

JADRANSKO-JONSKA CESTA - ČIMBENIK GOSPODARSKOGA RASTA I RAZVOJA ADRIATIC-IONIAN HIGHWAY - A FACTOR OF ECONOMIC GROWTH AND DEVELOPMENT

UDK 338.45](262.3)(262.429)

Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper

Sažetak

Temeljni cilj ove znanstvene rasprave jest istražiti prometne, a napose gospodarske učinke Jadransko-jonske ceste u funkciji održavanja i unapređenja snažne konkurentne pozicije malih država, kako unutar njihovih nacionalnih prometnih i gospodarskih sustava tako i u odnosu na uže i šire regionalno prometno i gospodarsko okružje. Sukladno tome, u ovoj se raspravi posebna pozornost posvećuje čimbenicima gospodarskoga rasta, s posebnim osvrtom na intelektualni kapital i međuodnos prometno-infrastrukturnoga i proizvodnoga kapitala, kako bi se izgradnjom Jadransko-jonske ceste deblokirao gospodarski razvitak i potaknuli samopodržavajući čimbenici gospodarskoga rasta u svim državama kroz koje Jadransko-jonska cesta prolazi.

Po svojim obilježjima, primijenjenoj metodologiji i rezultatima istraživanja, dobivene spoznaje u ovoj raspravi predstavljaju i kvalitetna polazišta za zapošljavanje postojećih resursa i ljudskih potencijala država kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta, kao i optimalizaciju razvitka njihovih prometnih i gospodarskih sustava, odnosno omogućavanje nagloga gospodarskoga rasta i razvoja.

Ključne riječi: Jadransko-jonska cesta, prometno-infrastrukturni kapital, proizvodni kapital, intelektualni kapital, gospodarski rast i razvoj, prometni i gospodarski sustav

Abstract

The fundamental goal of this scientific discussion is to research the transport effects, and particularly the economic effects of the Adriatic-Ionian Highway in the function of sustaining and improving a strong competitive position of the small countries, within their national transport and economic systems and also in relation to the narrower and wider regional transport and economic surroundings. Accordingly, this discussion pays special attention to the factors of economic growth, with a special focus on the intellectual capital and interrelationship of transport-infrastructure capital and production capital, so that building of the Adriatic-Ionian Highway unblocks economic development and stimulate self-maintaining factors of economic growth in all the states involved in the realisation of the Adriatic-Ionian Highway project.

In view of their attributes, the applied methodology and the research results, the findings in this discussion represent qualitative starting points for employment of all resources and human potential in all states involved in the realisation of the Adriatic-Ionian Highway project as optimisation of transport and economic system development, or in other words to enable faster economic growth and development.

Key words: Adriatic-Ionian Highway, transport-infrastructure capital, production capital, intellectual capital, economic growth and development, transport and economic system

Dr. sc. Ratko Zelenika
Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet u Rijeci

**Dr. sc. Drago Pupovac
profesor Željezničko-tehničke škole u Moravicama

1. Uvod

Introduction

Prometna infrastruktura predstavlja nedjeljivi dio svakoga pojedinačnoga prometnoga i gospodarskoga sustava, koji treba djelovati integrativno, komplementarno i kompatibilno sa sličnim segmentima u svojem okruženju, kako bi se ostvarili sinergijski učinci unutar nacionalnoga i/ili regionalnoga prometnoga i gospodarskoga sustava, odnosno smanjili troškovi transporta i prometa, adekvatno valorizirao geoprometni položaj države ili regionalne grupacije, osigurala mogućnost primjene suvremenih transportnih tehnologija, primjereno iskoristio prometno-gospodarski položaj kao specifični čimbenik razvitka (...). **Investicijska priroda prometne infrastrukture** ukazuje na nužnost velikih ulaganja u promet i izgradnju objekata prometne infrastrukture, zahtijevajući duge rokove povrata ulaganja, a **reproduktivnost** prometne infrastrukture kao jednoga od temeljnih gospodarskih inputa ukazuje na značenje procesa održavanja, modernizacije i rekonstrukcije prometne infrastrukture, kako bi se osiguralo nesmetano funkcioniranje prometno-infrastrukturnih objekata, odnosno kako prometna infrastruktura ne bi postala ograničavajućim čimbenikom daljnjega razvitka gospodarskoga i prometnoga sustava u svim njegovim vrstama. Sukladno tome, u ovoj se raspravi posebna pozornost posvećuje prometno-infrastrukturnom kapitalu kao čimbeniku gospodarskoga rasta, s posebnim osvrtom na međuodnos prometno-infrastrukturnoga i proizvodnoga kapitala, kako bi se izgradnjom Jadransko-jonske ceste deblokirao gospodarski razvitak, a ne dugoročno blokirala sredstva za poslovna ulaganja i rast bruto domaćega proizvoda iz kojega se i financira izgradnja prometne infrastrukture.

Iz takve problematike i problema istraživanja determinira se i **predmet istraživanja**: istražiti, elaborirati i utvrditi bitne teorijske značajke prometne infrastrukture i prometno-infrastrukturnoga kapitala, kao jednoga od najznačajnijih razvojnih čimbenika izravno proizvodnih djelatnosti, a napose može bitne prometne i gospodarske učinke Jadransko-jonske ceste - najambicioznijega gospodarskoga projekta ikada planiranoga u jugoistočnoj Europi - na gospodarstva malih tranzicijskih država. **Objekt istraživanja** primjenom znanstvenoistraživačkoga instrumentarija čine učinci izgradnje Jadransko-jonske ceste na kreiranje i održavanje partnerstva i konkurentne pozicije malih tranzicijskih država u njihovom užem i širem regionalnom i gospodarskom okruženju.

Sukladno tome, postavljena je radna hipoteza: **Izgradnjom Jadransko-jonske ceste moguće je izravno i bitno pospješiti gospodarsku, prometnu, političku, kulturnu i inu suradnju između država jugoistočne Europe, potaknuti korištenje postojećih prirodnih resursa i ljudskih potencijala, osigurati njihov primjeren, stabilan i**

komplementaran gospodarski rast na načelu "Partnerstva za profit" te osigurati njihovo efikasno i efektivno povezivanje s razvijenim državama Europske unije.

Primijenjena znanstvena istraživanja pri dokazivanju hipoteze temelje se na metodama analize i sinteze, induktivnoj i deduktivnoj metodi, komparativnoj metodi, metodi apstrakcije i konkretizacije i matematičkoj metodi.

Rezultati istraživanja utjecali su na to da se oni predoče u šest međusobno povezanih dijelova. Poslije uvoda, u drugom dijelu (**Čimbenici gospodarskoga rasta i začarni krug razvitka tranzicijskih država**), sažeto se obrazlažu temeljni čimbenici gospodarskoga razvitka te ukazuju na nužnost preusmjeravanja investicija u profitabilne projekte nedostatno razvijenih gospodarstava država jugoistočne Europe s ciljem proboja začaranoga kruga razvitka u kojemu se nalaze; u trećem dijelu (**Promet, prometna infrastruktura, prometno-infrastrukturni i intelektualni kapital u gospodarskome rastu**) analizira se i istražuje utjecaj prometa, prometne infrastrukture, prometno-infrastrukturnog i intelektualnoga kapitala u stvaranju ključnih pretpostavki za uspješnost narodnih gospodarstva i povećanje blagostanja njihovih građana; u četvrtom dijelu (**Optimizacija međuodnosa prometno-infrastrukturnoga i proizvodnoga kapitala**), pomoću agregatne proizvodne funkcije daje se prikaz optimalizacije oskudnoga investicijskoga kapitala između infrastrukturnih i ostalih čimbenika proizvodnje; u petom dijelu (**Možebitni prometni i gospodarski učinci Jadransko-jonske ceste**) elaboriraju se važniji učinci prometnice koja povezuje Jadransko i Jonsko more sa zapadnom Europom; u posljednjem dijelu (**Zaključku**) dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana i dokazana postavljena hipoteza.

2. Čimbenici gospodarskoga rasta i začarni krug razvitka tranzicijskih država

The factors of economic growth and vicious circle of development in transitional states

Kada se govori o čimbenicima gospodarskoga rasta, prije svega se čini potrebitim istaknuti njihovu jedinstvenost, neovisno o tome radi li se o nerazvijenim, tranzicijskim ili razvijenim gospodarstvima, a potom i činjenicu da čimbenici gospodarskoga rasta nemaju isto značenje za razvitak različito razvijenih narodnih gospodarstava. Naime, čimbenici gospodarskoga rasta nisu isti za gospodarstva koja ostvaruju primjerice 1 000 USD/per capita, 5 000 USD/p.c. ili više od 15 000 USD/p.c. Promatrajući transport (promet) s motrišta različito razvijenih narodnih gospodarstava čini se

bitnim istaknuti da transport (promet) igra različitu ulogu u njihovom razvitku. Tako, primjerice, država koja je u mogućnosti proizvesti automobil, ima veći GDP/p.c. od one koja to ne može. Proizvodnja civilnoga zrakoplova je najsloženiji poznatiji proizvod. Gospodarstvo koje može proizvesti suvremeni civilni zrakoplov ostvaruje više od 30 000 USD/p.c. Značenje transporta (prometa) u gospodarskome razvitku posebice se čini značajnim za gospodarstva koja teže ostvarenju dohotka od 3 000 do 5 000 USD/p.c. Takav pothvat zahtijeva srednju razinu obrazovanja te primjereno izgrađenu transportnu, telekomunikacijsku i administrativno-gospodarsku infrastrukturu. Sukladno tome, za Hrvatsku se može konstatirati da ima transportnu i komunikacijsku infrastrukturu, obrazovanu radnu snagu, proizvodne kapacitete i tehnička znanja koja u optimalnoj kombinaciji ulaganja mogu rezultirati bruto domaćim proizvodom većim od 10 000 USD/p.c.

Kao četiri temeljna čimbenika gospodarskoga razvitka svakoga narodnoga gospodarstva ističu se [3, str. 697]:

- **Ljudski proizvodni čimbenici** (ponuda radne snage, obrazovanje, disciplina, motivacija). Veza između ljudskih potencijala (intelektualnoga kapitala) i razvitka narodnoga gospodarstva je interaktivna, čime razvoj znanja odnosno ljudskih potencijala postaje *conditio sine qua non* gospodarskoga, tehnološkoga, političkoga, kulturnoga i svakoga drugoga napretka. Oskudnost resursa, kao konstanta gospodarskog života, u drugoj polovici 20. stoljeća najprije se osjetila u području radne snage tako da danas gotovo da i ne postoji industrijski razvijena država (izuzev Japana) u kojoj ne bi došlo do ozbiljnih poremećaja bez priljeva radne snage iz inozemstva. Premda se taj problem sve više pokušava riješiti povećanjem *off-shore* proizvodnje – čime se dodatno povećava značenje prometa, on ostaje i dalje nazočan zbog dolazećih tehnoloških promjena koje kreiraju potrebu za visokostručnom radnom snagom, doživotnim učenjem i stalnim usavršavanjem.

- **Prirodni proizvodni čimbenici** (zemljište, rude, goriva, podneblje), ne mogu tvoriti trajnu konkurentsku prednost narodnoga gospodarstva, već ih je potrebno kontinuirano unapređivati potenciranjem savršenijih resursa, istraživačkim i drugim specijalističkim znanjima i umijećima. Tako danas postoje države koje raspolažu velikim prirodnim bogatstvima, ali zbog nasljeđa prošlosti, neizgrađenosti prometne i gospodarske infrastrukture, nedostatka proizvodnoga i intelektualnoga kapitala, ne mogu ta bogatstva koristiti na primjeren način. Istodobno postoje države koje ne raspolažu prirodnim bogatstvima, ali zahvaljujući njihovoj lakoj dobavljivosti na tržištu te činjenici da raspolažu suvremenim tehnologijama, visokokvalificiranom i obučenom radnom snagom,

postiću vrhunske učinke u proizvodnji. Sukladno tome, materijalno blagostanje ljudi neke zajednice ovisi upravo o tome koliko su oni spremni, ali i sposobni, prihvatiti suvremene postupke proizvodnje.

- **Formiranje kapitala** (strojevi, tvornice, ceste). Kao što je nakon Drugoga svjetskoga rata u razdoblju dekolonizacije bilo mišljenja da se nerazvijene i novostvorene države mogu razviti, tako što će kupiti ili će im se u vidu pomoći transferirati oprema iz razvijenih država, tako i danas mnogi optimistički gledaju na izravne strane investicije u njihova gospodarstva, kao jedini način njihovoga izlaska na dobri krug razvitka. Željezare, koksare, brojne i nerentabilne zrakoplovne luke (...), predstavljaju spomen na prošle zablude, kao što povećanje nezaposlenosti, povećanje unutarnjega i vanjskoga duga, povećanje gospodarskoga kriminaliteta, povećanje odljeva mozгова, povećanje nestabilnosti političkoga i zakonskoga sustava, poticanje nasilja u vlastitoj državi, smanjenje pa čak i ukidanje socijalnih prava siromašnima i nezaposlenima, svjedoče o sadašnjim zabludama i nepostojanju kritične mase znanja, odnosno intelektualnoga kapitala, koja bi mogla biti temeljnim čimbenikom proboja začaranoga kruga razvitka.

- **Tehnologija** (znanost, inženjering, upravljanje, poduzetništvo). Razine tehnološkoga napretka se ne mogu preskakati, ali se usvajanjem viših tehnologija mogu ubrzati čime se istodobno usvajaju i druga znanja (organizacijska, upravljačka, financijska, marketinška). Naime, samo visokotehnoški orijentirana proizvodnja uz visoko educiranu radnu snagu može osigurati razvojnu komponentu bilo kojemu narodnom gospodarstvu. Tako bi, primjerice, za povećanje standarda u nerazvijenim državama, povećanje produktivnosti čimbenika proizvodnje za svega 0,2 % značilo više od investicija od 100 mlrd. USD \$. Kako jedan od najvažnijih ograničavajućih čimbenika gospodarskoga rasta predstavljaju tehnološke inovacije, bitno je istaknuti da su izumi iz 19. stoljeća poput željeznice i parobroda omogućili započinjanje "velikoga uzleta" (take off), koji traje još i danas.

Blokiranje razvoja tranzicijskih država vodi k nezadovoljavajućim stopama rasta bruto domaćega proizvoda, neiskorištenosti njihovih vlastitih resursa i ljudskih potencijala, pogoršanju kvalitete života iz razloga kojima se ne može naći opravdanje, kao i slabljenju razvojnih sposobnosti koje se ekstrapoliraju u budućnost. Države članice OECD-a, koje svojim znanstveno-tehnološkim i ukupnim gospodarskim razvojem oblikuju i usmjeravaju razvoj civilizacije, ističu tehnološke promjene i rastući značaj informacija i znanja (intelektualnog kapitala), kao izvora promjena koje su obilježile kraj 20. i obilježavaju početak 21. stoljeća. Takve promjene, popraćene globalizacijom i globalnim kretanjem prema gospodarstvu utemeljenom na

znanju, transformiraju narodna gospodarstva i kreiraju mogućnost za transformaciju kvantitativnih u nove kvalitativne tokove.

Nadalje, kako se gospodarski sustavi vođeni vlastitom teleologijom nalaze u neprekidnom kretanju, **tranzicija** je vječito obilježje realnoga, ali se taj pojam, kad su u pitanju države srednje i jugoistočne Europe, koristi da bi se naglasio **fenomen razvitka po malim stopama gospodarskog rasta, stagnacije i/ili regresije**. Takva situacija, odnosno razdoblje homeostazije njihovih narodnih gospodarstava praćeno nesposobnošću i neznanjem da se postojeći resursi i ljudski potencijali stave u funkciju poželjnoga razvitka, označava se kao blokiranje razvitka. Premda postoje brojna pojašnjenja blokiranja razvitka tranzicijskih država, kao jedno od ključnih se nameće nedosljednost (maglovitost, prigušenost) tranzicije, koja se često provodi s prikrivenim ciljem (pljačka). Nadalje, oko prikrivenih ciljeva se udružuju razne skupine ljudi i organizacija usmjeravajući svoje potencijale, snage i političke moći na raspodjelu onoga što postoji, a ne na stvaranje novostvorene vrijednosti. Tako unutarnji čimbenici blokiraju razvitak prolazeći kroz svih devet Danteovih krugova pakla, a uvodeći vlastito narodno gospodarstvo u začarani krug siromaštva iz kojega kao da nema izlaza.

Začarani krug (circulus vitiosus) označava nemogućnost, neznanje, nesposobnost, nerazvijenih zemalja da vladaju prepreke s kojima se susreću prigodom kombiniranja temeljnih čimbenika razvoja te umjesto stvaranja procesa samopodržavajućeg rasta, dodatnim kreiranjem viškova neiskorištenih kapaciteta potiču prepreke razvitku, čineći tako samopodržavajućim čimbenike siromaštva. Takav razvitak tranzicijskih zemalja pridonosi dodatnom produbljivanju jaza između razvijenoga zapada i nerazvijenoga istoka, odnosno razvijenoga sjevera i nerazvijenoga juga. Sukladno tome, radi uravnoteženoga razvitka tranzicijskih zemalja i sasvim izvjesnoga proširenja Europske unije na istok, nužno je preusmjeravanje investicija u njihova gospodarstva, odnosno davanje prioriteta financiranju profitabilnih projekata u slabije razvijenim tranzicijskim državama ili njihovim zajednički osmišljenim projektima, kako bi se spriječilo njihovo daljnje raslojavanje, koje ako se nastavi može završiti njihovom gospodarskom i prometnom izoliranosti. Primjer Albanije, a slično je i s Crnom Gorom, zorno potvrđuje svu težinu prometne "periferije", s kojom su povezane gospodarska i svaka druga periferija. Tako potpora projektu Jadransko-jonske ceste (između Trsta i Igoumenitsa), koja će povezivati Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Albaniju s Italijom, Grčkom i drugim članicama Europske unije, znači potporu probijanju začaranoga kruga gospodarske destrukcije i nezaustavljivoga gospodarskoga propadanja, nestabilnosti, nazadovanja i dezinvestiranja, začaranoga kruga

regionalnih nacionalizama, začaranoga kruga zbog "efekta isključenja" (...).

Prijelaz od ekonomije obujma na ekonomiju znanja rezultanta je povećanja intelektualnoga kapitala (znanja) u svim gospodarskim sektorima te označava zaokret, otvarajući proces tranzicije na globalnoj razini, kao svojevrsnu megatranziciju, koja je prouzročila promjene i prilagođavanje svjetskoga gospodarstva i onih država koje su još daleko od tog tipa tranzicije ili se, poput Republike Hrvatske i većine država kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta, nalaze u procesu tranzicije iz komandnoga u slobodno tržišno gospodarstvo. Uspon i ekspanzija gospodarstava razvijenih država, a poglavito SAD-a, pregrijava planet, ostavljajući skrivenima probleme blokiranja razvoja u malim i/ili nedostatno razvijenim tranzicijskim državama, uzrokujući u njima daljnje opadanje veličine intelektualnog kapitala, posebice u znanstveno-tehnološkom sektoru. Tako blokiranje razvoja tranzicijskih država predstavlja mali globalni problem, ali jedini i najveći problem pučanstva tih država (posebice država jugoistočne Europe), koji zahtijeva hitno razrješenje, kako bi se svi postojeći resursi i ljudski potencijali mogli staviti u funkciju kontinuiranoga povećanja novostvorene vrijednosti. Sukladno tome, izgradnjom Jadransko-jonske ceste ne samo što bi se kvalitetno cestovno povezale dvije članice Europske unije (Italija i Grčka), već bi se istodobno problemi malih i nerazvijenih tranzicijskih država mogli transparentnije sagledavati i prijmjenije rješavati. Tako bi izgradnja Jadransko-jonske ceste nužno implicirala veće stope gospodarskoga rasta tranzicijskih država kroz koje ta cesta prolazi, veći broj novih radnih mjesta, a napose mogućnosti glede aktiviranja vlastitih ljudskih potencijala, odnosno intelektualnoga kapitala, kako bi se spriječilo njihovo sve veće zaostajanje za svjetskim i europskim prosjekom.

3. Promet, prometna infrastruktura, prometno-infrastrukturni i intelektualni kapital u gospodarskome rastu *Transport, transport infrastructure, transport-infrastructure and intellectual capital in economic growth*

Transportni i prometni sustavi kao aktivni promotori gospodarskoga rasta, potičući i istodobno omogućavajući optimalno korištenje geografskih, ljudskih, financijskih, materijalnih, tehničkih i inih razvojnih potencijala, zbog svojega izravnoga i neizravnoga utjecaja na cjelokupni društveni razvitak, postali su jednim od odlučujućih čimbenika u razvitku složenoga, dinamičkoga i stohastičkoga sustava narodnoga gospodarstva. Kako se sustav narodnoga gospodarstva krajnje pojednostavljeno može označiti kao složeni sustav, koji čine gospodarski sektori s pripadajućim djelatnostima,

gospodarska područja (primjerice, brdsko-planinsko gospodarsko područje) i sustavi funkcioniranja (primjerice, monetarni sustav), značenje transporta i prometa, odnosno prometne infrastrukture i prometno-infrastrukturnoga kapitala u gospodarskome rastu nerazvijenih i tranzicijskih država dobiva posebno na značenju. **Prvo**, transportna odnosno prometna infrastruktura predstavlja jezgru transportnoga i prometnoga sustava, koji predstavlja složeni, dinamički i stohastički podsustav, smješten unutar tercijarnoga sektora narodnoga gospodarstva, nadilazeći svojim značenjem granice pripadajućega mu sektora i pripadajućega mu narodnoga gospodarstva. Tako transportna (prometna) infrastruktura, osim toga što predstavlja značajan input u svim gospodarskim sektorima, istodobno se reflektira i u brojnim sinergijskim učincima unutar narodnoga gospodarstva, čije je relativno značenje daleko veće u nerazvijenim nego u razvijenim državama. Tako je primjerice za podizanje dohotka od 3 000 do 5 000 USD/p.c., dostatna "osnovna" transportna, telekomunikacijska i administrativno-gospodarska infrastruktura dok je za ostvarivanje dohotka od 15 000 USD/p.c. potrebna sasvim nova infrastruktura koja se u najvećoj mjeri temelji na razvitku računalne i telekomunikacijske opreme. **Drugo**, razvijeni transportni i prometni sustav treba poslužiti što boljem ostvarivanju komunikacija inter i intra gospodarskih područja, kako bi se putem međusobnoga integriranja čim prije prevladale razlike regionalno nedostatno povezanoga gospodarstva, te potaknuli samopodržavajući čimbenici rasta i razvitka. Premda razvijenost transportnoga i prometnoga sustava može značajnije izmijeniti gospodarsku strukturu nekoga područja, njegovu razvijenost treba prije svega promatrati u funkciji osiguranja pune mobilnosti intelektualnoga kapitala te povezivanja naselja i poslovnih pothvata unutar i izvan gospodarskoga područja, uz poticanje i mobiliziranje svih raspoloživih ljudskih, prirodnih, financijskih i drugih potencijala. **Treće**, razvijeni transportni i prometni sustav, odnosno primjerena veličina prometno-infrastrukturnoga kapitala pridonosi stabilnosti sustava funkcioniranja narodnoga gospodarstva u svim njegovim segmentima. Naime, gradnja prometne infrastrukture je skupa, kapitalno intenzivna i dugoročna te apsorbira goleme količine kapitalnih ulaganja privatnoga i javnoga sektora, a što se veći dio raspoloživih sredstava za investicije ulaže u prometnu infrastrukturu manji je dio za ostale čimbenike proizvodnje. Problemi financiranja razvitka prometne infrastrukture uz visoki udjel izdataka za održavanje¹ i eksploataciju, mogu prouzročiti ozbiljne poremećaje u funkcioniranju, primjerice monetarnoga ili fiskalnoga sustava.

Prometna infrastruktura u svim svojim stratumima jednoga prometnoga sustava (npr. jedne države) treba biti kompatibilna s odgovarajućim stratumima

drugoga prometnoga sustava, bez obzira je li taj drugi istoga (npr. druge države) ili višega ranga (npr. regionalno-gospodarske integracije – Europska zajednica). Kompatibilnost odgovarajućih stratumata (npr. tehničkoga stratumata jedne prometne grane s tehničkim stratumom druge prometne grane) unutar određenoga prometnoga sustava (npr. hrvatskoga ...), kao i između određenih prometnih sustava (npr. između hrvatskog i slovenskog prometnog sustava) pretpostavlja visok stupanj unifikacije, normizacije, automatizacije, kompjutorizacije, informatizacije (...). Kompatibilnost prometnih infrastrukturna unutar jednoga ili između više prometnih sustava može bitno utjecati na (ne)optimalizaciju tih prometnih sustava. Između stupnja kompatibilnosti prometnih infrastrukturna određenih prometnih sustava i stupnja njihove optimalizacije postoji korelacija, odnosno interakcijska sprema koju treba imati na umu pri analiziranju pojedinih stratumata prometnoga sustava.

Prometno-infrastrukturni kapital je proizvedeni čimbenik proizvodnje, trajni input koji je i sam output gospodarstva. Tako prometno-infrastrukturni kapital u svojem fizičkome obliku predstavlja proizvedeno nacionalno bogatstvo² i materijalni kapacitet svakoga narodnoga gospodarstva. Temeljna značajka prometno-infrastrukturnoga kapitala je da uz ostale oblike infrastrukturnoga kapitala izravno i neizravno, pridonosi otpornijoj uporabi drugih čimbenika proizvodnje (zemlje, rada i proizvodnoga kapitala). **Prometno-infrastrukturni kapital označava fizički privatni i javni kapital, koji je poprimio oblike prometnih putova, prometno-infrastrukturnih objekata i prometno-infrastrukturne opreme, uređaja i postrojenja.** Prometno-infrastrukturni kapital rezultat je generacijama kumuliranih investicija. Učinci tako proizvedenoga i generacijski akumuliranoga prometno-infrastrukturnoga kapitala sazrijevaju u prometnom i gospodarskom smislu u dužem vremenskom razdoblju, odražavajući se na efikasnost cjelokupnoga narodnoga gospodarstva. Pokret deregulacije, liberalizacije i privatizacije transporta s početka 80-ih godina 20. stoljeća označit će ponovnu afirmaciju privatnoga i javnoga partnerstva u izgradnji, održavanju i modernizaciji prometne infrastrukture, a čije je zlatno doba predstavljalo 19. stoljeće, kada se privatno-javno partnerstvo s izgradnje kanala i mostova proširilo na područja vodoopskrbe, rasvjete, zbrinjavanja otpadnih voda, transporta (...). Kako male tranzicijske države nemaju alternative ubrzanom razvitku prometnoga sustava, prisiljene su koristiti sve raspoložive izvore kapitala, da bi potaknule korištenje vlastitih resursa i ljudskih potencijala te tako prometnu infrastrukturu izravno stavile u funkciju stvaranja nacionalnoga bogatstva, odnosno zadržavanja ili stjecanja konkurentskih prednosti.

Uvažavajući činjenicu da se pomorski promet javlja kao generator provodne tržišne interakcije, čini

¹ Republika Hrvatska planira do 2007. godine osigurati puni standard održavanja cesta, što implicira 15 % godišnje povećanje sredstava za tu namjenu.

² Tako se primjerice samo izgrađena cestovna infrastruktura u Hrvatskoj procjenjuje na vrijednost od preko 25 milijardi USD što predstavlja značajan dio nacionalnoga bogatstva.

se primjerenim naglasiti potrebitost konkurentnoga profiliranja Republike Hrvatske kao distribucijskoga i/ili logističkoga centra za države srednje i jugoistočne Europe. Konkurentno profiliranje Republike Hrvatske kao distribucijskoga i/ili logističkoga centra za države srednje i jugoistočne Europe treba biti utemeljeno na načelu konkurentnoga i održivoga rasta. No, kako takav pristup zahtijeva implementaciju strategije razvitka putem viška infrastrukturnih kapaciteta, odnosno značajnija ulaganja u izgradnju, a posebice održavanje i modernizaciju postojećega prometnoga sustava, vlada Republike Hrvatske se za takav razvitak treba osloniti na različite oblike inozemnoga financiranja infrastrukture. Naime, nemogućnost vlastitoga narodnoga gospodarstva da samostalno odgovori pred takvom strategijom ne može i ne smiju biti kočnica konkurentskom profiliranju prometnoga sustava Republike Hrvatske, kako bi postojeće komparativne prednosti poslužile svojoj razvojnoj svrsi. Ako se tome pridoda činjenica da deregulacija i liberalizacija prometa mogu rezultirati "bijegom" privatnoga kapitala iz donedavno prirodno monopolskih i zaštićenih djelatnosti, čini se primjerenim, zbog oskudnosti vlastitih sredstava te potrebitosti deblokiranja razvitka vlastitoga narodnoga gospodarstva, potporu

za takav pristup potražiti i u regionalnom okružju, odnosno u okviru srednjoeuropske inicijative.

Tranzicijsko desetljeće koje je već iza nas, sučelilo je menadžere i druge djelatnike prometnih, špediterskih i logističkih kompanija, s više izazova, mogućnosti i prijetnji nego u bilo koje vrijeme njihove povijesti. U nastojanjima da na privatiziranom, dereguliranom i sve više liberaliziranom tržištu prometnih, špediterskih i logističkih usluga ponude što kvalitetnije, brojnije i konkurentnije usluge, te kompanije su svojim zalaganjem za stvaranjem i povećanjem vlastitoga tržišnoga udjela pridonijele snažnoj afirmaciji te daleko bržem poimanju značenja, ali i postojanja, uglavnom neiskorištenoga intelektualnoga kapitala u tranzicijskim državama. Danas, kad se sve više govori o megaprometnom sustavu i novim megaprometnim operatorima, novim megaterminalima, koji su opremljeni jedinstvenom megaopremom za megakontejnerske brodove (...) čini se primjerenim govoriti i o "mega" kvalitetnim ljudskim potencijalima, koji uvijek i iznova iznalaze efikasnije načine za dodavanje vrijednosti transportnim (prometnim) uslugama.

Države kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta raspolažu sa značajnim ljudskim potencijalom što se može vidjeti i temeljem podataka iz sljedeće tablice (cf. tablicu 1).

Tablica 1 – Stanovništvo država uključenih u projekt Jadransko-jonske ceste
Table 1. The population of the states included in the project of Adriatic - Ionian Highway

Država	Ukupan br. stanovnika u 000	Broj stanovnika po km ²	Radna snaga u 000 000	% nez.st.	% grad. st.
Rep. Hrvatska	4494	80	2	23	64
BiH	4364	66	..	42	42
Crna Gora	0,615	44,5	..	*35	..
Albanija	3249	113	1,7	18	37
Grčka	10539	80	4,5	10,3	65
Slovenija	1951	96	1	14	64
Italija	57460	191	25	12	66
Ukupno	82057,615	95,78	*36	-	

* Procjene autora

Temeljem podataka iz tablice 1 vidljivo je da države uključene u projekt Jadransko-jonske ceste raspolažu s više od 36 milijuna radno sposobnoga stanovništva što predstavlja respektabilan pokazatelj o vlastitom ljudskom potencijalu, intelektualnom kapitalu, koji je koncentriran u većim gradskim središtima, što je također jedan od uzročnika velike stope nezaposlenosti u državama kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta. Visoka stopa nezaposlenosti svjedoči o nedostatnoj iskorištenosti intelektualnoga kapitala kao najznačajnijega resursa na početku 21. stoljeća te

upućuje na važnost projekta Jadransko-jonske ceste u funkciji aktiviranja intelektualnog kapitala malih tranzicijskih država, kako bi se osigurao samopodržavajući rast. Kako je nezaposlenost (frikcijska, strukturna, tehnološka, klasična...) u svim svojim oblicima dominantna na nekom od područja kroz koja prolazi Jadransko-jonska cesta, ne začuđuje činjenica da se intelektualni kapital u glavnini tih država još uvijek drži kao nešto misteriozno i nedokučivo, odnosno kao talenat ili bljesak genijalnosti. No, neovisno o tome, ljudski potencijali, odnosno intelektualni kapital postaje

jedna od najtraženijih "roba", ali kao rijedak resurs postaje sve skuplji. No, neizbježno se nameće pitanje: Što je to intelektualni kapital? Uvažavajući i drukčija promišljanja o pojmu intelektualnoga kapitala, moglo bi se reći da je **intelektualni kapital skup ljudi sa svojim znanjima, sposobnostima, kreativnostima, inventivnostima, vještinama, iskustvima, kulturama, motivacijama (...), informatičkih mreža kojima se prenose znanje i informacije, softvera, baze podataka, licenci, kultura kompanija, prava, te informacija o kupcima i kvaliteti odnosa s tržištem.** Zbog činjenice da su mnogi elementi intelektualnoga kapitala nevidljivi, takav se kapital naziva nevidljiva imovina, neopipljiva imovina, "skrivena" imovina, nematerijalna imovina kompanije jer nije u potpunosti obuhvaćena u bilancama, a uključuje i ono što je u glavama zaposlenika kompanije i ono što u njoj ostane nakon njihovoga odlaska iz kompanije. Kako je potpuno izvjesno da značenje intelektualnoga kapitala raste eksponencijalnom brzinom te da intelektualni kapital nije resurs, odnosno potencijal koji se može pohraniti i čuvati za hitne slučajeve,³ tranzicijske države trebaju postojeći intelektualni kapital staviti u funkciji razvoja vlastitih narodnih gospodarstava na način da odnos vlastitoga gospodarskoga sustava s regionalnim i/ili globalnim prometnim i gospodarskim sustavom urede po načelu što veće koristi ili što nije rijedak slučaj, što manje vlastite štete.

Nerazvijene i tranzicijske države mogu i trebaju steći svjetska znanja, ali ih moraju i mogu same kreirati, stjecanjem odnosno usvajanjem i razmjenom. Za sve vrste i oblike stjecanja znanja, pa i za znanja u području prometa, prvenstveno su bitni institucionalni sustavi obrazovanja, od osnovnoga do stjecanja vrhunskih specijalističkih znanja, posebice razvojem domaće znanosti, ali jednako tako stjecanja, usvajanja i razmjena znanja putem otvorenoga režima trgovine, stranih investicija licencijskih ugovora, stvaranja domaće znanja putem istraživanja i razvoja, izgradnje na domaćim znanjima, stvaranja uvjeta za dugoročno učenje, prihvaćanje prednosti informacijskih i komunikacijskih tehnologija. Takav pristup je nužan kako bi se nerazvijene i tranzicijske države mogle povezati te tako primjerenije uključiti u gospodarsku utakmicu po "novim pravilima" tržišne igre, a koja se ogledaju u kretanju prema uslužnom gospodarstvu, koje posredovanjem znanja (intelektualnoga kapitala) sve više postaje ključni resurs razvoja, novoj tehnološkoj paradigmi organiziranoj oko novih, snažnijih i fleksibilnijih informacijskih tehnologija, obrazovanijoj i sve manje pokornoj radnoj snazi, izbjeljivanju plavih ovratnika, dezekonomiji velikih struktura, nedostatnoj ekonomiji obujma malih poslovnih pothvata, posebice u poljodjelstvu, maloprodaji, graditeljstvu i mnogima uslužnim

djelatnostima, napretku mikrotehnologije i mikrosustava, omogućivši kreiranje efektivnih poslovnih jedinica manjega obujma, gospodarstvu sve sposobnijem za primjenu novih tehnoloških postignuća, znanja, upravljanja znanjem i tehnologijom, sve većoj globalnoj i regionalnoj isprepletenosti, napuštanju tradicionalnoga menadžmenta, promjenama koje se događaju u strukturi radne snage i u međuljudskim odnosima, rastućem nepovjerenju u kolektivni "welfare" (...). Sukladno tome, pred nerazvijene i tranzicijske države nameće se kao zakonitost zapadanje u "začarani krug" razvitka, ako ne ubrzaju rast gospodarskih sektora intenziviranih kvalificiranom radnom snagom koje je teško automatizirati, ali i manje gospodarski opravdano držati u razvijenim gospodarstvima s visokim troškovima radne snage.

4. Optimalizacija međuodnosa prometno-infrastrukturnoga i proizvodnoga kapitala *Optimization interrelationship of transport-infrastructure capital and production capital*

Gospodarski razvitak bilo kojega narodnoga gospodarstva nije moguće niti zamisliti bez ulaganja u infrastrukturne i poslovne projekte. Da bi narodno gospodarstvo ostvarivalo visoke stope gospodarskoga rasta nije dovoljno što veći dio novostvorene vrijednosti izdvojiti za investicije, već je instrumentima ekonomske politike potrebno postići optimalnu alokaciju investicijskih sredstava između infrastrukturnih i poslovnih projekata. U uvjetima relativno male proizvodnje mjerene bruto domaćim proizvodom, postojeće investicije u tranzicijskim državama kroz koje će prolaziti Jadransko-jonska cesta ne zadovoljavaju potrebe tih država i njihovoga stanovništva. Države kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta prostiru se na prostoru od 603 740 km², broje oko 81 milijun stanovnika i ostvaruju GDP više od 1300 mlrd. USD. No, bitno je napomenuti da samo Italija kao najrazvijenija i najveća od svih država kroz koje prolazi Jadransko-jonska cesta broji 57,460 milijuna stanovnika i ostvaruje GDP od oko 1170 mlrd. USD. Nadalje, kad se tome pridodaju činjenice o nedostatnoj izgrađenosti privatnoga sektora u tranzicijskim državama jugoistočne Europe, ograničenosti ukupnih investicija unutar jednoga narodnoga ili regionalnoga gospodarstva, te da su u proteklom razdoblju najveći utjecaj na investicijsku politiku imale vlade spomenutih država pomoću proračuna ili javnih trgovačkih društava, razvojna gospodarska politika dobiva još više na značenju. Tako je primjerice u Hrvatskoj veliki dio investicija u sektoru industrije, prijevoza i telekomunikacija ostvaren izravnim utjecajem države. U razdoblju od 1996. – 1999. godine razni korisnici proračuna (javna uprava i obrana, obrazovanje, zdravstvo,

³ Mnoge kompanije ohrabruju svoje djelatnike da svoje tacitno znanje pretvore u eksplicitni oblik znanja, kao što su primjerice video zapisi ili pisana izvješća. Takva znanja se obično pohranjuju u odgovarajuće baze, intranet Web servere i sl., te stavljaju na raspolaganje svim zainteresiranim korisnicima.

socijalna skrb...) ostvarili su 26,2 % od ukupno ostvarenih investicija, a djelatnost prijevoza, skladištenja i veza ostvarila je 13,3 % ukupnih investicija. Struktura ostvarenih investicija u navedenom vremenskom razdoblju po gospodarskim sektorima zorno je predočena tablicom 2.

Tablica 2 – Struktura ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu po gospodarskim sektorima u Republici Hrvatskoj (u %)

Table 2. - The structure of realized investments in long-term property according to economic areas in the Republic of Croatia

Gospodarski sektori	1996. – 1999.
Primarni	3,84
Sekundarni	33,80
Tercijarni	24,20
Kvartarni	3,00
Kvintarni	35,00

Izvor: Izračun autora prema podacima Državnoga zavoda za statistiku

Da bi se sagledalo značenje javnoga prometno-infrastrukturnoga kapitala unutar narodnoga gospodarstva te njegov međuodnos s drugim vrstama kapitala, čini se primjerenim poći od agregatne proizvodne funkcije, odnosno homogene funkcije prvoga stupnja u obliku:

$$Y = f(L, K) \quad (1)$$

gdje Y označuje agregatni nacionalni proizvod, K kapital i L rad, odnosno ljudske potencijale.

Takav pristup se čini primjerenim iz razloga što pruža mogućnosti: 1) izračunavanja efektivnosti svake varijable posebno, 2) zamjene jedne varijable drugom, 3) izračuna utjecaja tehnološkoga napretka na gospodarski rast, 4) izračuna utjecaja povećanja znanja na povećanje outputa. Takav pristup se čini primjerenim i zbog toga što se za glavninu ljudi bit gospodarstva ogleda u proizvodnji te zbog toga što je iskustveno utvrđeno [1, str. 1-3] da 1 % rasta infrastrukturnih kapaciteta prati 1 % rasta bruto domaćega proizvoda u svim državama. Nadalje, proizvodne funkcije su posebno korisne u donošenju odluka koje se odnose na optimalizaciju strukture investicija, jer se pomoću njih utvrđuje koliko koji čimbenik pridonosi rastu nacionalnoga proizvoda. Kako funkcija proizvodnje predstavlja odnos između maksimuma outputa koji se može proizvesti i inputa koji se traže da se postigne ta proizvodnja te kako je zbroj doprinosa rada i kapitala rastu outputa manji od ukupnoga rasta outputa, gospodarska teorija

ističe značajnu ulogu tehnološkoga napretka, naglašavajući da je on glavni izvor i odrednica gospodarskoga rasta i dugoročnoga razvitka. Ako se trenutačno zanemari tehnološka promjena, te dezagregira kapital (K) na: izravno proizvodni kapital privatnoga sektora (K_k), javni infrastrukturni kapital bez prometno-infrastrukturnoga kapitala (K_i) te javni prometno-infrastrukturni kapital (K_p), dobiva se sljedeća funkcija više varijabli,

$$Y = f(L, K_k, K_i, K_p) \quad (2)$$

temeljem koje se zornije predočavaju učinci pojedinih vrsta kapitala na rast nacionalnoga proizvoda. No, kako je već istaknuto da se gospodarski rast ne određuje samo rastom inputa nego i stanjem tehnologije, proizvodnu funkciju je potrebno modificirati te se jednadžba (2) može napisati u obliku

$$Y = T \times f(L, K_k, K_i, K_p) \quad [dT/dt > 0] \quad (3)$$

gdje je T, neka mjera tehnologije, rastuća funkcija vremena. Zbog rastućega multiplikativnoga faktora $T(t)$, fiksna količina rada (L) i pojedinih vrsta kapitala (K_k , K_i , K_p) će u budućnosti dati veći nacionalni proizvod od postojećega. Kada se jednadžba (3) preinači u jednadžbu stope rasta nacionalnoga proizvoda, dobiva se

$$gY = gT \times (\alpha gL + \beta gK_k + \chi gK_i + \delta gK_p) \quad (4)$$

gdje je gY stopa rasta nacionalnoga proizvoda, gL rada, gK_k izravno proizvodnoga kapitala privatnoga sektora, gK_i javnoga infrastrukturnoga kapitala bez prometno-infrastrukturnoga kapitala, gK_p prometno-infrastrukturnoga kapitala, a α , β , χ , δ predstavljaju relativni doprinos svakoga inputa rastu nacionalnoga proizvoda. Sukladno tome, investicije u prometnu infrastrukturu je potrebno usmjeravati sve dok je prirast nacionalnoga proizvoda kroz investicije u prometnu infrastrukturu veći od prirasta koji bi se ostvario investiranjem u druge gospodarske djelatnosti.

5. Možebitni prometni i gospodarski učinci Jadransko-jonske ceste

Possible transport and economic effects of the Adriatic-Ionian Highway

Za gospodarski i svaki drugi napredak nekoga područja, bilo na lokalnoj, bilo na regionalnoj ili pak na državnoj razini, prvi i temeljni preduvjet jest promet. Promatrajući transport (promet) s motrišta razvoja narodnih gospodarstava, čini se bitnim istaknuti da razvoj transportnih sustava pridonosi ne samo svladavanju prostornih i vremenskih, odnosno

prirodnih zapreka međunarodnoj razmjeni, već i da transport, počev od industrijske revolucije u osamnaestome stoljeću, značajno potiče gospodarski rast, a u novije doba ublažava recesije i potiče svaki gospodarski oporavak. Sukladno tome, ističe se veliko značenje cestovnoga prometa u prostoru jugoistočne Europe, a kao temeljna zadaća koja se treba postići izgradnjom Jadransko-jonske ceste nameće se povećanje kvalitete života pučanstva, ubrzanje i uravnoteženje razvitka država jugoistočne Europe. Jadransko-jonska cesta kao novi koridor prometnoga povezivanja zapadne i jugoistočne Europe predstavlja najambiciozniji gospodarski projekt ikada planiran u državama jugoistočne Europe. Vrijednost toga projekta čija ideja je začeta potkraj 80-ih godina prošloga stoljeća procjenjuje se između 10 i 12 mlrd. DEM. Spoznaja da razvoj mnogih gospodarskih djelatnosti regija ili narodnih gospodarstva sve više ovisi o oslanjanju na regionalne ili globalne resurse, te želja da povećaju efikasnost vlastitih narodnih gospodarstava, navest će najprije bivšega predsjednika Republike Hrvatske dr. Franju Tuđmana i grčkoga premijera Kostatica Simitisa, da u studenome 1998. godine prigodom svojega susreta iznesu prve konkretne prijedloge o realizaciji projekta čija će glavina investicija biti ostvarena u Hrvatskoj. Naime, polovica trase prolazi hrvatskom obalom, a vrijednost toga dijela projekta procjenjuje se na oko 6 mlrd. DEM. No, neovisno o tome, u isplativost Jadransko-jonske ceste nitko ne sumnja. Shvaćajući važnost ideje ne samo s motrišta sigurnijega koridora i tople turističke prometnice, već i s motrišta razvitka kompleksnih prometnih i logističkih sustava dizajniranih za potrebe korištenja prednosti u različitim regionalnim područjima, sve države kroz koje bi Jadransko-jonska cesta trebala prolaziti u svojoj ukupnoj duljini od 1 157 km, uz manje primjedbe podržale su njezinu realizaciju. I tako dok Jadransko-jonska cesta treba povezati dvije članice Europske unije – Grčku i Italiju, ona istodobno treba pripomoći povećanju gospodarske, političke i pregovaračke pozicije malih tranzicijskih država jugoistočne Europe (Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Albanije) u procesu njihovoga pridruživanja Europskoj uniji, a u funkciji sve veće koristi od povećavanja njihovih integrativnih veza s razvijenom zapadnom Europom. Taj prometni koridor treba imati za zadaću usmjeravanje [2, str. 135] poticajnih razvojnih silnica prema zapadu i jugoistoku Europe, koje će stvarati nove vrijednosti i neće ugrožavati postojeće vrijednosti na usporednim koridorima (posavsko-moravskom i apeninskom), odnosno pripomoći pokretanju investicijskoga ciklusa u državama kroz koje prolazi.⁴

Izgradnja "toploga putnoga smjera" bila bi izravno u funkciji daljnjega razvitka prometa i turizma u

državama kroz koje prolazi, a time i kreiranja bogatstva u svim drugim gospodarskim djelatnostima. Tako bi Jadransko-jonska cesta, potičući daljnji razvoj prometa i turizma u državama jugoistočne Europe, pridonijela izjednačavanju uvjeta gospodarenja između razvijenih i tranzicijskih država, pridonoseći njihovom ravnomjernijem rastu i razvitku. Istodobno bi izgradnja Jadransko-jonske ceste predstavljala značajan čimbenik za pomak gospodarstava država jugoistočne Europe od integriranoga u segregirano gospodarstvo, stvarajući tako temeljne pretpostavke za njihovo efikasno uključivanje u sve prisutne procese globalizacije na osnovi vlastitih konkurentskih prednosti. Nadalje, kako cestovni promet nosi pojedinačni promet za očekivati je da bi Jadransko-jonska cesta postala prava turistička prometnica te da bi došlo do značajnijih izmjena važnosti pojedinih vrsta prometa prigodom dolaska turista u izabrane države. Takva tvrdnja odnosi se prije svega na Grčku za posjet koje su do sada inozemni turisti uglavnom (preko 70 %) koristili usluge zračnoga prometa.

Izgradnjom Jadransko-jonske ceste osiguralo bi se kvalitetno cestovno povezivanje Jadranskoga i Jonskoga mora sa zapadnom Europom, povećalo tranzitno značenje Republike Hrvatske i drugih država jugoistočne Europe, povećala iskorištenost njihovoga prirodnoga prometno-zemljopisnoga položaja, a posebno pridonijelo definiranju novoga okvira međunarodnoga poslovanja, vanjskotrgovinskih odnosa i suradnje i u tome dijelu europskoga kontinenta, koji se povijesno promatrano nalazi u začaranome krugu nesigurnosti i nedemokratskoga političkoga sustava. Sukladno tome, razvijenost prometne infrastrukture predstavlja refleksiju povezanosti prometnoga i drugih podsustava unutar sustava narodnoga gospodarstva, kao i s njegovim okruženjem. Takvu tvrdnju potkrepljuje i činjenica da je gospodarska suradnja tranzicijskih država koje se nalaze na tom prometnom koridoru više nego neznatna. I tako, primjerice, dok s Italijom, Slovenijom i Bosnom i Hercegovinom, Republika Hrvatska ima primjereno razvijenu robnu razmjenu, robna razmjena s Crnom Gorom, Albanijom (oko 6 milijuna USD) pa i Grčkom (oko 20 milijuna USD) gotovo da i nije vrijedna spomena. Tako bi se izgradnjom Jadransko-jonske ceste, unutar država jugoistočne Europe pojačala potreba, a istodobno i mogućnosti za šire i predanije uključivanje i gospodarsko integriranje njihovih narodnih gospodarstava te cjelokupne jugoistočne regije i njenih "lokalnih" poslovnih pothvata u svijet razvijene Europske i globalne konkurencije. Tako bi kvalitetnim otvaranjem svojih tržišta zemlje jugoistočne Europe lakše privukle strane ulagače i kvalitetniji kapital, koji bi im donio efikasniju tehnologiju i kvalitetan menadžment u ekonomiju. Nadalje, izgradnja Jadransko-jonske ceste nužno treba implicirati nagle stope gospodarskoga rasta nedostatno razvijenih država jugoistočne Europe, potaknuti upošljavanje njihovih vlastitih kapaciteta i kreirati veći broj novih radnih mjesta i mogućnosti glede aktiviranja vlastitih resursa i ljudskih

⁴ Strane izravne investicije su 1997. godine dosegnule 400 mlrd. USD, ali je 58 % tih investicija otišlo u industrijalizirane države, a samo 5 % u tranzicijske države srednje i istočne Europe. Tako su primjerice u razdoblju od 1989. do 1998. godine ukupne izravne strane investicije u Hrvatskoj dosegnule 1 997 mil. USD, Sloveniji 1 192 mil. USD, a u Albaniji svega 423 mil. USD.

potencijala, odnosno intelektualnoga kapitala, kako bi se spriječilo njihovo sve veće zaostajanje za europskim prosjekom.

6. Zaključak *Conclusion*

Premda inicijalna ideja o izgradnji moderne autoceste između Trsta i Igoumenitse u Europskoj uniji nije odmah prihvaćena s razumijevanjem, ta potpora nije izostala u okviru Pakta o stabilnosti potvrđujući tako da dobre ideje ne poznaju granice, odnosno mogućnost da se do probijanja začaranoga kruga razvitka država jugoistočne Europe dođe sinkroniziranim naporima većega broja država na mnogim područjima: sigurnosnom, političkom, gospodarskom, turističkom, financijskom, prometnom (...). Iako su države jugoistočne Europe ekonomski iscrpljene, a njihovi potencijali za nagli gospodarski rast vrlo ograničeni, ostvarenjem sna o samostalnosti i/ili prijelazom na slobodno tržišno gospodarstvo uz izgradnju Jadransko-jonske ceste, možda i po prvi put u svojoj povijesti imaju prigodu izmijeniti zadanu matricu svojega prometnoga i gospodarskoga sustava te konzistentnim i sinkroniziranim djelovanjem stvoriti temelje za gospodarsko i prometno objedinjavanje zapadne i jugoistočne Europe, odnosno temeljne pretpostavke za trajni bijeg s prometne, gospodarske i svake druge "periferije". Izgradnja Jadransko-jonske ceste nije sama sebi svrha, niti njezinu svrhu treba tražiti u privremenom upošljavanju građevinskoga sektora bilo koje od država jugoistočne Europe. Ona ima šire socijalno, gospodarsko i političko značenje uz napomenu da izgradnja prometne infrastrukture treba biti samo mali korak ispred potreba gospodarstva. To ne dovodi u pitanje potrebitost, a niti opravdanost ulaganja u Jadransko-jonsku cestu, nego jedino nameće pitanje načina financiranja, visine i brzine toga ulaganja, odnosno postavlja se pitanje mogućnosti da se izgradnjom Jadransko-jonske ceste potakne razvitak drugih infrastrukturnih sadržaja te omogući aktiviranje prirodnih resursa, ljudskih potencijala i sredstava uloženi u druge gospodarske djelatnosti. Sukladno tome, da bi se države jugoistočne Europe okrenule gospodarskom razvitku čini se najprimjerenijom strategija viška infrastrukturnih kapaciteta.

Budući da se ubrzani gospodarski rast država jugoistočne Europe treba temeljiti na izmjeni gospodarske strukture i investicijama, vlade tih država utjecajem svojih instrumenata trebaju voditi razvojnu gospodarsku politiku, odnosno postići optimalnu alokaciju investicijskih sredstava između infrastrukturnih i ostalih čimbenika proizvodnje,

usmjeravajući investicije za razvijanje proizvodnji (gospodarskih sektora) s većom dodanom vrijednošću, a drugim dijelom za izgradnju infrastrukture, koja će omogućiti takve proizvodnje i pokrenuti iskorištavanje postojećih resursa i ljudskih potencijala. Takvi razlozi trebaju biti odlučujući za izgradnju Jadransko-jonske ceste čija je izgradnja od daleko većega značenja za države jugoistočne Europe koje još nisu čnaice Europske unije, nego za Grčku i Italiju. Izgradnja Jadransko-jonske ceste treba omogućiti: kreiranje novoga okvira za suradnju i izmjenu gospodarskoga krajobraza na području jugoistočne Europe, potaknuti samopodržavajuće čimbenike gospodarskoga rasta u svim državama kroz koje prolazi, zaposliti postojeće resurse na optimalan način, omogućiti daleko brži razvitak djelatnosti tercijarnoga i kvintarnoga gospodarskoga sektora država jugoistočne Europe, utjecati na povećanje tranzitnoga značenja država jugoistočne Europe, privući strane investitore i kvalitetniji kapital, osigurati brz protok roba, ljudi, kapitala i ideja unutar država jugoistočne Europe, ali i između njih i država zapadne Europe, izravno i bitno pripomoći povećanju gospodarske, političke i pregovaračke pozicije država jugoistočne Europe u procesu pridruživanja Europskoj uniji, kreirati temeljne pretpostavke za razvijanje efikasne gospodarske suradnje država mediteranske regije, povećati konkuretsku sposobnost jugoistočnoga dijela Europe i cijele mediteranske regije, postati sastavnim dijelom i potaknuti razradu ideje o "mediteranskom cestovnom prstenu" (...).

Literatura

References

- [1] **Infrastructure for Development**, World Development Report, World Bank – Oxford University Press, New York, 1994.
 - [2] Mlinarić, D.: **Jadransko-jonska autocesta – programski priručnik**, Ceste i mostovi, godište 46, 7 – 8, 2000., str. 135 – 146.
 - [3] Samuelson, P. i Nordhaus, W.: **Ekonomija**, "Mate" d.d., Zagreb, 1992.
 - [4] Zelenika, R. i Pupovac, D.: **Transport – čimbenik proboja začaranog kruga razvitka tranzicijskih zemalja**, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 9 – 10, (str. 970 – 986).
- *** **Program prostornog uređenja Republike Hrvatske**, Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje, Zagreb, prosinac 1998.
- *** **Prijedlog strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske**, Vlada RH, Zagreb, listopad 1999.
- *** **Statistički ljetopis Hrvatske 1999.**, Državni zavod za statistiku Hrvatske, Zagreb.

Rukopis primljen: 12.11.2001.