

Josip Božičević
Teodor Perić*

UDK 338.47
JEL Classification R40, L91
Izvorni znanstveni rad

PROMETNI KORIDORI BALTIK-JADRAN - KONCEPCIJSKE POSTAVKE ZA OPTIMIZACIJU PROMETNE MREŽE**

Prometno je povezivanje ovim koridorima iznimno povoljno za sve prijevoze kojima je cilj putovanje područjem Indijskog oceana i prolaz Sueskim kanalom. Tako je primjerice trajanje kombiniranog prijevoza roba (željeznica, cesta, brod) izravnim nizom Baltik-Jadran kraće za 5-7 dana od putovanja iz područja Baltika, sjeverozapadne i srednje Europe (polazište u lukama na Baltičkom i Sjevernom moru) do Indijskog oceana, kada se koristi dužim putem brodom oko Afrike ili prijevozom kroz Sueski kanal. Uz dodatni uvjet razvitka i racionalnog funkcioniranja lučke i terminalne logistike multimodalnim koridorom Baltik-Jadran skraćuje se prijevozni put za nekoliko tisuća nautičkih milja.

Prijedlog poboljšanja prometnoga povezivanja zasniva se na opciji korištenja zemljopisno najkraće i najpovoljnije kopnene veze između Jadranskoga i Baltičkoga mora zbog njihove duboke usječenosti u europski kontinent.

* J. Božičević, akademik, i T. Perić, prof. dr. sc. oboje s Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Članak primljen u uredništvo: 30. 9. 2004.

** Napomena uredništva: Ideja o povezivanju Baltika i Jadrana ima dugu tradiciju. Prednosti koje bi se tim projektom dobile u pogledu brzine putovanja su neupitne, kako i sami autori ovoga rada ističu. Ostvarivanje ovog projekta je međutim povezano s njegovom isplativošću i sa razinom razvitka područnih zemalja, a samim time i s intenzitetom prometa. U ovom momentu razvitka Hrvatska ima veoma prenaplašene infrastrukturne investicije. To je s jedne strane prednost jer predstavlja svojevrsni izlaz iz teške situacije stvorene kumuliranim problemima tijekom devedesetih godina prošlog stoljeća. S druge strane je to međutim ograničenje, jer se takav model i zbog sve većih vanjskih dugova i zbog objektivne potrebe diversifikacije postojeće strukture investicija, ne može održati na duži rok. A to znači da će se tek u godinama koje su pred nama moći staviti na dnevni red isplativost jednog velikog projekta ovakvog karaktera. To međutim nikako ne znači da o tome ne treba u kontinuitetu promišljati i na tome idejno raditi.

Trasiranje izravnog multimodalnog koridora Baltik-Jadran prilog je optimizaciji buduće sveeuropske prometne mreže.

Ključne riječi: koridor, Baltik-Jadran, prometno povezivanje, transportna mreža

Uvod

U prometnim koridorima Baltik-Jadran, s više od sto milijuna stanovnika i s veoma raznovrsnim gospodarsko-tržišnim potencijalima, slijedom povijesnih zbivanja nisu u znatnijoj mjeri iskorištene prometne mogućnosti. Povezivanje dvaju mora suvremenim prometnim putovima bilo bi posve logično sa stajališta korištenja geoprometnog položaja, ali je ipak do danas izostala takva varijanta, pa tako i položaj šire europske zajednice u tome smislu.

Uža područja uz Baltičko i Jadransko more imaju velike geografske, povijesne, političke ali i gospodarsko-prometne sličnosti. Oba su mora duboko uvučena u europsko kopno i oba su relativno uskim prolazima (Kattegat, Otrant) povezana sa Sjevernim i sa Sredozemnim morem. Značenje takvoga položaja bilo je uvijek razlogom tradicionalnih aktivnosti vezanih uz pomorstvo i trgovinu (Hanseatska liga, Venecija, Dubrovnik). U novije je vrijeme zbog intenziviranja gospodarskoga razvitka i zbog dinamike robnih tokova na području u zaleđu, koje predstavlja prijelaznu zonu između Srednje Europe i predazijskih prostora, odnosno između sjevera i juga Europe, omogućen progresivniji trend razvitka obiju zona, pa je stoga Baltik već nazvan morem novih mogućnosti (Sea of Opportunity), a Jonsko-Jadranski koridor potvrđuje sve veće značenje Jadrana.

Danas su zemlje srednje i istočne Europe u procesu gospodarske i političke tranzicije i teže što bržem ulasku u Europsku uniju. U ostvarivanju toga cilja prometno je povezivanje veoma važno i predstavlja osnovicu za bolje gospodarstvo, kulturno i znanstveno povezivanje i za svekoliki razvitak toga područja. Potencijali gospodarskoga povezivanja osobito su naglašeni u području industrijske kooperacije, turizma, razvitka poljoprivrede i razmjene poljoprivrednih proizvoda.

Radi uspostave djelotvornih infrastrukturnih sustava i postupnog dosezanja prometnog standarda Zapadne Europe određena je koncepcija na konferencijama o transportu (Prag 1991., Kreta 1994., Helsinki 1997.) - multimodalna mreža sveeuropskih prometnih koridora. Implementacijom te mreže i njezinim upotpunjivanjem moguće je prometno veoma učinkovito povezati Baltik s Jadranom.

Povezivanje Skandinavskog poluotoka s Danskom i s ostalim dijelom Europe novim sustavom mostova i tunela Öresundskog zaljeva, omogućit će povezivanje skandinavskih zemalja s prometnim sustavom i s gospodarstvom Europe, odnosno omogućit će izravnu kopnenu vezu s Jadranom.

Jačanjem nacionalnih gospodarstava i izgradnjom suvremenih cesta na prostoru baltičkih i srednjoeuropskih zemalja i oživljavanjem lučkog i željezničkog prometa unutar i između baltičkog i jadranskog bazena stvaraju se pretpostavke za kopneno prometno povezivanje svih zemalja od Baltika do Jadrana.

Koridor Baltik–Jadran

U kontekstu iskazanog zanimanja i započete suradnje u prometnom planiranju pojedinih regija (srednjoistočna Europa-Jadran, Baltik 21), pokreće se ideja koridora Baltik–Jadran s intencijom boljeg prometnog i gospodarskog povezivanja područja, odnosno upotpunjivanja planskih smjernica (koridora) prometnog razvitka Europe.

Koncepcija boljeg prometnog povezivanja i integracije cijeloga područja između Baltika i Jadrana obuhvaća sedamnaest zemalja, koje su označene različitim razinama gospodarskoga razvitka i demokratizacije društva.

Povezivanje znanstvenog i stručnog potencijala u modeliranju konkretne prometne politike europskih zemalja osobito je važno zbog potrebe sustavnoga pristupa razvitku–sagledanja svih utjecajnih čimbenika, detektiranja regionalnih specifičnosti, odnosno razina prometne razvijenosti s infrastrukturnog, tehničko–tehnološkog, institucionalno–upravnog i ekonomskog stajališta, ali i zbog uzimanja u obzir posebnih zahtjeva u sustavu planiranja integralne prometne mreže.

Europske zemlje, obuhvaćene prometnim koridorom Baltik–Jadran, u biti se prema razini prometne i ekonomske razvijenosti, ali i prema prioritetima razvojnih planova, uvelike razlikuju. S jedne su strane razvijene europske zemlje s veoma visokom razinom izgrađenosti prometne infrastrukture – Austrija, Danska, Italija, Njemačka i skandinavske zemlje, a sa druge su strane zemlje u tranziciji s manjim potencijalom prometne infrastrukture, posebno njezine kvalitativne dimenzije i s prioritetnim zadaćama institucionalnog preustroja sektora državnog upravljanja prometnom infrastrukturom (komercijalizacija i privatizacija) - baltičke zemlje, Bosna i Hercegovina, Češka, Hrvatska, Mađarska, Poljska, Slovačka i Slovenija.

Razvijene zemlje, primjerice, redefiniraju nacionalne politike prometnoga razvitka u smjeru stimuliranja potražnje ekološki prihvatljivih oblika prometa ili smanjenja potražnje za cestovnim prometom i uvode instrumente različitih operativnih restrikcija korištenja cestovnih prometnica, zemlje u tranziciji, međutim, stavljaju naglasak na investicije u cestovnu prometnu infrastrukturu. To potvrđuju podaci o distribuciji PHARE–sredstava za financiranje programa prometnoga razvitka pojedinih zemalja u tranziciji, prema tim je podacima 52% sredstava namijenjeno za ceste, 32,4% za željeznice, 3% za zračni promet i 0,5% za vodni promet.

Procijenjeni troškovi predloženih mjera usklađivanja prometne infrastrukture zemalja EU kandidata, prema podacima iz TINA projekta, podudaraju se također u distribuciji, sukladno s prometnim oblicima – 53% ukupnih troškova predviđeno je za ceste, 36,1% za željeznice, 4,8% za zračni promet i aerodrome i 2,3% za vodni promet i riječne luke.

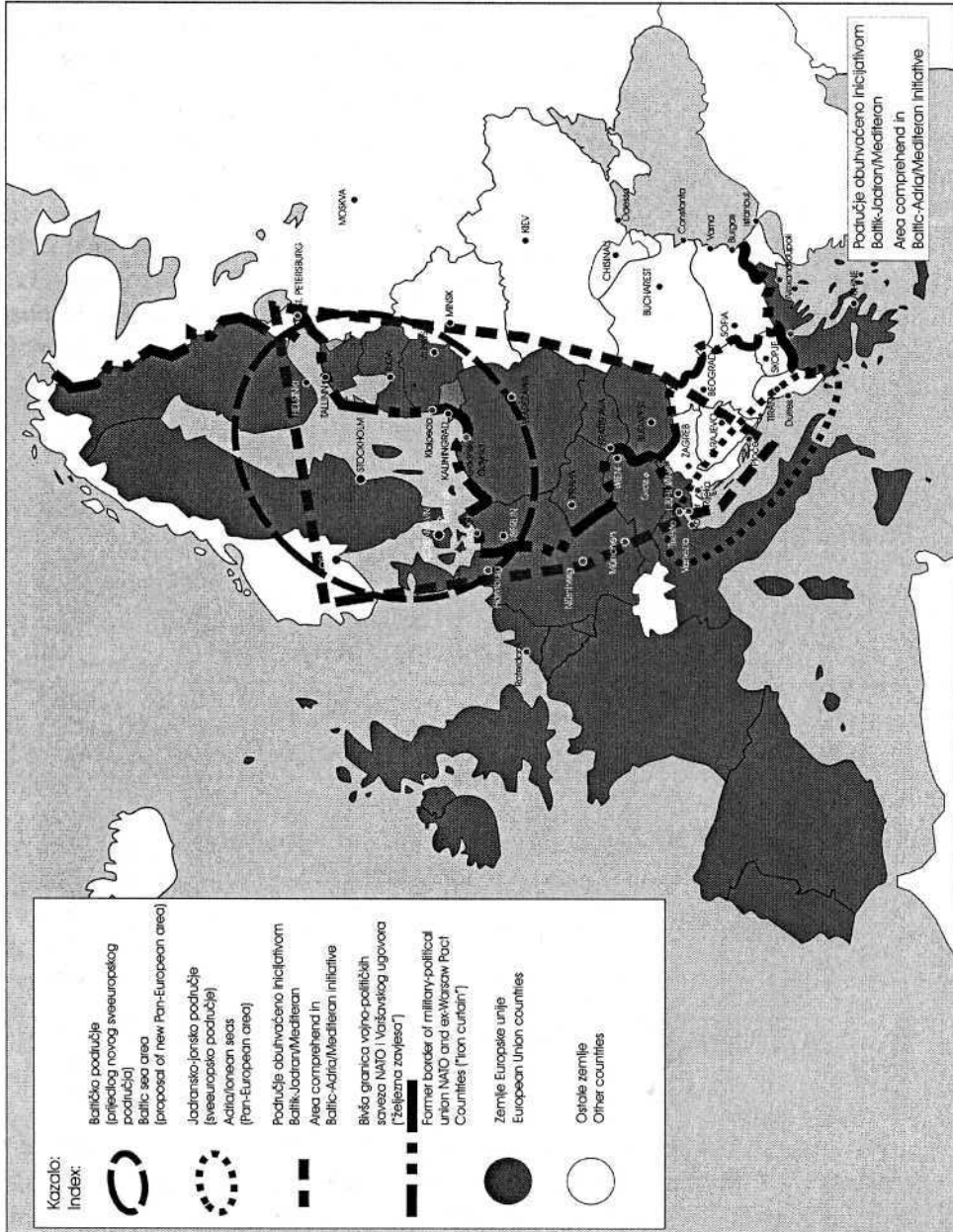
Premda se uočavaju različitosti prometnih sustava i naizgled oprečni naglasci u razvojnim koncepcijama, Europske zemlje obuhvaćene prometnim koridorima Baltik-Jadran povezuju mogući pozitivni učinci zajedničke prometne strategije, odnosno integrirane prometne mreže:

- korištenje geoprometnih pogodnosti - skraćivanje puta i trajanja prijevoznog procesa
- proširenje gravitacijskih zona lučkih terminala na obalama Baltičkog i Jadranskog mora
- neposrednije prometno povezivanje
- rasterećenje postojećih zagušenih prometnih pravaca i racionalnija prostorna distribucija tokova
- usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa eksploatacije
- usklađivanje menadžmenta prometnom infrastrukturom.

Pored naznačenoga, dodatni je motiv koridora Baltik-Jadran procjena godišnjega rasta prometa robe koji u zemljama EU iznosi oko 2,5%, a u zemljama u tranziciji prati rast BDP. Oživljavanje gospodarstva zemalja u tranziciji, jednako kao i egzaktni pokazatelji tržišne ekspanzije prema statistikama WTO, u budućnosti će sigurno biti praćeni i povećanim prometnim rastom.

Inicijativa prometnoga koridora Baltik-Jadran komplementarno je određena globalnim planovima prometnoga razvitka Europe (TEN, TEM, TER, EATMP) u kompetenciji Europske konferencije ministarstava transporta ECMT, Ekonomske komisije za Europu, Ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda ECE/UN, Regionalnog direktora Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva ICAO za Europu i Sjeverni Atlantik Europske konferencije civilnog zrakoplovstva ECAC, a konceptijski predstavlja proširenje planirane prometne mreže i dopunu s pojedinim koridorima, ali i s potrebnim infrastrukturnim intervencijama na regionalnim prometnim mrežama.

Slika 1.



Koncepcijske postavke prometnih koridora Baltik-Jadran

U prometnom se sustavu između Baltika i Jadrana mogu u biti koristiti sve prometne grane namijenjene prijevozu robe i putnika ali zbog nedostatka prometne infrastrukture i suprastrukture prevladavaju relativno niska razina kvalitete prijevozne usluge i nedovoljna aktivnost prometnih pravaca.

Razvijenost i gustoća cestovne mreže i sustav njezinoga održavanja na promatranome koridoru nisu na zadovoljavajućoj razini, poglavito u regijama pribaltičkih zemalja i uz istočnu obalu Jadrana (Hrvatska, Bosna i Hercegovina).

Prema podacima TEM Informativne 2000, gustoća mreže ne prelazi dužinu od 1 km javnih cesta na 1 km² površina teritorija odnosno veličine 5-10km površine brzih cesta na 1000 km² površine ili 3-5 km na 100,000 stanovnika. Prema podacima PHARE programa za godinu 1999., bitne su razlike i u kvalitativno-kuantitativnoj dimenziji cestovne mreže između zemalja srednjoistočne Europe (CEEC) i zemalja Europske unije (EU), što se uočava iz Tablice 1.

Tablica 1.

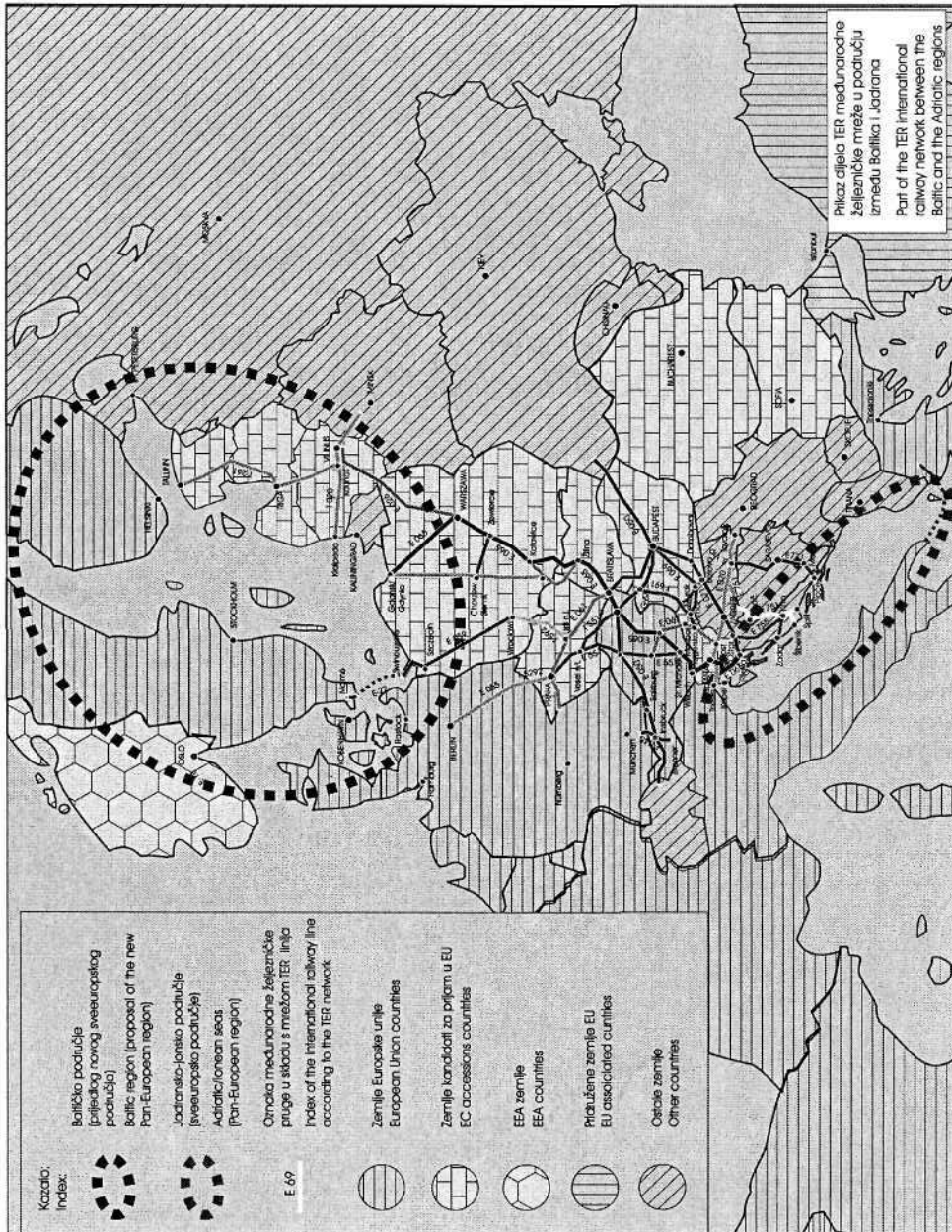
OSNOVNI TEHNIČKI ELEMENTI CESTOVNE MREŽE ZEMALJA SREDNJOISTOČNE EUROPE I ZEMALJA EU

Kategorija ceste Road category	Skupina zemalja Group of countries	Dužina cestovne mreže(km) Road network length	Gustoća mreže km/1000k ² Road network density
Javne ceste Public roads	CEEC	567.000	535
	EU	3.422,000	1.060
Autoceste i brze ceste Motorways and fast roads	CEEC	2.400	2,2
	EU	51.000	16

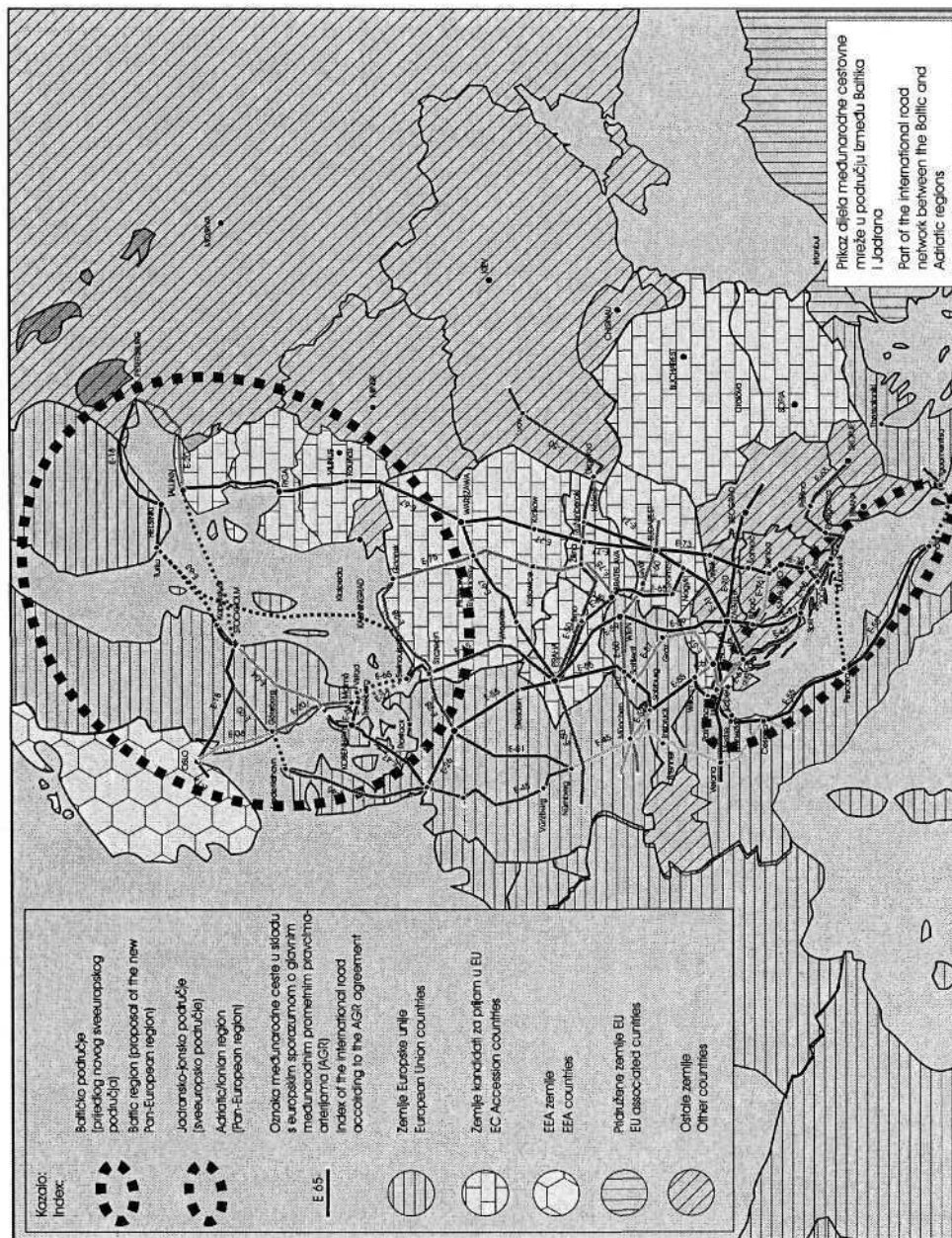
Izvor: An Evaluation of PHARE-Financed Transport Programmes PHARE, Final Report, December, 1999.

Usvojenom i usklađenom konceptu programa razvitka prometne infrastrukture u funkciji formiranja integrirane cestovne mreže europskih zemalja, morao bi značajno pridonijeti i usvojeni AGR sporazum (European Agreement of Main International Arteries) u nadležnosti Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu.

Slika 2.



Slika 3.



Gledajući postojeći željeznički prometni sustav, vidima da on značajno zaostaje za cestovnom prometnom mrežom. Pruge su zastarjele. Premda se iskazane statistike o gustoći bitno ne razlikuju, podaci iz PHARE programa pokazuju određene razlike, ponajprije u kvaliteti željezničke infrastrukture i u razini transportnog servisa između zemalja srednjoistočne Europe i Europske unije.

Tablica 2.

OSNOVNI TEHNIČKI ELEMENTI ŽELJEZNIČKE MREŽE ZEMALJA
SREDNJOISTOČNE EUROPE I ZEMALJA EU

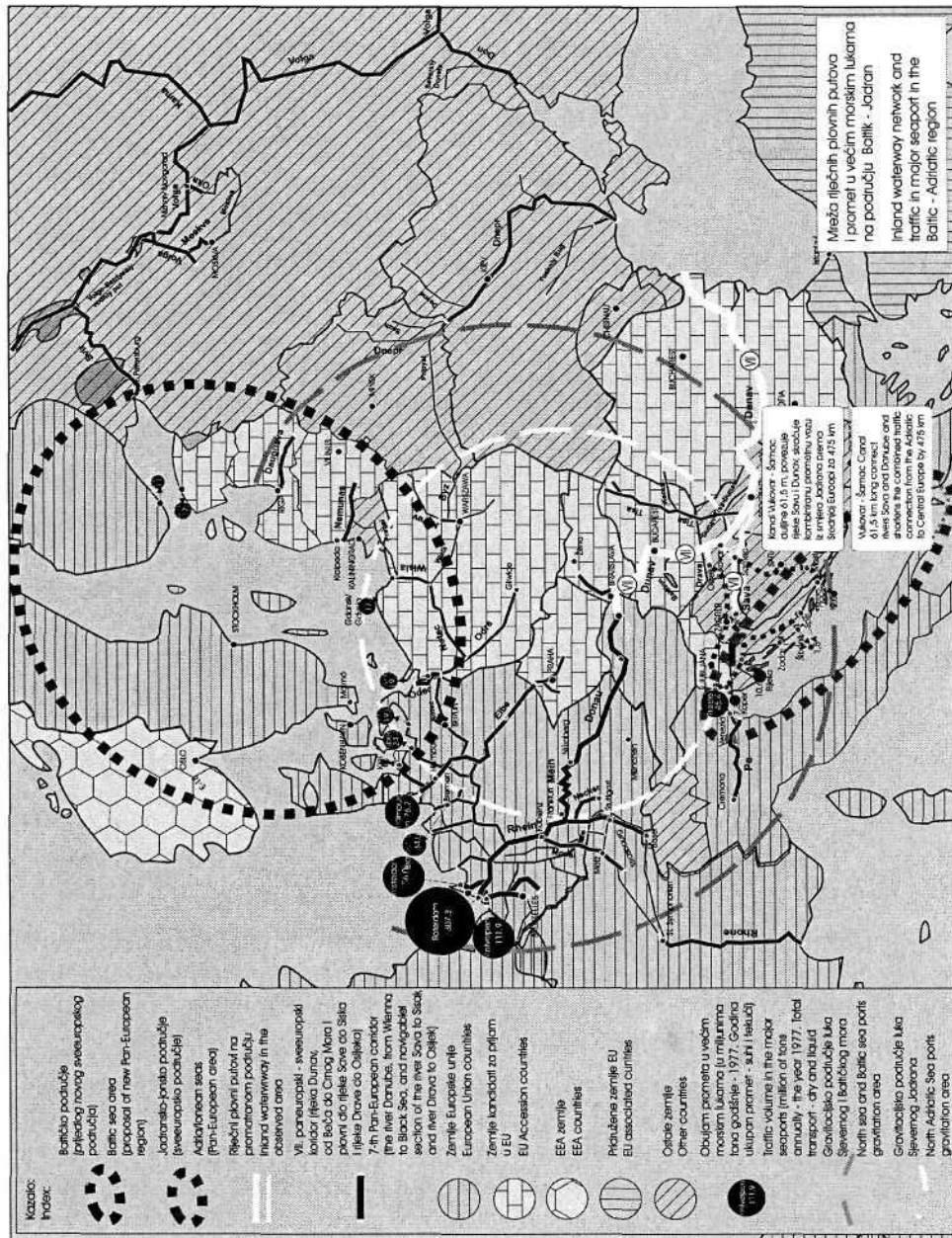
Kategorija željeznice Railway category	Skupina zemalja Group of countries	Dužina željezničke mreže (km) Railway network Length (km)	Gustoća željezničke mreže (km/1000km ²) Railway network density
Željeznička mreža Railway network	CEEC EU	66.500 168.000	62 52
Elektrificirana želje- znička mreža Electrified railway network	CEEC EU	26.000 74.000	24 23
Dvokolosiječna želje- znička mreža Double-gangl railway network	CEEC EU	17.500 64.500	16 20

Izvor: Ibid

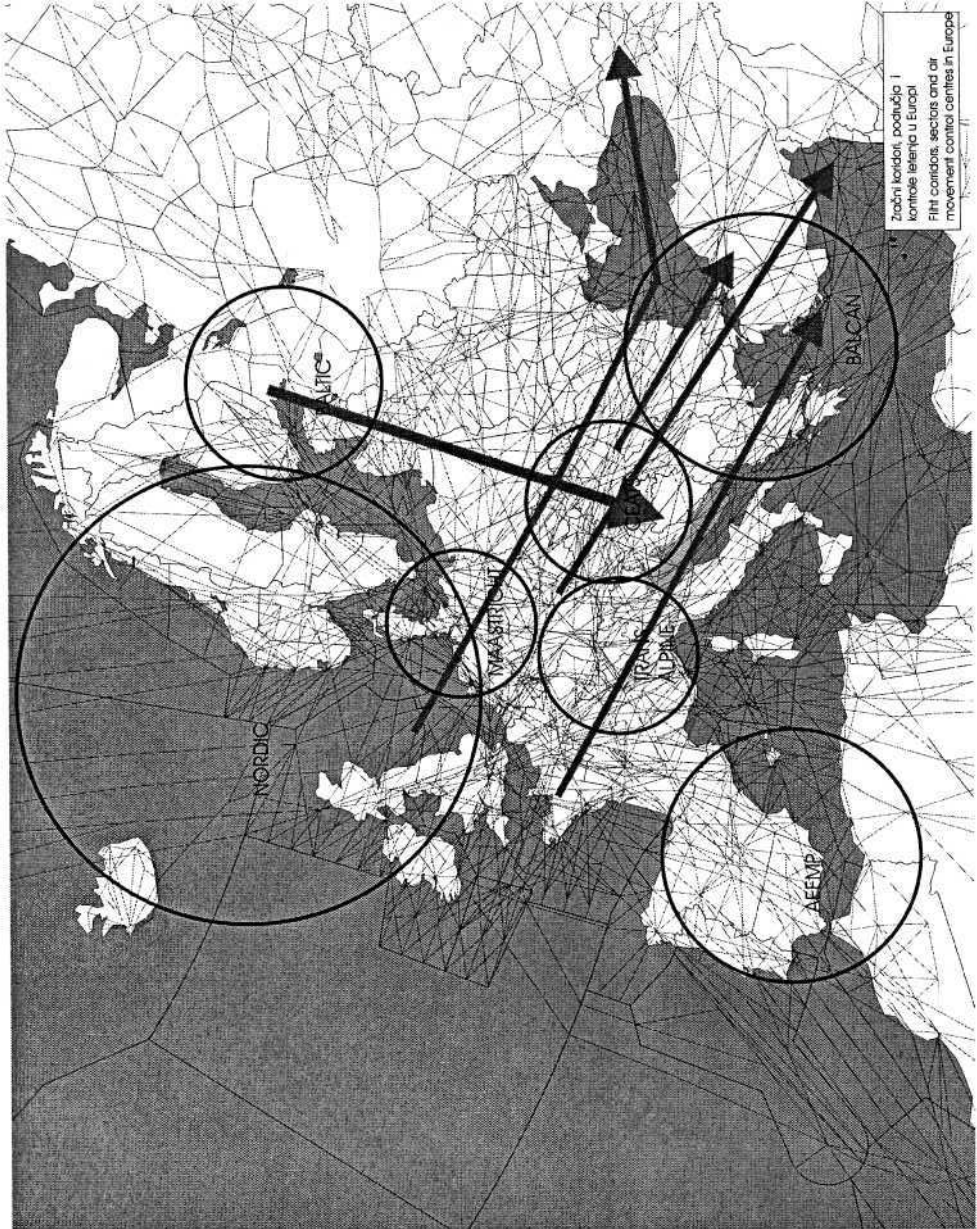
U svrhu formiranja osnovne mreže magistralnih željezničkih pruga i linija kombiniranog transporta i radi ujednačivanja europske prometne mreže, usvojeni su godine 1985. AGC Sporazum u (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Instalation).

Specifični problemi zračnoga prometa odnose se na sigurnost međunarodnih zračnih putova Eurozone i na nemogućnost konvencionalnih sustava kontrole letenja u pariranju daljega rasta prometa. Operativne se neizbježne posljedice uočavaju u kašnjenju letnih operacija s veoma negativnim konotacijama za međunarodne operatere (povećanje troškova eksploatacije), s nemogućnošću povećanja aerodromskih kapaciteta, a posredno i u ekološkim i sigurnosnom aspektu eksploatacije zračnoga prometa.

Slika 4.



Slika 5.



Raspalom bivših Sovjetskog Saveza, Čehoslovačke i Jugoslavije, na početku devedesetih godina dvadesetog stoljeća kontrola prometa u relativno malom zračnom prostoru Europe bila je podijeljena na više od 60 nacionalnih sustava. Nedosljedno djelovanje menadžmenta zračnog prometa posljedica je različitih tehničko-tehnoloških sustava kontrole letenja i različitih institucionalnih koncepcija upravljanja, pa je zato i kontrola nekoordinirana, a time i sigurnost zračne plovidbe.

Zbog toga su usvojeni globalni i regionalni planovi razvitka europskog zračnog prometa koji su usmjereni na dva cilja:

- učvrstiti uređenje ili utvrđivanje suvremenih komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih (radarskih) sustava
- usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa

U području koridora Baltik-Jadran velika je važnost plovnog sustava Rajna-Majna-Dunav, ali je sa stajališta neposrednog usmjerivanja prometnih tokova prema Jadranu potrebno reintegrirati plovne putove Dunavskog slijeva, zatim produžiti plovnost ogranaka i optimizirati plovne pravce kanaliziranjem.

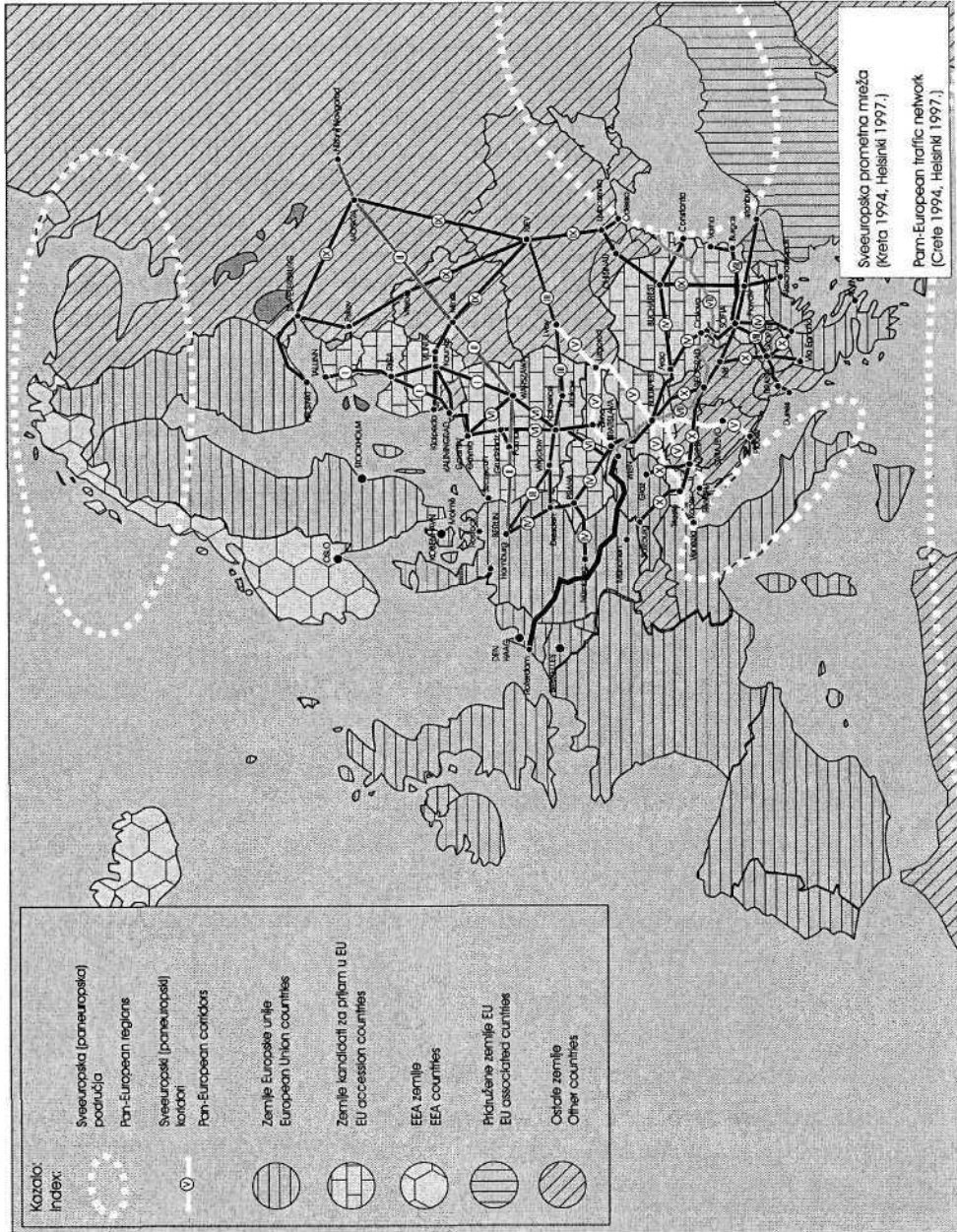
Radi klasifikacije glavnih europskih plovnih putova i međunarodnih riječnih luka i radi ujednačivanja tehničkih elemenata, usvojen je AGN sporazum (European Agreement Main Inland Waterways of International Importance) u nadležnosti Europske komisije Ujedinjenih naroda za Europu.

Osim navedenih prometnih koridora, u području Baltik-Jadran postoje mogućnosti transporta cjevovodima (naftovodima i plinovodima). Predviđa se povezivanje hrvatskoga naftovoda s naftovodom koji iz Ruske Federacije transportira naftu prema zemljama istočne, središnje i zapadne Europe. Spajanjem tih dvaju naftovoda, predviđa se dogradnja hrvatskoga naftovoda za transport nafte u oba smjera.

Hrvatski naftovod kreće iz Rijeke (Omišalj) i omogućuje transport nafte do rafinerije u unutrašnjosti (Urinja-Rijeke i Siska u Hrvatskoj, Lendave u Sloveniji, Bosanskog Broda u Bosni i Hercegovini i Novog Sada i Pančeva u Srbiji).

Osamostaljenjem zemalja između koridora Baltika i Jadrana (granica dvaju vojno-političkih blokova) i njihovom demokratizacijom i strateškim usmjerenjem ili euroatlantskim integracijama stvorene su pretpostavke za bolje integracije prometne mreže.

Slika 6.



Prijedlog za poboljšanje prometnih veza

Aktualni je trenutak označen nizom regionalnih projekata povezivanja manjih integralnih područja (skandinavske zemlje, baltičke zemlje, podunavske zemlje, zemlje na području Podunavlja-Jadran, zemlje na potezu zapad- istok Europe i dr.) i globalnih programa koji obuhvaćaju veće regije u Europi, a dijelom zahvaćaju i područje od Baltika do Jadrana (TEN, TER, TEM, TINA, sveeuropski koridori i dr.). Mreža sveeuropskih koridora predviđela je izravno povezivanje Baltičkog mora sa Crnim i s Egejskim morem (koridor IX), ali ne i izravno povezivanje koridorom između Baltičkoga i Jadranskoga mora. To bi se povezivanje moglo realizirati koridorima (I-VI-IV/V i VI-IV/V). U optimizaciji modela prometnog povezivanja Baltik-Jadran bilo bi važno ostvariti međuveze između postojećih koridora.

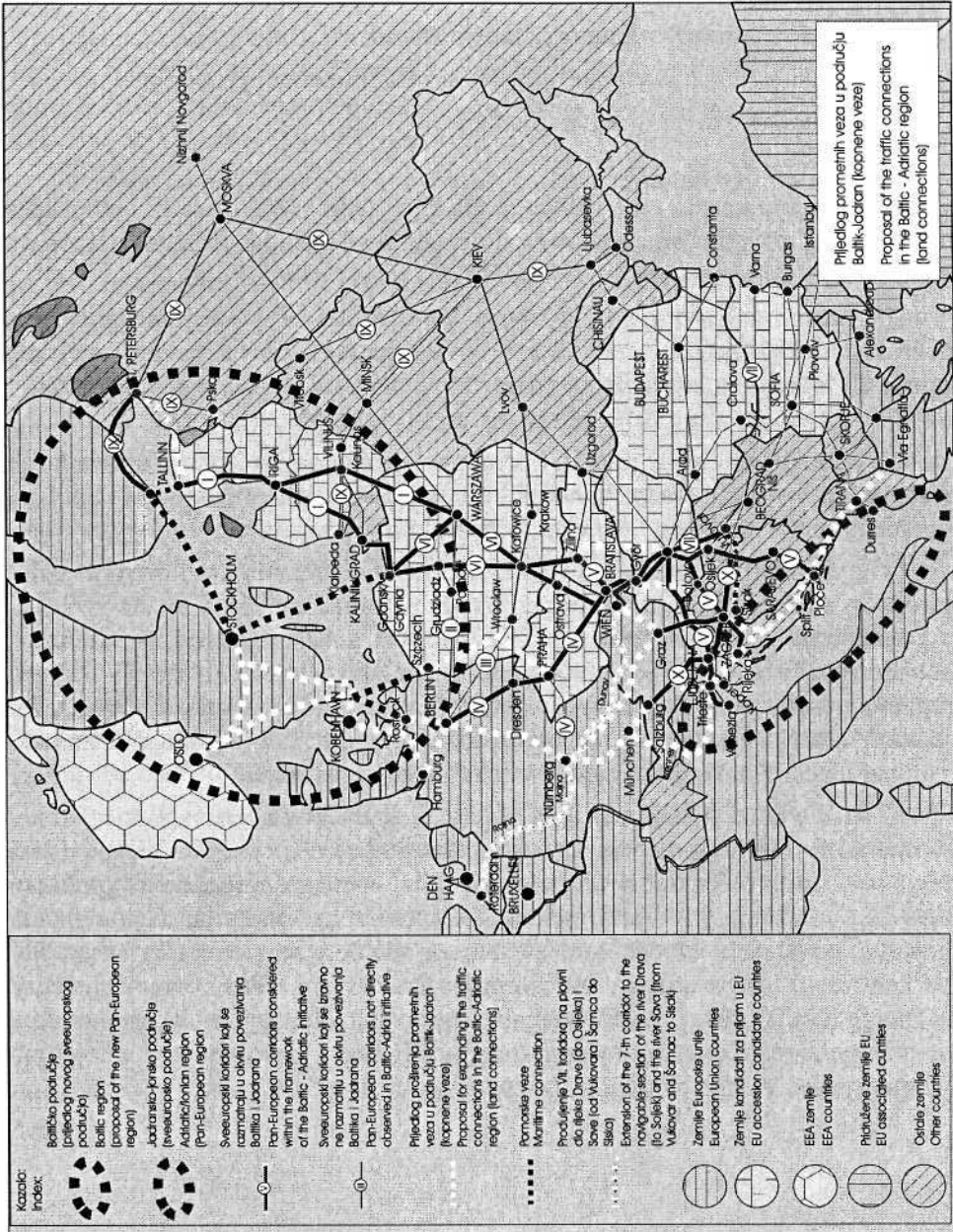
Budući da s jedne strane postoji potreba za boljim i neposrednijim povezivanjem Baltika s Jadranom i regija između njih (gospodarsko i drugo prometno povezivanje), sa druge je strane primarna prometna mreža koja je definirana na sveeuropskim konferencijama o transportu i konceptijski se inicijativa Baltik-Jadran zasniva na proširenju mreže sveeuropskih koridora (Kreta/Helsinki koridori), odnosno na dopuni te mreže na pravcima:

- Rostock-Berlin-Nürnberg-Salzburg, kao povezivanje krajnjih točaka koridora II., III., IV. i X.
- Beč-Graz, međuveza koridora IV. i grane X.
- Berlin-Prag-Beč-Gyor-Gyekenyes-Zagreb, Rijeka, međuveza koridora VI. i grane V_B
- München-Trst, poprečna veza koridora X. i V., kojom se ostvaruje izravna veza jug Njemačke s Jadranskim morem
- Rijeka-Koper-Trst-Palmanova-Villach međuveza V_B i V_A grane i osnovnoga koridora V i X.
- Zagreb – Bosiljevo - Split, ogranak V_B grane naznačen u završnom dokumentu iz Helsinkija
- Split-Ploče-Dubrovnik, nastavak ogranka V_B koridora i dio Jadransko-jugoslovenskog koridora koji je za to područje predviđen u Paktu o stabilnosti
- Rostock-Szezecin –Gdansk, kao spoj koridora I. i IV.

Međuveze sveeuropskih koridora mogu se ostvariti željezničkim ili cestovnim segmentima koji su predloženi globalnim mrežama (TER, TEM), a za koridor Baltik-Jadran imaju prioritetnu važnost.

Povezivanje Baltika i Jadrana s unutarnjim plovnim putovima pretpostavlja kanaliziranje postojećih vodotoka rijeka i izgradnju kanala za povezivanje slijevova rijeka, kao npr.:

Slika 7.



- Elba (Pardubice)-Dunav (Bratislava)
- Odra (Ostrava) – Dunav (Bratislava)
- Wisla (Krakow) – Dunav (Bratislava)
- Dunav (Bratislava) – sjeverni Jadran (Monfalcone) preko Ljubljane
- Dunav (Vukovar) – Sava (Šamac)

Izgradnjom kanala od Dunava prema Elbi, Odri i Wisli bila bi omogućena plovidba riječnim i riječnomorskim brodovima do svih luka Sjevernoga i Baltičkoga mora (Francuska, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Litva, Litvija)

Izgradnjom višenamjenskog kanala Vukovar – Šamac i regulacijom rijeke Save do Siska i Zagreba, jednako kao i rijeke Kupe do Broda na Kupu i Tunelskog kanala do Bakra bila bi ostvarena najkraća plovna veza Podunavlja s Jadranom.

Uz valorizaciju predloženih opcija povezivanja plovnih putova potrebno je pronaći optimalna rješenja, utvrditi koordinate i pravac za uvrštavanje u plan mreže europskih plovnih putova, pa bi u vezi s tim bili omogućeni pravodobno planiranje i gospodarenje i realizacija projekta infrastrukturnog razvitka.

Vizija integriranog europskog menadžmenta podrazumijeva kontrolu međunarodnog zračnog prometa na principima regionalizacije. Tako se, uz već operacionalizirani centar kontrole u Maastrichtu (Njemačka, Belgija, Nizozemska, Luksemburg) te usvojeni projekt gradnje zajedničkoga centra kontrole u Beču za zemlje srednjoistočne Europe (Austrija, Italija, Slovenija, Hrvatska, Češka, Slovačka, Mađarska i Bosna i Hercegovina) razmatraju inicijative gradnje kompleksa regionalnih centara kontrole međunarodnog zračnog prometa.

U smislu koncipiranja novog transverznog zračnog koridora Baltik-Jadran/Mediteran ili prijedloga redefiniranja europske rutne mreže u prostoru toga koridora mogu se uočiti problematični sektori u operativnim mogućnostima, i to u prostoru Slovačke, Mađarske i Italije. U nekim je sektorima gušća mreža longitudinalnih zračnih putova, pa bi uvođenje transverznog koridora moglo uzrokovati probleme kontrole u intersekcijama zračnih putova, a neki su sektori ograničene zone za letenje (NATO baze). Sa druge strane, otežavajuća je okolnost ovoga koridora veoma spora reintegracija zračnoga prostora Bosne i Hercegovine i neriješeno pitanje sustava kontrole zračnog prometa u tome prostoru.

Zaključak

Razmatranje potrebe za kvalitetnijim prometnim povezivanjem područja Baltika i Jadrana aktualizirano je s postupnim gašenjem blokovske podjele u Europi, čime je stvorena mogućnost razvitka svekolikih odnosa između zemalja toga područja.

Potreba za bržim razvitkom i međusobnom suradnjom sa zemljama srednje Europe i sa zemljama drugih regija i kontinenta ukazuje na važnost boljeg prometnog povezivanja između koridora Baltika i Jadrana. Osnovica je koridora Baltik-Jadran sveeuropska mreža prometnih putova (sveeuropski koridori) na tome području s predloženim međuvezama i produženjima veza, koje se zasnivaju na prometnicama određenima u mrežama TEM i TER i na sporazumima AGR, AGC i AGTC. Broj sveeuropskih koridora (deset) tim se prijedlozima ne povećava, nego se mreža koridora upotpunjuje prometnicama koje već postoje i koje nije potrebno graditi samo za tu svrhu.

Na bazi toga prijedloga sve zemlje na području između Baltika i Jadrana morale bi usuglasiti zajedničku mrežu prometnih koridora, a zatim odrediti zajedničke prioritete i način financiranja i dinamiku realizacije. Strategija vezana uz taj koridor morala bi se odvijati na tri razine.

Prva je razina dugoročna i zasniva se na međunarodnim konvencijama pod okriljem Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda (AGR, AGC, AGTC, AGN konvencijama). U konvencijama nisu postavljeni vremenski okviri u kojima se prometne mreže moraju usuglasiti i upotpuniti, a određeni su osnovni uvjeti i parametri koje moraju zadovoljiti prometnice na koridorima europskog značenja.

Druga je razina usuglašivanja na osnovi srednjoročnih planova do godine 2010. Za EU su ti planovi usuglašeni u okviru realizacije transeuropske transportne mreže (TEN), koju su godine 1996. usvojile EU Vlada i Parlament. Za zemlje srednje i istočne Europe u ovome trenutku postoji veliki broj prioriternih koridora koje uglavnom pokrivaju cestovni i željeznički promet, i to na osnovi TEM i TER mreža.

Treća razina usuglašivanja morala bi se odvijati na osnovi sagledivih i realnih kratkoročnih planova prioriteta u vremenskom trajanju od pet godina. Prioritetni projekti morali bi biti određeni komplementarno sveeuropskim prometnim koridorima.

LITERATURA

1. Prometna valorizacija Hrvatske, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveni savjet za promet, Zagreb, 1992.
2. Božičević, J.: Prometno povezivanje srednje Europe s Jadranom, Zbornik radova, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1998.
3. Božičević, J., Topolnik D.: Propusna moć višetračnih cesta, «Bilten», Znanstveni savjet za promet JAZU, Zagreb, 1996.
4. Povezivanje srednjoeuropskih zemalja s Jadranom (Mediteranom), Zbornik radova HAZU u suradnji s ANU BiH, Mađarska akademija znanosti, Poljska akad. znanosti, Slovačka akad. znanosti, Slovenska akademija znanosti i umjetnosti, Zgb, 1998.
5. A. Maddison: L' economie mondiale an 20. siècle, Paris, 1989. i A. Maddison: Monitoring the World Economy, Paris 1996.
6. Božičević, J.: Glavne smjernice prometa u Hrvatskoj, HAZU, Prilozi za strategiju prometa, Zagreb, 1994.

POZIVNE BILJEŠKE:

7. Šopronski dokumenti o prometnoj politici u srednjoeuropskoj regiji, Šopron, 1997.
8. M. Ballotti, A. Saccon: Europa na autocesti, Ceste i mostovi, 1995., broj 3-4.
9. Božičević, J.: Stanje i budućnost Hrvatskih željeznica, Zagreb, Octobar 1996.
10. UIC Union Internationale des Chemins de fer Infrastructure in Central and South –Eastern Europe, December, 1994.

TRAFFIC CORRIDORS BALTIC-ADRIATIC CONCEPTUAL THESES FOR THE TRAFFIC NET OPTIMIZATION

Summary

The traffic linking towards corridors is extraordinarily favourable for all transports aimed to travelling across the Indian Ocean and passage through the Suez Canal. Thus for example the duration of combined commodity transport (railway, road, ship) by direct line Baltik-Adriatic is for 5-7 days shorter than the journey from Baltik, North-West and Central Europe (the starting points in the harbours of the Baltic and North Sea) to the Indian Ocean, where it is used the longer way by ship around Africa or the transport through the Suez Canal. With the additional condition of development and rational functioning of the harbour and terminal logistics, the multi-modal corridor Baltik-Adriatic shortens the transport way for several thousands of nautical miles.

The proposal for the improvement of traffic linking is based on the option of usage of the geographically shortest and most convenient land connection between the Adriatic and Baltic Sea, due to their deep cutting into the European mainland.

The tracing of direct multimodal corridor Baltic-Adriatic is the contribution to optimization of the future entire European traffic net.

Key words: corridor, Baltic-Adriatic, traffic linking, transport net