORIDORI

Paneuropski prometni koridori su definirani prometni putevi u centralnoj i istočnoj Europi. Ti koridori definirani su na tri Pan-Europske prometne konferencije, održane na razini ministara prometa.¹ Oni predstavljaju izgradnju i modernizaciju cestovnih i željezničkih koridora, kombiniranih i vodenih puteva te njihovu povezanost na zajedničku europsku transportnu mrežu. (Karta 2.1)

Ti koridori bi omogućili bolji pristup do tržišta srednje i zapadne Europe. Prva konferencija se je odvila 1991. godine u Pragu. Godine 1994. na Paneuropskoj konferenciji ministara prometa na Kreti definirano je devet koridora, a koridori V. A, B i C; IX. A i B i X. dodani su naknadno na trećoj Paneuropskoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine te su ministri zemalja kojima treba prolaziti X. koridor potpisali Memorandum razumijevanja u Thessalonikiju u ožujku 2001. godine.²

Četiri su glavna pan-europska područja:³

- Barentsko - Euroatičko područje: Multimodalno prometno područje koje pokriva sjeverne provincije Švedske, Finske i Norveške, kao i oblasti Murmansk i Arkhangelsk i Republike Ruske Federacije Karelia i Komi.
- Crnomorsko područje: Crnomorske države Turska, Gruzija, Ukrajina, Rumunjska, Bugarska, te Grčka i Moldavija, dok status promatrača imaju Armenija i Azerbajdžan.

¹ <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

² Poletan Jugović, T.: The Integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean Transport Corridor Network, Pomorstvo, god. 20, br. 1 (2006), str. 45.

³ <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

- Područje Jadransko - Jonskog mora: Države na Jadranskom i Jonskom moru Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Grčka, Italija, Slovenija i Crna Gora.
- Mediteransko područje - MEDA države: Alžir, Cipar, Egipat, Izrael, Jordan, Libanon, Malta, Marocco, Sirija, Tunis i Turska. Razvoj prometne infrastrukture smatra se neophodnom za ekonomski i socijalni razvoj te promicanje kontakta između regija.



Karta 2.1 Prikaz paneuropskih koridora na karti Europe

Izvor: <http://www.ddseuro.org/portal/images/slike/promet.jpg>

Koncept Paneuropske prometne mreže uspostavljen je kako bi Europska unija pomogla državama kandidatima za članstvo u Europsku uniju postaviti temelje za razvoj prometne infrastrukture koja će potaknuti trgovinu između država članica, proširenje robnih tokova, omogućiti lakši protok prometa te poboljšati društvene odnose.⁴ Krajnji cilj je stvaranje jedinstvene prometne mreže Europe, koja bi nastala integracijom TEN (eng. Trans-European Network – Transeuropska mreža) i paneuropske mreže, kada se tehničke norme i parametri na paneuropskim koridorima usuglase s elementima TEN mreže, te s normativima i parametrima AGC (European Agreement on Main International Railway – Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim linijama) i AGTC (European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations – Europski sporazum o glavnim međunarodnim pravima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama) sporazuma.

Gledajući s gospodarske strane, bitno je istaknuti kako Paneuropski koridori predstavljaju značajan doprinos u izgradnji transportne povezanosti koja još nedostaje među državama EU (Europska unija) kao i tranzicijskim državama, te tako smanjuju uska grla postojećih transportnih puteva, omogućuju veću učinkovitost europskog gospodarstva uopće, te da su trajno usmjereni i da omogućavaju porast multimodalnosti u transportnoj djelatnosti.

Zahvaljujući svom zemljopisnom položaju Hrvatska je vrlo značajna za uspostavu učinkovitih prometnih veza između Zapadne Europe i Balkana i za uspostavu veza između Srednje Europe i Jadranskog mora i Sredozemlja. Dovršetakom radova na Paneuropskim prometnim koridorima Vb i Vc, X i Xa Hrvatska čvrsto dolazi pred granicu Europske Unije.

Hrvatsku presijecaju Paneuropski prometni koridori V, VII i X i njihovi ogranci:

- Koridor X: Paneuropski Koridor ide od Austrije kroz Grčku do Turske (Salzburg - Villach - Ljubljana - Zagreb – Beograd - Skopje – Solun). Hrvatski željeznički i cestovni dijelovi tog glavnog koridora ukupne su dužine 317 km odnosno 306 km.
- Ogranak Koridora Xa: Graz - Maribor – Zagreb.

⁴ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 57

- Ogranak Koridora Vb: Rijeka - Zagreb – Budimpešta.
- Ogranak Koridora Vc: Ploče - Sarajevo - Osijek – Budimpešta
- Koridor VII: rijeka Dunav s pritocima / rijeka Sava

Koridori definirani na konferencijama na Kreti i u Helsinkiju potiču usmjeravanje ulaganja na razvoj infrastrukture prioriternih koridora, na bolju komunikaciju među zemljama obuhvaćenim na pojedinom koridoru kako bi se između ostalog unaprijedio protok graničnim prijelazima, te poticanje razvoja intermodalnog transporta. Uključivanje RH u šire europske prometne mreže započinje s Trećom paneuropskom prometnom konferencijom održanom u Helsinkiju u lipnju 1997. kada je 9 paneuropskih multimodalnih koridora nadopunjeno na 10 sa segmentima na područjima država smještenih na Jugoistoku Europe, uključujući dionice Koridora X i Koridora VII (rijeka Dunav) u RH, kao i ogranke Koridora Xa, Vb i Vc.

Prvi ugovorni odnos između Hrvatske i Europske unije bio je Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) između Europskih zajednica i Republike Hrvatske koji je potpisan u listopadu 2001. i stupio na snagu u veljači 2005. SSP (Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju) propisuje pravni okvir za politički dijalog, regionalnu suradnju, gospodarske odnose i korištenje financijske pomoći Zajednice. Glede prometne infrastrukture „Protokol 6 o cestovnom prometu“ izričito spominje „mjere za razvoj multimodalne prometne infrastrukturne mreže“ posebice na Paneuropskim koridorima V, VII, X i u Jadransko-jonskom paneuropskom prometnom području.

3. KARAKTERISTIKE PANEUROPSKIH KORIDORA

Ideja za izgradnju Paneuropskih koridora bila je da se naprave strateški okviri za utvrđivanje prioriteta razvoja. U tom smislu koridori su u početku više bili pravci razvoja nego unaprijed definirane trase. Ideja izgradnje Paneuropskih koridora ostvaruje se u sljedećim fazama:

- definiranje mreže,
- definiranje tehničkih standarda mreže i njezinih komponenti,
- definiranje razine izdvajanja zemalja u skladu s dinamikom i potrebama mreže.

Paneuropska prometna mreža uključuje 10 Paneuropskih prometnih koridora čija ukupna mreža iznosi 20 900 km željezničkih pruga, 18 700 km cesta, 86 transportnih terminala, 4 000 plovnih putova u unutrašnjim vodama, 58 riječnih luka, 20 morskih luka i 40 aerodroma. U tablici 3.1 prikazane su države kroz koje prolaze pojedini Paneuropski koridori.

Danas, nakon proširenja Europske unije, većina koridora postala je dio TEN mreže. U ovom poglavlju opisati ćemo svaki koridor i njegove karakteristike te države kojim prolazi određeni koridor.

Paneuropski koridor	Države
I	Estonija, Finska, Latvija, Litva, Poljska, Rusija
II	Bjelorusija, Njemačka, Poljska, Rusija
III	Njemačka, Poljska, Ukrajina
IV	Austrija, Bugarska, Češka, Grčka, Njemačka, Mađarska,, Rumunjska, Slovačka, Turska
V	Italija, Slovenija, Mađarska, Ukrajina, Hrvatska, Bosna I Hercegovina, Slovačka
VI	Češka, Slovačka, Poljska
VII	Austrija, Bugarska, Hrvatska, Srbija, Crna Gora, Mađarska, Njemačka, Moldavija, Rumunjska, Slovačka, Ukrajina
VIII	Albanija, Bugarska, Makedonija
IX	Bjelorusija, Bugarska, Finska, Grčka, Litva, Moldavija, Rumunjska, Rusija, Ukranija
X	Austrija, Bugarska, Grčka, Hrvatska, Srbija, Crna Gora, Makedonija, Mađarska, Slovenija

Tablica 3.1 Prikaz paneuropskih koridora I kroz koje države prolaze

Studentski rad

3.1. Paneuropski koridor I

Paneuropski koridor I naziva se još i Baltički put, a proteže se od sjevera prema jugu. Povezuje 6 zemalja (Finsku, Estoniju, Latviju, Litvu, Poljsku i Rusiju) i obuhvaća 1 710 km željezničkih pruga, 1 630 km cesta, 6 aerodroma i 11 luka. Proteže se pravcem Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas/Kaliningra – Varšava/Gdanjsk. U Kaunasu (Litvi) prelazi preko IX. Koridora.

Ideju o izgradnji koridora sjever – jug potaknula je finska industrija, a snažno su je podržale nadležne vlasti u Estoniji, Latviji i Litvi. Najvažnije karakteristike koridora po državama prikazuju se u šest tematskih jedinica: Rail Baltica (željeznička komponenta), Estonija, Latvija, Litva, Poljska i Rusija.

Ministarstvo transporta Finske, Estonije, Latvije, Litve, Poljske, Rusije, i Europske komisije potpisali su 3. Lipnja 1996. godine okvirni Memorandum o razumijevanju prema kojem je I. koridor podijeljen na tri odvojena dijela i to:

- cestovni – Via Baltica,
- željeznički – Rail Baltica (Baltička pruga)
- cestovno – željeznički odvojak Riga – Kaliningrad – Gdanjsk (odvojak koridora IA)

Via baltica naziv je cestovnog koridora koji ide od Tallina (Estonija) prema Rigi (Latvija) gdje se razdvaja u dva pravca (Kalvarija – Budzisko) i završava u Varšavi (Poljska). Koridor IA naziv je drugog pravca koji prelazi litvansko – rusku granicu (Panemune – Pagegiai) i ide preko Kaliningrada (Rusija), zatim prelazi rusko – poljsku granicu (Grzechotki) i završava u Gdanjsku (Poljska). (Karta 3.1)



Karta 3.1 Prikaz cestovnog koridora paneuropskog koridora I

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

Rail Baltika (Baltička pruga) je željeznički koridor koji započinje u Tallinu (Estonija) i proteže se do Rige (Latvija), zatim prelazi latvijsko – litvansku granicu (Meitene – Kalviai) i nastavlja se sve do Jonaitiskiai gdje se razdvaja u dva pravca. Glavni pravac nastavlja se dalje prema Kaunasu (Litva), prelazi litvansko – rusku granicu (mockava – Trakiszki) i završava u Varšavi. Naziv drugog pravca je Koridor IA i on prelazi litvansko rusku granicu i ide preko Kaliningrada, zatim prelazi rusko – poljsku granicu (Mamonovo – Braniewo) i završava u

Gdanjsku. Tok željezničkog prometa biti će koncentriran na ruti Kaunas i Kybartei, odvojkju IX. koridora. (Karta 3.2)

I. koridor je od izuzetnog interesa za regiju, a od njega posebno očekuju tri države: Latvija, Estonija i Poljska. Putem ovog željezničkog prometa postoji mogućnost da će se izbjeći administrativni i tehnički problemi između Poljske, baltičkih zemalja i Rusije. Bitno je napomenuti kako je na ovom koridoru cestovni promet dominantan način prijevoza.

Radovi no ovom koridoru se nastavljaju.



Karta 3.2 Prikaz željezničkog koridora Paneuropskog koridora 1

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.2. Paneuropski koridor 2

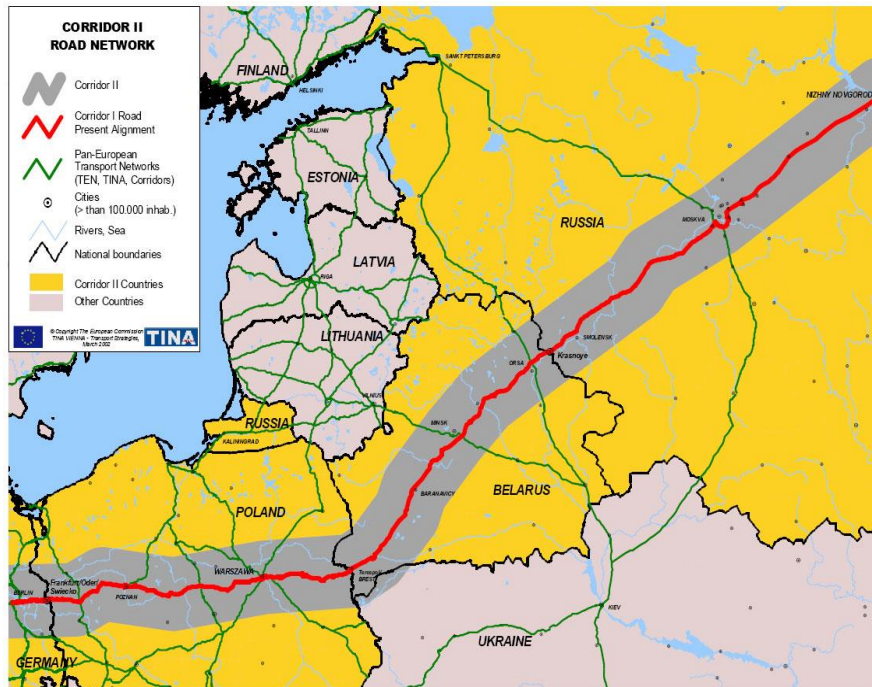
II. Paneuropski koridor povezuje 4 zemlje (Njemačku, Poljsku, Bjelorusiju i Rusiju) te obuhvaća 2 313 km željezničkih pruga, 2 200 km cesta, 3 zračne luke i 2 pomorske i riječne luke.⁵ Ukupna dužina koridora iznosi 1 830 km. Memorandum o razumijevanju o razvoju koridora potpisan je 23. Siječnja 1995. godine, između ministra prometa Poljske, Njemačke, Bjelorusije, Rusije i ministra željezničkog prometa Rusije te Europske komisije.

II. Paneuropski koridor prolazi od Berlina preko Varšave, Minska, Moskve do Nižnij Novgoroda u Rusiji (Karta 3.3) (Karta 3.4). Prema prvobitnoj zamisli Koridor II trebao se protezati samo do Moskve, ali je kasnije odlučeno da se produži do Nižnij Novgoroda, kako bi se omogućio direktan pristup transsibirskoj željeznici i glavnim ruskim unutrašnjim plovnim putovima.

Ekonomsko značenje II. Paneuropskog koridora vidljivo je u važnosti trgovinskih odnosa između EU i Ruske Federacije. Iako veliki dio ruskog izvoza čine energenti, koji se u Europu transportiraju cjevovodima, postoji i isporuka ruda, metala i poluproizvoda, a raste i izvoz finalnih proizvoda. Sav se taj teret transportira Koridorom II, baš kao i izvoz Europske unije u Rusku Federaciju. Bitno je istaknuti da ovaj koridor povezuje Europu s najvažnijim industrijskim centrima centralne Rusije (Moskva, Nižnji Novgorod, Samara, Volgograd...) i dalje transsibirskom željeznicom s istočnoazijskim tržištima.⁶ Koridor II opskrbljuje najgušće naseljeni dio Ruske Federacije robom uvezenom iz Europske unije za koju je ovo tržište jako važno.

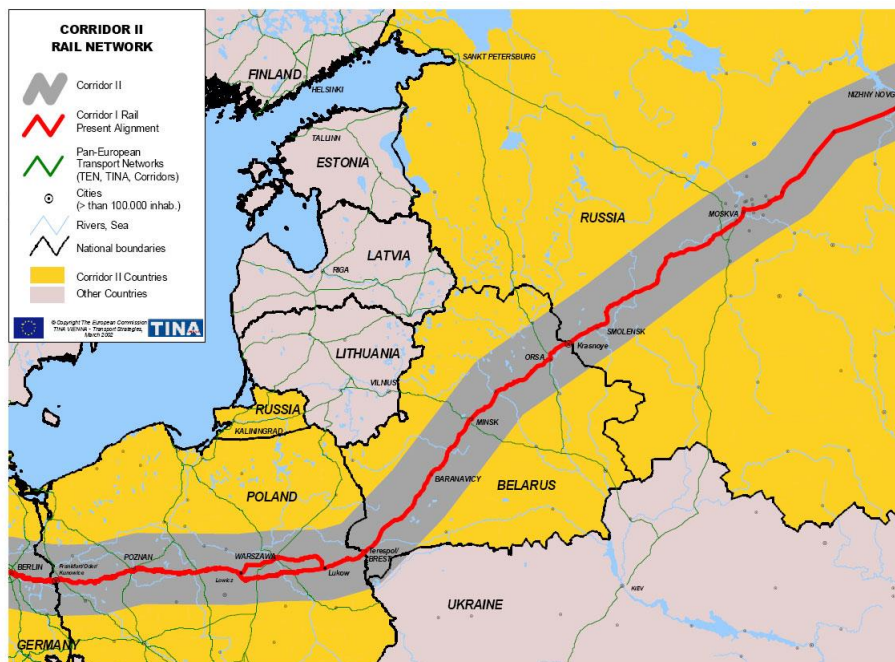
⁵ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 63.

⁶ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 63.



Karta 3.3 Prikaz cestovnih koridora Paneuroskog koridra 2

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-euroski-i-trans-euroski-koridori/>



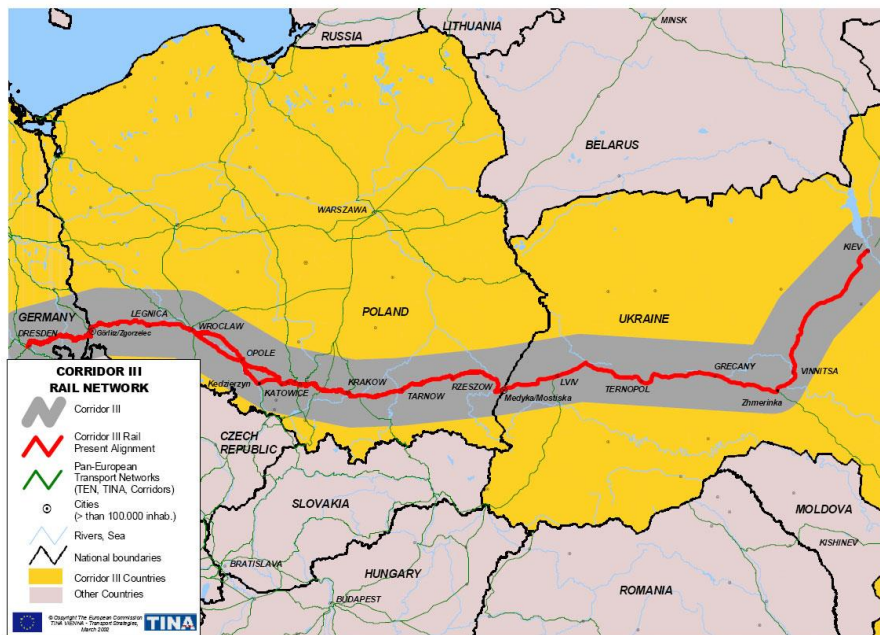
Karta 3.4 Prikaz željezničkih koridora Paneuroskog koridra

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-euroski-i-trans-euroski-koridori/>

3.3. Paneuropski koridor 3

III Paneuropski koridor obuhvaća pravac Dresden – Wrocław – Lavov – Kijev u ukupnoj dužini 1 640 km.⁷ Povezuje 3 zemlje (Njemačku, Poljsku i Ukrajinu). Glavni pravac koridora započinje u Dresdenu, dok njegov odvojak ide do Berlina i spajaju se u Krzywia (Poljska). Zatim, koridor se u najvećem dijelu sastoji od paralelnih cesta i željezničkih pruga u ukupnoj dužini od 1 640 km. Ministarstvo transporta potpisalo je 3. listopada 1996. godine Memorandum o razumijevanju razvoja koridora, a prvi sastanak Upravnog odbora održan je u Bruxellesu 2. prosinca 1996. godine.

III. Paneuropski koridor je multimodalna prometna veza istok – zapad, koja se proteže od Berlina i Dresdena, preko Wrocława, Katowica, Krakowa i Lvova do Kijeva, povezujući važne industrijske regije u Njemačkoj, Poljskoj i Ukrajini (Karta 3.5).



Karta 3.5 Prikaz cestovnog i željezničkog koridora Paneuropskoga koridora 3

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

⁷ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 69.

Nakon definiranja trase, zemlje kroz koje Koridor prolazi su zajednički radile na provedbi mjera za unapređenje i povećanje prometa što je rezultiralo:

- ugradnjom sustava SUW za promjenu širine kolosijeka na poljsko – ukrajinskoj granici u 2000. godini,
- ukupnim investicijama od 140,6 mil. eura u 2003. godini,
- sklapanjem ugovora o koncesiji za zapadni cestovni koridor u Ukrajini,
- uvođenjem plaćanja cestarine na autocesti A4 u Poljskoj
- završetkom radova na cestovnom koridoru u Njemačkoj u 2006. godini.

3.4. Paneuropski koridor 4

Ovaj koridor se često smatra kralježnicom Transeuropske prometne mreže (TEN – T), budući da povezuje države EU s istokom i jugom. Obuhvaća devet država i to: Njemačku, Češku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Rumunjsku, Bugarsku, Grčku i Tursku. Ukupna dužina IV. Paneuropskog koridora iznosi 3 258 km, od čega 3 640 km cesta i 4 340 željezničkih pruga, 10 aerodroma i 8 luka. Sve zemlje kroz koje prolazi, ovom koridoru daju prioritet i na njegovom zaokruživanju troše znatna sredstva.

Od svoje polazne točke u Njemačkoj, Koridor IV proteže se prema jugoistoku, prolazeći kroz Prag, Gyor do Budimpešte u Mađarskoj, pa preko granice u Rumunjsku do Arada. Ovdje se razdvajaju u dva odvojka: istočni koji ide prema Constanti na Crnom moru i južni koji vodi u Solun i Istanbul (Karta 3.6) (Karta 3.7). Koridor obuhvaća veći dio prioritarnog željezničkog magistralnog pravca TEN – T , koji od Dresdena ide prema Ateni, Na koridoru IV nalaze se sljedeće prioritarnne željezničke dionice u sklopu TEN – T (eng. Trans – European Transport Networks – Transeuropska prometna mreža) projekta:

- Nürnberg – Prag – Brno – Bratislava,
- Beč – Budimpešta,
- Curtici – Arad – Brasov,
- Vidin – Sofija – Kaluta

Potom, bitno je spomenuti kako koridor IV. najvećim dijelom prolazi kroz pridružene članice Europske unije, te se može smatrati okosnicom produženja TEN – T na istok i jug. Na IV. Koridoru postoji izuzetno jaka konkurencija među zemljama kroz koje prolazi u smislu investicija na pojedinim segmentima. Svaka od zemalja želi osigurati što značajnije trase na svojem teritoriju. Češka želi snažnije povezivanje s Njemačkom preferirajući zapadnu stranu, Slovačka preferira izgradnju željezničke pruge Petržalka – Parndorf koja bi poboljšala komunikaciju s Bečom. U siječnju 1997. godine potpisan je Memorandum o razumijevanju unapređenja željeznica kojemu je cilj bio unapređenje suradnje na harmonizaciji infrastrukture i administrativnih procedura.



Karta 3.6 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koridora 4

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>



Karta 3.7 Karta cestovnog koridora Paneuropskoga koridora 4

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.5. Paneuropski koridor 5

V. Paneuropski koridor spaja sjeverozapadnu i jugoistočnu Europu. Prolazi kroz Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku, Slovačku, Ukrajinu i Bosnu i Hercegovinu. Sastoji se od 2 850 km cesta, 3 270 km željezničkih pruga, pet zračnih luka, pet morski i dvije riječne luke. Njegova ukupna dužina je 1 600 km.⁸ Memorandum o razumijevanju potpisali su u Trstu 16. prosinca 1996. godine ministri prometa zainteresiranih zemalja i predstavnici Europske komisije. Republika Hrvatska nije tada potpisala Memorandum zbog toga što se nije mogla dogovriti s Italijom oko Trsta i Rijeke.⁹ Osnovan je Nadzorni odbor kojeg čine delegati država članica, a zadatak mu je koordiniranje svih aktivnosti opisanih u Memorandumu. Nadzornim odborom predsjedava predstavnik Ministarstva infrastrukture i transporta Republike Italije. Njemu pomaže Stalno tajništvo, koje ima sjedište u Trstu. Trst je izabran zbog njegove strateške pozicije te administrativne i logističke potpore. Prvi sastanak koridora V održan je u Trstu u prosincu 2004.godine, uz sudjelovanje tehničkih i institucionalnih predstavnika svih država koje čine taj

⁸ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 83.

⁹ http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneuostar.pdf

koridor, odnosno Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Slovačke, Ukrajine te Bosne i Hercegovine., uz Italiju koja je predsjedavala Nadzornim odborom. Sastanci Nadzornog Odbora održavaju se u Trstu najmanje dvaput godišnje.

Ovaj koridor započinje u više gradova na jugu i jugoistoku Europe. Glavni krak proteže se od Venecije preko Trsta i Ljubljane do Budimpešte. Na tom kraku je i ogranak koji počinje u Kopru (Slovenija) i u Divači (Slovenija) se priključuje na glavni krak. (Karta 3.8) (Karta 3.9)

Osim toga ogranka Koridor V. Ima još tri grane koridora:

- Koridor Va – Bratislava – Žilina – Košice – Užgorod – Lavov,
- Koridor Vb – Rijeka – Zagreb – Budimpešta,
- Koridor Vc – Ploče – Mostar – Sarajevo – Osijek – Budimpešta.

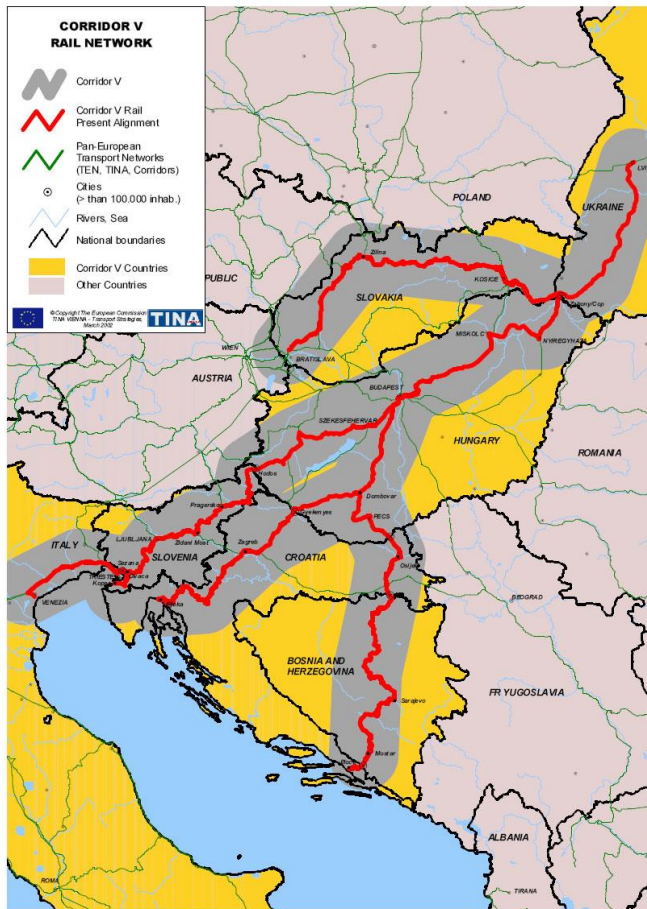
Koridor Va započinje u Bratislavi i proteže se preko Košica do glavnog kraka. Na tromeđi Mađarska – Slovačka – Ukrajina na glavni krak se priključuje željeznička veza dok se cestovne veza povezuje s glavnim krakom u gradu Užgorod u Ukrajini.

Koridor Vb započinje u Rijeci te se preko Zagreba nastavlja do Budimpešte. Cestovna veza tog ogranka priključuje se na glavni krak u gradu Letenye u Mađarskoj, dok se željeznička veza priključuje na isti, tek pred Budimpeštom. Koridor Vb uključuje i dvije grane:

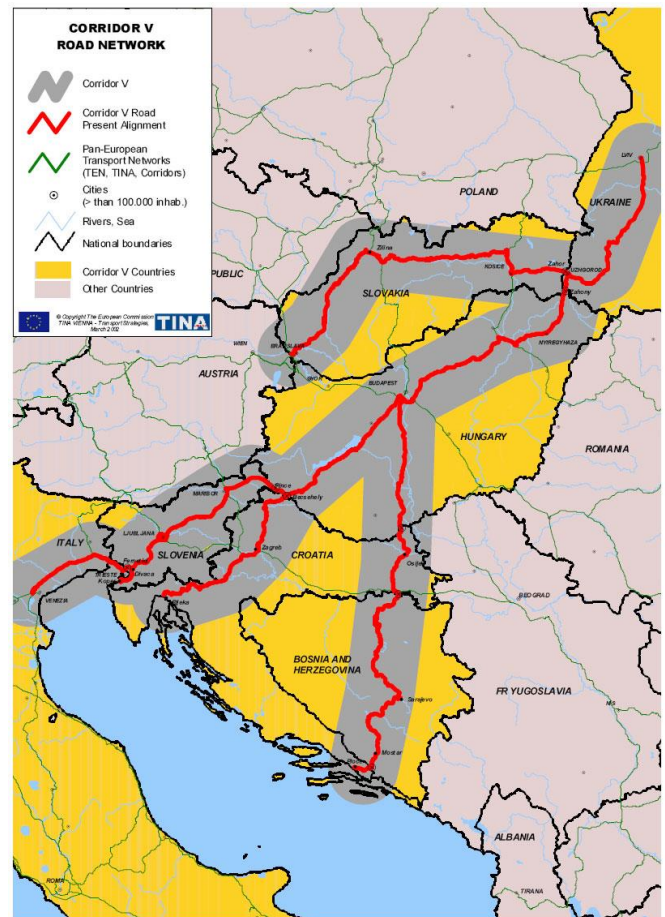
- Grana B1: Zagreb – Oštarije – Knin – Split,
- Grana B2: Rijeka – Trst.

Koridor Vc započinje u Pločama i nastavlja se preko Mostara, Sarajeva i Osijeka do Budimpešte. Željeznička veza tog kraka se već u gradu Dombóvaru u Mađarskoj priključuje na drugi ogranak.

Koridor V se od Budimpešte nastavlja preko Nyiregyhaza u Mađarskoj do Lviva u Ukrajini.



Karta 3.8 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koridora 5
 Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>



Karta 3.9 Karta cestovnog koridora Paneuropskoga koridora 5
 Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.6. Paneuropski koridor 6

VI. Paneuropski koridor definiran je na Paneuropskoj prometnoj konferenciji na Kreti 1994. i u Helsinkiju 1997. godine. Značajan je za Poljsku, Češku i Slovačku.

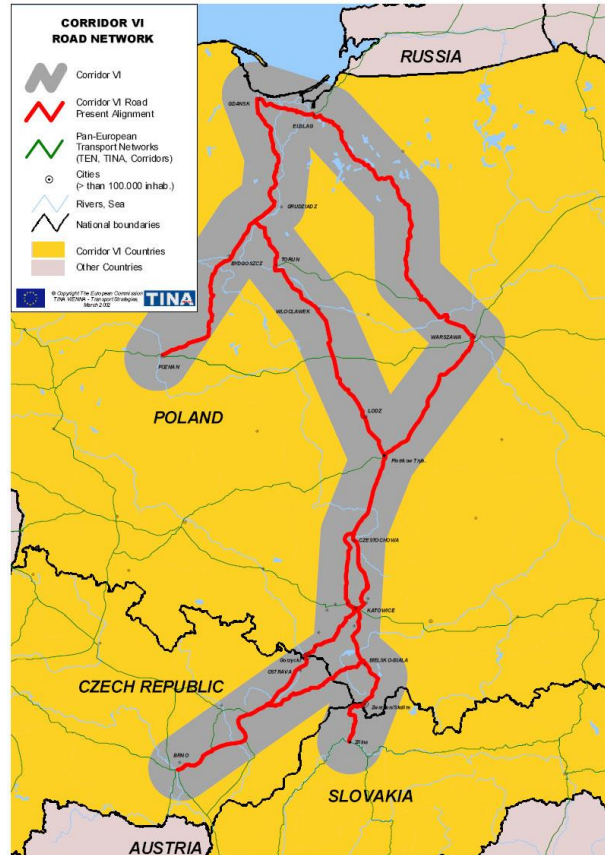
Koridor VI. sačinjava ukupno 1 800 km željezničkih pruga, 1 880 km cesta, 6 aerodroma i 5 luka. Ukupna dužina ovog koridora iznosi 1 800 km. Njegovu glavnu trasu čini: Gdanjsk – Torun – Poznan – Grudziadz – Varšava – Zebrzidovice – Katowice – Žilina – Ostrava. Glavni pravac se u Gdanjsku razdvaja na dva dijela: jedan ide preko Varšave, a drugi preko Toruna i Lođa do Katowice i dalje prema Žilini (Slovačka).

Nadalje, južno do Gdanjska, u Tzewu, poljske vlasti su odlučile razdvojiti željeznički putnički od teretnog prometa. Tako putnički promet prolazi kroz Varšavu i ide dalje do Katovice, a teretni se kreće do Varšave preko Bydgoszcza do Katovica. Stvaranje ovog koridora imalo je za cilj povezivanje poljskih luka na Baltičkom moru (Gdanjsk i Gydnia) sa Slovačkom i Češkom. (Karta 3.10) (Karta 3.11)



Karta 3.10 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koridora 6

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski->



Karta 3.11 Karta cestovnega koridora Paneuropskoga koridora 6

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.7. Paneuropski koridor 7

VII. Paneuropski koridor predstavlja glavni unutarnji transportni vodeni koridor. Naziva se još Dunavski plovni put jer predstavlja tok rijeke Dunav, koja je druga po veličini rijeka u Europi i plovna na udaljenosti od gotovo 2 415 km. Povezuje deset zemalja: Njemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Rumunjsku, Bugarsku, Moldaviju i Ukrajinu. Nadalje, povezuje zapadnu i istočnu Europu preko rijeka Rajne i Majne, te kanala Rajna – Majna – Dunav, a Sjeverno more s Crnim morem povezuje prolazeći preko Njemačke, Austrije, Slovačke (Bratislava), Mađarske (Gyor – Gornji), Hrvatske, Srbije, Rumunjske (Konstanta), Bugarske (Ruse, Lom), Moldavije i Ukrajine. (Karta 3.12)

VII. koridor uključuje 44 morske i riječne luke, a većina luka na Dunavu ima osigurane cestovne i željezničke veze, što im daje na važnost budući su na taj način povezane s ostalim koridorom. Glavne luke na Dunavu koje povezuju:

- IV. Koridor su Budimpešta i Medgidia,
- V. Koridor su Bratislava, Budimpešta, Dunaújváros i Mohač,
- X. Koridor su Budimpešta, Beograd i Novi Sad.

Od 1992. godine Dunavski plovni put spojen je s kanalom Rajna – Majna, ali nije došlo do povećanja korištenja ovog koridora prvenstveno zbog političkih ograničenja prouzrokovanih raspadom Jugoslavije. Bez obzira na otvaranje novog kanala Dunav – Majna, samo 8% kapaciteta ove rijeke iskorištava se za prijevoz.

Glavni problemi u daljnjem razvoju ovog koridora su identificirani kao:

- nedovoljne dubine na pojedinim mjestima,
- velike promjene vodostaja,
- niski mostovi,
- uzak plovni put na pojedinim trasama,
- velika oštećenja na dijelu kojim Dunav prolazi kroz Srbiju,
- tehničko stanje flote

Garanciju razvoju ovog koridora predstavlja znatan broj zemalja zainteresiranih za njegov razvoj, a o ukupnom razvoju brine se posebno Dunavska komisija sastavljena od svih zemalja zainteresiranih za ovaj koridor. U svezi s tim osnovane su tri radne grupe:

- za infrastrukturu – predsjedava joj Rumunjska, a bavi se lučkom i navigacijskom infrastrukturom,
- za operacije – predsjedava joj Austrija, a pokriva management budućeg prometa, transportne i logističke troškove, te efikasnost i kvalitetu usluga uključujući i eventualne administrativne probleme
- za flotu – predsjedava joj Mađarska, a bavi se razvojem i karakteristikama veličine flote i tipa brodova u floti, te njihove interoperabilnosti s Rajnskom i Dnjeparskom flotom.

Unutranji plovni putevi u Hrvatskoj protežu se duljinom od 804 km, od tih 804 km 287 km je dio međunarodnih plovnih puteva.¹⁰ Rijeka Dunav se proteže kroz Hrvatsku, a ona je jedna od najbitnijih transportnih riječnih ruta u europskoj te povezuje Hrvatsku sa Sjevernim i Crnim morem. Najveća luka na rijeci u Hrvatskoj je Vukovar.



Karta 3.12 Karta Paneuropskoga koridora 7

Izvor: <https://image.slidesharecdn.com/patris-150730155009-lva1-app6891/95/patris-11->

3.8. Paneuropski koridor 8

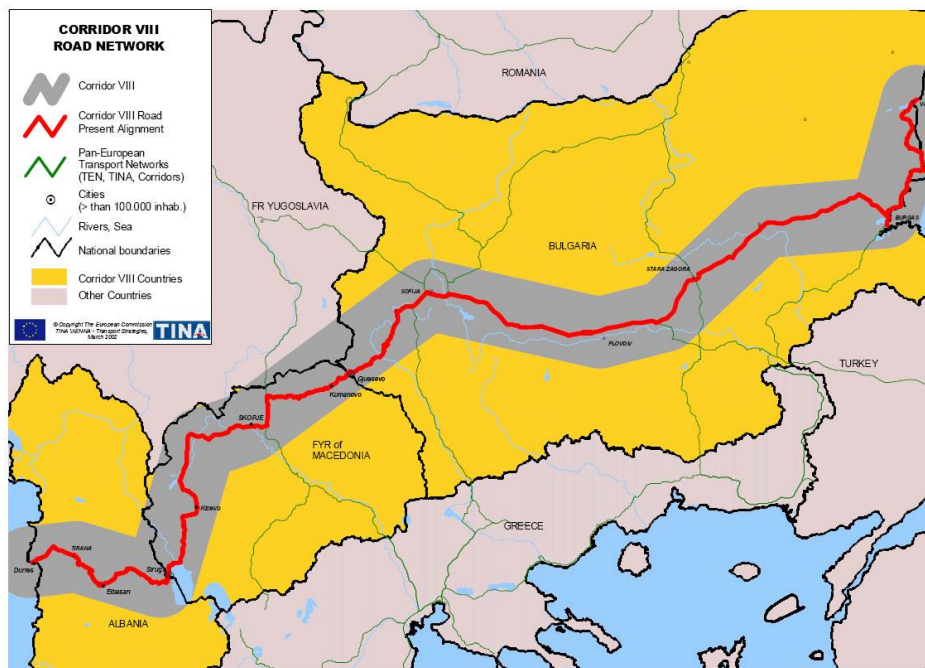
Ovaj koridor prostire se od istoka prema zapadu i povezuje Paneuropsko transportno područje Jadransko – jonskog mora s Paneuropskim transportnim područjem Crnog mora. Obuhvaća ukupno 1 270 km željezničkih pruga, 960 km cesta, 4 aerodroma i 2 luke. Ukupna mu je dužina oko 1 300 km. Njegov značaj leži u tome da se kod Skopja povezuje na Koridor X., kod Sofije na Koridor IV., a kod Plovdiva na Koridor IX.¹¹ (Karta 3.13) (Karta 3.14)

Participacija Grčke i Turske omogućena je spojem VIII. i IV. Koridora. U svibnju 1997. osnovana je radna grupa za željeznice pod predsjedavanjem bugarskih željeznica i tada je potpisan Ugovor o kooperaciji između Željeznica.

¹⁰ <http://www.investcroatia.hr/investors-guide/infrastructure/river-transport/>

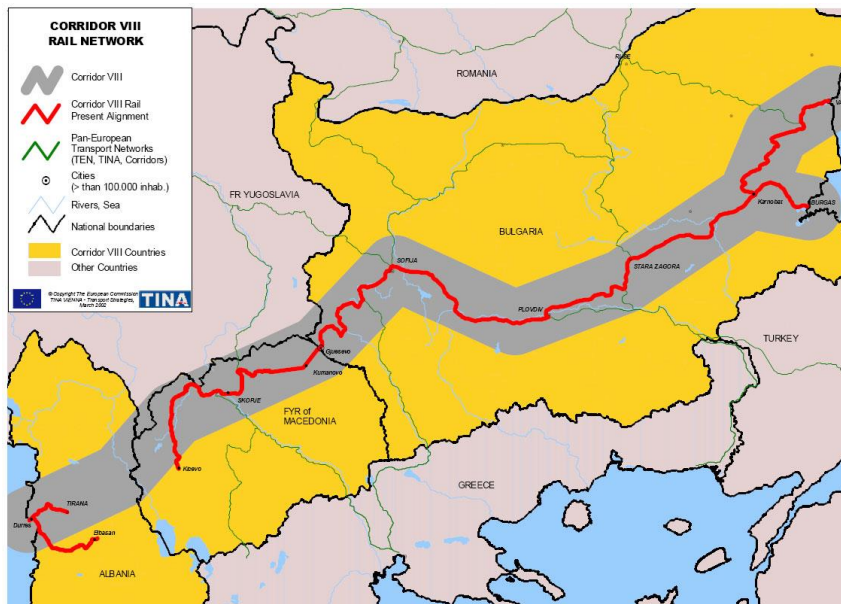
¹¹ Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 97.

Među najvažnijim budućim aktivnostima ovog koridora je natječaj koji je RFI (tal. Rete Ferroviaria Italiana- Talijansko državna agencija za željeznice) raspisala za izradu studije o izvedivosti koja se odnosi na željeznički sustav čitavog Koridora VIII. ANAS (tal. Azienda Nazionale Autonoma delle Strade, Talijanska državna agencija za ceste) je potvrdila svoju spremnost za sudjelovanjem u projektima za razvoj Koridora VIII.



Karta 3.13 Karta cestovnog koridora Paneuropskoga koridora 8

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>



Karta 3.14 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koridora 8

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.9. Paneuropski koridor 9

IX. Koridor najdulji je Paneuropski koridor i predstavlja vezu baltičkog mora, Crnog mora i Mediterana s raširenom mrežom grana. Prolazi kroz osam zemalja (Bjelorusiju, Bugarsku, Finsku, Litvu, Moldaviju, Rumunjsku, Rusiju, i Ukrajinu) i obuhvaća ukupno 6 500 km željezničkih pruga, 5 820 km cesta, 4 aerodroma i 2 luke. Njegov glavni pravac čini: Helsinki – St. Petersburg – Kijev – Bukurešt – Minsk – Dimitrovgrad – Aleksandropulos. (Karta 3.15) (Karta 3.16) Pored osnovnog pravca koridor ima i dodatne grane i to:

- 1. grana – St. Petersburg – Moskva – Kijev,
- 2. grana – Kijev – Minsk – Vilna – Kaunas – Klaipeda/Kaliningrad
- 3. grana – Kaunas – Klaipeda
- 4. grana – Ljubljavka – Odesa.

Sastavni dio ovog koridora predstavlja i tzv. zapadna trasa (Kopenhagen – Stockholom – Helsinki – Petrograd) koja je uvrštena u prioritete Europske unije. Istočna trasa (Helsinki – Petrograd – Moskva) je u Essenu 1994. godine proglašena posebnim prioritetom država Europske unije s trećim državama čime je ovaj koridor dobio povlašteniji status od ostalih.



Karta 3.15 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koidora 9

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>



Karta 3.16 Karta cestovnoga koridora Paneuropskoga koidora 9

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3.10. Paneuropski koridor 10

Ovo je posljednji, a ujedno i najmlađi koridor koji je definiran u TEN –T, prvenstveno zbog činjenice da prolazi osjetljivim balkanskim područjem te da su države zainteresirane za razvoj ovog koridora tek nedavno uključene u proces stvaranja mreže. Za razliku od prethodnih koridora ovaj koridor ustanovljen je na Helsinškoj konferenciji 1997. godine kao plod njegove tradicionalne uloge veze između zapadne Europe, Grčke i Turske. Ovaj koridor prolazi kroz osam zemalja (Austrija, Slovenija, Hrvatska, Bugarska, Mađarska, Makedonija, Grčka i Srbija) i obuhvaća ukupno 2 360 km željezničkih pruga, 2 150 km cesta, 4 aerodroma, i 1 luku. Ukupna dužina koridora iznosi 2 360 km. (Karta 3.17) (Karta 3.18) Prostire se od sjeverozapada prema jugoistoku i obuhvaća trasu: Salzburg – Graz – Ljubljana – Zagreb – Beograd/Niš – Skopje – Solun. Nadalje, koridor osim glavnog pravca ima i četiri grane:

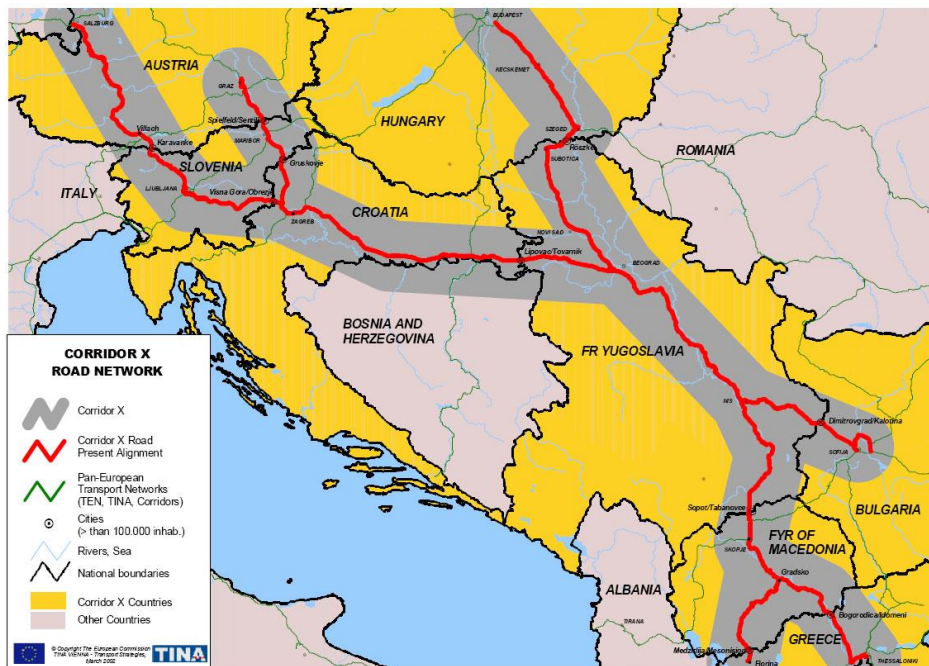
- 1. grana: Gradec – Maribor – Zagreb,
- 2. grana: Budimpešta – Novi Sad – Beograd,
- 3. grana: Niš - Sofija (Dmitrovgrad – Istanbul preko IV koridora),
- 4. grana: Veles – Prilep – Bitola – Florina – preko Via Egnatie.

Nacrt Memoranduma o razumijevanju koridora prihvaćen je na prvom sastanku Ministarstva prometa pod predsjedavanjem Grčke, koji je održan u Solunu u studenome 1998.godine. politička situacija, odnosno rat na Kososvu, ograničila je napredak i razvoj koridora. Stoga je u rujnu 1999. godine u Sarajevu održana konferencija na kojoj se raspravljalo o završetku kosovske krize. Tom prilikom je dat prijedlog o proširenju X. Koridora koji bi se odnosio na odvojak koji ide do Zagreba preko Sarajeva do Crne Gore i Makedonije.

Republika Hrvatska i Slovenija vide svoju šansu kroz izgradnju ovog koridora centralnim pravcem Ljubljana – Zagreb – Beograd i granom „A“ Gradec – Maribor – Zagreb. Bugarska i Mađarska se zalažu za stvaranje ovog koridora istočnije što bi uključivalo i Srbiju. Makedonija također preferira ovaj pravac zbog grane Veles – Bitola – Florina – Via Egnatia.

Kao poseban dio Paneuropske mreže pojavljuje se i tzv. „mediteransko kratko brodarstvo“ koje obuhvaća brodski prijevoz na Mediteranu uključujući i Crno more, Crno more – Suez i Jadransko

more – Suez. U okviru razvoja ovog dijela značajna sredstva se ulažu u luku Konstanca i Aleksandropulos.



Karta 3.17 Karta cestovnog koridora Paneuropskoga koidora 10

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>



Karta 3.18 Karta željezničkoga koridora Paneuropskoga koidora 10

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

4. IZVORI FINANCIRANJA PANEUROPSKIH KORIDORA

Problemi javnog financiranja, uspostavljanja i razvoja prometnog sustava u državama središnje i istočne Europe i jugoistočne Europe daleko su intenzivniji od istih u razvijenim zemljama Europske unije što potkrepljuju činjenice da je većina zemalja ove regije suočena s budžetskim deficitom, prisutnosti monetarnog odbora te aktivnoj superviziji Međunarodnog monetarnog fonda. Razlikujemo tri tipa javnog financiranja:

- direktno državno financiranje,
- državno kofinanciranje koje podrazumijeva aktivno učešće Međunarodnih financijskih institucija,
- ograničeno državno financiranje koje se odnosi isključivo na davanje garancija, odnosno pokrivanje rizika koji ne može biti pokriven tipčnim ekonomskim i/ili komercijalnim sredstvima.

Kada govorimo o privatnom financiranju, tada moramo reći da ga je teško naći u čistom obliku bez obzira što ga preferiraju vlade država zainteresiranih za izgradnju koridora. Stoga je razvijena ideja o sudjelovanju osiguravajućih društva u financiranju projekta izgradnje infrastrukture. U tom bi slučaju bilo moguće uskladiti prihode od infrastrukturnih investicija u vrijeme kada je potrebno osiguravajućim društvima za pokriće njihovih obveza.¹²

Do sada je iskustvo pokazalo da je kombinacija privatnog i državnog financiranja optimalno rješenje, a ono se može revalorizirati kroz privatno – javno partnerstvo ili koncesije. Javno – privatno partnerstvo je za državu relativno skupo, no prednost mu je u tome što su novčana sredstva uvijek pravovremeno na raspolaganju i uz to je uvijek uključena i izvjesna tehnička pomoć. Zatim, privatna ulaganja ovise od ekonomskog i regulatornog oblika, a usmjerena su uglavnom na cestovni i željeznički promet.

Dugo se smatralo da je najbolji način raspodjele rizika onaj kada privatni sektor preuzme odgovornost za operacije, menadžment, koncepciju, konstrukciju, dizajn i kompletno financiranje

¹² Grueter, J.: Developing Pan – European Transport Corridors, London and Water International, 98, 200. str. 16.

projekta u periodu od nekoliko godina, te da ga nakon toga prepusti javnom sektoru. Međutim, praksa je pokazala upravo suprotno, što je dovelo javne vlasti do traženja adekvatnog načina za koparticipiranje u projektima. S tim u svezi otvorene su brojne mogućnosti za dobivanje garancija, novčane pomoći, realokacije postojećih sredstava i poreznih olakšica.

Upravo prema procjenama, optimalno bi bilo kada bi svaka država izdvajala 2% svog BDP-a godišnje, što bi u prosjeku iznosilo 2,4 mlrd eura za cijelu regiju. Međutim, za realizaciju planiranih projekata, s tim u skladu, bi bilo potrebno osigurati još dodatnih 5 mlrd eura godišnje, za koje bi se države regije zadužile kod Međunarodne zajednice.

Iz gore navedenih informacija, možemo zaključiti da ne postoji idealan model financiranja projekta Paneuropskih koridora. Svaka bi država trebala težiti ka pronalaženju najprimjerenijih mjera za privlačenje direktnih stranih investicija, što bi smanjilo opterećenje državnog budžeta. Nadalje, ne bi trebalo zanemariti niti raspoloživu pomoć programa Europske unije, posebno ISPA (eng. The Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) programa, koji su namijenjeni isključivo za te svrhe.

5. ZNAČENJE PANEUROPSKIH KORIDORA ZA EUROPSKO GOSPODARSTVO

Projekcija razvoja prometne infrastrukture država Europe definirana je Paneuropskom i transeuropskom transportnom mrežom (TEN-T). Već više od petnaest godina intenzivnih napora europskih država bazira se na projekciji i izgradnji ove mreže, kao i autoriteti međunarodnih financijskih izvora koji prate njenu izgradnju, garantiraju da će prometna infrastruktura Europe izgledati upravo onako kako je dogovoreno od strane Europskog savjeta ministara transporta (ECMT – eng. European Conference of Ministers of Transport).

Paneuropski prometni koridori predstavljaju prvenstveno zadaću EU na području zajedničke prometne politike, a sadržajno predstavljaju gradnju i modernizaciju cestovnih i željezničkih koridora, te vodenih i kombiniranih putova i naglasak na jedinstvenoj transportnoj politici, kao i jednakosti nacionalnog zakonodavstva i propisa, koji se odnose na područje transporta i udruženi su u jedinstveno zakonodavstvo EU. Među značajne ciljeve zajedničke prijevozne politike ubrajaju se sljedeći ciljevi:

- razvoj i integracija transportnog sustava EU,
- tehnička harmonizacija i razvoj transportne mreže,
- mjere očuvanja okoliša,
- socijalna zaštita,
- razvoj i istraživanje te
- povezivanje s trećim državama na području transporta.

Nadalje, izgradnja spomenutih koridora, koji djelomično prolaze područjem Hrvatske, u budućnosti će doprinijeti učinkovitijem i cjelokupnom razvoju Europe, prije svega povezivanju rubnih sa srednjim regijama Europe, što će voditi većem gospodarskom rastu i učinkovitosti. Dobro razvijena transportna infrastruktura jako utječe na uspješnost i učinkovitost domaće i međunarodne trgovine što predstavlja jedan od razvojnih prioriteta EU.

Bitan čimbenik usklađivanja hrvatskog prometnog sustava i susjednih zemalja je upravo zajednički europski interes. Europski su prometni i gospodarski interesi preko Hrvatske i njenih susjeda usmjereni prema istoku i jugoistoku Europe, točnije Bliskom istoku.

Uspješan razvoj svih država i regija u Europi zahtijeva internacionalizaciju transportnih aktivnosti, ista je moguća samo u učinkovitom i integralnom sustavu, koji će uspješno prkositi sve većem rastu transporta. Slikoviti prikaz neuravnoteženosti među transportnim oblicima pokazuje nam podatak, da se u vremenskom razdoblju od 1970. do 1990. godine obujam transporta povećao za 60%. Najveći porast zabilježen je u cestovnom transportu koji je u cijelosti porastao s 50% na 70%.

Nadalje, bitno je spomenuti Europsku investicijsku banku koja ima značajnu ulogu kod razvoja Transeuropske prometne mreže – TEN-T kao i kod razvoja transportne infrastrukture srednje i istočne Europe. Jedan od prioriternih projekata koji je financirala Europska investicijska banka i koji ulazi u set „brzo startajućih“ projekata je ASEMP (eng. Adriatic Sea Environmental Master Plan) - master plan za Jadran koji je Hrvatska postavila kao prioritetan projekt. Sredstva za ovaj projekt osigurala je Njemačka, a ukupna vrijednost studije je 0,8 mln eura. Iako je ovaj projekt zamišljen kao ekološki orijentiran ima značajnu ekonomsku ulogu jer definira osnove razvoja prometa i turizma u regiji. Uključuje Hrvatsku, Sloveniju, i Italiju. Cilj projekta je identificiranje kritične ekološke točke na Jadranu, utvrđivanje prioriternih tretmana i scenarija reakcija.

Buduća ulaganja za povezivanje Europe iznose 30.6 milijardi eura, od čega je planirano da 12.8 milijardi eura ide u generalni fond, a u kohezijski fond odlazi 11.3 milijardi eura. EU je također zatražila da se poboljša strateška infrastruktura kako bi se koridori prilagodili i služili vojnom transportu i vojnoj mobilnosti.¹³

¹³ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/eu-budget-future-connecting-europe-facility_en

5.1. Značenje koridora za gospodarstvo Republike Hrvatske

Ciljevi ukupnog društvenog i gospodarskog razvitka Hrvatske usmjereni su ka poboljšanju životnog standarda stanovništva u tom okviru posebno značenje pripada prometu, odnosno odgovarajućem utvrđivanju ciljeva i strategije razvitka prometne funkcije u cjelini te svake prometne grane posebno.

Izgradnja Paneuropskih koridora za Hrvatsku predstavlja zahtjevnu i nužnu investiciju. U Hrvatskoj postojeća infrastruktura kao i suprastruktura pomalo je zastarjela, transportna tehnologija nedovoljno razvijena, a ista tvrdnja vrijedi i za robne i putničke tokove, a ne funkcionira ni integralno – informacijski sistem.

Paneuropski koridori koji prolaze područjem Hrvatske predstavljaju mogućnost njezinog uključivanja u europski prometni i gospodarski sustav, te time osiguravaju potrebne uvjete za uspješan gospodarski razvoj. Činjenica da Hrvatska predstavlja značajno transportno i tranzitno područje je njeno uvrštavanje u integrirane europske prometne mreže u sklopu koje se određuju glavni međunarodni prometni koridori (V. I X. Koridor) preko njezinog teritorija, kao okosnica ciljanog prometnog planiranja komplementarnih prometnih pravaca različitih prometnih grana i oblika prijevoza te prometnih čvorova i terminala. Pravac istih zacrtan je:

- V. Transportni koridor: Venecija – Trst/Kopar – Ljubljana – Maribor – Budimpešta – Užgorod – Lvov – Kijev,
 - grana A: Bratislava – Žilina – Košice – Uzgorod,
 - grana B: Rijeka – Zagreb – Budimpešta
 - grana C: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- X. Transportni koridor: Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veleš – Thessaloniki
 - Grana A: Graz – Maribor – Zagreb
 - Grana B: Budimpešta – Novi Sad – Beograd
 - Grana C: Niš – Sofia – Plovdiv – Edirne – Istanbul (preko IV. koridora)
 - Grana D: Veleš – Prilep – Bitola – Florina - Igoumenitsa

6. ZNAČENJE V., VII i X. PANEUROPSKOG KORIDORA ZA REPUBLIKU HRVATSKU

Ulaskom u Europsku uniju, Hrvatska se približila životnom standardu EU. Razvoj Paneuropskih koridora ima središnju ulogu u tom približavanju. Koridorima X, Vb i Vc, koji prolaze kroz Hrvatsku, odvija se najveći dio trgovine, tranzita i turističkog prometa između država Europske unije i regije na jugoistoku Europe te unutar same regije. Naime, ovi koridori zauzimaju centralno mjesto u programu Hrvatske vlade koji se bavi modernizacijom prometne infrastrukture, a u tijeku su velika ulaganja u Hrvatske željeznice, dvije međunarodne luke (Rijeka i Ploče) te ceste i autoceste.

Rijeka, i kao luka i kao poslovno i turističko odredište, ima strateški položaj i predstavlja ulazna vrata koridora Vb. Paneuropski koridor Vb na relaciji Rijeka – Zagreb – Budimpešta transverzalni je pravac koji povezuje srednjoeuropski prostor s jadranskim te u širem smislu s mediteranskim prostorom, uključujući riječku luku kao referentnu tranzitnu točku koridora te cestovne i željezničke komunikacije u njenom kopnenom povezivanju sa srednjoeuropskim tranzitnim zaledem.¹⁴

Pruga Botovo – Zagreb – Rijeka hrvatska je dionica B-ogranka V. Paneuropskog prometnog koridora (koridor Vb). Tom željeznicom je luka Rijeka povezana s unutrašnjošću Hrvatske, a preko nje i sa srednjoeuropskim zemljama koje gravitiraju riječkoj luci. Uz prugu Savski Marof – Vinkovci – Tovarnik, koja je hrvatska dionica X. Paneuropskog prometnog koridora, pruga Botovo – Zagreb – Rijeka ima veliku važnost u razvojnim planovima tržišnog nastupa HŽ – infrastrukture d.o.o. To je pruga na kojoj će se u budućnosti moći ostvarivati znatni prihodi. Nizinska pruga od Zagreba (Hrvatskog Leskovca) do Rijeke (Krasice) imat će veliku važnost za cjelokupno hrvatsko gospodarstvo, a osobito za razvoj riječke luke, jer će se tako povećati njena konkurentnost.

¹⁴ Strategija razvoja intermodalnog transporta i mreže intermodalnih terminala u Republici Hrvatskoj, Fakultet prometnih znanosti Sveučilište u Zagrebu, Intermodarh, Zagreb, 2008.p.10.

Koridor Vb ima prioritet u razvojnim planovima Hrvatskih željeznica upravo zbog važnosti koju ima za domaći i međunarodni promet. Odlučeno je da se na cijelom potezu od državne granice s Mađarskom do Rijeke sagrade dva kolosijeka te da se pruga osposobi za voznu brzinu vlakova od 160 odnosno 200 km/h.

Koridor Vc spaja Ploče s važnijim gradovima i rudarskim i industrijskim središtima Bosne i Hercegovine, posebno Mostarom (77 km), Sarajevom (199 km), Zenicom (275 km) i Zvornikom. Izvan Bosne, koridor Vc dotiče luku Vukovar na Dunavu u Hrvatskoj, a završava u Budimpešti (Mađarska).¹⁵



Karta 6.1 Detaljniji prikaz južnih koridora

Izvor: <https://docplayer.net/docs-images/53/32559289/images/57-0.jpg>

¹⁵ Buduća transportna mreža (TEN-T) u Republici Hrvatskoj i prioritetni projekti od europskog interesa u okviru TNT-T mreže. Poglavlje pregovora 21., „Transeuropske mreže“, Vlada Republike Hrvatske, lipanj, 2008.p.76.

Potom, u južnoj Dalmaciji i Bosni i Hercegovini za koridor Vc vezane su značajne, direktne i indirektne privredne aktivnosti koje se događaju tijekom cijele godine. Vrijednost direktne privredne aktivnosti približno iznosi 19 milijuna USD (u prosjeku 8 USD po toni) za luku Ploče. Koridor Vc osigurava važan izvor prihoda za ovaj dio Hrvatske u kojem se, izvan turističke sezone, odvija ograničena privredna aktivnost. Nadalje, kapacitet koridora Vc ne ovisi samo o ulaganjima u luku već i o modernizaciji željeznice i povećanju njezinih kapaciteta s obzirom na to da se većina rasutog tereta prevozi željeznicom. U okviru priprema za to, Hrvatske i Bosanskohercegovačke željeznice izradile su sporazum o suradnji i akcijski plan te se složile da, boljom koordinacijom svojih aktivnosti na koridoru, ulaganjima u infrastrukturu i vozni park, usko surađuju u cilju poboljšanja efektivnog prometovanja i brzine željeznice i poboljšanju radne učinkovitosti.

Kada govorimo o X. Paneuropskom koridoru, odnosno prvom koridoru TEN-T mreže na području Hrvatske, moramo istaknuti da on igra značajnu ulogu za europski prometni sustav. On povezuje jedanaest država srednje i jugoistočne Europe. Općenito on je poveznica zapadne i južne Europe.

Hrvatski dio X. Koridora u većoj mjeri koristi se u svrhu tranzitnog prometa između početne i posljednje točke koridora. Podijeljen je na 5 pruga, poredanih od državne granice s Republikom Slovenijom na zapadu, pa do državne granice s Republikom Srbijom na istoku. Od Zagreba prema Novskoj podijeljen je na dvije jednokolosiječne dionice i to sjeverna od Dugog Sela do Novske i južno od Zagreba preko Siska do Novske. Osim modernizacije postojećih pruga promatrane su i obrađene nova zapadna obilaznica grada Zagreba i brza pruga Sisak – Kutina.

V. i X. Paneuropski koridori mogu u budućnosti doprinijeti suvremenim transportnim vezama Hrvatske sa Slovenijom, Italijom, Austrijom i Mađarskom, dok posredno nude ugodnije tranzitne veze i trećim državama te time znatno doprinose povećanim zahtjevima po suvremenim, ekološko prihvatljivim, sigurnim i učinkovitim putovima.

VII. Paneuropski koridor uvelike može doprinijeti Hrvatskoj te samoj Slavoniji, sama Luka Vukovar je smještena na VII. paneuropskome koridoru, ostale riječne luke u Hrvastoj su luka Osijek na rijeci Dravi te luka Sisak i luka Slavonski brod na rijeci Savi (brodovi 3. klase). Luka Vukovar, najvažnija ove vrste za Republiku Hrvatsku, ima velik razvojni potencijal. Smještena je na dunavskom plovnom putu klase VIc i može prihvatiti plovila klase 5. Ugrađeni kapaciteti luke

omogućuju prekrcaj do 2.000.000 tona tereta godišnje. Lučko područje u Vukovaru rasprostire se na oko 26 hektara i na sjeveru je omeđeno Dunavom, na jugu javnom cestom između Vukovara i Osijeka, odnosno Vinkovaca, na istoku stambenom zonom, dok se na zapadu nalazi poslovno-industrijska zona „Borovo“.¹⁶

Luka Osijek smještena samo 14 kilometara od ušća rijeke Drave u rijeku Dunav, postoji potencijal transformiranja luke Osijek u intermodalni logistički centar uzmemo li u obzir blizinu luke Osijek koridorima X, Vc i Xb i zbog veličine lučkog prostora.

Plan je da višenamjenski kanal Dunav – Sava ima sljedeće četiri jednako važne namjene: prijevoz, navodnjavanje, odvodnju i ujednačavanje vodostaja. Kanalom bi se povezali Dunav i Sava na hrvatskom teritoriju. Pored činjenice da kanal povezuje hrvatsku mrežu unutarnjih plovni putova, njegovom bi se izgradnjom hrvatske morske luke povezale s Dunavom, a time i Srednjom Europom.¹⁷

Luka Slavonski brod je veoma važna za Brodsko-posavsku županiju kao i Bosnu i Hercegovinu jer se nalazi na granici i blisko je povezana s koridorom Vc, kao i koridorom X samim time luka Slavonski Brod je i ulazna luka za europsku uniju.

Luka Sisak se nalazi u blizini koridora Vb i X, a ona je najbliža riječna luka sjevernoj i središnjoj Hrvatskoj.

¹⁶ http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strat%2017-30%20PROM%20%2028-8_17.pdf

¹⁷ http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strat%2017-30%20PROM%20%2028-8_17.pdf

7. PANEUROPSKI KORIDORI U TEN-T MREŽI

Europski političari su odlučili osnovati transeuropsku prometnu mrežu (TEN – T, eng. Trans-European Transport Network) radi uspostavljanja jedinstvene, multimodalne mreže koja integrira kopnene, pomorske i zračne transportne mreže diljem Europske Unije, dozvoljavajući tako jednostavno i vrlo brzo prometovanje roba i ljudi između država članica te osiguravanje međunarodnih mreža.¹⁸

U TEN-T mreži postoje sveobuhvatna i osnovna mreža, u sveobuhvatnu se uključuju svi projekti za koje potrebno da se dovrše do 31. prosinca 2050. godine, a u osnovnu mrežu spadaju projekti za koje je potrebno da se dovrše do 31. prosinca 2030. godine.

Jedan od najbitnijih zadataka prometne mreže je uklanjanje uskih grla i povezivanje udaljenih regija u zajednički sustav prometnica, bolja povezanost između članova europske unije te jačanje socijalne, teritorijalne i ekonomske povezanosti u europskoj uniji što bi vodilo prema stvaranju jedne kontinentalne europske prometne zone. Planovi za implementaciju sustava su:

- Izgradnja novih infrastrukturnih objekata
- Korištenje novih digitalnih tehnologija
- Alternativna goriva i univerzalni standardi
- Modernizacija i poboljšanje trenutne prometne infrastrukture i infrastrukturnih objekata

TEN-T mreža se sastoji od 9 koridora (Slika 7.1):

- Baltičko-jadranski
- Sjeverno more – Baltik
- Mediteranski
- Bliski istok – Istočni Mediteran
- Skandinavsko-mediteranski
- Rajnsko – alpski

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/about-ten-t_en

- Atlantski
- Sjeverno more – Mediteran
- Rajna – Dunav

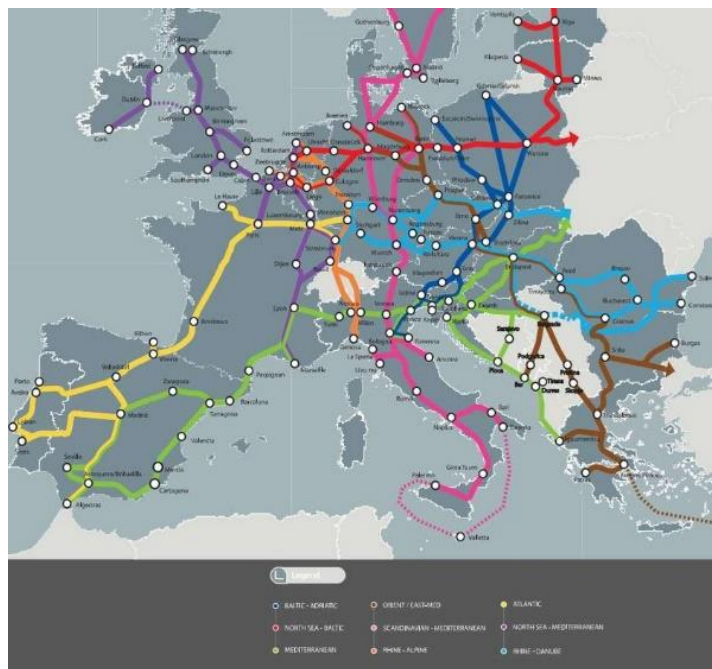
I., II. i III. Paneuropski koridor dio su TEN-T koridora Sjeverno more – Baltik. Dio tog TEN-T koridora nisu Rusija, Bjelorusija i Ukrajina. Nijedna od 3 navedene država nije članica EU, a ni kandidat za članstvo.

Paneuropski koridori IV., VI. i X. dio su TEN-T koridora Bliski istok – Istočni Mediteran. VI. koridor čini sjeverni dio toga TEN-T koridora dok IV. koridor čini jugo-istočni dio toga TEN-T koridora. X. koridor počinje biti dio toga TEN-T koridora prelaskom koridora u teritorij Srbije.

Paneuropski koridor V. i X. dio su Mediteranskog TEN-T koridora. X. koridor je dio ovog TEN-T koridora prije prelaska u teritorij Srbije gdje prelazi u TEN-T koridor Bliski istok – Istočni Mediteran, na teritoriju Hrvatske on pripada Mediteranskom TEN-T koridoru.

VII. paneuropski koridor dio je TEN-T koridora Rajna – Dunav.

Paneuropski koridori VIII. i IX. nisu dio TEN-T transportne mreže.



Karta 7.1 Karta TEN-T mreže

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/01_interactive_map.png

7.1. Hrvatska u TEN-T koridoru

Hrvatska se nalazi na dva koridora osnovne prometne mreže, Mediteranskom i Rajna – Dunav koridorima. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici.¹⁹

Sastavni dio toga željezničkog i cestovnoga koridora je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta, koji su i umreženi u koridoru Vb. Također se i nastavlja cestovni i željeznički pravac Zagreb – Slovenija koji je umrežen u koridoru X.

Preko Rajna - Dunav koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor, koji ide od Baltičkog mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije. Koridor Rajna-Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more, kao i VII. paneuropski koridor.²⁰

Neke od koristi tih koridora su otvaranje novih radnih mjesta, povećanje stupnja multimodalnosti, izgradnje infrastrukture koja bi podržala tu multimodalnost i poboljšanje transportne tehnologije, smanjivanje gužva na cesti, smanjenje ispušnih plinova (CO₂) kao i veća sigurnost kod prijevoza terete i prometa u cijelosti.

Prometna infrastruktura na koridorima je sufinancirana iz EU fondova međutim projekti koji se ne nalaze na osnovnoj mreži TEN-T, bilo cestovni ili željeznički, imaju prioritet nad projektima u sveobuhvatnoj mreži.

Postoje razni projekti na mediteranskom koridoru unutar RH koji se nalaze na osnovnoj mreži, najveći problem na mediteranskom koridoru unutar RH je zastarjela željeznička infrastruktura za

¹⁹ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/eu-prometni-koridori-i-ten-t/>

²⁰ <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/eu-prometni-koridori-i-ten-t/>

čije poboljšanje postoji 7 projekata. Kao kratkotrajna rješenja traže se poboljšanja trenutnih pruga sa jednim kolosijekom, a kao dugoročna rješenja planira se izgradnja novih tračnica kako bi se sa trenutnog sustava jednog kolosijeka prešlo na sustav dva kolosijeka. Od tih projekata za njih 4 još uvijek traju istraživanja koja se planiraju dovršiti do 2020. godine, a svih 7 projekata se planira dovršiti do 2030. godine.

Projekti u istraživanju:

- Križevci – Državna granica (planirani minimalni troškovi 275.000.000,00 €)
- D. Selo – Križevci (planirani minimalni troškovi 250.000.000,00 €)
- Hrvatski Leskovac – Karlovac (planirani minimalni troškovi 350.000.000,00 €)
- Goljak – Skradnik (planirani minimalni troškovi 650.000.000,00 €)

Projekti gdje je istraživanje završilo:

- Ogulin – Delnice – Škrljevo (planirani minimalni troškovi 667.000.000,00 €)
- Škrljevo – Rijeka (planirani minimalni troškovi 183.000.000,00 €)
- Željeznička zaobilaznica oko Zagreba (planirani minimalni troškovi 900.000.000,00 €)

Projekti na mediteranskom koridoru odnose se i na luku Rijeka, a ti projekti se odnose na rekonstrukciju željezničkih pruga:

- Pruga Rijeka – Brajdica, Rijeka – Cargo pruga i izgradnja intermodalnog terminala (planirani minimalni troškovi 65.000.000,00 €)

I odnose se na povećanje kapaciteta lučkog pristaništa u Zagrebačkom lučkom pristaništu i implementacije sustava javnog skladišta u luci Rijeka:

- Povećanje kapaciteta skladišta (planirani minimalni troškovi 65.000.000,00 €)
- Implementacija sustava javnog skladišta (planirani minimalni troškovi 2.000.000,00 €)

Očekuje se da ti projekti vezani za luku Rijeka budu dovršeni do 2020. godine.

HŽ Infrastruktura d.o.o. i RH zatražili su izgradnju i poboljšanje trenutne željezničke infrastrukture na relaciji Škrljevo – Rijeka – Jurdani, no iako nije dio osnovne mreže projekt bi

mogao biti bitan za razvoj koridora, planirani minimalni troškovi iznose 120.000.000,00 €, a projekt je planiran za dovršenje do 2030. godine.

8. ZAKLJUČAK

Paneuropski prometni koridori su definirani prometni putevi u srednjoj i istočnoj europi. Paneuropski prometni koridori su bili definirani na različitim konferencijama u prošlosti te su tim konferencijama prisustvovali ministri prometa zemalja kroz koje koridori prolaze. Paneuropski koridori predstavljaju izgradnju i modernizaciju željezničkog i cestovnog prometa korištenjem koridora, te korištenjem kombiniranih i vodenih puteva, kao i poboljšanje povezanosti za ujedinjenje na zajedničku transportnu mrežu u europi. Ti koridori omogućuju bolji pristup zapadnoj i srednjoj europi.

Ulaganja u obnovu željeznica, cesta i riječnih plovnih puteva ne samo da će doprinijeti povezanosti zemalja na dionicama kojima ti pravci prolaze nego će donijeti i mnoge prednosti razvoju gospodarstva zemalja koje povezuju i skratit će vrijeme putovanja putnika i robe.

Prioritet ulaganja u razvoj infrastrukture određenih koridora bili su odlučeni na konferencijama u Kreti i u Helsinkiju, pokušava se i poticati bolja komunikacija između zemalja na pojedinim koridorima kako bi se ubrzao protok robe na graničnim prijelazima te kako bi se i potaknuo razvoj intermodalnog transporta.

Hrvatska ima predispozicije za privlačenje međunarodnih prometnih tokova, pogotovo tranzitnih, te bi tako mogla steći industrijski i gospodarski rast kao tranzicijska zemlja s intenzivnim vanjskotrgovinskim relacijama. Posebnu važnost za razvoj i ulaganje u paneuropski koridor Hrvatskoj daje turizam, kao država čiju najveću zaradu donosi turizam Hrvatskoj je potrebno ulagati u koridore kako bi posjetitelji i turisti mogli lakše i brže doći do svoje željene relacije, te se brže i lakše vratiti sa svoga ljetovanja.

Paneuropski koridori predstavljaju prednost za Hrvatsku, kao i druge države u regiji te cijeli europski kontinent, predstavljaju gospodarsku prednost za svaku državu europa te im omogućuju bolji tranzicijski potencijal, kao i brži, sigurniji i jeftiniji protok robe.

Države zapadne europa sve više i intenzivnije trguju sa državama srednje i istočne europa, što predstavlja dovoljno velik razlog za izgradnju integrirane prometne mreže. Prelaskom u TEN-T sustav paneuropskih koridora odlazi u prošlost, ali su ti koridori sada dio TEN-T koridora

koji se prostiru kroz čitavi kontinent u univerzalnu prometnu mrežu, TEN-T koridori teže istim stvarima kao i paneuropski koridori, samo na većoj razini. TEN-T koridori će u budućnosti imati veliki značaj za napredak Hrvatske, njezine infrastrukture i gospodarstva.

U Varaždinu, 18. 07. 2019

9. LITERATURA

Knjige:

[4] Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011

[2] Poletan Jugović, T.: The Integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean Transport Corridor Network, Pomorstvo, god. 20, br. 1 (2006),

[3] Gruuter, J.: Developing Pan – European Transport Corridors, London and Water International

[8] Strategija razvoja intermodalnog transporta i mreže intermodalnih terminala u Republici Hrvatskoj, Fakultet prometnih znanosti Sveučilište u Zagrebu, Intermodarh, Zagreb, 2008

[9] Buduća transportna mreža (TEN-T) u Republici Hrvatskoj i prioritetni projekti od europskog interesa u okviru TNT-T mreže. Poglavlje pregovora 21., „Transeuropske mreže“, Vlada Republike Hrvatske, lipanj, 2008

Internet izvori:

[5]http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf
dostupno 14. 06. 2019

[6] <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/funding.html>
dostupno 14. 06. 2019

[7] https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/eu-budget-future-connecting-europe-facility_en dostupno 14. 06. 2019

[2] <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/> dostupno 14. 06. 2019

[10] http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strat%2017-30%20PROM%20%2028-8_17.pdf
dostupno 14. 06. 2019

[11] https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/about-ten-t_en dostupno 14. 06. 2019

[12] <http://promet-eufondovi.hr/poslovanje/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> dostupno 14. 06. 2019

<http://www.investcroatia.hr/investors-guide/infrastructure/river-transport/> dostupno 14. 06. 2019

http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24_report_paneurostar.pdf dostupno 14. 06. 2019

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mediterranean_study_0.pdf dostupno 14. 06. 2019

<http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=46418> dostupno 14. 06. 2019

Popis slika

Karta 2.1 Prikaz paneuropskih koridora na karti Europe	3
Karta 3.1 Prikaz cestovnog koridora paneuropskog koridora 1	9
Karta 3.2 Prikaz željezničkog koridora Paneuropskog koridora 1	10
Karta 3.3 Prikaz cestovnih koridora Paneuropskog koridora 2	12
Karta 3.4 Prikaz željezničkih koridora Paneuropskog koridora	12
Karta 3.5 Prikaz cestovnog i željezničkog koridora Paneuropskog koridora 3	13
Karta 3.6 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 4	15
Karta 3.7 Karta cestovnog koridora Paneuropskog koridora 4	16
Karta 3.8 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 5	18
Karta 3.9 Karta cestovnoga koridora Paneuropskog koridora 5	18
Karta 3.10 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 6	19
Karta 3.12 Karta Paneuropskog koridora 7	22
Karta 3.13 Karta cestovnoga koridora Paneuropskog koridora 8	23
Karta 3.14 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 8	24
Karta 3.15 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 9	25
Karta 3.16 Karta cestovnoga koridora Paneuropskog koridora 9	25
Karta 3.18 Karta željezničkoga koridora Paneuropskog koridora 10	27
Karta 3.17 Karta cestovnoga koridora Paneuropskog koridora 10	27
Karta 6.1 Detaljniji prikaz južnih koridora	34
Karta 7.1 Karta TEN-T mreže	38

Popis tablica

Tablica 3.1 Prikaz paneuropskih koridora I kroz koje države prolaze6

Sveučilište Sjever

IZJAVA O AUTORSTVU

I

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, LUKA HORVATIĆ (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom PANEUROPSKI KORIDORI (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Luka Horvatić
(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, LUKA HORVATIĆ (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom PANEUROPSKI KORIDORI (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Luka Horvatić
(vlastoručni potpis)