

Prof. dr. sc. Damir Šimulčik*

UDK 338.47(497.5)

Pregledni članak

STRATEGIJA RAZVITKA PROMETNE INFRASTRUKTURE - ČIMBENIK VALORIZACIJE TURISTIČKIH POTENCIJALA REPUBLIKE HRVATSKE

Valorizacija turističkih potencijala, kao smjernice realizacije strateških odrednica hrvatskog turizma, jedna je od temeljnih odrednica hrvatskog gospodarskog sustava u narednim godinama. Realizacija te odrednice nije moguća bez postojanja dugoročne i adekvatne prometne politike i politike financiranja gradnje i održavanja objekata prometne infrastrukture, uz ostale čimbenike koji se nalaze u okruženju društvene i gospodarske zbilje u kojoj djeluje turistička privreda Republike Hrvatske.

To ukazuje da se hrvatska država mora jasno očitovati glede utvrđivanja strategije gradnje i održavanja objekata prometne infrastrukture na duže razdoblje, kao osnovne pretpostavke valorizacije i realizacije strateških odrednica hrvatskog turizma.

U razdoblju od 1960. do 1990. godine mnogobrojni i njihovo je negativno djelovanje bilo prisutno na realizaciji: (1) koje je vidove prometnog sustava neophodno razvijati, (2) kojim intenzitetom unutar vremenske distribucije, (3) iz kojih financijskih izvora, iako je bilo poznato da je prisutna slaba akumulativnost gospodarskog sustava, (4) kako tretirati djelovanje prometnog sustava, kao uslužne djelatnosti ili značajnog čimbenika gospodarskog razvitka i (5) kojim i kakvim instrumentima i mjerama realizirati idealistički zamišljenju prometnu politiku, izgradnju i modernizaciju objekata prometne infrastrukture. U tom kontekstu zaboravljena je činjenica glede utvrđivanja obnašatelja za realizaciju tako utvrđene prometne politike.

Efekti su, koji generiraju iz toga razdoblja, plod takve prometne politike, a prisutni su u nerealizaciji započete gradnje objekata prometne infrastrukture. Taj se problem odnosi i na proces modernizacije na objektima cjelokupne prometne infrastrukture u Hrvatskoj. Negativne su implikacije zaleđena sredstva (primjer je 50 milijuna USA dolara od godine 1980. pri gradnji autoceste Zagreb-Split (od Strmice do Kaldme) koja već 20 godina nije u funkciji.

KLJUČNE RIJEČI:

strategija, prometna infrastruktura, turizam, Republika Hrvatska

1. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVITKA OBJEKATA PROMETNE INFRASTRUKTURE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Razvitak objekata prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj u razdoblju do godine 1990. obilježava razdoblje nerealnih planova i ostalih dokumenata bez uvažavanja realne ekonomske mogućnosti da se isti realiziraju. Mnogi dokumenti¹ imali su pretenzije dogovorima i sporazumima urediti i uskladiti temeljne odnose u prometnom sustavu, ali taj pokušaj nije mogao saživjeti u praksi. nesmotreno se smatralo da slobodno i riskantno djelovanje tržišta može biti nadomješteno prethodnim usklađivanjima i kvazi solidarnim ponašanjem subjekata u prometnom, a i cjelokupnom gospodarskom sustavu.

Nedostaci su razvitka prometnog sustava u razdoblju od 1960. do 1990. godine mnogobrojni i njihovo je negativno djelovanje bilo prisutno na realizaciji: (1) koje je vidove prometnog sustava neophodno razvijati, (2) kojim intenzitetom unutar vremenske distribucije, (3) iz kojih financijskih izvora, iako je bilo poznato da je prisutna slaba akumulativnost gospodarskog sustava, (4) kako tretirati djelovanje prometnog sustava, kao uslužne djelatnosti ili značajnog čimbenika gospodarskog razvitka i (5) kojim i kakvim instrumentima i mjerama realizirati idealistički zamišljenju prometnu politiku, izgradnju i modernizaciju objekata prometne infrastrukture. U tom kontekstu zaboravljena je činjenica glede utvrđivanja obnašatelja za realizaciju tako utvrđene prometne politike.

Efekti su, koji generiraju iz toga razdoblja, plod takve prometne politike, a prisutni su u nerealizaciji započete gradnje objekata prometne infrastrukture. Taj se problem odnosi i na proces modernizacije na objektima cjelokupne prometne infrastrukture u Hrvatskoj. Negativne su implikacije zaleđena sredstva (primjer je 50 milijuna USA dolara od godine 1980. pri gradnji autoceste Zagreb-Split (od Strmice do Kaldme) koja već 20 godina nije u funkciji.

¹ Šimulčik, D.: Prometna politika i ekonomsko vrednovanje programa izgradnje prometne infrastrukture, Ceste i mostovi, 45, 1995, 5-6, str. 158.

Takva prometna politika nagomilala je postupno, ali zasigurno,² brojne neriješene odnose unutar prometnog sustava Republike Hrvatske.³

Promet i prometna infrastruktura nisu u tom razdoblju tretirani kao otvoreni dinamični sustav koji se nalazi u procesu stalne transformacije, nego kao segment, koji utječe na razvitak ostalih odsustava unutar gospodarskog sustava. Takav je pristup zanemarivao stalni tehnički i tehnološki razvitak prometa i prometne infrastrukture i rezultirao je tehničkim i tehnološkim ograničenjima u procesu pružanja usluge. Tehničko i tehnološko zaostajanje rezultiralo je neadekvatnim sustavom razvika i vrednovanja objekata prometne infrastrukture (slaba propusna moć objekata, manje više svih objekata prometne infrastrukture, neuvođenje jedinstvenog sustava električne vuče kod objekata željezničkih pristaništa, nikakvo ili slabo uvođenje informacijskog sustava, slaba kadrovska struktura nenaviknuta na tržišni sustav poslovanja i dr.).

Globalna ocjena analize dosadašnjeg razvika objekata prometne infrastrukture nije zadovoljavajuća, temeljom kriterija koji definiraju takvo stanje:⁴ (1) neodgovarajuća unutrašnja povezanost pojedinih dijelova Republike Hrvatske, (2) nepovezanost objekata prometne infrastrukture u Hrvatskoj s onom u prometnim sustavima europskih zemalja, (3) uvećani transportni troškovi, kao posljedica tehničke i tehnološke zastarjelosti objekata prometne infrastrukture i njezine suprastrukture, (4) neusklađenost razvika pojedinih vidova prometa (kopneni, pomorski, riječni, zračni, poštanski i telekomunikacijski), (5) nesinkroniziranost elemenata svakog pojedinog podsustava i to na realizaciji objekata prometne infrastrukture - vozni kapaciteti - sustav organizacije prijevoza (putnika i tereta), (6)

2

Jelinović, Z.: Teorija i praksa prometne politike u Jugoslaviji, Simpozij u povodu 80. godišnjice rođenja Mije Mirkovića, Ekonomski fakultet u Zagrebu, 9.-10.1.1978. str. 11-12.

3

Šimulčik, D.: Objekti prometne infrastrukture u funkciji gospodarskog razvoja, *Promet*, 7, 1995, 3, 61-66. Božičević, J.: Jadranska orijentacija kroz razvoj cestovne infrastrukture, Savjetovanje o izgradnji prometne infrastrukture, Zagreb, 1991.

Ban, I.: *Promet i turizam, Zbornik radova znanstvenog skupa "Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća"*, Dubrovnik, 1996.

4

Strategija prometnog razvika Republike Hrvatske. Institut prometa i veza, Zagreb, 1998., str. 5.

neprilagođena pravna i ekonomska infrastruktura, bez koje je nemoguće adekvatno djelovati unutar gospodarskog sustava i njegovih podsustava, (7) neadekvatna kadrovska struktura nenaviknuta na fleksibilniji sustav privređivanja uz upitan proces pretvorbe, i (8) loša ili nikakva pokrivenost informacijskim sustavom u pojedinim vidovima prometne djelatnosti.

Temeljom ocjene dosadašnjeg razvika i kriterija koji su obilježili, a još obilježavaju razvitak objekata prometne infrastrukture uz određene prilagodbe zahtjevima europskog i svjetskog prometnog sustava, neprijepoma je činjenica definiranja realno moguće i sprovedbe Strategije razvika objekata prometne infrastrukture koja će biti u funkciji objedinjavanja hrvatskog prostora koji može prometno i gospodarski korespondirati s europskim prometnim sustavom.

2. TEMELJNE STRATEŠKE ODREDNICE RAZVITKA PROMETNE INFRASTRUKTURE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prometna infrastruktura Hrvatske trenutno svojom tehničko-tehnološkim značajkama ne odgovara u cijelosti suvremenim uvjetima (manje više u svim prometnim podsustavima) tako da je već u ovom trenutku neophodno definirati Strategiju razvika prometne infrastrukture sukladno sa strategijom razvika hrvatskog turizma za naredno vremensko razdoblje. To u svojoj cjelovitosti predstavlja sintezu endogenih i egzogenih čimbenika razvika i tržišnog reorganiziranja Republike Hrvatske kao turističke destinacije gdje objekti prometne infrastrukture nisu determinanta intenzivnijeg protoka gostiju i turista.

Temeljna odrednica strateškog razvika objekata prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, a u funkciji valorizacije turističkih potencijala mora se zasnivati na stvarno mogućim i realnim ciljevima i pravodobnim i učinkovitim mjerama prometne i gospodarske politike.

Pitanja koja je neophodno sintetizirati sa svim segmentima gospodarskog suživota u procesu prometne valorizacije Hrvatske jesu:

a) realno utvrditi Strategiju dugoročnog razvika objekata prometne infrastrukture i prateće suprastrukture u Hrvatskoj,

b) međusobno usuglasiti razvitak prometnog sustava sa svim segmentima valorizacije turističkih potencijala Hrvatske,

c) znanstveno i stručno valorizirati prometnu politiku i politiku izgradnje, održavanja i modernizacije objekata prometne infrastrukture na svim razinama i u svim vidovima prometa u državi, sa strateškim pravcima razvika turizma kao značajne izvozne gospodarske djelatnosti u Hrvatskoj,

d) mjere za realizaciju strategije razvika prometne infrastrukture moraju sinkrono djelovati unutar prometnog sustava i njegovih podsustava (vidova prometa).

Osnovica za utvrđivanje strategije razvika prometne infrastrukture mora se temeljiti na stvarno mogućim i realnim ciljevima, mjerama i provedivim instrumentima prometne politike.

Takav pristup glede definiranja Strategije razvika prometne infrastrukture, kao sastavnog dijela razvika prometnog sustava u Hrvatskoj, u funkciji je valorizacije geoprometnog položaja Republike Hrvatske. Geoprometni položaj Republike Hrvatske pokriva djelovanje triju velikih prostora: (1) mediteranskog (jadranskog), (2) panonskog (podunavskog)⁵ i (3) prijelaznog dinarskog područja. Republika Hrvatska se tako nalazi na simetrali Mediterana i Europe, a položaj Jadrana duboko je uvučen u europsko kopno i daje iznimno prometno-strateško značenje.

U procesu definiranja strategije razvika prometne infrastrukture, kao čimbenik za valorizaciju turističkih potencijala neophodno je utvrditi:

1) programska usmjerenja glede geoprometnog i geopolitičkog položaja Republike Hrvatske te njezinu ulogu u prometnom povezivanju s Europom,

2) strateške prometne prioritete razvika prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj trebaju voditi računa o obliku i položaju hrvatskog područja te o dugoročnim interesima turističke orijentacije Republike Hrvatske koji se ne smiju otrgnuti realnosti.

3) Racionalizacija kod svih vidova prometne infrastrukture nalaže utvrđivanje pravaca gradnje, a

prije svega definiranje obnašatelja gradnje (koncesionar ili druge asocijacije). U dogledno vrijeme neophodno je utvrditi znanstvenu i stručnu podlogu za sigurno vođenje prometne politike Republike Hrvatske, usmjeravajući i usklađujući razvitak objekata prometne infrastrukture u optimalnom prostornom, prometnom, građevinsko-tehničkom, prometno-sigurnosnom, ekološkom, ekonomsko-komercijalnom i svekolikom gospodarskom pogledu, a uvažavajući prednosti hrvatskog područja kao srednjoeuropskog (panonsko-podunavskog) i mediteranskog (jadranskog) područja.

ZAKLJUČAK

Neadekvatna prometna infrastruktura u procesu valorizacije hrvatskog turističkog potencijala limitirajući je čimbenik interakcijske povezanosti sa svim segmentima društveno-gospodarskog i prometnog sustava u zemlji.

Sinteza svih segmenata u društveno-gospodarskom sustavu osnovni je preduvjet harmoničnog razvika i valorizacije već uloženi sredstava u turističke potencijale koji se moraju putom valorizacijske komponente racionalizirati. Spektar valorizacijskih komponenata nije isključivo prometna infrastruktura, ali njezina je uloga u tom procesu značajna. Značaj prezentiranih momenata moguće je realizirati kroz proces realizacije realne strategije razvika objekata prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, dok se u turističkoj privredi značajni zahvati nalaze u procesu pretvorbe, raznim oblicima ruralnog turizma, proširenju turističke ponude (osim sunca i mora), valorizaciji kulturne baštine, uvijek i stalnoj prisutnoj marketinškoj obradi turističkog tržišta Europe. To znači da je realizacija moguća i da proces harmonizacije cjelokupnog gospodarskog sustava može biti cjelovito realiziran, ali mjere i instrumenti za njihovu realizaciju moraju biti realni i moguće provedivi u današnjem sustavu privređivanja u Hrvatskoj.

⁵ Šimulčik, D.: Razvoj prometne infrastrukture na pravcu Podunavlje-Jadran, Promet, 5, 1993., Zbornik radova SPIH '93, str. 175-177.

LITERATURA

- 1) Brkić, A. ; Perše, S.: Promet u funkciji turizma, Suvremeni promet, Zagreb, 1999., 1-2, str. 24.29.
- 2) Šimulčik, D.: Prometna infrastruktura - pretpostavka funkcioniranja hrvatskog gospodarskog sustava, Suvremeni promet, 19, 1999., 1-2, 120-122.
- 3) Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Institut prometa i veza, Zagreb, 1998.
- 4) Infrastructure for Development, World Development Report, The World bank, Oxford UP, New York, 1994, 40-56.

Damir Šimulčik, Ph. D.

TRAFFIC INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT STRATEGY, VALORIZATION FACTOR OF TOURIST POTENTIALS OF THE REPUBLIC OF CROATIA

Summary

Valorization of tourist potentials as a guideline for the achievement of strategic of Croatia's tourism is one of the basic determinants of the economic system of Croatia in the period of upcoming years. Realization of this determinant is not possible without the implementation of a long-term and adequate transport policy and a policy for financing the construction and maintenance of transport infrastructure facilities, along with other factors which exist within the framework of social and economic reality in which the tourist industry of Croatia operates.

This indicates that the Croatian state must take a clear stand regarding the determining the transport infrastructure construction and maintenance strategy for a longer period as the basic valorization assumption and realization of strategic determinants of Croatian tourism.

The author starts from the basic conditions of determining the strategy traffic infrastructure facilities construction and maintenance in the function of already set development strategy realization of Croatia's tourism. Synchronizations as a part of the process of realization is possible if it is possible to determine the feasibility and capability of those responsible to realize the strategy and development of the traffic infrastructure and the tourist industry. If it is not realized on the level of its feasibility, we gain only more declarative document in the field of economic activity in the Republic of Croatia's.

KEY WORDS

Strategic, Traffic, infrastructure, Tourist industry, Republic of Croatia