

NEKE PROSTORNE I DRUŠTVENE DETERMINANTE
DUGOROČNOG RAZVOJA SLAVONIJE I BARANJE*

Ivan Jelen

Prostorne zakonitosti sve do najnovijeg vremena historijski su se sporo mijenjale. Tehničkim progresom nakon drugog svjetskog rata (osobito u oblasti prometa i industrije) te su promjene upravo frapantne i neminovno zahtijevaju revalorizaciju prostora užih područja pa čak i cijelih država.

Vjekovima je Slavonija i Baranja, kao uostalom i cijela panonska nizina, privlačila stanovništvo planinskog prostora. »Zemlja plemenita« mogla je zaposliti i prehraniti više stanovništva nego ga je sama namnožila.

U vrijeme suvremenih procesa koje nazivamo litoralizacijom odnosno pomorskom orijentacijom, u vrijeme kada dobar ekonomsko-geografski položaj obećava mnogo više od dobrih uvjeta za proizvodnju žita i ostale hrane, atraktivnost slavonsko-baranjskog prostora gotovo je neprimjetno nestala. Baratanje relevantnim pokazateljima njegovog relativnog zaostajanja svakako više nije niti potrebno. Potrebno je, međutim, mirno i, prije svega, realno sagledati determinante dugoročnog razvoja ove naše regije, regije koja nije bez šansi u daljnjoj trci društvenog razvoja Hrvatske i Jugoslavije.

Radi se o razvoju klasičnog tipa, pa bez obzira na promjenjene uvjete, treba primjenjivati principe i sredstva koje je praksa pokazala efikasnim.

Gotovo prema svim shemama aktivnost na području gospodarskog razvoja pretpostavlja ponajprije analizu prostora sa ciljem da se identificiraju oni njegovi elementi koji mogu biti uporišta jednog konkretnog dugoročnog plana. Pri tom se obično ispituje ekonomsko-geografski položaj te ocjenjuju prirodni uvjeti i prirodni izvori.

Ekonomsko-geografski položaj Slavonije i Baranje pokazuje jedan plus i jedan minus. On je dobar, jer se ovaj prostor nalazi na glavnoj kontinentalnoj prometnoj, gospodarskoj i demografskoj osnovi Jugoslavije, pa nije izoliran od glavnih životnih tokova zemlje. Međutim, ti se tokovi odvijaju uglavnom između Beograda (koji sakuplja glavne mase roba istočnog dijela države), Zagreba (koji sličnu funkciju vrši za središnji prostor Hrvatske) i Rijeke (kao glavnog terminala za robe iz unutrašnjosti). Osijek kao jedini veći centar Slavonsko-baranjske regije pre slab je da u ovakvoj konkurenciji postane ishodište odgovarajućih prometnica a k tomu je i periferno položen što smanjuje njegovu funkciju sakupljača roba.

* Rad je pročitao na II zasjedanju Znanstvenog sabora za Slavoniju i Baranju u Slavonskom Brodu lipnja 1971. godine.

Prema tome, ovo područje ima tranzitni karakter i u tome je i svojevrsni minus njegovog ekonomsko geografskog položaja. Tranzit (kao takav) još ni jednom području nije donio prosperitet a da pri tom nisu utjecali neki drugi faktori. Za to imamo mnogo primjera u nas samih. Željeznička pruga Ljubljana—Trst izgrađena je još 1857. godine, a nešto kasnije i odvojak od Pivke za Rijeku, pa unatoč toga sve do najnovijeg vremena prostor u trokutu triju navedenih gradova ostao je nerazvijen. Sličan je primjer i sa Gorskim Kotarom te sa dolinom Bosne na bivšoj uskotračnoj pruzi (a kasnije i širokotračnoj) između Bosanskog Broda i Sarajeva. Malobrojni kapaciteti razvili su se isključivo na lokalnim izvorima. U prometnim tokovima »profitiraju« jedino ishodišne i završne točke te raskršća, a svega je toga u Slavoniji i Baranji malo.

Navedene činjenice, naravno, nikako ne umanjuju vrlo blagotvoran utjecaj prometnica kojima se neko područje efikasnije uključuje u društvenu podjelu zemlje. Za Slavoniju i Baranju osobito će biti važne cestovne prometnice (ne samo magistralne) zbog gospodarske strukture u kojoj će i nadalje agrarna komponenta biti jedna od najkarakterističnijih.

Glavna uporišta u prirodnim uvjetima i prirodnim izvorima primarno se svode na velike ravne plohe dosta plodnog zemljišta (koje determiniraju poljoprivrednu proizvodnju i na njoj zasnovanu raznovrsnu prehrambenu industriju, što i dalje ostaje jedan od osnovnih pravaca razvoja Slavonije i Baranje), zatim na šume (drvena industrija s daleko manjom propulzijom od prehrambene industrije) te napokon na kompleksno značenje velikih nizinskih vodotoka Save, Drave i Dunava. Sve je ostalo sekundarno i ne može biti osnova za velike dugoročne planove razvoja.

Zadržat će se nešto opširnije na ovom posljednjem s obzirom da prva dva elementa niti u jednoj projekciji razvoja ne mogu doći u pitanje.

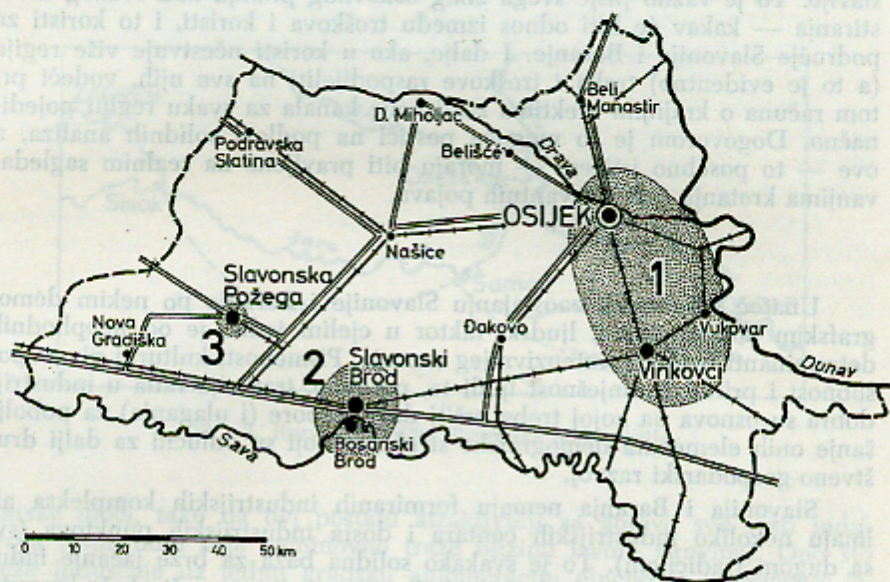
Kada ističem »kompleksno« značenje riječnih tokova mislim tu na cijeli niz korisnika voda — od riječne plovidbe preko poljoprivrede, industrije, hidroenergetike, ribolova sve do specifično mnogostrukog značenja vodotoka koje oni imaju za naselja koja leže na njihovim obalama. Pored kvantitativnih efekata mnogo je i kvalitativnih (nemjerljivih) što nije ni potrebno dokazivati, jer su odvajkada linije vodnih tokova bile izuzetno jake centripetalne linije i u slučajevima kada nisu imale plovidbenih mogućnosti niti su korištene u poljoprivredne i druge nabrojene svrhe. Konkurencija korisnika u pogledu iskorišćavanja voda sve je veća a interesi često puta kolidiraju no često su upravo komplementarni.

I projektirani kanal Vukovar—Šamac imao bi kompleksno značenje za plovidbu i poljoprivredu.

Skraćivanje plovnog puta Dunavom i Savom (za odgovarajuće regije) za oko 400 km dat će nesumljivo velike efekte i za manji promet vodenim arterijama, jer su razlike u sadašnjim i budućim relacijama (nakon njegove realizacije) upravo enormne. Nakon ove tvrdnje neminovno se nameće pitanje: kakve će efekte od kanala Vukovar—Šamac imati specifično uže područje Slavonije i Baranje.

Od tranzita — unutrašnjeg i međunarodnog — gotovo nikakve. Mislim da ćemo se u tome svi složiti. U tranzitu terminali nisu ni na

jednom dijelu Slavonije i Baranje, pa neće biti ni dovoljno lučkih poslova, a jedino ovi mogu donijeti prihode. Iz razmjene ostalih regija koje tranzitiraju preko Slavonije i Baranje korist može imati srednjehrvatsko područje (sa sadašnjim najzapadnijim terminalom u Sisku i eventualno kasnije u Zagrebu) i naročito Vojvodina, pa čak i Beograd (a to znači i sve luke nizvodno Dunavom do Prahova, ukoliko se uzmu u obzir brojni i veliki meandri od Beograda do Samca).



Sl. 1. Kanal Vukovar-Samac i udaljenosti između važnijih riječnih pristaništa

U međunarodnom tranzitu situacija je još jasnija. Kao mogući terminali pojavljuju se samo Sisak odnosno Zagreb na zapadu te Beograd na istoku.

Iz svega, međutim, proizlazi da efekte od plovidbe kanalom Slavonija može očekivati samo od vlastite razmjene s ostalim područjima Jugoslavije koje pokriva plovna mreža rijeka i kanala. Taj je prostor sveden na veliku nizinu na sjeveru zemlje u kojoj Slavonija i Baranja zauzimaju centralni položaj. A to u promatranom slučaju nije povoljno — naprosto zbog toga što su relacije od slavonsko-baranjskih luka do korespondentnih luka i na zapadu (Sisak—Zagreb) i na istoku relativno malene. One su takve da nikakav pretovar na željeznicu uopće ne dolazi u obzir.

Danas se relacije u prijevozu i roba i putnika svim prometnim sredstvima povećavaju, pa to tim više vrijedi za riječni promet kod kojega su i prije bili karakteristični dugi prijevozi. U protivnom ne može biti konkurentan. Ako ovome dodamo i troškove pretovara (čiji je efekat za sve vrste roba u prosjeku kao 200 kilometara vožnje željeznicom) proiz-

lazi da se još više smanjuju mogućnosti sabiranja odnosno distribucije roba sadašnjih i potencijalnih luka Slavonsko-baranjske regije.

Zelio sam da ove napomene samo upozore na oprez pri prognoziranju prometa u svim budućim lukama ove naše regije, a time i pri njihovu dimenzioniranju. Time ne mislim osporavati izgradnju kanala Vukovar—Šamac ni sa čisto plovidbenog stajališta. Njegova izgradnja prosto se nameće s obzirom da bi — i pored svoje male dužine — učinio znatno efikasnijom i rentabilnijom cjelokupnu riječno — kanalsku mrežu Jugoslavije. To je važno prije svega zbog osnovnog pitanja kod svakog investiranja — kakav će biti odnos između troškova i koristi, i to koristi za područje Slavonije i Baranje. I dalje, ako u koristi učestvuje više regija (a to je evidentno) treba i troškove raspodijeliti na sve njih, vodeći pri tom računa o krajnjim efektima realizacije kanala za svaku regiju pojedinačno. Dogovorom je to moguće postići na podlozi solidnih analiza, a ove — to posebno ističem — moraju biti pravljene na realnim sagledavanjima kretanja svih relevantnih pojava.

Unatoč relativnom zaostajanju Slavonije i Baranje po nekim demografskim pokazateljima, ljudski faktor u cjelini jedna je od neophodnih determinanti budućeg intenzivnijeg razvoja. Pismenost, kulturni nivo, sposobnost i prirodna umješnost ljudi te, posebno, tradicija rada u industriji dobra su osnova na kojoj treba vršiti dalje napore (i ulaganja) za poboljšanje onih elemenata demografske strukture koji su odlučni za dalji društveno-gospodarski razvoj.

Slavonija i Baranja nemaju formiranih industrijskih kompleksa ali imaju nekoliko industrijskih centara i dosta industrijskih punktova (svi sa dugom tradicijom). To je svakako solidna baza za brže jačanje industrije u cjelini, ali i neophodan put kojim ova regija mora što brže krenuti.

Razvojem industrije jačaju gradske aglomeracije, a jačanjem ovih razvijaju se tercijarne djelatnosti (intenzivne radom) i time se zapošljava stanovništvo koje će se regrutirati iz poljoprivrede. Samo tako može doći do bržeg porasta stanovništva regije kao cjeline.

Formiranje većih gradskih aglomeracija ima, osim toga, i vrlo pozitivan kompleksan utjecaj na ruralna područja.

Jačanje gradskih centara (i konurbacija) važno je (u slavonskim uvjetima) čak i više za već relativno velike aglomeracije kao što su Osijek (sa Vukovom i Vinkovcima) te Slavonski Brod, jer se samo u njima mogu razviti potpuniji znanstveni centri bez kojih nema suvremenog razvoja. Upravo je intelektualni faktor glavni faktor budućeg razvoja i njemu, u kontekstu cjelokupne situacije, treba u Slavoniji i Baranji dati prvorazredno značenje.

Iz svega slijedi zaključak da jedino daljnji i brži razvoj industrije može povući Slavonsko-baranjsku regiju iz stagnantne situacije u kojoj se našla i bez koje ne može riješiti ni ostale relevantne probleme razvoja

Ovih nekoliko misli izrečenih nakon materije o kanalu Vukovar—Šamac izlažu jedan cjeloviti povezani proces pojava u kojem inicijativa pripada industrijalizaciji — najčešće primjenjivanj metodi razvoja.

Vodeći računa o znanstvenim spoznajama smještaja industrije, industrijalizacija Slavonije i Baranje neće moći riješiti problem razvijenosti svih općina. Disperzni razvoj industrije, koji se ogleda u individualnim lokacijama rezultira u smanjenim efektima investicija, a u pojedinim slučajevima ovi mogu i potpuno izostat. Zbog toga se sve više inzistira na primjeni policentričnog sustava industrijskog razvoja. Mjesta koja su već zasnovala neke industrije imaju komparativne prednosti pred onima koja ih nemaju. Formiranje kompletnije infrastrukture (institucionalne, ljudske i materijalne) moguće je samo u gradovima veće gospo-



Sl. 2. Razvojna žarišta Slavonske makroregije

darske moći, tako da ovi postaju atraktivniji za gotovo sve vrsti industrija (osim onih koje neminovno traže blizinu izvora sirovina). Ono što veže industrije uz jednu gradsku aglomeraciju obično je mogućnost izbora raznovrsne kvalificirane radne snage, infrastruktura transporta, postojanje jakih trgovinskih i bankovnih organizacija, postojanje pratećih industrija i slično. (Veze između industrija mogu biti i tehničke prirode, no to su one koje su se razvile na osnovi ugljena, željezne rude, jeftinih energetske izvora i sl., a takovih u Slavoniji i Baranji nema niti će ih biti).

Ipak, upravo ovom prilikom treba naglasiti da je prehrambena industrija jedna od rijetkih koja omogućuje izvjesnu disperziju, a to daje šansu i mnogim manjim mjestima koja industrije uopće nemaju ili je imaju nedovoljno. Pri tom mislim na manja poduzeća i pogone koji bi sa proizvodnjom specijalnih proizvoda mogli značajno obogatiti naš još uvijek siromašan izbor na tržištu prehrambenih proizvoda (u odnosu na razvijene zemlje). Pretpostavka je zajednički plasman roba i zajednička tehnološka služba. Takvih mogućnosti neće biti kod ostalih vodećih industrija (metaloprerađivačka, kemijska, industrija gume i obuće). Upravo bi zbog toga prehrambena industrija u svim planovima razvoja trebala iziskivati poseban i minuciozan studij.

Vodeći računa o svemu navedenom trebat će se utvrditi hijerarhija gradskih naselja sa stajališta industrijskog investiranja. U tom smislu neosporan prioritet pripada Osijeku, a njega treba jačati i iz razloga

koje sam već prije istakao. On mora biti dovoljno snažan i velik da bi mogao vršiti pozitivan utjecaj na cijelo područje Baranje i u odgovarajućem dijelu Podravine, dok će mu na jugu biti olakšana uloga uz pomoć dvaju trabanata Vukovara (sa snažnom industrijskom proizvodnjom) i Vinkovaca (koji doduše nisu Dijon ili Stuttgart, ali su jedna od važnih raskrsnica i jedan od najjačih kolodvora zemlje). Mom (rodnom) Slavonskom Brodu namjenjena je vodeća uloga u Slavonskoj Posavini (pri čemu ne gubim iz vida spregu s Bosanskim Brodom) dok će Slavenska Požega (»u kutu nikome na putu«) zbog specifičnog položaja imati i specifičnu situaciju — prevelike ambicije da zadrži ulogu lokalnog centra, a premale mogućnosti da organizira prostor zapadnog dijela Slavonije i nametne se kao vodeći centar višeg reda.

Zapadna Slavonija svakako će imati veće probleme razvoja od istočne. Glavni je minus pomanjkanje većih gradskih odnosno industrijskih centara, a poznato je da raste stanovništvo i jača gospodarstvo samo onih područja koja imaju jače centre.

Ovo su tek meditacije o nekim mogućim pravicima strukturiranja mreže gradskih i industrijskih naselja Slavonije i Baranje, koje će profesionalno definirati prostorni planovi i planovi društvenog razvoja, pa ću se na kraju još malo zadržati na jednoj determinanti razvoja, koju sam nešto ranije već istakao.

Riječ je o zadacima koji proizlaze iz spoznaje izuzetne važnosti intelektualnog faktora kao faktora razvoja. U pogledu spremanja kadrova i naročito mogućnosti njihovog privlačenja Slavonsko-baranjska makroregija stoji najslabije među sve četiri makroregije u Hrvatskoj. Zbog toga je neophodno prići osnivanju nekih vlastitih fakulteta i novih odjela zagrebačkih fakulteta. U nekim slučajevima problem mogu riješiti i više škole.

Od svih tehničkih fakulteta najteže je (gotovo nemoguće) dobiti inženjere strojarke struke, pa se ovdje niti ne pojavljuje dilema. Usmjerenje na poljoprivredno-prehrambeni kompleks ukazuje na oportunističko otvaranje prehrambeno-tehnološkog odjela. Također mi se čini osobito važnim obrazovanje organizatora proizvodnje. To je »rak rana« cjelokupnog jugoslavenskog gospodarstva i sasvim je sigurno veći problem od suvremene tehnologije. Ekonomski fakultet u Osijeku bitno bi pridonio rješavanju tog (u nas svugdje akutnog, a nigdje rješenog) pitanja formiranjem organizacijskog smjera koji bi davao organizatore općeg profila kako bi se ovi mogli brzo adaptirati u svakoj privrednoj grani. Kibernetički studij također će se, prije ili kasnije, pojaviti kao neophodna potreba. Ili točnije — tu smo već u zakašnjenju i odluku ne bi trebalo odlagati.

Sa stajališta specifičnih potreba Slavonsko-baranjskog gospodarstva nužno je razmisliti i o jednoj dizajnerskoj školi kao i o osnivanju poslijediplomskog studija iz marketinga (pri Ekonomskom fakultetu u Osijeku).

Živimo u vrijeme kada popularne osobe mogu bitno povećati prodaju roba svojim angažmanom na televiziji od svega nekoliko minuta. O tome i sličnome treba voditi računa. Struktura proizvoda Slavonsko-baranjskog područja (sadašnja i još više buduća) nametnut će više problema u plasmanu roba nego li u procesu proizvodnje.

Pripremanje kadrova i kadrovska politika, znanstveno-istraživački rad, integracioni procesi i organizacijske mjere moraju voditi računa o budućoj gospodarskoj strukturi Slavonije i Baranje.

Bilo bi poželjno kada bi na osnovi saznanja dugoročnog programa razvoja Slavonije i Baranje već ovo zasjedanje Sabora uspjelo izvršiti selekciju ključnih zahvata i utvrditi hijerarhiju hitnosti što praktički znači primjeniti načelo redoslijeda investicija. To je bitno za postizanje maksimalnih efekata. Ovo tim više, kada se radi o regiji koja upravo kronično pati od nestašice sredstava. Ostali uvjeti (mislim ovdje prije svega na posljedice ustavne reforme) bit će bolji i treba ih iskoristiti. Osobito mi se čini važnim zainteresirati stanovništvo u cjelini i angažirati, što je više moguće, njegovu vlastitu odgovornost pa i sredstva.