

Dr. sc. Ivo Ban

Izvanredni profesor na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik

E-mail: iban@ftvt.hr

PROBLEMI PROMETA I TURIZMA U TRANZICIJSKIM ZEMLJAMA

UDK/UDC: 338.47

JEL klasifikacija/JEL classification: L92, L83, P29

Prethodno priopćenje/Preliminary communication

Primljeno/Received: 10. rujna 2001./September 10, 2001

Prihvaćeno za tisak/Accepted for publishing: 27. rujna 2001./September 27, 2001

Sažetak

U radu se razmatraju problemi prometa i turizma u tranzicijskim zemljama. Navodi se da je nakon 90-ih došlo do prerazdiobe u prometnoj potražnji kao posljedice politike «novog smjera», te naglog porasta cestovnog prometa proizašlog iz booma domaće automobilizacije i sve većeg broja motoriziranih turista koji nakon liberalizacije - otvaranja posjećuju, s turističkog stajališta, iznimno zanimljive destinacije.

Budući da je promet ranije bio zapostavljen, tj. tretiran kao socijalna a ne ekonomska kategorija, danas nije u stanju zadovoljiti narasle potrebe. Vidan je raskorak između prometne ponude i potražnje, a zbog sporog rješavanja takvog stanja problemi se stalno kumuliraju i time multipliciraju.

Ističe se kako su zbog ekonomske nerazvijenosti zemlje u tranziciji predodređene za razvoj s manjkom prometne infrastrukture te da će donekle do usklađenosti doći u trećoj razvojnoj fazi, tj. u vrijeme znatno povoljnijih ekonomskih prilika. To znači da je probleme prometa jedino moguće rješavati na dugi rok. U međuvremenu se predlaže niz mjera i postupaka koje postojeće prilike mogu učiniti boljim.

Ključne riječi: tranzicija, promet, turizam, prometna infrastruktura, stupanj automobilizacije, infrastrukturna opremljenost

UVOD

Zemlje u tranziciji se danas suočavaju s velikim ekonomskim, socijalnim, prometnim i inim problemima. Promjene, u koje su ušle 90-ih, nisu imale ni institucionalnu ni konceptualnu podlogu. Razlike u nasljeđu, pristupu promjenama i odlučnosti dale su posve različite rezultate. Problemi

se odražavaju i na promet, desetljećima tretiran kao socijalna, kategorija. Zato se promet u novim okolnostima ne može nositi ni s naraslom domaćom potražnjom a kamoli i s inozemnom koja je povezana s raznim gospodarskim, socijalnim i kulturnim fenomenima, pa tako i s turizmom.

Prometne su prilike u tranzicijskim zemljama teške i složene. Zbog nedostatka investicijskog kapitala, kao posljedice ekonomske nerazvijenosti, ove su zemlje «osuđene» na razvoj s manjkom prometne infrastrukture. Tek će jako gospodarstvo omogućiti ulaganja i izgradnju prometne infrastrukture koja će donekle biti usklađena s potrebama.

Rješenja su, dakle, moguća na dugi rok. Do tada se različitim mjerama, koje ne zahtijevaju velike investicije, samo mogu postići stanovita poboljšanja, a tekuću i dugoročnu prometnu politiku treba koncipirati tako da promet na racionalan način bude u funkciji potreba života, gospodarstva i, dakako, turizma.

1. STANJE I PROBLEMI PROMETA

Kada se govori općenito o stanju prometa u zemljama u tranziciji mora se naglasiti da u tome postoje bitne razlike od zemlje do zemlje. Netržišni je sustav, koji je bio dominantan u svim tim zemljama, ostavio vidljive tragove u cijelom društvu, ekonomiji posebno, a isto tako i u prometu.¹ Međutim, u ocjeni sadašnjeg stanja zemlje u tranziciji se ne mogu promatrati jednoznačno. Dapače, treba ih sagledavati višeznačno i to iz najmanje dva razloga. Prvo, što su temeljem povijesnih činjenica, okolnosti i prethodnog razvoja početne pozicije s kojih se krenule u tržišnu ekonomiju početkom 90-ih i otvaranja prema svijetu, pa i turizmu, bile izrazito različite i drugo, što su tranzicijski put i stvarni opseg i dubina promjena bio posve različit.²

U nekim se zemljama krenulo snažno u tržišnu ekonomiju, promjene su bile temeljite i sveobuhvatne, dok se u drugima, unatoč deklarativnim opredjeljenjima, stanje sporo mijenjalo, pa su tako izostali i rezultati. Danas nakon deset godina tranzicije stanje je različito u svim sektorima, što se očituje također u sektoru turizma i prometa.³

1 Tanczos, K. (1995.), Impact of economic transition and the transport policy of Central and Eastern European Countries, u Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100, ECMT (European Conference of Ministers of Transport) - OECD, Paris, 62.

2 EBRD (1998.), Transition report update April 1998, European Bank for Reconstruction and Development, London, 6.-20.

3 EBRD (1999.), Transition report 1999, Ten years of transition, EBRD, London, 4.-11.; UN (2000.), World Economic and Social Survey 2000, Trends and Policies in the World Economy, United Nations, New York, 76.-88.

Generalno se može konstatirati da je u svim tim zemljama došlo do pada robnog i putničkog (uglavnom javnog) prometa.⁴

Tablica 1.

Prijevoz putnika željeznicom u odabranim tranzicijskim zemljama
(u milijardama putničkih kilometara)

Zemlja	1970.	1980.	1990.	1996.	1997.
Albanija	0,25	0,37	0,78	0,17	0,10
Bjelorusija	7,26	10,99	16,85	11,66	12,91
Bosna i Hercegovina	1,74	1,41	1,38	0,03	0,04
Bugarska	6,22	7,06	7,79	5,07	5,89
Hrvatska	3,73	3,62	3,43	1,03	0,98
ex Čehoslovačka	20,49	18,04	19,34	-	-
Češka	-	-	-	8,11	7,72
Estonija	1,23	1,55	1,51	0,31	0,26
Mađarska	15,17	13,71	11,40	8,58	8,67
Latvija	3,82	4,77	5,37	1,18	1,15
Litva	2,13	3,26	3,64	0,89	0,77
Makedonija	0,34	0,36	0,36	0,12	...
Moldavija	...	...	...	0,88	...
Poljska	36,81	46,33	50,37	26,57	25,81
Rumunjska	17,79	23,22	30,58	18,36	15,80
Rusija	...	...	274,40	128,96	116,24
Slovačka	-	-	-	3,77	3,06
Slovenija	1,50	1,44	1,43	0,61	0,62
Ukrajina	...	...	76,00	59,10	54,50

Izvor: Obradeno na temelju podataka iz *Trends in the Transport Sector 1970-1997*, OECD/ECMT, Paris, 61.

4 U 14 tranzicijskih zemalja: Albaniji, Bugarskoj, Bosni i Hercegovini, Češkoj, Estoniji, Hrvatskoj, Latviji, Litvi, Mađarskoj, Makedoniji, Poljskoj, Rumunjskoj, Slovačkoj i Sloveniji, u odnosu na 1990. teretni je promet (tonski kilometri, sve vrste prometa) smanjen u 1997. za 19,6 posto. Putnički je promet (putnički kilometri) na željeznici smanjen za 48,3 posto (indeks 1997./1990. = 51,7), a u autobusnom prometu za 46,0 posto (indeks 1997./1990. = 54,0), dok je prijevoz osobnim automobilima povećan više od dva puta (indeks 1997./1990. = 210,7) - cf. ECMT/OECD (1999.), *Trends in the Transport Sector 1970-1997*, European Conference of Ministers of Transport, Paris, 55.-65.

Očite su i strukturne promjene u putničkom prometu koje se odražavaju u izrazitom padu željezničkog prometa (tablica 1.). To je prvenstveno posljedica naglog i velikog rasta cijena prijevoza u tom sektoru koji je nužno uslijedio nakon osjetnog smanjenja državnih subvencija željeznici.⁵

Izrazit je procvat zabilježen u automobilskom prometu (tablica 2.). Unatoč brojnim ekonomskim problemima koji pritišću doista sve zemlje u tranziciji, doduše neke manje a neke više, porastao je stupanj motorizacije. To se događa u okolnostima, za europske prilike, općeg siromaštva jer većina promatranih zemalja još nije dosegla razinu bruto domaćeg proizvoda (BDP-a) iz 1989. (tablica 3.), a siromaštvo se izrazito povećava (tablica 4.).⁶

Tablica 2.

Prijevoz putnika (put./km) u odabranim zemljama u tranziciji
(% godišnje promjene)

Vrsta prijevoza	1997.	1998.	1999.
Željeznica	-5,7	-6,1	-1,3
Osobni automobil	6,2	5,1	4,6
Autobus	-0,8	-6,8	-1,1

Napomena: Obuhvaćene su zemlje: Albanija, Bugarska, Češka, Estonija, Hrvatska, Latvija, Litva, Mađarska, Makedonija, Poljska, Rumunjska, Slovačka

Izvor: <http://www.oecd.org/cem/stat/trends/east99.htm>

Inače bruto nacionalni prihod (BNP), prema metodologiji svjetske banke, po stanovniku u obuhvaćenim tranzicijskim zemljama višestruko je manji nego u Europskoj uniji (EU) - tablica 5. Tako su, primjerice, tranzicijske zemlje imale u 1999. prosječno 2.407 USD BNP-a po stanovniku, dok je prosjek za EU iznosio 22.464 USD.⁷

Uzrok takvom naglom skoku automobilizacije je liberalizacija uvoza (do 1989. ponuda je bila ograničena) te povećanje i unapređenje domaće proizvodnje kao i proizvodnje zapadnoeuropskih marki u pojedinim tranzicijskim zemljama. Pored toga stvorene su različite povoljne mogućnosti kupnje osobnih automobila, kao što su kreditiranje, uz višegodišnju otplatu,

5 Chatelus, G., Poincelet. M., Reynaud, C. (1996.), Central and Eastern European countries (Economic and social change), u Transport: New Problems, New Solutions, ECMT (OECD), Paris, 114., 116.-7.

6 Cf. Transition report 2000 (2000.), EBRD, London, 105.-9.

7 Izračunano na temelju podataka iz World Bank Atlas 2001 (2001.), World Bank, Washington, DC, 26.-7., 44.-5. Slični su podaci i prema statistici Ujedinjenih naroda. U 1995. bruto domaći proizvod po stanovniku u EU iznosio je 22.678 USD; u tranzicijskim zemljama 1.911 USD (cf. World Economic and Social Survey 2000, Trends and Policies in the World Economy (2000.), UN, New York, 240.).

lizing, povlastice. Rastu broja automobila su također pridonijeli velika i dugotrajna «glad» za tim prometom i beskrajna želja, bez obzira na cijenu limenog ljubimca i posljedice takve investicije, da se ostvari ono što je ranije bila samo puka želja.⁸

Tablica 3.

Razina automobilizacije i BDP-a te cijene benzina u odabranim zemljama u tranziciji

Zemlja	Putničkih automobila na 1.000 stanovnika			Cijene benzina 2000. (USD/litra)		Razina realnog BDP-a (1989. = 100)		
	1990.	1998.	1999.	super	dizel	1998.	1999.	2000.
Albanija	2	27	29	0,57	0,30	93,8	95,1	102,0
Bjelorusija	59	112	135	0,34	0,13	78,7	81,4	85,0
Bosna i Hercegovina	101	23	27	0,68	0,57	...	...	...
Bugarska	146	220	233	0,70	0,58	68,9	70,6	70,0
Estonija	154	312	318	0,60	0,55	79,9	79,1	82,0
Hrvatska	166	222	234	0,76	0,60	78,1	77,9	80,0
Češka	228	328	335	0,77	0,68	95,5	95,3	98,0
Latvija	106	198	216	0,67	0,58	59,5	59,5	64,0
Litva	132	294	294	0,66	0,55	66,2	63,4	64,0
Mađarska	188	229	238	0,81	0,79	95,1	99,4	105,0
Makedonija	121	142	139	0,76	0,56	74,8	76,8	77,0
Moldavija	48	46	54	0,45	0,40	34,2	32,7	32,0
Poljska	138	230	240	0,76	0,65	117,1	122,0	127,0
Rumunjska	56	116	133	0,46	0,35	78,3	75,8	77,0
Rusija	65	120	120	0,33	0,29	55,8	57,6	62,0
Slovačka	163	222	229	0,69	0,68	98,6	100,5	103,0
Slovenija	289	403	418	0,63	0,66	100,3	105,0	114,0
Ukrajina	63	...	104	0,37	0,30	39,4	39,0	39,0

Izvor: *World Development Indicators 2000 (2000.)*, World Bank, Washington, DC, 158.-60.; *World Development Indicators 2001 (2001.)*, World Bank, Washington, DC, 170.-2.; *Economic Commission for Europe (ECE) - Geneva, Economic Survey of Europe 2000 (2000.)*, No. 2/3, UN, New York and Geneva, 160.; za Hrvatsku izračunano prema podacima iz *SLJH-1992.*, 299., *SLJH-2000.*, 90., 298., *Transition report update April 2001 (2001.)*, EBRD, London, 15.

8 Cf. bilj. 5., 118.-9.; Vodeće zemlje (prvih deset) po stupnju motorizacije (motornih vozila, u koje nisu uključena vozila na dva kotača, na tisuću stanovnika) u 1990. bile su: SAD 760, Australija 601, Italija 591, Kanada 581, Francuska 564, Japan 560, Novi Zeland 540, Austrija 536, Njemačka 529, Švicarska 527. Prosjek za svijet bio je 122, low income zemlje 10, middle income 59, high income 582, EU 513 (prema *World Development Indicators 2001 (2001.)*, World Bank, Washington, DC, 173.

Zato se zbivanja na polju automobilizacije i ne mogu povezati s ekonomskom logikom. Prije bi se moglo reći da tu prevladava logika isticanja statusa u društvu bez pokrića. Kako pokazuju podaci u tablici 6. prosječna je plaća radnika u proizvodnji u razvijenim zemljama 11 puta veća od plaće za isti rad u tranzicijskim zemljama, dok je cijena benzina (supera) viša za 54,4 posto.⁹ Dakle, i pored skromne kupovne moći i, s tim u vezi vrlo visokim «investicijama» (cijena automobila) i troškovima eksploatacije (cijena benzina), tranzicijske je zemlje zahvatio val automobilizacije i to u uvjetima (izgrađenost prometne infrastrukture) koji ni približno nisu primjereni tom fenomenu. Ovdje se očito radi o prijelazu prethodnog kolektivnog mentaliteta na individualni s istim obilježjima. Jer, u bivšim planskim ekonomijama promet se tretirao više kao socijalna kategorija a ne kao djelatnost koja se temelji na ekonomskim (komercijalnim, tržišnim) osnovama.¹⁰

Tablica 4.

Razina siromaštva u odabranim zemljama u tranziciji

Zemlja	% stanovništva ispod crte siromaštva ¹		Ukupan broj siromašnih (mln)	
	Ø 1987.-1988.	Ø 1993.-1995.	Ø 1987.-1988.	Ø 1993.-1995.
Bjelorusija	1	14	0,1	1,4
Estonija	1	34	0,02	0,5
Mađarska	1	7	0,1	0,7
Poljska	6	10	2,1	3,8
Rumunjska	6	48	1,3	10,8
Rusija	2	39	2,2	57,8
Ukrajina	2	26	1,0	13,5

¹ kao crta siromaštva uzet je prihod od 4 USD (cijene 1990.) po stanovniku dnevno

Izvor: ECE, *Economic Survey of Europe 2000 (2000.)*, No. 2/3, UN, New York and Genova, 126.

9 Izačunano na temelju podataka iz tabl. 5. U 2000. najviše su cijene litre benzina (supera) imale (u USD) zemlje: Hong Kong 1,46; Norveška 1,19; Urugvaj 1,19; UK 1,17; Izrael 1,14; Argentina 1,07; Finska 1,06; Japan 1,06; Nizozemska 1,03; Burundi 1,01. Najniže cijene bile su u: Turkmenistan 0,02; Irak 0,03; Iran 0,05; Venezuela 0,12; Indonezija 0,17; Gana 0,20; Kuvajt 0,21; Jemen 0,21; Saudijska Arabija 0,24; UAE(mirati) 0,25. Prosječna svjetska cijena u 2000. bila je 0,54 USD. Low income zemlje imale su prosječnu cijenu od 0,49 USD, middle income 0,48 USD, high income 0,86 USD, EMU (Europska monetarna unija) 1,04 USD (prema World Development Indicators 2001 (2001.), World Bank, 12.-4.).

10 Button, K. (1996.), *Transport in the 21st century*, u *Transport: New Problems, New Solutions*, ECMT (OECD), Paris, 46.

Tablica 5.

Odabrane zemlje u tranziciji na svjetskoj rang listi¹ prema BNP-u per capita u 1999.

Zemlja	Rang	BNP ² per capita (USD)	Zemlja	Rang	BNP per capita (USD)
Albanija	136	930	Mađarska	69	4.640
Bjelogorija	94	2.620	Makedonija	113	1.660
Bosna i Hercegovina	127	1.210	Moldavija	164	410
Bugarska	121	1.410	Poljska	74	4.070
Estonija	83	3.400	Rumunjska	120	1.470
Hrvatska	71	4.530	Rusija	99	2.250
Češka	66	5.020	Slovačka	77	3.770
Latvija	95	2.430	Slovenija	50	10.000
Litva	92	2.640	Ukrajina	138	840

¹Svjetska rang lista obuhvaća 207 zemalja

²BNP = bruto nacionalni prihod (prema metodologiji The World Bank)

Izvor: *World Bank Atlas 2001 (2001.)*, World Bank, Washington, DC, 16.-7.

Otvaranjem prema zapadnoj Europi povećan je promet iz tih zemalja i prema njima. Najveće je povećanje zabilježeno u cestovnom (automobilskom) i zračnom prometu. Pouzdanih podataka o dolasku inozemnih turista automobilom u zemlje u tranziciji nema. Podaci koji se koncem godine redovito objavljuju netočni su i metodološki neujednačeni.¹¹ Međutim, tvrdnja o povećanju cestovnog putničkog prometa može se argumentirati činjenicom što iz godine u godinu, nakon općeg procesa liberalizacije - otvaranja, sve više turista iz zapadnoeuropskih zemalja dolazi u zemlje u tranziciji.¹² U porastu je i obrnuti trend; turisti iz tranzicijskih zemalja u većem broju posjećuju zapadnoeuropske i druge, poglavito europske, zemlje. Kako glavnina turista, tj. njih preko 50 posto, dolazi a domicilnih odlazi vlastitim automobilima, očito je da takvi turistički tokovi utječu na povećanje cestovnog prometa, ali u neodgovarajućem, po kapacitetu i kvaliteti, cestovnom sustavu.¹³ To se događa u uvjetima kada zračni promet također raste (tablica 7.) a pomorski i željeznički stagniraju ili se vidno smanjuju.¹⁴

11 Cf. *Evolution of Tourism and the Automobile - Statistics*, Edition 1997, Edition 1998, Edition 1999, Edition 2000, Alliance Internationale de Tourisme (AIT), Geneva, 12.-3.

12 Cf. *Yearbook of Tourism Statistics 1994-1998 (2000.)*, Vol. 1, Vol. 2, 52 ed., WTO, Madrid (podaci za pojedine zemlje u tranziciji).

13 Button, K., o. c., 35.

14 Prema podacima iz *Tourism Market Trends, 2000 Edition, Europe (2000.)*,

Tablica 6.

Plaće i cijene benzina u odabranim zemljama

Zemlja	Maksimalna godišnja plaća (USD) Ø 1995.-1999.	God. plaća ra- dnika u proi- zvodnji (USD) Ø 1995.-1999.	Cijena benzina (EUR ² /litra) u listopadu 1999.		
			olovni	bezolovni	dizel
Austrija	...	26.087	...	0,82	0,65
Belgija	15.882	24.132	0,92	0,85	0,60
Bjelorusija	...	754	...	...	...
Bugarska	573	1.179	...	...	...
Češka	...	1.876	0,69	0,64	0,54
Danska	19.933	29.235	1,02	1,00	0,79
Finska	...	26.615	...	0,96	0,65
Francuska	12.072	...	1,03	0,99	0,71
Grčka	5.246	15.899	0,75	0,71	0,56
Irska	...	13.288	0,90	0,84	0,84
Italija	...	35.138	1,05	1,00	0,79
Mađarska	1.132	2.777	...	0,77	0,66
Nizozemska	15.170	39.865	1,05	1,00	0,68
Njemačka	...	33.226	...	0,88	0,65
Norveška	...	38.415	1,19	1,12	0,99
Poljska	1.584	1.714	0,48	0,44	0,38
Portugal	4.086	7.177	0,83	0,80	0,56
Rumunjska	...	1.190	...	...	...
Rusija	297	1.528	...	...	...
Slovačka	...	...	0,45	0,44	0,50
Slovenija	...	9.632	...	...	...
Španjolska	5.778	19.329	0,74	0,71	0,57
Švedska	...	29.043	0,94	0,90	0,70
Švicarska	...	...	0,83	0,77	0,78
UK	...	23.843	1,17	1,33	1,19
SAD	8.056	28.907	...	0,32	0,32

¹Podaci mogu poslužiti samo orijentacijski; zbog različitih metodologija u računanju nisu sasvim usporedivi po zemljama

²Tečaj 12. listopada 1999.

WTO, Madrid, 22. u Europi je 1998. 17 posto inozemnih turista u dolasku koristilo brod ili željeznicu. Prema tom izvoru Europa je, u usporedbi s drugim kontinentima, područje na kojem se najviše u dolasku inozemnih turista koristi željeznica. Tomu svakako najviše pridonosi suvremena i razvijena željeznička mreža u zapadnoj Europi - naročito željeznice velikih brzina (TGV) - cf. «U Španjolskoj se grade nove velikobrzinske pruge» (2001.), Suvremeni promet, 21(3-4), 295.-7

Izvor: *Obrađeno prema podacima iz World Development Indicators 2001 (2001.), World Bank, Washington, DC, 58.-60.; Mobility, No. 4, December 1999, AIT - FLA (Federation Internationale de l'Automobile), Geneve, 9.*

Da se iz zemalja u tranziciji sve više putuje u inozemstvo pokazuje i turistička bilanca ovih zemalja. Naime do 90-ih je bilanca (razlika između prihoda od inozemnog turizma i izdataka rezidenata za putovanja u inozemstvo) bila pozitivna, ali je kasnije postala negativna (npr. 1995. -3,5 mlrd. USD) ili je ostvaren malen suficit (1996. +1,5 mlrd. USD).¹⁵

Tablica 7.

Dolasci inozemnih turista (tis.) zrakoplovom u odabrane zemlje

Zemlja	1990.	1992.	1994.	1996.	1997.
Albanija	13 ¹	25	23	52	19
Bugarska	718	289	686	947	981
Češka	582	881	893	...	...
Estonija	...	...	28	35	38
Hrvatska	...	...	408	522	577
Mađarska	597	683	904	1.183	1.349
Moldavija	...	22	2	20	13
Poljska	444	533	645	772	927
Rumunjska	102	186	289	479	533
Rusija	...	...	1.203	2.194	2.977
Slovačka	...	...	5	6	7
Slovenija	...	...	174	215	204

¹ odnosi se na 1991.

Izvor: *Yearbook of Tourism Statistics (1996.), Vol. I, 48 ed., WTO, Madrid, 99.; Yearbook of Tourism Statistics (1999.), Vol. I, 51 ed., WTO, 104.*

Takvo kretanje turističkog i općenito putničkog prometa nije u skladu s razinom izgrađenosti i/ili osposobljenosti prometne infrastrukture u tranzicijskim zemljama. To je osnovni razlog što se prometni tokovi ne odvijaju na zadovoljavajućoj razini i što su prometna zakrčenja pojava koja ima višestruko negativne posljedice za okoliš, razinu prometnih usluga i sigurnost u prometu.¹⁶ Nepovoljna je to okolnost i za EU, jer nerazvijena

15 Prema *Tourism Market Trends, Europe, 1998 Edition (1998.), WTO, Madrid, 295.-7.*

16 *Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100 (1995.), ECMT, Paris, 241.-2.*

prometna infrastruktura na istočnim i jugoistočnim rubnim zonama onemogućava odvijanje prometa s tim područjima na primjeren način.¹⁷

Razina izgrađenosti, primjerice, cestovne infrastrukture u tranzicijskim je zemljama znatno ispod prosjeka Europske unije. To se naročito odnosi na najvišu kategoriju cesta, tj. autoceste, u čemu sve zemlje znatno zaostaju, ali je zaostatak izrazito velik kod nekih zemalja. Naime, opremljenost se cestovnom infrastrukturom razlikuje između pojedinih tranzicijskih zemalja (tablica 8.), što osobito dolazi do izražaja ako se promatra opremljenost cestama navišeg stupnja služnosti.

Tablica 8.

Razina izgrađenosti cestovne infrastrukture u odabranim zemljama u tranziciji 1995.

Zemlja	Javne ceste (tis. km)	Autoceste (km)	Odnos (%) autocesta i javnih cesta	Cesta (km) na 10.000 km ² državnog teritorija
Hrvatska	27	302	0,4	477
Češka	55	414	0,8	698
Estonija	15	65	0,4	332
Mađarska	30	335	1,1	323
Latvija	20	-	-	316
Litva	21	394	1,9	318
Poljska	173	246	0,1	553
Slovačka	18	198	1,1	364
Slovenija	15	218	1,5	729

Izvor: Šiljković, Ž., Glamuzina, M. (1999.), 123.; SLJH-99., 313. (za Hrvatsku); AIT Statistics, Edition 1997, 30.

Tako, primjerice, na 100 km² teritorija Hrvatske u 1999. dolazi 0,68 km autocesta, što je tek 1/3 prosjeka u Europskoj uniji.¹⁸ Koncem 90-ih u Poljskoj je opremljenost (izgrađenost) autocestama znatno ispod toga jer na

17 CEC, Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure (1997.), Commission of the European Communities, Brussels, 9-10.

18 Cf. Investment Profile 2001, Croatia (2001.), (Business Forum London, April 22-24, 2001), EBRD, London, 14.; SLJH-2000., 41., 297. (za površinu i dužinu autocesta)

100 km² teritorija dolazi samo 0,09 km autocesta.¹⁹ U Bugarskoj je stanje nešto povoljnije; na 100 km² dolazi 0,23 km autocesta.²⁰ Slovenija je u tom pogledu naprednija jer na 100 km² teritorija dolazi 0,99 km autocesta,²¹ odnosno 1,25 km autocesta.²² Češka je sa 780 km autocesta na približno istoj razini (na 100 km² 0,99 km autocesta).²³ Međutim, sve to daleko zaostaje za Njemačkom (na 100 km² 3,15 km autocesta) i Italijom (na 100 km² 2,09 km autocesta) koje su iznad prosjeka EU,²⁴ ili Francuskom koja je sa 7.396 km autocesta ispod tog prosjeka (na 100 km² 1,34 km autocesta).²⁵

U proteklom je desetljeću uložen znatan kapital u izgradnju i modernizaciju svih vrsta prometne infrastrukture i osuvremenjivanje prometala u svim granama prometa. Najviše se investiralo u ceste, zatim željeznicu, morske luke, zračni i urbani promet,²⁶ a najveći je napredak postignut u oblasti telekomunikacija.²⁷

Za ulaganja u promet korišteni su različiti izvori: krediti EBRD (European Bank for Reconstruction and Development), EIB (European Investment Bank), PHARE (Programme of Assistance for Economic Restructuring in the Countries of Central and Eastern Europe; prvobitni naziv - Poland and Hungary: Aid for Economic Reconstruction) program, FDI (Foreign Direct Investment), novac iz proračuna pojedinih država, kapital nositelja prometnih djelatnosti, doprinosi lokalnih jedinica.

19 Izračunano prema podacima iz <http://www.worldhighways.com/roadnotes/poland.htm> i World Bank Atlas 2001, 37.

20 Izračunano prema podacima iz http://www.state.gov/www/about_state/business/com_guides/2000/europe/bulgaria i World Bank Atlas 2001, 36.

21 Izračunano prema podacima iz <http://www.worldhighways.com/roadnotes/slovenia.htm>

22 Ovdje se želi ukazati kako postoje znatne razlike u podacima iz različitih izvora. Zbog toga sve podatke koji su vezani za infrastrukturu treba uzeti s rezervom - mogu poslužiti samo orijentacijski. Očito se radi o različitim kriterijima - metodologijama u statističkoj obradi. Za ovaj je podatak korišten Statistical Yearbook 1999 (1999.), Republic of Slovenia, Iss. 38, Ljubljana, 356. prema kojem je Slovenija imala (1997.) 251 km autocesta (bez priključaka). U Statistical Yearbook 2000 (2000.), Iss. 39, 365. stoji da je Slovenija imala 1997. 330 km autocesta s priključcima, ali nema podatka o dužini autocesta bez priključaka.

23 Izračunano prema podacima iz Tourism Market Trends 2000 (2000.), Edition Europe, WTO, Madrid, 117.; World Bank Atlas 2001, 37.

24 Ibid. bilj. 19., p. 36. (za Njemačku); <http://home.no.net/lotsberg/data/italia/autostrade.html> i World Bank Atlas 2001, 36.

25 Izračunano prema podacima iz <http://www.france-pub.com/efrance.htm>

26 Transition Impact Retrospective (2001.), EBRD, London, 31.

27 Transition report update May 2001 (2001.), EBRD, London, 20.

U razdoblju od 1993. do 1999. FDI u 18 promatranih tranzicijskih zemalja ulaganja su iznosila 105,6 mlrd. USD. Od toga je devet posto ili 9,5 mlrd. USD uloženo u oblast prometa. Udjel se razlikuje po pojedinim zemljama, a prednjače s preko 20 posto Hrvatska, Litva, Estonija i Latvija.²⁸ Udjel se prometa u FDI smanjuje u usporedbi s istim razdobljem do 1998. (1993.-1998.), kada je deset posto novca iz istog izvora uloženo u promet i telekomunikacije.²⁹

Protjeklo je tranzicijsko razdoblje obilježeno poboljšanjem u oblasti prometa (prometne infrastrukture, prometala, organizacije). Pomaci su, dakako, različiti po pojedinim zemljama, a najviše je postignuto u srednjoeuropskim zemljama (Poljska, Češka, Slovačka, Mađarska, Slovenija, Hrvatska), što potvrđuju pokazatelji razvijenosti infrastrukture (Infrastructure Transition Indicators) od 1997. do 2000.³⁰

Unatoč tomu postojeće stanje prometa u tranzicijskim zemljama ne može nikako zadovoljiti ni domicilne potrebe jer je glavina prometne infrastrukture koncem 80-ih bila u vrlo lošem stanju.³¹ Problemi se potenciraju osobito zbog sve većeg broja inozemnih turista koji posjećuju te zemlje ili njima prolaze na putu do odredišta. Dakle, promet u funkciji turizma itekako povećava probleme s kojima se suočavaju sve zemlje u tranziciji.

2. TURISTIČKA KRETANJA

Praćenje turističkih kretanja općenito, a osobito u zemljama u tranziciji koje su se značajnije uključile u europske i svjetske turističke tokove tek početkom 90-ih, izuzetno je teško i nepouzđano. To se naročito odnosi na vremenske serije, pojedine zemlje i usporedbu turističkih kretanja između pojedinih zemalja ove skupine te usporedbu s drugim (razvijenim) zemljama.³² Razlog tomu su metodološka neujednačenost nacionalnih statistika turizma i svjetske turističke statistike (WTO - World Tourism

28 Cf. World Investment Report 2000, Cross-border Mergers and Acquisitions and Development (2000.) United Nations, New York and Geneva, 67., 227.-8.

29 Cf. World Investment Report 1999, Foreign Direct Investment on the Challenge of Development (1999.), UN, New York and Geneva, 73., 435.

30 EBRD stalno prati ukupna kretanja u oblasti prometa (propise, regulaciju, komercijalizaciju, upravljanje, privatizaciju, izgradnju, financiranje) - cf. Transition report 2000, 41.-2.

31 ECMT (1995.), Sustainable Transport in Central and Eastern European Cities, OECD, Paris, 23.-30.

32 Antunac, I. (2001.), Mit o deviznoj potrošnji inozemnih turista, rukopis, Zagreb, 3.-4.

Organization, Madrid) i česte ali neusklađene promjene u evidenciji međunarodnog turističkog prometa.

Zbog svega toga podatke o turističkim kretanjima treba uzeti s rezervom. No, i pored toga što su podaci nepouzdana oni ipak odražavaju tendencije, a to je sa stajališta ovog rada bitno.

Otvaranje zemalja u tranziciji prema svijetu pridonijelo je, dakako, i razvoju. Sve je više dolazaka u te zemlje. U svim promatranim zemljama zabilježen je u proteklom desetljeću (1989.-1999.) veći ili manji rast dolazaka turista iz inozemstva (tablica 9.). Izuzetak su jedino Hrvatska i Bosna i Hercegovina koje su zbog rata, koji je nespojiv s turizmom, ostvarile tek manji dio predratnog inozemnog turističkog prometa (dolasci). Izostanak Hrvatske i Bosne i Hercegovine s turističkog tržišta nije osjetno utjecao na ukupna međunarodna turistička kretanja u tranzicijskim zemljama.

Tablica 9.

Dolasci inozemnih turista u odabrane tranzicijske zemlje
(1989. = 100)

Zemlja	1989.	1990.	1992.	1994.	1996.	1997.	1999.
Albanija	100	214,3	164,3	200,0	285,7	135,7	278,6
Bjelorusija	100	106,7	113,3	126,7	156,0	166,7	186,7
Bosna i Hercegovina	100	94,8	0,5	2,1	34,1	34,5	39,7
Bugarska	100	105,7	250,0	259,7	231,0	198,7	164,8
Češka	100	102,8	154,0	240,1	240,1	237,7	226,5
Estonija	100	101,4	103,3	152,8	166,7	202,8	263,9
Hrvatska	100	87,1	15,7	28,3	32,8	47,4	42,6
Latvija	100	115,8	142,1	194,7	192,6	231,6	251,6
Litva	100	105,0	112,5	111,0	127,5	144,0	155,0
Mađarska	100	141,5	139,3	147,9	142,7	119,0	89,2
Makedonija	100	101,2	130,4	110,1	81,0	72,0	107,7
Moldavija	100	105,6	122,2	116,7	183,3	122,2	127,8
Poljska	100	103,2	492,0	571,7	589,4	592,8	545,1
Rumunjska	100	105,6	133,3	98,1	99,4	103,8	112,6
Rusija	100	103,6	107,5	208,0	521,0	548,2	660,6
Slovačka	100	85,9	60,5	94,3	88,9	85,1	101,2
Slovenija	100	101,7	106,2	129,0	143,4	167,9	152,4
Ukrajina	100	104,1	118,6	157,6	166,7	166,9	186,1

Napomena: Bazni podaci su nepouzdana zbog različitog metodološkog pristupa u WTO statističkoj obradi; stoga mogu poslužiti samo kao orijentacija.

Izvor: Obradeno i izračunano prema: Yearbook of Tourism Statistics (1995.), Vol. I, 47 ed., WTO, Madrid, 96.; Yearbook of Tourism Statistics (1998.), Vol. I, 50 ed., WTO, 103.; Yearbook of Tourism Statistics (1999.), Vol. I, 51 ed., WTO, 101.; Tourism Market Trends, 2000 Edition, Europe (2000.), WTO, Madrid, 54., 58.; SLJH-2000., 373. (za Hrvatsku); procjena autora

Zemlje srednje i istočne Europe ostvarile su u četrnaestogodišnjem razdoblju (1985.-1999.) više prosječne godišnje stope međunarodnih dolazaka (8,3 posto) od Europe (4,4 posto) i svijeta (5,1 posto), što je utjecalo na porast udjela u međunarodnim dolascima na razini svijeta. Porast je udjela u europskim dolascima daleko viši jer je u 1985. na te zemlje otpadala samo 1/8 međunarodnih dolazaka, dok je četrnaest godina kasnije (1999.) udio bio viši od 1/5 (tablica 10.).

Uključe li se u analizu, prema WTO podjeli, i balkanske zemlje onda je udio zemalja u tranziciji u europskom turizmu znatno viši i doseže gotovo 1/4 (tablica 11.).

Sa stajališta funkcioniranja prometa bitan je također i podatak da se sve više rezidenata uključuje u međunarodne turističke tokove, što u uvjetima niske razine prometne infrastrukture i ograničenih ulaganja u taj i za turizam bitan sektor, pridonosi kumuliranju i multipliciranju prometnih problema (tablica 12.).

Zbog dobro poznatih turističkih atraktivnosti u povijesnom i prirodnom smislu većine zemalja u tranziciji, posebne privlačnosti zbog ranije nedostupnosti ili izolacije te za masovni turizam relativno prihvatljivih cijena, realno se može očekivati nastavak dinamičnog rasta turističkog prometa. Porast prihoda domicilnog stanovništva povećat će broj putovanja i u zemlji i izvan nacionalnih granica.

Tablica 10.

Dolasci inozemnih turista

Područje	Dolasci (mln.)				Ø godišnji rast %	Udjel u svjetskim dolascima %	
	1985.	1990.	1995.	1999.		1985.	1999.
Svijet	327,2	458,2	567,4	656,9	5,1	100	100
Europa	212,1	282,9	338,5	385,9	4,4	64,8	61,7
Srednja i Istočna Europa ¹	26,8	43,8	78,9	81,3	8,3	8,2	9,6

¹Nisu uključene balkanske zemlje

Izvor: *Tourism Highlights 2000 (2000.)*, WTO, Madrid, 2.

To će uz porast prometnih potreba, što proizlaze iz svakodnevnog života i ekonomskog razvoja, itekako dodatno opteretiti sektor prometa, a još uvijek niska razina BDP-a neće omogućiti veća ulaganja u prometnu infrastrukturu. U raskoraku između rastućih prometnih potreba i investicijskih mogućnosti, ali i dugog vremena potrebnog za izgadnju kapitalnih prometnih objekata, prometni će problemi biti još složeniji.

Vjerojatno zemlje u tranziciji nisu ni svjesne kakvi i koliki ih problemi u prometu očekuju. Ne treba se tomu osobito čuditi jer u glavama ljudi koji vode razvojnu politiku i odlučuju, promet nije «sjeo» na pravo mjesto. Oni najčešće s prometom manipuliraju u predizborne i dnevnopolitičke svrhe (u čemu je Hrvatska očit primjer),³³ a ne shvaćaju da je promet osim tehničke i ekonomska kategorija, te da se u tom sektoru nikako ne mogu «preskakati» ekonomske zakonitosti.

Tablica 11.

Turistički trendovi u europskim tranzicijskim zemljama (Centralna i Istočna Europa + balkanske zemlje)

Opis	1989.	1990.	1992.	1994.	1996.	1997.
Inozemni dolasci (tis.)	51.504	54.633	60.094	76.405	84.849	84.826
Udio Europa = 100	19,0	19,2	19,9	23,1	24,3	23,5
Inozemni dolasci zrakoplovom - % promjene prema prethodnoj godini	17,4	-6,9	10,8	-8,0	15,1	7,6

Napomena: Prema metodologiji (obuhvat) WTO uključene su zemlje Srednje i Istočne Europe te balkanske države (Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Jugoslavija, Makedonija i Slovenija)

Izvor: Yearbook of Tourism Statistics (1995.), Vol. I, 47 ed., WTO, 96.; Yearbook of Tourism Statistics (1998.), Vol. I, 50 ed., WTO, 103.; Yearbook of Tourism Statistics (1999.), Vol. I, 51 ed., WTO, 101.

Naime, iz ekonomske teorije i prakse dobro je poznato da su, s razvojnog stajališta, negativne ekonomske posljedice neizbježne i iz

33 U Hrvatskoj su započeti brojni kapitalni objekti cestovne infrastrukture ali nakon višegodišnje izgradne zbog pomanjkanja novca, korupcije, loše organizacije i nepripremljenosti još nisu završeni. To su primjerice: 1. autocesta Zagreb (Karlovac) - Rijeka, 2. autocesta Zagreb - Goričan (prema Mađarskoj), 3. Posavska autocesta zapadna dionica (prema Sloveniji) i istočna dionica (prema Jugoslaviji) Velika Kapanica - Županja, Županja - Bajakovo, 4. autocesta Zagreb - Macelj (prema Sloveniji), 5. Istarski ipsilon, 6. Lička autocesta Maslenički most - tunel Sv. Rok, Bosiljevo - Josip Dol, Josip Dol - Mala Kapela, 7. Most preko Rijeke dubrovačke. Dakle, utrošeno je u proteklom desetogodištu nekoliko milijardi kuna (prosječno više od 40 milijuna kuna po dužnom kilometru) bez gotovo ikakvih ekonomskih učinaka. Jer, samo završena cesta, koja tek tada postaje dio sustava, pozitivno utječe na regionalni i ukupni razvoj, tj. daje stanovite ekonomske rezultate. Bez toga ekonomska je korist ograničena i kratkotrajna; samo projektanti, izvođači i dobavljači ostvaruju prihod koji su u hrvatskom slučaju najčešće inozemni (prema dokumentarnoj emisiji «Vrijeme autocesta» na HTV-u od 11. lipnja 2001., autor J. Orlovac).

preinvestiranja i iz podinvestiranja.³⁴ Zemlje u tranziciji, zbog izuzetno složenih ekonomskih i socijalnih problema s kojima se neprestano suočavaju, nemaju dovoljno vlastitog investicijskog kapitala, a inozemni je, potaknut isključivo jednostranim i kratkoročnim, tj. vlastitim interesima, neosjetljiv na nacionalne probleme.

Tablica 12.

Međunarodni dolasci turista i putovanja u inozemstvo u zemljama Srednje i Istočne Europe

Područje/ zemlja	Godina	Međunarodni dolasci		Putovanja u inozemstvo	
		(tis.)	1985.=100	(tis.)	1985.=100
Europa	1985.	213.003	100	168.544	100
	1990.	284.521	133,6	260.521	154,6
	1995.	336.378	157,9	364.411	216,2
Srednja i Istočna Europa	1985.	28.978	100	22.582	100
	1990.	46.723	161,2	71.835	318,1
	1995.	77.225	266,5	129.114	571,8
od toga:					
Češka	1990.	7.278	100	13.380	100
	1995.	16.500	226,7	44.870	335,4
Mađarska	1985.	9.724	100	5.535	100
	1990.	20.510	210,9	13.596	245,6
	1995.	20.690	212,8	13.083	236,4
Poljska	1985.	2.749	100	4.180	100
	1990.	3.400	123,7	22.131	529,4
	1995.	19.200	698,4	36.400	870,8
Rumunjska	1985.	2.314	100	1.150	100
	1990.	3.009	130,0	11.247	978,0
	1995.	2.608	112,7	5.737	498,9

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz *Tourism Economic Report (1998.)*, 1st Edition, WTO, Madrid, 186.

U takvim se uvjetima treba u najvećoj mogućoj mjeri ponašati racionalno i koristiti cost-benefit analizu u izgradnji prometne infrastrukture.³⁵ U postupak vrednovanja investicijskih projekata potrebno je

34 Stevens, G.T. (1979.), *Economic and Financijal Analysis of Capital Investment*, John Wiley & Sons, New York (etc.), 74.

35 Blauwens, G. (1995.), *Cost-benefit analysis - transport pricing - forecast of transport activity*, u *Transport Economics: Past Trends and Future*

obvezno uključiti i ekološke kriterije.³⁶ Pri tom se mora voditi računa o oportunitetnom trošku i držati se dobro poznatog «starog» pravila da su najuspješnije ekonomije koje imaju najniže troškove izgubljene alternative. Zato prometna infrastruktura treba činiti «dio suvislog 'paketa mjera' jer je ona samo sastavni dio cjelokupne razvojne politike».³⁷ Konačno valja znati da je nemoguć istovremeni rast prometne infrastrukture i drugih, poglavito proizvodnih, djelatnosti u optimalnom odnosu. Pri donošenju investicijskih odluka prvenstveno se treba opredijeliti za investicije koje će dati najbrže i najveće razvojne i socijalne učinke.³⁸

3. IZLAZ IZ PROMETNIH POTEŠKOĆA

Općenito velike prometne probleme, koji se zbog turizma još pogoršavaju, što znači pod utjecajem turističke sezone i na turističkim područjima i/ili prema turističkim destinacijama, nije moguće riješiti u katkom roku. Bit će to dug i mukotrpan put koji se neće moći svladati bez dugoročne, aktivne, mudre, znanstveno utemeljene razvojne i prometne politike u stvaranju zadovoljavajućih odnosa između nacionalnih ekonomskih i prometnih sustava te njihovog uklapanja u zapadnoeuropske sustave.

Razlog je desetljećno zaostajanje u primjerenom razvoju prometa i nagli porast potražnje usluga u cestovnom i zračnom putničkom prometu kao posljedice ekonomskih i socijalnih promjena, te izrazito ograničen kapital za tu (prometnu) namjenu.

U okolnostima različitim, ali i sličnim za sve tranzicijske zemlje razvoj je predodređen manjkom prometne infrastrukture.³⁹ Zbog toga sve zemlje u tranziciji u prvoj fazi trebaju na najbolji mogući način koristiti postojeću prometnu infrastrukturu te uz manja i samo prioritarna ulaganja omogućiti da ona funkcionira na višoj razini usluge.

Nedostatak prometne infrastrukture u fizičkom (kvantitativnom) smislu moguće je barem donekle ublažiti organizacijskim mjerama u prometu kao što je primjerice reguliranje prometnih tokova na problematičnim područjima i u vrijeme većih, poglavito vršnih, opterećenja. U to spadaju i

Prospects, Round Table 100, ECMT, Paris, 195.

36 Padjen, J. (2000.), Održivi razvoj i razvoj prometa, *Suvremeni promet*, 20(1-2), 13.

37 Padjen, J. (1998.), Spatial effects of transport infrastructure, *Ekonomski pregled*, 49(1), 53-64.

38 Pašalić, Z. (1999.), Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, *Ekonomski fakultet Split, Split*, 22.

39 Pašalić, Ž. (1998.), Tržišna valorizacija gospodarske infrastrukture, u I. Družić (redaktor), *Hrvatsko gospodarstvo*, *Ekonomski fakultet Zagreb, Politička kultura, Zagreb*, 330.

ograničenja i/ili zabrane prometovanja kategorijama vozila koja usporavaju promet i čine ga neudobnim i opasnim.

Dobri se rezultati postižu i harmonizacijom prometnog toka korištenjem promjenljivih prometnih znakova, zatim promjenljivim profilima ulaznih i izlaznih gradskih prometnica (pomoću prenosivih elemenata), promjenljivim znakovima poruka kao i pomoću policijskih patrola.⁴⁰

Permanentno, pravovremeno i efikasno informiranje i upozoravanje vozača o stanju na cestama kao i sugeriranje boljih rješenja za dolazak na određite pokazalo se djelotvornim. U vezi s tim, ali na znatno širem planu, poboljšanja je u prometu moguće postići uvođenjem i primjenom ITS-a (Intelligent Transportation Systems). Međutim, inteligentni se prometni sustavi ne mogu provoditi bez kvalitetne prometne infrastrukture, što je ograničavajući činitelj u tranzicijskim zemljama. No, i pored toga može se i treba intenzivno razmišljati (pripremati) o ITS-u kako bi ih se moglo lakše i brže uvoditi u kasnijim fazama razvoja prometne infrastrukture i tako biti kompatibilan s razvijenom Europom, odnosno cijelim europskim prostorom.⁴¹

Druga bi faza trebala obuhvaćati pojačano održavanje postojeće prometne infrastrukture kako bi se povećale protočnost i, zbog još uvijek niske razine BDP-a, izgradnja strateški važnih objekata prometne infrastrukture. U ovoj bi fazi posebnu pozornost trebalo pokloniti instrumentima i mjerama koji bi pridonosili većoj sigurnosti u prometu, jer su zemlje u tranziciji u pravilu vodeće po poginulima u prometnim nesrećama na cestama, što je posljedica loše kvalitete cestovne mreže, niske prometne kulture, neiskustva vozača, nezadovoljavajućeg tehničkog stanja vozila (vezanog za starost i održavanje).⁴² Poboljšanju prometnih prilika

40 Lanović, Z., Žagar, S. (2001.) Propusna moć cesta pri velikim prometnim opterećenjima, *Suvremeni promet*, 21(3-4), 196.

41 Bombol, K.M. (2001.), *Moderne tehnologije - inteligentni sustavi komuniciranja u prometu*, *Suvremeni promet*, 21(3-4), 261.

42 Na sto milijuna vozilo/kilometara bilo je poginulih u 1997.: Švedska 0,8 posto, Nizozemska 0,9 posto, Finska 1,0 posto, Švicarska 1,2 posto, SAD 1,1 posto, Njemačka 1,4 posto, Francuska 1,6 posto, ali Slovačka 5,7 posto, Mađarska 3,2 posto, Slovenija 2,6 posto (cf. *Evolution of Tourism and the Automobile, Statistics, Edition 1999, AIT, Geneva, 20., grafikon M*). Neshvatljivo je da su u pravilu, i pored visokog stupnja smrtnosti u cestovnom prometu, najveće dopuštene brzine na cestama u tranzicijskim zemljama iznad razvijenih europskih zemalja. Prema ADAC-ovim (Allgemeiner Deutscher Automobilclub) podacima (analizirano je 28 europskih zemalja; 10 tranzicijskih i 18 razvijenih) maksimalna je brzina u gradovima svih zemalja ograničena na 50 km osim u Jugoslaviji, Poljskoj i Slovačkoj koje imaju ograničenje na 60 km. Na državnim cestama u Austriji i Finskoj najveća je dozvoljena brzina 100 km, u Grčkoj je limit na 110 km, dok su tranzicijske zemlje na razini drugih zemalja (90 km) s

pridonijela bi i odlučnija postupna primjena tehničkih i ekoloških kriterija koji za prometala i prometnice vrijede u Europskoj uniji. Europski bi kriteriji trebali vrijediti u svim vrstama prometa.

U trećoj fazi koja će po svemu sudeći (zbog sadašnjeg ekonomskog stanja i problema te razine opremljenosti) trajati najdulje - od 10 godina u Sloveniji do 30 godina u Albaniji - došlo bi do osjetnog usklađivanja ekonomskog rasta i razvoja prometne infrastrukture izravno u funkciji nacionalnih ekonomija, tj. do današnje razine razvijenosti i kvalitete prometne infrastrukture te prometnih usluga u razvijenim zapadnoeuropskim zemljama. Iz tih zemalja i dolazi najviše turista u tranzicijske zemlje, a one su najprivlačnije i za turiste iz zemalja u tranziciji.

Svakako da će intenzitet ekonomskog rasta pa i razvoja prometne infrastrukture biti različit po pojedinim zemljama, što će ovisiti o nizu okolnosti, ali u prvom redu o rastu BDP-a. Istraživanja, naime, pokazuju da rast BDP-a utječe na razinu infrastrukturne opremljenosti i obrnuto; viša razina infrastrukture pridonosi i višoj razini BDP-a.⁴³ Očito je, dakle, da će izlaz iz prometnih teškoća zemalja u tranziciji ovisiti o izlasku iz ekonomskih problema, tj. o ekonomskom razvoju. Bez značajnijeg i permanentnog ekonomskog rasta iluzorno je očekivati višu razinu prometnih usluga i infrastrukturne opremljenosti. Pomna analiza svjetskih «iskustava» pokazuje da nema ni jedne razvijene zemlje u kojoj su prometne usluge i opremljenost prometnom infrastrukturom na niskoj razini i obrnuto; ne može se u svijetu naći primjer da je promet na visokoj razini (razini razvijenih) ako je ekonomija nerazvijena (niska razina BDP-a).

Rješavanju problema prometa i turizma u tranzicijskim zemljama pridonijela bi i prerazdioba prometne potražnje (putničkog i teretnog prometa). To je moguće postići različitim mjerama koje bi utjecale na promjene u korištenju pojedinih prometala, vremena prometovanja i područja u kojim se prometuje. Djelotvorno bi bilo i stalno nastojanje za smanjenjem prometne potražnje koje se sastoji u smanjenju broja i dužine putovanja motornim vozilima. Taj scenario počiva na racionalnom planiranju funkcija u prostoru kako bi se smanjile udaljenosti između polazišnih i ciljnih točaka (stanovanje - posao - obrazovanje - kupovanje - druge dnevne ili povremene aktivnosti).

izuzetkom Hrvatske, Jugoslavije, Mađarske i Makedonije koje su gornju granicu odredile na 80 km. Na autocestama u Bugarskoj, Jugoslaviji, Mađarskoj, Makedoniji i Rumunjskoj maksimalna je brzina 120 km, u Češkoj, Hrvatskoj, Poljskoj, Slovačkoj i Sloveniji 130 km, dok je u UK i Švicarskoj 120 km, Danskoj, Irskoj i Švedskoj 110, Norveškoj 90 km (cf. Mobility, No. 8, May 2000, AIT & FIA (Federation Internationale de l' Automobile), Geneva, 6.)

43 World Development Report (1994.), Infrastructure for Development, World Bank & Oxford University Press, New York, 1.-3.

U okviru tih dvaju temeljnih scenarija dugoročno bi trebalo razvijati sustave i usluge u koje danas razvijene europske zemlje polažu velike nade. To je «car - pooling system» (dogovorno zajedničko naizmjenično korištenje osobnog automobila za različite svrhe - odlazak na posao, u školu, kupovinu, službena putovanja)⁴⁴ i «park and ride service» (sigurno parkiranje na rubnim zonama turističkih gradova i prijevoz udobnim i cjenovno konkurentnim javnim prometom do središta grada - heritage centre).⁴⁵ U sklopu tih i takvih rješenja (upravljanja prometom) trebalo bi ozbiljno razmišljati o, danas u svijetu već prisutnim, ekonomskim mjerama kojima se destimulira promet u turističkim gradovima, a to je naplata prometovanja po pojedinim (opterećenim) gradskim prometnicama stalno ili u određeno doba dana (vršna opterećenja) ili godine (turistička sezona).⁴⁶

Kao rješenja mogu se koristiti i danas sve uobičajenije zabrane prometovanja na pojedinim prometnicama i/ili zonama gradova, poglavito turističkih. Zabrane ranije nisu bile uobičajen način rješavanja problema prometa. Dapače, isticalo se kako je takvo nešto nedopustivo, te da treba (gotovo pod svaku cijenu) pronaći rješenja. Međutim, u uvjetima velike zakrčenosti samog prometa, prostorne skučenosti, rastućeg opterećenja eksternalijama i silno narasle ekološke svijesti, kada gotovo da i nema mogućnosti drugog izbora, te su mjere neizbježne, pa u tom sklopu na njih treba i gledati.

Znanstvenici u svijetu su došli do brojnih rješenja prometnih problema, ali, nažalost, veći dio tih rješenja iz različitih razloga politika (političari) nije prihvatila.⁴⁷ Zemlje u tranziciji bi trebale biti pametnije; ponuđena rješenja uz prilagodbu vlastitim - konkretnim okolnostima primjeniti gdje je, koliko je i kada je to moguće. Modele koji su još uvijek u teorijskoj fazi kao što je primjerice ST (Synchronised Traffic) model (model sinkronizacije prometa; prometala se ponašaju na cesti kao molekule plina - kreću se usklađenom brzinom na sigurnoj udaljenosti bez zastoja i sudaranja)⁴⁸ trebalo bi ozbiljno razmotriti u promišljanju rješavanja problema prometa općenito pa tako i u tranzicijskim zemljama.

Iz svega navedenoga može se zaključiti da za izlaz iz prometnih poteškoća, dodatno potenciranih turizmom, u tranzicijskim zemljama nema kratkotrajnih i jednostavnih rješenja. Orijentacija treba biti dugoročna, a

44 AIT News, No. 101, February 1999, 5., stupac I.

45 Ibid., 10.

46 Cf. «Living with the car» (1997.), The Economist, 345(8046), 21.-4.

47 Holimberg, B. (1995.), Incorporation of research into complex decisionmaking process more particularly where conflicts of interest are concerned: The gap between transport research and political acceptance, u Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100, ECMT, Paris, 15.

48 Cf. «Desynchronised» (1998.), The Economist, 348(8087), 96., 98.

rješenja trebaju sadržavati sve ono što će pridonijeti poboljšanju prometnih prilika. Temeljni je uvjet napretka ekonomska snaga svake zemlje u tranziciji. Ukoliko upavljanje turizmom i prometom bude kvalitetno rezultati će biti povoljniji.

ZAKLJUČAK

Danas se zemlje u tranziciji suočavaju s velikim problemima u prometu koji se potenciraju rastućim turizmom. Posljedica je to desetljetnog zapostavljanja prometa, preraspodjele prometne potražnje na cestovni promet, izrazito brzog rasta broja domaćih automobila, motoriziranih turista koji posjećuju te zemlje i spore izgradnje prometne infrastrukture, sposobne «pokriti» narasle potrebe.

Sve su tranzicijske zemlje pritisnute tim problemima. Stanovite razlike postoje, budući da je zatečeno stanje 90-ih bilo različito a kasnija ukupna kretanja isto tako. Od tog vremena ništa osobito se nije dogodilo, što bi smanjilo raskorak između prometne ponude i potražnje.

S obzirom na ekonomske probleme s kojima se suočavaju zemlje u tranziciji, postojeći se problemi nikako ne mogu riješiti u kratkom roku. Za sve te zemlje razvoj je, zbog ekonomskog stanja, predodređen manjkom prometne infrastrukture. Do usklađenja odnosa između ekonomskog razvoja prometne infrastrukture moguće je doći jedino dugoročnom, aktivnom, mudrom, znanstveno utemeljenom razvojnom politikom i, u funkciji toga razvoja, adekvatnom prometnom politikom. U svemu će tome ipak odlučujuću ulogu imati ekonomska snaga i, s tim u izravnoj vezi, mogućnost investiranja u prometnu infrastrukturu. Rast BDP-a presudno će utjecati na infrastrukturnu opremljenost, što će onda imati obrnuti učinak; pridonjet će njegovom dinamičnijem rastu.

Nedostatak prometne infrastrukture u kvantitativnom i kvalitativnom smislu moguće je u stanovitoj mjeri nadoknaditi organizacijskim mjerama, odnosno upravljanjem prometom na višoj razini. Promjene u korištenju pojedinih prometala, vremenu prometovanja i područjima kojima se prometuje, te stalno nastojanje smanjenja broja i dužine putovanja motornim vozilima trebaju biti stalne mjere. One bi pridonijele da se i u poboljšanim uvjetima smanji raskorak između prometa, potreba svakodnevnog života i turizma u kojem sve zemlje vide izvor itekako potrebnih im prihoda.

LITERATURA

- AIT (Alliance Internationale de Tourisme) News, No. 101, February 1999, Geneva
- Antunac, I. (2001.), Mit o deviznoj potrošnji inozemnih turista, rukopis, Zagreb
- Blauwens, G. (1995.), Cost - benefit analysis - transport pricing - forecasts of transport activity, u Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100. ECMT (European Conference of Ministers of Transport) - (OECD), Paris, 194.-197.
- Bombol, K.M. (2001.), Moderne tehnologije - inteligentni sustavi komuniciranja u prometu, Suvremeni promet, 21(3-4), 194.-198.
- Button, K. (1996.), Transport in the 21st century, u Transport: New Problems, New Solutions, ECMT (OECD), Paris
- Chatelus, G., Poincelet, M., Reynaud, C. (1996.), Central and Eastern European countries (Economic and social change), u Transport: New Problems, New Solutions, ECMT (OECD), Paris
- «Desynchronised» (1998.), The Economist, 348(8087)
- Economic Survey of Europe 2000 (2000.), No. 2/3, United Nations, New York and Geneva
- Evolution of Tourism and the Automobile, Statistics, Edition 1997, AIT, Geneva
- Evolution of Tourism and the Automobile, Statistics, Edition 1998, AIT, Geneva
- Evolution of Tourism and the Automobile, Statistics, Edition 1999, AIT, Geneva
- Evolution of Tourism and the Automobile, Statistics, Edition 2000, AIT, Geneva
- Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure (1997.), Commission of the European Communities, Brussels
- Holmberg, B. (1995.), Incorporation of research into complex decisionmaking process, more particularly where conflicts of interest are concerned: The gap between transport research and political acceptance, u Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100, ECMT (OECD), Paris, 12.-15.
- Investment Profile 2001, Croatia (2001.), Business Forum London, April 22-24, 2001, EBRD (European Bank for Reconstruction and Development), London
- Lanović, Z., Žagar, S. (2001.), Propusna moć cesta pri velikim prometnim opterećenjima, Suvremeni promet, 21(3-4), 194.-198.

- «Living with the car» (1997.), *The Economist*, 345(8046)
- Mobility, No. 4, December 1999, AIT- FIA (Federation Internationale de l' Automobile), Geneva
- Mobility, No. 8, May 2000, AIT - FIA, Geneva
- Orlovac, J. (2001.), *Vrijeme autocesta*, HTV, 11. lipnja 2001.
- Padjen, J. (1998.), Spatial effects of transport infrastructure, *Ekonomski pregled*, 49(1), 53.-64.
- Padjen, J. (2000.), Održivi razvoj i razvoj prometa, *Suvremeni promet*, 20(1-2), 11.-14.
- Pašalić, Ž. (1998.), Tržišna valorizacija gospodarske infrastrukture, u I. Družić (redaktor), *Hrvatsko gospodarstvo*, Ekonomski fakultet Zagreb - Politička kultura, Zagreb, 321.-359.
- Pašalić, Ž. (1999.), *Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture*, Ekonomski fakultet Split, Split
- Statistical Yearbook 1999 (1999.), Republic of Slovenia, Iss. 38, Ljubljana
- Statistical Yearbook 2000 (2000.), Republic of Slovenia, Iss. 39, Ljubljana
- Satistički ljetopis 1992. (1992.), Republika Hrvatska, Državni zavod za statistiku, Zagreb
- Statistički ljetopis 1999. (1999.), Republika Hrvatska, Državni zavod za statistiku, Zagreb
- Statistički ljetopis 2000. (2000.), Republika Hrvatska, Državni zavod za statistiku, Zagreb
- Stevens, G.T. (1979.), *Economic and Financial Analysis of Capital Investment*, John Wiley & Sons, New York (etc.)
- Sustainable Transport in Central and Eastern European Cities, Proceedings of the Workshop on Transport and Environment in Central and Eastern European Cities, 28th - 30th June 1995, Bucharest (Romania), ECMT (OECD), Paris
- Šiljković, Ž., Glamuzina, M. (1999.), Razvoj moderne cestovne mreže u tranzicijskim zemljama, Zbornik radova, knjiga 1, Drugi hrvatski kongres o cestama, 24.-27. listopada 1999., Cavtat, Hrvatsko društvo za ceste - «Via Vita»
- Tanczos, K. (1995.), Impact of economic transition and the transport policy of Central and Eastern European countries, u *Transport Economics: Past Trends and Future Prospects*, Round Table 100, ECMT (OECD), Paris
- Tourism Economic Report (1998.), 1st Edition, WTO, Madrid
- Tourism Highlights 2000 (2000.), WTO, Madrid

- Tourism Market Trends, 1998 Edition (1998.), WTO, Madrid
- Tourism Market Trends, 2000 Edition, Europe (2000.), WTO, Madrid
- Transition Impact Retrospective (2001.), EBRD, London
- Transition report update April 1998 (1998.), EBRD, London
- Transition report 1999 (1999.), Ten years of transition, EBRD, London
- Transition report 2000 (2000.), EBRD, London
- Transition report update April 2000 (2000.), EBRD, London
- Transition report update May 2001 (2001.), EBRD, London
- Transport Economics: Past Trends and Future Prospects, Round Table 100 (1995.), ECMT (OECD), Paris
- Trends in the Transport Sector 1970-1997 (1999.), ECMT (OECD), Paris
- «U Španjolskoj se grade nove velikobrzinske pruge» (2001.),
Suvremeni promet, 21(3-4)
- World Bank Atlas 2001 (2001.), World Bank, Washington, DC
- World Development Report (1994.), Infrastructure for Development,
World Bank & Oxford University Press, New York
- World Development Indicators 2000 (2000.), World Bank, Washington, DC
- World Development Indicators 2001 (2001.), World Bank, Washington, DC
- World Economic and Social Survey 2000 (2000.), Trends and
Policies in the World Economy, United Nations, New York
- World Investment Report 1999 (1999.), Foreign Direct Investment
on the Challenge of Development, United Nations, New York and
Geneva
- World Investment Report 2000 (2000.), Cross-border Mergers and
Acquisitions and Development, United Nations, New York and
Geneva
- Yearbook of Tourism Statistics (1995.), Vol. I, 47 ed., WTO, Madrid
- Yearbook of Tourism Statistics (1996.), Vol. I, 48 ed., WTO, Madrid
- Yearbook of Tourism Statistics (1998.), Vol. I, 50 ed., WTO, Madrid
- Yearbook of Tourism Statistics (1999.), Vol. I, 51 ed., WTO, Madrid
- Yearbokk of Tourism Statistics 1994-1998 (2000.), Vol. I, Vol. II, 52
ed., WTO, Madrid
- <http://home.no.net/lotsberg/data/italia/autostrade.html>
- <http://www.france-pub.com/efrance.htm>
- <http://www.oecd.org/cem/stat/trends/east99.htm>

<http://www.state.gov/www/about@state/business/com@guides/2000/europe/bulgaria>

<http://www.worldhighways.com/roadnotes/poland.htm>

<http://www.worldhighways.com/roadnotes/slovenia.htm>

Ivo Ban, Ph.D.

Associate professor at the Faculty of Tourism and Foreign Trade, Dubrovnik

E-mail: iban@ftvt.hr

PROBLEMS OF TRANSPORT AND TOURISM IN THE TRANSITIONAL COUNTRIES

Summary

This paper examines problems of transport and tourism in the transitional countries. "New trend" policy, sudden increase in the national automobilization and road traffic and the greater number of the motorized tourists who, after the liberalization, visit exceptionally interesting destinations from the tourist point of view, caused redistribution in the transport demand after the 90ies.

Since the transport was both neglected in the past and treated as a social instead of economic category, it is no longer capable to satisfy the increased needs. The discrepancy between the transport offer and supply is obvious. Due to a slow change the problems are constantly being cumulated and multiplied.

Economic underdevelopment of the transitional countries causes deficiency of the transport infrastructure. Co-ordination between the economic infrastructure and the general economic development will occur in the so-called third phase, after the economic circumstances become much more favourable. It means that the problems of transport can only be solved in a long-term manner. In the meantime, numerous actions and procedures are suggested that might improve the present situation.

Key words: *transition, transport, tourism, transport infrastructure, degree of automobilization, infrastructural equipment.*

JEL classification: *L92, L83, P29*