

Ratko Zelenika
Drago Pupovac*

UDK 385/388:338.24
Izvorni znanstveni rad

TRANSPORT - ČIMBENIK PROBOJA ZAČARANOG KRUGA RAZVITKA TRANZICIJSKIH ZEMALJA

U ovoj raspravi autori posebnu pozornost posvećuju transportu kao specijaliziranoj gospodarskoj djelatnosti, a koja ima izuzetnu važnost u nacionalnim i međunarodnim gospodarstvima. Transport je jedan od osnovnih čimbenika proboja začaranog kruga razvitka u kojem su se na svršetku 20. stoljeća našle države bivšeg komandnog gospodarstva - zemlje u tranziciji.

Uvod

Nakon progonstva iz raja čovjek se našao u sasvim novom okružju kao naravni dio nepredvidive i često okrutne prirode. Ostavši na vjetrometini, bez ikakvog kulturnog naslijeđa, morao je stvarati kulturu i sigurnost svojega življenja, skupljajući sva pozitivna i negativna iskustva. Transport kao jedan od izuma omogućio mu je da uspostavlja i razvijajući brojne veze sa svojim prirodnim okružjem i sa drugim ljudima, u punoj mjeri umanjuje relativnost svojeg gospodarenja "ribama morskim i pticama nebeskim", odnosno "cijelom zemljom i svim živim životinjama". Zbog toga je sasvim jasno zašto ideje o transportu sežu u daleku prošlost, odnosno zašto transport kroz cijelu ljudsku povijest ne gubi na značenju, premda se može ustvrditi da suvremeno tržište za pojedine vrste transporta nastaje tek na početku 19. stoljeća (pomorsko brodarstvo i željeznica), odnosno 20. stoljeća (cestovni, zračni, transport cjevovodima). Dalje, neslućeni razvitak svih vrsta transporta omogućuje i nameće čovjeku da svoju na zemlju usredotočenu perspektivu (earth-centered) preusmjeri prema za svemir vezanu perspektivu (space-bound).

Transport je specijalizirana djelatnost koja prometnom suprastruktururom i prometnom infrastrukturom omogućuje proizvodnju transpornih usluga. Prevozeći robu (teret, materijalna dobra, stvari, tvari) ljude i energiju s jednog mjesta na

* R. Zelenika, redoviti profesor Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. D. Pupovac, magistar znanosti, profesor Željezničke tehničke škole u Moravicama. Članak primljen u uredništvu: 13. 09. 2000.

drugo, transport organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti, omogućujući pritom širenje tržišta i povećavanje kvalitete življenja, in continuo, in comune bonum.

Kontinuirani rast svjetskoga gospodarstva, praćen sve većim porastom razmjene roba i usluga između nacionalnih i/ili regionalnih gospodarstava, zahtijeva dalju izgradnju transportnoga sustava, namećući novu dvojbu koja glasi: promet i održivi razvitak. To više, što transport, napose nove transportne tehnologije, ispunjavajući narasle zahtjeve za brzinom, pouzdanošću, efikasnošću i sigurnošću, pored toga što utječu na cijenu robe, na lociranje pojedinih proizvodnih objekata, na rentabilnost investicijskih ulaganja, na razinu i strukturu međunarodne razmjene, oplemenjuju i obogaćuju okoliš, ali istodobno uzrokuju i ozbiljne ekološke probleme. Transport kao aktivan promotor gospodarskoga razvitka, oslanjajući se na geografske, ljudske, financijske, materijalne i ine potencijale, zbog svoje dinamičnosti, izravnog i neizravnog utjecaja na efikasnost gospodarstva jedne zemlje, zahtijeva komplementaran pristup rješavanju kompleksne problematike pojedinih vrsta transporta, uvijek i iznova iznalazeći adekvatne odgovore pred brojnim konfliktnim situacijama. Naime, pretjerano velika izdvajanja u neku vrstu transporta mogu usporiti razvitak ostalih vrsta transporta, ostalih djelatnosti, pa i cjelokupnoga narodnog gospodarstva, kao što neprimjereno mala izdvajanja za potrebe transporta mogu ugroziti razvitak transporta, ostalih djelatnosti i cjelokupnog narodnoga gospodarstva.

Transportne usluge, kao jedne od ključnih usluga uslužnoga sektora svojim značenjem prevazilaze okvire pripadajućeg im sektora, pa su gotovo jednako nezamjenjive, kako zbog zadovoljenja potreba stanovništva, tako i zbog zadovoljenja potreba poduzetnika i tvrtki iz drugih gospodarskih sektora. Njihovo je značenje stalno u uzlaznome trendu, kontinuirano se prilagođujući promjenama u gospodarskoj strukturi i kvaliteti življenja. U novije se vrijeme to prilagođivanje odvija sve više na dereguliranom, privatiziranom i liberaliziranom transportnom tržištu, odnosno na zasadama tržišne i prometne politike, kao načinu promišljanja i ponašanja čija je zadaća sjediniti i uskladiti sve raspoložive resurse i aktivnosti (koje posredno ili neposredno mogu utjecati na financijski rezultat) sa željama i potrebama potencijalnih korisnika transportnih usluga.

Predmet ovoga rada usmjeren je na međuodnos transporta i gospodarstva ističući značajke transporta, koje su, počevši od industrijske revolucije u osamnaestome stoljeću značajno poticale gospodarski rast, a u novije vrijeme ublaživale recesije i poticale svaki gospodarski oporavak. Predmet su ovoga rada, također, i važnije implikacije transporta na proboj začaranog kruga razvitka u kojem su se našle pojedine tranzicijske države, koje se u prosjeku sa pedesetak godina zakašnjenja, s više ili manje uspjeha pokušavaju vratiti slobodnome tržištu. No, budući da u razvijenim zemljama prevladava mišljenje da je okoliš gospodarsko dobro i preduvjet razvitka, svrha je rada ukazati na možebitne implikacije politike održivog razvitka na gospodarstva tranzicijskih zemalja i na potrebu poduzimanja pravodobnih, preventivnih mjera tranzicijskih država sa svrhom usklađivanja

razvitka vlastite prometne infrastrukture i suprastrukture s načelima politike održivog razvitka. Radna hipoteza: Konzistentnim spoznajama o relevantnim značajkama transporta i njegovoj važnosti u pojedinim gospodarskim sektorima, moguće je rast i razvitak transporta staviti u funkciju proboja začaranog kruga razvitka gospodarski manje razvijenih tranzicijskih zemalja, sukladno s načelima politike održivog razvitka. Primijenjena znanstvena istraživanja pri dokazivanju hipoteze zasnivaju se na povijesnoj, komparativnoj metodi, metodama analize i sinteze, induktivnoj i deduktivnoj metodi.

Međudnos transporta i gospodarstva

Da bi se primjereno sagledao međudnos transporta i gospodarstva, potrebno je istaći da zbog važnosti transporta, ali i zbog promijenjene važnosti pojedinih gospodarskih sektora, podjela gospodarstva na tri sektora: primarni, sekundarni i tercijarni nije zadovoljavajuća. Naime, budući da su usluge široko područje aktivnosti (obuhvaćaju trgovinu, transport, turizam, financije, rekreaciju, obrazovanje, zdravstvo i sl.) i zbog njihova velikog značenja u bruto domaćem proizvodu (procenjuje se da usluge u BDP gospodarski razvijenih zemalja sudjeluju s više od 60%, a u BDP tranzicijskih zemalja s oko 40%), učinjena je dalja podjela, po kojoj se uslužni sektor dijeli na tercijarni, kvartarni i kvintarni sektor.

Transport i primarni sektor

Primarni sektor obuhvaća sve one aktivnosti kojih se predmet rada nalazi na zemlji ili pod zemljom, tj. obuhvaća ekstraaktivne grane proizvodnje - poljoprivredu, šumarstvo, ribarstvo, rudarstvo i vađenje. I, pored opadanja značenja primarnog sektora u bruto domaćem proizvodu razvijenih zemalja, on i dalje snažno određuje gospodarski razvitak velikoga broja zemalja u razvoju i zemalja u tranziciji. Naime, oko sredine devedesetih godina, samo je poljoprivreda upošljavala gotovo polovicu svjetske radne snage. Broj zaposlenih u poljoprivredi znatno je varirao od 3% u SAD, preko 9% u Europi, do oko 60% radnoaktivnog stanovništva u azijskim i afričkim zemljama.

Značenje primarnog sektora za gospodarski razvitak tranzicijskih zemalja ponovo raste i zbog toga što su u tranzicijskom razdoblju, izuzevši Mađarsku i Bugarsku, sve postale neto uvoznice hrane, a Europska je unija zahvaljujući razvijenom agrarnom protekcionizmu, povećala svoju proizvodnju i tamo gdje nema komparativnih prednosti. Udio primarnoga sektora u bruto domaćem proizvodu pojedinih zemalja znatno varira, pa se njegov udio u zemljama s razvijenim ekonomijama procjenjuje na oko 5%, a u tranzicijskim je zemljama u prosjeku veći dva do tri puta. Naime, u godini 1997. samo udio poljoprivrede u bruto domaćem proizvodu Bugarske iznosio je 23.3%. Dalje, zbog gospodarskog nazadovanja pojedinih tranzicijskih zemalja, zbog pada BDP i smanjenja mogućnosti zapošljavanja, ponovo

se očituje povećanje udjela primarnog sektora u formiranju bruto domaćega proizvoda, što ulogu svih vrsta transporta čini jednako važnom za razvitak ovoga sektora, gotovo kao i na početku njegova razvitka. Brodovi za prijevoz rasutog tereta, kontejnerski brodovi, tankeri, kočarice, obični kontejneri i kontejneri za specijalne namjene, željeznička vučna i vučena vozila, kamioni, kamionski sanduci, prikolice i poluprikolice, traktori, kombi vozila, zrakoplovi, helikopteri, teglenice, cjevovodi, žičare, radio veze (...), samo su neka od transportnih sredstava koja su omogućila i omogućuju, proizvodnju i distribuciju primarnih proizvoda (žitarica i drugih usjeva, voća i povrća, sjemenja, sadnica, vina, stočne hrane, stoke i ostalih životinja, morske ribe, rakova, mekušaca i drugih morskih životinja, ugljena, kamena, nafte, drva, rude, pijeska, soli i sl.), stvarajući i razvijajući svjetsko tržište za proizvodima primarnoga sektora, podupirući time njihovu masovnu proizvodnju i industrijsku preradu. Zemlje u tranziciji posebnu pozornost moraju obratiti izgradnji primjerenog transportnoga sustava u funkciji povećavanja outputa primarnog sektora i njegova izvoza kako ne bi i dalje morale plaćati visoke transportne troškove i time dodatno gubiti konkurentske prednosti na tržištu primarnih proizvoda. Gotovo sve vrste transporta s više ili manje udjela omogućuju proizvodnju, a potom preradu i realizaciju outputa primarnoga sektora. Dalje, dobro razvijen transportni sustav omogućuje širenje moderne tehnike i tehnologije kao inputa u primarnom sektoru, čime se stvaraju osnove za njegovo povezivanje s ostalim tržištima, ali i bitno restrukturiranje primarnoga sektora sa sve manjim angažiranjem radne snage, uz sve razvijeniju tehnološku osnovu i sve veću ulogu intelektualnog kapitala, suprotstavljajući se na takav način sve više djelovanju zakona opadajućih prinosa. Dalje, veoma je indikativan podatak da povećanje udjela primarnoga sektora u bruto domaćem proizvodu pojedinih tranzicijskih zemalja korespondira s njihovim zapadanjem u začarani krug razvitka. Podatak o rastu udjela primarnog sektora u bruto domaćem proizvodu tranzicijskih zemalja, zbog naslijeđene gospodarske strukture iz komandnog gospodarstva, mogao bi se tumačiti i kao kvalitativan pomak u razvitku tranzicijskih zemalja, da nije istodobno praćen stagnacijom ili smanjenjem outputa primarnoga sektora i smanjenjem udjela sekundarnoga sektora u bruto domaćem proizvodu. Tako je, primjerice, Ukrajina i pored državnih poticaja poljoprivredi, godine 1998. ostvarila samo 52 %, svoje poljoprivredne proizvodnje u odnosu na predtranzicijsko razdoblje.

Sukladno s time, može se zaključiti da povećanje udjela primarnoga sektora u bruto domaćem proizvodu tranzicijskih zemalja, uz istodobnu stagnaciju ili smanjenje njegovog outputa, predstavlja siguran pokazatelj zapadanja gospodarstva u začarani krug razvitka, to više što rast tercijarnog sektora u takvim okolnostima ne može biti značajnijim pokretačem rasta.

Transport i sekundarni sektor

Sekundarni sektor obuhvaća sve prerađivačke djelatnosti, pa se često naziva i prerađivačkim sektorom, a čine ga prerađivačka industrija, opskrba električnom energijom, plinom i vodom, građevinarstvo. Udio sekundarnog sektora u bruto

domaćem proizvodu zemalja s razvijenim gospodarstvima u stalnom je opadanju i procjenjuje se na oko 25%, a njegov je udio u tranzicijskim zemljama u odnosu na predtranzicijsko razdoblje također u opadanju (taj se trend i dalje nastavlja, tako da je u 1999. u odnosu na 1998. zabilježen dalji pad industrijskog outputa u prosjeku za 0,2 % u srednjoistočnim europskim zemljama, a u baltičkim zemljama čak za 8,2 %), kada je bio i do dva puta veći u odnosu na zemlje razvijenih gospodarstava. No, kako to nije posljedica gospodarskog razvitka i rasta, već autarkičnog razvitka i procesa dezindustrijalizacije, to je nakon nepunih deset godina tranzicije output sekundarnog sektora daleko ispod predtranzicijskog. Značenje ovoga gospodarskog sektora za cjelokupan razvitak zemalja, upućuje na konstataciju da se i pored toga što premještaju veliki dio radnointenzivne proizvodnje u zemlje gdje su fizička radna snaga, bezuvjetna poslušnost i vrednota postali udarnim zahtjevom gospodarskoga napretka, zemlje s visokorazvijenim gospodarstvima neće u cijelosti odreći razvitku industrijske proizvodnje, odnosno protekcionističkih ili neoprotekcionističkih mjera o zaštiti industrijskih grana u kojima zemlje u razvitku i tranzicijske zemlje stječu konkurentsku prednost, a koja proizilazi iz jeftinijih inputa – sirovina i radne snage. Zadaća transporta u sekundarnome sektoru ogleda se u efikasnijem i efektivnijem povezivanju proizvodnje i potrošnje, na način da se još više poveća učinkovitost industrijskog razvitka, povežu i u gospodarskom razvitku ujednače pojedine regije uz dalje povećanje kvalitete življenja i prijeko potrebnu zaštitu okoliša, istodobno oslobađajući sve veći broj radno aktivnog stanovništva za potrebe uslužnog sektora. Takav pristup razvitku zbog poznate činjenice da je prosječna proizvodnost rada u uslužnim djelatnostima niža nego kod ostalih djelatnosti, mora implicirati dominaciju uslužnoga sektora u 21. stoljeću, ali i značajno niže stope rasta BDP-a. Zbog toga se kao strateški razvojni cilj zemalja u tranziciju postavlja restrukturiranje unutar sekundarnog sektora, i to oživljavanjem ključnih tvrtki, odnosno značajnijim ulaganjima u proizvodnju i infrastrukturne sustave, kako bi se stvorile osnovne, a ne samo zakonske pretpostavke za razvitak malog i srednjeg poduzetništva i sukladno s time osigurale više stope rasta bruto domaćega proizvoda. Sukladno s time, sadašnje prosječne stope rasta bruto domaćega proizvoda srednjoeuropskih zemalja od 1,8 % u 1998., odnosno 1,4 % u 1999., ne mogu zavrijediti optimistične ocjene. Tranzicijske države moraju posebno biti aktivne u području transporta i komunikacija vezanih uz izgradnju efikasnih i efektivnih prometnih veza, ne samo sa zemljama Europske unije, već i međusobno. Dalje, tranzicijske države stavljanjem postojećeg intelektualnog kapitala u funkciju razvitka transporta i primarnog sektora, osvajanjem novih proizvoda i usavršavanjem postojećih, osvajanjem novih tržišta i poboljšanjem tržišnog nastupa na postojećim tržištima, neovisno o problemima s kojima se sučeljavaju, mogle bi ostvariti gospodarski rast po znatno višim gospodarskim stopama. Neefikasnost intelektualnog kapitala u tranzicijskim zemljama povećavaju i vrijednosti egalitarizma i kolektivizma koje još uvijek snažno utječu na njihove nacionalne kulture i još uvijek nedosljedno provedena privatizacija i liberalizacija, kako unutar pojedinih prometnih grana, tako i unutar samog sekundarnog sektora. Stoga se intelektualnom kapitalu unutar svih gospodarskih sektora mora posvetiti primjerena

pozornost kako bi se sustigle znanstveno tehnološke prednosti koje su razvijeni stekli u genetskom inženjeringu, multisenzorskoj robotici, umjetnoj inteligenciji, mikromehanici kao i u drugim znanstvenim područjima, a turbulencije u razvitku suvremenog društva promatrale ne samo kao prijetnje, već i kao prigode i izazovi, odnosno kao izvori neslućenih mogućnosti.

Transport i tercijarni sektor

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 zasnovanog na klasičnim uslugama mnogo je veće u tranzicijskim zemljama nego zemljama s razvijenim gospodarstvom, što je još jedan od pokazatelja neefikasnosti intelektualnog kapitala u tranzicijskim državama, ali i značenja koje transportni sustav ima za njihov dalji razvitak. Naime, udio klasičnih usluga u uslužnom sektoru razvijenih zemalja procjenjuje se na oko 30%, a u tranzicijskim zemljama i do dva puta više. Bitno je istaći da je rast klasičnih usluga u uslužnom sektoru, ali i u bruto domaćem proizvodu, ponovo u porastu u tranzicijskim zemljama u odnosu na predtranzicijsko razdoblje, što također upućuje na negativan trend razvitka tih zemalja.

Zadaća transporta, odnosno transportnih usluga kao strateški važnih usluga u tercijarnom sektoru sažeto rečeno u kreiranju je i isporuci kvalitete življenja. Putnički brodovi i RO-RO brodovi za prijevoz automobila opremljeni restoranima i barovima, hidrogliiseri, taksi-prijevoz, luksuzni turistički autobusi, gradski prijevoz, putnički vlakovi velikih brzina, podzemne željeznice, poslovni zrakoplovi i sl. potvrđuju iznesenu tvrdnju. Iz ovoga nedvojbeno proizilazi da, primjerice, turizam ne može razvijati država koja nema razvijene cestovne prometnice, željezničke pruge, zrakoplovne i pomorske luke, javni gradski transport, taksi-transport, 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. U svijetu je samo u godini 1998. ostvareno oko 625 milijuna dolazaka inozemnih turista, iz čega proizilazi [1, str. 24] da turizam pokreće gotovo osam milijardi putovanja na relaciji emitivna područja – receptivna područja. Takav podatak stavlja dodatni naglasak na potrebu efikasnog transportnog sustava, i to kako u okviru putničkog tako i u okviru teretnog prometa. Ako se ovome pridoda podatak da su tranzicijske zemlje poput Poljske, Češke, Mađarske, Hrvatske, omiljeno odredište dolazaka inozemnih turista, onda se radi prijevoza svega onoga izravno i neizravno potrebnoga turistima dodatno povećava značenje razvijenog transportnog sustava za tranzicijske zemlje, odnosno njihova gospodarstva.

Transport i kvartarni sektor

Kvartarni sektor obuhvaća djelatnosti koje proizvode znanje ili razvijaju kvalitetu ljudskog čimbenika (obrazovanje, zdravstvena zaštita i socijalna skrb, i ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti). Zadaća kvartarnog sektora, konkretno usluga koje pruža, ističe značenje kreiranja usluga sa svrhom promijeniti i unaprijediti na neki način primatelja usluge. Razvijen transportni sustav postao je osnovni čimbenik društvene infrastrukture koju čine usluge kvartarnog sektora. 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 iznesenoj tvrdnji. Za uslugama obrazovanja, kulture, zdravstva, komunalnim i stambenim uslugama nikada neće prestati potražnja. Potražnja i ponuda tih vrsta usluga s porastom kvalitete življenja modificira se tako da ih konzumira sve širi krug korisnika na kvalitativno i kvantitativno većoj razini. Zadaća transporta ogleda se u podupiranju i sukladno s time povećavanju efikasnosti i efektivnosti rada kvartarnih djelatnosti, počevši od transportiranja otpada iz gradova i tvornica do odlagališta za otpad, preko omogućivanja hitnih medicinskih intervencija i pomoći unesrećenima na nedostupnim terenima i dopremi medicinske i ine pomoći područjima zahvaćenima elementarnim nepogodama do telemedicine i organiziranja "satelitskih seminara", tele-konferencija i drugih oblika obrazovanja. Troškovi za obavljanje usluga kvartarnog sektora u trenutku činjenja uglavnom su ulaganja u buduću proizvodnost, jer ulaganje u zdravstvenu zaštitu znači da će radna snaga u budućnosti biti proizvodnija, a bolje zdravstveno stanje zahtijevat će i manje izdatke za liječenje, bolovanja i sl. Obitelji koje su programima socijalne skrbi zaštićene bijede i siromaštva, nakon oživljavanja gospodarskih aktivnosti postaju proizvodni građani, a njihova djeca nakon uspješno završenog obrazovnog procesa također. Zadaća je transporta u kvartarnom sektoru i povezivanje različitih ljudi i socijalnih skupina, uz povećanje mobilnosti i mogućnost komuniciranja sukladno s potrebama svakoga pojedinca. Za one pojedince, čak, studente, starije i invalidne osobe, građane koji žive na otocima i drugim perifernim i nerazvijenim područjima, a koji ne mogu u okviru svojih mogućnosti osigurati potrebe mobilnosti i komuniciranja, za te se potrebe osiguravaju pojedine vrste transporta uz sufinanciranje iz državnog ili iz lokalnih proračuna. Dalje, omogućujući mobilnost intelektualnog kapitala, a time i njegovo efikasno i efektivno uglavničenje, značenje transporta za kvalitativni pomak u kvartarnom sektoru poprima još veće značenje.

Transport i kvintarni sektor

Kvintarni sektor čine poslovne usluge i poslovi državne uprave. Usluge kvintarnog sektora (obuhvaća financijsko posredovanje, poslovanje nekretninama, iznajmljivanje i poslovne usluge, javnu upravu, obranu i obvezno socijalno osiguranje), sudjeluju u stvaranju "neopipljivih roba", pri čemu je najznačajnija informacija. Pojašnjenje rasta uloge kvintarnog sektora proizilazi iz indirektno potražnje tvrtki, odnosno iz povećanja značenja intelektualnog kapitala. Poslovne tvrtke odu-

vijek su se koristile brojnim uslugama koje su bile preduvjet za njihovo funkcioniranje. 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 i nedostatak internih resursa (financijskih i ljudskih) sve će više poticati tvrtke da se koriste vanjskim uslugama, umjesto da ih posjeduju u okviru tvrtke. Dokaz je za to i sve veća razvijenost Renta kao posebnog oblika poduzetničkog biznisa (rent a car, rent a TV, rent a boat). Dalje, razvitak kvintarnog sektora u tranzicijskim državama dovest će do daljeg razvitka i samoga transporta, 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 razvitku malog poduzetništva i snižavanju cijena transportnih usluga. Kvintarni sektor, a u okviru njega i transport morao bi odigrati veoma važnu ulogu i u deurbanizaciji tranzicijskih država i njihovoj ravnomjernoj naseljenosti što bi također moralo rezultirati boljom iskorišćenošću vlastitih potencijala razvitka i njihovom gospodarskom prosperitetu.

Transport i začarani krug razvitka

Pojam i značajke zemalja u tranziciji

Pojam zemalja u tranziciji označuje takve zemlje koje nakon propasti eksperimenta zvanog "komunizam" pokušavaju napustiti ustroj svojeg gospodarstva na osnovama komandnog gospodarstva i zamijeniti ga slobodnim tržišnim gospodarstvom, odnosno vratiti se privatnom vlasništvu i "eksploataciji" radne snage, sa svrhom organiziranja proizvodnje roba i usluga na značajno višoj razini efikasnosti i efektivnosti uz kvalitetu življenja primjerenu zemljama razvijenih gospodarstava. Kao osnovne značajke zemalja u tranziciji mogu se izdvojiti: propadanje industrije koja je njihovom cjelokupnom predtranzicijskom razvitku davala osnovni ton, turbulentna politička situacija koja se ogleda u gotovo stalno prisutnoj potrebi prijevremenih izbora, istovjetnost strateških ciljeva (pristupanje Europskoj uniji, euro-atlantskom savezu i WTO), nedostatna razvijenost i nepostojanje volje za produbljivanjem zajedničke suradnje, više politička nego ekonomska borba za poziciju lokomotive u priključivanju Europskoj uniji, velika nezaposlenost i unatoč tome precijenjenost cijene rada na tržištu radne snage (ta konstatacija jednako vrijedi za zaposlene u javnom sektoru kao i za usluge obrtnika i malih privatnih poduzetnika), nemogućnost pokretanja velikih projekata za stvaranje zdravih centara razvitka, usitnjenost i nedostatna iskorištenost poljoprivrednih gospodarstava, nedostatna razvijenost novčarskog tržišta praćena velikom potražnjom za svježim kapitalom i sukladno s time i visokim kamatnim stopama, potreba daljeg zaduživanja u inozemstvu uz stalno prijeteću tendenciju reprogramiranja starih dugova, veliki unatarnji dug i nemogućnost naplate potraživanja, korumpirani menadžment i novonastali tyooconi koji *in continuo* pokušavaju "isisati" i posljednju novčanu jedinicu iz preuzetih privatiziranih tvrtki (...).

Gospodarsko raslojavanje tranzicijskih zemalja

Činjenica da istočnoeuropske zemlje nisu imale podjednake startne pozicije za tranzicijske promjene već je u startu nagovijestila mogući neravnomjerni gospodarski razvitak tranzicijskih zemalja, premda ni najpesimističnije prognoze nisu predviđale njihovo zapadanje u začarni krug razvitka, kao pojam koji je dotada bio rezerviran isključivo za zemlje u razvitaku. Začarani krug (circulus vitiosus) označuje nemogućnost, neznanje, nesposobnost, nerazvijenih zemalja da svladaju prepreke s kojima se susreću prigodom kombiniranja osnovnih čimbenika razvitka i umjesto stvaranja procesa samopodržavajućeg rasta, dodatnim kreiranjem viškova neiskorištenih kapaciteta potiču prepreke razvitku, čineći tako samopodržavajućim čimbenike siromaštva. Tako će unatoč obećanoj ekonomiji blagostanja ili ekonomskoj politici velikog udara, a možda upravo i zbog toga, glavnini pučanstva tranzicijskih zemalja posljednje desetljeće 20. stoljeća ostati u sjećanju po nemilosrdnosti gospodarske doktrine laissez faire, odnosno nemogućnosti nevidljive ruke da ispravi nedjelotvornost, nejednakost i nestabilnost prouzročene prelaskom na slobodno tržišno gospodarstvo. Otkazi, stečajevi, siromaštvo, povećavanje nezaposlenosti, neuspješna, a ponegdje i nezakonita pretvorba postali su svakodnevica zemalja kojih se gospodarstva nalaze u tranziciji. I, premda su Poljska, Slovačka i Slovenija u godini 1998. uspjele premašiti veličinu predtranzicijskog bruto domaćeg proizvoda [2, str. 522] i time prekinuti začarani krug siromaštva i potaknuti "dobri krug" gospodarskoga razvitka, ostale zemlje, izuzevši Češke (95,4 %) i Mađarske (95,4 %), ne samo da su se udaljile od veličine predtranzicijskog bruto domaćeg proizvoda već su počele gospodarski nazadovati, pa se težina njihova položaja sve više uspoređuje s položajem zemalja u razvitaku, a njihovo gospodarsko propadanje sa začaranim krugom razvitka. Hrvatska koja se unatoč najboljoj pripremljenosti za tranziciju našla u skupini manje razvoju tranzicijskih zemalja, čineći značajne napore na području demokratizacije, stvara osnovne preduvjete za izlazak na put gospodarskoga razvitka, koji podržan sinkroniziranim djelovanjem na različitim područjima, mora pridonijeti znatno bržem dostizanju predtranzicijske razine bruto domaćega proizvoda.

Dalje, takav razvitak tranzicijskih zemalja pridonosi dodatnom produbljivanju jaza između razvijenog Zapada i nerazvijenoga Istoka, odnosno razvijenog Sjevera i nerazvijenog Juga. Sukladno s time, radi uravnoteženog razvitka tranzicijskih zemalja i njihovog možebitnog jedinstvenog prijema u Europsku uniju, potrebno je preusmjerivanje investicija u njihova gospodarstva, odnosno davanje prioriteta u financiranju profitabilnim projektima slabije razvijenih tranzicijskih država, kako bi se spriječilo njihovo dalje raslojavanje, koje, ako se nastavi, može završiti njihovom gospodarskom i prometnom izoliranošću.

Efekte privatizacije transporta na ekonomski razvitak tranzicijskih zemalja

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 (...). 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. Nadalje, tranzicijske države su u procesu privatizacije transporta opterećene dodatnim problemima koji se ogledaju prije svega u nedostatnim glavnica, dotično nerazvijenosti financijskog tržišta, nepostojanju jakog privatnog sektora, dezintegraciji gospodarskoga i političkoga prostora te složenoj političkoj situaciji. Sukladno tome, da bi se privatizacijom transporta proizveli i direktni efekti na gospodarski razvitak tranzicijskih zemalja bila je potrebna izgradnja zakonskog i financijskog regulacijskog okvira te jačanje privatnog sektora. Tako je primjerice, već 1993. godine zahvaljujući širokom privatizacijskom programu u bruto domaćem proizvodu Mađarske privatni sektor sudjelovao sa oko 50 %. No, kako je privatni sektor glavnine tranzicijskih zemalja bio tek u stvaranju, njegova jačina, razvijenost robne razmjene s inozemstvom, potrebe turizma i trgovine, opredjelile su i ulaganja u prometnu infrastrukturu tranzicijskih zemalja, ali i brzinu i načine privatizacije pojedinih vrsta transporta. Privatizacija diktirana povećanom integracijom ovih gospodarstva u globalni sustav stavljaajući naglasak na poboljšanje međunarodnih veza i brzo pritičanje stranih investicija očitovala se prije svega u privatizaciji zračnoga i pomorskog prijevoza (koji su i inače bili najviše izloženi međunarodnoj konkurenciji) i pripadajuće im infrastrukture.

Ekonomski razvitak tranzicijskih zemalja, da bi se mogao utemeljiti na primjeni novih i efikasnih transportnih tehnologija, nužno zahtijeva da proces privatizacije bude oslonjen na primjerenu kombinaciju domaćeg intelektualnog kapitala i korištenja gotovih rješenja iz razvijenih zemalja, odnosno primjerenu kombinaciju domaćeg i inozemnog kapitala glede optimalizacije vlastite i inozemne transportne tehnologije. Sukladno tome, investiranje u transportni sustav, dotično suvremene transportne tehnologije iziskuje pokretanje unutarnjih kreativnih i inovativnih snaga tranzicijskih država na način da se latentna intelektualna energija i talenti pojedinih nacija prometnu u njihove temeljne konkurentske prednosti.

No, liberalizacija i privatizacija transporta same po sebi nisu dostatne da bi se u cijelosti pokrenuo gospodarski razvitak tranzicijskih zemalja te da bi one izašle u dobri krug razvitaka. Da bi efekti liberalizacije i privatizacije transporta u punoj mjeri došli do izražaja u povećanim gospodarskim aktivnostima tranzicijskih zemalja, nužno je potrebno, daljnje jačanje tržišnoga mehanizma te poticanje ulaska novih i jačanje postojećih privatnih tvrtki uz njihovu kontinuiranu integraciju u međunarodni gospodarski sustav. No, privatizacija transporta u slabije razvijenim tranzicijskim zemljama kao što je primjerice Hrvatska ne samo da nije dovela do značajnijeg gospodarskog napretka već je pojedine grane prometa kao što je pomorski promet i uz njega vezane gospodarske djelatnosti (luke, željeznicu...) poradi propadanja najvećega domaćeg broдача "Croatia Line", dovela u još nezavidniji položaj. Takvi, ali i pozitivni primjeri privatizacije, kao što je primjerice

privatizacija zračne luke u Pragu ili dobro provedene privatizacije telekomunikacija izuskuju jak angažman ili bolje rečeno vodeću ulogu državnih vlasti u procesu privatizacije transporta.

Nadalje, vlade tranzicijskih zemalja trebaju i dalje nastaviti s privatizacijom transporta i transportne infrastrukture uvijek i iznova privlačeći strani kapital uz maksimalno angažiranje domaćeg kapitala i domaćih glavničara kako bi se proces privatizacije transporta mogao u primjerenom mjeri staviti u funkciju privatiziranog i liberaliziranog gospodarstva tranzicijskih zemalja. Veoma je bitno istaknuti da privatizacija transporta nikako ne smije predstavljati trgovinu transportom, a ona i nije zapravo ništa drugo do trgovina ako se prikupljeni kapital ne investira u modernizaciju prioritetnih vrsta transporta, odnosno ako se kapital ostvaren prodajom pojedinih transportnih tvrtki ili infrastrukturnih sadržaja ne investira u izgradnju novih i oplemenjivanje postojećih. No, to svakako ne znači da se kapital ostvaren prodajom pojedinih transportnih tvrtki ili infrastrukturnih sadržaja ne može investirati u druge gospodarske sektore, izuzev u potrošnju.

Transport i održivi razvitak

Govoriti o održivom razvitku, a da se istodobno ne razmatra održivi razvitak transporta, čini se neprimjernim poglavito zato što transport kao sastavni dio ljudskoga okoliša, svojom razvijenošću u svim svojim vrstama, pridonosi njegovu oblikovanju i valorizaciji svih razvojnih resursa jednoga društva, istodobno čineći brojne pozitivne i negativne učinke izazivajući sve veće društvene troškove i time dvojbe o sposobnosti, kako razvijenih europskih zemalja, tako i zemalja u tranziciji u minimiziranju nepovoljnih učinaka koje transport izaziva, na način da njegov dalji razvitak bude sukladan s načelima održivog razvitka i da se pronađu efikasni ciljevi i pravedne akcije za ostvarenje održivog razvitka transporta. Pored toga, transport je važna gospodarska djelatnost u Europskoj uniji i preduvjet za njezin još brži gospodarski rast i razvojnu aktivnost uz njezino istodobno proširenje novim članicama i potrebu stvaranja efikasnijeg, modernijeg i jeftinijeg transportnog sustava, da bi se u punoj mjeri ostvarila njezina dva osnovna načela, slobodno kretanje putnika i slobodno kretanje roba. Dalje, industrija motornih vozila zajedno s dijelovima i priborom čineći 75% outputa proizvodnje prijevoznih sredstava, predstavlja jednu od najpropulzivnijih djelatnosti Europske unije. Ako se ovome pridoda i proizvodnja zrakoplova s udjelom od 14% i neprijeporna činjenica da industrija transportne opreme predstavlja značajan input za brojne druge industrijske sektore, onda je sasvim jasno da će se i pored negativnih učinaka transporta, koji dostižu i 4% bruto domaćeg proizvoda EU, javljati stalni zahtjevi za njegovim neprekidnim rastom. Dalje, budući da zbog važnosti transporta u svim gospodarskim sektorima brži rast bruto domaćeg proizvoda ima za posljedicu i brži rast transporta kao rješenje za održivi razvitak transporta, nužno se nameće politika održivog razvitka, odnosno ograničenog rasta.

Transport i održivi razvitak u svijetu

Prekomjerno iskorištavanje prirodnih resursa uz sve veće troškove njihove eksploatacije i potreba da se spriječi dalje zagađivanje okoliša i degradacija pojedinih prostora uz stalno postojeću tendenciju razvijenih zemalja za kontrolom brzine rasta i razvitka gospodarskih aktivnosti dovest će u osamdesetim godinama do pojave koncepta održivoga razvitka. Pod pojmom održivoga razvitka¹ (sustainable development) razumijeva se težnja za primjerenom uporabom ograničenih resursa, na načelima ekonomske efikasnosti i obnovljivoj sposobnosti ekosustava i njegovu kapacitetu, odražavajući dinamičku ravnotežu odnosa priroda – čovjek – društvo – tehnologija. Sukladno s time, politika održivoga razvitka indirektno se oslanja na studiju Hudson Instituta, snažno podupirući neomaltuzijansko stajalište – oprezni pesimist, što se izravno protivi interesima tranzicijskih zemalja i zemalja u razvoju, jer premda ne isključuje gospodarski rast, svodi ga u okvire koji ne udovoljavaju potrebama njihova razvitka, osobito onih slabije razvijenih. Politika održivoga razvitka time preslikava Darwinovu teoriju na odnose između razvijenih, srednje razvijenih i nerazvijenih zemalja, stvarajući time nenaravni gospodarski lanac, pokušavajući ga usporediti s onim u prirodi, a po kome se proizvodnja i potrošnja morju uskladiti s dinamikom proizvodnih i potrošnih procesa koji se odvijaju u prirodi. U prilog iznijete konstatacije može poslužiti i podatak da su na Rimskom sastanku (1994.) poglavari država Europske unije zamijenili izraz “održivi razvitak” sa zadaćom zaštite okoliša u svrhu osiguranja “održivog rasta”.

Budući da razvijenost transportnog sustava snažno određuje gospodarski i društveni život svake zemlje (čini 7%-8% ukupnog društvenog proizvoda zemalja Europske unije, ukupno zapošljavajući više od 6 milijuna djelatnika) i budući da je transport kao specijalizirana djelatnost (osobito cestovni i zračni) jedan od značajnijih čimbenika ekološke distorzije, potrebno je odrediti i pojam održivog razvitka transporta. Uvažavajući i drukčije definicije održivog razvitka transporta (prometa), pod ovim pojmom valja razumijevati transportnu infrastrukturu i suprastrukturu koja je u funkciji oplemenjivanja ljudi, prostora i svih razvojnih resursa, osiguravajući pritom najveću moguću razliku između pozitivnih eksternih učinaka (eksterne ekonomije) i negativnih eksternih učinaka (eksterne disekonomije).

¹“Mnogo je definicija kojima se nastoji odrediti pojam održivog razvoja. Prema jednom, dosta uobičajenom tumačenju tog pojma, pod održivim se razvojem razumijeva rast koji ne umanjuje ukupnu kakvoću i upotrebljivost prirodnih izvora. Po drugom se shvaćanju održivi razvoj opisuje kao razvoj koji ne prelazi granice obnovljivosti svoje prirodne osnove... I, najzad, taj se pojam objašnjava kao proces u kojemu svatko može rasti ako to ne čini na štetu drugoga”. Padjen, J.: Održivi razvoj i razvoj prometa, *Suvremeni promet*, Vol. 20, br. 1-2, Zagreb, 2000., str. 11.

Transport i održivi razvitak u tranzicijskim zemljama

Obraćajući se u svibnju godine 2000., ministrima 47 zemalja članica ECMT-a na njihovom zasjedanju u Pragu, predsjednik Češke Vaclav Havel pozvao ih je, između ostalog, da posvete mnogo veću pozornost održivom razvitku transporta, da bi se u vrijeme sveopće globalizacije, povećala zaštita krajobraza, okoliša i gradova od štetnih utjecaja transporta. Takav poziv u dobroj mjeri odslikava potrebe tranzicijskih zemalja, ali i potrebu kreiranja primjerene i pravedne politike održivog razvitka, koja će biti na opću korist, kako postojećih država i njihovih stanovnika, tako i budućih naraštaja i same prirode, odnosno cjelokupnoga biljnoga i životinjskoga svijeta.

Koncepcija održivog razvitka koja se teorijski i praktično razmatra već dvadesetak godina, još uvijek nije dostatno teorijski ni zakonodavno osmišljena ni u razvijenim gospodarstvima, a tranzicijske zemlje, zbog političkih i gospodarskih promjena kojima su bile izložene potkraj ovoga stoljeća, toj problematici nisu ni posvetile dostatno pozornosti, usmjerivši svoje napore na oživljavanje gospodarskih aktivnosti i zaustavljanje pada bruto domaćeg proizvoda, na smanjivanje stope nezaposlenosti, uspostavu monetarne stabilnosti, izgradnju fiskalnog sustava, uspostavu i jačanje novčarskog tržišta, deregulaciju gospodarskih aktivnosti, privatizaciju (...). No, neovisno o opravdanosti prioriteta tranzicijskih zemalja, konkretno njihovih demokratski izabranih vlada, globalni ciljevi društvenog razvitka u zapadnoeuropskim zemljama, relevantni za sveukupan gospodarski razvitak i razvitak transporta na načelima održivog razvitka, moraju postati sastavni dio njihove gospodarske i društvene politike razvitka, jer je poduzimanje pravodobnih preventivnih mjera za zaštitu okoliša i prirodnih resursa mnogo efikasnije i efektivnije od mogućeg naknadnog saniranja ekoloških šteta.

Kako Europska konferencija ministara transporta (ECMT) predviđa da će u narednom razdoblju u tranzicijskim zemljama doći do većega porasta cestovnoga prijevoza, a zato što na cestovni prijevoz otpada oko 92% negativnih efekata transporta u zapadnoeuropskim zemljama, problematika održivoga transporta za tranzicijske zemlje dobiva dodatno na značenju. Udio ulaganja u prometnu infrastrukturu u domaćem proizvodu 11 europskih tranzicijskih zemalja povećava se i iznosi više od 1%, no oko 50% investicija otpada na održavanje infrastrukture. Sukladno s time, tranzicijske države za koje je zamjetno da imaju relativno razvijeniji cestovni i zračni u odnosu na željeznički transport, u narednom razdoblju značajniji dio svojih investicija u prometnu infrastrukturu moraju uložiti u razvitak i modernizaciju željezničkoga transporta. Na takav će se način sigurno povećati i efekti ulaganja u prometnu infrastrukturu, zato što glavnina tranzicijskih zemalja ima neefikasne željezničke uprave čije gubitke dodatno moraju subvencionirati iz državnoga proračuna.

Dalje, tranzicijske zemlje politiku održivog razvitka i održivog razvitka transporta moraju promotriti u kaleidoskopu svih prednosti i mogućih negativnih gospodarskih implikacija za njihov budući gospodarski razvitak. To podrazumijeva

donošenje adekvatnih strategija razvitka na nacionalnom planu, ali i rad na dijalogu i partnerstvu između samih tranzicijskih zemalja sukladno s već osmišljenim i pos-tavljenim ekološkim standardima i tehnološkim postupcima Europske unije.

Liberalizacija i održivi razvitak transporta

Liberalizacija transporta može se tumačiti kao neka vrsta gospodarske doktrine laissez faire u poslovanju na transportnome tržištu. Liberalizacija transporta implicirajući slobodan pristup infrastrukturi različitih prijevoznika (uvođenja kabotaže) pitanje izgradnje, održavanja i razvitka infrastrukture, premješta se 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 sukladno s politikom održivoga razvitka prometa inventariziraju i valoriziraju postojeću transportnu infrastrukturu i suprastrukturu i da odrede i usuglase kriterije o njihovoj daljoj izgradnji, modernizacije, održavanju i iskorištavanju, vodeći pritom računa da što brže i efikasnije ostvare potrebna prilagođivanja razvijenosti i uključivanja pojedinih vrsta transporta u razvijeni transportni sustav Europske unije. Na takav način osnovni problem ne postaje kako prikupiti i gdje uložiti prikupljeni kapital nego kako prikupljena sredstva što efikasnije i efektivnije iskoristiti, kako upravljati transportnim sustavom, kako ukloniti uska grla, ali i višak transportnih kapaciteta i kako postojeći i budući transportni sustav komercijalno što učinkovitije iskoristiti sukladno sa zahtjevima korisnika transportnih usluga uz primjereno uvažavanje načela politike održivog razvitka.

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 moraju modernizirati svoj vozni park sukladno s 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 u brzini i sigurnosti, dovode do dalje modernizacije transporta i do uvođenja nove transportne tehnike i tehnologije, a to će sigurno imati za rezultat istiskivanje velikog broja transportnih tvrtki tranzicijskih zemalja s transportnoga tržišta, a koje svoje poslovanje neće moći u kratkom roku uskladiti s politikom održivog razvitka transporta.

Moguće negativne implikacije ekonomskih aspekata upravljanja održivim razvitkom na tranzicijske zemlje

Tehnološki razvitak i s njime povezan razvitak transporta, kao produkti čovjekove težnje da ovlada prirodom, ali i drugim ljudima, počevši još od ludističkog pokreta do današnjih dana, stavlja pred čovječanstvo brojne i "nerazriješive" dvojbe. Nudeći obilje, uz istodobno jaka distorzivna djelovanja i prijetnje svim trima živim

svjetovima, tehnološki napredak i s njim povezani napredak transporta, sasvim se opravdano pokušavaju staviti u primjerene granice rasta, koje će postati jamcem zaustavljanja daljih destruktivnih ekoloških učinaka i disekonomije, koji nastaju proizvodnim i inim ljudskim aktivnostima i djelatnostima. No, kako je neprijeporna činjenica da su zemlje s razvijenim gospodarstvima glavni potrošači energije i neobnovljivih prirodnih resursa i glavni proizvođači, ponuđači, ali i korisnici tehničkih i tehnoloških sredstava koja djeluju distorzivno u makrosustavu, tranzicijske zemlje bezuvjetno moraju razmotriti i moguće negativne implikacije ekonomskog upravljanja održivim razvitkom, a koje se mogu odraziti na njihova vlastita gospodarstva.

Sukladno s time, u nastavku se kao glavne moguće negativne implikacije ekonomskih aspekata upravljanja održivim razvitkom i održivim razvitkom transporta po gospodarstva tranzicijskih zemalja izdvajaju:

- (1) Politika održivoga razvitka, osim brojnih prednosti zahtijevajući osnovne promjene u tehnologiji, gospodarstvu i u cijelome društvu, može dokinuti i posljednje pretpostavke postojanja komparativnih prednosti umanjujući time mogućnosti zemalja u tranziciji i zemalja u razvoju za bržim gospodarskim rastom i oporavkom.
- (2) Politika održivoga razvitka transporta potencirajući da nepovoljne učinke transporta mora snositi onaj tko ih je prouzročio može tranzicijske zemlje i njihove građane dovesti u nepovoljniji položaj i zato što te zemlje i inače imaju negativnu trgovinsku bilancu, što znači da će se glavnina transportnih troškova i dalje prevaljivati na njih.
- (3) Politika održivog razvitka transporta, zahtijevajući dalje pooštavanje standarda i tehničkih propisa, mogla bi na privatiziranom i liberaliziranom transportnom tržištu zbog neadekvatne prometne infrastrukture i suprastrukture tranzicijskih zemalja i značajne uloge koju cijena prijevoza ima u strukturi izvoznoga proizvoda značajnije umanjiti konkurentske sposobnosti njihovih transportnih tvrtki.
- (4) Briga za održivim razvitkom i održivim razvitkom transporta oprijedjelit će veličinu i strukturu ulaganja u transport, čime se selektivnim financiranjem pojedinih vrsta transporta, bez uzimanja u obzir realnih potreba izgradnje transportne mreže tranzicijskih država, zapriječiti ili otežati njihov pristup međunarodnim financijskim institucijama.
- (5) Metoda upravljanja održivim razvitkom na osnovi ekološkog ocjenjivanja životnog ciklusa ekonomskih dobara izravno se upliće u tržišni mehanizam formiranja cijena, otvarajući ponovno vrata regulaciji pravdajući to nesavršenošću tržišnih odnosa, a zapravo indirektno utječući na mijenjanje izbora pojedinaca i poslovnih pothvata, potičući ih da nabavljaju sirovine iz inozemstva u zamjenu za kontrolirani transfer tzv. čistih tehnologija u tranzicijske zemlje i zemlje u razvoju. Na takav bi način mogao proizaći dvostruki pozitivan efekt za razvijena gospodarstva: regulacijskim mjerama spriječit će dalje iskorištavanje domaćih prirodnih resursa uz istodobno jak izvozni stimulans domaćem sekundarnom sektoru.

Zaključak

Transport kao tradicionalna ljudska djelatnost od svojih prapočetaka pa sve do današnjih dana, ne samo da ne gubi na značenju, već i dalje ostaje osnovnim preduvjetom efikasnog obavljanja svih gospodarskih aktivnosti i aktivnim promotorom gospodarskoga i društvenoga razvitka, a time i kreiranja bogatstva u svim gospodarskim sektorima. Porast kvalitete življenja praćen promjenama značenja pojedinih gospodarskih sektora za dalji gospodarski i ini napredak, stavlja pred transport kao specijaliziranu djelatnost nove izazove na način da ne umanjujući kvantitativne zahtjeve, istodobno povećava zahtjeve za visokokvalitetnim transportnim uslugama zasnovanima na suvremenim transportnim tehnologijama. Dobro organizirani i strukturirani transportni sustav omogućujući širenje moderne tehnike i tehnologije u svim gospodarskim sektorima uz ostvarivanje pune mobilnosti intelektualnoga kapitala, javlja se i kao posredan i neposredan pokretač gospodarskih aktivnosti i time efikasan činitelj proboja začaranog kruga razvitka u koji su zapale slabije razvijene tranzicijske zemlje. Samo kvalitetno tehnički i tehnološki na znanju ustrojeni transportni sustav, može biti jamcem primjerenoga korištenja svih razvojnih resursa tranzicijskih zemalja, probijajući time začarani krug razvitka i realno čineći ostvarivima njihove težnje prema općem društvenom, gospodarskom, socijalnom i kulturnom napretku. Izjednačujući uvjete gospodarstva između razvijenih i tranzicijskih zemalja transport pridonosi njihovom ravnomjernom rastu i razvitku i kao jedan od najvažnijih činitelja za pomak od integriranog u segregirano gospodarstvo, stvara za tranzicijske zemlje osnovne pretpostavke njihovog efikasnog uključivanja u sve postojeće procese globalizacije na osnovi vlastitih konkurentskih prednosti.

Premda transport izaziva veliki broj nepovoljnih učinaka na okoliš, upravo je transport omogućio i njegovu odgovarajuću zaštitu, uspostavljajući osnove za stvaranje industrijskih zona, trgovinskih centara, robnotransportnih centara, terminala (...) i time preseljenja gospodarskih aktivnosti iz užih gradskih područja. Dalje, transport je jedan od osnovnih čimbenika stavljanja u funkciju neobrađenih poljoprivrednih površina, efikasnije zaštite šumskih gospodarstava i drugih zaštićenih područja, deurbanizacije i sl. čime se još više povećava kvaliteta čovjekova življenja i zaštite okoliša. Sukladno s time, da bi tranzicijske zemlje uspješno završile razdoblje homestazije svojih gospodarstava i krenule putem visokih gospodarskih stopa rasta, bit će potrebno u narednom razdoblju učiniti značajnija ulaganja u razvitak svojih transportnih sustava koji moraju omogućiti multipliciranje gospodarske suradnje sa drugim razvijenim zemljama, istodobno smanjujući vlastite negativne efekte na životnu sredinu i stanovništvo. Također, tranzicijske bi zemlje morale izgraditi svoj vlastiti stav prama politici održivoga razvitka i održivoga razvitka transporta, i to tako da pomognu u nalaženju sofisticiranijih metoda, jer je vrlo upitno može li proklamirani pristup održivom razvitku transporta zasnivajući se na regulacijskim mjerama i uplitanju u tarifnu politiku transportnih tvrtki, dovesti do svođenja eksternih troškova na primjerenu razinu i podizanja kvalitete prijevoznih usluga, a da njezini učinci budu razmjerni s interesima krajnjih korisnika prijevoznih usluga, koji će u najvećoj mjeri i snositi troškove takve politike.

LITERATURA:

1. *Ban, I.*: "Prema održivom prometu u službi turizma", *Suvremeni promet*, Vol. 20, br. 1-2, Zagreb, 2000.
2. *Vojnić, D.*: "Ekonomska znanost i tranzicija", *Ekonomija*, Vol. 5, br. 4, Zagreb, 1999.
3. ECMT Statistics of Passenger and Freight Transport <http://www.oecd.org/cem/stat/transport/index.htm>.

TRANSPORT – A FACTOR IN BREAKING THE VICIOUS CIRCLE
OF DEVELOPMENT IN TRANSITIONAL COUNTRIES

Summary

Transport as a specialized 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 transport as one of the key factors in breaking the vicious circle in which the countries formerly having centrally planned economies find themselves at the end of 20th century.

Then, the terms sustainable development and sustainable development of transport in the transitional countries as well as in the world are elaborated.