VREDNOVANJE GEOGRAFSKOG POLOŽAJA KAO FAKTORA RAZVOJA GRADA ZAGREBA

STANKO ŽULJIĆ

I


Kada se ističe značenje prometa i prednosti što ih položaj Zagreba pruža za čvorišne funkcije treba se podsjetiti i na promjenljivost političko-geografskih činilaca. U tom sklopu pitanja ističu se dva karakteristična razdoblja i to 1, razdoblje austrougarske države do 1918. i 2, razdoblje postojanja jugoslavenske države zajednice od 1918. na dalje.

Prvu političko-geografsku konstelaciju karakterizira činjenica da su Hrvatska i Zagreb bili politički i gospodarski inferiorni dio jedne veće državne cjeline, unutar koje su sistem centara kakav se razvijao do 1918., a posebno dominacija Beča i Budimpešte i raspodjela funkcija između vodećih gradskih središta bili nevolJNI za hrvatski glavni grad. Nakon 1918. Zagreb je novim političkodržavnim razgranicaenjem bio zaštićen od konkurentnosti razvijenijih austrijskih i mađarskih metropolija. Unutar jugoslavenske države pojavili su se važni podsticaji za brzi, posebno gospodarski razvitak Zagreba. Unutrašnja raspodjela političkih i gospodarskih funkcija istakla je prednost Zagreba kao industrij-

2. Prva željeznicka pruga što je povezivala tadašnje austrijske zemlje preko Zagreba sa Siskom puštena je u promet 1862. godine.
skog središta nove države. To je omogućilo relativno brzi razvitak Zagreba kroz gotovo čitavo razdoblje između dva svjetska rata. Nakon drugog svjetskog rata Zagreb je nastavio relativno brzim demografskim rastom, iako se njegova gospodarska osnova obnavljala i dopunjavaла nešto neujednačenijim intenzitetom.

Osnovna značajka položaja Zagreba jeste u tome što se grad nalazi u čvorištu tački panonsko-mediteranskih i alpsko-jugostočno-evropskih prometnih veza. Zagreb leži na jednoj od glavnih uzdužnih veza Evrope i to od Zapadne i Srednje Evrope prema evropskom jugoistoku. Ipak, osnovne prednosti geografskog položaja Zagreba proističu iz činjenice što preko Zagreba vode najvažnije prometne veze od podunavskih metropolija Beča i Budimpešte i dijela Srednje Evrope do važnih luka na sjevernom i sjevernom jadranskom primorju. Činjenica da je ova dva važna smjera evropskog prometa ukrštaju upravo u Zagrebu ističe posebne prednosti razvitka onih gospodarskih djelatnosti kod kojih je promet osnovni činilac smještaja.

S obzirom na predodređenost središnjeg Podunavlja da komunicira sa jadranskim primorjem i preko Jadranskog mora održava svoje prekomorske gospodarske veze, a unutar jedne regionalizacije kod koje se posebno uvažava značenje prometnih činilaca, može se područje između srednjeg toka rijeke Dunava i Jadranskog mora izdvojiti kao posebna makroregionalna cjelina, pod uvjetnim nazivom Jadransko-dunavski međuprostor. U tako izdvojenom Jadransko-dunavskom međuprostoru značenje geografskog položaja Zagreba posebno dolazi do izražaja.


RAZVOJ ZAGREBA


Tab. 1. Redoslijed važnosti važnijih gradova u Jadranos-dunavskom međuprostoru 1910. i 1966. godine

Table 1. Order of importance of principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

<table>
<thead>
<tr>
<th>Redoslijed</th>
<th>Grad</th>
<th>Broj stanovnika</th>
<th>Redoslijed</th>
<th>Grad</th>
<th>Broj stanovnika</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Beč</td>
<td>2 031 000</td>
<td>1</td>
<td>Budimpešta</td>
<td>1 952 000</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Budimpešta</td>
<td>880 000</td>
<td>2</td>
<td>Beč</td>
<td>1 639 000</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Trst</td>
<td>228 000</td>
<td>3</td>
<td>ZAGREB</td>
<td>515 000</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Graz</td>
<td>152 000</td>
<td>4</td>
<td>Trst</td>
<td>281 000</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>ZAGREB</td>
<td>79 000</td>
<td>5</td>
<td>Graz</td>
<td>251 000</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Rijeka</td>
<td>50 000</td>
<td>6</td>
<td>Ljubljana</td>
<td>186 000</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Ljubljana</td>
<td>47 000</td>
<td>7</td>
<td>Rijeka</td>
<td>121 000</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Klagenfurt</td>
<td>29 000</td>
<td>8</td>
<td>Maribor</td>
<td>97 000</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Maribor</td>
<td>28 000</td>
<td>9</td>
<td>Klagenfurt</td>
<td>73 000</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Porast značenja Zagreba, ukoliko se rezultante razvitka mjere povećanjem broja stanovnika, posebno dolazi do izražaja kada se redoslijedom veličina upoređuju relativnim pokazateljima.

Sve do prvog svjetskog rata neosporno je prevlađavalo značenje Beča u cijelom Jadranos-dunavskom međuprostoru. Budimpešta se razvijala kao sekundarno društveno i političko središte, dok je značenje drugih gradova bilo ograničeno na pojedine gospodarske, prometne ili uže političke funkcije. Tokom 50 godina nakon prvog svjetskog rata konsolidirali su se novi politički i gospodarski odnosi. Kao posljedica izmijenjenih gospodarskih i poli-


5. R. Wurzer u cit. radu obrazlažući promjene u pogledu značenja pojedinih gradova i opadanje značenja Graza ističe da »... je sada Zagreb najveći grad u prostoru Dunav — Jadran...«
tičkih prilika značenje pojedinih gradova u tom prostoru se znatno izmijenilo. Budimpešta, oslobodena konkurentnosti Beča se čak i unutar reduciranih političkih granica Madžarske, znatno brže razvijala, te je taj grad brojem stanovnika dostigao i prestigao Beč. Tome je znatno doprinijela i apsolutna dominacija glavnog grada Madžarske u čitavoj urbanoj strukturi te države.

Pod sličnim prednostima, što su proizašle iz likvidacije austro-ugarske države, a uz specifičnu raspadjelju vodećih gradskih funkcija što je karakteristično za Jugoslaviju, Zagreb se izdvojio iz skupine regionalnih centara u središte šireg državnog i međunarodnog značenja.

Tab. 2. Relativni odnosi veličine izdvojenih gradova u Jadransko-dunavskom meduprostoru 1910. i 1966. godine

Table 2. Size relationship between principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Grad</strong></td>
<td>Reciprocity range</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Beč</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Budimpešta</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Trst</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Graz</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Zagreb</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Rijeka</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Ljubljana</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Klagenfurt</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Maribor</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(centralna razdjevne uvjetne skupine gradova po važnosti)

Prethodno je razmatrana promjena relativnog značenja Zagreba u užim teritorijalnim okvirima i to unutar uzeg Jadransko-du

navskog meduprostora. Time se želilo istaknuti prednosti promet

nog položaja Zagreba, ali također i činjenicu da su normalni poli

tički odnosi usklađeni sa gospodarskim interesima date narodne

zajednice i isključivanje neopravdane konkurentnosti drugih, even
tualno politički i gospodarski privilegiranih centara, nužan uvjet
da se realiziraju prometno geografske prednosti. Primjer Zagreba
i njegova prvoitna gospodarska ekspanzija u okvirima jugoslaven-
ske države to potvrđuju.

---

6. Odnos broja stanovnika svakog pojedinog grada prema broju stanovnika najvećeg grada.
II


Tab. 3. Usporedba veličine (s obzirom na broj stanovnika) grada Zagreba i izdvojenih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru 1910. i 1966. godine

Table 3. Size comparison (according the number of inhabitants) of Zagreb and other principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zagreb</td>
<td>1,00</td>
<td>1,00</td>
</tr>
<tr>
<td>Bečeja</td>
<td>25,71</td>
<td>3,18</td>
</tr>
<tr>
<td>Budimpešta</td>
<td>11,14</td>
<td>3,79</td>
</tr>
<tr>
<td>Trsta</td>
<td>2,90</td>
<td>0,55</td>
</tr>
<tr>
<td>Graz</td>
<td>1,92</td>
<td>0,49</td>
</tr>
<tr>
<td>Rijeka</td>
<td>0,63</td>
<td>0,23</td>
</tr>
<tr>
<td>Ljubljana</td>
<td>0,59</td>
<td>0,36</td>
</tr>
<tr>
<td>Klagenfurt</td>
<td>0,37</td>
<td>0,14</td>
</tr>
<tr>
<td>Maribor</td>
<td>0,35</td>
<td>0,19</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Brzi relativni porast stanovništva grada Zagreba u odnosu na ostale gradove što čine osnovnu mrežu urbanih središta u Jadransko-dunavskom međuprostoru omogućio je da Zagreb zauzme važno mjesto u sistemu centara Srednje Evrope i evropskog jugoistoka.

Radi ocjene značenja Zagreba u sistemu centara u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela na 500 km zračne udaljenosti od Zagreba izdvojeni su gradovi što su 1965. imali više od 100 000 st. Na tako omeđenom prostoru, što uključuje gotovo čitavo gornje i središnje Podunavlje, gotovo čitav jadranski prostor, ravnici rijeke Po i središnji dio Apeninskog poluotoka, postojala su 1965. god. 52 grada sa više od 100 000 stanovnika; unutar tako izdvojenog kruga važ-

7. U razmatranju su uključeni i gradovi Rim, Milano i Košice, jer se nalaze neposredno uz vanjski rub izotele 500 km udaljenosti od Zagreba, a značajni su za ocjenu položaja Zagreba u odnosu na gospodarske metropole toga dijela Evrope.
nijih urbanih centara šest gradova je 1965. godine imalo više od jedan milijun stanovnika. Redoslijed gradova unutar ovdje izdvojenog sistema centara, uvjetno omeđenog izotolom 500 km od Zagreba, je promatrane godine bio slijedeći:

Tab. 4. Veličina gradova s obzirom na broj stanovnika 1965. godine, u prostoru omeđenom izotolom 500 km od Zagreba (uzeti u obzir gradovi sa više od 100 000 st.)

Table 4. Size of the towns with more than 100,000 inhabitants 1965 within a circle centred on Zagreb with a radius of 500 km

<table>
<thead>
<tr>
<th>Redoslijed</th>
<th>Grad</th>
<th>Jugoslavija</th>
<th>Italija</th>
<th>SR Njemačka</th>
<th>Austrija</th>
<th>Češkoslovačka</th>
<th>Madžarska</th>
<th>Rumunjska</th>
<th>Broj stanovnika</th>
<th>Reciprocitet ranga</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Rim</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 484 737</td>
<td>1,000 0</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Budimpešta</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 944 000</td>
<td>0,782 4</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Milano</td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 669 536</td>
<td>0,671 9</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Beč</td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 640 106</td>
<td>0,606 1</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>München</td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 210 465</td>
<td>0,487 2</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Prag</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 022 857</td>
<td>0,411 7</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Beograd</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>697 000</td>
<td>0,280 5</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Zagreb</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>500 000</td>
<td>0,202 4</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Bologna</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>481 527</td>
<td>0,193 8</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Firenze</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>454 858</td>
<td>0,183 1</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Venezia</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>361 980</td>
<td>0,145 7</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Brno</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>328 457</td>
<td>0,132 2</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Trst</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>280 534</td>
<td>0,112 9</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Bratislava</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>268 513</td>
<td>0,108 1</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Ostrava</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>262 064</td>
<td>0,105 5</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Graz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>250 300</td>
<td>0,100 7</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Verona</td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>242 320</td>
<td>0,097 5</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Sarajevo</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>227 000</td>
<td>0,089 1</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Padova</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>212 944</td>
<td>0,085 7</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Augsburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>210 803</td>
<td>0,084 8</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Linz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>203 983</td>
<td>0,082 1</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Brescia</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>192 381</td>
<td>0,077 4</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Ljubljana</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>182 000</td>
<td>0,073 2</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Miskolc</td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>169 000</td>
<td>0,068 0</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Parma</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>161 813</td>
<td>0,065 1</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Ferrara</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>157 907</td>
<td>0,063 5</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Modena</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>154 928</td>
<td>0,062 3</td>
</tr>
</tbody>
</table>


<table>
<thead>
<tr>
<th>Redoslijed</th>
<th>Grad</th>
<th>Jugoslavija</th>
<th>Italija</th>
<th>SR Njemačka</th>
<th>Austrija</th>
<th>Čehoslovačka</th>
<th>Mađarska</th>
<th>Rumunjska</th>
<th>Broj stanovnika</th>
<th>Reciprocitet ranka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>28</td>
<td>Timisoara</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>152 552</td>
<td>0,061 4</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Debrecen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>147 000</td>
<td>0,059 2</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>Plzen</td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>140 181</td>
<td>0,056 4</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>Pécs</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>135 000</td>
<td>0,054 3</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>Foggia</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>130 464</td>
<td>0,052 5</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>Ravenna</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>127 276</td>
<td>0,051 2</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>Novi Sad</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>126 000</td>
<td>0,050 7</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>Prato</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>125 596</td>
<td>0,050 5</td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>Regensburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>125 026</td>
<td>0,050 3</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>Reggio/E</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>x</td>
<td>123 104</td>
<td>0,049 5</td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td>Bergamo</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td>120 640</td>
<td>0,048 5</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>Perugia</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>119 959</td>
<td>0,048 3</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>Rijeka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>116 000</td>
<td>0,046 7</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>Salzburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>115 720</td>
<td>0,046 6</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>Arad</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>115 468</td>
<td>0,046 5</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>Szeged</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>115 000</td>
<td>0,046 3</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>Split</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>114 000</td>
<td>0,045 9</td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td>Oradea</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>111 657</td>
<td>0,044 9</td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>Innsbruck</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>x</td>
<td>110 209</td>
<td>0,044 3</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Ancona</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>105 550</td>
<td>0,042 5</td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td>Vicenza</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>105 514</td>
<td>0,042 5</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>Rimini</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>105 387</td>
<td>0,042 4</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>Pescara</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>102 582</td>
<td>0,041 3</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>Košice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>102 028</td>
<td>0,041 1</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>Terni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>101 587</td>
<td>0,040 9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Od prethodno izdvojenih gradova Beograd i Zagreb se mogu svrstati u metropole druge veličinske skupine. U dijelu Evrope omedenom izototelom 500 km od Zagreba živi oko 95 milijuna stanovnika. Težište naseljenosti toga prostora leži zapadno od Zagreba, a Zagreb sa svojom veličinom spada u grupu od deset vodećih urbanih središta toga prostora. To u znatnoj mjeri objašnjava moguće prednosti Zagreba u široj međunarodnoj podjeli gospodarskih funkcija.

Ukoliko bi se želilo povlačiti pravce razdvajanja između pojedinih skupina gradova trebalo bi osim izravnog odnosa broja stanovnika pojedinih gradova prema najvećem gradskom središtu, uspostaviti i relativne odnose u svakoj pojedinoj državi. Iz predočenog redoslijeda i relativnih odnosa broja stanovnika vidi se da veličina vodećih metropolija unutar svake pojedine države ovisi

| — o demografskoj veličini pojedinih država i
| — o osnovnoj strukturi hiherarhije centara.
Sl. 1. Razmještaj gradova sa više od 100 000 stanovnika (1961. g.) u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela 500 km udaljenosti od Zagreba (veličina kruga upućuje na relativnu veličinu pojedinih gradova)

Fig. 1. Towns with more than 100,000 inhabitants (in 1961) in the part of Europe included in a circle, centred on Zagreb with a radius of 500 km (the sizes of the circles indicate the relative sizes of the individual towns)

Veličina Rima i Milana je između ostalog rezultanta brojnosti stanovništva Italije, koje vrši stalan pritisak na gradove i ubrza-njenu urbanizaciju. O tome govori i izuzetno gusta mreža relati-vno velikih urbanih središta, naročito u sjevernoj Italiji. Tako su se Rim i Milano, čak i usprkos činjenici što u Italiji ne postoji monocentrični sistem koncentracije urbanog stanovništva, mogli raz-viti u evropske metropole. Veličina Budimpešte i Beća je suprotni
primjer, jer se radi o koncentraciji najvećeg dijela urbanog stanovništva u političkim centrima Madžarske, odnosno Austrije. Razmak između Budimpešte i Beča i po veličini drugog grada u Madžarskoj odnosno u Austriji je izričito velik.

Za Jugoslaviju je karakteristično da su broj ukupnog stanovništva i policentrične tendencije, uvjetovane narodnosnom strukturom, geografskom raščlanjenošću državnog prostora i političkim uređenjem, rezultirale uporednim razvojem više centara od kojih se posebno izdvajaju Beograd i Zagreb; općenito nizak stupanj urbaniziranosti jugoslavenskog prostora odredio je relativno manje demografske veličine jugoslavenskih metropolija, ukoliko se njihova veličina izravno uspoređuje sa većinom drugih centara pojedinih evropskih država.

— Zagreb spada u skupinu deset vodećih gradskih središta toga prostora, i to u drugu veličinsku skupinu — što je u skladu s općim obilježjima urbanizacije jugoslavenskog prostora;

— Zagreb, kao jedna od jugoslavenskih metropolija, ima veoma povoljan geografski položaj u odnosu na susjedne evropske gospodarske metropole; shematski promatrano, na izoteli od oko 250 km leže Budimpešta i Beč, a na izoteli od otoplile 500 km zračne udaljenosti Rim, Milano, München i Prag.

Polukružno u odnosu na Zagreb u Srednjoj Evropi i u Italiji na zračnoj udaljenosti 250 — 500 km od Zagreba porazmješteni su važni gospodarski centri Evrope. Navedeni centri preko Zagreba gospodarski komuniciraju s evropskim jugoistokom ili (neki od njih) sa Mediteranom. Razmještaj okolnih važnih gospodarskih središta Evrope i prometne funkcije Zagreba u tom dijelu Evrope ističu prometno-gospodarske prednosti za razvoj Zagreba u važno gospodarsko središte šireg međunarodnog značenja.

III

U području između Jadranskog mora i srednjeg toka Dunava ističu se četiri dominantna prometna čvorišta šireg međunarodnog značenja. To su Beč, Budimpešta i Beograd na Dunavu i Zagreb u središtu Jadransko-dunavskog međuprostora.

Beč se ističe kao historijski najvažnije prometno čvorište. Raspad austrougarske države nakon prvog svjetskog rata i promjene političke strukture Evrope nakon drugog svjetskog rata donekle su reducirali međunarodne prometne funkcije Beča, ali je on ostao tačka spajanja prometa na pravcu Baltik — Jadran; također preko Beča znatno dio Srednje Evrope (u širem smislu) komunicira s evropskim jugoistokom, ukoliko se promet na osnovu posebnih razloga ne skreće prometnicama koje ne prolaze Austrijom.

Beograd je najvažnije prometno čvorište evropskog jugoistočka. Posebno su naglašene tranzitne funkcije beogradskog čvora, jer se u njemu sastaju dva važna evropska smjera prometa — baltički, što prolazi Podunavljem i zapadnoevropski, što prolazi dolinom Save, a od Beograda nastavljaju moravskim pravcima da bi se kod Niša račvali na istambulski i atenski pravac. Nakon što uslijede dopune željezničkog sistema beogradskom čvoru će biti osigurana izravna veza s južnim Jadranom i pogodnija veza s Rumunjskom.

Sl. 2. Položaj Zagreba unutar mreže glavnih željezničkih pruga u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela 500 km udaljenosti od Zagreba

Fig. 2. The position of Zagreb in the railway system covering the part of Europe included in a circle centred on Zagreb with a radius of 500 km

Kod ocjene prometnog značenja Zagreba posebno treba istaknuti geografski položaj Zagreba u odnosu na jadransko primorje, imajući kod toga u vidu glavne jugoslavenske jadranske luke i najveće primorske urbane centre (Rijeka, Split). Također treba istaknuti i realno stanje prometnih veza u tom prostoru.


Željeznički prometni sistem, kakav je naslijeđen nakon prvog svjetskog rata, tek je neznatno dopunjen novim pravcima. Kvalitetne dopune su bile većeg obuhvata, pa željeznička mreža uglavnom osigurava uvjete za normalnu eksploataciju prednosti položaja Zagreba u gospodarskom smislu. Ipak treba istaknuti nedovoljnu angažiranost grada Zagreba na kontinuiranom upotpunjavanju prometnog sistema u kojem leže bitno važne osnove njegovog gospodarskog prosperiteta. Teže je govoriti o problemima željezničke mreže u zagrebačkom gravitacijskom kompleksu i o razlozima zašto se npr. nije ustrajalo na potrebi izgradnje koranske željeznice (dio unske pruge Zagreb — Split) ili o nemogućnostima izgradnje pokuske željeznice (Karlovac — Rijeka). Trebalo bi se međutim ozbiljno zamisliti u vezi činjenice što se zbog potrebe nekih dodatnih investicija zapostavila novoizgrađena sultanska željeznica, koja u znatnoj mjeri skraćuje prometnu udaljenost između Zagreba i Beča.

Ovdje se želi istaknuti da je prometno geografski položaj Zagreba i prometni sistem što ga povezuje sa njegovim širim jugoslavenskim i međunarodnim gravitacijskim zaleđem bio i ostaje jedan od bitno važnih činilaca razvitka toga grada. Zapostavljanje
važnosti te osnovne činjenice može imati i te kako znatnog utjecaja na dalji razvitak Zagreba i može reducirati njegove objektivne prednosti za daljnju gospodarsku ekspanziju. Ovo im više što i Jugoslavija sve određenije postaje dio šire međunarodne gospodarske zajednice, unutar koje Zagreb mora aktivnije učestovati kao gospodarski progresivno središte, ukoliko želi osigurati važnije sudionište u međunarodnoj podjeli rada, što bi realno odgovaralo njegovoj gospodarskoj tradiciji i naslijeđenom gospodarskom potencijalu.

**Sl. 3. Položaj Zagreba unutar mreže evropskih međunarodnih cesta na području Jugoslavije** (<E - 96> - oznaka evropske ceste, crtkano su označeni pravci nužne dopune mreže evropskih cesta)

**Fig. 3. The position of Zagreb in the international European road system covering the territory of Yugoslavia** (<E-96> is the marking of the European road. The broken lines show the necessary completion of the European road system.)
Nužnost prometne politike još uočljivije dolazi do izražaja ukoliko se razmotri suvremena problematika cestovnog prometa u širem zagrebačkom gravitacijskom kompleksu. Struktura cestovne mreže je u općoj shemi vrlo slična strukturi željezničkog sistema, ali su tehničko-prometni standardi postojećih cestovnih komunikacija izričito nezadovoljavajući. Osim tehničke neadekvatnosti postojećih cesta posebno treba istaknuti nedograđenost mreže.

Čak i usprkos poznate činjenice o nedostatku novčanih sredstava neshvatljivo je sa koliko se neodlučnosti i sporosti pristupa izgradnji tako važnih veza kao što je to cestovni pravac od Zagreba prema Mariboru i Beču, zatim od Zagreba prema Rijeci, te od Zagreba prema Splitu. Potpuno je sigurno da se u takvim prilikama stimuliraju drugi pravci prometnih tokova, a da prirodno čvršće prometa u tom dijelu Evrope, kao što je to Zagreb, privremeno gubi svoje prometno - geografske prednosti, što može imati trajnije gospodarske posljedice.

IV

Prethodno je isticano da su prometne veze Zagreba sa jadranskim lukama i tamošnjim urbanim centrima, a također i sa okolnim srednjoevropskim centrima, od bitnog značenja za dalji razvitak Zagreba. O tome govore i podaci o rasporedu prometnih tokova po glavnim cestovnim pravcima što se ukrstaju u Zagrebu.

Tab. 5. Učestalost prometa motornih vozila na glavnim cestovnim pravcima što se ukrstaju u Zagrebu; prosječni broj vozila tokom 24 sata u 1967. godini

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pravac</th>
<th>Broj vozila</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zagreb — Ljubljana</td>
<td>5 248</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Karlovac</td>
<td>4 755</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Beograd</td>
<td>3 486</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Krapina — Maribor</td>
<td>1 753</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Varaždin</td>
<td>1 735</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Kod ocjene važnosti pojedinih pravaca na osnovu prethodno navedenih podataka treba uzeti u obzir činjenicu da je stupanj motoriziranosti Jugoslavije u usporedbi sa razvijenijim evropskim državama još uvijek vrlo nizak. Osim toga i mreža cesta je još uvijek nepotpuna, pa je kako učestalost prometa tako i raspodjela prometa po pojedinim smjerovima neadekvatna stvarnim potrebama.

komuniciranja. Tako npr. cesta Zagreb - Krapina - Maribor još uvijek nije dovršena, pa se nakon njenog dovršenja može očekivati višestruko povećanje učestalosti prometa na tom pravcu.


Međunarodni gospodarski odnosi kao faktor razvoja šire narodne zajednice, a posebno pojedinih velikih gospodarskih centara, postaju u suvremenoj Evropi realna činjenica. U slučaju Zagreba ta je okolnost izričito jasna, već zbog samog geografskog položaja grada. Naime, na prometnoj udaljenosti do 400 km od Zagreba nalaze se osim važnih jugoslavenskih gospodarskih centara također i neki centri u susjednim državama — šireg međunarodnog značenja.

Tab. 6. Prometna udaljenost Zagreba cestovnim komunikacijama od važnijih susjednih gradskih centara
Table 6. Highway distance between Zagreb and other important centres

<table>
<thead>
<tr>
<th>Relacija</th>
<th>Udaljenost u km</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zagreb — Ljubljana</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Rijeka</td>
<td>183</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Budimpešta</td>
<td>365</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Beč</td>
<td>367</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Split (preko Bihaća)</td>
<td>387</td>
</tr>
<tr>
<td>Zagreb — Beograd</td>
<td>392</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Izgradnjom novih cesta čija je izvedba u toku, ili će postati neophodna već u bližoj budućnosti, navedene prometne udaljenosti će se u daljoj mjeri smanjiti. Bitno skraćenje veza treba očekivati na pravcu Zagreb — Split, Zagreb — Rijeka i Zagreb — Beč, što može inicirati nove podsticaje za brže intenziviranje prometa u tom prostoru.

Spoznaje o prednostim prometno-geografskog položaja Zagreba, i to kako u odnosu na prometnu mrežu u tom dijelu Evrope tako i u odnosu na razmještaj važnih evropskih gospodarskih centara, mogu se u daljoj mjeri dopuniti činjenicama o geografskom razmještaju glavnih jugoslavenskih vanjskotrgovinskih partnera.
Sl. 4. Geografski razmještaj jugoslavenske vanjsko trgovinske razmjene 1967. godine — udio pojedinih država, odnosno skupina država (legenda: 1 — izvoz, 2 — uvoz)

Fig. 4. The geographical distribution of the Yugoslav foreign trade in 1967 — the share of the individual countries or groups of countries (Legend: (1) export, (2) import)

Za jugoslavensku vanjsku trgovinu je karakteristično da najveći dio razmjene otpada na samo nekoliko država. Tako je npr. 1967. od ukupne vrijednosti jugoslavenskog izvoza čak 48 % otpadalo na samo četiri evropske države (Italija, SSSR, SR Njemačka i Njemačka DR). Istovremeno je od ukupne vrijednosti uvezenih dobara u Jugoslaviju 45 % otpadalo na skupinu od četiri evropske države (SR Njemačka, Italija, SSSR i Čehoslovačka). Ukoliko se zbroje ukupna vrijednost izvoza u Jugoslaviju i uvoza iz Jugoslavije (1967; svake pojedine države — vanjskotrgovinskog partnera Ju-


Tab. 7. Vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije i udio pojedinih država u vanjskotrgovinskim odnosima Jugoslavije 1967. godine ¹¹

<table>
<thead>
<tr>
<th>Država</th>
<th>Vrijednost u milijunima dinara</th>
<th>%/ udio u ukupnoj vrijednosti</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Izvoz</td>
<td>Uvoz</td>
</tr>
<tr>
<td>Austrija</td>
<td>602,1</td>
<td>734,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bugarska</td>
<td>249,0</td>
<td>247,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Čehoslovačka</td>
<td>626,8</td>
<td>1 183,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Grčka</td>
<td>375,3</td>
<td>382,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Francuska</td>
<td>341,9</td>
<td>1 008,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Italija</td>
<td>2 813,5</td>
<td>2 850,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Madžarska</td>
<td>376,0</td>
<td>397,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Njemačka DR</td>
<td>788,0</td>
<td>861,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Poljska</td>
<td>573,6</td>
<td>519,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumunjska</td>
<td>284,1</td>
<td>271,7</td>
</tr>
<tr>
<td>SR Njemačka</td>
<td>1 202,7</td>
<td>3 574,3</td>
</tr>
<tr>
<td>SSSR</td>
<td>2 740,4</td>
<td>2 047,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Švicarska</td>
<td>320,5</td>
<td>416,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostale evropske države</td>
<td>1 296,6</td>
<td>2 378,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Izvanevropske države</td>
<td>3 055,3</td>
<td>4 468,5</td>
</tr>
<tr>
<td>UKUPNO</td>
<td>15 645,8</td>
<td>21 341,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>


prometno-geografskog položaja — i važna prometno-gospodarska lokacija, o čemu govori prostorna usmjerenost suvremenih međunarodnih gospodarskih odnosa Jugoslavije.

Isključivo na prethodno navedenim karakteristikama položaja, kako onim što proizlaze iz samog geografskog smještaja grada, tako i onim što ih određuju realni pravci međunarodnih gospodarskih odnosa i interesa Jugoslavije, mogu se zasnivati objektivne pretpostavke o mogućnostima razvitka Zagreba i njegovoj stvarnoj ulozi i značenju unutar dalje raspodjele društveno-ekonomskih funkcija na prostoru Jugoslavije.

V

Upoređivanje prednosti položaja grada, mogućnosti što ih širina pruža za intenzivniju gospodarsku aktivnost, kao i zatećenih potencijala sa kojima je Zagreb ušao u razdoblje nakon drugog svjetskog rata kada je započeo proces ubrzane industrijalizacije Jugoslavije — sa stvarnim promjenama u gospodarskoj strukturi grada, pokazuju da u slučaju Zagreba nisu u potpunjoj mjeri aktivirane njegove stvarne mogućnosti. Zagreb je i nadalje zadržao položaj vodećeg industrijskog grada Jugoslavije, ali su kvalitativne promjene i strukture njegove industrijske privrede bile nepotpune. Zagreb se nije uspio svestranijе transformirati iz industrijskog grada, čije je značenje određivalo isključivo kulminiranje raznorodnih industrijskih aktivnosti, u progresivan industrijski grad sa određenom gospodarskom orijentacijom i fizionomijom, što bi trebalo smatrati nužnom pretpostavkom jedne više etape razvitka jedne gospodarske metropole.

U sistem centraliziranog planiranja i u okvirima političkih situacija, kroz koje je Jugoslavija prolazila tokom dva decenija razvitka nakon drugog svjetskog rata, program industrijalizacije zemlje nije mogao uključiti u razmatranje i odlučivanje jednakovrijedno sve relevantne faktore razmjestača pojedinih gospodarskih aktivnosti. Pojavljivala se kao nužnost prevaga značenja određenih činilaca i kriterija usmjeravanja novih aktivnosti, bilo je nužnih kompromisa i konvencija, kako u pogledu stvarne orijentacije, tako i u pogledu odabiranja prioriteti. U jednom širem zamahu gospodarskog razvitka Jugoslavije nužno su se pojavljivale i dileme i to po raznim važnim pitanjima, kao što su to npr:

- značenje gospodarskih metropol za cjelokupni društveno-gospodarски razvitak Jugoslavije;
- odnos koncentracije industrijske privrede, kao ekonomske prednosti i disperznog razmještaja industrijske privrede, kao društveno-političke prednosti;
— razmještaj gospodarskih djelatnosti uz primjenu standardnih kriterija lokacije ili na osnovu konvencija društveno-političkih zajednica;

— uži nacionalni okviri razvoja jugoslavenske privrede ili otvorene uključivanje u međunarodnu podjelu rada;

— jadranska, podunavska ili neka druga varijanta prostornog plana za lagodavanje jugoslavenske privrede međunarodnim političko-gospodarskim konstelacijama, itd.

Detaljnija analiza razvojnog puta zagrebačke privrede nakon drugog svjetskog rata pokazuje da su općejugoslavenske specifičnosti razvitka vrlo određeno utjecale na razvitak Zagreba. Iako je privreda Zagreba bilježila znatne rezultate u materijalnim bilansačima, npr. ne bi trebalo zanemariti činjenicu da se njena materijalna osnova, nedovoljno upotpunjavana, postupno iscrpljava. Imajući u vidu prethodno opisane položajne prednosti Zagreba, kako u jugoslavenskom tako i u međunarodnim okvirima, teže je objasniti što vrlo nisko učešće zagrebačkih uvoznogo-zvoznih poduzeća u ukupnom prometu jugoslavenske vanjske trgovine, ili, npr. nepostojanje jačih turističkih organizacija u tom gradu, a da se ne govoriti o tome da Zagreb koji je osposobljen, jedno od glavnih težišta jugoslavenske potrošnje nije uspio inicirati gotovo niti jednu propulzivnu industrijsku djelatnost, kao što je to npr. automobilista industrija.


Daljnja gospodarska ekspanzija Zagreba je neminovna. To je realna pretpostavka razvitka toga grada kako u nacionalnoj, tako i u međunarodnoj političko-gospodarskoj konstelaciji, i istovremeno u interesu Jugoslavije kao društveno-gospodarske cjeline. Koncepcija te ekspanzije treba da uključi sve one uvjete i čine o što mogu da odrede mjerila racionalnosti, efikasnosti i dugoročne realnosti. Kao primjer može se istaći neminovna potreba svestranijeg korištenja prednosti pojedinih dijelova jugoslavenskog prostora, kao što je to npr. jadransko primorje Jugoslavije, za aktivne gospodarske funkcije. To može imati neposrednog utjecaja za razvitak kontinentalnih gospodarskih centara, što su u povoljnom prometno-geografskom odnosu sa težišta lučko-pomorske privrede Jugoslavije.
Potreba potpunijeg korištenja smještajnih prednosti svakog pojedinog gospodarskog središta podrazumijeva njegov neposredniji interes za stalnu dogradnju prometnih sistema koji omogućuju realizaciju datih prednosti. Zagreb se kao prirodno prometno čvorište Jadranaska-dunavskog međuprosta razvio u važno gospodarsko središte, šireg međunarodnog značenja. O njegovim prometnim vezama sa sjevernim jadranskim primorjem, sa evropskim jugois-tokom, sa srednjim Podunavljem, sa srednjom i zapadnom Evropom, kao i sa sjevernom Italijom, u znatnoj mjeri ovise mogućnosti za uspješno ostvarenje naredne etape njegove gospodarske ekspanzije.

Summary

THE EVALUATION OF THE GEOGRAPHICAL POSITION AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF ZAGREB

by

S. Žuljić

The modern development of Zagreb began in the middle of the 19th century. In 1857 Zagreb had 16,657 inhabitants, and about a century later (in 1961) it had 457,499. This century obviously covers the entire period of the economic expansion of Zagreb up to its present size and significance. As the beginning of this expansion coincided with the construction of a modern communication system in Croatia and its neighbouring countries the conclusion of the definite interdependence between communications and economic functions of towns imposes itself.

In the region between the Adriatic Sea and the Danube, where Zagreb occupies a fairly central position, this city has experienced the relatively largest population increase during the last 50 years. In this region in 1910 Zagreb was the 5th largest town (after Vienna, Budapest, Triest and Graz). In 1966 with its 515,000 inhabitants Zagreb was the third largest town in this region, immediately after Budapest and Vienna, and the leading industrial centre of Yugoslavia.

In 1952 the part of Europe included in a circle centred on Zagreb, with a radius of 500 km, contained 52 towns with more than 100,000 inhabitants each. Belgrade and Zagreb were among the ten largest cities in this territory. In assessing the significance of Zagreb in the system of population centres in the said territory the following basic facts are essential:

— Zagreb is in the group of the ten leading urban centres of this region, and that in the second-size group, which is in agreement with the general characteristics of the urbanization in the Yugoslav territory;

— Zagreb, as one of the Yugoslav metropolises, has a very favourable geographical position with regard to the neighbouring European economic metropolises; schematically considered Budapest and Vienna are about 250 km away from Zagreb, and about 500 km away are Rome, Milan, Munich and Prague.

In the region between the Adriatic Sea and the middle course of the Danube four dominant communication centres of international significance stand out: they are Vienna, Budapest and Belgrade on the Danube, and Zagreb in the centre of this region.
Zagreb is thus the most important communication centre between the central Danubian basin and the Adriatic coast. Equivalent communications with Vienna and Budapest link Zagreb with a relatively wide gravitational zone, i.e. the central Danubian basin and part of Central Europe, while the proximity of the northern Adriatic Sea offers cheap sea transport facilities. The principal communications between Central and Western Europe, passing north and south of the Alps, can join in the Sava valley, a fact which particularly stresses the advantages of Zagreb as an important centre in the flow of transport of a European scale.

The geographical distribution of the foreign-trade partners of Yugoslavia indicates the exceptional significance of the economic relations of Yugoslavia with the countries of Central and Western Europe, including Italy, with special stress on the countries of the European Common Market. The extra-European countries are responsible for 1/5 of the Yugoslav foreign trade. In such a geographical orientation of the Yugoslav foreign trade the position of Zagreb is most favourable.

The comparison however of the advantages of Zagreb’s geographical position, the possibilities offered for intensive economic activity and the available potential with which Zagreb entered the period when after the Second World War the process of accelerated industrialization began in Yugoslavia, with the factual changes in the economic structure of the city shows that all the real possibilities have not been used to their full extent. Zagreb has kept the position of the leading industrial centre in Yugoslavia but the qualitative structural changes in its industrial economy have been incomplete. Zagreb has failed to transform itself from an industrial town, significant only because of the accumulation of heterogenous industrial activities, into a progressive industrial centre with a definite economic orientation and physiomy, which should be considered the necessary step to a higher development stage of an economic metropolis.

The need to make full use of the geographically advantageous position of every economic centre includes its direct interest in the continual development of its communication system, on which the realization of favourable possibilities depends. As a natural communication centre between the Adriatic Sea and the central Danubian basin, Zagreb has developed into an important economic centre of wide international significance. The possibilities for a successful realization of the next stage of its economic expansion depend to a considerable degree on its communications with the northern Adriatic Sea, with the Europen southeast, with the central Danubian basin, with Central and Western Europe and with northern Italy.