

## STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA SLOVENIJE S OBZIROM NA TRENDOVE U EUROPSKOJ UNIJI

### TRANSPORT STRATEGY OF SLOVENIA IN REGARD TO TRENDS IN EUROPEAN UNION

UDK 656:341.217.(4)  
Stručni rad  
Professional paper

#### Sažetak

*U članku se govori o nekim aspektima razvoja prometa u Europskoj uniji i s tim u svezi o strategiji razvoja prometa u Sloveniji.*

*Slovenija zbog svog položaja ima dobre preduvjete za razvoj prometne djelatnosti. Izgradnja infrastrukture i veća mobilnost su i od prvorazrednog značenja za razvoj domaćeg gospodarstva i nastup na međunarodnom tržištu.*

#### Summary

*The article deals with some aspects of transportation development in Slovenia in regard to trends in European union.*

*Because of its position Slovenia has good opportunities for transportation activity. Transportation activity is also of extraordinary importance for economic development and appearance on European and other markets.*

#### Uvod

##### Introduction

Integracijski procesi morali bi dovesti Europu na mjesto u svijetu, koje joj i pripada. Stvaranju najmoćnijeg komercijalnog sustava moralo bi slijediti stvaranje superiornog produkcijskog sustava.

"NEW SCIENTIFIC KNOWLEDGE" morao bi postati čimbenik, koji bi ubrzao tehnološke inovacije u proizvodnji i na području infrastrukturnog razvoja.

Prometna djelatnost ima posebnu ulogu u udruženoj Europi. U stručnoj literaturi promet se sve više obrađuje kao dio logistički zasnovanog procesa, odnosno logističkoga lanca protoka objekata.

Poboljšana prometna/logistička ponuda morala bi povećati mobilnost i u još većoj mjeri ubrzati procese specijalizacije u gospodarstvu.

Europa 93 je danas stvarnost. Tomu su prethodila brojna pogađanja i dogovori. Za Europsku uniju je to još jedna etapa, a za druge države velika dodatna briga.

Slovenija zato mora slijediti dinamiku promjena u Europskoj uniji i tomu primjereno prilagoditi strategiju razvoja na području prometa/logistike.

S tim u svezi parafrazirao bih prof. Herberta Krejcija i ustvrdio da je prometno povezivanje važan element poboljšanja kvalitete života u Sloveniji i doprinos poboljšanju kvalitete života Europi.

Projekti u tom smjeru predstavljali bi motivaciju i optimizam za budućnost. To bi bio novi poticaj znanosti i gospodarstvu koji bi ljude usmjerio prema novim obećavajućim ciljevima.

O nekim aspektima strategija razvoja prometa u Europskoj uniji i Sloveniji govori se u ovom članku.

## 2. Strategija razvoja prometa Europske unije

### Transport strategies of European union

Ekonomska (i politička) integracija, koja ima za cilj zadržavanje sadašnje i prije svega jačanje gospodarske moći (u odnosu na SAD i Japan) nesporno će biti u velikoj mjeri ovisna o kvalitetu prometa i o komunikacijama (prometnoj i komunikacijskoj infrastrukturi).

S tim u svezi prioritetni cilj Europske unije se odnosi na uravnoteženje regionalnog razvoja unutar pojedinih država i unije u cjelini. Poboljšanje prometnih uvjeta omogućuje induciranje veće produktivnosti procesa ili potrebne preduvjete za njih. Ti impulsi intenziviraju prostornu podjelu rada, jačaju razmjenu i omogućuju (dopuštaju) iskorištavanje latentnih regionalnih razvojnih potencijala. Iako transportno-ekonomska poboljšanja u pravilu najprije zadovoljavaju određena područja ili regije, "spill-over" efekti djeluju na cjelokupni gospodarski. Tako dolazi do bolje alokacije

\* Mr. sci. Igor Trupac  
FAKULTETA ZA POMORSTVO IN PROMET  
6320 Portorož  
Pot pomorščakov 4

produkcijских faktora i većeg stupnja rasta proizvodnje i dohotka (što omogućuje uravnoteženu socijalnu i regionalnu politiku).

Do sada je razvoj prometne znanosti bio podređen prije svega praćenju gospodarske politike (prometna politika morala je biti u suglasju sa potrebama tržišta). Prometna politika definirana je još u 74. čl. Rimskog dogovora (1957) kao sredstvo za postizanje ciljeva opće ekonomske politike Europske zajednice.

No, danas nije važan samo ekonomski razvoj. Važan cilj predstavlja uspostavljanje ravnoteže prostora i prometa. Razvoj mjesta i prostorna politika su determinante, koje će prometna znanost i prometna politika morati u većoj mjeri uzimati u obzir.

Iako će u sljedećem razdoblju, promet rasti, očekuje se smanjenje onečišćenja okoliša. Po nekim predviđanjima u velikoj mjeri nestale bi razlike između javnog i individualnog prometa, željezničkog i cestovnog.

### 2.1. Pomanjkanje infrastrukture veza *Missing infrastructure links*

Danas primjećujemo pomanjkanje u fizičkom kapacitetu cestovne i željezničke infrastrukture, nedjelotvorno korištenje postojeće infrastrukture, pomanjkanje terminala (slabo prostorno planiranje "hub and spokes" za multimodalna rješenja).

Cestovne, željezničke, informacijske i komunikacijske mreže, koje imamo danas u Europskoj uniji nisu rezultat globalnoga planiranja na nivou Europske unije, nego su rezultat prije svega potreba svake pojedine države. To potvrđuju primjeri relativno slabe željezničke i cestovne povezanosti među pojedinim članicama Europske unije i nekompatibilnost rješenja koja su prepreka pri povezivanju transportnih sustava.

Transportni sustavi u pojedinim državama Europske unije nastajali su segmentarno tako da je svaka država tražila rješenja za sebe. Tako cestovni promet u nekim državama ima izrazito dominantno mjesto, a u drugim pored cestovnog važnu ulogu ima i željeznica (Njemačka, Francuska).

Intenzivne rasprave u Europskoj uniji o ekonomskim, tehnološkim, socijalnim i političkim aspektima razvoja pobudile su intenzivnu i ubranu djelatnost usmjerenu na izgradnju europske prometne mreže. To se odnosi prije svega na izgradnju željezničke i cestovne mreže.

S tim u svezi tekao je, još uvijek teče i teći će, "competition process" (vremenski i prostorski) na različitim razinama:

- regionalno natjecanje za atraktivne koridore i hijerarhičnost. Koridor mora biti multifunkcionalan što znači, da se ne radi samo o propusnosti ili kapacitetu nego i kriterijima kao što su brzina, sigurnost, točnost, komfor, odnos prema okolišu, opterećenost prostora itd. Koridori imaju (imat će) pored gospodarskih učinaka još i druge važne posljedice za sva mjesta i regije, koje uz njih leže.

- natjecanje za lokalne terminale u određenim koridorima

- natjecanje na operativnoj razini

### 2.2. Pomanjkanje željezničkih i cestovnih veza

#### *Missing links in railway and road transportation*

Dugoročni se razvoj mreže željezničkih pruga temelji na sljedećim europskim dokumentima:

"Perspektivni nacrt razvoja europske željezničke infrastrukture" - dokument Međunarodne željezničke udruge-UIC.

"Europska mreža pruga visokih brzina" - dokument Međunarodne željezničke udruge-UIC po zaključku Europskog parlamenta (za potrebe Europske unije)

"Sporazum o najvažnijim međunarodnim željezničkim prugama" - sporazum je 1985. godine usvojila Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda (ECE UN)

"Europski sporazum o važnijim prugama međunarodnog kombiniranog transporta i pripadajućih uređaja" - AGTC

Razvoj željeznica visokih brzina ima danas prioritetno mjesto u pojedinim državama i jednako tako na europskoj razini. Sustav brzih željeznica jedan je od najvažnijih čimbenika za opstojnost europske integracije. Odnosi se i na putnički i na teretni promet.

Isto vrijedi za kombinirani promet, koji je europski integracijski čimbenik i njegov razvoj je mjerilo realizacije europske ideje. Od samoga početka do danas kombinirani promet pokazuje kontinuiran rast i razvoj.

Tome pridonose i mjere, koje se prihvaćaju u državama članicama Europske zajednice. Već g. 1975. je Savjet ministara Europske zajednice ukinuo kvote među državama članicama.

Rezolucija g. 1981. je još jedanput naglasila prednosti kombiniranog transporta. Tada je bila osnovana "International Company for Piggyback transport".

G. 1983. komisija je predlagala Savjetu ministara usavršenu strukturu željezničkih tarifa za kontejnerski i piggyback transport. Na europskoj konferenciji o transportu u Bruselu g. 1990. neki su sudionici naglasili da je kombinirani promet čarobna formula za budućnost, da će se prevozi do g. 2000. pet puta povećati, te da je potrebno kombinirani transport čim prije standardizirati i harmonizirati.

Kombinirani promet je danas potreba i ujedno mogućnost poboljšanja gospodarskog stanja državnih željeznica (tako da željeznice dobiju veći udio visokovrijednih transportnih roba).

Iako kombinirani promet pokazuje visoki rast, još uvijek se susreće s ograničenjima: infrastrukturnim, tehničkim, organizacijskim i administrativnim.

Usko grlo u razvoju kombiniranog prometa manifestira se danas i u ograničenim transportnim kapacitetima željeznica, i na području terminala te u pretovarnim kapacitetima.

Mogućnost prelaska roba s cestovnog na željeznički transport bit će ovisne na prvom mjestu od poboljšanih konkurentnosti željeznica, odnosno ponude koja bi bila jednako vrijedna (ili se približila) ponudi u cestovnom transportu.

Da bi se u Europi dobila mreža autocesta (koja bi otklonila brojne nedostatke), IRF (međunarodna

cestovna federacija) je pristupila izradi projekta HIMSE (High Level International Motorways system in Europe), koji je imao za cilj prikazati rješenja transnacionalnih povezanosti europskih regija i veze sa Bliskim istokom i Afrikom.

### 3. Unutarnja i vanjska ishodišta za opredjeljenje strategije prometa Slovenije

*Internal and external issues for transportation strategies of Slovenia*

Strateški cilj Slovenije je priključiti se Europskoj uniji. Slovenija će biti u Europi toliko koliko će biti s njom usklađena. To je i preduvjet da može ući u Europsku uniju. Usmjeravanje u članstvo u Europskoj uniji ne bi smjelo stremiti točnom praćenju svih propisa, jer još svi propisi, sadašnji i budući, nisu provjereni u svim detaljima. Važnije je da se Slovenija pravovremeno pripremi na osnovnu misao europskog zajedničkog tržišta, konkurenciju i njeno djelovanje.

Strateške odluke s tim u svezi (na razini države i poduzeća) možemo promatrati sa sljedećih gledišta:

- Europska integracija s gledišta gospodarstva
- Mobilnosti
- Konsekvencija, koje se odražavaju na područje prometne politike

#### 3.1. Strategija gospodarskog razvoja kao okvir za prometnu/logističku djelatnost

*Economic development as a basis for transport/logistic activity*

Promjene u strukturi roba i u gospodarskom djelovanju znakovite za Europsku uniju prisutne su i u Sloveniji. Jednako tako u Sloveniji se događaju važne promjene na političkom i društveno-gospodarskom području.

Privatizacija, koja je danas u tijeku promijenit će način ponašanja u gospodarskom djelovanju, prije svega u smislu kako najpovoljnije iskoristiti prirodna bogatstva i najbolje se prilagoditi okolini.

Drucker je već upozorio na dramatične promjene u društvu. Naglasio je da treba kod strategije uzeti u obzir kulturnu, političku, socijalnu, ekonomsku i geografsku različitost pojedinih država. Zato treba gledati svaku državu u tom kontekstu.

Koje su strateške opcije Slovenije i njenog gospodarstva u novim uvjetima?

O strateškim opcijama na razini države i poduzeća možemo početi razmišljati tek nakon sveobuhvatne analize unutarnjeg stanja. Najprije moramo sebe poznavati, a zatim se možemo početi baviti okolinom. Analize (SWOT-analiza utvrđuje prednost, slabosti, prilike i rizike u poduzećima) bi morale pokazati gdje je Slovenija (i njena poduzeća), što ima i što može ponuditi Europi i svijetu.

*"V resnici ni splošne formule za uspeh. Uspešni postanemo takrat ko dosežemo dobro kombinacijo tistega, kar je raspoložljivo in česar je v obilju. Vedeti moramo, kaj imamo in kako bi lahko bilo tisto uporabljeno na kreativen in inventiven način". (HEON DEOK YOON, profesor menedžmenta, DELO, 18. junija 1994)*

Čini se da su najveći resursi Slovenije u geostrateškom položaju i cjelovitom ljudskog radnom i kreativnom potencijalu. Zbog pogodnog geografskog položaja Slovenija bi se morala specijalizirati za određene usluge.

Slovenija raspolaže s razvojnim resursima i komparativnim prednostima nesporno na području prometa i turizma te bi se morala usredotočiti na ta područja.

Pri tome, naravno, Slovenija mora po uzoru na druge zemlje razvijati i produkcijsku djelatnost (u zemlji i inozemstvu). Odgovarajući međunarodni logistički sustavi su pri tom važan čimbenik za razvoj i pridobivanje novih unosnih tržišta.

Tu treba tražiti prilike u procesu stalnih globalnih promjena, koje karakterizira prijelaz u postindustrijsko-informacijsko društvo. Svoje bi strategije Slovenija morala strukturirati tako, da svijetu pokaže kako u tom dijelu Europe ima vrlo specifičnu ulogu. To je osnova za oblikovanje konkurentnih prednosti i konkurentnih strategija.

#### 3.2. Mobilnost

*Mobility*

Kretanja u svjetskom gospodarstvu zahtijevaju nova pravila ponašanja. Misao HEON DEOK YOON-a, profesora menadžmenta je da:

*"Živimo v svetu, ki ga oblivata dve morji- Sodelovanja in Tekmovanja. V njem sodelujemo s tekmeci, zato da preživimo v svetu globalizacije. Res je, da konkurenca postaja srditejša, viri, ki jih imamo v rokah, so čedalje bolj omejeni, ob tem pa pospešena globalizacija zahteva od nas, da smo prisotni na večini trgov. Edina možnost, ki jo imamo je, da tekmujemo, hkrati pa sodelujemo" (DELO, 18. junija 1994)*

Ta konstatacija vrijedi i za Europsku uniju i za Sloveniju. Europska unija, a još manje Slovenija, ne može opstati sama, mora sudjelovati s drugima. Gospodarska integracija Europske unije, specijalizacija i podjela rada, uvođenje novih tehnologija proizvodnje, mreženje poduzeća, zahtijevaju slobodan protok roba, ljudi i usluga. Imati stvarno slobodan protok ne znači da nešto smijemo (deklarativno) učiniti nego da je to i izvedivo. Značenje slobode će imati svoju težinu kada budemo mobilni.

Slobodan protok roba, ljudi i usluga ne može se zaustaviti na granicama Europske unije. Zato, kada govorimo o povezivanju Slovenije s Europskom unijom, treba znati da se i na drugoj strani radi o ništa manje važnom povezivanju te iste Europe i Slovenije.

"Keep Europe mobil" danas je motto pod kojim se događa renesansa u prometnoj/logističkoj djelatnosti. Promet je čimbenik, koji bi morao omogućiti realizaciju

ideje i integrirati Europu iznutra te je povezati s okolinom.

"Keep Slovenia mobil" jednako tako zahtijeva povećanje mobilnosti ne samo unutar Slovenije nego i preko granica. Slovenija bi na taj način ublažila svoj rubni položaj i povezala se sa Zapadnom i Centralnom Europom.

Prilagođavanje evropskim standardima gospodarskoga i tehnološkog razvoja nužno će utjecati na modifikaciju regionalnog razvoja Slovenije. Slovenija treba cjelovitu i u Europu usmjerenu strategiju razvoja, treba gospodarski uspješna mjesta i poduzeća kao žarišta i generatore razvoja. Činjenica je da danas u Sloveniji imamo manju regionalnu mobilnost. Slaba infrastruktura na pojedinim područjima koči i demotivira one koji su zainteresirani za gospodarsku djelatnost. U Sloveniji je bila prisutna vezanost na gradove što je bio veliki problem slovenskog gospodarstva (za razliku od npr. američkog). Taj problem je zbog slabe mobilnosti bio još izraženiji. Danas se to mijenja.

### 3.3. Razvoj infrastrukture *Infrastructure development*

Razvoj infrastrukture mora slijediti razvoj međunarodne razmjene. Još više, infrastruktura (suprastruktura) i transportni sustav u cjelini može potaknuti međunarodni promet, tako da privuče robne tokove.

Transportni sustav možemo ocijeniti na osnovi tri bazična atributa:

- dostupnost
- mobilnost
- efikasnost

(PAPACOSTAS: OVERVIEW OF MAJOR TRANSPORTATION SYSTEMS, str. 14-15, Hobburger and Kell, 1988)

Kakva će biti dostupnost, mobilnost i efikasnost transportnog sustava Slovenije u velikoj mjeri ovisi od razvoja infrastrukture.

Veći promet i time bolja iskorištenost kapaciteta Luke Koper i željeznica ovisit će u budućnosti prije svega od povećanog tranzita. Zato za pridobivanje novih tereta nije dovoljno samo uvođenje i modernizacija lučke infrastrukture i podizanje kvalitete usluga, već je potrebna i kvalitetnija povezanost sa zaleđem.

Geoprometni položaj zahtijeva ubranu gradnju mreže autocesta, prije svega glavne tranzitne ceste preko Slovenije. Luka Koper vidi svoje mogućnosti daljnjeg razvoja u autocestama u smjeru Ljubljana-Maribor s odvojkom za Austriju i Mađarsku.

Činjenica je da je željeznička povezanost omogućila povećanje pretovara u Luci Koper. Na drugoj strani, neodgovarajuća cestovna povezanost usporava rast prometa iz država koje su orijentirane prije svega na cestovni prijevoz (Mađarska, Česka, Slovačka, Bugarska).

U prošlosti željeznice su obično predstavljale kralježnicu prometnog sustava. S vremenom je ta slika izbljedila zbog većeg udjela cestovnog prijevoza. U Europskoj uniji sve više prevladava mišljenje da mora nastupiti nova era europskih željeznica. Dosadašnji nacionalni pristupi rješavanju prometne infrastrukture (prije svega izgradnja prometnica) ne zadovoljavaju Europsku uniju. Traže se skupne investicije i rješenja na razini Europske unije i šire.

Slovenija je dio tih rješenja. Odgovarajući razvoj slovenske željezničke infrastrukture odlučujući je uvjet za uključenost Slovenskih željeznica (i Luke Koper) u europske prometne tokove. Zaostanak na tom području bio bi nenadoknadiv ne samo za slovensko prometno gospodarstvo, nego i za gospodarstvo Slovenije u cjelini.

U komparativnoj analizi makrologističkih sustava dr. Ihde tvrdi da poduzeća u državama s boljom prometnom infrastrukturom imaju prednost u bilateralnoj trgovinskoj razmjeni (Dr. Gosta B. Ihde: Transport, Verkehr, Logistik, Verlag Franz Vahlen Munchen, 1984, str. 157)

### 4. Zaključak *Conclusion*

Integracija u europski prostor ne znači samo odstranjivanje barijera nego prije svega sudjelovanje u dinamici najvećeg i ukupno najmoćnijeg gospodarskog područja.

Pod utjecajem svestranih promjena promet doživljava kvantitativne i kvalitativne promjene u Europskoj uniji i jednako tako u Sloveniji.

Promet kao subjekt i objekt integracijskih procesa postaje opće dobro. Problemi koji se pojavljuju na jednom mjestu ujedno su i problemi svih koji sudjeluju u prometu. Zato možemo reći da su prometni problemi Europske unije i naši problemi i obratno.

To ukazuje na potrebu usklađivanja strategija prometnog razvoja Slovenije i Europske unije. Strategija razvoja prometa u Sloveniji mora proizlaziti iz unutrašnjih potreba i mogućnosti, te uzimati u obzir vanjska zbivanja, prije svega ona u Europskoj uniji. Poboljšanje mobilnosti unutar Slovenije (i Europe) je nacionalno pitanje prvog reda.

Problematiku usklađivanja korisno je promatrati s funkcionalnog i institucionalnog gledišta.

Bez promjena na prometnom (logističkom) području (po uzoru na Europsku uniju) ekonomski razvoj i nastup Slovenije na međunarodnom tržištu bio bi neravno-pravan (nekonkurentan).

### Literatura *References*

- [1] OBLAK HENRIK: Makrologistična politika, EPF, Maribor 1990.
- [2] PORTER M., The Competitive Advantage of Nations, Free Press, New York 1990.
- [3] POŽAR Danilo: Teorija in praksa (transporta in) logistike, Založba Obzorja, Maribor, 1985.
- [4] ZELENKA RATKO, JAKOMIN LIVIO: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.