

Prof. dr. sc. ZDRAVKO PERAN

E-mail: zdravko.peran2@si.htnet.hr

JASMINA SLADOLJEV, univ. spec. oec.

E-mail: jasmina@vus.hr

DARIJO ŠEGO, dipl. ing. prom.

E-mail: darijo@vus.hr

Veleučilište u Šibeniku

Trg Andrije Hebranga 11, HR – 22000 Šibenik, Republika Hrvatska

PROMETNI I EKONOMSKI ZNAČAJ BRZE CESTE ŠIBENIK – DRNIŠ - KNIN

Traffic and Economic importance of expressways Šibenik – Drniš – Knin

1. UVOD

U današnjem, globaliziranom, svjetskom gospodarstvu konkurentski napredak svakog gospodarstva ovisi o omogućavanju što efikasnijeg putovanja ljudi, roba i usluga. Ključna prepreka u ostvarivanju gospodarskog napretka je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture. Ciljevi ukupnog gospodarskog i društvenog razvitka Republike Hrvatske trebaju biti usmjereni na poboljšanje životnog standarda stanovništva, dakle razvoju svakog pojedinog dijela državnog sklopa koji će pridonositi da se navedeno u konačnici i ostvari. U tome okviru veliko značenje pripada prometu odnosno utvrđivanju ciljeva i strategije razvitka prometne funkcije te svake pojedine prometne grane posebno za razvoj pojedine regije. Investiranje u izgradnju nove prometne infrastrukture, jedan je od preduvjeta razvoja regija koje se nalaze pod posebnom državnom skrbi poput grada Knina i grada Drniša u Šibensko-kninskoj županiji.

Povratak stanovnika i demografsku obnovu zaleđa moguće je ostvariti jedino snažnijim gospodarskim razvojem tog dijela Šibensko-kninske županije što bi pridonijelo i samom razvoju grada Šibenika i okolice. Jedan od osnovnih uvjeta gospodarskog razvoja danas jest i kvaliteta ukupnoga prometnog sustava – posebno cestovnog prometa kojim danas teče najveći dio prometa robe i ljudi. Dok je izgradnjom autocesta Zagreb-Split Šibensko-kninska županija kvalitetnije povezana sa sjeverozapadnom Hrvatskom te dalje sa zemljama EU u isto vrijeme zabrinjava loša poprečna cestovna povezanost Šibenika kao županijskog središta s gradovima Drnišem i Kninom te s prostorom zapadne Bosne kojemu je ovo najbliži izlazak na Jadransko more. Za Šibensko-kninsku županiju ovo je primarna cestovna arterija koja povezuje gotovo 80 % stanovništva Županije. Dostupnost infrastrukture temeljna je pretpostavka rasta i zapošljavanja, jer utječe na kvalitetu i raznovrsnost poslovnih prilika, ali i sveukupnu privlačnost zemlje za poslovanje i investicije.

2. UTJECAJ INVESTIRANJA U CESTE NA REGIONALNI RAZVOJ

Promet nije samo jedan od čimbenika rasta i razvoja već i njegova posljedica. Na primjer, za razvijene regije promet nije temeljni čimbenik razvoja, za razliku od slabije razvijenih regija gdje se upravo preko prometa pokušava stimulirati razvoj regije. Međutim, i u takvim regijama promet će biti odlučujući čimbenik rasta i razvoja samo ako promatrana regija ima

razvojne mogućnosti, tj. ako razvoj prometne infrastrukture čini sastavni dio ukupne razvojne politike.

Tijekom posljednjih nekoliko godina u Republici Hrvatskoj intenzivno se ulaže u izgradnju prometne infrastrukture - prvenstveno autocesta čijom se izgradnjom utječe na regionalni razvoj. U Hrvatskoj je izgrađeno i pušteno u promet 1.240,7 km autocesta, 6.571,60 km državnih cesta. U Hrvatskoj na autocestama ima dužine 44.012 m tunela, a na ostalim cestama dužina tunela je 7.872 m tunela. Izgradnja ceste na nekom području može imati utjecaja na korisnike koji će koristiti cestu kao i na ekonomske koristi od izgradnje iste što je prikazano u tablici 1.

Tablica 1: Koristi i troškovi od izgradnje autocesta

	Koristi za korisnike	Ekonomске koristi
KORISTI	Koristi za korisnike: - uštede u vremenu putovanja - povećana sigurnost - operativni troškovi vozila	Koristi za korisnike - uštede u vremenu putovanja - povećana sigurnost - operativni troškovi vozila Utjecaji na poslovnu ekspanziju Utjecaji na poslovnu atraktivnost Utjecaji na turističku ponudu
TROŠKOVI	Izgradnje Upravljanja/održavanja	Izgradnje Upravljanja/održavanja

Izvor: World Bank: "Economic Impacts of U.S. 31 Corridor Improvements"

www.worldbank.org/transport/roads/rpl-docs/indiana.pdf

Podjela društveno-ekonomskih učinaka izgradnje cesta na regionalni razvoj mogu se podijeliti na izravne, inducirane i katalizirane učinke.

U tablicama 2., 3. i 4. prikazani su učinci izgradnje autoceste s obzirom na različite prostorne razine, vrijeme pojavljivanja učinaka te s obzirom na njihov utjecaj unutar pojedinog sektora.

Tablica 2: Primjer društveno-ekonomskih učinaka izgradnje autoceste na različite prostorne razine

	Lokalna razina	Regionalna razina	Nacionalna razina
Izravni učinci	Povećana zaposlenost u sektoru građevinarstva	Multiplikativnim učinkom povećana zaposlenost u uslužnom sektoru	
Inducirani učinci	Povećana cijena nekretnina u blizini prometnice koja je u izgradnji	Razmještaj domaćinstava u područja s povećanom pristupačnošću	Povećana konkurentnost poduzeća radi smanjenja prometnih troškova
Katalizirani učinci	Povećana zaposlenost proizvodnog sektora radi povećane percepcije područja		

Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg

Tablica 3: Primjer društveno-ekonomskih učinaka izgradnje autoceste s obzirom na vrijeme pojavljivanja učinaka

	Kratkoročni učinci	Srednjoročni učinci	Dugoročni učinci
Izravni učinci	Povećana zaposlenost u sektoru građevinarstva		
Inducirani učinci	Anticipirani razmještaj domaćinstava u područja s povećanom pristupačnošću	Aglomeracija poduzeća koja su smještena u blizini raskrižja	Daljnja kretanja poduzeća i kućanstava, dalje od područja u kojemu raste cijena nekretnina i u kojemu se osjeća zagušenje radi izgradnje nove prometnice
Katalizirani učinci	Dodatna zaposlenost na projektima koji se odnose na okoliš		

Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg

Tablica 4: Primjer društveno-ekonomskih učinaka izgradnje autoceste s obzirom na učinke koje izgradnja ima na različite sektore

	Kućanstva s niskim dohotkom	Kućanstva s visokim dohotkom	Proizvodnja	Uslužni sektor
Izravni učinci	Povećana mogućnost za zaposlenje u sektoru građevinarstva			Okretanje poslovnih subjekata prema uslužnom sektoru radi povećanih izdataka za lokalnu izgradnju
Inducirani učinci		Realokacija prema području izgradnje kod onih kućanstava koja posjeduju automobil	Povećana dobit uslijed smanjenja transportnih troškova za inpute i outpute	Realokacija prema novim dostupnim središtima
Katalizirani učinci	Eventualno povećana zaposlenost			Eventualno povećana zaposlenost zbog poboljšanje percepcije područja

Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg

Izgradnja kvalitetne prometne infrastrukture izravno utječe na promjenu aktivnosti u regiji, a što doprinosi relativnoj konkurentnosti regije.

Obzirom da je autocesta zaobišla zaleđe Šibensko-kninske županije brza cesta D33 od izuzetnog je značenja za gospodarski razvoj i demografsku obnova područja obzirom da su Knini i Drniš te okolna mjesta od posebne državne skrbi. U daljnjem tekstu obrađivati će se demografsko stanje, zaposlenost i gospodarska situacija Šibenika, Knina, Drniša i okolnih mjesta.

3. DEMOGRAFSKO STANJE I (NE)ZAPOSLENOST ŠIBENIKA I ZALEĐA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Prema popisu stanovništva 2001. godine u Šibensko-kninskoj županiji živjelo je 112.891 stanovnika što je za 26% manje u odnosu na popis stanovništva iz 1991. (152.477 stanovnika).¹ S obzirom na smanjenje stanovnika dolazi se do spoznaje da je Šibensko-kninska županija jedna od najrjeđe naseljenih županija u Hrvatskoj budući da je gustoća naseljenosti pala je s 51 stanovnika po km na 38 stanovnika po km, a prosječna gustoća stanovništva u Hrvatskoj iznosi 78.4 stanovnika po kilometru.² S obzirom na navedene podatke može se zaključiti da se Šibensko-kninska županija suočava sa velikim demografskim izazovom u održavanju sadašnjeg broja stanovnika, a pogotovo na području pod posebnom državnom skrbi koja se odnosi na gradove Knin i Drniš.

Prema popisu iz 2001. u unutrašnjosti županije živjelo je oko 40.000 stanovnika. Prije domovinskog rata započeo je negativan populacijski trend u ovom dijelu županije a nastavio se i nakon njegova završetka. Starenje stanovništva, napuštanje sela i velika područja neobrađene i zapuštene zemlje karakteriziraju unutrašnjost županije.

Postotak osoba mladih od 20 godina u županiji je 23,73% što pokazuje da je Šibensko-kninska županija u razini Hrvatskog prosjeka što je u ovom slučaju pozitivan podatak.

Tablica 5: Kretanje broja stanovnika od 1991. - danas

Jedinica lokalne samouprave (grad)	1991.	%	2001.	%	Index 2001/1991
Drniš -	14.647	9,61	8.595	7.61	- 41,31 %
Knin	23.025	53,10	15.190	13.46	-34,03 %
Šibenik	54.199	35,55	49.374	43.74	-8,90 %

Izvor: vlastita obrada prema podacima Državnog zavoda za statistiku www.dzs.hr

Iz tablice 5 može se zaključiti da je od 1991. do 2001. godine došlo do pada broja stanovnika u Drnišu čak 43,31 %, u Kninu za 34,03 %, a u Šibeniku za 8,90 %.

Velike promjene broja stanovnika na navedenom području je uzrokovano ratom, ratnim razaranja i društveno-socijalnom uređenju koji je gradove poput Knina i Drniša promijenio

¹ Prema podacima DZS sa Internet stranice www.dzs.hr

² Prema podacima DZS sa Internet stranice www.dzs.hr

u negativnom pogledu jer se stanovništvo nakon završetka rata jako sporo vraća u rodni kraj tako da proces revitalizacije još traje.

Demografska karakteristika jedinstvena za Šibensko-kninsku županiju jest prisutnost velike populacije Hrvata prognanika koji su doselili iz drugih dijelova bivše Jugoslavije. Većina ovog stanovništva se doselila u Knin, Kistanje i Biskupiju. Od 12.500 hrvatskih doseljenika u Šibensko-kninskoj županiji, procjenjuje se da više od 60% obitelji ovisi o socijalnoj pomoći, dok ostalih 40% čine manje od 10% aktivnog zaposlenog stanovništva.³

Tablica 6: Stopa nezaposlenosti u Šibensko-kninskoj županiji od 2005. – 2009. godine

Godina	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.
Aktivno stanovništvo	37.386	37.085	37.358	37.040	36.893
Ukupno zaposleni	27.536	27.963	29.938	30.164	28.866
Ukupno nezaposleni	9.850	9.122	7.420	6.876	8.027
Stopa nezaposlenosti	26,30 %	24,60 %	19,90 %	18,60 %	21,70 %

Izvor: Statistika HZZ, Statistika Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje (HZMO)

Stopa nezaposlenosti krajem 2009. godine u Šibensko-kninskoj županiji bila je 21,7%. Nakon pada stope nezaposlenosti kroz pet godina, tijekom 2009. zabilježen je rast stope nezaposlenosti, koji se nastavio i u 2010. godini kao što je prikazano u tablici 7.

Tablica 7: Broj nezaposlenih osoba u Šibensko – kninskoj županiji od 2005.- 2010. godine

Godina	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Indeks 2008/2005	Indeks 2010/2008
Šibensko-kninska županija	9850	9122	7420	6876	8027	8424	69,80	122,51
Šibenik	3519	3188	2613	2426	2883	2989	68,94	123,20
Knin	3162	3015	2300	2078	2352	2494	65,71	120,01
Drniš	821	786	623	594	695	716	72,35	120,53

Izvor: vlastita obrada prema podacima Hrvatskog zavoda za zapošljavanje (www.hzz.hr)

Prema tablici 7 može se zaključiti da je evidentiran pad nezaposlenosti na razini Šibensko – kninske županije od 2005. godine do 2008. godine za 30,20 %. Isti pozitivan trend smanjenja broja nezaposlenih od 2005.- 2008. godine bilježe grad Šibenik (31,06 %), Knin (34,29 %) i

³ Strateški plan razvoja ruralnih zajednica zaleđa Šibensko-kninske i Zadarske županije, [www.ogi.hr/files/publikacije/Strateški plan razvoja ruralnih zajednica](http://www.ogi.hr/files/publikacije/Strateški_plan_razvoja_ruralnih_zajednica)

nešto manje Drniš (27,65 %). Od 2008. do 2010. godine na razini Županije dolazi do povećanje nezaposlenosti za 22,51 %, a približno isti negativan trend bilježi grad Šibenik (23,20 %), Knin (20,01 %) i Drniš (20,53 %).

Nezaposlenost je u Hrvatskoj posljedica nedostatka strukturnih promjena gospodarstva. Uništenje radnih mjesta u kontekstu likvidacija i stečaja velikog broja poduzeća, nije bilo praćeno otvaranjem dostatnog broja novih radnih mjesta u privatnom sektoru.

Do 80-ih godina 20. stoljeća Šibenik je bio jaki industrijski centar sa svojim tvornicama "TEF" i "TLM", te šibenskom lukom koja je bila među najvećima u bivšoj Jugoslaviji. U 90 – ima dolazi do gospodarskog pada kada TEF koji je zapošljavao 1700 radnika prestaje s radom (tvornica je uklonjena), a TLM koji je znatno oštećen u ratu, znatno je smanjio proizvodne kapacitete. TEF koji je svojedobno zapošljavao pet i pol tisuća radnika, danas su ostali TLM - Tvornica valjanih proizvoda sa 650 zaposlenih, TLM – Tvornica prešanih proizvoda s 260 zaposlenih, zatim Adrial+ sa 130 radnika. Primjerice Kninski TVIK s 3500 radnika nestao je ratnim razaranjima kao i Luka drvo. Kninska i drniška poduzeća uništena u ratu, a zatim u privatizaciji. S obzirom na propalu industriju, zatvaranje mnogih tvornica, postrojenja i poduzeća grad Šibenik se počeo okretati turizmu.

4. STANJE TURIZMA I GOSPODARSTVA U ŠIBENIKU I ŠIBENSKOM ZALEĐU

Turizam se u Šibeniku posljednjih godina stalno razvija i broj gostiju iz godine u godinu sve više raste. Najviše turista koji ljetuju na šibenskoj rivijeri odsjeda u hotelima u hotelskom naselju Solaris ili pak u nekoliko kilometara udaljenim Vodicama, Pirovcu i Primoštenu.

Turističko gospodarstvo Županije stoji na tri stupa:

- kupališnom turizmu u obalnim općinama
- nautičkom turizmu
- izletničkom prometu ka nacionalnim parkovima i drugim znamenitostima.

Zbog posljedica opće gospodarske nerazvijenosti i ostalih posljedica kao što su rat i negativne društvene promjene zaleđe Šibensko-kninske županije vidljivo zaostaje po pitanju razvoja turizma s obzirom na razvoj turizma u ostalim regijama. Razvoj turizma u obližnjim primorskim mjestima niti u prošlosti nije potakao razvoj turizma u zaleđu, bez obzira na višestruke potencijale i prirodna bogatstva. Danas je turistički promet u šibenskom zaleđu

zanemariv jer na ovom području nisu razvijeni ugostiteljsko – smještajni kapaciteti osim 3 hotela i jednog pansiona (hotel Ivan, hotel Mihovil, hotel Park, pansion Jasna i motel Ivan,) te nekoliko turističko seoskih gospodarstava koji u svojoj ponudi osim jela i degustacija autohtonih vrsta vina, sireva i pršuta nude i usluge smještaja (cca od 2-3 sobe).

Tablica 8: Dolasci i noćenja turista u Šibensko-kninskoj županiji od 2005.- XI. 2010.

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	Index 2008/2005	Index 2009/2008	I-XI 2010.
Dolasci	750.081	752.081	820.312	822.879	746532	109,36	90,72	632.015
Noćenja	3.458.089	3.749.385	3.920.068	3.978.112	3.799.217	115,03	95,50	3.776.610

Izvor: vlastita obrada prema podacima Ministarstva turizma www.mint.hr (10.02.2010.)

Iz tablice 8 može se zaključiti da je od 2005.- 2008. godine u Šibensko-kninskoj županiji došlo do povećanja dolazaka gostiju za 9,36 % i noćenja za čak 15,03 %. U 2009. godini došlo je do negativnog trenda gdje je zabilježen pad broja dolazaka za 9,28 %, a noćenja za 4,50 %. Ovaj negativan trend povezan je sa globalnom krizom koja je uzrokovala niz negativnih ekonomskih čimbenika koji su isto tako utjecali na turizam odnosno na dolaske i noćenja turista kako u Hrvatskoj tako i u ostalim turističkim zemljama Europe. Kad se pogleda broj noćenja od siječnja do studenog 2010. godine može se zaključiti da je brojka od 3.776.610 približno jednaka stanju u 2009. godini obzirom da nisu uključeni podaci za mjesec prosinac za 2010. godinu.

Tablica 9: Dolasci turista u gradu Šibeniku prema vrstama objekata

	2007.	2008.	2009.	2010.	Index 2010/07
Hoteli	109 226	121 936	104 879	100 900	
Vile		79			
Hotelsko apartmanska naselja			25	17 823	
Apartmanska naselja	2 273	3 722	6 450		
Apartman	1 125	747	677	1 523	
Turistički apartmani		16 344	1 775	20 948	
Pansioni	534				
Kampovi	19 101	23 226	27 099	36 004	
Apartman	13 950		9 905	455	
Apartman tipa studio	10				
Sobe za iznajmljivanje	7 046	5 371	5 572	736	
Odmarališta	10 025	1 575			
Brodske kabine		2 451			
Luke nautičkog turizma	2 043	2 736	18 126	6 149	
Ukupno	165 333	178 187	174 508	184 538	111,61

Izvor: vlastita obrada prema podacima Turističke zajednice Šibensko-kninske županije (02.02.2011.)

Tablica 10: Noćenja turista u gradu Šibeniku prema vrstama objekata

	2007.	2008.	2009.	2010.	% (2010.)	Index 2010/05
Hoteli	471 381	509 593	430 248	371 216	44,46 %	
Vile		635				
Hotelsko apartmanska naselja			31	108 230	12,96 %	
Apartmanska naselja	19 717	24 097	39 810			
Apartmani	8 561	1 819	1 113	9 966	1,19 %	
Turistički apartmani		107 859	7 027	137 765	16,50 %	
Pansioni	6 378					
Kampovi	121 149	109 714	129 042	170 976	20,48 %	
Apartman	102 311		65 260	2 593	0,31 %	
Apartman tipa studio	50					
Sobe za iznajmljivanje	34 487	25 906	30 656	2 499	0,29 %	
Odmarališta	60 522	11 441				
Brodske kabine		5 400				
Luke nautičkog turizma	8 678	8 753	95 699	31 570	3,78 %	
Ukupno	833 264	805 217	798 886	834 815	100 %	100,18

Izvor: vlastita obrada prema podacima Turističke zajednice Šibensko-kninske županije (02.02.2011.)

Iz tablica 9 i 10 može se zaključiti da u gradu Šibeniku od 2007. -2010. dolazi do povećanja dolazaka za 11,61 % ali ali što se tiče broja noćenja nanavedenom području situacija se nije

promijenila odnosno došlo je do povećanja broja noćenja za 0,18 %. S obzirom da i na ovom području postoji „crno tržište“ ovaj broj bi sigurno bio veći.

Tablica 11: Dolasci turista u gradu Kninu prema vrstama objekata

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Index 2010/2005
Hoteli	278	745	1497	1944	2007	1840	661,78
Apartmani	933	216	406	433	272	353	37,83
Pansioni	839	1.189	262	367	303	71	8,46
Apartman					21		
Sobe za iznajmljivanje		16			119	121	
Prenočišta	3532	1.443	101	101		5	
Kućanstva -sobe, apartmani, kuće za odmor	47		2939	1892	24		
Ukupno	5629	3.609	5205	4737	2746	2390	0,42

Izvor: vlastita obrada prema podacima Turističke zajednice Šibensko-kninske županije (02.02.2011.)

Tablica 12: Noćenja turista u gradu Kninu prema vrstama objekata

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	% (2010.)	Index 2010/2005
Hoteli	278	745	3618	3359	3467	3026	48,49 %	1088,48
Apartmani	933	293	798	842	708	723	11,58 %	
Pansioni	841	1811	777	786	979	2122	34 %	252,3
Apartmani					40			
Sobe za iznajmljivanje		36				364	5,8 %	
Prenočišta	4033	1940	666	190	205	5		0,12
Kućanstva- sobe, apartmani, kuće za odmor	264		3582	2184	52			
Ukupno	6349	4825	9441	7361	5451	6240	100 %	98,23

Izvor: vlastita obrada prema podacima Turističke zajednice Šibensko-kninske županije (02.02.2011.)

Iz tablica 11 i 12 može se zaključiti da u ukupnom broju noćenja u gradu Kninu dolazi do smanjenja broja u razdoblju od 2005. do 2010. godine za nešto manje od 12 %. Uspoređujući sa 2007. godinom broj noćenja se smanjio za 34 % što je značajna promjena. Može se zaključiti da je zabilježen porast broja noćenja u hotelima i pansionima dok se u ostalima objektima smanjio (apartmani) ili ga više nema kao što je to slučaj sa prenočištima i kućanstvima.

Što se tiče broja dolazaka u istom razdoblju može se zaključiti da se broj dolazaka smanjio za 57,54 % što predstavlja negativan pokazatelj za razvoj turizma u gradu Kninu.

Uspoređujući 2005. i 2010. s obzirom na broj dana boravka gostiju može se zaključiti da se po ovom pitanju situacija promijenila na bolje odnosno u 2005. broj dana boravka gostiju je bio svega 1,127 dana, dok se do 2010. godine taj broj popeo na 2,61 dan što je za 131 % više nego u 2005. godini. Nužno je i potrebno naglasiti da bi ovaj broj bio veći jer postoji «crno tržište» odnosno iznajmljivači koji ne prijavljuju svoj smještaj kao ni goste koji su boravili u njihovom smještaju tako.

Tablica 13: Dolasci i noćenja turista u gradu Drnišu po vrstama objekata

	2010	
	dolasci	noćenja
Hoteli	613	2.054
Sobe za iznajmljivanje	53	359
Seljačka kućanstva	190	521
Ukupno	856	2.934

Izvor: vlastita obrada prema podacima Turističke zajednice Šibensko-kninske županije (02.02.2011.)

Za grad Drniš nema podataka o noćenjima i dolascima u prijašnjim godinama budući da se turistička zajednica u gradu Drnišu otvorila tek 2008. godine. Bitno je naglasiti da je i ovo pozitivan trend budući da postoji potreba za otvaranjem turističke zajednice.

Gospodarstvo Šibensko-kninske županije zaostaje za drugim županijama u Hrvatskoj. Budući da se razina gospodarstva mjeri putem BDP- a (bruto društveni proizvod) koji je npr. u Hrvatskoj u 2006. iznosio 8807 eura isti je u Šibensko-kninskoj županiji iznosio tek 5432 eura po stanovniku što je za 38,32 % manje od hrvatskog prosjeka.

Industrijska proizvodnja u županiji je bila uvelike oštećena tijekom rata. Mnoge firme su se prisilno zatvorile budući nisu bili u mogućnosti osigurati potrebne investicije za obnovu opreme. Dodatno, neriješena pitanja vlasništva, stari dugovi poduzeća i prepreke u birokraciji, odvrćali su o odvrćaju mnoge investitore. Jedino područje u gospodarstvu koja bilježi stalni rast od 1995. je turizam koji ima tendenciju rasta ali samo u priobalnom dijelu županije.

Gospodarstvo Šibensko-kninske županije odnosi se isključivo na postojanje malih poduzetnika. Naime, prema pokazateljima stanja u gospodarstvu u županiji u 2009. godini, male tvrtke činile su čak 98,4 posto od ukupnog broja poduzetnika. Registrirano je 1.451

malih poduzeća, što je za 2,8 posto više nego u 2008. godini. Međutim, unatoč većem broju tvrtki, u njima je zaposleno 4,7 % manje radnika nego u 2008. godini, točnije njih 6.698.⁴

Šibensko-kninska županija u 2009. Godini ima samo dva velika poduzeća, Solaris i NCP Remontno brodogradilište Šibenik, koja su zapošljavala ukupno 700 djelatnika, što je 9,3 % manje nego u odnosu na 2008. Promjene u strukturi poduzeća, a samim tim i pada broja zaposlenih u velikim tvrtkama, treba tražiti u činjenici kako je u 2008. godini funkcioniralo poduzeće Jolly i TLM. Jolly je u međuvremenu prodan, a TLM podijeljen na tri zasebne tvrtke. U županiji je registrirano 21 srednjih poduzeća što je za 16 % manje nego u 2008. Godini. U srednjim poduzećima bilo je zaposleno 2.549 radnika, odnosno, 8,3 % manje nego u 2008. godini.

Promatrajući po djelatnostima u 2009. godini najzastupljenija je trgovina na veliko i malo s 457 tvrtki, što čini 31 % u ukupnoj strukturi poduzetnika. Prosječan broj zaposlenih u gospodarstvu na temelju sati rada iznosio 9.948, što je za 6 % manje nego u 2008. godini. Prosječna neto plaća u gospodarstvu bila je za 6,3 % veća, te je iznosila 3.755 kuna.

Poljoprivreda i dalje ostaje na ograničenoj razini u većini sela, najčešće na razini opstanka ili za mjesnu trgovinu.

Što se tiče obradivih površina prema podacima popisa poljoprivrede iz 2003. godine Šibensko kninska županija ima 19323,19 ha obradive površine od čega se obrađuje 10 820,62 ha. Od toga je 97,47 % u vlasništvu, a 2,52 % je dato u zakup.⁵

Faktor koji objašnjava spori rast privatnog sektora je nedostatak adekvatne fizičke poslovne infrastrukture na razini županije. U Šibensko-kninskoj županiji od 2001. do rujna 2005. odobreno je 9,1 milijun HRK za izgradnju 7 poslovnih zona: Ražine, Podi, Drniš, Stanine (Vodice), Kosa, Preparandija, Promina (Oklaj). Na području županije nalazi se i jedan poduzetnički inkubator u Kninu te je u pripremi otvaranje inkubatora u Mandalini kraj Šibenika.⁶

Poslovna zona Drniš površine cca 27 ha gdje za sada 13 poslovnih subjekata obavlja svoju djelatnost gdje radi 280 zaposlenika, a planira se da zapošljavanje ukupno 574 zaposlenika.

⁴ Prema izvješću Hrvatske gospodarske komore

⁵ www.dzs.hr

⁶ Strateški plan razvoja ruralnih zajednica zaleđa Šibensko-kninske i Zadarske županije, Drniš 2010.

Također, županija Šibensko-kninska napravila je plan izgradnje novih i dovršenja započetih poduzetničkih zona Šibensko-kninske županije u periodu od 2004. do 2007. god kojim se uz gore navedenih 7 spominju dodatnih 10 poslovnih zona: Pakovo selo, Radonić, Trbounje, Čista Velika, Vedro Polje, Golubić, Polača, Stara straža, Suhopolje i Unešić. Poslovne zone Podi i Čista Velika identificirane su kao zone od županijskog značaja. U poslovnoj zoni Podi za sada je 14 poduzeća koji funkcioniraju, a 12 poduzeća je u fazi izgradnje. Novom auto cestom Zagreb-Split koja prolazi pokraj Šibenika očekuje se stvaranje boljih uvjeta za razvoj županije, a naročito grada Šibenika. Međutim, auto cesta bi mogla dodatno utjecati na daljnje ometanje gospodarske situacije i uspjeha navedenih poduzetničkih zona u zaleđu Šibensko-kninske županije, te je stoga brza cesta D33 od izuzetnog značaja bez čije izgradnje će se teško realizirati započeti projekti.

5. POTENCIJALI ŠIBENIKA I ZALEĐA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Potencijali Šibenika i šibenskog zaleđa mnogobrojni su a odnose se na prirodno i kulturno nasljeđe, postojećih i planiranih poduzetničkih zona, poljoprivrednog zemljišta te postojeće turističke infrastrukture.

Poduzetništvo - Plan razvoja poduzetničkih zona za razdoblje od 2008. do 2012. godine izuzetni su potencijal za razvoj regije koja u svom sastavu uvrštava slijedeće poduzetničke zone: šibenska zona "Podi", vodička zona "Čista", drniške poslovne zone "Drniš" i "Radonić" te poslovne zone općine Unešić "Unešić" i "Mirlović Zagora". U tih sedam zona, planiran je porast broja poduzetnika i gospodarskih subjekata s 55 na 235 te povećanje broja zaposlenih za 3,5 puta. Najznačajnija ulaganja izvršena su u gospodarsku zonu Podi, a osim iz sredstava Vlade RH i Grada Šibenika, izgradnja zone financirana je iz programa Europske unije CARDS 2002. U prva dva natječaja odabrano je 38 tvrtki, a u pripremi je i novi natječaj, te daljnje infrastrukturno opremanje zone.

Grad Šibenik je počeo sa izgradnjom i proširenjem Luke Šibenik koja bi se prostitala na 44 tisuće kvadrata, na kojem bi se trebao nalaziti terminal. Luka bi u isto vrijeme mogla prihvatiti kruzer do 260 metara, veliki trajekt od 180 metara te dva broda u linijskoj plovidbi od po 60 metara. Terminal bi bio ekološki prihvatljiv te bi za zagrijavanje i hlađenje koristio termalne pumpe uronjene u more, a uz sunčeve kolektore koji bi se ukomponirali u krovnu konstrukciju, terminal bi na taj način osiguravao i do 40 posto svojih energetske potrebe. Cjelokupna investicija iznosi 24 milijuna eura, a završetak radova očekuje se do 2015. godine.

U rujnu 2009. godine počela je izgradnja hotelsko-nautičkog kompleksa te marine za velike jahte Mandalina Marina&Yacht Club. Investitori su Nautički Centar Prgin te Dogus Grupa, a završetak prve faze očekuje se do ljeta 2011. godine kada će prvih 79 vezova sa svim popratnim sadržajima biti spremno za prihvrat jahti dužih od 100 metara

Kulturna baština - Kad se govori o Šibensko-kninskoj županiji nužno je napomeniti 11 srednjovjekovnih utvra koje se većinom nalaze u zaleđu 230 kulturnih spomenika te 600 arheoloških lokaliteta. Šibenik je znamenti po svojim sakralnim spomenicima od kojih neki spadaju pod svjetsku kulturnu baštinu kao što je Katedrala Sv. Jakova. Šibenik ima 4 tvrđave, 9 crkvi, 4 samostana, Kneževa palača U Šibeniku (Muzej grada Šibenika) Šibenski gradski bedemi i Četiri bunara. Knin i Drniš sa susjednim općinama uistinu obiluju brojim prirodnim, kulturnim i drugim atrakcijama i imaju realnu osnovu za razvoj turizma ta brojka se ne povećava. Nužno je nabrojiti samo neke od kulturno povijesnih znamenitosti koje spadaju u međunarodnu i nacionalnu atrakciju kao što su Kninska tvrđava, Kapitul (benediktinski samostan), kuće iz 18. st., Burnum (rimski grad), vile, kompleksi crkvi, utvrde, stare mlinice, polja, ledine i ostale mnogobrojne crkve.

Prirodna baština - Što se tiče prirodnih znamenitosti koje također neke spadaju u međunarodnu, a neke u nacionalnu atrakciju mogu se navesti rijeka Krka, pritoke rijeke Krke, mnogobrojni slapovi, bogatstvo flore i faune, Burumska jezera, Šarena jezera, krajobrazni planine Dinare i planine Promine, Gospodska špilja itd. Šibensko kninska županija sa 2 Nacionalna parka Krke i Kornata mogu još više doprinjeti povećanju broja dolazaka gostiju, a naročito Krka koja ima veliki značaj u razvoju selektivnih vrsta turizma koje bi mogle biti u funkciji razvoja turizma šibenskog zaleđa.

Turizam i Seoski turizam - Prorodni i kulturološki potencijal Županije potrebno je umrežiti u atraktivniji sveukupni proizvod "seoskog turizma" i kao takav izgraditi. Turizam se u Šibeniku posljednjih godina stalno razvija i broj gostiju iz godine u godinu sve više raste. Najviše turista koji ljetuju na šibenskoj rivijeri odsjeda u hotelima u hotelskom naselju Solaris ili pak u nekoliko kilometara udaljenim Vodicama, Primoštemu, Rogoznici ili na otocima poput Zlarina ili Prvića što je potrebno iskoristiti u cilju privlačenja tih turista u zaleđe što bi u prvom redu značilo povećanje turističke ponude cjelokupne regije.

Od 2001. kada su registrirana prva turistička seljačka obiteljska gospodarstva na području Šibensko-kninske županije, bilježi se stalno povećanje njihova broja, a trenutno ih je registrirano 38 koje se nalaze na obali, otocima i u zaleđu Županije. Uz 6 ovakvih gospodarstava u drniškoj zoni, po 4 su registrirana u skradinskoj i šibenskoj zoni Regije

Nacionalnog parka "Krka". Kao primjer može se navesti Austriju, u kojoj je 1994. godine 21 000 poljoprivrednik - seljak stavio na raspolaganje 109.000 soba za goste. Gostinske sobe na selu diljem Europe igraju značajnu ulogu unutar atraktivnih turističkih zona, odnosno kao nadopuna za turističku ponudu razvijenih destinacija. U tom pogledu zaleđe Šibensko-kninske županije ima idealne uvjete za razvoj ove vrste turizma od koje su mnogostruke koristi kako za iznajmljivače u zaleđu tako i za iznajmljivače u primarnim destinacijama.

Pojava i povećanje broja registriranih turističkih seljačkih obiteljskih gospodarstava u funkcionalnoj regiji predstavlja širenje ponude proizvoda tradicionalne poljoprivredne proizvodnje za posjetitelje Parka, s jedne, ali i odmorišne turiste iz obalnih destinacija, s druge strane.

Prvi impuls mora poći iz samih turistički razvijenih centara poput Vodica, Šibenika, Primoštena, Pirovca i Murtera. Oni su naime već sada u gospodarskoj situaciji prisilnog produžetka sezone, a seoski ili agroturizam bi bio idealan za produženje sezone koja ionaka jako kratko traje. Razvoj „seoskog turizma“ je bitan jer mu više odgovaraju klimatski hladniji periodi od vrućih tjedana ljeti. U unutrašnjosti se nalaze i druge zanimljivosti: Relikti u Biskupiji važni za hrvatski identitet, planina Dinara, svjedočanstva iz rimskih vremena, tvrđava u Kninu i kanjon Čikole u Drnišu.

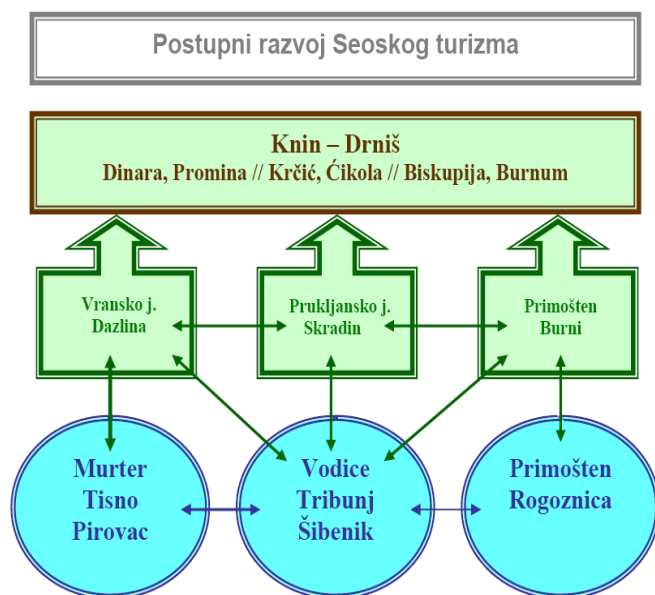
Obala nije u stanju da iz vlastitih snaga proizvede atraktivnu ponudu za produžetak sezone, te su joj stoga potrebni potencijali unutrašnjosti za aktivnosti kao baza za posebne ponude kao seoski, sportski, kulturni i doživljajni turizam.

Ova ponuda povezuje zanimljivosti prirode i kulture, tako da ih se individualno može otkriti biciklom, automobilom, pješice. U tom pogledu moguće je bolje razviti planinarski i biciklistički turizam gdje se preduvjet postavlja razgranata mreža staza koja uzima u obzir različita očekivanja korisnika, te je tuređena za nekoliko stupnjeva težine. Ova vrsta turizma značajnija je u jesen i u proljeće. Kao jedan od predvodnika u razvoju ovog vrsta turizma je Vodice koje već tradicionalno ima međunarodne utrke biciklista i uređene biciklističke staze te bi trebalo slijediti taj primjer i za ove regije gdje je moguć razvoj ove vrste turizma.

Sporstko-rekreacijski sadržaji – obzirom da je u gornjem tekstu navedeno mnogo prirodnih potencijala koji se mogu koristiti za različite oblike turizma (sportskog i rekreativnog) ono se može odnositi na razvoj jahanja, planinarenja (Dinara, Promina), spelologija, biciklizam, ribolov, hodanje, lov, ribolov, paragliding i slično.

Poljoprivreda – obzirom da su se ljudi u zaleđu oduvijek bavili stočarstvom i poljoprivredom te da još uvijek postoji ogroman potencijal za povećanje poljoprivredne proizvodnje pogotovo u funkciji turizma bilo za obalni pojas bilo za seoska domaćinstva odnosno kada bi seoska domaćinstva svojim gostima koji borave u njihovim domaćinstvima ili onima koji bi dolazili u turama iz razvijenih turističkih destinacija kao što je prikazano na slici 1 (Vodice, Primošten, Pirovac, Muretr) nudila isključivo svoje proizvode.

Slika 1: Način razvoja «Seoskog turizma»



Izvor: Master & Marketing plan turizma Šibensko - kninska županija – Dio II

Obrazovne visokoškolske institucije - Kao što je rečeno u cjelini 3 vezano za postotak osoba mlađih od 20 godina u županiji koji iznosi 23,73% što pokazuje da je Šibensko-kninska županija u razini Hrvatskog prosjeka može se jednim dijelom zahvaliti Veleučilištu u Šibeniku koje nudi obrazovanje u turizmu, informatici, prometu i upravnom pravu na kojem studira 1500 studenata, te Veleučilištu „Marko Marulić“ u Kninu koje nudi obrazovanje u poljoprivredi, prehrambenoj tehnologiji i trgovinskom poslovanju i poduzetništvu gdje studira 850 studenata. Uloga i potencijal navedenih obrazovnih institucija osim što zadržavaju mladež u Županiji i privlače mladež iz drugih županija imaju ulogu većeg naobrazovanja ljudi a time i unapređenja postojećih znanja i vještina koje mogu doprinjeti u razvoju pojedinih poduzeća ili osmišljavanju budućih projekata.

6. UTJECAJ BRZE CESTE ŠIBENIK-DRNIŠ-KNIN –GRANICA BIH NA EKONOMSKI RAZVOJ

Na temelju iznesenih činjenica po pitanju gospodarskog napretka u pogledu razvoja malog i srednjeg poduzetništva, razvoja turizma korištenjem prirodnih ljepota, kulturnog nasljeđa, postojeće stambene infrastrukture, poljoprivrednih zemljište ono nije moguće bez najosnovnijeg čimbenika koji se odnosi na prometnu infrastrukturu. Brza cesta u svakom slučaju najveći utjecaj bi imala na gospodarski razvoj i demografsku obnovu Knina, Drniša i okolnih mjesta koji su pod posebnom državnom skrbi što bi se reflektiralo i na razvoj gospodarstva u cijeloj Šibensko-kninskoj županiji.

U svakom slučaju izgradnja brze ceste Šibenik – Knin – Drniš predstavlja kvalitetnije prometno (cestovno) povezivanje priobalnog područja Šibensko-kninske županije sa zaleđem, ostvarenje kvalitetne cestovne povezanosti između gradova Šibenika, Drniša i Knina te poboljšanje kvalitete povezanosti s prostorom susjedne Bosne i Hercegovine.

Slika 7. Buduća trasa ceste D33 Šibenik – Drniš – Knin, označena crvenom bojom.



Izvor: Sažetak za javni uvid, Studija o utjecaju na okoliš za izgradnju brze ceste Šibenik - Drniš – Knin – granica BiH, dionica Tromilja – granica BiH, Zagreb, 2010.

Što se tiče gospodarskih učinaka čijem razvoju bi pomogla brza cesta D`33 odnosi se na:

- **Razvoj sadašnjih i planiranih poduzetničkih zona** na području Šibenika, Drniša i Knina čime bi se privuklo strane i domaće investitore a ujedno i povećalo otvaranje malih i srednjih poduzeća. Također došlo do povećanja trgovine kako prema zaleđu tako i prema šibenskoj luci. Položaj poduzetničke zone Podi u središtu Dalmacije omogućuje brži pristup sirovinama i poluproizvodima (drvo, kamen) potrebnim za daljnju proizvodnju
- **Razvitak proizvodnje hrane (razvoj poljoprivrede i stočarstva) i ruralnog turizma u zaleđu** te povezivanje s turističkim gospodarstvom u priobalju kao što su Vodice, Pirovac, Primošten i Zablače (Solaris). Brzom cestom osigurava se siguran i brz prijevoz turista iz razvijenih turističkih područja u zaleđe Županije ali omogućuje turistima iz unutrašnjosti posjet priobalnom dijelu Županije. Na ovaj način se potiče razvoj ruralnog turizma kojemu treba prethoditi izgradnja ili obnova starinskih kuća te proizvodnja tradicionalnih poljoprivrednih (pršuta, sira, sušeno voće, svježe voće, mlijeka, vina, janjetine) proizvoda ponajprije namijenjenih turizmu. Ova vrsta turizma je ključna za produljenje turističke sezone.
- **Povezivanje gospodarstva Šibensko-kninske županije sa zapadnom BiH** – posebno vezano za transport i izvoz drva preko šibenske luke, uvoz različitih proizvoda za tržište BiH te proizvodnja i izvoz namještaja.
- **Zadržavanja postojećeg stanovništva i privlačenja novih na područje;**
- **Povećanje zaposlenosti** na način da se na seoskim gospodarstvima kao i zapošljavanje u uslužnim djelatnostima kao što su trgovina, ugostiteljstvo i promet što bi utjecalo na povećanje prihoda stanovništva odnosno na povećanje životnog standarda.

Izgradnjom autoceste Zagreb – Split, Šibensko-kninska županija je dobila mogućnost brze cestovne povezanosti sa sjevernim i zapadnim dijelovima Hrvatske. Posebno je to značajno za profiliranje Hrvatske kao turističkog odredišta s visokom razinom kvalitete cestovne infrastrukture, što otvara mogućnost podizanja razine kvalitete i ostalih usluga, te ostvarenju više dodane vrijednosti u turizmu pratećim djelatnostima.⁷

⁷ Cukrov, S., Brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH, Građevinar **60** (2008) 8, str.706.

ZAKLJUČAK

S obzirom da je Šibensko-kninska jedna od najzaostatijih županija u Hrvatskoj gledajući bruto društveni proizvod koji je oko 40 % manji uzrok ratnih razaranja i lošeg procesa privatizacije koje su doveli da su Knin nekada važno središte željezničkog prometa, te Drniš nekada poznati industrijski grad pod posebnom državnom skrbi. U ovom području proces revitalizacije još uvijek traje te je potrebno omogućiti provođenje mnogobrojnih projekata među kojima se nalazi i izgradnja brze ceste Šibenik-Knin-Drniš-granica BIH. Kako bi svi predviđeni projekti o poduzetničkim zonama koji su se sagradili ili će se sagraditi bili u apsolutnoj funkciji gospodarskog oporavka nužno je s obzirom na stanje sadašnjih sagraditi bolje i efikasnije prometnice koje bi povezale taj kraj sa ostatkom županije i ostalim susjednim županijama. Povezivanjem i približavanjem Šibenika sa zaleđem i obrnuto otvorile bi se perspektive gospodarskog razvoja zagorskog područja, ali i cijele Županije, privukao bi se domaći i strani kapital, potaknuo razvoj zaleđa, omogućilo zaposlenje na radnim mjestima u predviđenim i izgrađenim poduzetničkim zonama koje su nužne za oporavak regije.

Opća je pretpostavka da određeni prostor - regija - s adekvatnom prometnom infrastrukturom ima bolji pristup do sirovina i poluproizvoda te do tržišta svojih proizvoda. Takve regije postaju konkurentnije i uspješnije od regija sa slabijom pristupačnošću. To znači da utjecaj prometa na razvoj regije proizlazi iz njegove uloge u smanjenju troškova prijevoza te uspješnijem savladavanju vremenskih i prostornih prepreka u procesu proizvodnje i razmjene.

Primjeri pokazuju da izgradnja autocesta neosporno utječe na promjenu veličine bruto domaćeg proizvoda u području kojim autocesta prolazi.

Međutim, postoji nekoliko uvjeta koji moraju biti zadovoljeni ako se želi napraviti pozitivna interakcija između ulaganja u infrastrukturu i ekonomskog razvoja. Prvo i osnovno, treba postojati makroekonomska politika koja će podržavati efikasnu alokaciju resursa. Drugo, infrastrukturni projekti povećavati će produktivnost ostalih resursa samo u onim slučajevima kada postoji dovoljna komplementarnost i osnovna razina produktivnosti ostalih resursa. I treće, infrastruktura ima najveći i najznačajniji učinak na produktivnost i potrošnju kada pruža onaj stupanj kvalitete usluge koju traže potrošači.

SAŽETAK

Zdravko Peran

Jasmina Sladoljev

Darijo Šego

PROMETNI I EKONOMSKI ZNAČAJ BRZE CESTE ŠIBENIK-DRNIŠ-KNIN

U posljednjih nekoliko godina u Republici Hrvatskoj intenzivno se ulaže u razvoj mreže autocesta i brzih cesta. Pitanje koje se pri tome nameće je kakav će utjecaj spomenuta izgradnja imati na regionalni razvoj. U ovom radu daje se pregled značaja izgradnje brze ceste Šibenik-Drniš-Knin na regionalni razvoj. U Hrvatskoj je izgrađeno i pušteno u promet 1.240,7 km autocesta, 6.571,60 km državnih cesta. Na autocestama ima tunela dužine 44.012 m, a na ostalim cestama dužina tunela je 7.872 m. Investiranje u izgradnju nove prometne infrastrukture, jedan je od preduvjeta razvoja regija koje se nalaze pod posebnom državnom skrbi poput grada Knina i grada Drniša u Šibensko-kninskoj županiji. Jedan od osnovnih uvjeta gospodarskog razvoja danas jest i kvaliteta ukupnoga prometnog sustava – posebno cestovnog prometa kojim danas teče najveći dio prometa robe i ljudi. Dok je izgradnjom autocesta Zagreb-Split Šibensko-kninska županija kvalitetnije povezana sa sjeverozapadnom Hrvatskom te dalje sa zemljama EU u isto vrijeme zabrinjava loša poprečna cestovna povezanost Šibenika kao županijskog središta s gradovima Drnišem i Kninom te s prostorom zapadne Bosne kojemu je ovo najbliži izlazak na Jadransko more. Za Šibensko-kninsku županiju ovo je primarna cestovna arterija koja povezuje gotovo 80 % stanovništva Županije. Dostupnost infrastrukture temeljna je pretpostavka rasta i zapošljavanja, jer utječe na kvalitetu i raznovrsnost poslovnih prilika, ali i sveukupnu privlačnost zemlje za poslovanje i investicije.

Brza cesta u svakom slučaju najveći utjecaj bi imala na gospodarski razvoj i demografsku obnovu Knina, Drniša i okolnih mjesta koji su pod posebnom državnom skrbi što bi se reflektiralo i na razvoj gospodarstva u cijeloj Šibensko-kninskoj županiji.

Ključne riječi: brza cesta Šibenik-Drniš-Knin, promet, gospodarstvo, turizam

SUMMARY

TRAFFIC AND ECONOMIC IMPORTANCE OF ŠIBENIK-DRNIŠ-KNIN EXPRESSWAY

In the last few years, there have been intensive investments in the development of a network of expressway and highway in Croatia. The question that arises is what impact the forementioned construction will have on the regional development. This paper gives an overview of the importance of building a Šibenik-Drniš-Knin expressway on regional development. In Croatia, 1,240.7 km of highways has been built and opened to traffic, and 6,571.60 km of national roads. On highways there are tunnels in the length of 44,012 m, while on other roads the length of tunnels is 7,872 m. The investment in building of new transport infrastructure is one of the prerequisites for the development of regions that are under special state care, such as the towns of Knin and Drniš in Šibenik-Knin County. One of the basic conditions for economic development today is the quality of the total transport system - particularly road transport, which now runs most of the traffic of goods and people. While with the construction of Zagreb-Split highway Šibenik-Knin County is better connected with the northwestern Croatia, and further with the EU, at the same time the poor lateral road links of the Šibenik as the county center with the towns of Drniš and Knin, and the area of western Bosnia which has this as its closest exit to the Adriatic sea is disconcerting. For Šibenik-Knin County this is the primary road artery linking nearly 80% of the population of the county. Availability of infrastructure is a fundamental precondition for growth and employment, as it affects the quality and diversity of business opportunities, but also the overall attractiveness of the country for business and investment. The expressway would, in any case, have the greatest impact on economic development and demographic reconstruction of Knin, Drniš and surrounding areas under special state care, which would be reflected on the development of the economy throughout the Šibenik-Knin County.

Keywords: Šibenik-Drniš-Knin highway, transport, economy, tourism

LITERATURA:

1. Cukrov, S., Brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH, Građevinar **60** (2008) 8, str.706.
2. European Commission, 1996, *APAS - Methodologies for transport impact assesment*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg
3. Sažetak za javni uvid, Studija o utjecaju na okoliš za izgradnju brze ceste Šibenik - Drniš – Knin – granica BiH, dionica Tromilja – granica BiH, Zagreb, 2010.
4. Strateški plan razvoja ruralnih zajednica zaleđa Šibensko-kninske i Zadarske županije, Drniš 2010.
[www.ogi.hr/files/publikacije/Strateški plan razvoja ruralnih zajednica](http://www.ogi.hr/files/publikacije/Strateški_plan_razvoja_ruralnih_zajednica)
5. Master & Marketing plan turizma Šibensko - kninska županija – Dio II
6. www.dzs.hr
7. www.mint.hr
8. www.worldbank.org/transport/roads/rpl-docs/indiana.pdf