



Prof. dr. sc. Ratko Zelenika*
Mr. sc. Drago Pupovac**

ISSN (0469-6255)
(181-194)

OD PROTEKCIONIZMA DO LIBERALIZACIJE TRANSPORTA FROM PROTECTIONISM TO LIBERALISATION OF TRANSPORT

UDK64.011.4:656
Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper

"Prije dvije stotine godina, a možda i prije samo pedeset, učinilo bi se posve nemogućim, u Americi, da bi se nekom pojedincu mogla podariti neograničena sloboda bez ikakve svrhe, tek zato da bi mogao zadovoljiti svoje kaprice. U međuvremenu, međutim, posvuda na Zapadu, te su se granice srušile..."

Aleksandar Solženjicin

Sažetak

Transport kao specijalizirana gospodarska djelatnost koja, pomoću prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, prenosi, premješta i transportira stvari, tvari, žive životinje (...) i putnike s jednoga do drugoga mjesta, ima izvanrednu važnost u nacionalnome i međunarodnome gospodarstvu. Ta se tvrdnja dokazuje u elaboriranju međuodnosa transporta i gospodarskih sektora: primarnog, sekundarnog, tercijarnog, kvartarnog i kvintarnog sektora.

U ovoj se raspravi posebna pozornost posvetila temeljnim fazama transformacije upravljanja transportom: protekcionizmu, regulaciji, deregulaciji, privatizaciji i liberalizaciji transporta.

U nastavku su elaborirane tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne implikacije liberalizacije transporta u tranzicijskim državama.

Ključne riječi: transport, primarni sektor, sekundarni sektor, tercijarni sektor, kvartarni sektor, kvintarni sektor, protekcionizam, regulacija, deregulacija, privatizacija, liberalizacija, tehnika transporta, tehnologija transporta, organizacija transporta, ekonomika transporta i transportno pravo.

Summary

Transport as a specialised economic branch, which together with the traffic infrastructure and the traffic suprastructure takes, moves and transports goods, live animals and passengers from one place to another, is very important in the national and international economy. The elaboration of the interrelation between the transport and the economic sectors: primary, secondary, tertiary, quarterly and quintary, proves the statement.

In this paper great emphasis is put on the basic phases in the transformation of a transport management: protectionism, regulation, deregulation, privatisation and liberalisation of a transport.

Technical, technological, organisational, economic and legal implications of a transport liberalisation in the transitional countries are elaborated then.

Key words: transport, primary sector, secondary sector, tertiary sector, quarterly sector, quintary sector, protectionism, regulation, deregulation, privatisation, liberalisation, transport technique, transport technology, organisation of transport, transport economy and transport law.

*Prof. dr. sc. Ratko Zelenika
Ekonomski fakultet, Rijeka

**Mr. sc. Drago Pupovac
Željeznička tehnička škola u Moravicama

1. Uvod Introduction

Rast blagostanja u razvijenim gospodarstvima svijeta dovodi do sve veće potražnje za svim vrstama usluga, a posebice za visokokvalitetnim transportnim uslugama. Danas gotovo da i nije moguće organizirati gospodarski život bez razvijenoga transportnoga sustava. Dovodeći u vezu ponudu i potražnju, transportne usluge značajan su čimbenik stvaranja tržišta za gospodarske jedinice, "umrežavajući" pojedince i tvrtke kako u unutarnjem tako i u međunarodnome okružju, tvoreći temelje za uspostavu jedinstvenoga nacionalnog, regionalnog i svjetskog tržišta. Da bi uspješno razvijale svoj transportni sustav, tranzicijskim državama su nužne inozemne glavnice, čijim vlasnicima (glavničarima) tranzicijske države postaju zanimljive tek privatizacijom i liberalizacijom svojega transportnog tržišta. Globalizacija svjetskoga gospodarstva ne dopušta ograđivanja naroda zabranama uvoza i izvoza, carinama i sl. mjerama. Naime, globalizacija svjetskoga gospodarstva te pristupanje većine tranzicijskih država zapadnoeuropskim integracijama i WTO, pored deregulacije i privatizacije gospodarskoga života zahtijevaju liberalizaciju nacionalnih tržišta uklanjanjem svih carinskih i izvan carinskih barijera. Liberalizacija transportnoga tržišta tranzicijskih država treba se zasnivati na smjernicama EU, ali i biti popraćena odgovarajućom regulacijom i učinkovitijim "kontrolingom" na tržišnom mehanizmu.

Predmet ovoga rada je usmjeren na teorijske značajke transporta te faze transformacije upravljanja transportom, koje su počev od industrijske revolucije u osamnaestome stoljeću značajno poticale gospodarski rast, a u novije vrijeme ublažavale recesije i poticale svaki gospodarski oporavak. Predmet ovoga rada su, također, i važnije implikacije liberalizacije transporta u tranzicijskim državama koje se u prosjeku s pedesetak godina zakašnjenja, s više ili manje uspjeha pokušavaju vratiti tržištu. No, kako liberalizacija transporta znači slobodan nastup stranih prijevoznika na domaćem tržištu, svrha rada je ukazati na važnost poduzimanja pravodobnih, preventivnih mjera tranzicijskih država s ciljem usklađivanja nacionalnih s međunarodnim transportnim sustavom, kako se ne bi provele poput Brešanovog "Hamleta u Mrduši Donjoj". Radna hipoteza: Konzistentnim spoznajama o relevantnim značajkama transporta, temeljnim fazama transformacije upravljanja transportom i važnijim implikacijama liberalizacije u visokorazvijenim gospodarstvima moguće je primjereno implementirati temeljna načela liberalizacije transporta u tranzicijskim državama. Primijenjena znanstvena istraživanja pri dokazivanju hipoteze temelje se na povijesnoj, komparativnoj metodi, metodama analize i sinteze, induktivnoj i deduktivnoj metodi.

2. Teorijske značajke transporta *Theoretical Characteristics of Transport*

2.1. Pojam, razvoj i važnost transporta *Term, development and importance of transport*

Omiljena je fraza da živimo u vrijeme transporta, premda je transport tradicionalna ljudska djelatnost temeljena na tisućugodišnjem razvoju i postoji otkako inteligentna ljudska bića žive na ovome svijetu. Kroz cijelu ljudsku povijest transport ne gubi na značenju premda se može ustvrditi da suvremeno tržište za pojedine vrste transporta nastaje tek početkom 19. stoljeća (pomorsko brodarstvo i željeznica), odnosno 20. stoljeća (cestovni, zračni, transport cjevovodima). Transport je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prevozeći robu (teret, materijalna dobra, stvari, tvari) ljude i energiju s jednog mjesta na drugo, transport organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti.¹

Razvoj transporta koji je i sam posljedica industrijskoga razvoja, omogućio je razvoj industrije do neslučenih razmjera i stvaranja svjetskoga tržišta. Transport ne samo što utječe na veličinu i strukturu tržišta, koncentraciju stanovništva, povezivanje industrijski razvijenih i nerazvijenih područja, nego je odlučujući i za razvoj pojedinih regija i privrednih grana unutar nje. Ovo mišljenje potvrđuje i podatak da je željeznički transport bio jedan od najvažnijih činitelja razvoja modernog turizma u Hrvatskoj, počev od druge polovice XIX. stoljeća pa sve do 1. svjetskog rata.²

Mijene na tržištu prijevoznih usluga uvijek su imale značajke Schumpeterove kreativne destrukcije (visoke tehnologije). Velike tehnološke revolucije izmijenile su i mijenjaju transportna sredstva³, tako da se već danas može govoriti o svemirskom prometu, njegovoj ulozi, značenju i implikacijama na druge vrste transporta i cjelokupno svjetsko

¹ Zelenika, R., Zekić, Z.: Mega i "niša" prijevoznici i poduzetnici multimodalnoga transporta u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, "Naše more", Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 44, 1997., 5-6, str. 243-254

² Teritorij sadašnje Republike Hrvatske bio je tada u sastavu Austrijske Carevine, odnosno od 1867. godine u sastavu Austro-Ugarske Monarhije. Društvo Južnih željeznica iz Beča te Mađarske željeznice rukovođene svojim interesima grade željezničke pruge koje Istru i i Hrvatsko primorje povezuju sa središnjom Europom. Društvo Južnih željeznica (austrijske glavnice) usmjerava svoja sredstva prema Opatiji i Lovranu te sukladno tome, 1882. godine kupuju vilu Angiolinu, pretvarajući je u hotel, a 1884. izgrađuju i danas poznati hotel "Kvarner" u Opatiji.

³ "Svjedoci smo vrtoglave revolucije američkog transporta kroz ovo stoljeće, broj konja je opao za 90%, dok se broj automobila od ništa povećao na 140 milijuna". Cf. Samuelson, P. i Nordhaus, W., Economics, 13th edition, McGRAW-HILL BOOK COMPANY, Singapore, 1989., str. 56.

gospodarstvo. Jedna anegdota govori o tome kako je pruski car predviđao siguran promašaj željeznice te "nove modne izmišljotine" zbog toga što "nitko neće htjeti platiti dovoljno novca kako bi za jedan sat došao od Berlina do Potsdama, kada to isto može učiniti besplatno, jašući svojega konja jedan dan". Na sreću ne samo željeznice i transporta, već i cjelokupnoga svjetskog gospodarstva to ne samo da se nije dogodilo nego je "visoka tehnologija" toga vremena ostavljala iza sebe perspektive neslučenih razmjera.

Premda je teško predvidjeti kretanja u nadolazećem stoljeću i eri opće globalizacije, za očekivati je da čimbenici gospodarskoga razvoja kao što su primjereno organizirani obrazovni sustavi i moderni transportni sustavi neće izgubiti značenje. Dapače, oni će i dalje, istina u ponešto modificiranom izdanju, određivati podjednako snažno, kako današnjicu tako i budućnost sveukupnih gospodarskih odnosa. Nenametljiva državna uprava, anticipativni, selektivni, visokoprofilirani i svima dostupni obrazovni sustavi te znatno moderniji, učinkovitiji i jeftiniji transportni sustavi postat će glavnim čimbenicima evolutivnoga društvenog razvoja.

2.2. Vrste transporta *Sorts of Transport*

Različite vrste transporta tvore više ili manje efikasan transportni sustav jedne zemlje, odnosno osiguravaju proizvodnju transportnih usluga različitom suprastrukturu i infrastrukturu. Efikasnost ponude proizvedenih transportnih usluga potvrđuje se na tržištu transportnih usluga koje se nalazi pod manjim ili većim stupnjem regulacije što se razlikuje od zemlje do zemlje. Kako je osnovna zadaća različitih vrsta transporta i transportnih tvrtki uskladiti efikasnost i efektivnost vlastitoga poslovanja s poslovanjem brojnih drugih profitnih i neprofitnih tvrtki unutar gospodarskoga sustava jedne države ili regije potrebno je definirati tržište transportnih usluga. No, kako je zbog brojnih specifičnosti teško dati preciznu definiciju tržišta transportnih usluga, **idealno tržište transportnih usluga**, moglo bi se definirati kao **skup očekivanih (raspoloživih) transportnih usluga, kvantitativno i kvalitativno usklađenih u vremenu, prostoru te načinu prijevoza**. Osnovni je razlog iznošenja definicije idealnog tržišta transportnih usluga u objektivnom nepostojanju jedinstvenih mjerila za razlučivanje svih vrsta transporta. Također, je zbog specifičnosti transportnoga tržišta te specifičnosti njegovih pojedinih segmenata, koje tvore različite vrste transporta, prije nego se odrede različite vrste transporta, potrebno ukazati i na implikacije totalnog sustavnog pristupa transportnom sustavu, dotično transportnom tržištu.

Prva, a možda i temeljna značajka je kompleksnost, koja zahtijeva totalni sustavni pristup

transportnoj mreži, uspostavljajući sklad suodnosa različitih vrsta transporta, namećući ozbiljne probleme u planiranju, financiranju, upravljanju, održavanju, a posebice u pokušaju da transportni sustav ostvari optimalne rezultate. Ovo je jedan od razloga koji je doveo do neravnomjernoga razvoja transporta u međunarodnome ali i unutarnjem okružju. Druga, iznimno značajna implikacija jest da se pokušaj ostvarenja optimalnih rezultata cjelokupnoga transportnoga sustava sučeljava s brojnim kompromisima između različitih vrsta transporta, ali i različitih interesnih skupina.

Kompleksnost i kompromisi u totalnom sustavnom pristupu povezani su s potrebom da se pojedine vrste transporta efikasno koordiniraju, nadopunjuju i planiraju kao cjelina.⁴ Nadalje, činitelji kompromisa, kao i potreba za efikasnim koordiniranjem različitih vrsta transporta, znače da zalaganje za neku od vrsta transporta može biti izvor potencijalnih konfliktnih situacija između različitih subjekata (različitih razina vlasti, različitih prometnih tvrtki, interesnih skupina i sl.).⁵ Sukladno tome, zadaća dobre državne uprave jest pronaći odgovarajuće mehanizme koji će takve konflikte ublažiti i riješiti.

S obzirom na predmet, svrhu i ciljeve istraživanja i osmišljavanja aplikativnih spoznaja u ovoj raspravi – na ovome će se mjestu sažeto obrazložiti najvažnije vrste transporta kod kojih će se u bližoj budućnosti izgubiti podjela na nacionalni i međunarodni, jer neće biti njihova razlikovanja.⁶

1. Pomorski transport. Odvija se po moru, prirodnom i besplatnom putu raznim vrstama brodova i plovila, a zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke – morske luke. Pomorski transport je najvažnija prijevozna grana. Želeći što povoljnije iskoristiti kapacitete svojih brodova, brodari često proširuju svoje poslovanje na nova područja i nove luke. U tome pogledu sloboda mora tumači se kao neka vrsta gospodarske doktrine *laissez faire* u poslovanju morskoga brodarstva.

2. Željeznički ili tračnički transport. Odvija se samo na posebno umjetno izgrađenom putu – željezničkim kolosjecima ili tračnicama i posebno izgrađenim vučnim i vučnim sredstvima koja su prikladna prometati samo na željezničkoj mreži određene širine, a ima i posebnu organizaciju. Spoznaja o tome da sudbina željezničkoga putničkog prijevoza istinski ovisi o kakvoći usluga koje željeznica nudi, navest će europske željeznice na to da najveću pozornost posvete pronalaženju mogućnosti za povećavanje voznih brzina vlakova odnosno za skraćivanje vremena putovanja, uz jamstvo najveće udobnosti putnika. Kako u

⁴ Još su stari Grci znali da je sustav više od jednostavnoga zbroja dijelova, odnosno da je suma suboptimuma dijelova = optimumu cjeline.

⁵ Odustajanjem od nabave Boeingovih zrakoplova od strane hrvatske zrakoplovne tvrtke Croatia-Airlines gotovo je izazvala i međudržavni problem između SAD i Republike Hrvatske

⁶ Modificirano prema: Zelenika, R., Jakomin, L., Lipičik, M.: Prometne i logističke znanosti u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, Naše more, Dubrovnik, 45 (1-2)/98., str. 60.

usporedbi s cestovnim prometom željeznica nedvojbeno raspolaže prednostima dokazanima u pogledu prometne sigurnosti, energetske potrošnje i zaštite okoliša, ne začuđuju ni odluke vlada tzv. tranzicijskih zemalja⁷ da u kratkom roku ulože znatna financijska sredstva u modernizaciju željezničkoga prometa.

3. Cestovni transport. Odvija se po umjetno izgrađenim raznim vrstama cesta i putova, pa i izvan njih, raznim vrstama cestovnih vozila: motornim, električnim i zaprežnim vozilima, biciklima i pješice. Promet teretnih vozila po prometnicama europskih država ograničen je međudržavnim sporazumima i godišnjim kvotama tranzita. Ove dozvole će biti zamijenjene licencama koje će odobravati nacionalne vlasti, a vrijedit će za cijelo područje EU.

4. Zračni transport. Odvija se zrakom letalima (letjelicama) težima i lakšim od zraka i zahtijeva posebno uređene početne i završne točke – zrakoplovne luke. Države članica EU imaju više od 600 sporazuma o zračnom prometu sa trećim zemljama, s tim da američke kompanije imaju i pravo prijevoza na unutarnjim linijama EU.

5. Poštanski transport. Obuhvaća obavljanje usluga prijama i uručenja pismovnih pošiljaka (pisama, dopisnica, tiskanica i malih paketa), poštanskih i brzoplovnih uputnica, te paketa. Premda u dobroj mjeri ovisi o drugim vrstama transporta od vremena kada ju je "stvorio" Roulend Hil egzistira po načelima klasičnog, prirodnog monopola.

6. Telekomunikacijski transport. To je svaki prijenos, prijam ili odašiljanje znakova, signala, pisanog teksta, slika i zvukova ili priopćenja bilo koje vrste putem žičanih, svjetlosnih ili drugih elektromagnetskih sustava. Telekomunikacijski transport je postao temeljnom pokretačkom snagom kreiranja globalnoga gospodarstva, čineći istodobno njegove dijelove manjima i daleko moćnijima. Kralježnicu ove popularno nazivane informatičke autoceste čini Internet.

7. Riječni transport. Odvija se plovnim rijekama, prirodnim i besplatnim, raznim vrstama plovila: brodovima, teglenicama (baržama), potiskivačima, tegljačima, šlepovima i brodicama i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke – pristaništa. Završetak radova i stavljanje u eksploataciju Kanala Rajna-Majna-Dunav jedan je od najvažnijih činitelja promjene uvjeta na tržištu riječnoga transporta. Izgradnja ovoga Kanala⁸ omogućila je uspostavu najvažnijeg europskog plovnog puta, koji je dug oko 3 500 km, a povezuju Sjeverno s Crnim morem.

8. Kanalski transport. Odvija se na umjetno prokopanim kanalima raznim vrstama plovila. Već spomenuti Kanal Rajna-Majna-Dunav, završeni Kanal Černa Voda-Konstanca, mogući kanali Dunav-

Sava,⁹ i Dunav-Odra¹⁰ imaju sve manje nacionalno značenje, a sve više upućuju na značenje izgradnje kanala u funkciji izgradnje jedinstvenog riječnog transportnog tržišta.

9. Cjevovodni ili cjevni transport. Odvija se umjetno izgrađenim cijevima, a služe za prijenos nafte i naftnih derivata, vode, plina, ugljena i drugih tekućih, plinovitih i sipkih tereta i zahtijeva građene početne i završne točke – terminale. Cjevovodni transport, ako se ostvare poznati projekti, utjecat će značajno na promjene potražnje za različitim vrstama transporta i to prije svega u Mediteranskom bazenu.

10. Žičarski transport ili transport žičarama. Odvija se umjetno izgrađenim sustavom žičara ili uspinjača raznim vrstama sjedalica i telekabina i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke - terminale.

11. Svemirski transport. Vječita čovjekova zagledanost u nebeski svod, njegova mašta i intuicija oslonjene na najpouzdanijeg intelektualnog suradnika – računalo te za svemir vezana perspektiva (space bound), nameću potrebu razvoja svemirskoga transporta. Zasniva se na specijalnim letjelicama i satelitskim stanicama, a kao teret uglavnom se prevoze telekomunikacijski i meteorološki sateliti.

12. Transport lebdjelicama (hovercraft). Sustav transportiranja cestovnih prijevoznih sredstava lebdjelicom (hovercraftom) te pomoću sredstava lakših od zraka (zračnim balonima ili dirizablama).

2.3. Međudnos transporta i

gospodarstva

Interrelation between transport and economy

Kontinuirani rast svjetskoga gospodarstva, praćen sve većim porastom razmjene roba i usluga između nacionalnih i/ili regionalnih gospodarstava, zahtijeva daljnju izgradnju transportnoga sustava, namećući novu dvojbu koja glasi: promet i održivi razvitak. U vrijeme takozvane globalne ekonomije, kad se veliki dio radno-intenzivne proizvodnje premješta u zemlje gdje su fizička radna snaga, bezuvjetna poslušnost i marljivost postali udarnim zahtjevom gospodarskoga napretka, možda se više nego ikad dosad, danas na pragu 21. stoljeća, nameće presudna uloga transporta u izgradnji gospodarstva tranzicijskih država. Stoga se neizbježno nameće pitanje mogu li oslabljena gospodarstva tranzicijskih država i njihovi transportni sustavi, zasnovani na neprimjerenoj infrastrukturi i suprastrukturi, primjereno odgovoriti izazovu koji je pred njima? Sukladno tome, zadaća ovoga rada nije samo u dokazivanju gospodarske opravdanosti transporta nego i ukazivanje na načine i mogućnosti koje dobar transportni sustav može

⁷ Češka vlada je donijela odluku da do godine 2 000. u modernizaciju željezničkoga prometa uložiti više od 30 milijardi čeških kruna (oko 1,5 milijardi DM).

⁸ Građenje kanala dužine 171 km, trajalo je oko 30 godina, a troškovi izgradnje dostigli su iznos više od 6 milijardi DM.

⁹ Još 1753. godine je pokrenut plan gradnje Kanala Dunav-Sava koji se u hrvatskoj literaturi popularno naziva "Hrvatski Suez".

¹⁰ Ovaj plovni kanal trebao bi biti dug 290 km, čime bi Češka bila uključena u europsku kanalsku mrežu.

ponuditi u izgradnji boljega i bogatijega društva pod uvjetom da mu se pruži sva potrebna pozornost i prizna pripadajuće mu značenje. S tim u svezi uvijek treba imati na umu da se efekti ulaganja u transportni sustav ne mogu sagledati naglo, već postupno.

Usluge su dugo u nacionalnim gospodarstvima sadašnjih tranzicijskih država smatrane kao tercijarni ili rezidualni sektor gospodarstva. Pojam "rezidualnog" sektora pokazatelj je tretiranja usluga kao manje važnih djelatnosti u odnosu na djelatnosti iz primarnog i sekundarnog sektora. Zablude komanditnog gospodarstva, kojemu su do prelaska na slobodno tržišno gospodarstvo bile izložene sadašnje tranzicijske države, potvrđuju i sljedeći podaci (tablica 1).

Tablica 1. Zaposlenost u uslugama (postotak od ukupno zaposlenih)

Table 1. Employment in services (percentage of total employment)

	Industrija	Usluge
OECD	23	57
SAD	19	70
Japan	24	53

Izvor: Blades, D.: Goods and services in OECD Countries", OECD Studies, Paris, 1986.

Struktura gospodarstava tranzicijskih država vrlo je šarolika, počev od pretežito industrijski orijentirane Poljske do poljoprivredno orijentirane Bugarske, što je dovelo i do različitog stupnja gospodarskoga razvitka pojedinih tranzicijskih država. Nadalje, i pored razlika u stupnju gospodarskoga razvitka između pojedinih područja na zemlji, realno je za očekivati pojačano gospodarsko povezivanje, koje svoj oslonac nalazi u sve većim komunikacijskim mogućnostima diljem svijeta te ubrzanom razvoju transporta i transportnih sredstava. Također je potrebno istaknuti da podjela gospodarstva na tri sektora (primarni, sekundarni i tercijarni) nije zadovoljavajuća. Naime, kako usluge predstavljaju široko područje aktivnosti koje obuhvaća maloprodaju, transport, turizam, financije, rekreaciju, obrazovanje, zdravstvo i sl., izvršena je daljnja podjela, po kojoj se **uslužni sektor dijeli na tercijarni** (obuhvaća djelatnosti prometa i veza, trgovine, ugostiteljstva i turizma), **kvartarni** (obuhvaća zdravstvene i prosvjetne usluge, socijalnu skrb, kulturu, komunalne i stambene usluge), **kvintarni sektor** (obuhvaća poslovanje nekretninama, financijsko posredovanje, tehničke i informacijske usluge, usluge projektiranja, obrade tržišta, javnu upravu, obranu i obvezno socijalno osiguranje).

Uslužno je gospodarstvo stavilo na sebe "ograč gospodarstvom lidera", a usluge su postale realan proizvodni čimbenik na istoj razini kao što je i sama materijalna proizvodnja. Ova konstatacija može se potvrditi i procjenom da **usluge u društvenom**

proizvodu gospodarski razvijenih zemalja čine oko 65%, dok se za zemlje tranzicijskog gospodarstva taj postotak kreće iznad 40%. Sukladno tome, zemlje tranzicijskog gospodarstva trebaju učiniti znatno veće napore glede razvoja vlastitih usluga i to ne samo klasičnih poput transporta, već i novih, utemeljenih na visokoj tehnologiji.

Nadalje, u visokorazvijenim gospodarstvima uočavaju se promjene u strukturi samoga uslužnog sektora. Tako su tzv. nove usluge, zasnovane na novoj tehnologiji (kompjutorske usluge, usluge informatike, telematike i dr.), ostvarile rast u domaćem proizvodu i uslužnom sektoru razvijenih zemalja, dok klasične usluge (trgovina, transport, financije i dr.) imaju konstantan udio. Koliko je značenje ključnih usluga u domaćem proizvodu može se zorno uočiti temeljem sljedećih podataka (tablica 2).

Tablica 2. Značenje ključnih usluga u domaćem proizvodu (prosječna stopa 1980.-1984.)

Table 2. The meaning of key services in national product (average rate 1980-1984)

Vrste usluge	Razvijene zemlje	Zemlje u razvoju
Veletrgovina i maloprodaja, restorani i hoteli	15	17
Transport, skladištenje i komunikacije	14	10
Financije, osiguranje, nekretnine i poslovne usluge	14	10
Društvene, socijalne i personalne usluge	7	17
Vladine usluge	15	7
Svega za usluge:	57	47

Izvor: General Agreement of Tariffs and Trade: International Trade, 88-89, Vol. 1, Geneva, 1989., str. 26

Sukladno navedenim podacima iz tablice 2 vidljiv je relativno manji udio usluga u zemljama u razvoju, kao i veći udio klasičnih u odnosu na usluge zasnovane na suvremenoj tehnologiji. Također je vidljivo veće značenje usluga transporta u razvijenijim gospodarstvima. Takvi podaci upućuju na potrebu rekonstrukcije i modernizacije infrastrukture i suprastrukture u zemljama u razvoju, ali i na relativno stabilan udio transportnih tvrtki u razvijenim gospodarstvima uz potrebu neprestane prilagodbe promjenama u gospodarskoj strukturi kreiranjem novih transportnih usluga.

2.3.1. Transport i primarni sektor *Transport and primary sector*

Komparativne prednosti koje pojedine države i njihova gospodarstva uživaju zahvaljujući prirodnim resursima, odnosno djelatnostima zasnovanim na njima (**poljoprivreda, šumarstvo, ribarstvo, rudarstvo i ekstrakcija**), bile bi nezamislive bez dobro razvijenog transportnog sustava. Sukladno

tome, **primarni sektor obuhvaća sve one aktivnosti čiji se predmet rada nalazi na zemlji ili pod zemljom, tj. obuhvaća ekstraktivne grane proizvodnje.** Udio primarnog sektora u bruto domaćem proizvodu pojedinih zemalja znatno varira te se taj udio u zemljama s razvijenim gospodarstvima procjenjuje na oko 5%, dok je u tranzicijskim zemljama u prosjeku veći i do tri puta. Naime, u 1997. godini samo udio poljoprivrede u bruto domaćem proizvodu Bugarske iznosio je 23.3%. Značenje primarnog sektora za gospodarski razvitak tranzicijskih država ponovno raste i zbog toga što su u tranzicijskom razdoblju, izuzev Mađarske i Bugarske, sve države postale neto uvoznice hrane, a Europska unija je zahvaljujući razvijenom agrarnom protekcionizmu povećala svoju proizvodnju i tamo gdje nema komparativnih prednosti. Zemlje u tranziciji posebnu pozornost trebaju posvetiti izgradnji primjerenog transportnog sustava u funkciji izvoza primarnih proizvoda kako ne bi i dalje morale plaćati visoke transportne troškove i time dodatno gubile konkurentne prednosti na tržištu primarnih proizvoda. Gotovo sve vrste transporta s više ili manje udjela omogućavaju proizvodnju, a potom preradu i realizaciju "outputa" **primarnog sektora.** Nadalje, dobro razvijen transportni sustav omogućuje širenje moderne tehnike i tehnologije kao "inputa" u primarnom sektoru, čime se stvaraju temelji za njegovo povezivanje s ostalim tržištima. Razvoj transporta, posebno željezničkog i pomorskog, snažno je utjecao na razvoj svjetskoga tržišta proizvoda¹¹ primarnog sektora, podupirući time njihovu masovnu proizvodnju i industrijsku preradu. Željeznica je olakšala ne samo opskrbu unutarnjeg tržišta nego i prijevoz od proizvođača do morskih luka, čime je prekomorska trgovina dobila snažan zamah.¹² To je, između ostalih prednosti, vodilo k nižim cijenama proizvoda iz primarnog sektora, njihovoj većoj dostupnosti te snažnoj orijentaciji pojedinih zemalja na korištenje svojih komparativnih prednosti za proizvodnju određenih proizvoda.¹³ No, i pored opadanja značenja primarnog sektora u bruto domaćem proizvodu razvijenih zemalja, on i dalje snažno određuje gospodarski razvitak velikog broja zemalja, a uloga transporta ima podjednako važno značenje za razvoj ovoga sektora kakvo je bilo i na početku njegova razvoja.

¹¹ Pod primarnim proizvodima podrazumijeva se nekoliko skupina proizvoda kao što su hrana i sirovina poljoprivrednog podrijetla, uključujući i tropske napitke, minerali, rude, metali i sirova nafta.

¹² Transkontinentalne željeznice, koje su nakon Građanskog rata u Americi, sedamdesetih godina XIX. stoljeća, otvorile zemlju, pripomogle su dovozu farmera i strojeva u područja novih naseobina na zapadu i prijevozu žita iz njih u luke na istočnoj obali. Žito je otamo brodovima otpremano u Europu, u kojoj je, zbog, brojnih propalih ljetina, bio prisutan veliki deficit hrane.

¹³ Engleska, je u razdoblju 1870.-1900. godine, u nemogućnosti da proizvodi žito po cijenama koje je nametnula Amerika, pribjegli smanjivanju žitom zasijanih površina za jednu četvrtinu, a povećala proizvodnju mlijeka, voća i povrća, za koju je imala komparativne i konkurentne prednosti. Iz istih razloga, npr. poljoprivrednici u Nizozemskoj su se pretežito orijentirali na proizvodnju goveđeg mesa, mliječnih proizvoda i povrća.

2.3.2. Transport i sekundarni sektor *Transport and secondary sector*

Sekundarni sektor obuhvaća sve prerađivačke djelatnosti te se često naziva i prerađivačkim sektorom, a čine ga prerađivačka industrija, opskrba električnom energijom, plinom i vodom, građevinarstvo. Glede značenja ovoga gospodarskog sektora u ukupnom razvoju zemalja može se iznijeti činjenica da se zemlje s visokorazvijenim gospodarstvima neće u cjelosti odreći razvoja industrijske proizvodnje, odnosno protekcionističkih ili neoprotekcionističkih mjera glede zaštite industrijskih grana u kojima zemlje u razvoju i tranzicijske zemlje stječu konkurentsku prednost, a koja proizilazi iz jeftinijih "inputa" – sirovina i radne snage. Udio sekundarnog sektora u bruto domaćem proizvodu zemalja s razvijenim gospodarstvom procjenjuje se na oko 25%, dok je njegov udio u tranzicijskim zemljama i do dva puta veći.

Kada su svjetska gospodarstva ušla u industrijalizaciju zbog oskudnosti roba na tržištu, prihvatila su početne navike iz primarnog sektora – masa i količina. Velike željezničke pruge poticale su ih da tako nastave, jer su stvarale velika tržišta za jeftinu robu, čineći ih dostupnim industriji. Željeznički moćnici, tajkuni iz devetnaestoga stoljeća koji su izgradili željezničke imperije, primjenjivali su голу silu i moć u stvaranju velikih poslovnih kombinacija i njihovom kontroliranju; oni neovisni, koji se nisu željeli priključiti, bivali su suočeni s nečuvenim cijenama i uvjetima prijevoza tako da su često bili primorani povući se iz posla. No, nakon što su današnje tranzicijske države potpale pod komandna gospodarstva, želeći što prije industrijalizirati¹⁴ i diverzificirati svoja gospodarstva, mobiliziranjem nacionalnih "inputa"¹⁵ to su činile prije svega otvorenim škarama cijena na uštrb cijena proizvoda i usluga iz primarnog sektora i transporta. Umjesto bogaćenja portfolia svojega gospodarstva propulzivnim izvozno orijentiranim granama industrije, došlo je do njihove još veće ovisnosti o razvijenim gospodarstvima uz kontinuirano iscrpljivanje primarnog sektora te dodatnog zaostajanja u razvoju svih vrsta transporta. Povijesni razvoj transportne tehnologije te njezino značenje za razvoj sekundarnog sektora može se zorno predočiti kroz etape razvoja autoindustrije: rolsizam (autoindustrija kao zanatska izrada u razdoblju od 1890. do 1920.), fordizam (autoindustrija kao masovna proizvodnja od 1910. do 1970.), mercedizam (autoindustrija kao umjetnost od 1960. do 1990.), toyotizam (autoindustrija kao znanost od 1970. do 2000.). Naime, upravo je sekundarni sektor

¹⁴ Industrijalizacija je davala osnovni ton cjelokupnom razvoju sudjelujući primjerice u formiranju društvenog proizvoda više SFRJ sa 49,3% u 1988. godini, nasuprot 18,8% u 1948. godini.

¹⁵ Treba istaknuti da su SAD prigodom donošenja Maršalovog plana (u čiju je provedbu utrošeno 15 milijardi dolara) ponudile i zemljama tzv. narodne demokracije da sudjeluju u primanju pomoći. Ponuda koja je imala između ostaloga za cilj i odvajanje ovih država od Sovjetskog Saveza, odbijena je.

za svoje potrebe omogućio razvoj suvremenih transportnih tehnologija i transportnih sustava.¹⁶

2.3.3. Transport i tercijarni sektor *Transport and tertiary sector*

Tercijarni sektor čine sve one djelatnosti koje se bave pružanjem tzv. klasičnih ili tradicionalnih gospodarskih usluga (trgovina na veliko i malo, hoteli i restorani, prijevoz, skladištenje i veze), a koje su neposredno vezane uz privređivanje, odnosno omogućuju i olakšavaju podjelu rada. Značenje tercijarnog sektora utemeljenog na klasičnim uslugama je daleko veće u tranzicijskim zemljama nego zemljama s razvijenim gospodarstvom. Naime, udio klasičnih usluga u uslužnom sektoru razvijenih zemalja procjenjuje se na oko 30%, a u tranzicijskim zemljama i do dva puta više.

Zadaća transporta u tercijarnom sektoru sažeto rečeno je i u kreiranju i isporuci kvalitete življenja. Putnički brodovi i RO-RO brodovi za prijevoz automobila opremljeni restoranima i barovima, hidrogliseri, taksiji prijevoz, luksuzni turistički autobusi, gradski prijevoz, putnički vlakovi velikih brzina, podzemne željeznice, poslovni zrakoplovi i sl. potvrđuju iznesenu tvrdnju. Iz ovoga nedvojbeno proizlazi da primjerice turizam ne može razvijati država koja nema razvijene cestovne prometnice, željezničke pruge, zrakoplovne i pomorske luke, javni gradski prijevoz, taxi prijevoz, po potrebi žičare i druge odgovarajuće vrste transporta s pratećim sadržajima. Na takav način transport povećava blagostanje pojedinaca povezujući ih međusobno i čineći im dostupnima mnoge materijalne, duhovne i kulturne vrijednosti.

2.3.4. Transport i kvartarni sektor *Transport and quarterly sector*

Kvartarni sektor obuhvaća djelatnosti koje proizvode znanje ili razvijaju kvalitetu ljudskog čimbenika (obrazovanje, zdravstvena zaštita i socijalna skrb, te ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti). Udio kvartarnog sektora u bruto domaćem proizvodu zemalja razvijenih gospodarstava procjenjuje se na oko 10%, a slična procjena se može iznijeti i za tranzicijske zemlje. Zadaća kvartarnog sektora, odnosno usluga koje pruža, ističe značenje dizajniranja usluga s ciljem da promijene i unaprijede na neki način primatelja usluge. Brodovi bolnice, vozila hitne pomoći, helikopteri, koordiniranje rada službi na terenu, bibliobusi, školski autobusi, konzultiranje i kirurški zahvati na daljinu, neki su od argumenata u prilog iznesene tvrdnje. Za uslugama obrazovanja, kulture, zdravstva, komunalnim i stambenim

uslugama nikada neće prestati potražnja. Potražnja i ponuda ovih usluga s porastom kvalitete života modificira se na način da ih konzumira sve širi krug korisnika na kvalitativno i kvantitativno većoj razini. Zadaća transporta ogleda se u podupiranju i sukladno tome povećavanju efikasnosti i efektivnosti rada kvartarnih djelatnosti počevši od transportiranja otpada iz gradova i tvornica do odlagališta za otpad, preko omogućavanja hitnih medicinskih intervencija i pomoći unesrećenim na nedostupnim terenima i dopremi medicinske i ine pomoći područjima zahvaćenim elementarnim nepogodama do telemedicine i organiziranja "satelitskih seminara", tele-konferencija i drugih oblika obrazovanja. Nadalje, bogatstvo i veći diskrecijski dohodak omogućuju sve većem broju ljudi da povjere rad drugima, čime se stvaraju nove vrste usluga i uslužnih tvrtki, a istodobno širi baza zaposlenih koji iskazuju potrebu za transportnim i drugim vrstama usluga.¹⁷

2.3.5. Transport i kvintarni sektor *Transport and quintary sector*

Kvintarni sektor čine poslovne usluge te poslovi državne uprave. Usluge kvintarnog sektora (obuhvaća financijsko posredništvo, poslovanje nekretninama, iznajmljivanje i poslovne usluge, javnu upravu, obranu i obvezno socijalno osiguranje), sudjeluju u stvaranju "neopipljivih roba", pri čemu je najznačajnija informacija. Kvintarni sektor ima daleko veće značenje u zemljama razvijenih gospodarstava nego u tranzicijskim zemljama, tako da se njegov udio u bruto domaćem proizvodu razvijenih zemalja procjenjuje na oko 40%, a u tranzicijskim zemljama i do dva puta manje. Uloga transporta u njemu je nezamjenjiva. Objašnjenje rasta uloge kvintarnog sektora proizlazi iz neizravne potražnje tvrtki. Poslovne tvrtke oduvijek su koristile brojne usluge koje su predstavljale preduvjet njihova funkcioniranja. Prije svega, to su usluge računovodstva, bankarske usluge, usluge osiguranja, pravne usluge, usluge istraživanja, promidžbe, konzultantske usluge i nezaobilazne usluge transporta. Fleksibilnost tvrtki kojima teže sva gospodarstva te nedostatak internih resursa (financijskih i ljudskih) sve više će poticati tvrtke da koriste vanjske usluge, namjesto da ih posjeduju u okviru tvrtke. Dokaz za to je i sve veća razvijenost renta kao posebnog oblika poduzetničkog biznisa (rent a car, rent a TV, rent a boat). Nadalje, razvoj kvintarnog sektora u tranzicijskim državama dovest će do daljnjeg razvoja i samoga transporta kao njegovog dijela, a prije svega do njegove racionalnije iskorištenosti, upućujući mnoge tvrtke da se riješe neprimjerenog i neracionalnog voznog parka, što će pak sa svoje strane dati dodatne impulse razvoju malog poduzetništva i snižavanju cijena transportnih

¹⁶ O važnijim suvremenim tehnologijama transporta, više: Zelenika, R., Jakomin, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995., str. 117-233.

¹⁷ Porast potražnje ogleda se u povećanim potrebama stanovništva za održavanjem travnjaka, čišćenjem tepiha, za dnevnom skrbi o djeci, uslugama sluškinja, objedovanjem izvan kuće, za uslugama putničkih agencija i odmarališta i sl.

usluga. Kvintarni sektor, a u okviru njega i transport trebao bi odigrati vrlo važnu ulogu i u deurbanizaciji tranzicijskih država i njihovoj ravnomjernoj naseljenosti što bi također trebalo rezultirati boljom iskorištenosti vlastitih potencijala i njihovom gospodarskom prosperitetu.

3. Temeljne faze transformacije upravljanja transportom *Fundamental phases in transport management transformation*

3.1. Protekcionizam transporta *Protectionism of transport*

Protekcionizam označava svaku politiku koju usvoji jedna zemlja kako bi uspješnije zaštitila domaću proizvodnju od inozemne konkurencije, putem različitog instrumentarija vanjskotrgovinske protekcionističke politike. Protekcionizam transporta oduvijek se ogledao u zaprječivanju pristupa do tržišta, odnosno prelijevanju koristi u pravcu razvijenih na način da manje razvijene zemlje plaćaju glavninu transportnih troškova. Restriktivna praksa pristupa do tržišta izvodila se preko dozvola odnosno koncesija i ograničenjem pristupa do tržišta preko kontigenata.

Začeci protekcionističke koncepcije vanjskotrgovinskog poslovanja nalaze se još u krilu merkantilizma, zasnivajući se na pretpostavci da se jedna država može gospodarski brže razvijati na štetu druge, zaprječivanjem pristupa stranim proizvodima na domaće tržište. Prve teorijske koncepcije o protekcionizmu sreću se u radovima Henryja Carryja i Friedricka Lista. Carry, potaknut krizama koje su pogodile SAD u prvoj polovici XIX. stoljeća, bavi se istraživanjem niskih cijena poljoprivrednih proizvoda i relativno visokih cijena industrijskih proizvoda u vanjskotrgovinskoj razmjeni. Carry dolazi do zaključka da su i transportni troškovi jedan od važnijih uzroka takvog odnosa cijena. Polazeći s aspekta američke poljoprivrede (čiji se proizvodi izvoze u prekomorske države), zaključuje da transportni troškovi povećavaju cijene tih proizvoda u takvom obujmu da oni postaju preskupi na mjestu potrošnje. Jedini izlaz je u prevaljivanju troškova na teret proizvođača. To, međutim, nije u američkom interesu. Sukladno tome, Carry drži da nije u američkom interesu izvoziti poljoprivredne proizvode, nego da bi bilo racionalnije uvođenje takvog sustava koji bi omogućio razvoj svih grana privrede, i na tim temeljima ekspanziju vanjske trgovine. Iz tokova međunarodne trgovine treba što više isključiti posrednike i transportne troškove. To će omogućiti smanjenje cijena i povećanje potražnje.

Što se tiče industrijskih proizvoda, njihove cijene se također povećavaju zbog transportnih troškova.

Kad bi se stvorili uvjeti za proizvodnju tih proizvoda u zemlji i kad bi se eliminirali transportni troškovi u međunarodnoj trgovini, ti bi proizvodi postali jeftiniji. Carry je došao do zaključka da se samo zaštitnim mjerama država može brže razvijati te tako pored poljoprivrede omogućiti i razvoj industrije i tercijarnih djelatnosti. Carryjev sustav protekcionizma, polazi od koncepcije autarkičnog gospodarstva, s razvijenom unutarnjom trgovinom, koja je od inozemne konkurencije zaštićena visokim carinama¹⁸ te dobro razvijenim transportnim sustavom.

U novije doba ograničenje slobodnom ulasku na tržište predstavljaju propisi i norme u području tehničke i ekološke ispravnosti vozila, stručne spreme i zdravstvene sposobnosti vozača, radnog vremena vozača, te institucionalnih ograničenja u obliku graničnih kontrola, carinske regulative, razlika u stupnju pristojbi i poreza. Protekcionizam transporta prvotno je bio usmjeren k jednostranoj zaštiti nacionalnih interesa, da bi se sada preorijentirao na zaštitu regionalnih interesa međusobno povezanih država, suprostavljajući uže nacionalne i šire međudržavne interese restriktivnim mjerama prema transportnim tvrtkama iz onih država koje nisu članice odgovarajućih regionalnih integracija.

3.2. Regulacija transporta *Regulation of transport*

Regulacija označava skup zakona, propisa i drugih državnih akata, izrađenih da bi se kontroliralo i usmjeravalo ponašanje gospodarskih subjekata i pojedinaca. Regulacija transporta označava izravnu ili neizravnu kontrolu transportnih tvrtki, mjerama ekonomske regulacije (ograničavanje monopolske moći, određivanje cijena po kojima će se poslovati, ekološko oporezivanje i sl.) i mjerama socijalne regulacije (propisi o zaštiti na radu, sigurnosti u prometu, zaštiti okoliša, kvaliteti usluga i sl.).

Potražnja za regulacijom u transportu stara je gotovo koliko i sam transport.¹⁹ Organizatori Magelanovog oplovljavanja Zemlje, projekta Apolo ili primjerice, vlasnici četveroprežne kočije, koja je ne baš tako davno bila ograničena na malobrojne, iskazivali su interes za neku vrstu regulacije transporta. Sukladno tome transportna je djelatnost kao iznimno važna gospodarska djelatnost, koja zbog visokih troškova izgradnje infrastrukture naginje prirodnom monopolu, bila među prvima na udaru državne regulacije i u slobodnim tržišnim gospodarstvima.

¹⁸ "Ima li nešto što carine mogu učiniti a da to zemljotres ne može učiniti bolje?" – Keynes, J. M., Cf. Haberler, G.: The Theory of International Trade with its Applications to Commercial Policy, William Hodge and Company, Limited, London, 1961., str. 246.

¹⁹ Prvotni transport je prije svega bio vezan s vojno-osvajачkim zadacima ("Svi putovi vode u Rim"), eksploatacijom prirodnih bogatstava i ljudskih potencijala kolonijaliziranih zemalja, a njegov daljnji razvoj je bio ometan brojnim pristojbama (mostarine, cestarine i sl.) i njegovim pretvaranjem u sredstvo gusarenja i razbojništva.

Tržišni način privređivanja se zasniva na neplaniranom i nekontroliranom reagiranju pojedinačnih proizvođača i tvrtki te prema tome nije idealan za funkcioniranje veza i odnosa između sudionika gospodarskog života, ali je s motrišta učinkovitosti tvrtki i gospodarstva primjereniji od bilo kojega drugog do sada poznatog načina povezivanja nositelja ponude i potražnje. Tržište nosi i negativne posljedice za njegove sudionike (netko gubi, a netko dobiva više nego što mu pripada prema stvorenoj vrijednosti), što otvara mogućnosti državi da poduzima mjere regulacije. Po Galbraithu²⁰ postoje četiri čimbenika koji zahtijevaju regulaciju, a koji zorno predočavaju i današnje zahtjeve za **regulacijom transporta: zaštita okoliša, zaštita zaposlenih, zaštita korisnika proizvoda i usluga i zaštita funkcioniranja samog sustava**. Nadalje, ističe da kao što se nitko ne može zalagati za regulaciju *per se*, tako joj se nitko ne može bezuvjetno niti protiviti. Obilje smanjuje potrebu za regulacijom, ali istodobno i povećava takve zahtjeve. Naime, prije postojanja suvremenog cestovnog prometa nije se niti nametalo pitanje sigurnosti motornih vozila, kvalitete prometnica ili ograničenja brzine na autocestama, primjene katalizatora u osobnim vozilima. Ako se ovome dodaju propisi o ograničenjima vlakova velikih brzina, smanjenju buke pri uzlijetanju zrakoplova i sl. slika postaje cjelovitija. No, ovome treba pridodati i zahtjeve pojedinih tvrtki za samoregulatornim programima koji se odlikuju realističnošću i operativnošću te sve snažnije zahtjeve za implementacijom etičkih kodeksa u čemu prednjači Katolička crkva svojim socijalnim naukom.²¹

U ranijim vremenima reguliranje je pravdano sprječavanjem bezobzirne konkurencije. Bio je to argument za stalni nadzor nad željezničkim transportom, kamionskim, zračnim i autobusnim prijevozom. No, regulacija se proširila i na tvrtke koje proizvode transportnu opremu, pravdajući to ekonomijom razmjera, odnosno uštedama koje se postižu primjenom specijaliziranih znanja i strojeva. Nadalje, industrija transportne opreme predstavlja jedan od najvažnijih sektora razvijenih država, dajući jak poticaj razvoju cjelokupnoga gospodarstva. No, pokušaji države da reguliranjem (čitaj poticanjem) određenih gospodarskih djelatnosti usmjeri više glavnica nego što bi privatni glavničari bili spremni uložiti, odnosno preusmjeravanjem glavnica iz probitačnih u manje probitačne grane sasvim je suprotno Sayovu²² poimanju poduzetništva, te je

regulacija kao pokušaj ispravljanja "propusta tržišta" (čitaj djelovanja "invisible hand"), reguliranim industrijama donosila posebne dobiti na štetu većine poreznih obveznika, postajući kočnica daljnjem gospodarskom razvoju.²³

Transport je kao djelatnost bio na udaru regulacije i zbog toga što je njegova osnovna zadaća bila pratiti, potpomagati i razvijati druge gospodarske djelatnosti, a danas se kao argument sve više ističe uspostavljanje ravnoteže prostora i transporta. Naime, kako transport izaziva i veliki broj negativnih učinaka te razmjerno visoke društvene troškove, to problemi u koje su zapale velike transportne tvrtke u tranzicijskim državama otvaraju nove mogućnosti za regulaciju ovoga sektora čija je deregulacija otpočela od 1975. godine.

3.3. Deregulacija transporta *Deregulation of transport*

Deregulacija označava proces smanjenja utjecaja države na organiziranje gospodarskih aktivnosti, a deregulacijom transporta označava se proces smanjenja utjecaja države u pojedinim granama prometa i time smanjivanja subvencija iz državnog proračuna za transportne tvrtke koje posluju u zoni gubitka.

Američki pokret **deregulacije** proširio se i na druge države označavajući smanjivanje uloge države u pojedinim vrstama transporta, a time i smanjivanje i/ili ukidanje subvencija za sve one linije (željezničke, autobusne, pomorske, zračne), koje nose gubitak. Premda je predsjednik Carter imenovao Alfreda Kahna, istaknutog ekonomista i kritičara regulacije, direktorom CAB-a (Civilne zrakoplovne uprave) te ga sukladno tome, ovlastio da otpočne s labavljenjem regulacijskih ograničenja u poslovanju zrakoplovnih tvrtki, praksa deregulacije pripisuje se predsjedniku Reaganu, koji je uz obećanje da će "narodu skinuti državu s leđa" izabran za predsjednika 1980. godine. Država nameće primjenu pravila – regulira, država mijenja pravila – deregulira, potvrđujući misao Edmunda Burkea izrečenu u knjizi "Reflections on the Revolution in France" iz 1790. godine, "Država koja nema načina da se promijeni, nema načina ni da se održi". Vlade mogu znatno izmijeniti poslovno okruženje tvrtki. Umjesto tri proizvođača automobila u SAD – oligopola – sada postoji veliki broj konkurenata, kako domaćih tako i inozemnih. Prodajom Jaguara i Rovera (u automobilskoj industriji), te British Airwaysa, u Velikoj Britaniji

²⁰ Cf. više: Galbraith, J.K.: The Good Society, Houghton Mifflin Company, Boston, 1996.

²¹ "Ako Lav XIII. poziva državu kako bi po pravdi popravila stanje siromašnih, to čini jamačno, također, što prikladno vidi kako je zadaća države da bdije nad zajedničkim dobrom i da se brine kako bi svaki sektor društvenog života, ne isključivši onaj ekonomski, nešto pridonio promicanju toga života, poštujući ipak pravednu autonomiju svakoga od njih". Cf. Stota godina Centesimus Annus Enciklika Vrhovnog Svećenika Ivana Pavla II., Papa Ivan Pavao II., Kršćanska sadašnjost, Zagreb, 1991., str. 16.

²² Francuski ekonomist J.B. Say rekao je još negdje 1800. godine da poduzetnik u stvari premješta gospodarske resurse iz jednog

područja, niže, u drugo područje, više produktivnosti i većeg dohotka.

²³ "Možete reći da je regulacija u interesu potrošača i potrebna za održanje niskih cijena i obuzdavanje monopolne moći. Ne vjerujte u to. Upravo obrnuto, regulacija je politička aktivnost, poput plaćanja naknada ratnim veteranima ili potpora poljoprivrednim proizvođačima. Dizajnirana je da poveća dohodak proizvođačima ograničavanjem ulaska na tržište i sprječavanjem konkurencije u reguliranim industrijama". Cf.: Samuelson, P. i Nordhaus, W.: op., cit., str. 586.

stvorene su kompanije koje su dobile novi poticaj u svojim industrijama.

Deregulacija je uskoro zahvatila i druge vrste transporta (cestovni promet, željeznicu, poštanski promet i telekomunikacijski promet) povećavajući kvalitetu pruženih usluga i potičući inovacije, smanjenje cijena, poboljšanje iskorištenosti kapaciteta, pojačavajući zdravu konkurenciju i sl. Deregulacija transportnog sustava ima zadaću:

- Potaknuti privatne glavničare s ciljem stvaranja povoljne investicijske klime u transportnom sustavu, sprječavajući daljnji štrajk glavnica (ova konstatacija posebice vrijedi za tranzicijske države). Naime, ulaganja glavnica u infrastrukturne sadržaja predstavljaju sigurnija ulaganja te se tako država izravno obraća privatnim glavničarima, ali i velikim financijskim institucijama kao što su osiguravajuće tvrtke, umirovljeničke²⁴ i zdravstvene zaklade, banke i sl.
- Stvaranje čvrstog okvira za jačanje postojećih ili stvaranje novih integracija uz stvaranje jedinstvenog i integriranog transportnog tržišta.
- Izjednačavanje tržišnih uvjeta gospodarenja za sve vrste transporta, odnosno sve transportne tvrtke.
- Povećanje autonomije posloводства javnih transportnih tvrtki te motiviranosti drugih zaposlenika, s ciljem stvaranja samostalnih gospodarskih subjekata.
- Proširenje i osuvremenjivanje transportnih kapaciteta s naglaskom na kvalitetu transportnih usluga, odnosno ispunjenost očekivanja korisnika tih usluga.
- Osposobljavanje i jačanje uloge prometnih menadžera u kreiranju kvantitativno i kvalitativno diferencirane ponude transportnih usluga.
- Povećavanje odgovornosti transportnih tvrtki glede sigurnosti u prometu, zaštite okoliša i sl.

3.4. Privatizacija transporta *Privatisation of transport*

Privatizacija označava proces pretvorbe tvrtki iz državnog i društvenog vlasništva u privatni i dioničarski sektor. Privatizacija transporta označava proces pretvorbe transportnih tvrtki iz državnog i društvenog vlasništva u tvrtke u kojima će dominantno vlasništvo biti u rukama pojedinaca, skupina dioničara, drugih gospodarskih subjekata, fondova (...).

Kada se govori o **privatizaciji transporta**, onda se – u načelu – pretpostavlja pojava gubitaka u pojedinim granama prometa, što za države, odnosno porezne obveznike predstavlja sve veći teret, kao i veća djelotvornost privatnog nad državnim

vlasništvom. Povijesni okvir za privatizaciju transporta u razvijenim europskim državama i SAD je snažno djelovanje "visible hand", odnosno protekcionizma i regulacije transporta, dok je to u tranzicijskim državama naslijeđe komunizma. Temeljna razlika privatizacije transporta u razvijenim i tranzicijskim gospodarstvima je u tome što proces privatizacije u razvijenim gospodarstvima označava potrebit korektivni zahvat glede povećanja učinkovitosti transportnog sustava dok privatizacija transporta u tranzicijskim gospodarstvima označava samo dio sveobuhvatnog procesa privatizacije i povratka slobodnom tržišnom gospodarstvu.

No, za razliku od razvijenih država, koje su privatizaciji svojega transportnog sustava pristupile nakon uspješno provedene regulacije i deregulacije, tranzicijske države su taj proces ili preskočile ili obavile u nedostatnoj mjeri što znatno otežava sam proces privatizacije i dovodi do brojnih anomalija.²⁵ Nadalje, tranzicijske države su u procesu privatizacije transporta opterećene dodatnim problemima koji se ogledaju prije svega u nedostatnim glavnica, odnosno nerazvijenosti financijskog tržišta, dezintegraciji gospodarskoga i političkoga prostora te složenoj političkoj situaciji,²⁶ poradi izostajanja izravno ili neizravno obećanog rasta na osnovi teorije "velikog udara" (big push) te sukladno tome, formiranja javnoga mnijenja kako je u prošlosti sve bilo bolje.

Nakon propasti eksperimenta zvanog "komunizam" te neuspjeha, odnosno ne postojanja želje za pronalaskom Solženjicinova "trećega puta", te unatoč njegovih i drugih sličnih upozorenja i osvrta na opasnosti koje mogu proizaći iz "prijeako potrebne i urgentne privatizacije" državnog, odnosno društvenog vlasništva, tranzicijske države su se okrenule procesu privatizacije, odnosno pronalasku svih onih ljudi i tvrtki koji će investicijom svojih glavnica omogućiti što brže i učinkovitije djelovanje transporta u tržišnom sustavu gospodarenja temeljem vrednovanja gospodarskih kriterija.

Rješenja nedostatne učinkovitosti transportnog sustava kako u razvijenim tako i tranzicijskim državama traže se u restrukturiranju pojedinih vrsta transporta, a potom njihovoj privatizaciji. Dosadašnja iskustva na području privatizacije svih vrsta transporta kreću se od potpune privatizacije cjelokupne transportne mreže i svih pripadajućih

²⁵ Zanimljivo je i poučno u tom kontekstu promišljanje koje iznosi Galbraith: "... dvojica ekscentričnih kolekcionara željezničkih kompanija iz Clevelanda, kontrolirali su svoj željeznički sistem, koji je vrijedio dvije milijarde dolara, investicijama od samo oko dvadeset milijuna... Učenjaci su tada zaključili da će oni koji kontroliraju krupne korporacije, kad god im se za to ukaže prilika, spojiti to maksimiziranje profita s osobnim obogaćivanjem, i rezultat će svega biti krađe neviđenih razmjera". Cf. više: Galbraith, J.K.: Nova industrijska država, Stvarnost, Zagreb, 1978., str. 153.

²⁶ Politička situacija svih tranzicijskih zemalja može se okarakterizirati turbulentnom. Establiranjem socijalističkog sustava na zasadama više ili manje radikalnog gospodarstva, ukidanjem privatnog vlasništva i "eksploatacije" radne snage današnje tranzicijske, a bivše socijalističke zemlje uspjele su organizirati proizvodnju roba i usluga na niskoj razini učinkovitosti i uz nisku kvalitetu života.

²⁴ U SAD na umirovljeničke zaklade otpada 21,1 posto ukupne novčane aktive.

uređaja ili privatizacije pojedinih transportnih linija, preko udruživanja privatnih i javnih glavnica u tzv. "kooperativnom modelu" do "lažne privatizacije" kada država zadržava sve dionice, preuzimajući infrastrukturne sadržaje dok joj transportne tvrtke za to plaćaju odgovarajuću naknadu. Za koji će se od mogućih modela odlučiti pojedina država ovisi prije svega o njezinom geoprometnom položaju te sukladno tome zainteresiranosti privatnih glavničara, razvijenosti određene vrste transporta, odnosno stanju infrastrukture i suprastrukture pojedine grane transporta, ciljevima koji se žele ostvariti putem privatizacije transporta, intelektualnom kapitalu (znanju),²⁷ informatizaciji (...). U konačnici privatizacija transporta, poradi specifičnosti tržišta prijevoznih usluga koje je više nego druga tržišta, orijentirano na uključivanje u međunarodno tržište, ima zadaću ukloniti državna ograničenja te slobodan nastup transportnih tvrtki na transportnim tržištima diljem svijeta.

3.5. Liberalizacija transporta *Liberalisation of transport*

Liberalizacija označava proces uklanjanja institucionalnih i drugih prepreka koje stoje nasuprot privatnih interesa, slobode gospodarskih odnošaja i tržišnog natjecanja, s ciljem učinkovitijeg i uspješnijeg ostvarenja privatnih i društvenih interesa. Liberalizacija transporta može se tumačiti kao neka vrsta gospodarske doktrine *laissez faire* u poslovanju na transportnom tržištu, a svoje temelje nalazi u težnjama za liberalizacijom morskog brodarstva i pomorske trgovine koje se povezuje s imenom nizozemskog pravnika Huigha de Groota i s poglavljem "Mare liberum" iz njegova glavnog djela "De iure belli ac pacis", objavljenog u Parizu davne 1625. godine. Da transport kao čimbenik ni danas nije izgubio na važnosti, potvrđuju i težnje za **liberalizacijom transporta** koje se nameću kao preduvjet bržem gospodarskom rastu i razvojnoj ekspanziji razvijenih država.

Deregulacija i privatizacija transporta za svoje krajnje ishodište trebaju imati liberalizaciju transporta, odnosno ukidanje svih ograničenja, pa i *cabotage*-zabrana. Neovisno o poteškoćama i problemima koje su za tranzicijske države proizvele ili će proizvesti deregulacija i privatizacija transporta, radi se samo o međukoraku, odnosno "činjenju malih stvari na pravi način", kako bi se ostvarilo ne samo ideal gospodarstvenika, već za mnoge tranzicijske države gruba i kruta stvarnost – liberalizirano transportno tržište.

Liberalizacija transporta označuje da će opstanak i daljnji razvoj transportnih tvrtki na transportnom tržištu ovisiti isključivo o nesputanoj konkurentskoj borbi koja će se voditi nižim troškovima transporta i većom kvalitetom usluga.²⁸ Premda liberalizacija transporta označuje prijetnju i stvarno iskušenje za transportne tvrtke tranzicijskih država, pred sličnim se problemima nalaze i razvijene europske države. Kao najveći protivnici liberalizacije transportnog tržišta javljaju se Francuska i Njemačka, koje imaju i najoštrije propise, dok se za opsežnu liberalizaciju zalažu države Beneluksa, Danska, Engleska, Grčka i Irska (zbog specifičnog zemljopisnog položaja, nerazvijenosti željeznica, položaja unutar EU).

Integracija Europske unije te ukidanje trgovinskih i drugih prepreka nudi brojne prilike europskim transportnim tvrtkama poglavito zbog proširenja transportnoga tržišta (15 država), ali istodobno i brojne opasnosti koje će se ponajprije ogledati u pojačanoj konkurenciji. Nadalje, ujedinjenje Njemačke i pad željezne zavjese omogućavaju dodatno proširenje transportnoga tržišta priključenjem tranzicijskih istočnoeuropskih i baltičkih država te Rusije, Europskoj uniji i time stvaranja dodatnih pogodnosti za transportne tvrtke unutar najvećeg, najznačajnijeg i svakako najkompetitivnijeg dijela svjetskoga transportnog tržišta. No, integracija zahtijeva i usklađivanje transportnih propisa unutar država članica, kako bi se zajamčio put do integriranog transportnog tržišta, zdrave konkurencije, primjerene normizacije razine usluga i pravnog uređenje unutar transportnog sustava. Najčešću strategiju na liberaliziranom transportnom tržištu predstavljat će alijanse, što znači da tranzicijske države trebaju stvoriti odgovarajuće okvire kako bi se lokalne i nacionalne transportne tvrtke što lakše mogle priključiti ovakvim savezima. Transportne tvrtke koje ne budu sposobne pristupiti ovakvim savezima naći će se u velikim poteškoćama glede njihovog opstanka na transportnom tržištu.

4. Važnije implikacije liberalizacije transporta u tranzicijskim državama *More important implications of transport liberalisation in the transitional countries*

U kaleidoskopu liberalizacije transporta u tranzicijskim državama te brojnih implikacija koje će izazvati na transportnom tržištu i transportnim aktivnostima, moguće ih je sistematizirati u pet skupina tangiranih transportnih aktivnosti, i to: tehnika transporta, tehnologija transporta, organizacija transporta, ekonomika transporta i transportno pravo.

²⁷ "Intelektualni kapital postaje najvrednija imovina korporacijske imovine i može postati njenim najoštrijim konkurencijskim oružjem. Izazov leži u pronalaženju onoga što posjedujemo – i njegovog iskorištavanja". Steward, T.: Your Company's Most Valuable Asset: Intellectual Capital, Fortune, No.7, Vol. 130, 1994., prema: Pulić, A., i Sundać, D., Intelektualni kapital, I.B.C.C., Rijeka, 1998., str. 50.

²⁸ Austrijska AUA i njemačka Lufthansa ovladale su tržištem zemalja ZND, nudeći dobre letjelice, dobre tarife i odlične usluge, ostvarivši na takav način i dobre prihode.

4.1. Tehnika transporta i liberalizacija *Transport technique and liberalisation*

Tehnika transporta kao aktivnost predstavlja skup (ne)gospodarskih aktivnosti (mjera, funkcija, akcija, poslova, radnja) koje se primjenjuju u projektiranju, konstruiranju, izradi, izgradnji i investicijskom održavanju transportne infrastrukture i suprastrukture.

Liberalizacija transporta implicira ne samo slobodan pristup infrastrukturi različitih prijevoznika (uvođenja kabotaže), već pitanje izgradnje, održavanja i razvitka infrastrukture premješta s nacionalne na međunarodnu razinu odlučivanja, pri čemu upućuje tranzicijske države da infrastrukturna pitanja rješavaju prije svega sa svojim susjedima i međunarodnim financijskim institucijama. To zahtijeva od tranzicijskih država da primjereno inventariziraju i valoriziraju postojeću transportnu infrastrukturu te odrede i usglase kriterije za naplaćivanje²⁹ njihove uporabe s razvijenim europskim državama.

Liberalizacijom transporta pojavit će se na transportnom tržištu više subjekata s više različitih tipova vozila što će samo po sebi izazvati dodatne probleme tranzicijskim državama, odnosno lokalnim i nacionalnim transportnim tvrtkama, koje trebaju modernizirati svoj vozni park sukladno tehničkim i ekološkim zahtjevima, bez čega će biti nezamislivo poslovati bilo na domaćem, bilo na europskom transportnom tržištu. Sve veći zahtjevi za kvalitetnijim uslugama prijevoza glede brzine i sigurnosti dovode do daljnje modernizacije transporta i do uvođenja nove transportne tehnike i tehnologije što će zasigurno imati za rezultat istiskivanje velikog broja nekonkurentnih transportnih tvrtki s transportnog tržišta, ali i pojavu novih.

4.2. Tehnologija transporta i liberalizacija *Transport technology and liberalisation*

Tehnologija transporta predstavlja skup (ne)gospodarskih aktivnosti (tj. mjera, akcija, funkcija, poslova i radnja) koje se primjenjuju u postupcima, odnosno procesima proizvodnje transportne usluge. Te su aktivnosti u izravnoj funkciji eksploatacije, a u neizravnoj funkciji preventivnog održavanja transportne infrastrukture i suprastrukture.

Transportne tvrtke tranzicijskih država trebaju budno pratiti pojavu i razvitak suvremenih transportnih tehnologija te učinke koje te tehnologije mogu ostvariti tijekom eksploatacije u transportnom

sustavu, objedinjujući komparativne i konkurentske prednosti različitih grana transporta. To zapravo znači primjerenu prilagodbu konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu, kao i suvremenim tehnologijama transporta: kontejnerizaciji, *Ro-Ro*, *Lo-Lo*, *Fo-Fo*, *huckepack* i bimodalnoj tehnologiji transporta. Prilagodba se postiže uspostavljanjem primjerenih odnosa između osnovnih činitelja proizvodnje transportne usluge, različitih vrsta transporta i složenih transportnih pothvata. Samo u takvom slučaju moguće je optimalizirati procese proizvodnje transportnih usluga i osigurati siguran, brz i racionalan prijevoz (tereta, putnika, živih životinja i sl.) na liberaliziranom transportnom tržištu.

4.3. Organizacija transporta i liberalizacija *Transport organisation and liberalisation*

Organizacija transporta predstavlja skup (ne)gospodarskih aktivnosti (tj. mjera, akcija, zadataka, poslova, radnja), koje se primjenjuju u organiziranju projektiranja, konstruiranja, izrade, izgradnje, eksploatacije i održavanja prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, organiziranju procesa proizvodnje prometne usluge, organiziranju tokova roba i putnika i tokova informacija, organiziranju ljudskih potencijala u svim segmentima i razinama transportnog sustava, organiziranju kvalitete i nadzora u svim transportnim (pod)sustavima.

Liberalizacija transporta prouzročit će brojne strukturne reforme transportnih tvrtki tranzicijskih država, koje trebaju biti u stanju ponuditi ne samo transport nego i skladištenje i informacijsku tehnologiju, te ujedno i globalni nastup, iskorištavajući u punoj mjeri "nove" resurse: informacije, vrijeme i prostor. Nadalje, transportne tvrtke tranzicijskih država trebaju svoju organizaciju prilagoditi organizacijskim modelima takvih i sličnih tvrtki zemalja članica Europske unije. S tim u svezi se može očekivati da će doći do stvaranja alijansi lokalnih i nacionalnih transportnih tvrtki tranzicijskih država s vodećim transportnim tvrtkama razvijenih država, te da će se vremenom smanjeni broj transportnih tvrtki prije svega odlikovati specijalizacijom i velikom fleksibilnošću u izvršavanju naloga korisnika transportnih usluga.

4.4. Ekonomika transporta i liberalizacija *Transport economics and liberalisation*

Ekonomika transporta obuhvaća sve kalkulacije, tarife, troškove (fiksne, varijabilne, granične), zakonitosti odnosa ponude i potražnje, parametre uspješnosti poslovanja (posebice: produktivnost, ekonomičnost, likvidnost, profitabilnost, solventnost...), ne samo transportnih tvrtki nego i svih aktivnih sudionika u transportnom sustavu u najširem smislu riječi. Po nekim predviđanjima cijene što će ih ubuduće plaćati korisnici prijevoznih usluga

²⁹ Autoprijevoznici iz zemalja EU sve glasnije prigovaraju sustavu cestarina koju namjeravaju uvesti ili su uvele pojedine istočnoeuropske države. Tako su Rumunji uveli obvezu plaćanja oko 30 DM po izdanoj dozvoli počev od 1. ožujka, Češka je uvela obvezu plaćanja godišnje pristojbe za osobna vozila u visini od 400 ČEK, a za kamione ukupne težine do 12 t 1 000 ČEK, te za teže 2 000 ČEK. Mađarić, J.: *Ukratko iz prometa u svijetu, Suvremeni promet*, Vol. 14, br. 3, Zagreb, 1994., str. 117.

težit će izjednačivanju sa stvarnim društvenim troškovima tih usluga uključujući troškove zaštite okoliša, troškove prometnih nesreća, troškove infrastrukture koje subvencionira vlada i eksterne troškove zakrčenosti.³⁰ To, dakle, znači da bi korisnici prijevozne usluge snosili sve troškove koje oni izazivaju.

4.5. Transportno pravo i liberalizacija *Transport law and liberalisation*

Premda transport već po svojoj naravi zahtijeva što jedinstvenije međunarodno pravno reguliranje, broj transportnopravnih izvora u svim granama transporta kako nacionalnih, tako bilateralnih i multilateralnih, prisilno pravnih i autonomnopravnih, veći je od 200, a što multiplicira i komplicira njihovu dosljednu i pravodobnu primjenu. Pravnoekonomski odnosi svih sudionika u transportnim sustavima, transportnim pothvatima, transportnim lancima (...), moraju biti pravodobno i nedvosmisleno uređeni, kako bi se isključile nejasnoće, nesporazumi, sporovi, arbitraže (...) i time osigurala primjerena poslovnost i racionalnost poslovanja svih partnera u transportu (...).

Tranzicijske države trebaju prihvatiti, ali i aktivno sudjelovati, u donošenju konvencija, rezolucija, direktiva i drugih sličnih dokumenata, čiji je cilj objedinjavanje transportnih tržišta i potrebno usklađivanje propisa država članica EU, kako bi odgovarajućom regulativom omogućile što većem broju lokalnih i nacionalnih prijevoznika ispunjavanje uvjeta za dobivanje licencija za prijevoz i u državama EU. U prilog ove konstatacije te budućih implikacija liberalizacije na transportno pravo može poslužiti i misao Davida Renea izrečena glede unifikacije pomorskoga prava, po kojoj je jedinstvenost bit pomorskog prometa, jer su način života i aktivnosti ljudi na moru, rizici kojima su oni izloženi, podjednako određeni prirodnom sredinom koja se ne mijenja s nacionalnošću pomoraca ili brodova.

5. Zaključak *Conclusion*

Usluge transporta, kao jedne od ključnih usluga uslužnog sektora svojim značenjem prelaze okvire pripadajućeg im sektora te su gotovo podjednako nezamjenjive kako glede zadovoljenja potreba pučanstva tako i glede zadovoljenja potreba poduzetnika i brojnih profitnih i neprofitnih tvrtki iz drugih gospodarskih sektora. Njihovo značenje stalno je u uzlaznom trendu, kontinuirano se prilagođavajući promjenama u gospodarskoj strukturi i kvaliteti života. Veće značenje transportnih

usluga u domaćem proizvodu razvijenih tržišnih gospodarstava upućuje vlade tranzicijskih država na daljnju deregulaciju i privatizaciju transporta, kako bi transportni sustav, odnosno na njemu zasnovane transportne usluge bile respektabilnim čimbenikom proboja začaranog kruga razvoja tranzicijskih država, oslobađajući glavnice s jednog područja i omogućavajući njihovo uspješnije korištenje na drugom području.

Osmišljeni razvoj transportnoga sustava tranzicijskih država zahtijevaju i drugi brojni čimbenici od kojih se izdvajaju: ravnomjerniji razvoj transporta u unutarnjem okružju s ciljem optimalnog povezivanja domaćih resursa, gubljenje podjele na nacionalni i međunarodni transport i time značenja unimodalnog transporta, pojava i brzi razvoj suvremenih transportnih tehnologija, ukidanje monopola na transportnom tržištu, potrebe stabilnosti, jačanja i okrupnjavanja transportnih tvrtki kao značajnog segmenta transportnog tržišta i infrastrukture tržišta, sve složeniji konkurentski odnosi na domaćem transportnom tržištu, stvaranje najvažnijih pretpostavki za povećanje kvalitete ponude transportnih usluga, opsega poslovanja i učinka transportnih tvrtki, te sukladno tome učinkovitoga odgovora transportnih tvrtki na proširenom i iznimno konkurentnom i liberaliziranom tržištu transportnih usluga.

Nadalje, proces globalizacije te integracijski procesi u Europi zahtijevaju od transporta da ove procese omogući i ubrza u što većoj mjeri. Poboljšanja transportnog sustava unutar tranzicijskih država trebaju također pridonijeti poboljšanju industrijske strukture ovih država uz promjene primarnog sektora, multiplikativno djelujući na porast relativnog značenja tercijarnog sektora. Transportni sustav ima zadaću stvoriti pretpostavke, omogućiti i stimulirati pokretljivost i privlačenje novih **inputa**, kako bi tranzicijske države izgradile gospodarstvo koje će za svoj **output** imati kvalitetne a ne jeftine proizvode.

Određena pomoćna sredstva vlada tranzicijskih država bit će i dalje potrebna kako bi se ubrzao proces transformacije i liberalizacije transportnoga tržišta i to prije svega u području uklanjanja protekcijonističkih mjera čiji bi možebitni cilj trebao biti stvaranje transportno tržišnih "feuda" za lokalne ili nacionalne transportne tvrtke. Regulacija i deregulacija transporta smjenjivat će se i u buduće kaleidoskopskom raznolikošću, pri čemu će stupanj regulacije, odnosno deregulacije, uvijek i iznova biti u skladu s probitkom pojedinih interesnih skupina.

Liberalizacija transportnoga tržišta nameće se kao realnost, prijetnja i izazov, ali i kao prigoda i izvor neslučenih mogućnosti. U sadašnjem trenutku političkih i gospodarskih odnosa u svijetu tranzicijske države teško se mogu prometnuti u države koje upravljaju promjenama na transportnom tržištu te bi sukladno tome trebale preventivnim akcijama u što većoj mjeri osposobiti lokalne i nacionalne transportne tvrtke za aktivno sudjelovanje u njima. Možebitni jedinstveni gospodarski prostor za

³⁰ Cf. više: Oum, H., Coststroom, C., i Yoon, H., The structure of travel demand in the Netherlands, International Journal of Transport Economics, Rim, 1/96. Prema Pađen, J., Mogući razvitak prometa u početku 21. stoljeća, Suvremeni promet, Vol. 19, br. 1-2, Zagreb, 1999., str. 21-22.

rezultantu bi mogao imati i jedinstveno transportno tržište, praćeno brojnim implikacijama na transportnim tržištima i transportnim aktivnostima, od kojih se za tranzicijske zemlje posebice ističu jedinstvene pravne odredbe vezane uz transport. Sukladno tome, nacionalne transportne tvrtke, međunarodni transportni prostor, kao i konkurenciju na njemu, trebaju promatrati sastavnim dijelom svojega budućeg okruženja prilagođavajući mu se u najvećoj mogućoj mjeri.

Literatura

References

[1] Galbraith, J.K.: Nova industrijska država, Stvarnost, Zagreb, 1978.

[2] Galbraith, J.K.: The Good Society, Houghton Mifflin Company, Boston, 1996.

[3] Haberler, G.: The Theory of International Trade with its Applications to Commercial Policy, William Hodge and Company, Limited, London, 1961.

[4] Mađarić, J.: Ukratko iz prometa u svijetu, Suvremeni promet, Vol. 14, br. 3, Zagreb, 1994.

[5] Pađen, J., Mogući razvitak prometa u početku 21. stoljeća, Suvremeni promet, Vol. 19, br. 1-2, Zagreb, 1999.

[6] Pulić, A., i Sundać, D., Intelktualni kapital, I.B.C.C., Rijeka, 1998

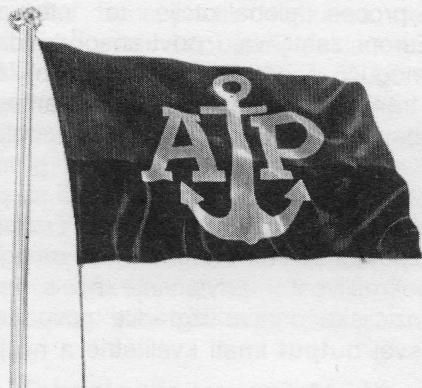
[7] Samuelson, P. i Nordhaus, W., Economics, 13th edition, McGRAW-HILL BOOK COMPANY, Singapore, 1989.

[8] Zelenika, R., Jakomin, L., Lipičik, M.: Prometne i logističke znanosti u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, Naše more, Dubrovnik, 45 (1-2)/98.

[9] Zelenika, R., Zekić, Z.: Mega i "niša" prijevoznici i poduzetnici multimodalnoga transporta u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, "Naše more", Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 44, 1997.

[10] Stota godina Centesimus Annus Enciklika Vrhovnog Svećenika Ivana Pavla II., Papa Ivan Pavao II., Kršćanska sadašnjost, Zagreb, 1991.

Rukopis primljen: 16.8.2000



ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.

Dubrovnik, Hrvatska - Croatia

**PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ
PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA.**

**OBAVLJA PRIJEVOZ TEŠKIH I
IZVANGABARITNIH TERETA
SPECIJALIZIRANIM BRODOVIMA.**

**PREVOZI ROBU U MALOJ
OBALNOJ PLOVIDBI.**

**OD SV. MIHAJLA 1
POŠT. PRET. 192**

TEL: (020) 352 - 333

FAX: (020) 356 - 148

**TLX: 27584 ATLANT RH
27684 ATLANT RH**