

POLOŽAJ KAO FAKTOR REGIONALNO-GOSPODARSKE
STRUKTURE JUGOSLAVIJE

Stanko Zuljić

Suvremeni gospodarski razvoj — koji karakterizira konstantni progresivni razvoj tehnologije proizvodnje, unapređenje prometnih sredstava i veza — kao stimulativnih faktora razmjene, te podjela rada — unutar nacionalnih granica i u međunarodnim okvirima, osiguravaju geografskom položaju kao faktoru gospodarskog razvitka bitno novo značenje. Zbog toga su uopćene konstatacije o geografskom smještaju unutar makroregionalnih cjelina, odnosno kontinenta ili unutar određenih klimatskih zona postale nedovoljne.

Gospodarski razvoj od autarkije do međunarodne podjele rada uvjetovao je i određenu evoluciju pojma geografskog položaja.¹ U autarkičnom gospodarstvu, koje se razvijalo unutar prostorno malih društvenih zajednica a koje definitivno iščezava i u nedovoljno razvijenim područjima svijeta, lokalni geografski elementi i faktori vršili su osnovni presudni utjecaj na gospodarsku strukturu. U suvremenim prilikama regionalni uvjeti za gospodarski razvitak, proizašli iz geografskog smještaja, dobivaju tek u usporedbi sa uvjetima za interregionalnu razmjenu svoje puno značenje.

Razvoj prometa, koji je konačno postao neodvojiva komponenta gospodarskog razvitka, doprinosi konstantnom proširivanju osnova za gospodarski razvitak jer u gospodarski aktivna područja, koja su prvobitno bila ograničena na prostore sa određenim prirodnim dobrima, uključuje znatno šira prostranstva. Dostignuti stupanj razvoja prometa otvara, na osnovu širokog izbora odnosa na relaciji prirodna dobra — proizvodnja — potrošnja, bitno nove mogućnosti za gospodarsku valorizaciju geografskog položaja. Zbog toga prometne pogodnosti postaju jednakovrijedna komponenta za ocjenu značenja

¹ Ukoliko bi se pojmove »geografski smještaj« i »geografski položaj« (od kojih je ovaj drugi najčešće u upotrebi) želilo diferencirati, onda bi pojmu »geografski smještaj« bolje odgovaralo statičko, a pojmu »geografski položaj« korelativno značenje. Po takvom kriteriju pojam smještaja bi obuhvaćao one fiksne geografske elemente koji proizilaze iz konkretnog uspoređivanja granica datog prostora s geografskim koordinatama, uključujući i određivanje pripadnosti datim reljefno-morfološkim, klimatskim, vegetacijskim ili na osnovu drugih elementarnih obilježja razgraničenim geografskim cjelinama. Pojam položaja bi naprotiv obuhvaćao relativne odnose datog lokaliteta ili prostora prema svim onim lokalitetima i prostorima, koji na njegovu valorizaciju mogu direktno ili indirektno utjecati; tu bi se podrazumijevali u prvom redu prometno-geografski odnosi, a zatim gospodarska podudarnost, komplementarnost odnosno divergentnost i sl. Zbog uobičajene upotrebe teže je inzistirati na diferenciranom značenju oba pojma.

gospodarskog smještaja i, uz proizvodno-gospodarske uvjete i strukturu naseljenosti, bitan elemenat gospodarskog razvitka užih regionalnih, širih političko-geografskih i međunarodnih ekonomsko-geografskih cjelina.

Uvjeti, koje smještaj jugoslavenskog prostora pruža za razvoj njegove unutrašnje gospodarske strukture i njegovog šireg međunarodnog gospodarskog značenja, nisu dovoljno objašnjeni konstatacijom da je Jugoslavija zemlja Jugoistočne Evrope. Regionalne karakteristike pojedinih dijelova državnog prostora, uz odgovarajuću valorizaciju jadranske i podunavske komponente položaja, te s njima povezani interregionalni odnosi u nacionalnim i internacionalnim okvirima, neophodni su elementi za stvaranje određenijih predodžbi o stvarnim uvjetima dosadašnjeg i mogućnostima perspektivnog gospodarskog razvitka Jugoslavije.²

Položaj i elementi za njegovu valorizaciju. Jugoslavenski državni prostor je složena geografska cjelina. Jugoslavenski narodi naseljavaju dijelove Panonije i Mediteranskog prostora, rubne alpske predjele i planinske zone koje razdvajaju srednje Podunavlje od Mediterana, te je državnim granicama obuhvaćen teritorij unutar kojeg postoje bitno različita regionalno-geografska obilježja.³ Zbog toga definicija položaja Jugoslavije nije jednostavna, a objašnjava je tek kompleksna ocjena značenja toga prostora.

Po svojem smještaju Jugoslavija je pretežno dio Južne Evrope, iako su njeni sjeverni dijelovi gotovo u istoj mjeri dio srednjoevropskog kompleksa. Jednostavne podjele Evrope na istočnu i zapadnu, sjevernu i južnu, te srednju — sve više gube smisao, jer — obzirom na sve značajniji utjecaj političko-geografskih i ekonomsko-geografskih odnosa — ne odražavaju stvarnu regionalno-geografsku strukturu evropskog kontinenta.⁴ Teže je kod podjele Evrope na makroregionalne jedinice ograničavati se na poluotočne cjeline, jer one u suvremenim uvjetima razvoja ekonomsko-geografskih zajednica i političko-geografskih grupacija više ne predstavljaju individualne geografske jedinice.⁵

² Ovdje se ne ulazi u razmatranje društvenih utjecaja, što ne znači da ih u bilo kojem pogledu treba smatrati sekundarno važnim za gospodarski razvitak. Naprotiv društveni utjecaji — i to posebno kroz razvitak društvenih odnosa u proizvodnji — vrše presudan utjecaj na cjelokupni razvoj s tim da je realizacija ciljeva gospodarskog razvoja povezana sa određenim objektivnim faktorima kojih su osnove sadržane u ekonomsko-geografskoj i prometno-geografskoj valorizaciji datog prostora.

³ Treba naglasiti da teritorijalna razvijenost jugoslavenskog prostora, iako se on kao političko-državna jedinica pojavljuje tek u 20. stoljeću, nije rezultanta isključivo novijih političko-geografskih promjena. Hrvatska nacionalna država je već u 10. stoljeću objedinjavala dijelove jadranskog primorja i rubne panonske predjele; slično je ciklus razvoja prvobitne srpske države obuhvaćao cijeli međuprostor od jadranske obale do Dunava.

⁴ Kao primjer može poslužiti činjenica da je za veći dio Njemačke, koja se tretira kao dio srednje Evrope, mnogo značajnija rajnska komponenta smještaja. Pod utjecajem određenih političko-ekonomskih odnosa, ali u očitoj povezanosti sa značenjem Porajnja i njemu gravitirajućih područja, formirao se snažan ekonomsko-geografski kompleks, kojem okosnicu predstavlja rijeka Rajna; zbog toga uobičajeno razgraničenje srednje i zapadne Evrope gubi svoj prvobitni smisao.

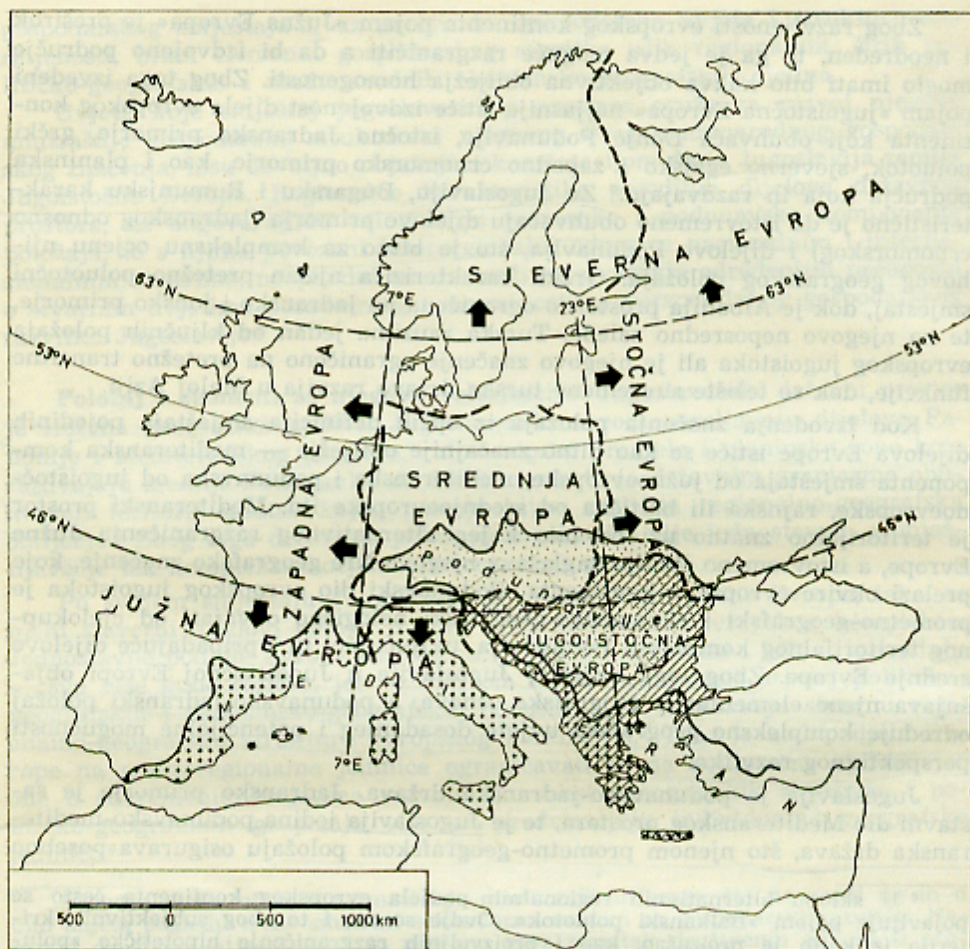
⁵ Tako je pojam »Skandinavski poluotok« odavno postao preuzak, te je zbog toga i doživljavao transformacije (npr. Skandinavija, odnosno Skandinavske zemlje ili čak Sjeverna Evropa) kako bi se i pojmovno izrazilo njegovo teritorijalno proširivanje na Dansku i Fnsku.

Zbog razvijenosti evropskog kontinenta pojam »Južna Evropa« je preširok i neodređen, te ga je jedva moguće razgraničiti a da bi izdvojeno područje moglo imati bilo kakva objektivna obilježja homogenosti. Zbog toga izvedeni pojam »jugoistočna Evropa« najjasnije ističe izdvojenost dijela evropskog kontinenta koji obuhvaća Donje Podunavlje, istočno Jadransko primorje, grčki poluotok, sjeverno egejsko i zapadno crnomorsko primorje, kao i planinska područja koja ih razdvajaju.⁶ Za Jugoslaviju, Bugarsku i Rumunjsku karakteristično je da istovremeno obuhvaćaju dijelove primorja (jadransko odnosno crnomorskog) i dijelove Podunavlja, što je bitno za kompleksnu ocjenu njihovog geografskog položaja. Grčku karakterizira njezin pretežno poluotočni smještaj, dok je Albanija prostorno ograničena na jadransko i jonsko primorje, te na njegovo neposredno zaleđe. Turska zauzima jedan od ključnih položaja evropskog jugoistoka ali je njegovo značenje ograničeno na pretežno tranzitne funkcije, dok se težište suvremene turske države razvija u Maloj Aziji.

Kod izvođenja značenja položaja iz općih definicija smještaja pojedinih dijelova Evrope ističe se kao bitno značajnije obilježje — mediteranska komponenta smještaja od južnoevropske, mediteranska i podunavska od jugoistočnoevropske, rajnska ili baltička od srednjoevropske itd. Mediteranski prostor je teritorijalno znatno uži od bilo kojeg alternativnog razgraničenja Južne Evrope, a istovremeno jasnije naglašava njegovo šire geografsko značenje, koje prelazi okvire evropskog kontinenta. Podunavski dio evropskog jugoistoka je prometno-geografski i ekonomsko-geografski nelogično odvajati od cjelokupnog teritorijalnog kompleksa Podunavlja, uključujući tu i pripadajuće dijelove srednje Evrope. Zbog toga smještaj Jugoslavije u Jugoistočnoj Evropi objašnjava njene elementarne geografske osnove, a podunavsko-jadranski položaj određuje kompleksne geografske uvjete dosadanjeg i potencijalne mogućnosti perspektivnog razvitka.

Jugoslavija je podunavsko-jadranska država. Jadransko primorje je sastavni dio Mediteranskog prostora, te je Jugoslavija jedina podunavsko-mediteranska država, što njenom prometno-geografskom položaju osigurava posebno

⁶ U sklopu alternativnih regionalnih podjela evropskog kontinenta često se pojavljuje pojam »Balkanski poluotok«. Ovdje se on, i to zbog subjektivnih kriterija iz kojih je proizašao, kao i proizvoljnih razgraničenja hipotetičke »poluotočne« cjeline, koja u geografskoj stvarnosti ne postoji, izričito izostavlja. J. Cvijić analizirajući naziv i granice »Balkanskog poluotoka« konstatira: »Inspirisuci se pogrešnim shvatanjima o Centralnom Bilu, geograf A. Zeune dao je Poluostrvu 1808. god. ime Balkansko Poluostrvo, Balkanhalbinsel ili Haemushalbinsel«, pa ipak svoju dilemu zaključuje: »Dve pogreške od kojih to nazvanje (Balkanski poluotok, op. S. Z.) potiče, vode poreklo iz klasične starine i turskog doba. Ove nas zablude dovode u vezu sa važnom i burnom istorijom poluostrva, one daju njegovo imenu jedan naročiti interes. Ima u svetu dosta pogrešno datih geografskih imena. Ime Balkanskom poluostrvu nije jedino. Zbog svega ovoga nema mesta menjanju imena Balkanskom Poluostrvu...« (J. Cvijić: »Balkansko Poluostrvo I«, Zagreb 1922, str. 4—5). Razrađujući geografsku problematiku određivanja položaja Jugoslavije J. Roglič zaključuje: »Stručna literatura sve više konstatira neopravdanost pojma »Balkanski poluotok«, koji se zamjenjuje nazivima »Jugoistočna Evropa«, »Balkanske zemlje« ili kratko »Balkan«. Posljednja dva naziva naročito su omiljena u suvremenoj publicistici i u običnom govoru, gdje se tim pojmovima daje tendenciozno značenje...« »Balkan je prema ovom shvaćanju zabačeni dio evropskog prostora, gdje se elementi moderne kulture i civilizacije gube u orijentalnoj osnovi. Ove su koncepcije ne samo tendenciozne, već i netočne« (J. Roglič: »O geografskom položaju i ekonomskom razvoju Jugoslavije«, u: Geografski Glasnik XI—XII, Zagreb 1950. str. 15).



Položaj Jugoslavije

Position de la Yougoslavie

značenje.⁷ Prednosti položaja došle su do izražaja u dosadašnjem društveno-ekonomskom razvitku Jugoslavije i to posebno nakon drugoga svjetskog rata.

— Ekonomsko-geografske prednosti položaja ističu mogućnosti za aktivno učešće u razvoju evropske ekonomike u cjelini. Povoljni geografski odnosi sa razvijenim centrima Evrope stimulatивно djeluju na progresivni rast jugosla-

⁷ Slično su Rumunjska i Bugarska podunavsko-crnomske države, međutim kod toga treba istaknuti hidrografsku povezanost Dunavâ i Crnog mora; očite su prednosti koje iz toga proističu za izravno objedinjavanje riječnog i pomorskog prometa, ali su zato izostale prednosti za prošireni alternativni izbor prometno-gospodarske orijentacije koji osigurava šire mogućnosti za usmjeravanje gospodarskog razvitka.

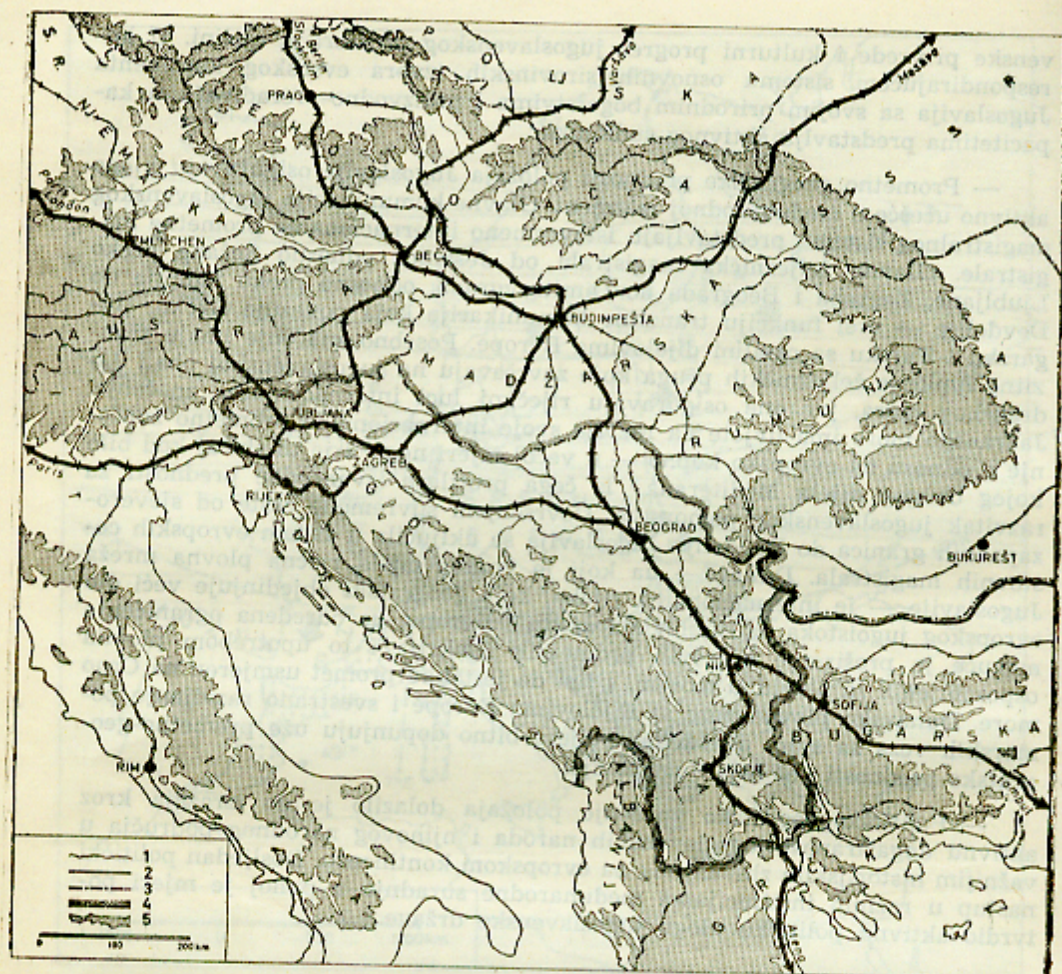
venske privrede i kulturni progres jugoslavenskog prostora u cjelini. U korrespondirajućem sistemu osnovnih sirovinskih izvora evropskog kontinenta Jugoslavija sa svojim prirodnim bogatstvima i proizvodno-preradačkim kapacitetima predstavlja aktivnog sudionika.

— Prometno geografske prednosti položaja Jugoslavije osiguravaju njeno aktivno učešće u međunarodnoj razmjeni. Glavne komunikacije jugoslavenskog magistralnog sistema predstavljaju istovremeno internacionalne prometne magistrale. Glavna željeznička magistrala od Jesenica odnosno Sežane preko Ljubljane, Zagreba i Beograda do Dimitrovgrada, odnosno preko Skoplja do Devđelije — vrši funkciju tranzitne komunikacije koja povezuje Grčku, Bugarsku i Tursku sa ostalim dijelovima Evrope. Posebno značenje imaju tranzitne funkcije željezničkih pruga koje završavaju na jugoslavenskoj obali Jadranskog mora, jer one osiguravaju riječkoj luci internacionalno značenje. Jadransko more ima uvjete da razvije svoje internacionalno prometno značenje u odnosu na evropsko kopno — u većoj mjeri nego li je to slučaj kod bilo kojeg drugog dijela Mediterana,⁸ iz čega proizlaze izvanredne prednosti za razvitak jugoslavenskog pomorstva. Dovođenjem suvremene ceste od sjeverozapadnih granica do Devđelije Jugoslavija se uključila u sistem evropskih cestovnih magistrala. Dunav — na koji je vezana cijela rječna plovna mreža Jugoslavije — je internacionalna rijeka, koja geografski objedinjuje veći dio evropskog jugoistoka sa dijelovima srednje Evrope; uz određena ograničenja moguće je proširenje njegovih prometnih funkcija i to upotrebom plovila osposobljenih za plovidbu morem, s tim da je takav promet usmjeren na Crno more. Dunavske plovne veze sa dijelovima Evrope i svestrano razvijanje pomorskih veza sa svim dijelovima svijeta bitno dopunjuju uže prometno-geografske prednosti položaja Jugoslavije.

— Političko-geografsko značenje položaja dolazilo je do izražaja kroz aktivnu angažiranost jugoslavenskih naroda i njihovog narodnog područja u važnijim historijskim zbivanjima na evropskom kontinentu. Dosljedan politički nastup u raznim institucijama međunarodne suradnje u punoj je mjeri potvrdio aktivnu političku ulogu jugoslavenske države.

Utjecaji na regionalno-gospodarsku strukturu. Teritorijalna razvijenost jugoslavenske države od rubnog alpskog područja na sjeverozapadu do submediteranske zone na jugoistoku i od panonskog prostora na sjeveroistoku do jadranske obale uvjetuje njenu složenu ekonomsko-geografsku strukturu. Regionalna podjela na alpsko i perialpsko područje, panonsko i peripanonsko područje, mediteranski prostor, središnji planinski prostor, kosovskometohijski, istočnosrpski i pomoravski kompleks, te makedonski prostor, odražava diferencirane lokalne uvjete koji utječu na strukturalne specifičnosti gospodarskog razvitka u pojedinim dijelovima države.

⁸ Jadranskoj obali gravitiraju iz kontinentalnog zaleđa Madarska, Austrija i djelimično Čehoslovačka, a npr. Ligurskoj obali Švicarska, Egejskoj tek djelimično Jugoslavija, dok ostale obale Mediterana imaju minimalne prednosti za privlačenje tranzita iz kontinentalnih država Evrope. Ovdje se ističe realna prometno-geografska usmjerenost tranzita, ne računajući na specifičnu raspodjelu tranzitnog prometa po pojedinim sektorima na koju utječe tarifna politika ili drugi specifični faktori.



Prometno geografski odnosi Jugoslavije prema susjednim državama (1 — važnije rijeke, 2 — željezničke pruge (istaknuti su tranzitni pravci usmjereni ka Jugoslaviji), 3 — državne granice, 4 — državna granica Jugoslavije, 5 — područja iznad 500 metara apsolutne visine)

Rapports géographiques et des communications de la Yougoslavie vers les pays voisins (1 — rivières principales, 2 — voies ferrées (les lignes de transit orientées vers la Yougoslavie sont soulignées), 3 — frontières d'Etat, 4 — frontières d'Etat de la Yougoslavie, 5 — régions au-dessus de 500 mètres d'altitude absolue).

U izdvojenim regionalnim okvirima posebno su naglašene prednosti za razvoj određenih gospodarskih grana: u panonskom kompleksu — poljoprivreda i prerađivačka industrija, u središnjem planinskom kompleksu — ekstraktivna industrija, crna metalurgija i energetika, u mediteranskom području — pomorska privreda, određene grane industrijske privrede i turizam, u perialpskom području — prerađivačka industrija i energetika, u kosovsko-

metohijskom, istočnosrpskom i pomoravskom kompleksu — rudarstvo i prerađivačka industrija, a u makedonskom području — prerađivačka industrija i poljoprivreda sa posebnim prednostima za submediteranske kulture. Iako ne treba zapostaviti činjenicu da su na regionalna obilježja razvoja u prošlosti snažan utjecaj vršili specifični društveni faktori, ona su u određenoj mjeri rezultanta datih regionalnih fiziogeografskih i prometno-geografskih prednosti. Diferencirana ekonomsko-geografska obilježja, sa elementima interregionalne komplementarnosti, doprinose kompleksnom razvoju jugoslavenske privrede.⁹

Na dosadanji i suvremeni razvoj pojedinih dijelova jugoslavenskog prostora utjecali su, i danas utječu, određeni društveni faktori; najčešće je upravo od njih — kako u pogledu vremenskog slijeda tako i u pogledu intenzivnosti — ovisilo aktiviranje određenih prirodnih potencijala. Kronološki slijed realizacija datih mogućnosti — mjerenih prirodnim izvorima i prednostima, te demografskom snagom pojedinih područja — unutar kojeg je moguć niz alternacija, određuje karakteristike razvoja unutar pojedinih razdoblja. Kod toga se ističe presudno značenje konkretnih političkih intencija gospodarskog razvitka i društvenih odnosa u datom razdoblju. Struktura jugoslavenskog prostora zatečena u vrijeme konstituiranja jugoslavenske države iza prvoga svjetskog rata predstavlja najbolji primjer u kojoj mjeri subjektivni političko-gospodarski interesi mogu utjecati na regionalne strukturalne karakteristike pojedinih područja.

U vrijeme kada su dijelovi jugoslavenskog prostora bili politički i gospodarski incorporirani u austrougarsku državu, u njima su bile aktivirane gotovo isključivo samo one mogućnosti i prednosti koje su predstavljale sastavni dio političkih i gospodarskih interesa austrougarske države. Izbor prioriteta je bio izravno podređen interesima razvitka austromadžarskih centara.¹⁰ Posebno je karakteristično da su i takvi uvjeti razvitka, sa svim ograničenjima u pogledu aktiviranja realno postojećih mogućnosti, rezultirali značajnim prednostima u odnosu na druga područja Jugoslavije. Srbija i Crna Gora, a posebno Makedonija su zbog dugotrajne turske dominacije u tim predjelima, vremenski toliko zaostali za općim gospodarskim razvojem, da ni u uvjetima političko-državne nezavisnosti nisu mogle realizirati niti prethodne ciljeve gospodarskog razvoja. Bitno oprečni društveni uvjeti, koje je karakterizirala politička podčinjenost (zapadni i sjeverni dijelovi Jugoslavije), odnosno formalna politička nezavisnost (veći dio Srbije i Crna Gora) rezultirali su oprečnim efektima od onih koji bi se objektivno mogli predpostaviti.

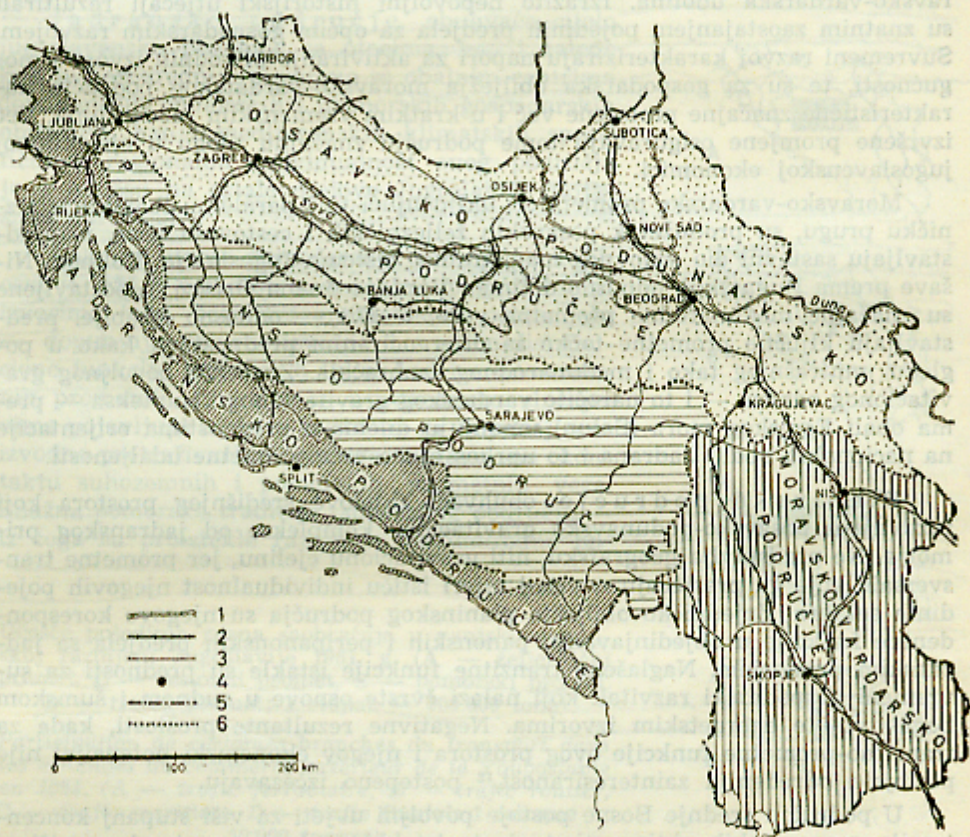
Do objektiviranja gospodarske politike — i to na osnovu interesa jugoslavenske društveno-političke zajednice u cjelini — došlo je tek nakon drugoga svjetskoga rata. Ublažavanje divergencija i otpunjanje od stvarnih mogućnosti i nacionalnih interesa predstavlja dugotrajniji proces, jer je on povezan sa izuzetnim angažiranjem svih raspoloživih i dopunskih izvora gospodarskog razvoja. U Jugoslaviji to naročito dolazi do izražaja u naporima da se kroz određeno razdoblje uklone neopravdane razlike i eliminiira pojam »nerazvijenosti« odnosno »nedovoljne razvijenosti« svuda gdje za to ne postoje objektivni prirodni i društveni razlozi.

⁹ Kod takvog općeg zaključka treba logično isključiti negativno, i iz subjektivnih faktora proisteklo, zaostajanje pojedinih područja za općim razvojem.

¹⁰ Tako su se npr. gradile prvenstveno one željezničke pruge za koje je bila zainteresirana austrijska i mađarska privreda.

žaja, nego li je to bio slučaj u nekim drugim dijelovima današnjeg teritorija Jugoslavije; to je predstavljalo predhodnu osnovu za njegovo aktivno učešće u cjelokupnom razvitku Jugoslavije. Uporedo se razvijao proces daljeg jačanja njegovog ekonomskog potencijala, s tim da se taj razvoj u sve većoj mjeri prilagođava određenoj interregionalnoj politici razvoja cjelokupnog državnog teritorija.

Prometno-geografski položaj posavsko-podunavskog područja karakterizira njegova optimalna interna komunikativnost, te dobra povezanost sa svim važnijim kontinentalnim centrima evropske privrede. Posavske magistrale — željeznička i cestovna — su istovremeno prometna okosnica države u cjelini;



Prometno geografska područja Jugoslavije (1 najvažnije rijeke, 2 — glavne željezničke pruge, 3 — glavne ceste, 4 — gradovi sa preko 50.000 stanovnika (1961), 5 — državna granica, 6 — razgraničenje prometno-geografskih područja)

Régions géographiques et des communications de Yougoslavie (1 rivières les plus importantes, 2 — principales voies ferrées, 3 — routes principales, 4 — villes comptant plus de 50.000 habitants (1961), 5 — frontière d'Etat, 6 — délimitation des régions géographiques et des communications)

dopunjuje ih plovni sistem Dunav — Sava, s tim da je rječna plovna mreža u istočnom dijelu gušća dok su u Sloveniji mogućnosti za uspostavljanje rječne plovidbe potpuno izostale.

Struktura cjelokupne prometne mreže, a posebno odnos pojedinih sektora posavsko-podunavskog područja prema međunarodnim prometnim vezama, određuje njihove donekle različite prednosti kada se radi o pojedinačnim realizacijama gospodarskog razvoja. Tako npr. beogradski gravitacioni kompleks ima prednosti u odnosu na rječni plovni sistem, dok su zagrebački i ljubljanski u povoljnijem odnosu prema pomorskim centrima.

Moravsko-varždarsko područje obuhvaća veći dio Pomoravlja, Kosovo i Metohiju, te Makedoniju. Okosnicu toga područja predstavlja moravsko-varždarska udolina. Izrazito nepovoljni historijski utjecaji rezultirali su znatnim zaostajanjem pojedinih predjela za općim gospodarskim razvojem. Suvremeni razvoj karakteriziraju naponi za aktiviranje prirodnih izvora i mogućnosti, te su za gospodarska obilježja moravsko-varždarskog područja karakteristične značajne promjene već i u kratkim vremenskim razdobljima. Već izvršene promjene osiguravaju tome području značajnu ulogu u cjelokupnoj jugoslavenskoj ekonomici.

Moravsko-varždarske prometnice, uključujući tu i paralelnu ibarsku željezničku prugu, su produžetak posavskih željezničkih i cestovnih veza, te predstavljaju sastavni dio osnovnog magistralnog sistema Jugoslavije. Dolinom Nišave prema Bugarskoj, odnosno dolinom Vardara prema Grčkoj, uspostavljene su značajne međunarodne prometne veze, te Niš — odnosno Skoplje, predstavljaju ključne prometne točke sa diferenciranim prednostima kako u pogledu unutrašnjeg tako i međunarodnog saobraćaja. Značenje povoljnog gravitacionog odnosa — i to naročito varždarskog gravitacionog kompleksa — prema obali Egejskog mora (Solun) umanjuju dileme o prednostima orijentacije na nacionalnu obalu Jadrana i to uprkos njene veće prometne udaljenosti.

Planinsko područje obuhvaća dijelove središnjeg prostora koji razdvajaju posavsko-podunavske gravitacione komplekse od jadranskog primorja. Ne predstavlja geografsku, niti gravitacionu cjelinu, jer prometne transversale koje ga presjecaju u većoj mjeri ističu individualnost njegovih pojedinih sektora. Zajedničko obilježje planinskog područja su njegove korespondentne funkcije u objedinjavanju panonskih i peripanonskih predjela sa jadranskim primorjem. Naglašene tranzitne funkcije istakle su prednosti za suvremeni gospodarski razvitak koji nalazi čvrste osnove u rudnom i šumskom bogatstvu, te energetskim izvorima. Negativne rezultante prošlosti, kada za tranzitno-prometne funkcije ovog prostora i njegov ekonomski potencijal nije postojala određenija zainteresiranost,¹² postepeno izžezavaju.

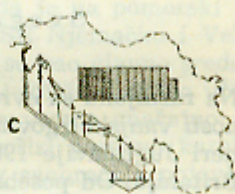
U području srednje Bosne postoje povoljni uvjeti za viši stupanj koncentracije gospodarskih aktivnosti, te je to istaklo značenje sarajevsko-zeničkog rudarsko-industrijskog kompleksa i u daljoj mjeri naglasilo prednosti bo-

¹² Izuzev prometnica do Rijeke, koja je jedina još u sklopu austro-ugarske prometne politike bila akceptirana kao prometni čvor šireg značenja. Jugoslavija se iza prvoga svjetskog rata ograničila na »povezivanje« Splita na zatečenu željezničku mrežu. Realizaciju važnijeg poduhvata, tj. izgradnju koransko-unske željezničke magistrale, prekinuo je drugi svjetski rat; dio ove magistrale (Bihać—Knin) dovršen je i predan prometu tek nakon drugoga svjetskog rata.

sansko-neretvanskog prometnog pravca kao jedne od osnovnih transversalnih magistrala unutrašnje jugoslavenske robne razmjene — sa odgovarajućim dodatnim funkcijama i u pogledu izvozno-uvozne trgovinske razmjene. U zapadnim sektorima izrazitije su naglašene tranzitne funkcije i to na osnovu značenja željezničkih pruga do glavnih luka na sjevernom i srednjem Jadranu. U istočnom dijelu planinskog područja (dio zapadne Srbije i sjeverni dio Crne Gore) koji je prostorno najveći a prirodni uvjeti za izgradnju transversalnih prometnica najnepovoljniji — do izvjesne koncentracije stanovništva i gospodarskih aktivnosti došlo je tek u pojedinim centrima. Razumljivi su napori da se i to područje u komunikativnom pogledu aktivira,¹⁹ kako bi se i na tom sektoru uspostavila izravna povezanost sa jadranskim pomorskim vezama.

Jadransko područje obuhvaća cijelo jugoslavensko primorje sa otocima, kao i zaleđe koji je neposrednije povezano sa obalnim centrima dominantnih pomorskih i primorskih gospodarskih obilježja, kao i mediteranskih klimatskih specifičnosti, regionalna individualnost ovog područja je u odnosu na ostale djelove Jugoslavije najjasnije određena.

Lokalne uvjete gospodarskog razvoja — kojih osnove leže u pomorstvu, značajnijim sirovinskim izvorima (npr. boksit) i energetsom potencijalu — dopunjuju sabirno-izvozne i uvozno-distribucione funkcije jadranskih luka; kod izvozno-uvoznih prometnih funkcija se u određenim slučajevima pojavljuju izrazite prednosti za smještaj proizvodno-pretraživačkih centara upravo na kontaktu suhozemnih i pomorskih prometnih veza. Snažna pomorska tradicija jadranskog područja — iz čega su proistekle razvijene međunarodne po-



Učešće pojedinih grana saobraćaja u vanjskotrgovinskoj razmjeni Jugoslavije 1961. g. (A — željeznički promet, B — cestovni promet, C — pomorski promet, D — riječni promet; 1 stupac = 500.000 tona)

Participation de certaines branches du transport dans les échanges du commerce extérieur de la Yougoslavie en 1961. (A — trafic ferroviaire, B — trafic routier, C — trafic maritime, D — trafic fluvial; 1 colonne = 50.000 tonnes)

morske veze — isključuje bilo kakva obilježja »perifernosti« koja su često karakteristična za kontinentalna rubna područja, i ističe njegovu aktivnu ulogu u jugoslavenskoj ekonomici u cjelini.

¹⁹ Najvažniji dugoročni planski zadatak predstavlja realizacija projekata željezničke veze između Beograda i luke Bar.

Jadransko područje nije jedinstveni gravitacioni kompleks; njegovi pojedini sektori su funkcionalno povezani sa odgovarajućim korespondirajućim gravitacionim kompleksima u kontinentalnom području države. Treba konstatirati da su jedino jadranski pomorski centri (uglavnom Rijeka) u stanju djelomično proširiti svoje prometno-gravitacione funkcije i preko granica Jugoslavije. Struktura i teritorijalna obuhvatnost gravitacionih utjecaja određuje važnost svakog pojedinog sektora jadranskog područja, te je njihova gospodarska razvijenost u određenoj mjeri rezultanta važnosti datog prometno-geografskog položaja.

Osnovni pravci vanjskotrgovinske razmjene. U vanjskotrgovinskoj razmjeni Jugoslavije prevladava, po obimu i vrijednosti, razmjena sa evropskim državama.

Vanjskotrgovinska razmjena Jugoslavije 1962. g.¹⁴

| Područje | Izvoz | Uvoz | (u milijunima dinara) |
|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | Ukupno |
| Evropa | 128.626 | 154.977 | 283.603 |
| SSSR | 12.988 | 17.742 | 30.730 |
| Azija | 24.180 | 21.090 | 45.270 |
| Afrika | 15.490 | 7.460 | 22.950 |
| Sjeverna Amerika | 16.517 | 56.675 | 73.192 |
| Južna Amerika | 9.324 | 4.500 | 13.824 |
| Australija i Oceanija | 21 | 3.873 | 3.894 |
| S v e g a | 207.146 | 266.317 | 473.463 |

Na razmjenu sa evropskim državama (bez SSSR-a) otpada 60% ukupne vrijednosti vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije.¹⁵ Glavni vanjskotrgovinski partneri Jugoslavije 1962. g su bili: USA, Italija, SR Njemačka, SSSR i Velika Britanija. Od posebnog su interesa za sagledavanje utjecaja vanjskotrgovinske razmjene na unutrašnju prostorno-ekonomsku strukturu Jugoslavije — načelne konstatacije o alternativnim prometnim vezama sa svakom pojedinom zemljom.¹⁶

¹⁴ Izvor: Statistički godišnjak SFRJ — 1963. Beograd 1963. str. 223.

¹⁵ Uz navedenu konstataciju treba posebno istaknuti tendencije koje dovode do promjena u regionalnoj strukturi vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije. Tako je u razdoblju od 1953. do 1962. ukupna vrijednost razmjene sa Evropom porasla za 29%, dok je razmjena sa Afrikom porasla za 64%, sa Azijom za 195%, a sa Južnom Amerikom za 200%; istovremeno je vrijednost razmjene sa SSSR-om porasla za 80%, a sa Sjevernom Amerikom, odnosno Australijom za 44%. Ukupna vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije je porasla za 40%. Izvoz: SGJ — 1963, str. 223.

¹⁶ Ovdje se misli na one grane saobraćaja sa kojima istovremeno raspolažu Jugoslavija i odgovarajući vanjskotrgovinski partner, s tim da kod rječne plovide jedino podunavski plovni kompleks predstavlja alternativnu saobraćajnu granu. Pretovarne mogućnosti u ovoj načelnoj konstataciji nisu uzete u obzir.

Glavni vanjskotrgovinski partneri Jugoslavije 1962. g.¹⁷

| Redosljed | Država | Ukupna vrijednost razmjena u miliju- nima dinara | Raspoloživi oblici prijevoza | | | |
|-----------|------------------|--|------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| | | | Želje- znički | Rije- čni | Pomor- ski | Cestov- ni |
| 1 | USA | 70.531 | | | + | |
| 2 | Italija | 60.280 | + | | + | + |
| 3 | SR Njemačka | 51.293 | + | + | + | + |
| 4 | SSSR | 30.730 | + | + | + | + |
| 5 | Velika Britanija | 29.335 | + | | + | |
| 6 | Poljska | 22.327 | + | | + | + |
| 7 | Njemačka DR | 21.507 | + | | + | + |
| 8 | Austrija | 17.679 | + | + | | + |
| 9 | Čehoslovačka | 14.132 | + | + | | + |
| 10 | Indonezija | 12.584 | | | + | |
| 11 | Indija | 12.326 | | | + | |
| 12 | Francuska | 10.913 | + | | + | + |
| 13 | UAR | 10.013 | | | + | |
| 14 | Švicarska | 9.907 | + | | | + |
| 15 | Mađarska | 9.595 | + | + | | + |

Usporedba mogućeg izbora prijevoznih sredstava sa stvarnom strukturom prijevoza ukazuje na određene prednosti pojedinih saobraćajnih grana za vanjskotrgovinsku razmjenu Jugoslavije.

Najvažniji vanjskotrgovinski partneri Jugoslavije obzirom na učešće u svakoj pojedinoj saobraćajnoj grani, sa izvršenim prijevozom 1961. g.¹⁸

Posebno je karakteristična struktura prijevoza jugoslavenske robne razmjene sa raznim evropskim državama. Tako je željeznički promet u analiziranoj godini preuzeo najveću količinu izvoznog tereta za Italiju, Mađarsku i Poljsku i uvoznog tereta iz Rumunjske, Poljske, Njemačke DR i SR Njemačke.¹⁹ Na prednosti pomorskog transporta ukazuje činjenica da je na pomorski prijevoz otpala najveća količina jugoslavenskog izvoza u SR Njemačku i Veliku Britaniju i uvoza iz SSSR-a i Italije.²⁰ Rječni transport se kao glavno sredstvo prijevoza pojavljuje samo kod razmjene sa Austrijom, iako je njegovo učešće ukupnim količinama prijevoza i za neke druge države veoma značajno; napore da se upotreba rječnih transportnih sredstava proširi posebno karakterizira činjenica da se unutar glavnih korisnika rječnog saobraćaja pojavljuje i razmjena sa nekim pomorskim državama (npr. UAR).

Unutar cjelokupne vanjskotrgovinske razmjene, a po količini prevezenog tereta, najveće značenje ima pomorski saobraćaj. Tome doprinosi regionalna struktura jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene unutar koje pomorski transport — i kao jedino sredstvo prijevoza sa vanevropskim zemljama i kao racionalnije prijevozno sredstvo za dio razmjene sa raznim evropskim državama — ima posebne prednosti.

¹⁷ Izvoz: SGJ—1963, str. 223.

¹⁸ Zbog ograničenog značenja nije naveden prijevoz zračnim prometnim vezama. Izvor: Statistički bilten 247, Beograd 1962, str. 21.

¹⁹ Ovdje je u analizu uključeno samo 5 najvažnijih partnera unutar svake pojedine saobraćajne grane. Istovremeno je željeznički promet bio najvažnije sredstvo prijevoza kod izvoza u SSSR, Švedsku, Grčku itd. i kod uvoza iz Bugarske, Mađarske, Belgije i Luxembourga, Grčke itd.

²⁰ Istovremeno je na pomorski prijevoz otpala najveća količina jugoslavenskog izvoza i uvoza iz Francuske, uvoza iz Velike Britanije itd.

(u tisućama tona)

| Redosled | Količina tereta po državama i saobraćajnim granama | | | | | | | |
|--------------------|--|----------|---------------------------|----------|----------------------------|----------|------------------------|----------|
| | Željeznički prijevoz | | Pomorski prijevoz | | Riječni prijevoz | | Cestovni prijevoz | |
| | Država | Količina | Država | Količina | Država | Količina | Država | Količina |
| I z v o z u | | | | | | | | |
| 1 | ITALIJA | 566,2 | Italija | 499,4 | SR Njemačka | 335,6 | Italija | 276,2 |
| 2 | MADARSKA | 334,5 | SR NJEM. | 345,1 | AUSTRIJA | 216,9 | SR Njemačka | 11,0 |
| 3 | SR Njemačka | 243,9 | SJED. DRŽA- VE AMERIKE | 179,3 | Italija | 60,1 | Austrija | 8,5 |
| 4 | Austrija | 188,1 | UJED. ARAP- SKA REPUB. | 126,3 | Ujed. arapska republika | 44,7 | Grčka | 3,8 |
| 5 | POLJSKA | 154,1 | V. BRITANIJA | 113,8 | Sovietski Savez | 24,4 | Belgija-Luxe. | 3,2 |
| U v o z i z | | | | | | | | |
| 1 | RUMUNJSKA | 267,2 | SJED. DRŽA- VE AMERIKE | 508,2 | Sovietski Savez | 351,5 | Italija | 63,8 |
| 2 | POLJSKA | 265,0 | SOVJETSKI SAVEZ | 599,7 | AUSTRIJA | 103,1 | ALBANIJA | 10,9 |
| 3 | NJEM. DR | 155,5 | INDIJA | 274,5 | Rumunjska | 40,4 | Belgija-Luxem- borg | 2,9 |
| 4 | SR NJEM. | 154,0 | IRAK | 240,1 | Bugarska | 24,9 | Grčka | 2,5 |
| 5 | Italija | 151,0 | ITALIJA | 181,5 | Mađarska | 22,9 | SR Njemačka | 2,3 |

(velikim slovima istaknute su države kod kojih navedene količine prijevoza koje otpadaju na određene saobraćajne grane istovremeno predstavljaju najvažniji oblik robnog prijevoza u ili iz Jugoslavije).

Vanjskotrgovinski promet Jugoslavije po saobraćajnim granama 1961. g.²¹

(u tisućama tona)

| Saobraćajna grana | Količina | | | % | | |
|-----------------------|----------------|----------------|-----------------|------------|------------|------------|
| | Izvoz | Uvoz | Svega | Izvoz | Uvoz | Svega |
| Željeznički saobraćaj | 2.063,0 | 1.598,8 | 3.661,8 | 41 | 26 | 32 |
| Pomorski saobraćaj | 1.947,2 | 3.887,4 | 5.834,6 | 38 | 63 | 52 |
| Rječni saobraćaj | 741,1 | 612,0 | 1.353,1 | 15 | 10 | 12 |
| Zračni saobraćaj | 0,1 | 0,3 | 0,4 | 0 | 0 | 0 |
| Cestovni saobraćaj | 312,3 | 88,2 | 400,5 | 6 | 1 | 4 |
| Ukupno | 5.063,7 | 6.186,7 | 11.250,4 | 100 | 100 | 100 |

Prednosti pojedinih vrsti saobraćajnih sredstava dolaze u daljoj mjeri do izražaja u strukturi prijevoza po pojedinim grupama proizvoda. Tako je unutar

²¹ Izvor: Statistički bilten 247, Beograd 1962, str. 19—20.

cjelokupne jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene 1961. g. najveća količina drva, građe i pluta, te živih životinja bila prevezena željeznicom, a metalnih ruda i otpadaka, mineralnih goriva i maziva, šećera i transportnih uređaja — morskim putovima. Željeznički i pomorski transport su imali podjednako značenje u prijevozu bazičnih metala, sirovog gnojiva i proizvoda nemetalnih minerala, voća i povrća i mašina (izuzev električnih). Rječni transport se pojavljuje kao najznačajnije sredstvo prijevoza uglavnom kod izvoza žitarica i umjetnih gnojiva.²²

Učešće pojedinih saobraćajnih grana u prijevozu ukupne količine tereta po glavnim grupama proizvoda 1961. g.²³

| Glavne grupe proizvoda | % učešće pojedinih saobraćajnih grana | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|----------------|--------------------|----------------------|-----------------|----------------|--------------------|----------------------|
| | I z v o z | | | | U v o z | | | |
| | Želje- znice | Pomor- stvo | Rječni prijevoz | Cestovni prijevoz | Želje- znice | Pomor- stvo | Rječni prijevoz | Cestovni prijevoz |
| Metalne rude | 27 | 53 | 20 | 0 | 2 | 96 | — | 2 |
| Drvo | 62 | 20 | 2 | 16 | 74 | 25 | — | 1 |
| Mineralna goriva | 11 | 56 | 33 | 0 | 18 | 64 | 18 | 0 |
| Žitarice | 22 | 15 | 54 | 9 | 3 | 93 | 4 | 0 |
| Bazični metali | 47 | 48 | 4 | 1 | 56 | 28 | 7 | 9 |
| Sirovo gnojivo i sirovi mineral | 51 | 39 | 7 | 3 | 29 | 66 | 5 | 0 |
| Umjetna gnojiva | 37 | 0 | 62 | 1 | 39 | 37 | 24 | — |
| Izrade od nemetalnih minerala | 21 | 73 | 0 | 6 | 99 | 1 | 0 | 0 |
| Žive životinje | 87 | 11 | 0 | 2 | 100 | — | — | 0 |
| Voće i povrće | 65 | 16 | 7 | 12 | 26 | 70 | — | 4 |
| Šećer | 42 | 58 | 0 | — | 7 | 84 | 9 | — |
| Mašine (izuzev električnih) | 36 | 64 | 0 | 0 | 78 | 19 | 0 | 1 |
| Transportni uređaji | 37 | 62 | 1 | 0 | 42 | 54 | 3 | 4 |

Usporedbe regionalne strukture jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene — a posebno strukture prijevoza — sa prometno-geografskom rajonizacijom Jugoslavije postaju sve značajniji dopunski elemenat za sagledavanje mogućnosti unutarnjeg prostornog razmještaja pojedinih gospodarskih djelatnosti. Pojedina prometno geografska područja Jugoslavije imaju različite prednosti u pogledu korišćenja pojedinih vrsti prometnih veza; istovremeno jugoslavenska privreda teži promjenama u pogledu strukture vanjskotrgovinske razmjene²⁴, te ocjene značenja prometno-geografskog položaja pojedinih područja i centara postaju neophodni za dalje usmjeravanje gospodarskog razvitka.

²² Uzete su u obzir one grupe proizvoda kod kojih je ukupno prevezena količina tereta kod uvoza i izvoza bila veća od 100.000 tona. Izvor: Statistički bilten 247, Beograd 1962, str. 19—20.

²³ Isti izvor. Zračni promet je izostavljen jer niti kod jedne od navedenih grupa proizvoda ne dostiže 1% učešća.

²⁴ Posebno značenje imaju tendencije povećanja obima razmjene sa vanevropskim državama; u pogledu strukture teži se između ostalog povećanju izvoza gotovih proizvoda, što može utjecati na povećani uvoz sirovina.

Položaj kao faktor razvitka. Na današnju regionalno gospodarsku strukturu Jugoslavije je u određenoj mjeri utjecalo prometno-geografsko značenje pojedinih područja²⁵. Negativne historijsko-političke i historijsko-ekonomske utjecaje iz čega je rezultirala i nedovoljna razvijenost prometnih veza u pojedinim područjima, uvjetovali su znatno ekonomsko zaostajanje pojedinih područja. Uz važne prometne veze koje su kao neophodne za cjelokupnu jugoslavensku ekonomiku ušle u prioritetne planove realizacije, proces gospodarskog razvitka je bio brži. Na taj su način prometno-geografski faktori i u okviru napora kojima je bio cilj da se ekonomski aktiviraju nedovoljno razvijena područja došli do izražaja.

Značenje prometnog položaja, kao jednog od osnovnih preduvjeta gospodarskog razvitka, potvrđuje činjenica da uz sve željezničke magistrale, kroz relativno kratka vremenska razdoblja, a uz odgovarajuće ekonomske napore zajednice, postepeno nestaju obilježja gospodarske zaostalosti. Teško naslijeđe prošlosti nije svugdje u potpunosti eliminirano, ali uz glavne prometne magistrale Jugoslavije konstantno se potiskuju još preostala obilježja nerazvijenosti²⁶.

Usporedbe gospodarske strukture pojedinih užih područja sa općim prosjecima ukazuju na odgovarajuće utjecaje relativnih prednosti prometnog položaja. Iako se unutar kompleksa ekonomskih kriterija koji određuju uvjete lokalnog razvitka ne mogu izdvojeno ocjenjivati pojedinačni faktori, prostorna analiza gospodarske razvijenosti ukazuje na vrlo određene utjecaje prometno-geografskih faktora. Relativne prednosti, kao što je to npr. čvorišni prometni položaj, redovito stimulatивно djeluju na veću koncentraciju ekonomskih aktivnosti, što rezultira odgovarajućim prednostima u gospodarskoj strukturi. Za primjer može poslužiti teritorij SR Hrvatske, gdje je prosječni narodni dohodak 1961. bio veći od prosjeka za republiku uglavnom u onim općinama čiji centri imaju razvijene prometne funkcije²⁷.

Uz već konstatirane utjecaje prometno-geografskih faktora — koji su dolazili do izražaja i u uvjetima kada su često morali biti primjenjivani specifični ekonomski kriteriji kako bi se postigli vremenski brži efekti kako u ekonomskom pogledu tako i u pogledu postizavanja veće uravnoteženosti prostorno-geografske strukture — posebno treba istaknuti njihovo značenje za pro-

²⁵ Geografski položaj je faktor čije je značenje vremenski promjenljivo, naročito ako u određenom razdoblju dolazi do značajnijih političko-geografskih promjena. Tako su npr. prometno-geografske prednosti dijelova posavsko-podunavskog ili jadranskog područja Jugoslavije krajem 19. i početkom 20. stoljeća dolazile do izražaja uglavnom na osnovu kriterija koji su bili u skladu sa tadanjim političko-ekonomskim interesima austrougarske države. Razvoj prometnih sredstava i veza u daljoj mjeri utječu na revalorizaciju položaja itd.

²⁶ Kao kriterij za načelno izdvajanje »nedovoljno razvijenih područja« uzet je prosječni narodni dohodak po jednom stanovniku 1961. g. (izvor: Statistički godišnjak SFRJ—1963, Beograd 1963, str. 508—555); u »nedovoljno razvijena područja« Jugoslavije izdvojene su općine (prema razgraničenju 1. I 1963) u kojima je prosječni narodni dohodak po jednom stanovniku iznosio manje od 100.000 dinara.

²⁷ To su željeznička čvorišta: Zagreb, Karlovac i Varaždin, centri na kontaktu željezničkih i plovnih veza; Osijek, Vukovar, Sisak, centri na kontaktu željezničkih i pomorskih veza; Rijeka, Split i Pula. Nadprosječni stupanj ekonomske razvijenosti se 1961. g. tek izuzetno pojavljuje izvan glavnih prometnih veza (npr. Daruvar). Izvor: SGJ—1963, str. 512—516 i 536—541.

storno usmjeravanje daljeg ekonomskog razvitka. Jadran-ko-podunavski položaj Jugoslavije pruža široke mogućnosti izbora optimalnih rješenja.

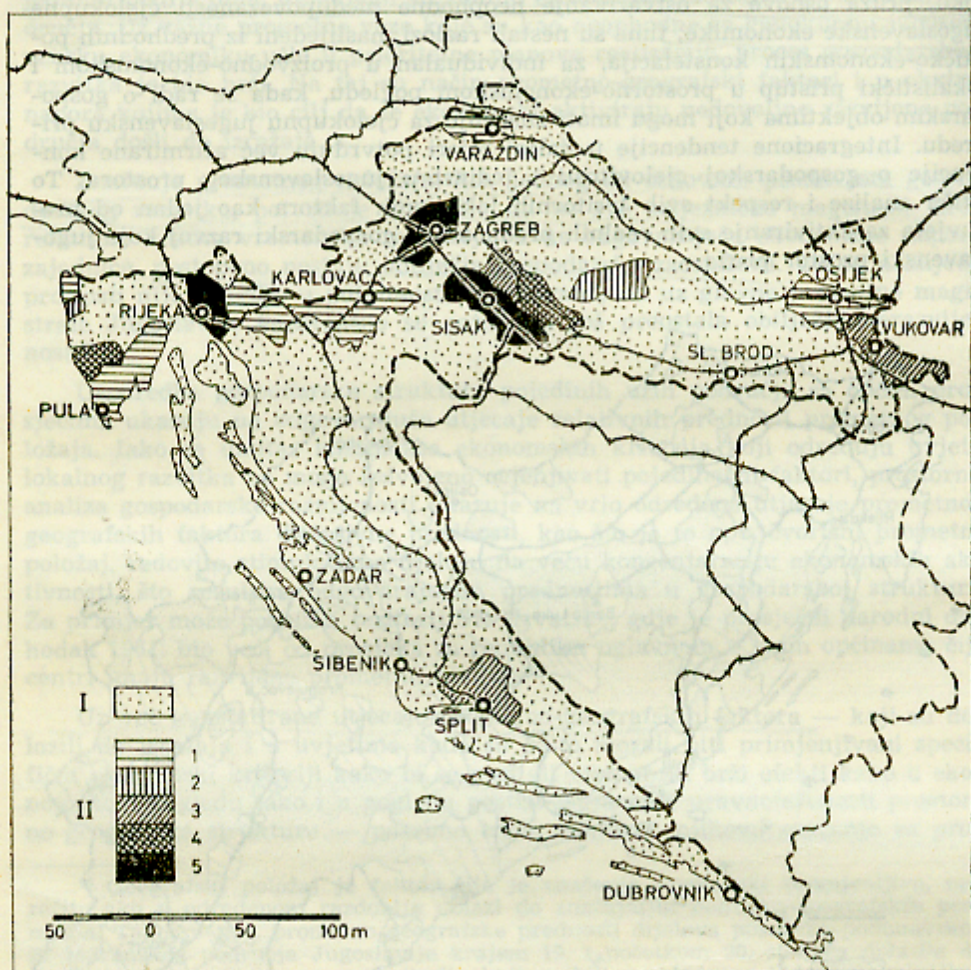
Već realizirani sistem prometnih magistrala, sa realizacijama koje su u toku, pruža osnove za ostvarivanje neophodne međupovezanosti cjelokupne jugoslavenske ekonomike; time su nestali razlozi, naslijeđeni iz prethodnih političko-ekonomskih konstelacija, za individualan u proizvodno-ekonomskom i lokalistički pristup u prostorno-ekonomskom pogledu, kada se radi o gospodarskim objektima koji mogu imati značenje za cjelokupnu jugoslavensku privredu. Integracione tendencije u daljoj mjeri potvrđuju već afirmirane koncepcije o gospodarskoj cjelovitosti i jedinstvu jugoslavenskog prostora. To ističu analize i respekt svih teritornih lokacionih faktora kao jedan od preduvjeta za aktiviranje svih realnih prednosti za gospodarski razvoj koje jugoslavenski prostor pruža.



»Nedovoljno razvijena područja« Jugoslavije na osnovu prosječnog narodnog dohotka po jednom stanovniku 1961 g. (1 — glavne željezničke pruge, 2 — gradovi sa preko 50.000 stanovnika (1961), 3 — »nedovoljno razvijena područja«)

»Régions insuffisamment développées« de la Yougoslavie sur la base de la moyenne du revenu national par habitant en 1961. (1 — voies ferrées principales, 2 — villes comptant plus de 50.000 habitants (1961), 3 — »régions insuffisamment développées«)

Dostignuti stupanj razvijenosti privrede stimulatívno je djelovao na razvoj jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene. Razvoj industrije, čiji su kapaciteti i asortiment proizvoda u stalnom porastu, je inicirao potrebu uvoza



Relativni odnos razvijenosti pojedinih područja SR Hrvatske na osnovu prosječnog narodnog dohotka po jednom stanovniku 1961. g. (A — državna granica, B — republičke granice, C — glavne željezničke pruge; I — područja u kojima je prosječni narodni dohodak manji od republičkog prosjeka, II — područja u kojima je narodni dohodak veći od prosjeka: 1 — za 0,1—25,0%, 2 — za 25,1—50,0%, 3 — za 50,1—75,0%, 4 — za 75,1—100%, 5 — 100,1 i više)

Rapports relatifs du développement de certaines régions de la R. S. de Croatie d'après la moyenne du revenu national per habitant en 1961. (A — frontière d'Etat, B — frontières entre républiques, C — principales voies ferrées; I — régions où le revenu national est inférieur à la moyenne de République, II régions où le revenu national est supérieur à la moyenne: 1 — de 0,1—25%, 2 — de 25,1—50%, 3 — de 50,1—75%, 4 — de 75,1—100%, 5 — de 100,1% et plus)

dodatnih sirovina; istovremeno se jugoslavenski proizvodi pojavljuju i na udaljenim tržištima. Zbog toga se internacionalne prometne veze ističu kao sve značajniji faktor proizvodnje, a transport kao važan faktor troškova proizvodnje. To upućuje na diferencirani tretman prostornog razmještaja industrije u skladu sa konkretnom povezanosti sa međunarodnim putovima razmjene.

Uz željezničke veze, koje su u uvjetima proizašlim iz prvobitne gospodarske strukture, u velikoj mjeri zadovoljavale potrebe jugoslavenskih veza sa inozemstvom — sve veće značenje pripada pomorskim vezama Jugoslavije. Povećanje uvoza sirovina za povećane kapacitete jugoslavenske industrije, sa kojima u većoj mjeri raspolažu neke istočnoevropske, a posebno izvanevropske države, uvjetuje određene promjene u strukturi prometnih veza Jugoslavije sa inozemstvom. Tome u daljoj mjeri doprinosi prostorni razmještaj potencijalnih tržišta za jugoslavensku industrijsku privredu.

Navedene tendencije unose nove elemente za gospodarsku valorizaciju prometno-geografskih područja Jugoslavije i to u skladu sa njihovim konkretnim uvjetima za korišćenje određenih oblika prometnih veza, već prema tome koji se oblik transporta u određenom slučaju ističe po prostorno-geografskoj usmjerenosti kao povoljniji i ekonomski racionalniji. Suvremeni razvoj jugoslavenske privrede, a posebno razvoj njenih međunarodnih veza, sve više ističe prednosti jadranskog područja za aktivnije učešće u gospodarskom životu zemlje. Uz posavsko-podunavsko područje — sa razvijenim suhozemnim komunikacijama i racionalnim rječnim plovnim vezama sa svim podunavskim državama, sve se više ističe jadransko područje — sa još nedovoljno iskorištenim prednostima za aktivnije učešće u gospodarskom razvitku države.

Jugoslavija je nakon drugoga svjetskog rata uložila velika materijalna sredstva za aktiviranje prometnih funkcija pojedinih jadranskih centara²⁸, kako bi se eliminirala naslijeđena nedovoljna povezanost Jadrana sa zaleđem. Već današnji stupanj komunikativnosti omogućuje dalje aktiviranje gospodarskih funkcija jadranskog područja. Suvremene ekonomske promjene u nacionalnim i međunarodnim okvirima pokazuju da podunavska — odnosno jadranska orijentacija države nisu alternative, već kompleks, iz kojeg proizilaze određene prednosti za prostorne modifikacije ekonomskog razvitka države.

Jugoslavija je podunavsko-jadranska država; ova deklarativna činjenica toliko isticana, zbog nacionalno-historijskih pobuda i privrženosti pomorskoj tradiciji, treba da dođe do punog izražaja tokom daljeg gospodarskog razvoja države u cjelini.

Résumé

POSITION DE LA YUGOSLAVIE COMME FACTEUR DE SA STRUCTURE REGIONALE ET ECONOMIQUE

Stanko Žuljić

La Yougoslavie est un pays danubien-adriatique. Le littoral adriatique fait intégrante de l'espace méditerranéen, et la Yougoslavie est ainsi le seul pays danubien-méditerranéen, ce qui assure une importance particulière à sa position géographique et ses communications:

²⁸ Izgrađene su željezničke pruge Bihac—Knin i Bar—Titograd, a u toku je izgradnja željezničke pruge Sarajevo—Ploče. Značajna investiciona sredstva ulažu se u izgradnju luka Bar i Ploče, itd.

- les avantages économico-géographiques de sa position mettent en valeur les possibilités de la Yougoslavie à une participation active dans le développement de l'ensemble de l'économie européenne;
- les avantages des communications géographiques de sa position assurent à la Yougoslavie une participation active dans les échanges internationaux.

Les rapports économiques inter-régionaux, avec les tendances correspondantes de la division des fonctions économiques, soulignent de plus en plus l'importance du rayonnement géographique de l'espace du pays selon les facteurs géographiques des communications. Sur la base des communications déjà actives ainsi que des communications potentielles et des rapports existant de la gravitation, la Yougoslavie est divisée en 4 régions géographiques de communications:

- 1) La région de la Posavina et danubienne est caractérisée par des communications internes optimales et par de bonnes liaisons avec tous les centres du continent les plus importants de l'économie européenne. Les magistrales de la Posavina — ferroviaires et routières — sont en même temps la base du transport de l'ensemble du pays, et elles sont complétées par le système de navigation Danube-Save.
- 2) La région de la Morava—Vardar, dont la ligne principale des communications fait partie intégrante du système magistral de la Yougoslavie. Les avantages de l'orientation vers la côte nationale de l'Adriatique, diminuent l'importance du rapport favorable de gravitation vers la Mer Egée.
- 3) La région montagneuse a une signification spéciale pour la liaison intérieure de l'espace yougoslave. Les fonctions de transit sont le plus développées dans le secteur occidental, tandis que les conditions de communications transversales sont les moins favorables dans le secteur de l'Est. La plus importante concentration des activités économiques est réalisée sur la ligne des communications de Bosnie et de Neretva.
- 4) La région adriatique devient de plus en plus importante dans les conditions actuelles du développement du commerce extérieur. Le développement des fonctions de communication met de plus en plus en valeur les avantages des centres du littoral adriatique pour une participation plus active dans l'économie yougoslave, y compris l'économie industrielle.

La structure du transport des marchandises pour les échanges commerciaux yougoslaves avec l'étranger montre l'importance différentes des branches du transport. Les modifications réalisées dans l'orientation régionale des échanges du commerce extérieur et dans sa structure sont particulièrement importantes; elles font ressortir de plus en plus les avantages du transport maritime et cela se reflète sur la politique économique intérieure des régions de la Yougoslavie.

Les tendances mentionnées mettent en évidence des éléments nouveaux concernant la valorisation économique des régions géographiques et des communications de la Yougoslavie, et cela en accord avec leurs conditions concrètes pour l'utilisation des formes déterminées des communications, en fonction du type de transport, qui s'avère comme le plus favorable pour un cas déterminé par son orientation géographique et économiquement le plus rationnel. Outre la région danubienne et de Posavina — avec ses communications terrestres et fluviales navigables rationnelles — la région adriatique se distingue de plus en plus, bien que tous ses avantages pour une participation plus active au développement économique du pays ne soient pas encore utilisés.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la Yougoslavie a fait d'importants investissements financiers pour activer les fonctions des communications de certains centres adriatiques. Les changements économiques modernes dans le cadre national et international montrent que l'orientation danubienne — et l'orientation adriatique du pays ne sont pas des alternatives, mais un complexe qui fait apparaître des avantages importants pour le développement économique entier de la Yougoslavie.

PLJEŠEVICA

Mirko Marković

Prilog poznavanju planine

UVOD — Prirodnim i društvenim karakteristikama Plješevica se dobro izdvaja od susjednih gora i nižih okolnih prostora. Opći izgled ovog skoro 50 kilometara izduženog i šumovitog gorskog masiva pruža dojam glomaznog bedema, koji razdvaja dva nasuprotna kraja, Liku na zapadu i Bosansku Krajinu na istoku.

Razni prirodni elementi utjecali su na fizionomiju Plješevice, a društveni faktori, napose u novije vrijeme, pokazuju i svoj utjecaj. Za današnju Plješevicu karakteristična je postepena gospodarska transformacija i s tim u vezi sve veća gospodarsko-šumarska aktivnost u gori. Ranija važnost Plješevice sastojala se u vojno-strateškom značenju ovog kraja, kao poznate višestoljetne granice — Korduna.

Današnji naziv gore poznat je od 16. stoljeća. Prvi puta nalazimo ga zabilježenog 1560. godine na karti venecijanskog katografa Paola Forlanija¹. Stariji nazivi su *Gvozđ* i *Vražji vrt*. Prvi naziv poznat je još iz »Historia Salonitana« od arhidakona Tome², dok je drugi zabilježen u kronici Ivana Tomašića³. Klasični naziv gore je prema Strabonu⁴ *Montes Albi* ili *Albani montes*. Danas su u literaturi i na kartama prevladali nazivi *Plješevica* i *Plješivica*. Stanovništvo ličke strane upotrebljava prvi izgovor, dok se drugim služi stanovništvo bosanske strane. Prema mišljenju M. Pražića⁵ današnje ime gore potječe od riječi »plješiv«, što znači čelav. Jezično ispravan i zvučno lijep bio bi, prema tome, naziv Plješivica. Ipak, mislim, da je nemoguće usvojiti ovo ime. Ličani, koji od davnine poznavaju goru, od nje žive i kroz nju se kreću, mjerodavniji su kod utvrđivanja imena. Zato usvajam i pišem ime gore onako, kako ga izgovaraju Ličani, tj. Plješevica.

¹ P. Forlani Veronese, *La vera fidele discriptione di tutto il Constando di Zara et Sebenico, Venetia 1560*. Faximile u R. Aimagia, *Monumenta Italiae cartographica*, Firenze 1929, tab. XXXV.

² V. Klaić, *Građa za topografiju ličko-krbavske županije u srednjem vijeku*, Vjesnik Hrv. arheol. društava, sv. VII, 2. polovina, Zagreb 1904, str. 134.

³ I. Kukuljević, *Chronicon breve regni Croatiae od I. Tomašića*, Arhiv za povjesnicu jugoslavensku, knj. IX, tsr. 3.

⁴ Strabonis *Geographica* VII, 5, 9; edit. Meineke, Leipzig 1907.

⁵ M. Pražić, *Plješevica — Plješivica*, Hrv. planinar, sv. 36, Zagreb 1940, str. 97.