

Dr. sc. **Ratko Zelenika**, redoviti profesor
Ekonomski fakultet
Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka
Helga Pavlič, dipl. oec., znanstvena novakinja
Ekonomski fakultet
Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka
Mr. sc. **Drago Pupavac**, viši predavač
Veleučilište u Rijeci
Vukovarska 58, 51000 Rijeka

INTELEKTUALNI KAPITAL U FUNKCIJI RAZVOJA PROMETA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

Sažetak

Razvoj svake države, a posebice razvoj njezinih regija uvelike ovisi o razvijenosti prometnih grana. Primorsko-goranska županija ima razvijenu obalu, ali i brdovito i šumovito zaleđe. Mogućnosti razvoja brodogradnje, drvne industrije te drugih pokretača razvoja gospodarstva još uvijek nisu dovoljno istražene i valorizirane. Strateški položaj luke Rijeke od krucijalnog je značenja ne samo za Primorsko-goransku županiju, nego i za cijelu državu. Ceste i željeznice omogućuju povezivanje svih nacionalnih gospodarskih subjekata, kao i stranih, postojećih i potencijalnih partnera preko luke Rijeka s ostalim pomorskim državama. Od svih grana prometa najviše su zastupljeni pomorski, željeznički i cestovni promet. Još uvijek je nedovoljno razvijen zračni promet. Međutim, zastarjelost prometne infrastrukture i suprastrukture zahtijeva modernizaciju prometnica i prijevoznih kapaciteta. Osvremenjivanje prometne infrastrukture i suprastrukture potrebno je ne samo zbog potreba domaćega transporta i prometa, nego i radi ostvarivanja konkurentnih prometnih i gospodarskih prednosti u odnosu na sve jaču konkurenciju koja okružuje Republiku Hrvatsku.

Upravo zbog navedenih razloga naglasak treba staviti na intelektualni kapital kao najznačajniji pokretač razvoja općenito, a posebice kao pokretaču razvoja svih prometnih grana. Jer, intelektualni kapital je temeljna pretpostavka uspješnoga i profitabilnoga poslovanja, a posebice intelektualni kapital podržan kvalitetnim informacijama i suvremenim informacijskim tehnologijama. Takav intelektualni kapital upotpunjen najnovijim spoznajama s globalnoga prometnoga tržišta, vanjske trgovine, špedicije, logistike, najnovije tendencije u ponudi i potražnji na svjetskom tržištu (...) može povećati, razviti i/ili pridonijeti razvoju pojedinih (ako ne i svih) grana prometa Primorsko-goranske županije, a zatim i na razini cijele države.

Ključne riječi: intelektualni kapital, pomorski promet, željeznički promet, cestovni promet, zračni promet

1. Uvod

Tijekom protekla tri desetljeća došlo je do bitnih, gotovo revolucionarnih promjena najprije na makro, a potom i mikro razini pristupa upravljanja transportnim i prometnim sustavima, što je rezultiralo brojnim i suptilnim promjenama u svim gospodarskim sektorima. Klasični čimbenici rasta i razvoja prometnih i gospodarskih sustava, zemlja, rad, kapital i organizacija, sve više ustupaju mjesto intelektualnom kapitalu, koji potpomognut suvremenim transportnim tehnologijama, inteligentnim transportnim sustavima i informacijskim tehnologijama postaje temeljnim čimbenikom optimalizacije proizvodnje prometnih usluga unutar svih prometnih grana. Tako će intelektualni kapital inicirati transformaciju tradicionalnih transportnih i prometnih sustava u inteligentne transportne i prometne sustave označavajući završnu fazu u razvoju globalnoga transportnoga i prometnoga sustava (klasične infrastrukture), istodobno predstavljajući jedan od najrespektabilnijih čimbenika za na znanju utemeljeni prometni, logistički i gospodarski rast visokorazvijenih narodnih gospodarstava.

Sukladno tomu, postavljena je radna hipoteza: **Stavljanjem u funkciju postojećega prometnoga intelektualnoga kapitala može se, u najvećoj mogućoj mjeri, ostvariti rast i razvoj prometnoga sustava Primorsko-goranske županije te tako izravno i bitno pridonijeti povećanju natjecateljskih sposobnosti svih aktivnih sudionika prometnoga i gospodarskoga sustava iz užega i širega regionalnoga okružja.**

2. Teorijske znakovitosti prometa i intelektualnoga kapitala

Da bi se mogla dokazati hipoteza o utjecaju intelektualnoga kapitala na razvoj prometa Primorsko-goranske županije, potrebno je jezgrovito elaborirati: **1) važnije značajke o transportu i prometu i 2) bitna obilježja intelektualnoga kapitala.**

2.1. Važnije značajke o transportu i prometu

Uvažavajući i drukčija promišljanja pojmova transport (ili prijevoz) i promet, čini se primjerenim navesti općenito prihvaćene definicije tih pojmova.¹

¹ O tome opširnije cf. Zelenika, R.: PROMETNI SUSTAVI • Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika - Menadžment • Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 40-47.

“Transport” i “prijevoz” jesu sinonimi. **Transport** je specijalizirana (gospodarska) djelatnost koja pomoću transportne i prometne suprastrukture te transportne i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju transportnih i prometnih usluga. Transportirajući, prevozeći, prenoseći robu (teret, stvari, tvari, materijalna dobra), ljude i energiju s jednoga mjesta na drugo, transport organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti (...).

U hrvatskome se jezičnom sustavu pojam **prometa**, kao širi pojam od “transporta” ili “prijevoza” susreće u četiri različita smisla:² **prvo, promet** znači **odnose među ljudima** (pa se može govoriti o društvenom prometu, prometu među ljudima...), **drugo, promet** znači **ekonomsku**, odnosno **ekonomskofinancijsku kategoriju** (pa se može govoriti o robnom, nerobnom, deviznom, trgovinskom, platnom, malograničnom prometu..., porez na promet nekretnina), **treće, promet** znači **pravnu kategoriju** (npr. **promet prava** je kupoprodaja pri čemu se prenosi pravo vlasništva s jedne na drugu osobu, a da se pri tome kuća koja je, primjerice, predmet kupoprodaje ne pomakne s mjesta) i **četvrto, promet u vezi s transportnom ili prijevozom** (a obuhvaća **transport ili prijevoz, operacije ili manipulacije u vezi s transportom predmeta prometovanja te komunikacije...**).

Temeljni elementi proizvodnje prometih i transportnih usluga su:³ transportna i prometna infrastruktura, transportna i prometna suprastruktura, predmeti rada i rad, odnosno **intelektualni kapital** (...).

Transport i promet se može klasificirati prema različitim kriterijima, primjerice:⁴ **prema namjeni** (tj. javni transport i promet, transport i promet za vlastite potrebe, unutarnji transport i promet), **prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja** (tj. nacionalni i međunarodni transport i promet), **prema predmetu prometovanja** (tj. teretni, putnički i specijalni transport i promet), **prema organizaciji** (tj. linijski, slobodni i autotaksi transport i promet), **prema mediju kojim se koristi** (tj. vodni, kopneni, zračni, telekomunikacijski i svemirski transport i promet), **prema specifičnim karakteristikama prometovanja** (tj. pomorski, željeznički, cestovni, zračni i poštanski transport i promet, telekomunikacijski promet, riječni, jezerski, kanalski, cjevovodni, žičarski transport i gradski transport i promet te transport i promet lebdjelicama...).

² Ibidem.

³ Cf. više ibidem, p. 96-103.

⁴ Cf. opširnije ibidem, p. 255-350.

2.2. Bitna obilježja intelektualnoga kapitala

Menadžeri i specijalizirani stručnjaci u svakodnevnom se poslovanju susreću s podacima i informacijama. Podaci su određene činjenice koje procesom obrade i interpretacije postaju informacijama koje mogu biti od koristi zaposlenicima. Sintezom se informacija dolazi do znanja. Znanje je poznavanje čega ili spoznaja o čemu: činjenica, zakon, zakonitost (...). Znanje je i skup iskustava, vještina, događaja i osjećaja zaposlenika u poslovnom sustavu. Isto tako, znanje je i zbroj svega što je poznato, svih istina, načela i informacija. Ali, znanje su i posebne informacije kojima se razvijaju, usavršavaju vještine i stavovi u cilju uspješnog i učinkovitog obavljanja funkcija, poslova, aktivnosti. Znanje može biti: implicitno znanje (ono se temelji na iskustvima i osjećajima koje postoji u pamćenju ljudi) i eksplicitno znanje (ono se temelji na znanstvenim činjenicama, zakonima, zakonitostima... koje je moguće točno odrediti, provjeriti, kategorizirati, memorirati). Sjedinjena implicitna i eksplisitna znanja temeljna su pretpostavka pri upravljanju raspoloživim resursima i ljudskim potencijalima.

Procesom se učenja dolazi do znanja. To, zapravo, znači da proces učenja ima tri bitne faze: prikupljanje podataka i informacija, interpretacija informacija i primjena znanja. Koherentan skup učenja pojedinaca u poslovnom sustavu čini, zapravo, učenje poslovnog sustava, a taj se proces sastoji od prikupljanja podataka i informacija, interpretacije informacija, distribucije informacije i znanja i organizacijskog pamćenja.

Unidisciplinarnim, interdisciplinarnim, supradisciplinarnim, pluridisciplinarnim i multidisciplinarnim znanjem treba znati upravljati i rukovoditi. To mogu uspješno i učinkovito činiti samo nadareni, obrazovani, osposobljeni,iskusni, lucidni, motivirani, ambiciozni (...) ljudi, ljudi žedni znanja i uspjeha, ljudi spremni na odricanje, disciplinu, naporan i ustrajan rad.

Upravljanje i rukovođenje znanjem može biti **strategijsko** (koje se odnosi na dugoročno planiranje, prikupljanje, stvaranje, vođenje, organiziranje, implementiranje, distribuiranje... znanja na makro razinama) i **taktičko ili operativno** (koje se odnosi na vješto, umješno, uspješno, učinkovito... operacionaliziranje znanja na mikro razinama). I strategijsko i taktičko upravljanje i rukovođenje znanjem mora se temeljiti na unaprijed osmišljenim programima uspješne i učinkovite transformacije znanja u **intelektualni kapital** poduzeća.

Na pitanje: **Što je intelektualni kapital općenito?**, može se pojednostavljeno odgovoriti da je **intelektualni kapital skup ljudi sa svim svojim znanjima, sposobnostima, kreativnostima, inventivnostima, vještinama, iskustvima, kulturama, motivacijama (...); informatičkih mreža kojima se prenosi znanje i informacije, softvera, baza podataka, patenata, licenci, kultura poduzeća, prava, te infor-**

macija o kupcima i kvaliteti odnosa s tržištem.⁵ Zbog činjenice da su mnogi elementi intelektualnoga kapitala **nevidljivi, takav se kapital naziva nevidljiva imovina, neopipljiva imovina, “skrivena” imovina, nematerijalna imovina poduzeća** jer nije u potpunosti obuhvaćena u bilancama, a uključuje i ono što u njemu ostane nakon njihovoga odlaska iz poduzeća.

Intelektualni kapital čine tri skupine fenomena:

- 1) **Ljudski ili humani kapital**, koji obuhvaća know-how, sposobnosti, vještine, iskustvo, kreativnost, inovativnost, kulturu, motivaciju zaposlenika (...). **Ljudski kapital** je pokretačka snaga intelektualnog kapitala, on je generator svih početnih vrijednosti u inovativnom potencijalu poslovnih sustava. **Ljudski kapital** je inteligentna “tvornica” koja proizvodi ideje, inovacije, programe, projekte, informacije, pothvate, strategije, znanje, spoznaje, teorije, zakone, zakonitosti (...). Kod znanjem intenzivnih poslovnih sustava **ljudski potencijal** predstavlja njegovu glavninu tržišne vrijednosti.
- 2) **Strukturalni ili organizacijski kapital**. To je, zapravo, logistička infrastruktura ljudskoga kapitala, primjerice: informacijski sustavi, laboratoriji, infrastruktura i suprastruktura, organizacijska struktura, ISO-certifikati, intelektualno vlasništvo, radni procesi, iskustvo i tradicija, poslovne tajne, patenti, licence (...).
- 3) **Potrošački kapital (tj. kapital klijenata ili kapital međuodnosa)**, koji obuhvaća sve odnose i veze koje postoje s kupcima, dobavljačima, poslovnim partnerima izvan poduzeća, njihova lojalnost, odnosi s dioničarima, tržišni segmenti (...). Tako, primjerice, marka proizvoda je oblik kapitala kupca; ime tvrtke zadržava i privlači kupce. **Potrošački kapital** stvara temeljne pretpostavke o sposobnosti poslovnoga sustava, koji u partnerskim odnosima s kupcima, dobavljačima, dioničarima, ostalim partnerima, potencira i stimulira stvaranje bogatstva, istodobno povećavajući vrijednost i kvalitetu ljudskoga i stukturalnoga kapitala (...).

⁵ O intelektualnom kapitalu pobliže cf.: 1) Sundač, D. – Pulić, A.: *Intelektualni kapital*, I.B.C.C., Rijeka, 1998. i 2) Zelenika, R.: *Prometni sustavi*, op.cit., p. 203-216.

3. Intelektualni kapital – temeljni čimbenik optimalne proizvodnje prometnih usluga

U procesu proizvodnje prometnih usluga bitna su četiri temeljna čimbenika:⁶

1) prometna infrastruktura, 2) prometna suprastruktura, 3) predmeti rada i 4) intelektualni kapital.

3.1. Prometna infrastruktura

Prometna infrastruktura kao čimbenik proizvodnje prometnih usluga predstavlja, uz opskrbu s energijom, jezgru gospodarske infrastrukture. Nju čine prometni putovi, objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge, reguliranju i sigurnosti prometa. Infrastruktura svake grane prometa (pomorskoga, riječnoga, željezničkoga, cestovnoga, zračnoga, cjevovodnoga, žičarskoga, poštanskoga i telekomunikacijskoga) ima svoje specifične tehničke, tehnološke i eksploatacijske karakteristike (...).

3.2. Prometna suprastruktura

Prometnu suprastrukturu kao čimbenika proizvodnje prometnih usluga čine transportna i prekrcajna sredstva koja koristeći prometnu infrastrukturu omogućuju proizvodnju prometnih usluga i reguliranje sigurnoga prometa. To znači da prometnu suprastrukturu čine pokretna sredstva za rad koja služe za manipulaciju, prijevoz i prijenos predmeta rada u prometu, tj. tereta, putnika, energije, vijesti, zvukova, slika, signala (...).

3.3. Predmet rada

Temeljna je svrha i cilj svakoga procesa proizvodnje prometne usluge manipulacija, prijevoz, prijenos, premještanje (...) predmeta rada, odnosno predmeta prometovanja, koji se ne troše tijekom toga procesa. Predmetom rada mogu biti

⁶ Opširnije o tome cf.: 1) Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., p. 96-106, 2) Sundač, D. – Zelenika, R.: Intelektualni kapital – temeljni čimbenik optimalne proizvodnje prometnih usluga, Hrvatska gospodarska revija, Inženjerski biro, Zagreb, XVIII, 1999., 4, p. 360-365. i 3) Zelenika, R. – Pupovac, D.: Intelektualni kapital – razvojni resurs logističkih kompanija za 21. stoljeće, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 52, 2001., 9-10, p. 1034-1052.

razne stvari, stvari, teret, roba, putnici, žive životinje, palete, kontejneri, energija, vijesti (...).

3.4. Intelektualni kapital

Manualni rad, odnosno radna snaga smatrala se stoljećima kao sporedan, sekundaran element proizvodnje prometnih usluga. Razvojem proizvodnih snaga, proizvodnih i društvenih odnosa općenito, a posebno tehnike, tehnologije, organizacije, ekonomike transporta i prometa, transportnoga i prometnoga prava razvijao se i usavršavao rad kao element proizvodnje transportnih i prometnih usluga.

U drugoj polovici 20. stoljeća velike i uspješne transportne, odnosno prometne kompanije (i ne samo one nego i druge kompanije, primjerice: proizvodne, špediterske, osiguravateljne, trgovinske...) počele su veću pozornost posvećivati znanju, iskustvu, sposobnostima, vještinama (...) svojih zaposlenika, pa čak i mjeriti njihov kapital. Znanje, sposobnosti, iskustvo, vještina (...) zaposlenika kao nevidljiva, neopipljiva, skrivena i nematerijalna imovina nazvala se **intelektualni kapital**.

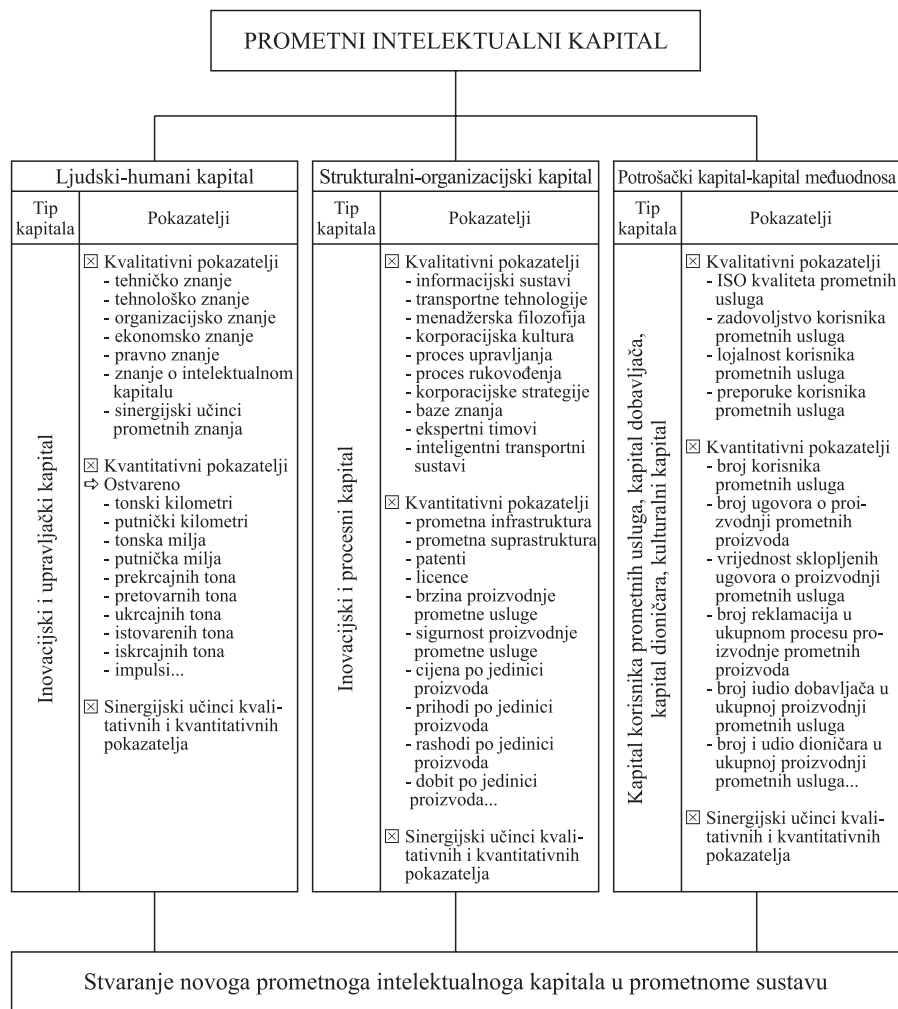
Budući da poslovni sustavi svake gospodarske djelatnosti, pa tako i prometni poslovni sustavi, svoje poslovanje temelje na brojnim specifičnim fenomenima, pa i fenomenima intelektualnoga kapitala, postavlja se pitanje: **Što je to prometni intelektualni kapital?**

Uvažavajući i drukčija promišljanja o pojmu prometnoga intelektualnoga kapitala moglo bi se reći **da je prometni intelektualni kapital skup zaposlenika mega, makro, mikro prometnoga sustava sa svojim unidisciplinarnim, interdisciplinarnim, pluridisciplinarnim, supradisciplinarnim i multidisciplinarnim znanjima, sposobnostima, kreativnostima, inventivnostima, vještinama, iskustvima, motivacijama (...), transportnih tehnologija, informacijskih mreža, kultura prometnoga sustava, informacija o stvarnim i potencijalnim korisnicima transportnih i prometnih usluga te kvaliteti odnosa na mega, makro i mikro transportnim i prometnim tržištima.**

Tri su bitne skupine elemenata prometnoga intelektualnoga kapitala kao temeljnoga čimbenika proizvodnje prometnih usluga (cf. shemu 1):⁷ **1) ljudski - humani kapital, 2) strukturalni – organizacijski kapital i 3) potrošački kapital – kapital međuodnosa.**

⁷ Zbog ograničenoga prostora ove znanstvene rasprave podrobnije se ne elaboriraju navedene skupine elemenata intelektualnoga kapitala.

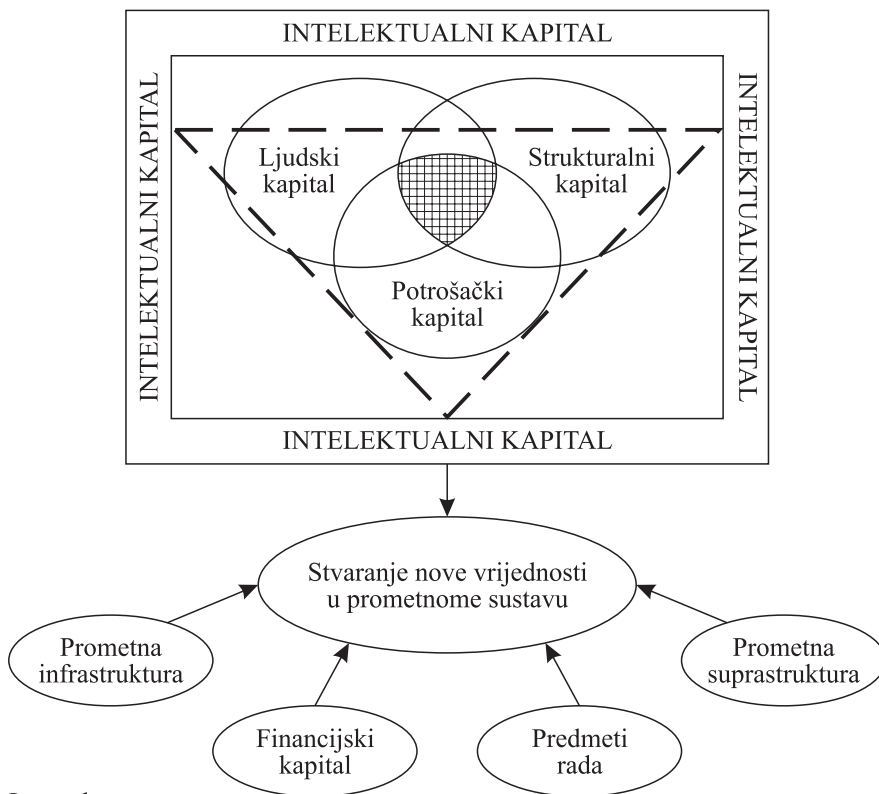
Shema 1.: Elementi prometnoga intelektualnoga kapitala



Kako za stvaranje nove vrijednosti prometnoga sustava i stvaranje novoga prometnoga intelektualnoga kapitala u svakome mega, makro i mikro prometnom sustavu nije dovoljan samo intelektualni kapital, kao neprijeporno najvažniji čimbenik ne samo uspješne i učinkovite proizvodnje transportnih i prometnih usluga nego i rasta i razvoja prometnoga sustava, potrebno je uspostaviti koherentan

odnos između intelektualnoga kapitala, financijskoga kapitala, prometne infrastrukture, prometne suprastrukture i predmeta rada, odnosno predmeta prometovanja (cf. shemu 2).⁸

Shema 2.: Međuodnos prometnoga intelektualnoga kapitala, financijskog kapitala, prometne infrastrukture, prometne suprastrukture i predmeta rada



Legenda

 Vrijednost

 Znanje

⁸ Zbog ograničenoga prostora ove znanstvene rasprave podrobnije se ne elaboriraju odnosi između navedenih čimbenika.

Kada se razmatra intelektualni kapital kao temeljni čimbenik proizvodnje prometne usluge, ispravno je ustvrditi da je to samo onaj kapital koji na prometnome tržištu stvara nove vrijednosti. U stvaranju takve nove vrijednosti svakako da u manjim udjelima participiraju i prometna infrastruktura, prometna suprastruktura, predmeti prometovanja i početni financijski kapital. Bez takve novostvorene vrijednosti nema rasta i razvoja prometnih sustava, a to znači ni stvaranja novoga prometnoga intelektualnoga kapitala. Iz toga proizlazi da prometni intelektualni kapital ne sadrži intelektualni kapital koji je uložen u procese proizvodnje prometne infrastrukture, prometne suprastrukture i predmeta prometovanja (...).

Ako bi se kvantificirali svi čimbenici stvaranja nove vrijednosti u prometnim poslovnim sustavima općenito, zanemarujući njihove specifičnosti kao i specifičnosti pojedinih vrsta transporta i prometa, moglo bi se s velikom sigurnošću ustvrditi da njihov udio u stvaranju nove vrijednosti prometnih sustava (skr. NVPS) iznosi: 60% prometni intelektualni kapital (skr. PIK), 10% prometna infrastruktura (skr. PI), 10% prometna suprastruktura (skr. PS), 10% financijski kapital (skr. FK) i 10% predmeti prometovanja (skr. PP). Ili, $\Sigma NVPS = PIK + PI + PS + FK + PP$

Kako do danas nisu poznati matematički modeli izračunavanja novostvorene vrijednosti prometnih sustava kao ni najvažnijih čimbenika koji izavno participiraju u stvaranju takve vrijednosti (tj. PIK, PI, PS, FK, PP), moguće je samo teorijski, aproksimativno procijeniti važnost pojedinih elemenata od utjecaja na stvaranje nove vrijednosti prometnih sustava. To, međutim, nikako ne znači da se utjecaji, odnosno udjeli pojedinih elemenata u stvaranju nove vrijednosti određenoga prometnoga poduzeća, ne bi mogli s velikom vjerojatnošću i kvantificirati.

4. Analiza i ocjena stupnja razvijenosti prometa Primorsko-goranske županije

Ograničeni prostor i namjena ove rasprave nametnuli su koncepciju i okvir analize i ocjene stupnja razvijenosti prometa Primorsko-goranske županije. Sukladno tomu, navode se samo najvažniji podaci i informacije o najrazvijenijim granama prometa: 1) pomorskom prometu, 2) željezničkom prometu, 3) cestovnom prometu, 4) zračnom prometu, 5) poštanskom prometu, 6) telekomunikacijskom prometu, 7) cjevovodnom prometu.

4.1. Pomorski promet

U okviru pomorskoga prometa primjereno je navesti važnije podatke i informacije o:

1) Morsko brodarstvo. U zadnjih pet godina (1997-2001.) plovni park Primorsko-goranske županije, koji je u funkciji pomorskoga i obalnoga prijevoza, čini: Oko 52 putnička broda i trajekta s oko 20.000 putničkih mjesta te oko 25 teretnih brodova s oko 130.000 DWT. U pomorskom i obalnom prijevozu godišnje se prevozi oko 6.500.000 putnika i oko 1.500.000 vozila, i uglavnom u nacionalnom prijevozu (98%). U pomorskom i obalnom prijevozu godišnje se prevozi oko 2.500.000 tona tereta u kojem međunarodni prijevoz sudjeluje s oko 50%. I putnički i teretni brodovi su zastarjeli (u eksploataciji su brodovi stariji od 20 godina).

2) Lučka djelatnost. U Primorsko-goranskoj županiji u zadnjih pet godina (1997-2001.) postupno se povećava lučki promet. U lukama se prosječno godišnje ostvaruje promet putnika od oko 3.000.000, i to gotovo u cjelosti nacionalni promet. Prosječni godišnji promet robe u lukama Primorsko-goranske županije iznosi oko 10.000.000 tona, u kojemu međunarodni promet sudjeluje s oko 80% (izvoz oko 15%, uvoz oko 50% i tranzit oko 15%). Promet robe u luci Rijeka (tj. Rijeka, Bakar i Kostrena-Urinj) iznosi godišnje oko 4.500.000 tona, u kojemu međunarodni promet sudjeluje s oko 70%. Lučka infrastruktura i suprastruktura je zastarjela i nefunkcionalna, tako se luke Primorsko-goranske županije obrađuju u tzv. "spore luke" (...).

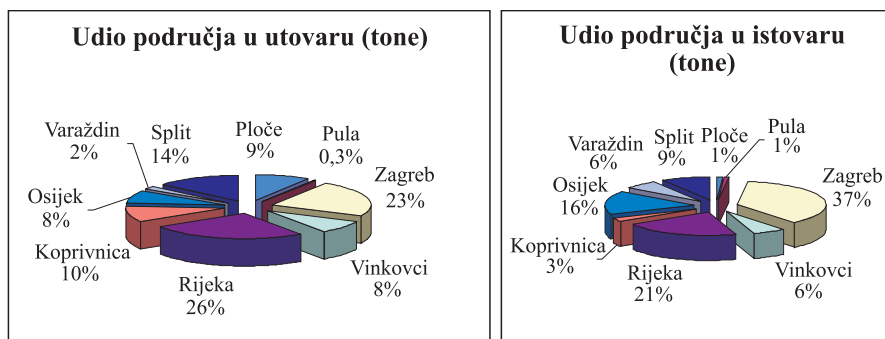
3) Logističke djelatnosti. U funkcioniranju pomorskoga prometa Primorsko-goranske županije, osim djelatnosti morskoga brodarstva i luka, posebno su značajne ove logističke djelatnosti: međunarodna špedicija (oko 50 malih i srednjih špediterskih poduzeća), pomorske agencije (oko 20 malih i srednjih pomorskih agenata), djelatnosti izvršitelja ugovorne kontrole, djelatnosti carinskih skladišta, slobodnih zona, osiguravajućih društava, tijela državne uprave (tj. carinska služba, veterinarski, sanitarni, fitosanitarni i tržišni inspektorati, lučke kapetanije, granična policija).

4.2. Željeznički promet

Premda je još prije 129 godina Rijeka željezničkom prugom bila povezana s Budimpeštom i Bečom, danas po svim općim pokazateljima razvijenosti Hrvatske željeznice zaostaju za prosjekom država EU i država srednje i istočne Europe. Taj je zaostatak posebno izražen kada je u pitanju elektrificiranost mreže te duljina dvokolosijskih pruga. Znatan je zaostatak u pogledu eksploatacijskih značajki (maksimalno dopuštena brzina). Od 28 željezničkih kolodvora Primorsko-goranske županije najveći rad u 2001. godini ostvarili su kolodvori Rijeka, Bakar i Škrljevo. Ukupno je bilo izmanipulirano 2.456.222 tona raznih roba u usporedbi sa 2.086.000 tona iz 2000. godine, ili za 19,3% više nego 1999. godine (2.059.000 t). U zadnjih pet godina (1997-2001.) željeznički promet se stabilizira i postupno povećava. Riječko područje je u 2001. godini preotelo zagrebačkom području primat po ukupnom utovaru (cf.

grafikon 1.). Razlozi toga povećanja nastali su uglavnom zbog 560.000 tona rudače za Mađarsku i SRJ. Tako je kolodvor Rijeka, zajedno s Rijekom Brajdicom, izmanipulirao 1.182.947 tona raznih stvari, kolodvor Bakar 580.500 tona (uglavnom rasutog tereta) te kolodvor Škrlevo, zajedno s tovarišem Šoići, 525.000 tona od čega 470.762 tona naftnih derivata.

Grafikon 1. – Udio željezničkih područja Hrvatskih željeznica u utovaru i istovaru za 2001. godinu



Broj prevezenih putnika iz kolodvora Primorsko-goranske županije u zadnjih pet godina kreće se iznad 400.000 godišnje, a ono što je posebno značajno teku pripreme aktivnosti oko uvođenja željeznice u riječki javni gradski i prigradski prijevoz. Predloženo je 48 (po 24 u svakom smjeru) trasa za gradske i prigradske vlakove koji bi vozili od 4.00 do 21.00 sat. Ukupan dnevni kapacitet linije iznosio bi 31.872 putnička mjesta (15.936 po smjeru), a u dvosatnim vršnim razdobljima ponuda bi iznosila 5.312 mjesta (2.656 po smjeru). Za tako postavljenu organizaciju potrebne su tri garniture elektromotornih vlakova serije 6011 (Gomulka) koje bi vozile samo na relaciji Škrlevo-Rijeka-Jurdani, sa zadržavanjem u kolodvoru Rijeka samo radi izmjene putnika, a u krajnjim kolodvorima bi se zadržavale oko 10 minuta u vršnim razdobljima.

Čini se primjerenim istaknuti da u petogodišnjem razdoblju 2002.-2006. Hrvatske željeznice planiraju investicije od 10,8 milijardi kuna. Glavnina investicija bit će usmjerena u kapitalni remont i modernizaciju glavne pružne mreže, u izgradnju novih pruga, u rekonstrukciju i popravak kolosijeka, mostova i tunela, u elektrifikaciju pojedinih pružnih dionica, u modernizaciju pružne signalizacije i postrojenja za daljinsko upravljanje prometom, u sustav za napajanje energijom, u telekomunikacijsku infrastrukturu te u informatiku. Više od polovine novca predviđenoga za investicije bit će uloženo u infrastrukturno područje, i to u iznosu od 6,372 mlrd. kuna. Značajan dio tih sredstava bit će utrošen na području Pri-

morsko-goranske županije. Izmijenit će se zastarjeli istosmjerni sustav električne vuče na dionici Moravice-Rijeka, dionici Rijeka-Šapjane i dionici Škrljevo-Bakar. Uredit će se tunel između Rijeke i Sušak-Pećina, zatim između Sušak-Pećina i Rijeka Brajdice i između kolodvora Opatija Matulji i kolodvora Jurdani. Sanirat će se dva mosta, jedan odmah na izlazu iz kolodvora Rijeka prema kolodvoru Opatija Matulji u bivšoj Industrijskoj ulici i drugi u Rijeka Brajdici koji premošćuje Rječinu između kolodvora i sušačke luke.

4.3. Cestovni promet

Dobar cestovni promet u Primorsko-goranskoj županiji traži i dobro stanje cestovne mreže. Cestovnu mreža Primorske-goranske županije pokazuje stalni rast i čini ukupno 3.464 km. Od ukupne cestovne mreže, državne ceste čine 587 km, županijske 612 km, a lokalne ceste 330 km. Nerazvrstane ceste čini 1.935 km. Gustoća cestovne mreže Primorsko-goranske županije iznosi 96,7 km cesta na 100 km² kopnene površine ili 11,3 km na tisuću stanovnika. Gustoća cestovne mreže je daleko povoljnija od one na razini države koja iznosi 50 km cesta na 100 km² površine ili 5,8 km na tisuću stanovnika. Gustoća cestovne mreže je sasvim zadovoljavajuća i kada se usporedi s gustoćom cestovne mreže u razvijenim državama srednje i zapadne Europe, a koja iznosi oko 90 km cesta na 100 km² površine. Glavni je problem razvitka cestovne mreže u njezinoj fragmentiranosti, nedovršenosti, nezaokruženosti, lošoj izradbi te u nedostatnoj razini održavanja cesta. I tako, dok je pravac Rijeka – Grobničko polje iskorišten svega 10%, riječka zaobilaznica je svijetli primjer i na državnoj razini s opterećenošću od oko 70%. Stupanj motorizacije, ako ga se promatra s brojem automobila na 1.000 stanovnika, iznosi 385, što je daleko iznad hrvatskoga prosjeka koji je 1994. godine iznosio svega 158 vozila na 1.000 stanovnika. Ako ga se promatra s pokazateljem broja osobnih automobila na km cesta, onda iznosi 29, što je, također, zadovoljavajući podatak. Broj registriranih cestovnih vozila u petogodišnjem razdoblju (1997-2001.) pokazuje kontinuiranu tendenciju rasta. Najveći rast bilježe mopedi, gotovo dvostruko u odnosu na 1997. kada ih je bilo registrirano svega 2.961 i osobni automobili čiji broj se, u odnosu na 1997. godinu, kada ih je bilo 85.297 povećao za oko 20.000. Zadovoljavajući je i podatak da se je u promatranom petogodišnjem razdoblju kontinuirano povećavao broj registriranih ostalih vozila (radni strojevi, radna vozila i traktori) i to za oko 40% u 2001. u odnosu na 1997. godinu. Broj prevezenih putnika u javnom cestovnom i gradskom prometu pokazuje stalnu i značajnu tendenciju pada, kao i broj autobusa u javnom i gradskom putničkom cestovnom prijevozu i broj prijeđenih kilometara vozila. Ohrabrujući je podatak da se je promet vozila krčkim mostom i tunelom "Učka" u promatranom petogodišnjem razdoblju (1997-2001.) povećao za više od 40%. Broj registriranih

pravnih osoba u prometu u promatranom petogodišnjem razdoblju pokazuje tendenciju rasta, tako da ih je 2002. godine bilo više od 15% više nego 1997., kada ih je bilo 867. Prevladuje broj registriranih pravnih osoba u privatnom vlasništvu (oko 95%). Glavnina prometnih poslovnih subjekata (oko 90%) nalazi se u rukama domaćega kapitala, dok se nešto manje od 5% nalazi u rukama stranoga kapitala, a ostatak predstavljaju tvrtke koje se nalaze u mješovitome vlasništvu.

4.4. Zračni promet

Deset međunarodnih aerodroma Hrvatske predstavlja gotovo 1% svjetske infrastrukture, a prema realiziranom prometu putnika, hrvatske zračne luke i pristaništva participiraju svega oko 0,5 promila. U Primorsko-goranskoj županiji nalaze se zrakoplovna luka Rijeka na Krku i zrakoplovna luka Lošinj, te športska luka – Grobnik. U 1999. godini uspostavljen je pilot program otočne zračne linije Unije-Mali Lošinj-Unije, a od 2000. godine redovita zračna linija. Zračna luka Rijeka ima uzletno-sletne staze koje mogu prihvatiti konvencionalne zrakoplove bez ograničenja. U promatranom petogodišnjem razdoblju (1997-2001.) broj otpremljenih zrakoplova povećao se sa svega 39 u 1997. godini na više od 2.000 u 2001. godini. Također je značajan podatak da se je povećao broj domaćih i stranih zrakoplova u međunarodnom prometu (sa svega 38 u 1997. na oko 400 u 2001. godini) kojima je u 2001. godini optremljeno oko 9.000 putnika i oko 80.000 kg tereta. U unutarnjem prometu otpremljeno je 2000. godine 1.561 zrakoplov, kojima je otpremljeno 5.890 putnika i 75.471 kg tereta. Oživljavanje zračnoga prometa značajan je čimbenik oporavka prometnoga i gospodarskoga sustava Županije, napose turizma.

4.5. Poštanski promet

Poštanski sustavi u razvijenim, a poglavito tranzicijskim državama sučelili su se s brojnim problemima poradi restrukturiranja svojega poslovanja. Restrukturiranje poštanskih sustava predstavlja odgovor pred privatizacijom i deregulacijom, koje će uz procese globalizacije i regionalizacije obilježiti posljednja dva desetljeća XX. stoljeća i drugoga tisućljeća. Prolazeći kroz procese transformacije i homeostazije najprije u razvijenim, a potom i tranzicijskim državama poštanski sustavi razdijelili su se u dva zasebna dionička društva, kako bi i jedno i drugo povećali efikasnost i efektivnosti vlastitog poslovanja, odnosno postali moderni, korisnički orijentirani i fleksibilni poslovni pothvati. Poštanski sustav Primorsko-goranske županije čini 107 pošta, što predstavlja 10% od ukupnoga broja poštanskih ureda državnoga poduzeća Hrvatske pošte. Grad Rijeka predstavljao je i u budućnosti će svakako predstavljati jedno od najvažnijih poštanskih središta u Republici Hrvatskoj. U 2000. godini

odaslano je po stanovniku 75 pismonosnih pošiljaka u unutarnjem i 23 u međunarodnom prometu. Paketnih pošiljaka bilo je ukupno 68.061 u unutarnjem i 5.590 u međunarodnom, brzjava ukupno 197.271 u unutarnjem i 16.704 u međunarodnom poštanskom prometu i pružene su 22,4 usluge u novčanom prometu po stanovniku, od čega se 18 usluga odnosilo na novčane uplate i 4,3 na novčane isplate.

4.6. Telekomunikacijski promet

U promatranom petogodišnjem razdoblju (1997-2001.) telekomunikacijski promet Primorsko-goranske županije nastavio je svoj brz i dinamičan kvalitativni razvoj. Broj telefonskih pretplatnika nepokretne mreže premašio je brojku od 150.000, što predstavlja značajno povećanje u odnosu na 1997. godinu, kada je broj pretplatnika iznosio svega 131.355. Broj telefonskih linija nepokretne mreže na 1.000 stanovnika dostigao je brojku od 500 čime se Primorsko-goranska županija svrstava uz bok visokorazvijenih država svijeta, čiji je BDP (per capita) viši od 9.000 USD. Analogna mreža je u cjelosti zamijenjena digitalnom tako da je stvorena kvalitetna infrastruktura za konkuriranje u uvjetima nove (digitalne) ekonomije. Broj mobilnih telefona (podacima nije obuhvaćena VIP-net digitalna pokretna mreža) je, također, u stalnom porastu i iznosi oko 80 na 1.000 stanovnika. Takav podatak je na razini gospodarstava s nižim srednjim dohotkom (između 756 i 2.995 USD), te se, poradi toga, realno može očekivati značajniji porast broja mobilnih telefona u narednom petogodišnjem razdoblju. Slobodnom procjenom autora, broj mobilnih telefona na 1.000 stanovnika je dvostruku veći.

4.7. Cjevovodni promet

Sa svojim terminalima i drugim kapacitetima cjevovodni promet predstavlja značajan segment prometnoga sustava Primorsko-goranske županije. Taj promet najizravnije uključuje Hrvatsku ne samo u europske, već i svjetske prometne i gospodarske sustave. Da je tome tako, potvrđuju i sljedeća dva projekta: 1) Projekt Družba Adria – projekt dopreme nafte kopnenim naftovodima iz ruskoga područja Samare kroz Rusiju, Bjelorusiju, Ukrajinu, Mađarsku i JANAF-om do terminala u Omišlju zbog njenoga izvoza, 2) Projekta SEEL – projekt transporta kaspijske nafte od luke Baku na Kaspijskom moru do luke Supsa na Crnom moru i dalje tankerima do Constante, rumunjske luke na Crnom moru, kroz Rumunjsku, Srbiju, Hrvatsku i Sloveniju do Omišlja, odnosno Trsta. Poradi toga treba razmisliti o paralenoj gradnji naftovoda i ceste prema Trstu. Naftni terminal u Omišlju zbog dovoljno dubokoga mora može primiti i najveće svjetske tankere te ima značajne konkurentne prednosti i u odnosu na poznatu tankersku luku u Trstu. JANAF-om je od 1979. do 2001. godine

transportirano više od 110 milijuna tona nafte, i to, prije svega, za korisnike u Hrvatskoj, Srbiji, BiH i Sloveniji, Mađarskoj, Slovačkoj (...). Zbog svojih tehnoloških karakteristika cjevovod ima veliku nefleksibilnost i nemogućnost prilagodbe kratkoročnim oscilacijama potražnje za prijevozom. Kapaciteti su u 2000. godini bili iskorišteni sa svega 23%, a dug prema Pariškom i Londonskom klubu 70 milijuna USD. JANAF u svom sustavu ima 759 kilometara transportnih cjevovoda, 291 zaposlenoga, čiji je prosjek starosti čak 50 godina. Nakon višegodišnje stagnacije JANAF povećava transport nafte za kompanije u Hrvatskoj, BiH, Srbiji, a sve se više osjeća potreba ponovne uspostave prekinute suradnje s partnerima iz Mađarske, Slovačke i Češke. Suradnja je prekinuta jer im je nafta iz Rusije bila jeftinija nego dopremana iz Omišlja. JANAF je projektiran za transport od 34 milijuna tona nafte godišnje. U budućnosti će biti potrebno napraviti određene preinake na postojećem naftovodu, kako bi nafta mogla ići od Siska prema Omišlju (zasad može ići samo u suprotnom smjeru), a ukoliko bude realiziran projekt SEEL, trebat će postaviti još jednu cijev uz postojeću.

Analiza prometnoga sustava Primorsko-goranske županije u promatranom razdoblju (1997.-2001.) ukazuje na potrebitost daljnjega investiranja u prometni sustav Županije, izgradnju novih prometnica, rekonstrukciju i modernizaciju postojećih te daljnje jačanje pojedinih prometnih grana. Kako se, uglavnom, radi o projektima od nacionalne važnosti, može se očekivati njihov brz završetak te značajnije podizanje ukupne razine kvalitete prometnoga sustava Primorsko-goranske županije.

5. Kvantitativna i kvalitativna analiza zaposlenika u prometu Primorsko-goranske županije

Da bi se mogla dati sintetizirana ocjena stupnja zaposlenika u prometu Primorsko-goranske županije, potrebno je analizirati: **1) ukupan broj zaposlenih i broj zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije, 2) zaposlene u poslovnim subjektima prometa Primorsko-goranske županije prema vrsti radnoga odnosa i vrsti radnoga vremenena, 3) starosnu strukturu zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije, 4) obrazovnu strukturu zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije i 5) zaposlenost u prometu Primorsko-goranske županije prema oblicima vlasništva prometnih tvrtki.**

5.1. Ukupan broj zaposlenih u Primorsko-goranskoj županiji i broj zaposlenih u prometu

Pad broja zaposlenih (cf. tablicu 1.) u Primorsko-goranskoj županiji, u promatranom razdoblju (1997.-2001.) zaustavljen je tek u 2001. godini, kada se zaposlenost

u odnosu na 2000. godinu povećala za 953 djelatnika ili za manje od 1%. Smanjivanje stope nezaposlenosti u Primorsko-goranskoj županiji ima značajan psihološki učinak, odnosno vraćanja vjere u vlastite resurse i ljudske potencijale.

Tablica 1.: Zaposleni u poslovnim subjektima, pravnim osobama, obrtu i prometu Primorsko-goranske županije od 1997. do 2001.

Godine Opis	1997.		1998.		1999.		2000.		2001.	
	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene
• Poslovni subjekt	106.161	49.515	103.587	48.067	102.079	46.958	99.609	46.236	100.561	46.298
Promet*	12.670	3.686	13.198	3.677	12.398	3.559	12.149	3.400	11.681	3.240
Udio prometa %	11,95	7,45	12,75	7,65	12,2	7,6	12,19	7,33	11,6	6,99
• Pravne osobe	86.058	41.242	84.282	40.487	82.617	39.081	81.784	38.327	81.899	37.951
Promet*	12.670	3.686	12.094	3.572	11.267	3.433	10.933	3.262	10.554	3.105
Udio prometa %	14,7	8,95	14,35	8,8	13,6	8,8	13,44	8,51	12,8	8,18
• Obrt	20.103	8.273	19.305	7.580	19.462	7.877	17.825	7.909	18.662	8.347
Promet*	-	-	1.104	105	1.131	126	1.156	138	1.127	135
Udio prometa %	-	-	5,7	1,4	5,8	1,6	6,48	1,74	6,03	1,62

Izvor: Statistički ljetopis PGŽ, Rijeka, 1998., 1999., 2000., 2001., i obradne tablice Državnog zavoda za statistiku za 2001. godinu

** Napomena: Promet obuhvaća: prijevoz, skladištenje i veze*

Zaposlenost u prometnom sustavu Primorsko-goranske županije pokazuje gotovo istovjetne tendencije uz napomenu da se je broj zaposlenih u prometu u 1998. godinu u odnosu na 1997. godinu povećao za 4,16%. Tako je zaposlenost u prometnom sustavu Primorsko-goranske županije pokazala visoku korelativnost s ukupnom zaposlenošću na razini države, jer je to bila jedina godina u desetogodnjem razdoblju hrvatske samostalnosti kada nije zabilježen porast broja nezaposlenih. Naime, 1998. godine je na nacionalnoj razini, u odnosu na 1997., zabilježeno ukupno povećanje zaposlenosti za oko 7%. Ono što je svakako znakovito jest da je promet u ukupnom broju zaposlenih Primorsko-goranske županije u promatranom razdoblju činio oko 12%, što je gotovo dvostruko više nego na nacionalnoj razini. Tako je, primjerice, udio zaposlenih u prometu u ukupnom broju zaposlenih Republike Hrvatske činio 2000. godine svega 6,4%. U spolnoj strukturi zaposlenih u prometu Primorsko-

goranske županije prevladaju muškarci (oko 70%), što je i razumljivo kada se ima na umu težina i druge brojne specifičnosti poslova u prometu.

5.2. Zaposleni u poslovnim subjektima prometa Primorsko-goranske županije prema vrsti radnoga odnosa i vrsti radnoga vremena

Podaci o zaposlenima u prometu prema vrsti radnoga odnosa i vrsti radnoga vremena (cf. tablicu 2.), pokazuju da se za uspješno obavljanje poslova i radnih zadataka u prometu smanjuje potrebn broj djelatnika na neodređeno i puno radno vrijeme (posljedica općeg pada zaposlenosti). Kao posljedica toga nešto značajnije se povećava broj djelatnika na određeno i nepuno radno vrijeme. Povećava se i broj pripravnika/vježbenika, što se prije može pripisati poticajnim mjerama zapošljavanja od Vlade Republike Hrvatske, a manje stvarnoj želji i potrebi prometnih tvrtki za novim djelatnicima.

Glavnina djelatnika u prometu Primorsko-goranske županije je zaposlena na puno radno vrijeme, ali je, i pored smanjenja ukupne zaposlenosti u prometu, zamjetno daljnje povećanje broja djelatnika s nepunim, a jedno vrijeme i sa skraćenim radnim vremenom, što svjedoči o još uvijek prisutnim tendencijama smanjivanja broja zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije.

Tablica 2.: Zaposleni u poslovnim subjektima prema vrsti radnoga odnosa i vrsti radnoga vremena i spolu: ukupno i u prometu Primorsko-goranske županije od 1997. do 2001.

Godine	1997.		1998.		1999.		2000.		2001.	
	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene
• Ukupno	80.190	38.861	80.745	38.659	79.447	37.602	78.720	36.920	79.120	36.682
- Vrsta radnog odnosa:										
Neodređeno	75.915	36.472	76.116	36.137	74.328	35.029	73.779	34.350	72.344	33.581
Određeno	3.882	2.144	4.214	2.318	4.491	2.263	4.505	2.320	6.263	2.867
Pripravnici/vježbenici	393	245	415	204	628	310	436	250	513	234
- Vrsta radnog vremena:										
Puno	79.002	38.137	79.531	37.827	78.154	36.782	77.219	36.051	77.515	35.730
Nepuno	854	533	834	541	986	603	1.211	719	1.296	796
Skraćeno	334	191	380	291	307	217	290	150	309	156

Godine	1997.		1998.		1999.		2000.		2001.	
	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene
• Promet*	12.209	3.557	11.856	3.481	11.033	3.345	10.703	3.162	10.325	3.020
- Vrsta radnog odnosa:										
Neodređeno	11.642	3.398	11.330	3.348	10.505	3.211	10.359	3.077	9.686	2.894
Određeno	556	155	522	132	522	131	337	79	628	120
Pripravnici/ vježbenici	11	4	4	1	6	3	17	6	11	6
- Vrsta radnog vremena:										
Puno	12.145	3.525	11.819	3.454	10.990	3.315	10.664	3.122	10.272	2.981
Nepuno	45	19	7	1	17	8	30	14	40	29
Skraćeno	19	13	30	23	26	12	39	26	13	10

Izvor: Statistički ljetopis PGŽ, Rijeka, 1998., 1999., 2000., 2001. i obradne tablice Državnog zavoda za statistiku za 2001. godinu

*Napomena: Promet obuhvaća: prijevoz, skladištenje i veze

5.3. Starosna struktura zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije

Starosna struktura zaposlenih izravno i bitno opredjeljuje efikasnost i efektivnost prometnih tvrtki. Novi, mladi i obrazovani ljudi predstavljaju prioritet svake tržištem usmjerene prometne tvrtke. Takav pristup nije nužan samo poradi novih znanja s kojima raspolažu mlađi, već i poradi činjenice da starija starosna struktura zaposlenika podrazumijeva veća ulaganja u njihovu izobrazbu, veću otpornost na promjene, gubitak ambicija i sl. Starosna struktura zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županiji (cf. tablicu 3.) odslikava starosnu strukturu ukupnoga broja zaposlenih u Županiji. Naime, postotak u stanovništvu starijeg od 55 godina u ukupnoj zaposlenosti iznosi 6,5%, a u prometu 6,9%. Ako se promatra udio stanovništvo starijeg od 50 godina u ukupnoj zaposlenosti i zaposlenosti u prometu, tada je starosna struktura u prometu nešto lošija 20,1% od one u ukupnom broju zaposlenih Primorsko-goranske županije 18,8%. Od ukupnoga broja zaposlenih žena u prometu svega je njih 2,9% starije od 55 godina. Zaposlene žene u starosnoj dobi od 25 do 44 godine starosti čine 58,9%, što je jamstvo stabilne spolne strukture u prometu i u budućem razdoblju.

Tablica 3.: Zaposleni kod pravnih osoba prema starosti i spolu: ukupno i u prometu Primorsko-goranske županije od 1997. do 2001.

Godine Opis	1997.		1998.		1999.		2000.		2001.	
	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene
• Ukupno	80.190	38.861	80.745	38.659	79.447	37.602	78.720	36.920	79.120	36.682
Do 24	4.465	2.112	4.808	2.133	4.819	2.040	4.825	2.044	5.004	1.960
25 – 34	18.173	9.398	18.548	9.387	18.093	9.027	17.975	8.558	18.369	8.801
35 – 44	29.619	15.620	29.142	15.420	27.895	14.547	26.712	13.768	25.663	13.201
45 – 54	22.998	10.489	23.407	10.432	24.122	10.791	24.548	11.072	24.930	11.362
55 – 64	4.817	1.220	4.739	1.269	4.400	1.178	13.724	1.158	5.032	1.339
65 i više	118	22	101	18	118	19	126	20	122	19
• Promet*	12.209	3.557	11.856	3.481	11.033	3.345	10.713	3.162	10.325	3.020
Do 24	723	212	630	184	571	157	511	103	433	95
25 – 34	2.676	877	2.595	844	2.307	790	2.258	736	2.198	696
35 – 44	4.427	1.434	4.198	1.378	3.844	1.309	3.557	1.181	3.275	1.085
45 – 54	3.662	971	3.762	994	3.717	1.013	741	1.058	3.707	1.056
55 – 64	717	63	669	81	588	76	644	83	708	87
65 i više	4	-	2	-	6	-	2	1	4	1

Izvor: Statistički ljetopis PGŽ, Rijeka, 1998., 1999., 2000., i 2001. i obradne tablice Državnog zavoda za statistiku za 2001. godinu

* Napomena: Promet obuhvaća: prijevoz, skladištenje i veze

5.4. Obrazovna struktura zaposlenih u prometu Primorsko-goranske županije

U obrazovnoj strukturi zaposlenih u Primorsko-goranskoj županiji (cf. tablicu 4.) prevladaju zaposlenici sa srednjom stručnom spremom (45,78%), dok postotak zaposlenih u prometu Županije sa srednjom stručnom spremom iznosi 43,07%. U promatranom razdoblju zamjetna je tendencija porasta relativnoga broja zaposlenih u prometu sa srednjom stručnom spremom. Broj polukvalificiranih i nekvalificiranih zaposlenika u Primorsko-goranskoj županiji iznosi 11,98%, a u prometu svega 5,67%. Broj zaposlenih s višim obrazovanjem, promatran u relativnim iznosima, u ukupnom broju zaposlenih u Županiji i prometu je približan i iznosi oko 9% (za promet 8,6%). Navedeni podaci pokazuju da je u sklopu prometnoga sustava Županije postavljena zdrava obrazovna struktura za dvosmjerno komuniciranje na osnovi japanske tehnike “ulovi loptu”, omogućavajući tako pravilno definiranje i izvršavanje zadataka unutar aktivnih subjekata prometnoga sustava. To znači da su oni koji primaju (zaposlenici sa srednjom spremom) obučeni i kako da reagiraju.

Tablica 4.: Zaposleni kod pravnih osoba prema stupnju stručnog obrazovanja i spolu: ukupno i u prometu Primorsko-goranske županije od 1997. do 2001.

Opis	Godine 1997.		1998.		1999.		2000.		2001.	
	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene	Ukupno	Žene
• Sveukupno	80.190	38.861	80.745	38.659	79.447	37.602	78.720	36.920	79.120	36.682
> Svega visoko obrazovanje	9.946	5.179	10.256	5.443	10.442	5.413	10.726	5.636	11.175	5.882
- Doktori znanosti	-	-	-	-	392	138	460	184	438	177
- Magistri znanosti	-	-	-	-	443	200	461	203	461	215
- Ostali	-	-	-	-	9.607	5.075	9.805	5.249	10.276	5.490
> Svega "stručno" obrazovanje	70.224	33.682	70.489	33.216	69.005	32.189	67.994	31.284	67.945	30.800
- Više	6.932	4.015	7.097	4.096	7.118	4.103	7.115	4.100	7.053	3.977
- Srednje	27.200	16.182	28.806	16.675	28.882	16.073	29.539	16.115	31.106	16.234
- Niže	3.392	1.916	3.511	1.960	3.275	1.781	3.281	1.770	3.372	1.770
- VKV	4.412	480	4.679	500	3.938	390	3.563	320	3.397	333
- KV	16.673	5.141	15.316	4.415	15.251	4.659	14.546	4.058	13.537	3.925
- PKV	3.474	1.341	3.251	1.233	3.280	1.218	2.978	1.114	2.770	998
- NKV	8.161	4.607	7.829	4.337	7.261	3.965	6.972	3.807	6.710	3.563
• Promet*	12.209	3.557	11.856	3.481	11.033	3.345	10.713	3.162	10.325	3.020
> Svega visoko obrazovanje	724	305	695	305	734	309	686	315	699	311
- Doktori znanosti	-	-	-	-	1	-	1	-	4	-
- Doktori znanosti	-	-	-	-	16	3	23	2	14	2
- Ostali	-	-	-	-	717	306	662	313	681	309
> Svega "stručno" obrazovanje	11.485	3.252	11.161	3.176	10.299	3.036	10.027	2849	9.599	2.709
- Više	954	331	951	330	923	310	892	299	888	288
- Srednje	4.428	3.110	4.467	2.107	4.458	2.058	4.602	1.978	4.447	1.901
- Niže	1.053	377	1.007	341	925	313	854	273	782	261
- VKV	1.151	13	1.324	12	909	10	863	10	804	8
- KV	2.856	131	2.490	130	2.354	118	2.188	104	2.097	100
- PKV	311	74	258	62	220	48	176	40	164	37
- NKV	732	216	664	194	510	179	452	143	417	114

Izvor: Statistički ljetopis PGŽ, Rijeka, 1998., 1999., 2000. i 2001. i obradne tablice Državnog zavoda za statistiku za 2001. godinu

* Napomena: Promet obuhvaća: prijevoz, skladištenje i veze

5.5. Zaposlenost u prometu Primorsko-goranske županije prema oblicima vlasništva prometnih tvrtki

U prometu, kao jednoj od najznačajnijih gospodarskih djelatnosti Primorsko-goranske županije, iskristalizirala su se tri temeljna oblika vlasničke strukture u odnosu na prometne tvrtke: državno, privatno i mješovito. Premda proces privatizacije još uvijek nije okončan, zamjetno je da je najveći broj zaposlenih u prometnim tvrtkama koje se nalaze u državnom vlasništvu (61%), zatim u prometnim tvrtkama u mješovitom vlasništvu (20,6%) i samo 18,3% u prometnim tvrtkama u privatnom vlasništvu. Porast broja zaposlenih u prometnim tvrtkama u državnom vlasništvu u 2001. godini u odnosu na 2000. godinu nameće taj oblik vlasništva kao dominirajući i u narednom razdoblju. Također je zamjetan pad broja zaposlenih u prometnim tvrtkama u mješovitom vlasništvu unutar onih tvrtki u kojima je pretežito privatno vlasništvo, dok se u prometnim tvrtkama s pretežitim privatnim vlasništvom broj zaposlenih u 2001. godini u odnosu na 1999. godinu smanjio za više od 60%. Također je zanimljiv podatak da se broj zaposlenih u prometnim tvrtkama u privatnom vlasništvu od osnivanja kontinuirano povećava (za 10,8% u 2001. godini u odnosu na 1998.), dok broj zaposlenih u prometnim tvrtkama u privatnom vlasništvu nakon pretvorbe oscilira i pokazuje tendenciju pada.

Tablica 5.: Zaposleni kod pravnih osoba prema oblicima vlasništva: ukupno i u prometu Primorsko-goranske županije od 1997. do 2001.

Opis	Godine	1998.	1999.	2000.	2001.
• Sveukupno		80.745	79.447	78.720	79.120
⇒ Svega državno		38.460	33.734	32.240	32.351
- Javno, komunalno i slično		34.870	31.160	31.461	30.742
- Pretvorba u tijeku		3.291	2.334	1.562	1.488
- Pretvorba nije započela		299	240	217	121
⇒ Zadružno		132	123	97	109
⇒ Svega privatno		24.119	26.332	28.694	30.954
- Od osnivanja		14.562	16.934	18.805	21.186
- Nakon pretvorbe		9.557	9.398	9.889	9.768
⇒ Svega mješovito		18.034	19.258	16.689	15.706
- Pretežito privatno		10.546	10.041	6.294	6.453
- Pretežito državno		7.488	9.217	10.395	9.253

Opis	Godine	1998.	1999.	2000.	2001.
• Promet*		11.856	11.033	10.713	10.325
⇒ Svega državno		8.852	6.805	5.644	6.301
- Javno, komunalno i slično		6.411	5.417	4.745	5.320
- Pretvorba u tijeku		2.441	1.388	908	914
- Pretvorba nije započela		-	-	11	67
⇒ Zadržano		-	-	-	-
⇒ Svega privatno		1.708	1.767	1.867	1.893
- Od osnivanja		800	817	945	1.005
- Nakon pretvorbe		908	950	922	888
⇒ Svega mješovito		1.296	2.461	3.182	2.131
- Pretežito privatno		625	812	501	498
- Pretežito državno		671	1.649	2.681	1.633

Izvor: Statistički ljetopis PGŽ, Rijeka, 1998., 1999., 2000. i 2001. i obradne tablice Državnog zavoda za statistiku za 2001. godinu

* Napomena: Promet obuhvaća: prijevoz, skladištenje i veze

Ukupan broj zaposlenih u prometnom sustavu Primorsko-goranske županije u promatranom razdoblju (1997 – 2001.) pokazuje stalnu tendenciju pada, za- državajući još uvijek visok relativni udio (11,6%) u ukupnoj zaposlenosti. Takav podatak upućuje na zaključak da proces restrukturiranja prometnoga sustava Primorsko-goranske županije nije završen, ali i ukazuje na činjenicu da se unutar uslužnoga sektora Županije također provode određene strukturne promjene. Naime, klasične usluge poput transporta i prometa pokazivat će i dalje konstantan udio (oko 12%) u ukupnom broju zaposlenih u Županiji. Spolna, starosna i obrazovna struktura zaposlenih u prometnom sustavu Županije je zadovoljavajuća. Prometne tvrtke u državnom vlasništvu zapošljavaju i dalje glavninu prometnih djelatnika, što ukazuje na potrebitost njegovanja poduzetničke kulture i poticanja poduzetničkih ideja i inicijativa, kako bi se osnažio poduzetnički duh i u prometnom sustavu Županije. Poradi kontinuiranoga rasta broja zaposlenih u prometnim tvrtkama u privatnom vlasništvu od njihova osnutka, jasno je da poduzetnici i u prometu znaju pronaći mogućnosti i prigode i pretvoriti ih u profitabilne poslovne pothvate.

6. Analiza i ocjena sustava obrazovanja, osposobljavanja i znanstvenoga usavršavanja prometnih kadrova Primorsko-goranske županije

Budući da u kreiranju i implementaciji intelektualnoga kapitala stožerno mjesto zauzimaju ljudi sa svojim znanjima i umijećima, u nastavku se posvećuje pozornost ovim temama: **1) načini stjecanja prometne kulture, 2) osposobljavanje prometnih kadrova putem specijalističkih tečajeva, 3) obrazovanje prometnih kadrova u srednjim školama, 4) obrazovanje prometnih kadrova u visokostručnim školama, 5) obrazovanje i znanstveno usavršavanje prometnih kadrova u sveučilišnim i poslijediplomskim studijama.**

6.1. Načini stjecanja prometne kulture (prometni bonton)

Prometna kultura podrazumijeva skup normi i ponašanja, međusobnih odnosa sudionika u prometu, komunikacije između njih i prilagodbu sudionika prometu i prometa sudioniku. Prometna kultura je na višim razinama obrazovanja prometnih stručnjaka uvrštena u nastavne planove, kao posebna disciplina, dok se u osnovnim školama usvaja kroz nastavne sadržaje u sklopu redovitih i dodatnih nastavnih aktivnosti. Kako za djecu, u pravilu, načelo povjerenja u prometu ne vrijedi, brzo usvajanje prometne kulture, popularizacija i širenje općih znanja iz prometa kod mladih postaju jamstvom njihove sigurnosti u prometu, jer “nema ničega strašnijega od neznanja u akciji” (Goethe). Tako usvojena znanja o prometu i prometnoj kulturi u sklopu nastavnih sadržaja iz “Prirode i društva” ili znanja usvojena sudjelovanjem u školskim i međuškolskim natjecanjima u prometu, sudjelovanjem u akcijama Ministarstva unutarnjih poslova, sudjelovanjem u akcijama velikih prometnih tvrki, kao što su to primjerice Hrvatske željeznice (“Vlak je uvijek brži”) i sl., predstavljaju prva, najznačajnija i najtrajnija znanja o prometu, obilježavajući i predodređujući prometnu kulturu svakoga pojedinca. Za sve one koji se nakon završene osnovne škole izravno ne susreću s problematikom prometa, autoškole predstavljaju najznačajnije mjesto gdje dodatno izgrađuju svoje stavove o prometu, odnosno o ponašanju u prometu i tako usvajaju prometni bonton.

6.2. Osposobljavanje prometnih kadrova putem specijalističkih tečajeva

Završena osnovna škola je uvjet za upis u programe osposobljavanja za pojedina prometna zanimanja manje složenosti (npr. manevriste, pružne radnike...), odnosno srednja škola u trogodišnjem ili četvorogodišnjem trajanju za pojedina prometna zanimanja veće složenosti. Zaposlenici s neodgovarajućom srednjom školom zaposleni u prometnim tvrtkama uglavnom se prekvalificiraju u zanimanje koje se traži

za njihovo radno mjesto (npr. vozač motornih cestovnih vozila, konduker...). Osposobljavanje prometnih kadrova putem specijalističkih tečajeva u velikim prometnim tvrtkama provodi se samostalno ili u suradnji s školskim i drugim izobrazbenim ustanovama, dok manje prometne tvrtke svoje zaposlenike upućuju da potrebna znanja stječu u nekoj od privatnih škola koje se bave izobrazbom prometnih stručnjaka ili na narodnim sveučilištima. Velike prometne tvrtke kao što su to primjerice Hrvatske željeznice imaju ustrojenu posebnu službu za izobrazbu. Prema izvješću Službe za izobrazbu na Hrvatskim željeznicama je u 2001. godini nekim od izobrazbenih programa bilo obuhvaćeno 13.220 radnika, iz čega se može zaključiti da je glavnina zaposelnika na Hrvatskim željeznicama Primorsko-goranske županije također bila obuhvaćena nekim od izobrazbenih programa.

6.3. Obrazovanje prometnih kadrova u srednjim školama

U srednjim prometnim školama Primorsko-goranske županije u trogodišnjim i četvorogodišnjim programima obrazuju se prometni kadrovi za sva zanimanja osim onih u zračnom prometu. Četiri srednje škole Primorsko-goranske županije: Prometna škola Rijeka, Pomorska škola Bakar, Srednja škola Ambroza Haračića Mali Lošinj i Željeznička tehnička škola Moravice (prve dvije su programski specijalizirane, a druge dvije programski mještovite), imaju dugu tradiciju u obrazovanju prometnih kadrova i predstavljaju temeljni čimbenik kvalitetnoga obrazovanja budućih prometnih djelatnika, širenja njihovih horizonata, raznovrsnosti i spremnosti na izazove koji dolaze iz budućnosti. Tendencija pada broja upisanih učenika u prometne škole Primorsko-goranske županije (cf. tablicu 6. i 7.) u promatranom razdoblju (1997-2001.) upućuje na potrebitost dinamiziranja obrazovnoga sustava, koji će i sam incirati promjene i ukazivati na izazove i mogućnosti koji dolaze iz budućnosti.

Tablica 6.: Upisani učenici u trogodišnje i četvorogodišnje programe prometnih zanimanja u Primorsko-goranskoj županiji

Prometna škola	Upisani u četvorogodišnje programe					Upisani u trogodišnje programe				
	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Prometna škola Rijeka	318	324	296	295	285	140	136	150	156	145
Pomorska škola Bakar	710	701	593	570	514	20	17	19	9	9
Srednja škola Ambroza Haračića Mali Lošinj	80	78	91	83	86	-	-	-	-	-
Željeznička tehnička škola Moravice	96	92	68	60	50	-	20	34	14	14
Ukupno:	1204	1195	1048	1008	935	160	173	203	179	145

Izvor: Ured državne uprave Primorsko-goranske županije

Tablica 7.: Učenici koji su uspješno svladali predviđeno četvorogodišnje ili trogodišnje obrazovanje za neko od zanimanja u prometu i broj slobodnih radnim mjesta prijavljenih zavodu za zapošljavanje Primorsko-goranske županije

Prometna škola	Upisani u četvorogodišnje programe					Upisani u trogodišnje programe				
	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Prometna škola Rijeka	317	324	294	292	272	98	101	135	145	123
Pomorska škola Bakar	670	666	536	498	441	18	15	17	9	-
Srednja škola Ambroza Haračića Mali Lošinj	74	74	89	80	82	-	-	-	-	-
Željeznička tehnička škola Moravice	90	89	66	58	50	-	19	33	14	-
Ukupno:	1151	1153	985	928	845	116	135	185	168	123
Slobodna radna mjesta u prometu prijavljena zavodu za zapošljavanje	674	471	611	574	545					

Izvor: Ured državne uprave Primorsko-goranske županije i Statistički ljetopis Primorsko-goranske županije 2001.

Kako je u promatranom razdoblju broj učenika koji uspješno završavaju srednje prometne škole, iznad slobodnih radnih mjesta prijavljenih zavodu za zapošljavanje, uloga viših razina obrazovanja prometnih stručnjaka na području Primorsko-goranske županije dobija posebice na važnosti. Naime, to je, uz zapošljavanje mladih prometnih stručnjaka, jedini način da se održi i unaprijedi postojeće "supstanca" intelektualnoga kapitala Primorsko-goranske županije.

6.4. Obrazovanje prometnih kadrova u visokostručnim školama

Za obrazovanje prometnih kadrova u visokostručnim školama za potrebe Primorsko-goranske županije postoji veliki interes kako na strani potražnje za takvom vrstom obrazovanja (dostatan broj potencijalnih studenata), tako i na strani ponude takve vrste obrazovanja, gdje je za očekivati da će kvantitativno i kvalitativno primat preuzeti i trajno zadržati Prometni odjel Veleučilišta u Rijeci. Prepoznajući interese studenata na stručnom studiju Prometnoga odjela Veleučilišta u Rijeci obrazuju se oko 400 redovitih i izvanrednih studenata u cestovnom, željezničkom i poštanskom prometu. Ako se tome pridoda podataka iz 1999. godine o 128 upisanih studenata na Fakultet prometnih znanosti Zagreb - Studij Rijeka, te studenti stručnoga studija Visoke pomorske škole, Rijeka (sada u sastavu Pomorskoga fakulteta Rijeka), radi se o brojci koja jamči visoku razinu intelek-

tualnoga kapitala u prometnom sustavu Primorsko-goranske županije. Tako se budući operativni prometni stručnjaci u dovoljnoj mjeri osposobljavaju za kvalitetno izvršavanje i najloženijih prometnih operativnih poslova u proizvodnji prometne usluge. Nadalje, suradnjom s velikim prometnim tvrtkama (Hrvatskim željeznicama, Hrvatskom poštom, Transadrijom...) Veleučilište treba predvoditi proces usavršavanja pometnih kadrova kroz primjerene programe obuke, kako bi se prometni stručnjaci mogli "naoružati" znanjem koje mogu primijeniti u konkretnim radnim uvjetima.

6.5. Obrazovanje i znanstveno usavršavanje prometnih kadrova u sveučilišnim i poslijediplomskim studijima

Budući da je prometna znanost interdisciplinarna i multidisciplinarna znanost, prometni se stručnjaci obrazuju i na sveučilišnim i poslijediplomskim studijima. U takvoj vrsti obrazovanja u Republici Hrvatskoj prednjači Fakultet prometnih znanosti Zagreb, a u Primorsko-goranskoj županiji Pomorski fakultet Rijeka, na kojemu godišnje diplomira pedesetak inženjera prometa. Pomorski fakultet u Rijeci je od 1998. do 2001. godine djelovao pod nazivom Odjel za pomorstvo, Rijeka. Na Pomorskom fakultetu Rijeka, u razdoblju od 1996. do 2000. godine, 12 magistranata je steklo zvanje magistra znanosti tehnologije prometa, dok je u istom razdoblju osam osoba steklo zvanje doktora znanosti tehnologije prometa. Čini se primjerenim istaknuti da je doktorima prometnih znanosti mjesto u znanstvenoistraživačkim jezgrama velikih prometnih sustava ili u prometnim institutima ili, pak, na visokim školama, fakultetima, sveučilištima.

U prošlom stoljeću, na pitanje što je potrebno kako bi se jedna država, regija, područje uspješno razvijala, u SAD, a i u Europi, spreman odgovor bi glasio: dobra državna uprava, dobro obrazovanje i, vjerojatno dobar transportni i prometni sustav. Sa sigurnošću se može ustvrditi kako su i danas ta tri čimbenika od presudnoga značenja za razvoj razvijenih i nerazvijenih država, područja, regija. Premda je teško predvidjeti kretanja u prvoj polovici 21. stoljeća, valja očekivati da navedeni čimbenici neće izgubiti na važnosti. Oni će i dalje, istina u ponešto modificiranom izdanju, određivati podjednako snažno i današnjicu i budućnost svekolikih gospodarskih odnosa. Nenametljiva državna uprava, anticipativni, selektivni, visokoprofilirani i svima dostupni transportni i prometni sustav ostat će glavnim čimbenicima evolutivnoga društvenoga razvoja. Sukladno tomu, čini se primjerenim istaknuti da je obrazovni sustav Primorsko-goranske županije na svim svojim razinama kreirao i da će i u budućnosti kreirati nova znanja koja su odlučujući čimbenik svekolikog razvoja i glavno strateško oružje prometnih i inih tvrtki u natjecanju s konkurencijom.

7. Zaključak

S obzirom na svoje gospodarske i društvene funkcije, prometni sustav Primorsko-goranske županije ima izravan utjecaj na život njezinih građana i omogućivanje slobodnoga gospodarskoga razvitka povezujući je u jedinstveni gospodarski organizam hrvatskoga narodnoga gospodarstva. Prirodna obilježja i geo-prometni položaj Primorsko-goranske županije, učinili su njezin prometni sustav značajnim čimbenikom hrvatskoga i europskoga prometnoga sustava. Prometni potencijali Primorsko-goranske županije koji se sastoje od tri bitna čimbenika: prometno-zemljopisnoga položaja, prometne infrastrukture i ljudskoga potencijala (intelektualnoga kapitala), još uvijek se ne iskorištavaju na najprofitabilniji način. Svi podsustavi prometnoga sustava Primorsko-goranske županije raspolažu značajnim i respektabilnim ljudskim potencijalima, o čemu svjedoči primjerena razvijenost svih važnijih prometnih grana unutar Primorsko-goranske županije, kao i podatak da je u ukupnoj zaposelnosti, zaposlenost u prometnom sustavu na razini Županije u relativnom iznosu gotovo dvostruko veća nega zaposlenost u prometnom sustavu Republike Hrvatske. Najveći potencijal prometnoga sustava Primorsko-goranske županije jesu ljudski potencijali, tj. znanstveni i stručni potencijali zaposlenih u prometu svih struka. Kakvoći i stručnosti potencijalnih, sadašnjih i budućih zaposlenika značajno pridonosi gotovo u cjelosti zaokružena infrastrukturna mreža potrebna za osposobljavanje, prekvalificiranje, obrazovanje i usavršavanje prometnih stručnjaka svih razina i profila. Investicijska politika i programi investiranja u prometnu infrastrukturu i suprastrukturu Primorsko-goranske županije mogu se pojaviti kao kočnica daljnega razvoja, ako takvi zahvati ne budu usmjereni potrebama multimodalnoga i integralnoga korištenja prometne mreže, te uvažavanjem najnovijih znanja i dostignuća prometne znanosti, koja u većoj ili manjoj mjeri, obuhvaća znanstvene spoznaje s više od tridesetak znanstvenih polja iz svih šest znanstvenih područja.

Literatura:

- [1] Pupavac, D. – Zelenika, R.: Intellectual capital – factor of unblocking the development in transitional countries, International conference: An Enterprise Odyssey: Economics and Busines in the New Millennium 2002., Zagreb – Croatia, june 27 – 29, 2002.
 - [2] Sundač, D. – Pulić, A.: Intelektualni kapital, I.B.C.C., Rijeka, 1998.
 - [3] Sundač, D. – Zelenika, R.: Intelektualni kapital – temeljni čimbenik optimalne proizvodnje prometnih usluga, Hrvatska gospodarska revija, Inženjerski biro, Zagreb, XVIII, 1999., 4.
 - [4] Zelenika, R. – Pupovac, D.: Intelektualni kapital – razvojni resurs logističkih kompanija za 21. stoljeće, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 52, 2001., 9-10.
 - [5] Zelenika, R.: PROMETNI SUSTAVI • Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika - Menadžment •, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
- *** Statistički ljetopisi PGŽ, različita godišta.

Ratko Zelenika
Helga Pavlič
Drago Pupavac

INTELLECTUAL CAPITAL SERVING THE FUNCTION OF TRAFFIC DEVELOPMENT WITHIN THE PRIMORSKO- GORANSKA COUNTY

Summary

The development of a country in general and even more of its particular regions depends greatly on the level of traffic development. The Primorsko-Goranska County is rich not only in the littoral but also in the afforested highland. Not all the possibilities for ship-building, wood and timber industry, and other economic promoters have been adequately explored and evaluated as yet. Strategical situation of the port of Rijeka has been of crucial importance not only for the County but also for the national community as a whole. Roads and railways make it possible for all economic subjects on national and international levels, both actual and potential partners, to be linked with other maritime countries through the port of Rijeka. Among the diversity of transportation modes, the seaborne, railway, and road transport are prevailint. The development of airborne traffic has been still lagging behind. However, the obsolete traffic infrastructure and superstructure require up-grading of the traffic network and transportation capacities, to serve not only the national transport requirements but also to enable a competitive traffic and economic performance of Croatia in its eve more demanding surroundings.

It is for these very reasons that the intellectual capital should be particularly stressed as the most important promotor of development in general, and specifically as the promotor of development of all transportation modes. Intellectual capital is the basic prerequisite for a successful and profitable business conduct, the more so where supported with high quality data base and advanced informatic technologies. Such intellectual capital, accompanied with most recent know-how that can be provided by the global transportation market, foreign trade, freight forwarding, logistics, and latest trends in the offer and demant on the world trade market (...), is likely to greatly benefit the development of certain, if not all, transportation modes both within the Primorsko-Goranska County and the country as a whole.

Key words: intellectual capital, seaborne traffic, railway traffic, road traffic, airborne traffic

RISORSE INTELLETTUALI IN FUNZIONE DELLO SVILUPPO DEL TRAFFICO NELLA CONTEA LITORANEO-MONTANA

Sommario

La crescita di un paese ed in particolare delle sue regioni dipende in gran parte dallo sviluppo del settore dei trasporti. La Contea litoraneo-montana è caratterizzata da una costa frastagliata e da un retroterra che si presenta montagnoso e ricco di boschi. Le potenzialità di sviluppo della cantieristica, dell'industria del legno e di altre attività promotrici di espansione economica non sono ancora state a fondo indagate né valorizzate. L'ubicazione strategica del porto di Fiume (Rijeka) è di cruciale importanza non solo per la Contea, ma per tutto il paese. Le vie stradali e ferroviarie rendono possibili i collegamenti degli operatori economici nazionali e stranieri e di potenziali soci attraverso il porto di Fiume (Rijeka) con altri paesi marittimi. Di tutti i settori del trasporto i più rappresentativi sono il trasporto marittimo, ferroviario e stradale. Il trasporto aereo non ha finora registrato un soddisfacente incremento. Tuttavia l'invecchiamento delle infrastrutture e sovrastrutture richiede un rinnovo delle vie di comunicazione e un aumento delle capacità del trasporto. Un ammodernamento delle infrastrutture e sovrastrutture delle vie di traffico è fondamentale non solo per le esigenze di commercio e trasporto nazionali, ma per uno sfruttamento adeguato dei vantaggi concorrenziali in ambito economico e del traffico in rapporto all'accresciuta competizione con i paesi che circondano la Repubblica di Croazia.

Proprio per le ragioni sin qui esposte è necessario far leva sulle risorse intellettuali quali promotrici più significative di sviluppo generale e di incremento nel settore dei trasporti in particolare. Le risorse intellettuali sono il presupposto fondamentale per una gestione proficua e redditizia degli affari, specie se adeguatamente supportate dalla conoscenza delle moderne tecnologie dell'informazione. Tali risorse intellettuali capaci di far uso di informazioni aggiornate sull'andamento del mercato globale dei trasporti, del commercio estero, delle spedizioni, della logistica, sulle fluttuazioni della domanda e dell'offerta del mercato mondiale possono incrementare, sviluppare o contribuire allo sviluppo dei singoli (se non di tutti) settori del trasporto nell'ambito della Contea litoraneo-montana, fino a estenderlo a livello nazionale.

Parole chiave: risorse intellettuali, trasporto marittimo, trasporto ferroviario, trasporto stradale, trasporto aereo