

Vanja Škorić, dipl. inž.
Ćićarijska 16
51000 Rijeka

ANALIZA TRANSPORTNIH KORIDORA JUŽNOEUROPSKIH ZEMALJA

Sažetak

Prometno-zemljopisni položaj naše zemlje, najvažniji je čimbenik za njezinu prometnu valorizaciju.

Hrvatska je, s gledišta transporta, smještena na raskrižju nekih prometnih pravaca. Sada je najvažniji "most" koji ima povezujuću funkciju između Zapadne Europe i Bliskog Istoka. Grčka, u nastojanju za daljnjim jačanjem u svojoj regiji, planira željeznički priključak Pirejskih lučkih terminala s Europskom željezničkom mrežom (posebice s Balkanskim zemljama). Povezivanje s talijanskim super brzim željeznicama nije samo mogućnost, već i buduća potreba Hrvatske.

Od značaja je i koridor koji povezuje Baltičko More, preko Centralne Europe, sa Jadranskim morem. Nova geopolitička situacija omogućava nam ulogu "mosta" u interkontinentalnom povezivanju Europe, bilo morem ili kopnom. Neophodno je i moderniziranje riječne mornarice, da bi se uspješno mogli priključiti na sadašnje Europske transportne tokove – Rajna-Majna-Dunav kanal. Cestovni prijevozni put Slovenija-Rijeka-Split-Crna Gora (koji je prikazan u karti), jedan je od tri relevantna pravca u Hrvatskoj.

Ključne riječi: prometni pravci, logističko programiranje

1. Uvod

Utjecaj prometnog sustava na omogućavanje industrijske proizvodnje proizlazi iz općih karakteristika i specifičnosti prometne djelatnosti u svladavanju prostorne razlike i povezivanja različitih činilaca proizvodnog procesa. Odnos prometnog sustava i industrije očituje se, uz ostalo, i u tome što se prometni sustav pojavljuje i kao golemi potrošač industrijskih proizvoda (posebno integralni i multimodalni transport) i tako neposredno utječe na razvoj pojedinih, specijaliziranih industrijskih

grana (automobilska industrija, brodogradnja, avioindustrija, industrijska sredstva veze, tračnička vozila itd.), a posredno na ostale industrijske grane kao što su: građevinska industrija, elektroindustrija, industrije različitih materijala i sl.

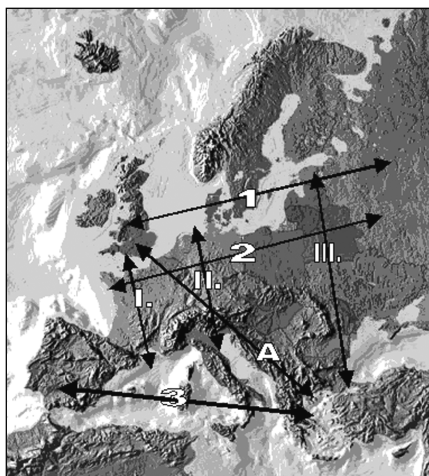
Ako želimo proučavati robne tokove, moramo poći od utvrđivanja veličine. Transportni tokovi mogu biti **receptivni i emitivni**.

Receptivni (stalni) tokovi počinju na izvoru robe i stalnog su karaktera. Obuhvaćaju rude, kavu, naftu, južno voće, poljoprivredne proizvode, razne industrijske proizvode i sl. Znači, postoje stalni centri takvih i drugih proizvoda.

Emitivni (sezonski) transportni tokovi su varijabilni i ovise o potrošnji robe pa ih nazivamo još i sezonskim. Pojavljuju se u turizmu, trgovini ugostiteljstvu, uslužnim djelatnostima i sl., a ovisni su o ponudi i potražnji robe u pojedinim godišnjim razdobljima.

2. Važniji europski transportni koridori

U prometnom, svekolikom povezivanju geografskoga prostora Europe, mogu se naznačiti tri osnovna smjera, kao što je prikazano na slici 1., sa zapada prema istoku (i obrnuto): 1. Sjeverni smjer, 2. Središnji smjer, 3. Južni smjer. Također tri osnovna smjera povezuju sjever i jug Europe: 1. Zapadni smjer, 2. Središnji smjer, 3. Istočni smjer. Tomu valja pribrojiti i sedmi važni Europski prometni smjer: to je prometna hipotenuza sa sjeverozapada prema jugoistoku.



Slika 1.: Glavni europski prometni koridori: 1. Sjeverni smjer, 2. Središnji smjer, 3. Južni smjer. I. Zapadni smjer, II. Središnji smjer, III. Istočni smjer, A. Smjer sjeverozapad jugoistok

Od prikazanih sedam najznačajnijih prometnih koridora u povezivanju prostora Europe, u izravnoj interesnoj sferi Hrvatske nalaze se čak tri – što već samo po sebi govori o važnoj poziciji naše zemlje u širim prometnim tokovima. U prometnoj politici na ovim prostorima (pa tako i u Hrvatskoj) dugo se vremena “eksploatirao” baš taj sedmi pravac. U domeni tadašnjih interesa povezivanja Europe i Azije, a i u skladu s kontinentskom prometnom orijentacijom, na posavskom smjeru gradili su se važniji prometni objekti. To je za Hrvatsku pravac koji je i danas aktualan, ali je znatno važnije povezivanje na središnjem Europskom smjeru, između Baltika i Jadrana, te na južnom, sredozemnom smjeru, između zapadnog, srednjeg i istočnog Mediterana. Ta se dva smjera međusobno nadopunjuju i uvelike poklapaju s hrvatskom prometnom orijentacijom.

Među najznačajnije svjetske prometne koridore ili tzv. “prometne mostove”, na kojima se vrlo uspješno razvija integralni, odnosno multimodalni transport pripada i pravac Europa-Jadran-Sredozemlje-Suez-Srednji i Daleki istok.

Ti prometni mostovi imaju višestruku ulogu:

- uspješno povezuju neprekidni transportni lanac u transportu robe “od vrata do vrata” i to u interkontinentalnim relacijama,
- znatno smanjuju prijevozni put

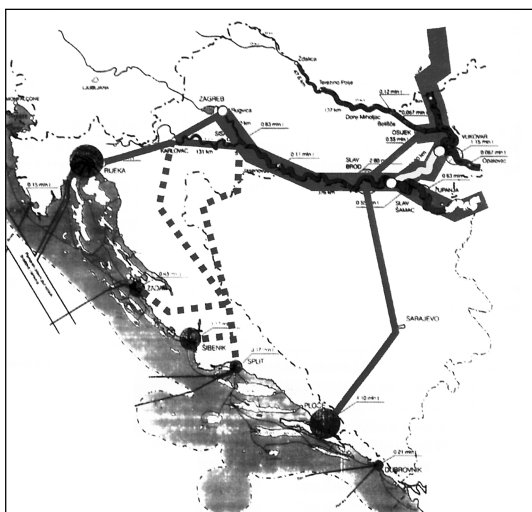
Tipični stalni centar, od kojeg se dalje nastavlja veliki koridor koji spaja jug i sjever Europe je Marseilles kroz kojeg godišnje prođe više od 90 mln tona tereta. Dvije trećine od toga otpada na sirovu naftu. Veliki “magnet” kao što je Njemačka, pa i sama Francuska je preduvjet za dobro poslovanje. Marseilles je najveća francuska luka i treća u Europi. Godine 1999. dosegao je promet od 663.984 TEU, a 2004. god. namjerava se udvostručiti promet na 1,2 mln. TEU. Isto tako važan centar i početak vertikale, na čijoj se drugoj strani nalazi Rotterdam je Genova. Godine 1999. Genova je imala ukupan promet 46.679.510 tona, s kontejnerskim prometom od 1.233.817 TEU. Odvojak tog koridora definitivno pripada i luci Gioia Tauro. Sposobna je primati i najveće brodove. Godinu 2000. zaključila je s prometom od 2.652.701 TEU. Usljed rata na našim prostorima, ali i zbog boljih i jeftinijih transportnih tehnologija luka Ancona preuzela je dio tereta iz Grčke za Europu. Grci su pravac Ancona-Patras oduševljeno nazvali “la strada di Dio”. Sumnjive i nesigurne balkanske prostore zamijenili su nečim konkretnim i sigurnim. Ancona je 2000. god. imala promet od 2.058.635 tona.

Grčka se pojavljuje kao logički nastavak na Italiju, pa spomenimo i Pirej. To je luka sa 27 km obalnog pročelja, s oko 11 mln tona prometa i 964.902 TEU (s povećanjem od 3,2% u odnosu na predhodnu godinu). Najveća je grčka luka i robni centar istočnog Mediterana. Postoji plan za povećanje kontejnerskog prometa na 2 mln tona. Radi se o direktnom povezivanju s europskom željezničkom mrežom, posebno s balkanskim državama. Prema planu razvoja luke, adaptira se samo pročelje, a izgrađuju se hoteli i poslovni centri u očekivanju Olimpijskih igara 2004. god.

Locirana na istočnom dijelu Mediterana, Turska ima tri značajnije luke: Istanbul, Izmir i Iskenderun. Početne su, odnosno završne točke Europske unije. Izmir je, kao izrazito kontejnerska luka, 1999. god. imao promet od 435.962 TEU (s povećanjem od 9,1% u odnosu na prošlu godinu).

Među najveće europske prometne koridore ubraja se plovidbeni put (kanal) Rajna-Majna-Dunav – Crno More. Cjelokupna trasa plovnog puta puštena je u eksploataciju početkom 1993. god. Vodena magistrala duga je oko 3.500 km, koja od Rotterdama do Suline na Crnom moru prolazi kroz deset zemalja s oko 500 mln ljudi. Kanal je jedan od najvećih graditeljskih zahvata uopće. Troškovi izgradnje procjenjuju se na 7 mlrd. DEM-a, iako je pravu vrijednost teško odrediti zbog dugog vremenskog trajanja izgradnje od oko 70 godina.¹

Na plovnom putu izgrađeno je 55 hidro-elektrana, koje će godišnje donositi profit od oko 55 mln DEM-a, a postoji mogućnost izgradnje još pet elektrana. Otvaranjem tog plovnog puta došlo je do značajnih strukturnih promjena na europskom prometnom tržištu, jer će veliki dio “masovnih” jeftinih tereta prijeći sa željeznice i manjim dijelom ceste na riječni i kanalski prijevoz, čime se ti kapaciteti oslobađaju za prijevoz visokovrijednih kontejneriziranih tereta, što za razvoj i uvođenje bimodalnih tehnologija u europskom prometnom sustavu ima pozitivan utjecaj.



Slika 2.: Kanal Rajna-Majna-Dunav i mogućnost hrvatskog priključka

¹ “National Geographic”, Rujan 1992., str. 27.

Na prvom mjestu treba istaknuti da domaći prometni koridori imaju izravnu vezu na međunarodne prometne koridore, bilo da se radi o transverzalnim ili longitudinalnim. Međutim, cijeli niz objektivnih i subjektivnih okolnosti djeluje na to da se manji dio robe prevozi preko naše zemlje, i to prvenstveno zbog nedostatka kontejnerskih i huckepack vlakova, nedostatka RO-RO linija na Jadranu, nemoderniziranosti naših kopnenih veza itd.

Na tim koridorima najbolje je organiziran prijevoz robe integralnim i multimodalnim transportnim tehnologijama. Ako se pogleda karta Europe, vidi se da je kontinent vrlo bogat željezničkim i cestovnim modernim prometnicama, s nizom prometnih čvorišta koji promet mogu kombinirati u svim pravcima. Nabrojiti ću samo nekoliko željezničko-cestovnih prometnih koridora koji su:

- najfrekventniji za razvoj integralnog i multimodalnog transporta,
- vrlo povoljni za povezivanje na kombinirani transport s morskim i riječnim – u svjetskim relacijama,
- izravno ili posredno imaju vezu s hrvatskim prometnim koridorima

Transverzalni putevi:

- Rotterdam/Amsterdam-Frankfurt-Torino/Milano-Genova;
- Bremen/Hamburg-Hannover-Weizburg-München-Jesenice-Ljubljana/Koper- Ljubljana-Zagreb-Beograd-Gevgelija...
- Rostock-Berlin-Dresden-Praha-Wien-Graz-Maribor-Ljubljana/Zagreb-Koper/Rijeka...
- Gdynia-Budimpešta-Zagreb/Rijeka.

Longitudinalni putevi:

- L'Havre-Paris-Stuttgart-München-Wien-Budimpešta-Bukurešt-Crno more... odnosno Paris-Lyon-Milano-Trst, odnosno Ljubljana-Zagreb-Beograd itd.

Što se tiče prijevoza robe željeznicom, integralnim transportom, na navedenim koridorima, taj prijevoz uspješno obavlja Intercontainer – europsko međunarodno društvo. Na navedenim i drugim međunarodnim europskim koridorima cestovno-željeznički huckepack transport kao podsustav multimodalnog transporta organiziraju međunarodne špedicije ili željezničko-cestovne kompanije koja su organizirana u gotovo svim europskim zemljama.

Tablica 1.: Uvoz i izvoz nekih država EU

DRŽAVA	UVOZ (mil.\$)	IZVOZ (mil\$)	PARTNER %
Francuska	287.200	307.000	Njemačka 17, Italija 10
Njemačka	466.600	539.000	EU 57
Grčka	27.000	9.800	Njemačka 19, Italija 16
Italija	214.000	240.900	EU 49,5
Portugal	33.900	23.800	EU 74
Engleska	316.100	272.700	EU 52
Španjolska	132.800	109.000	EU 69

Izvor: "Il libro dei fatti 2000", Rim 1999.

2.1. Francuske željeznice promoviraju promet teretom sa zemljama jugoistočne Europe

Velika nevremena koja su zahvatila područja centralne Europe krajem 1999. god., znatno su oštetile željezničku infrastrukturu. To je područje toliko stradalo da su veze između sjeverne Francuske i Italije potpuno ukinute, iako su imale bolju budućnost. Upravo ta nesigurnost željezničkog prijevoza, usmjerila je krcatelje u drugim smjerovima. Francuska nacionalna željeznica (SNCF) započela je s ubrzanom rekonstrukcijom infrastrukture. Međutim, kako se na horizontu nije pokazivala više potreba za tim pravcima, francuske željeznice dočekala su pravi trenutak, te promet na vagonima pomaknula na horizontalnu liniju istok-zapad, linijama koje povezuju Francusku s državama jugoistočne Europe (Rumunjskom, Srbijom, Makedonijom, Hrvatskom, Slovenijom) i Austrijom.

Željeznice su se udružile s društvom Calberson koji prema međusobnom dogovoru koordinira krcatelje u smjeru istok-zapad, dok se za suprotni smjer brine SNCF. Promet od Rumunjske i država bivše Jugoslavije prema Francuskoj još su uvijek irelevantni, ali počinju se razvijati i SNCF ima cilj da za koju godinu preuzmu čitav promet na toj relaciji. S druge strane, već sada su dobri rezultati razmjene između Austrije i Francuske. U duhu dobre suradnje, razmatra se povećanje razmjene tereta.

2.2. Željeznički prometni pravci južne Europe

Realizacija velikog broja linija vlakova visokih brzina predstavlja za Južnu Europu najhitnije ostvarenje na koje cilja. Itinerer koji se spominje, ide preko

Marseillesa, Nice, i zapadne Ligurije, Genove, Milana, i Torina i u potpunosti će se spojiti s planom linija vlakova visokih brzina koji dolaze sa sjevera od Londona i Pariza. Sve teče na taj način da će se spomenuto ubrzo ostvariti. Kombinaciju itinerera južne Europe upotpunit će i dolazak na Jadran i u istočnu Europu. S druge pak strane iz Liona se nastavlja u Marseilles i otuda za Barcelonu, Madrid i Lisabon. Spoj bi trebao imati funkciju uključivanja zapadnog Mediterana i cijelog Pirenejskog poluotoka.

Europski most, Ligursko more, zapadni Mediteran, Jadranski koridor

Europski most je mnoštvo manjih isprepletenih linija, koje zajedno čine prometni tok značajne propusnosti. Za njegovo stvaranje postoji mnoštvo upotrebljivih površina, kako na Mediteranu, tako i na sjeveru kontinenta. Prikazuje se kao kombinacija željezničkog i cestovnog prometa. U nekim su slučajevima ukombinirani i morski segmenti "feeder" sa željezničkim prijelazima. Od značenja je već postojeća veza između susjednih Rodano-Alpa i Provenza-Alpi i Azurne obale (PACA). Ta veza može značajno pridonijeti na pravac sjever-jug, s obzirom na poziciju koju zauzima u južnoj Europi. Mogućnost povezivanja sjeverozapadne Europe-Lion-Marseilles-Ligursko more-sjeverni Tiren i Renska dolina-Lion-Marseilles dovodi do minimiziranja udaljenosti između mediteranskog priobalja i područja Rotterdam-Antwerpen, koji je najtraženiji pravac za superbrze vlakove preko Atlantika. Svakodnevna veza između Rotterdama i Milana koja bi mogla uskoro prispjeti i do Ligurskog mora je dokaz već postojećeg "zblizavanja". Središnji položaj u kojem je smješteno to područje omogućuje, također, smanjenje daljine prema drugim važnim pravcima sjevera kontinenta, iz Le Havre do Hamburga, odnosno prema sjeverozapadu i prema sjeveroistoku. Provedena diskusija spontano dovodi do jadranskog koridora, ne samo za pravac Grčka-centralna Europa i za pravac Trst-Hamburg, već i za sjeverni Jadran:

- a) kako bi uvelike pridonijeli pravcima brzih vlakova istok-Mediteran,
- b) kako bi nudile povezivanje bazirano na duge odsječke morem, umjesto prijevoza ekskluzivno kopnom područjima istoka, Jadrana i istočne Europe. Kopnom bi put bio duži i samim tim skuplji.

3. Hrvatska kao dio Europe

Hrvatska je europska zemlja, smještena dijelom u srednjoj Europi, na Sredozemlju i jugoistočnoj Europi. Njezin geoprometni položaj posebice dolazi do izražaja kroz mosnu ulogu između velikih geografskih europskih cjelina-Alpa, Panonije, Mediterana i jugoistoka Europe. Europska funkcija Hrvatske trenutno se najviše ispunjava na smjeru prometnog povezivanja zapadne Europe i jugozapadne Azije.

Uključivanje Hrvatske u europske i svjetske prometne tokove i povezivanje s njima temelji se na koridorskim funkcijama – sa sjevera i zapada Europe prema Jadranu i Bliskom istoku. Stoga treba očekivati pojačane prometne aktivnosti na trima spomenutim ključnim smjerovima.

Na temelju gospodarskih i društvenih opredjeljenja, u postojećoj prometnoj situaciji Hrvatske može se istaknuti nekoliko prometno prostornih koridora, koji su bitni za uključivanje naše zemlje u europski i svjetski prometni sustav. Iako je koncepcija dugoročnog razvoja prometa na području Hrvatske predviđjela (uglavnom) pet prometnih koridora, smatramo da je u novim uvjetima bitno da se razviju tri koridora:

1. Slovenska granica-Zagreb-Slavonski Brod-vojvođanska granica, s odvojkom za Osijek
2. Mađarska granica-Varaždin-Zagreb-Karlovac-Rijeka-Pazin-Pula (kao osovina ukupnog razvoja Hrvatske)
3. Slovenska granica-Rijeka-Zadar-Split-Dubrovnik-granica s Crnom Gorom

Svaki od triju osnovnih prometnih koridora ima posebno značenje za ukupni razvoj Hrvatske:

1. Prometni koridor na smjeru iz srednje i zapadne Europe prema jugozapadnoj Aziji na prostoru Hrvatske (posavski smjer) trenutno je najizgrađeniji. U hrvatskom je interesu da hitno dovrši na tom koridoru kvalitetnu cestovnu vezu od Zagreba prema Šentilju, te od Slavanskog Broda prema Osijeku, a bilo bi nužno dograditi i donji postroj postojeće željezničke pruge između Zagreba i Beograda.
2. Središnji transverzalni hrvatski koridor od mađarske granice do Jadranskog mora tek je u početnoj fazi izgradnje. Na tom koridoru, koji bi zasigurno potvrdio temeljnu panonsko-jadransku orijentaciju Hrvatske, mora se što prije otpočeti gradnja cestovne veze visoke tehničke razine usluge, te brze nizinske željezničke pruge Zagreb-Rijeka. Postoji, također, i izrazita potreba željezničkog proboja Učke.
3. Naglašavana pomorska orijentacija Hrvatske uvjetovat će cjelovitije upotpunjenje primorskoga prometnog koridora. Već postoje konkretni planovi da suvremenom cestovnom i željezničkom infrastrukturom, na prvome mjestu obalskog, uzdužnog smjera, otvori prostrani primorski pojas intenzivnom razvoju, ili pak parcijalnim rješenjima poprečnih veza održi životno razvojno težište Hrvatske u unutrašnjosti. Stvarnu potvrdu pomorske orijentacije Hrvatske valja očekivati gradnjom Jadranske autoceste, a još više izgradnjom Jadranske željeznice.



① Mađarska-Varaždin-Zagreb-Rijeka (Pula)

② Slovenija-Zagreb-Brod-Srbija

③ Slovenija-Rijeka-Split-Crna Gora

Slika 3.: Prioritetni prometni koridori u Hrvatskoj

4. Zaključak

Suvremeni razvitak u svijetu sve više tretira promet kao ekonomsko područje, ne samo zato što se od prometa traži djelovanje prema ekonomskim načelima, već još više zbog toga što se sve prometne grane u bezbroj kombinacija uključuju u poslovno-trgovačko-financijske konstrukcije u međunarodnoj podjeli rada.

Dakle, u smislu prometne orijentacije, Hrvatskoj je mjesto u Europi. Ona mora izboriti primjereniju ulogu u europskom povezivanju, a na osnovi njezinoga važnoga "mosnog" položaja. Osovina hrvatskog prometnog interesa jest na transverzalnom smjeru između Srednje Europe i Jadrana. Ne smije se, s druge strane zaboraviti ni težište na jaču valorizaciju panonske i jugoistočne europske komponente Hrvatske.

Promet sve više postaje čimbenik od čijeg uspješnog uključivanja zavisi uspjeh ili neuspjeh i najvećih poslovno-trgovačkih transakcija između pojedinih zemalja.

Ipak, loša povezanost, slabe i zastarjele veze Jadrana i srednje Europe, kao i niska razina tehničko-tehnoloških i organizacijsko-ekonomskih usluga naših luka glavni su razlog nedovoljnog razvitka pomorskog prometa.

Dosadašnja nezadovoljavajuća situacija i nedovoljna orijentiranost našeg prometa u odnosu na neke od spomenutih prometnih koridora, element je koji daje ocjenu o neadekvatnom uključivanju Hrvatske u europske i svjetske robne tokove.

Jedan od ključnih zadataka prometne politike naše zemlje morao bi se sastojati u stalnom pronalaženju puteva za sudjelovanje naše privrede u međunarodnu podjelu rada. U tom sklopu promet se tretira kao bitan činilac za optimalno uključivanje naše

privrede u svjetsko tržište, jer potiče našu vanjskotrgovačku robnu razmjenu, omogućuje veći tranzitni promet, razvoj turizma i turističke industrije, povećava razvoj pomorske privrede itd.

Taj će se, tek započeti, tempo i trend osuvremenjivanja našeg prometa moći održati ako se sve više i intenzivnije obogaćuje najsuvremenijim tehnološkim inovacijama uz visoki stupanj integracije, te uz visoku specijalizaciju i podjelu rada.

Literatura:

1. Croatian Academy of sciences and arts; "Traffic connection between the Baltic and the Adriatic"; Zagreb, 23 studenog, 2002.
2. Časopis "Promet" br.1; Zagreb, travanj 1992.
3. Enciklopedijski atlas svijeta; Rijeka, 1999
4. Marković I.: "Integralni transportni sustavi i robni tokovi"; Zagreb, 1995
5. Zbornik radova – Fakultet prometnih znanosti; Zagreb prosinac 1995
6. Internet stranice Fakulteta u Genovi, Odjel za ekonomiju: www.informare.it
7. Internet stranice za slike: www.google.com

Vanja Škorić

AN ANALYSIS OF THE SOUTH-EUROPEAN TRANSPORT ROUTES

Summary

Where Croatia's evaluation in terms of traffic is concerned, the most significant factor is owed to its geographical situation at the crossing of some major traffic routes. Presently, it represents a "bridging" between the West-European and Near East countries. Seeking for further strengthening of its position within the region, Greece has envisaged construction of a railway connection between the Piraeus port terminals and European railway network (with particular emphasis on the Balkans). Further linking with Italian super-rapid railways does not seem to be just a possibility but also an approaching necessity for Croatia.

Significant role has been also played by the corridor linking the Baltic Sea with the Adriatic via the Central Europe. Owing to the new geopolitical conditions, Croatia has been attached the bridge-over role in connecting Europe with other regions at the intercontinental level either by sea or by land. Concerning the inland navigation, the requirement for up-grading is very much present there, conditioning the connection to the existing European transport routes – the Rhine-Main-Danube canal. The road traffic route Slovenia-Rijeka-Split-Montenegro (as displayed on the map) represents one among three relevant routes in Croatia.

Key words: transport routes, logistical programming

ANALISI DEI CORRIDOI DI TRASPORTO DEI PAESI SUDEUROPEI

Sommario

Data la posizione geografica e di collegamento il fattore più importante per la Croazia è il potenziamento del suo traffico. Sotto l'aspetto del trasporto la Croazia si trova all'incrocio di alcune vie di traffico e rappresenta un "ponte" che funge da collegamento tra l'Europa occidentale e il Vicino Oriente. La Grecia, nel tentativo di ulteriore rafforzamento della sua posizione nella regione, ha in programma di effettuare il raccordo ferroviario dei terminali portuali dei Pirenei con la rete ferroviaria europea (e in particolare con i paesi balcanici). Per la Croazia il collegamento con le linee ferroviarie italiane di alta velocità non rappresenta soltanto un'opportunità, bensì una forte esigenza.

Di vitale importanza è il corridoio che collega il Mar Baltico, attraverso l'Europa centrale, al Mare Adriatico. Il nuovo contesto geopolitico promuove la Croazia al ruolo di "ponte" nel collegamento intercontinentale all'Europa, sia per via mare che per terraferma. A questo scopo si rende indispensabile l'ammodernamento della flotta fluviale per effettuare l'allacciamento alle attuali vie di trasporto europeo Reno-Meno-Canale danubiano.

L'arteria stradale Slovenia-Fiume-Spalato-Montenegro (indicato nella cartina) rappresenta una delle tre rilevanti vie di comunicazione della Croazia.

Parole chiave: corridoi di trasporto, programmazione logistica

