

Promjene u prometnom sustavu Hrvatske i elementi nove prometne politike

Juraj Padjen*

U ovom se radu razmatra mogući utjecaj novijih društveno-ekonomskih promjena u Istočnoj Europi, u bivšoj Jugoslaviji i na području Republike Hrvatske, na razvoj prometnog sustava Hrvatske. Ocjenjuje se nadalje utjecaj tih promjena na buduću usmjerenost prometne mreže i prometnih tokova u Hrvatskoj te na njen geografsko-prometni položaj. Autor također iznosi neke elemente prometne politike važne za dalji razvoj Hrvatske.

Ključne riječi: društveno-ekonomske promjene, prometni sustav, prometna politika.

Changes in the Traffic System in Croatia and Elements of New Traffic Policy.

In this paper the author considers the possible effect of recent socio-economic changes in Eastern Europe, former Yugoslavia, and the Republic of Croatia, on the development of the traffic system in Croatia. An appraisal is given of the effect of these changes on future orientation of the traffic network and traffic flow in Croatia, and its geographical-traffic position. The author, furthermore, presents some elements of traffic policy important for further development of Croatia.

Key Words: socio-economic changes, traffic system, traffic policy.

UVOD

U protekle dvije-tri godine prometni sustav Hrvatske doživljava krupne promjene. Kao posljedica osamostaljenja i stjecanja neovisnosti i napuštanja staroga društveno-ekonomskog sustava mijenjaju se nosioci prometne politike i subjekti prometne aktivnosti, transformira se vlasnička struktura, mijenja se organizacija prometa, osnove i načela poslovanja, a u pripremi su i mnoge druge institucijske i konceptijske promjene.

Po svom intenzitetu i opsegu te po svom značenju i mogućem utjecaju te se promjene mogu mjeriti s promjenama koje su se zbivale u nekoliko prijelomnih razdoblja hrvatske prošlosti, kao što je izgradnja prvih željezničkih pruga u Hrvatskoj ili nestanak jedrenjaka u korist parobroda u jadranskim vodama. Te su promjene izraz zbivanja na ostalim područjima društveno-ekonomskog života Republike Hrvatske ali i promjena koje su se po-

* Dr., znanstveni savjetnik, Ekonomski institut, Trg Johna Kennedyja 7, 41000 Zagreb, Hrvatska.

kazale u njenom užem i širem prostornom okruženju. Stoga će te promjene jako utjecati na usmjerenost prometne mreže i prometnih tokova u Hrvatskoj te na njen geografsko-prometni položaj. Neke od tih promjena već su prisutne i vidljive a neke se tek pripremaju i naslućuju.

Na spomenute promjene utječu mnogi čimbenici. Najvažniji među njima su promjene u europskom prostoru, promjene na području bivše Jugoslavije te promjene u samoj Hrvatskoj.

PROMJENE U EUROPSKOM PROSTORU

Europa je posljednjih nekoliko godina suočena s krupnim političkim, ekonomskim i institucijskim promjenama koje će imati jak utjecaj na transformaciju njenoga prometnog sustava. To je s jedne strane proces europske integracije potaknut unutarnjim reformama Europske zajednice i odlukom te Zajednice o uspostavljanju jedinstvenoga europskog tržišta počev od 1. siječnja 1993. godine. Taj proces dobiva još više na značenju, ako se uzme u obzir mogućnost da bi se u sljedećih nekoliko godina toj grupaciji moglo priključiti sedam zemalja Europskog udruženja slobodne trgovine (EFTA), čime bi se stvorilo najveće slobodno tržište na svijetu s oko 380 milijuna stanovnika.

U isto je vrijeme, nakon propasti socijalističkog sustava i nestanka Vijeća za ekonomsku međusobnu pomoć (SEV) otpočeo proces transformacije ekonomija istočnoeuropskih zemalja. Tako se umjesto dvaju, donedavno suparničkih ekonomskih grupacija i jedne neutralne (EFTA), ide u pravcu političkog i ekonomskog približavanja tih grupacija.

Unutar tog proširenog i institucionaliziranog europskog tržišta promet već ima odlučnu ulogu u kretanju ljudi, roba, usluga, kapitala i informacija. Ta će se uloga vjerojatno proširiti kao posljedica rasta unutारेuropske trgovine, uklanjanja administrativnih i fizičkih prepreka te političke i institucijske integracije tog prostora. No ta će uloga rasti i zbog promjena koje se zbivaju unutar samog prometa i njegovog odnosa prema državi i institucijskoj strukturi.

Riječ je, dakle, o dvojakim, po svojoj prirodi različitim promjenama koje, dalekosežno gledajući, vode u istom pravcu. Jedna je od tih promjena posljedica novih geopolitičkih i prometnih odnosa koji se najviše pokazuju u preusmjeravanju robnih tokova, preorijentaciji prometne mreže i prestrukturiranju prometnog sustava. Druga je promjena posljedica novoga konceptijskog pristupa i novih teoretskih pogleda o institucijskim odnosima te o ulozi države u razvoju i djelovanju prometa. Ovog puta bit će riječi samo o prvoj skupini promjena.

Za europski je prometni sustav karakteristično da se je nepunih pola stoljeća razvijao i djelovao odvojeno i necjelovito, kao dva posve zatvorena prometna sustava. Jedan je činio uvjetno rečeno, prometni sustav zapadne Europe, a drugi prometni sustav istočne Europe. Unutar svakog od tih sustava razvoj je prometa, pa i prometne mreže, bio koncipiran po kriteriju zadovoljavanja vlastitih prijevoznih potreba. Međusobno povezivanje tih sustava i usklađivanje njihova rada bilo je svedeno na najnužniju mjeru.

Osobito krutu autarhičnu prometnu politiku vodile su zemlje istočne Europe, odnosno zemlje bivšeg SEV-a. Izgradnjom i modernizacijom prometne mreže, posebno željeznice i plovnih putova, zatim tarifnom, carinskom i drugim sličnim mjerama, uključujući i administrativne mjere, međunarodnu se i prekomorsku trgovinu tih zemalja uporno usmjeravalo na prometnu mrežu, prijevozna sredstva i morske luke zemalja SEV-a. Slična je politika vođena i u turističkom prometu te na drugim područjima kretanja putnika, roba, usluga i informacija, pa je promet između istočne i zapadne Europe bio sveden na najmanju moguću mjeru. U takvim okolnostima izostale su ozbiljnije akcije na održavanju i modernizaciji postojećih te izgradnji novih prometnica između tih dijelova europskog prostora, a neke se prometne objekte, kao što je to slučaj s odvojkom Jugoslavenskog naftovoda (Sisak) Popovača-Virje-hrvatsko-madžarska granica, neko vrijeme nije uopće koristilo ili se koristilo u smanjenoj mjeri.

Akcije što su u isto vrijeme vođene na proširenju i modernizaciji prometnog sustava zemalja zapadne Europe stavljale su veći naglasak na jačanje veza pravcem sjever-jug nego pravcem istok-zapad. To je još više vodilo odvajanju prometnih sustava u Europi.

Srećom, takav je slijed zbivanja nedavno prekinut.

Političke, a potom i ekonomske promjene koje su se u prošle dvije-tri godine dogodile u zemljama Istočne Europe iz temelja mijenjaju dosadašnje društveno-ekonomske odnose i bitno utječu na prometne tokove. Organizacija je SEV-a prestala postojati, a s njom i autarhička politika na velikom dijelu europskog prostora, uključujući i onaj dio koji graniči s Hrvatskom ili se nalazi u gravitacijskom području njenoga prometnog sustava.

Na takav zaključak upućuju tekuća zbivanja koja otvaraju mogućnosti za uspostavljanje novih političkih i ekonomskih odnosa na tom prostoru i za jačanje utjecaja mnogih zemalja na tom području. Pojačano zanimanje za uspostavljanje čvršćih političkih i ekonomskih veza sa zemljama Istočne Europe pokazuju Njemačka, Italija i Austrija, što vodi stvaranju odgovarajućih institucijskih osnova, kao što su RZ Alpe-Jadran, Pentagonala, odnosno Seksagonala, a u novije vrijeme i Srednjoeuropska inicijativa, zatim odluke o pridruženom članstvu nekih istočnoeuropskih zemalja u raznim zapadnoeuropskim organizacijama i slično.

Takav tok razvoja pogoduje jačanju raznih oblika međusobne razmjene i suradnje, ali u isto vrijeme nameće potrebu za uspostavljanjem prekinutih ili zamrlih prometnih veza te uspostavljanjem novih.

Radi toga razrađuju se planovi za poboljšanje prometnih veza na pravcu zapadna-istočna Europa, pa s takvom nakanom treba shvatiti zahtjev Češkoslovačke, iznijet u Ekonomskoj komisiji za Europu Ujedinjenih naroda, da se pojačaju nastojanja za uspostavljanje boljih prometnih veza na pravcu istok-zapad (1, 10)¹. Isto se mišljenje zastupa u studiji europske organizacije European Round Table of Industrialists (3, 5).

U skladu s takvim shvaćanjem u studiji se »Group Transport 2000 Plus« (4, 37) ističe kako postoji hitna potreba za uspostavljanjem sustava glavnih prometnih osnova u Europi radi povezivanja prometnih grana, riječnih i

1 Prvi broj u zagradi označava redoslijed citirane literature, a drugi broj stranice u dotičnom radu.

morskih luka, multimodalnih terminala i sistema prijenosa informacija; i ne samo unutar Europske zajednice već također radi povezivanja skandinavskih zemalja i zemalja istočne Europe, jer se očekuje velik porast prometa roba i usluga između Europske zajednice i istočne Europe.

No to u isto vrijeme stavlja jači naglasak na uspostavljanje adekvatne prometne infrastrukture u Europi. Smatra se da kvalitetna prometna infrastruktura treba da poveća konkurentsku snagu i ekonomsku vitalnost europskih zemalja. To će se nastojati postići na dva načina:

- da se sva prijevozna sredstva razmatra i kao komplementarne i kao uzajamno konkurentne sisteme,
- da se prometni sistem razmatra kao europski ekonomski sektor i kao neposredni proizvođač prijevoznih usluga.

Radi toga predlažu se tri mjere:

- uspostavljanje višenamjenske mreže radi kombiniranog prijevoza na cesti i željeznici i unapređenja logističkog sustava,
- instaliranje pokretnog telekomunikacijskog sustava za teretna vozila radi smanjenja kretanja teretnih vozila i boljeg iskorištavanja sadašnjih cesta,
- reorganizacija velikih europskih kamionskih kompanija radi smanjenja troškova prijevoza.

U koncipiranju takvog prometnog sustava, prije svega u proširenju i modernizaciji europske prometne mreže, u planiranju novih prometnica i terminalnih objekata, u uspostavljanju novih veza i tokova komuniciranja, Hrvatska mora biti prisutnija nego dosad. Ne bi se smjelo događati, kao što je to često bilo dosad, da planovi o razvoju europske prometne mreže ne uzimaju u obzir povezivanje nekih važnih lučkih terminala na istočnojadranskoj obali s njihovim zaleđem ili pak da planirane transeuropske prometnice, osim one dolinom rijeke Save, zaobilaze prostor Hrvatske ili stanu na njenim granicama.

Takve promjene i takav trend razvoja u Europi otvara Hrvatskoj mogućnosti da obnovi stare i uspostavi nove poslovne veze, te da na načelu međusobnog interesa iskoristi prednosti svoga geografsko-prometnog položaja. Sjeverojadranske luke i tranzitne prometnice u Hrvatskoj postaju ponovno predmet zanimanja nekih istočnoeuropskih zemalja, pa će naše umijeće i sposobnost biti važan faktor u iskorištavanju novonastalih uvjeta.

PROMJENE NA PODRUČJU BIVŠE JUGOSLAVIJE

Za novonastale prometne odnose na prostoru bivše Jugoslavije značajno je da je kao posljedica izvanjskih i unutrašnjih faktora Jugoslavija prestala postojati kao državna zajednica a time i kao nosilac prometne politike. Umjesto jedinstvene države na tlu se bivše Jugoslavije stvara više samostalnih subjekata koji će neovisno, svaki za sebe i za svoje područje, voditi vlastitu politiku razvoja prometa. Stoga se može pretpostaviti da za neko vrijeme neće biti dovoljno međusobne suradnje radi usklađivanja planova razvoja prometne mreže, uključivanja u suvremene tokove tehnološkog razvoja, standardizacije i tipizacije opreme i slično, koliko to inače zahtijevaju suvremeni međudržavni odnosi i integracijski ekonomski procesi. To će, zaci-

jelo, otežati prometnu valorizaciju ovog prostora u šire europske prometne tokove i njegovo jače uključivanje na nekim magistralnim pravicima, posebno na pravcu koji vodi od sjeverozapadnog do jugoistočnog dijela Europe te dalje do Bliskog istoka. Umjesto jednoga međunarodnog subjekta na ovom se prostoru stvara nekoliko subjekata koji će svaki za sebe postati nosilac dogovaranja, usklađivanja i vođenja prometne politike.

Inače, za proteklih sedam desetljeća prometna je politika u Hrvatskoj bila u znatnoj mjeri determinirana prometnom politikom tadašnje Jugoslavije. To se odnosilo kako na usmjerenost prometne mreže i poslovnih odnosa, tako i na instrumente kojima je bio reguliran ekonomski položaj prometa. Za sve to vrijeme prednost je davana uzdužnom povezivanju zemlje pravcem sjeverozapad-jugoistok, te jačanju prometnih veza Beograda i središnjeg područja Srbije s ostalim dijelovima Jugoslavije. U potkrepu tome dovoljno je spomenuti da je od 15 varijanti nove Jadranske pruge normalnog kolosijeka, razmatranih između dva svjetska rata, njih svih 15 imalo polaznu točku u Beogradu, a devet izlaznu točku u Kotoru, dvije izlaznu točku u Splitu, jedna u Metkoviću i dvije u Baru. Četiri varijante bile su za dolinu Pive (Beograd-Zemun, Šabac-Višegrad-Kotor). Međutim, nijedna varijanta nije išla iz Zagreba ni uopće kroz Hrvatsku, nijedna nije vezivala Novi Sad preko Bosne izravno s morem, nego najprije s Beogradom. Dok se vodila diskusija, u kojoj su se opet sukobljavali nacionalni, regionalni i lokalni interesi, nije se gradilo, pa do 1941. nije dogotovljena ni jedna od tih 15 varijanti (2, 363).

Uzdužne prometne veze, napose one koje omogućuju prometno povezivanje primorskoga i panonskog dijela Hrvatske, bile su u Jugoslaviji zanemarivane. Stoviše, neke se veze nastojalo smišljeno spriječiti, kao što je povezivanje Splita sa središnjim dijelom Bosne, Istre s Rijekom, ili se neke od tih veza učinilo nepovoljnijim prema Hrvatskoj nego, recimo, prema Srbiji, kao što je to primjerice slučaj sa željezničkom prugom Sarajevo-Šamac ili planiranom autocestom na istom pravcu.

PROMJENE U REPUBLICI HRVATSKOJ

U okviru općega europskog transformacijskog procesa i zahvaljujući borbi za slobodu i neovisnost, Hrvatska je postala samostalna i suverena država. To znači da Hrvatska, u skladu sa svojim potrebama, interesima i mogućnostima, sama definira svoju prometnu politiku.

U takvim okolnostima ceste i željezničke pruge, zračne i vodne veze koje prelaze granicu Republike Hrvatske te se potom nastavljaju na susjedna područja bivših jugoslavenskih republika smatraju se sada međudržavnim vezama. Stoga svaki zahvat tehničke, ekonomske, pravne i druge naravi podliježe međudržavnim sporazumima. To će, nesumnjivo, otežati planiranje i izgradnju prometne mreže, a u nekim će vjerojatno slučajevima dovesti i do odustajanja od određenih planova i akcija, ili će uzrokovati njihovu preinaku. Prostor bivše Jugoslavije prestaje biti »djevičanskim područjem« po kojem se gotovo nesmetano mogu povlačiti trase pojedinih prometnica. Planiranje međudržavne mreže iziskivat će dugotrajno i strpljivo pregovaranje, usklađivanje međusobnih interesa te nerijetko i prihvaćanje takvih rje-

šenja koja će, kao kompromisna rješenja, s čisto hrvatskog stajališta biti prihvatljiva, ali ne i optimalna. No to ujedno znači da ni Republika Hrvatska neće moći drugima nametati takva rješenja koja nisu u njihovu interesu. Najnoviji dokaz tome su planirane autoceste Rijeka-Trst i Zagreb-Krapina-Maribor za izgradnju kojih hrvatska strana pokazuje mnogo interesa ali ne i slovenska, pa to otežava uspostavljanje međusobnog dogovora.

Neizbježna posljedica vojnog napada na Republiku Hrvatsku i ratnih operacija vođenih na njenom području jesu velika materijalna razaranja na prometnoj infrastrukturi i prijevoznim sredstvima, prekid veza i otežano komuniciranje između pojedinih dijelova Hrvatske te Hrvatske sa susjednim zemljama, zatim otežani ili prekinuti poslovni kontakti s domaćim i stranim partnerima, narušena organizacijska struktura i dr. Procjenjuje se da je za protekle dvije godine rata i oružanog otpora pričinjena šteta, neposredna i posredna, u iznosu više od 2 milijarde dolara. To bi, najgrublje rečeno, bilo oko jedne desetine dosad procijenjenih ratnih šteta u Hrvatskoj u odnosu na jednu trećinu udjela prometa u vrijednosti ukupnih osnovnih sredstava Republike Hrvatske. Od toga je najveći dio šteta nastao u cestovnom i željezničkom prometu te na području pošta i telekomunikacija, dok je u pomorskom, riječnom i zračnom prometu iznos šteta znatno manji.

Osim dosadašnjih razaranja budući razvoj prometa u Hrvatskoj otežat će mnogi naslijeđeni problemi tehničke, institucijske i organizacijske naravi. Od tih problema treba prije svega spomenuti nehomogenost i nedovoljnu razvijenost suvremene mreže, zastarjelost velikog dijela prijevoznih sredstava, zaostajanje u primjeni suvremenih tehnoloških i poslovnih dostignuća, nedovoljnu akumulativnost i reprodukcijску sposobnost većine poduzeća u djelatnosti prometa. Prisutna je također nedovoljna zainteresiranost korisnika i davaoca prijevoznih usluga za sniženje transportnih troškova, za poboljšanje kvalitete prijevoza, a neracionalna je i unutrašnja organizacija rada u većini prometnih grana i poduzeća.

Takvo se stanje u najvećoj mjeri može pripisati činjenici da se prometna politika suviše oslanjala na administrativne mjere i zakonske propise, da je bila suviše kruta i nedovoljno poticajna. Privredni su subjekti u prometu ponajviše računali na pomoć države i paradržavnih organa, pa je izostala veća aktivnost u rješavanju razvojnih pitanja vlastitim snagama. U takvim okolnostima inercija razvoja bila je prisutnija od smišljeno usmjeravanoga i poticanog razvojnog procesa do kojega treba doći u novonastalim političkim i ekonomskim uvjetima.

ELEMENTI NOVE PROMETNE POLITIKE U HRVATSKOJ

U bitno promijenjenim razvojnim uvjetima do kojih će doći ne samo zbog prestanka ratnih sukoba i jačanja tržišnih odnosa nego i zbog novih tendencija u razvoju europskog prometa (integralni transport, multimodalni pristup rješavanju transportnih problema, zajedničko europsko tržište i dr.) treba računati i s promjenama u vođenju prometne politike u Hrvatskoj. U nizu takvih promjena sve prisutnijih u zapadnoeuropskim zemljama proces odlučivanja sve se više prenosi s centralnih na decentralizirane razine. Razne mogućnosti izbora prometne politike, kao što je deregulacija, pri-

vatizacija ili povezivanje privatnog i društvenog sektora, postaju sve brojnije i prisutnije.

Osim tih promjena u našem okruženju za definiranje razvojne koncepcije i strategije Hrvatske jednako su važni, ako ne i važniji, unutrašnji faktori. To su:

- promjene u ekonomskim odnosima koje daju veća prava privrednim subjektima,
- promjene u društvenim odnosima koje u jednaki položaj stavljaju sve oblike vlasništva.

Budući razvoj prometa u Hrvatskoj, koji će prvih nekoliko godina uključivati vlastitu obnovu i obnovu zemlje, mora se temeljiti na nekoliko pretpostavaka.

Prva je pretpostavka da će se promet obnavljati i razvijati u skladu s potrebama hrvatskog gospodarstva i stanovništva i da će stoga u pogledu visine i strukture ulaganja slijediti te potrebe. Tek nakon faze obnove bit će moguće razvijati i one prometne aktivnosti koje mogu biti poticajne za razvoj novih, propulzivnih djelatnosti. Pritom je izuzetno važno da obnova prometa ne bude jednostavna reprodukcija dosadašnjega, dosta zastarjelog tehničkog, tehnološkog, organizacijskog i drugog stanja, već da u sebi što više sadrži suvremenih spoznaja i dostignuća. I ma koliko je u politici razvoja budućeg prometa poželjno voditi računa o sadašnjim ekonomskim teškoćama zemlje te o teškoćama koje će nastupiti nakon prestanka rata, buduća razvojna politika ne smije ipak biti suviše opterećena tim teškoćama. Razvojna koncepcija je uvijek vizija budućeg razvoja i ako nema dobre i dalekovidne vizije, mogu se upropastiti i ona sredstva kojima se raspolaze.

Druga je pretpostavka da će budući ekonomski rast domaće privrede i rast stanovništva te razvitak potražnje za prijevoznim uslugama koje će iz toga rasta proisteći biti glavne odrednice budućeg razvitka prometa. Odgovarajući utjecaj na razvoj prometa imat će i veće korištenje hrvatskih tranzitnih prometnica od strane drugih zemalja s obzirom na činjenicu da u proteklom desetljeću u svijetu brže raste međunarodni nego domaći promet. No pri ulaganju u razvoj tranzitnog prometa u Hrvatskoj treba voditi računa o oportunitetnim troškovima ili o isplativosti takvog ulaganja.

Treća je pretpostavka da će opadajuća stopa fizičkog opsega teretnog prometa u odnosu na rast društvenog proizvoda ukupne privrede i povećani udio u društvenom proizvodu onih aktivnosti koje imaju manje potrebe za prijevozom, relativno usporiti rast društvenog proizvoda u djelatnosti prometa.

Četvrta je pretpostavka da će se ubuduće brže razvijati integralni transport koji će izazvati radikalne promjene u odnosu na klasični način rada pojedinih prometnih grana. Da bi se osiguralo ostvarenje te pretpostavke, bit će nužna pomoć društva u osiguranju investicija za izgradnju kapaciteta integralnog transporta te u osposobljavanju kadrova za nove uvjete rada pojedinih prometnih grana.

Budući da se promet ne odlikuje većom akumulativnošću, a još je manje moguće očekivati takvo stanje nakon prestanka ratnih operacija, razvitak će prometa u velikoj mjeri ovisiti o investicijskoj politici drugih djelatnosti, odnosno o investicijskoj politici društva. Kako su to najčešće velika ulaganja, posebno u prometnu infrastrukturu, veoma je važno da ona budu

u skladu s mogućnostima i potrebama narodnog gospodarstva. Ne smije se zaboraviti da je promet djelatnost koja omogućuje aktiviranje sredstava uloženi u druge djelatnosti, ali i djelatnost koja može umrtviti znatan iznos sredstava uloženi u nju i na prilično dugi rok.

Važan je dio razvojne koncepcije prometa oblikovanje i usmjerenost prometne mreže. Primarni je interes Hrvatske uspostavljanje dobrih prometnih veza između primorskog i kontinentalnog dijela zemlje koja će omogućiti brzo, sigurno, pouzdano i razmjerno jeftino kretanje ljudi i dobara. Također treba uspostaviti dobre prometne veze sa susjednim i za nas važnim europskim prostorom, prije svega s Mađarskom, Italijom, Slovenijom i Austrijom. Razlog za vođenje takve prometne politike nije samo geografsko-prometni položaj Hrvatske nego i najnovije promjene političkih odnosa u bivšoj Jugoslaviji te u Istočnoj Europi i Europi uopće koje iz temelja mijenjaju ciljeve i okvire dosadašnje prometne politike Hrvatske.

U tom pogledu na važnosti dobiva pravac Zagreb-Rijeka s priključkom na talijansku mrežu, s jedne, i nastavkom od Zagreba prema Budimpešti, s druge strane. To nije samo pravac koji povezuje posavski i sjevernojadranski prostor, omogućujući najkraći izlaz na more i u svijet, nego je i alternativna veza za povezivanje Panonske i Padske nizine. Na važnosti dobiva također pravac Zagreb-Maribor s priključkom na austrijsku mrežu i s njegovim nastavkom prema srednjem Jadranu, odnosno Splitu. Za povezivanje južnoprimeškog i istočnopošavskog dijela Hrvatske veliko značenje ima pravac dolinom Bosne i Neretve. No za realizaciju tog pravca, za koji je također zainteresirana Bosna i Hercegovina, bit će potrebno postići suglasnost obiju republika. U takvoj razvojnoj politici uzdužni prometni pravci, neovisno o sadašnjim ratnim sukobima i nasilnom prekidu prometa na njima, gube ono značenje koje im se dosad pridavalo, premda im se ne može osporiti odgovarajuća uloga u prometnom sustavu Hrvatske i u povezivanju europskog prostora uopće.

S obzirom na jaku ekonomsku i društvenu ulogu prometne infrastrukture te visinu sredstava potrebnih za njenu izgradnju, ne može se očekivati da će se ta sredstva osigurati samo u okviru te djelatnosti i iz sredstava Republike Hrvatske. Iz ovog rata Hrvatska će izići ekonomski razorena i osiromašena, s višestruko većim potrebama za materijalnim sredstvima i stručnim uslugama od njenih mogućnosti, i to gotovo na svim sektorima ljudskog života.

U takvim okolnostima rješenje za oskudnost kapitala valja tražiti, ako je u pitanju djelatnost prometa, na dva načina, prvo, u ulaganju sredstava u one grane i u one objekte koji će u što kraćem roku donijeti što veće koristi, i drugo, u privlačenju inozemnih sredstava. To posljednje ne uključuje samo klasične oblike financiranja, kao što su investicijski zajmovi, već i primjenu prava koncesije, dioničarskih uloga iz inozemnih izvora te druge slične oblike financiranja. Za nas je to zasad jedino realan i opravdan način da se poveća materijalna osnovica za izgradnju magistralnih prometnica, posebno autocesta, te da se proširi broj i duljina pravaca kojima bi se Hrvatska u razmjerno kratko vrijeme uključila u mrežu suvremenih europskih prometnica. No pritom će se morati voditi računa o uvjetima pod kojima bi se ta sredstva ulagala u Hrvatsku kako preuzete financijske obaveze ne bi suviše opterećivale platnu bilancu zemlje.

ZAKLJUČAK

Društveno-ekonomske promjene koje su se u protekle dvije-tri godine zbile u Europi, na području bivše Jugoslavije te u Republici Hrvatskoj dovele su do promjene nosilaca prometne politike i subjekata prometne aktivnosti, a utječu također na transformaciju vlasničkih odnosa, razvojne koncepcije i institucijske osnove. Posebno je važno da će te promjene utjecati na preusmjeravanje prometne mreže i prometnih tokova u Hrvatskoj, te njen geografsko-prometnj položaj. Neke od tih promjena već su prisutne i vidljive, a neke se tek pripremaju i naslućuju.

Postavši samostalna i suverena zemlja, Hrvatska je sada u položaju da sama utvrđuje i vodi razvojnu politiku prometa. Može se očekivati stoga da će to činiti na način koji odgovara njenim potrebama, interesima i mogućnostima. Upravo sadašnje stanje materijalnih odnosa nameće velika razvojnog ograničenja jer su u očitom raskoraku potrebe i mogućnosti zemlje.

U takvim je okolnostima prijeko potrebno da se uspostave tehnički i ekonomski opravdani odnosi između troškova održavanja mreže, njene modernizacije i izgradnje nove mreže. U uvjetima u kojima smo se našli, prednost zacijelo treba dati – ako se radi o domaćim izvorima – obnovi prometne infrastrukture, zatim njenoj modernizaciji, a tek potom izgradnji nove infrastrukture. Sve ono što prelazi vlastite mogućnosti zemlje, a od interesa je i za domaćeg i stranog partnera, treba pod određenim uvjetima prepustiti stranom ulagaču. Problemi i opasnosti koje se pritom javljaju, ili će se možda pojaviti, valja dobro i navrijeme razmotriti.

LITERATURA

1. United Nations, Economic and Social Council, Economic Commission for Europe, ECE TRANS 85, Geneve, 13. II. 1991.
2. Mijo Mirković, (1968.) Ekonomska historija Jugoslavije, Informator, Zagreb.
3. Missing Networks a European Challenge, European Round Table of Industrialists, Brussels, 1990.
4. Transport in a Fast Changing Europe, Group Transport 2000 Plus, Brussels, prosinac 1990.

POLITICKE PROMJENE I RAZVOJ PROMETNOG SUSTAVA

U razvoju samostalne i suverene Hrvatske u prvi plan su došli problemi prometa. Javila se potreba da se prometni sustav Hrvatske prilagodi gospodarskim promjenama, tako da odgovara potrebama nove države. U skladu s time istaknut je zahtjev da se planski i dugoročno osmišli i provedu politika brzog prometnog valoriziranja Hrvatske, u skladu s njenim prirodnim prometnim pogodnostima i prvostrebnom ulogom prometa u ukupnom društveno-gospodarskom razvoju zemlje. Ta dva zahtjeva povećana zahtjeva, zaslužuju i nešto detaljniji osvjet.

Dr. sc. prof. Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, Marulićev trg 15, Zagreb, Hrvatska

SUMMARY

Changes in the Traffic System in Croatia and Elements of New Traffic Policy

by
Juraj Padjen

The paper deals with the possible scope and influence of socio-economic changes which have occurred during the last two to three years in the Croatian traffic system. The most important factors which have an effect on these changes are changes in Europe, changes within an area of former Yugoslavia and changes taking place in the Republic of Croatia. All the aforementioned changes on the whole are reflected in the changes in the protagonists of traffic policy and in agents of traffic activity in Croatia, on the process of transformation of ownership relations and institutional bases, and elaboration of new developmental concepts. The author is of the opinion that the final outcome of these changes will have an effect on the orientation of the traffic network and traffic flow in Croatia, on its geographic-transportational position, and on a change in the role of traffic in the socio-economic development of Croatia. The author mentions some elements of traffic policies which should be conducted in Croatia, to ensure that these changes are as successful as possible.

Primljeno: 16. rujna 1992.

Received: September 16, 1992.

U takvim okolnostima rješenje za oskudnost kapitala valja tražiti, ako je u pitanju djelatnost prometa, na dva načina, prvo, u ulaganju sredstava u one grane i u one objekte koji će u što kraćem roku donijeti što veće koristi, i drugo, u privlačenju inozemnih sredstava. To posljednje ne uključuje samo klasične oblike financiranja, kao što su investicijski zajmovi, već i primjenu prava koncesije, dioničarskih uloga iz inozemnih izvora te druge slične oblike financiranja. Za nas je to zasad jedino realan i opravdan način da se poveća materijalna osnovica za izgradnju magistralnih prometnica, posebno autocesta, te da se proširi broj i duljina pravaca kojima bi se Hrvatska u razmjerno kratko vrijeme uključila u mrežu suvremenih europskih prometnica. No pritom će se morati voditi računa o uvjetima pod kojima bi se za srodne ulagala u Hrvatsku kako preuzete financijske obaveze ne bi previše opterećivale platnu bilancu zemlje.