

DETERMINANTE PROMETNE POLITIKE HRVATSKE

Autor u članku razmatra dvije važne determinante u formuliranju prometne politike: geoprometni položaj Hrvatske i geopolitički položaj Hrvatske. To su dvije međusobno srodne determinante koje se u nekim slučajevima djelomično i preklapaju po svom obilježju, ali promatrane svaka za sebe i toliko specifične i osebujne da to daje razloga za njihovo individualiziranje i zasebno promatranje. Zaključak je autora da razmatrane determinante presudno utječu na utvrđivanje i vođenje prometne politike, ali da je teško kvantificirati njihov stvarni utjecaj.

Pojam i značenje determinanata

Opće uzevši, pod determinantom se podrazumijeva presudan, odlučujući činitelj o kojem ovisi neka pojava. No, na različitim su područjima života i ljudskog djelovanja nastale nešto drugačije definicije toga pojma koje bolje odgovaraju specifičnostima pojedinog područja i ulozi pojedine determinante. Dok se u biologiji determinantom smatra onaj čimbenik, odnosno ona živa čestica organizma koja je nositelj pojedinih nasljednih osobina i koja određuje razvitak osobina dotičnog organizma, u matematici je to broj kojim se množi skup brojeva poredanih po određenom pravilu. Potrebno je također spomenuti da se u filozofiji determinanta opisuje kao presudan faktor koji određuje pravac i cilj kretanja neke pojave, a u ekonomici, pak, kao onaj faktor koji određuje krajnji ishod ekonomske aktivnosti.

Slijedom te logike, determinante prometne politike može se opisati kao presudne činitelje razvitka prometa, a time i kao bitne elemente prometne politike. One određuju razvojne pogodnosti i razvojne mogućnosti i ograničenja, one utječu na pravac i dinamiku razvitka prometa i na krajnji ishod toga razvitka. Elementi tog razvojnoga procesa predodređeni su povijesnom uvjetovanošću prethodnog razvitka, postojećim društveno-političkim odnosima i gospodarskom razvijenošću promatranog područja i njegovog okruženja, prirodnim obilježjima, stupnjem tehnološkog napretka i mnogim drugim uzročno povezanim pojavama i odnosima.

* J. Padjen, znanstveni savjetnik u Ekonomskom institutu, Zagreb. Članak primljen u uredništvu: 14. 02. 2000.

Determinante prometne politike nisu, u pravilu, stalne, već su promjenljive veličine, podložne određenoj zakonomjernosti i uzročnoj uvjetovanosti. Stoga ih valja promatrati u funkcionalnoj ovisnosti i sveopćoj povezanosti s fizičkom okolinom i društvenom sredinom. One, dakle, podrazumijevaju uvjetovanost utjecaja i usmjerivanja koji bitno određuje fizionomiju, strukturu i karakter razvitka prometa, ali ne predstavljaju diktat prijekne potrebe koji isključuje postojanje i djelovanje slobodne volje i akcije društva i pojedinca.

Brojnost determinanti i raznovrsnost njihova obilježja i utjecaja daju razloga da ih se svrstava u razne skupine. Tako je moguće razlikovati kvantitativne i kvalitativne, ekonomske i neekonomske determinante, nacionalne i međunarodne, materijalne i institucionalne, itd.

Determinante koje utječu na razvitak prometa mnogobrojne su i njihova je međusobna povezanost i povezanost s razvojem prometa dosta složena. Ipak, kada se radi o dugoročnom razvitku prometa, neke determinante - kao što pokazuje dosadašnje iskustvo - imaju specifičnu i izrazito naglašenu ulogu. U tu je skupinu determinanti u ovome radu izdvojeno ovih šest determinanti: (1) geoprometni položaj, (2) geopolitički položaj, (3) reljefna obilježja Hrvatske i troškovi prometne mreže, (4) regionalne osobine hrvatskoga prostora, (5) prijevozna potražnja i (6) oblik hrvatskog državnoga prostora.

Vjerojatno bi se moglo pokazati kako bi bilo razloga da se i neke druge determinante uvrste u ovaj pregled, kao što je, recimo, tehnološki napredak, ali je isto tako sigurno da se nijednu od opisanih determinanti ne bi moglo izostaviti. Stvarni odnosi na dugi rok uvijek se pokazuju odlučnima, premda utjecaj drugih determinanti, napose ako sustavno djeluju u tijeku dužeg razdoblja, može biti veoma značajan. Zato ovdje uključene determinante nije potrebno smatrati isključivim determinantama, niti njihovo djelovanje promatrati neovisno o cjelini razvojnog procesa na području prometa.

Geografsko-prometni položaj Hrvatske

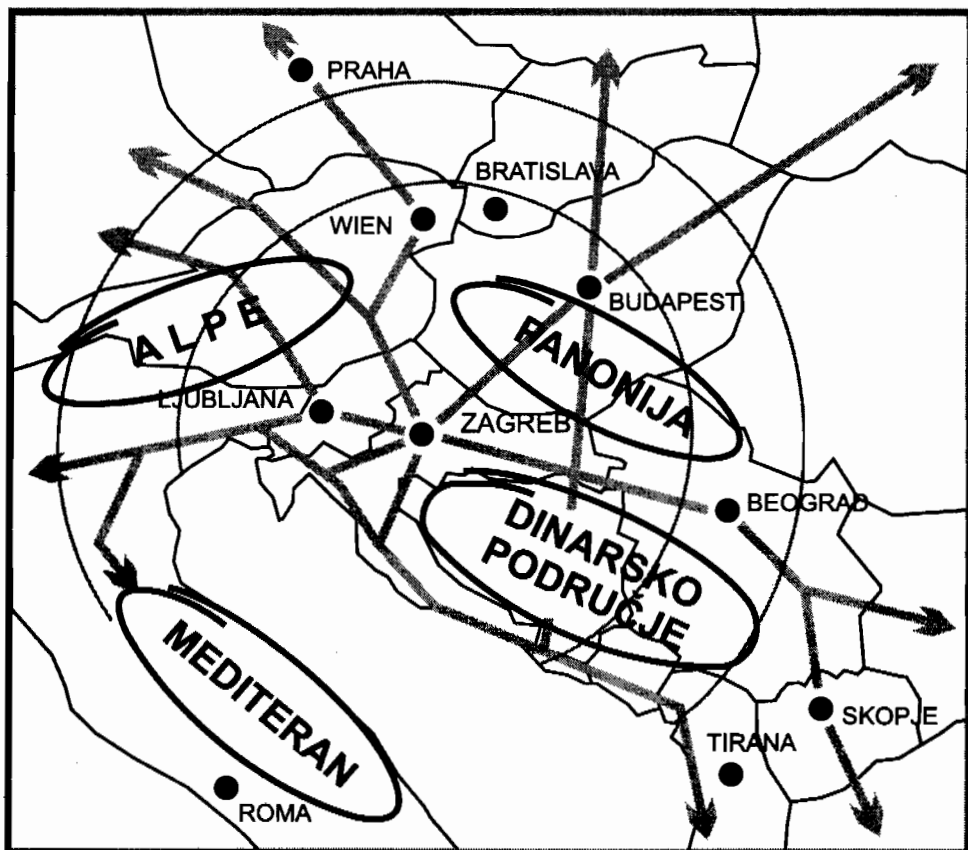
Obilježje geografsko-prometnog položaja Hrvatske

Hrvatska ima razmjerno povoljan geografsko-prometni položaj. Smještena između četiriju velikih europskih geografskih cjelina, koje čine alpski prostor, Pannonska nizina, Sredozemlje i dinarsko područje kao dio planinskog sustava Jugoistočne Europe, Hrvatska ima spojnu ulogu u povezivanju spomenutih područja i važnu posredničku ulogu u razmjeni njihovih roba i usluga. Preko njezina područja vode putovi iz Zapadne i Srednje Europe prema zemljama Jugoistočne Europe i Bliskog Istoka i iz zemalja srednjeg Podunavlja i njihovog zaleđa do morskih luka na Jadranu. To hrvatskom prostoru daje funkciju križišta važnih prometnih veza (slika 1.). Stoga je Hrvatska jedina europska zemlja koja je istodobno srednjoeuropska, sredozemna, podunavska i jugoistočnoeuropska zemlja. Ona je ujedno i jedina srednjoeuropska zemlja koja se oslanja na Jadransko more kao dio svjetskog

pomorskog puta i na Dunav kao jedan od najvažnijih i najduljih europskih riječnih plovnih putova.

Slika 1.

GEOGRAFSKO-PROMETNI POLOŽAJ REPUBLIKE



Opće značenje geografsko-prometnog položaja

Geografsko-prometni položaj ima velik utjecaj na razvitak prometa i svih onih djelatnosti koje uvelike ovise o stanju u prometu. Povoljan položaj može pogodovati ostvarenju ciljeva razvojne politike promatranoga područja, a nepovoljan prometni položaj može otežati postizanje tih ciljeva i učiniti ih manje prihvatljivima i teže ostvarivima. Obilježja toga položaja najviše dolaze do izražaja u udaljenosti promatranog područja od izvorišta sirovina, poluproizvoda, energije i drugih dobara prijeko potrebnih za proizvodnju i za široku potrošnju stanovništva, zatim u veličini udaljenosti od tržišta na koje promatrano područje može plasirati svoje proizvode

i svoje usluge, u trajanju putovanja i troškovima prijevoza, sigurnosti, pouzdanosti i pogodnosti prometnih veza i u drugim obilježjima prometnog sustava i prometnih veza. To znači da su udaljena i prometno izolirana područja, područja koja se ne nalaze u blizini glavnih prometnih putova i glavnih tokova kretanja putnika i roba i područja s nepovoljnim terenskim i klimatskim uvjetima u nepovoljnijem položaju od onih koja u tom pogledu imaju apsolutne i relativne prednosti.

U mjeri u kojoj su obilježja geografsko-prometnog položaja povoljnija, moguće je lakše i racionalnije organizirati proizvodnju i razmjenu na promatranom području, uspostaviti bolju prometnu mrežu i napraviti primjereniju podjelu rada i prostorni razmještaj gospodarskih i društvenih aktivnosti. Osim toga, područja s povoljnim geografsko-prometnim položajem mogu bolje i uspješnije obavljati posredničko-prijevozničke poslove za druga područja i za druge zemlje i u okviru toga razviti tranzitni promet. Takvo se nastojanje može kretati od iskorištavanja viškova raspoloživih prijevoznih i prekrajnih kapaciteta do izgradnje i ponude dodatnih kapaciteta.

Za puno je iskorištavanje geografsko-prometnog položaja potrebno, osim prednosti prirodnog položaja, raspolagati dobro razvijenom prometnom mrežom, odgovarajućom veličinom i kvalitetom prijevoznih sredstava, prekrajne opreme i skladišnog prostora u lukama i kopnenim terminalima, zatim otpremničkim, carinskim, financijskim, sanitarnim i drugim sličnim službama i dobro vođenom tarifnom i carinskom politikom.

Međutim, politika privlačenja tranzitnog prometa nema samo svoje tehničko-eksploatacijske, nego i svoje prometno-ekonomske granice. Dok prve čini odnos između veličine raspoloživih prijevoznih kapaciteta i veličine tereta koji se nudi za prijevoz, druge čini odnos između veličine prihoda i veličine troškova izazvanih tim prijevozom, a koji ne obuhvaćaju samo neposredne, nego i posredne troškove prijevoza (zakrčenost prostora i prometnica, onečišćivanje okoliša, prometne nesreće i dr.). Zato se umjesto politike privlačenja svakog prometa i po svaku cijenu, težište stavlja na politiku selektivnog privlačenja prometa koja vodi računa o iskorištenosti prometnog sustava, angažiranosti kapitala, radne snage i drugih resursa, o visini troškova i o njihovom odnosu prema visini ukupnih prihoda.

U kojoj mjeri geografsko-prometni položaj determinira ekonomsku ulogu i ekonomsku strukturu pojedinih područja, pokazuju primjeri onih područja i onih zemalja čija bi se prirodna osnova mogla inače ocijeniti razmjerno manje povoljnom. No, zahvaljujući prednostima svog geografsko-prometnoga položaja, lakoći pristupa do sirovina i tržišta, dobro vođenoj prometnoj i tarifnoj politici i uspješnom uključivanju u međunarodne razvojne tokove, ta su područja dosegla visoku razinu gospodarske i prometne razvijenosti. Najbolji je primjer tome Nizozemska koja ima veoma dobro razvijen prometni sustav namijenjen vlastitim potrebama prijevoza i potrebama zemalja koje se koriste njezinim prometnim sustavom, pa iz te aktivnosti crpe velike koristi. Engleska je prvenstveno zbog svojeg položaja svojedobno postala gospodarska i politička velesila.

Pritom je važno imati na umu da je značenje geografsko-prometnog položaja u određenoj mjeri promjenljivo, da je podložno utjecajima političkih i ekonomskih prilika u užem i širem okruženju. Poznati su primjeri o tome koliko su pojedina područja i pojedini prometni pravci mijenjali svoje značenje ovisno o ulaganju u prometni sustav, o društveno-ekonomskom stanju promatranog područja i ovisno o općoj prometnoj politici dotične zemlje. Stoga je na tom području gospodarskoga života potrebna društvena prisutnost, a u određenim slučajevima i društvena intervencija mjerama investicijske, tarifne i druge politike.

Značenje geografsko-prometnog položaja za Hrvatsku

Geografsko-prometni položaj Hrvatske pokazuje odnos hrvatskog prostora prema onim područjima njezina okruženja koji neposredno ili posredno mogu utjecati na njezinu prometnu valorizaciju (Žuljić, 1963., 61). Uspješno iskorištavanje toga položaja pretpostavlja razvitak prometa kao samostalne gospodarske djelatnosti, ne samo radi podmirenja vlastitih prometnih potreba, nego i radi podmirenja potreba drugih zemalja, kako bi se time povećao narodni dohodak.

Prema tome je geografsko-prometni položaj važan razvojni faktor, jer on, ovisno o svojoj kvaliteti, može pogodovati izboru i ostvarenju razvojne koncepcije prometa ili taj razvitak može otežati i učiniti ga manje uspješnim. Time on utječe na utvrđivanje prometne politike u Hrvatskoj i na mogućnost njezina ostvarenja. Pritom je korisno podsjetiti da se relativno značenje geografsko-prometnog položaja mijenjalo u tijeku vremena, a to pokazuje smanjenje uloge jadranskih i mediteranskih luka nakon otkrića Amerike i djelomičnog preusmjerenja njihovog pomorskog prometa i, posebno, prenošenja težišta rasta prometa na luke Sjevernog mora, i potom djelomičan povratak nekadašnjeg značenja mediteranskih luka nakon otvaranja Sueskog kanala u drugoj polovici 19. stoljeća. Dokaz je tome i primjer istočnojadranskog primorja koje je u vrijeme prevlasti austro-ugarskih interesa samo u svojem sjevernom dijelu bilo prometno valorizirano (Trst, Rijeka i Pula), da bi u uvjetima odvojenosti tih luka od njihovog zaleđa poslije Prvog svjetskog rata one ponovno nazadovale.

O osjetljivosti položajnih prednosti prema političkim promjenama govori i uspješan razvitak riječkog lučkog kompleksa poslije Drugoga svjetskoga rata i slovenske luke Koper u njegovoj neposrednoj blizini. Posve su suprotan primjer tome negativne posljedice blokovskog svrstavanja u Europi nakon Drugog svjetskoga rata koje je dugi niz godina sputavalo prometne tokove između nekih zemalja Srednje i Istočne Europe, s jedne, i naše zemlje, s druge strane. I najzad, za proteklih je nekoliko godina, zbog ratnog stanja i političke nestabilnosti na području bivše Jugoslavije, došlo do skretanja robnih i putničkih tokova s hrvatskih prometnih putova na putove susjednih zemalja.

Za vođenje razvojne prometne politike posebno je važno imati na umu da se prirodne prednosti geografsko-prometnog položaja mogu još više poboljšati, a slabosti toga položaja nadomjestiti poduzimanjem nekih drugih utjecajnih mjera,

kao što su tehničko-investicijske, organizacijsko-poslovne, tarifne i carinske i političke mjere. Stoga prednosti geografsko-prometnog položaja, kao što pokazuju primjeri iz novije i starije hrvatske prošlosti, nisu same po sebi dovoljna osnovica za veću uključenost Hrvatske u međunarodno transportno tržište.

U ocjeni geografsko-prometnog položaja Hrvatske važno je imati na umu da Hrvatska, kao što je već prije rečeno, obuhvaća dijelove četiriju velikih europskih regionalnih cjelina, tj. dijelove Sredozemlja, dijelove Podunavlja, rubne dijelove alpskog područja te dijelove dinarskog planinskog prostora koji razdvaja srednje Podunavlje od Sredozemlja. To hrvatskom državnom i etničkom prostoru daje obilježje geografski složenog i veoma specifičnog prostora u obavljanju posredničke uloge. Činjenica, pak, da je Hrvatska u prometnom smislu istodobno i sredozemna i podunavska zemlja i da joj to daje mogućnost neposrednog sudjelovanja u korištenju dvaju važnih europskih prometnih sustava: mediteranskog i dunavskog. U prvom slučaju Hrvatska raspolaže s nekoliko kvalitetnih lučkih lokaliteta na svojoj istočnojadranskoj obali, koji joj osiguravaju morski izlaz u sve dijelove svijeta i obratno, a dijelu srednjoeuropskih zemalja i najkraći pristup do morskih plovnih putova. Činjenica da Hrvatska obavlja, ili može obavljati, funkciju alternativnih izlaznih, odnosno ulaznih, vrata u svijet za pojedine zemlje Srednje Europe, ima za nju veliko gospodarsko, prometno, ali i političko značenje.

U drugom slučaju, Hrvatska je jedna od devet europskih zemalja kroz koje protječe ili čije granice omeđuje dunavski plovni put. To joj u mirnodopskim političkim odnosima omogućuje neposrednu riječnoplovidbenu vezu s većim brojem podunavskih zemalja, a posredstvom kanala Rajna-Majna-Dunav i sa zemljama koje pripadaju najvažnijem unutarnjem europskom plovnom sustavu rijeke Rajne. Osobitost je toga položaja i to što se u blizini Vukovara Dunav najviše približio sjevernojadranskim lukama, pa je, zahvaljujući još plovnosti Save i rijeke Kupe do Karlovca, već prije četvrt tisućljeća uspostavljen kombinirani riječno-kopneni prijevoz na tom prometnome pravcu. I dalje, da bi se izgradnjom plovnoga kanala Dunav-Sava i poboljšanjem plovnosti rijeke Save, pa i dijela Kupe, ta veza mogla učiniti još pogodnijom za robni prijevoz. To bi, zacijelo, ojačalo plovnu funkciju Dunava i Save u uspostavljanju prometnih veza sa svijetom, a geografsko-prometnom položaju Hrvatske dalo bi dodatnu vrijednost.

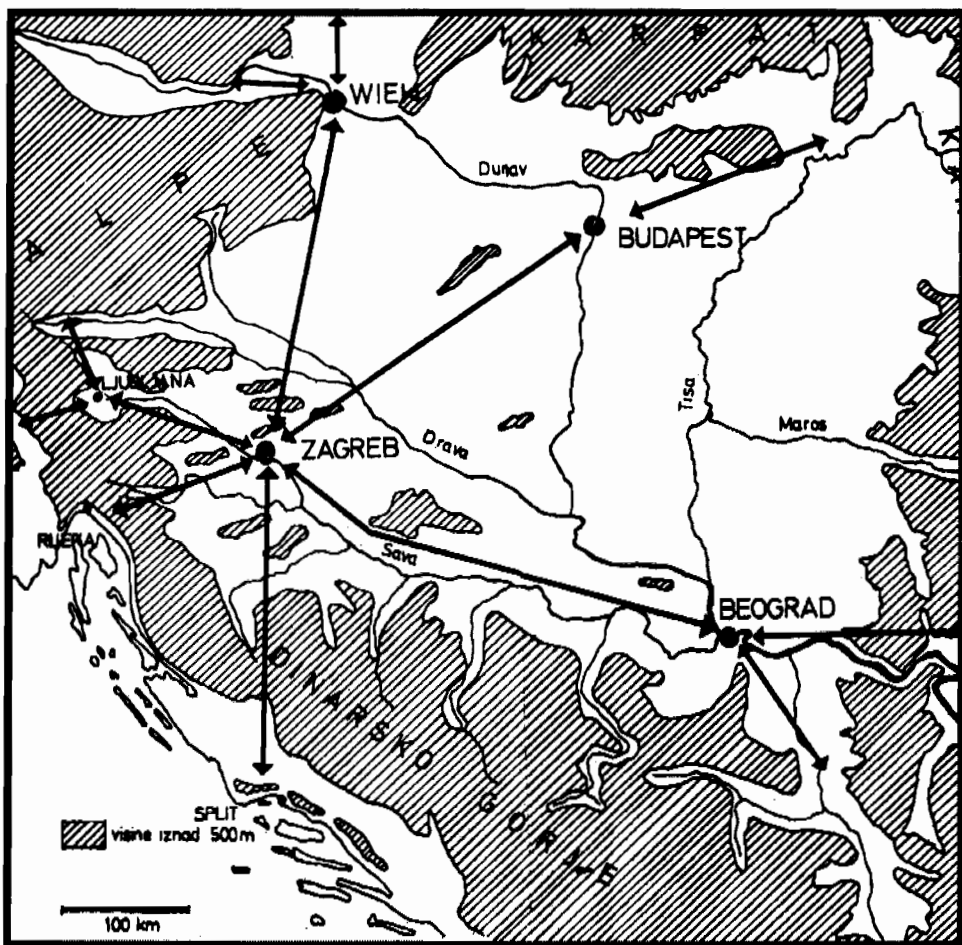
Posebno značenje u prometnoj valorizaciji Hrvatske pripada gradu Zagrebu. Nastao na mjestu na kojem se križaju tri magistralna transeuropska prometna pravca (slika 2.), Zagreb je postao jedno od najvažnijih križanja osnovne nacionalne, a u velikoj mjeri i europske prometne mreže. To je razlog da je Zagreb, kako to piše Roglić (1971., str. 31), u razdoblju od 1910. do svršetka sedamdesetih godina prošloga stoljeća imao najveću stopu rasta među glavnim gradovima u prostoru između srednjeg Podunavlja i jadranske obale.

Nažalost, trend gospodarskog razvitka Zagreba bio je donekle usporen u sedamdesetim i osamdesetim godinama zbog blokovske podjele Europe, a u devedesetim godina zbog srpske agresije na Hrvatsku. Valja se, međutim, nadati da će prednosti geografsko-prometnog položaja Zagreba ponovo doći do punog izražaja i da će ga to u novonastalim političkim i ekonomskim uvjetima u Hrvatskoj

i u njezinu okruženju učiniti najperspektivnijim križištem osnovne prometne mreže u Jugoistočnoj Europi.

Slika 2.

POLOŽAJ ZAGREBA NA KRIŽANJU VELIKIH PROMETNICA



Izvor: Josip Roglić: "Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske", Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb, 1971., str. 31.

Uspoređujući prednosti geografsko-prometnog položaja Hrvatske s prednostima susjedne Mađarske kao osnove gospodarskog razvitka tih dviju zemalja u prošlom, pa i u pretprošlom stoljeću, Bičanić (1951., str. 346) navodi ove tri

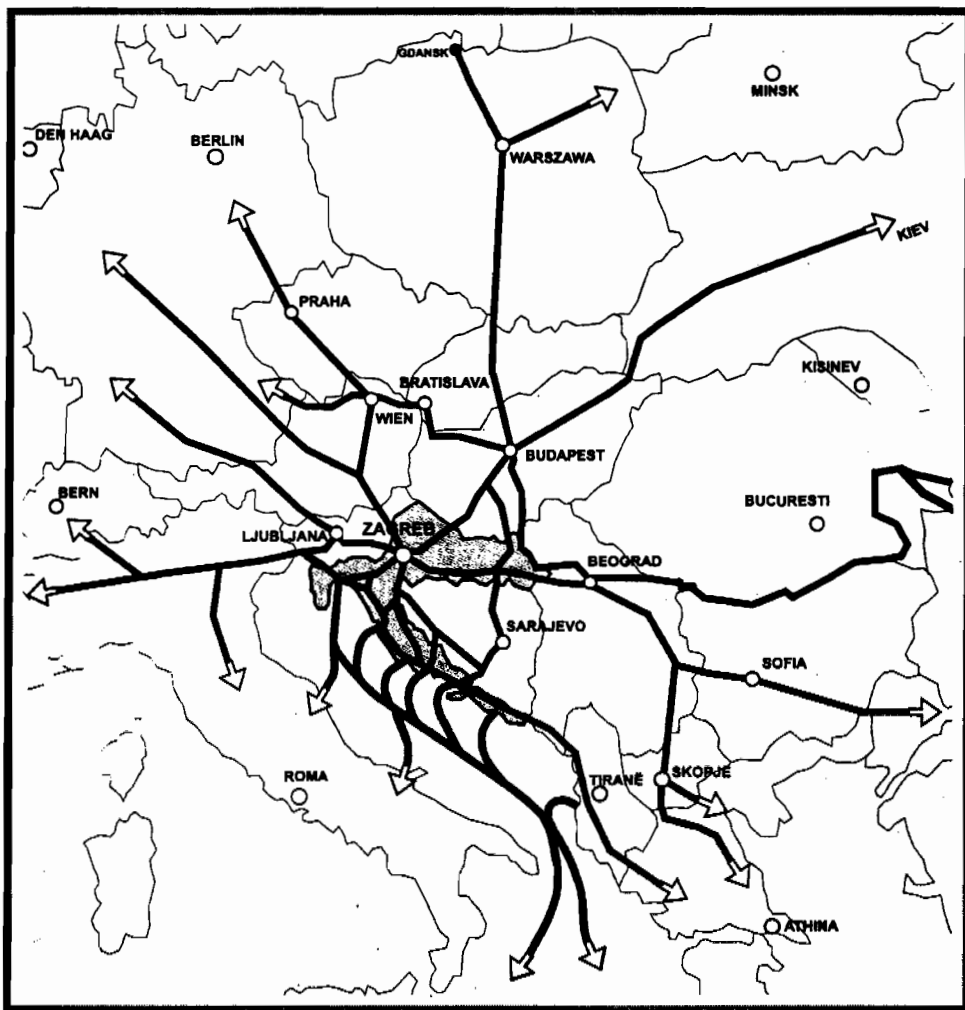
prednosti u korist Hrvatske: (1) more, koje Hrvatsku i njezino gospodarstvo dovodi u neposredan dodir sa svjetskim tržištem, (2) riječna luka u Sisku koja je najbliže smještena na plovnom putu iz Podunavlja na Jadran i na Sredozemno more, i (3) pogodnosti prometnog pravca od zapada prema istoku dolinom Save i pravca iz Podunavlja do Jadranskog mora koji pogoduju razvitku trgovine i tranzitnog prometa.

Te su prednosti i dalje prisutne i s njima valja računati u utvrđivanju prometne politike Hrvatske. No, za razliku od stanja u prošlom i u pretprošlom stoljeću, suvremena je Hrvatska, stekavši vlastitu samostalnost, u položaju da vodi vlastitu prometnu politiku i da bolje iskoristi prednosti svog geografsko-prometnoga položaja.

Na osnovi geografsko-prometnog položaja i organizacije u prostoru, u Hrvatskoj je službeno definirano sedam prometnih koridora (Vlada RH, 1998.) koji (1) služe unutarnjem povezivanju svih hrvatskih regija i ključnih žarišta razvitka, (2) međusobnom povezivanju Republike Hrvatske i Republike Bosne i Hercegovine, (3) povezivanju tih Republika sa svim važnijim dijelovima Europe. Kako se to vidi iz slike 3. te se koridore može svrstati u dvije glavne skupine:

Slika 3.

HRVATSKA U MREŽI EUROPSKIH KOPNENIH I POMORSKIH KORIDORA



Izvor: J. Božičević i sur.: "Prijedlog strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske",
IPV, Zagreb, listopad 1998.

I. POPREČNE KORIDORE KOJE ČINI:

- (1) Osnovni jadransko-podunavski smjer (Rijeka-Zagreb-Budimpešta-Kijev),
- (2) Pyhrnski smjer (Beč-Zagreb-Split).
- (3) Neretvanski i panonski smjer (Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta-Gdanjsk).
- (4) Zapadnobosanski smjer (Split-Banja Luka-Virovitica-Balaton).

II. UZDUŽNE KORIDORE KOJE ČINI:

- (5) Posavski smjer (München-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Sofija-Istanbul, odnosno Skopje-Atena).
- (6) Jadranski smjer (Milano-Trst-Rijeka-Split-Dubrovnik-Tirana-Atena).
- (7) Srednjobosanski i hercegovački smjer s dva kraka koji se odvajaju od smjera Zagreb-Bihać i dalje idu u smjeru: (a) Bihać-Sarajevo-Goražde, (b) Bihać-Livno-Mostar.

Prethodno spomenute prednosti geografsko-prometnog položaja omogućuju Hrvatskoj uključivanje u europski prometni sustav te sudjelovanje u koristima koje iz toga proizlaze. Posebno je važno da glavni prometni putovi u Hrvatskoj istodobno čine magistralne pravce europske prometne mreže. Vrijednosti tog položaja dolaze do izražaja na tri načina: (1) što Hrvatska kao jadranska zemlja ima otvoren put na sva svjetska mora, (2) što je kao podunavska zemlja uključena u najvažniji i najduži europski sustav riječne plovidbe i (3) što dolinom Drave, Save i duž istočnojadranske obale prolaze važni kopneni putovi koji povezuju Zapadnu i Srednju Europu sa zemljama Jugoistočne Europe i Bliskog Istoka. Posebno je značajno to što takav položaj Hrvatske i razvitak prometa na njezinom području omogućuje korištenje svih prometnih grana: pomorskog, riječnog i zračnog i svih grana kopnenog prometa, napose cestovnog, željezničkog i cjevovodnog, a u posljednje vrijeme i europskog sustava telekomunikacija.

No, spomenute se pogodnosti geografsko-prometnog položaja Hrvatske ne mogu apsolutizirati, zato što da postoje mogućnosti zaobilaznja njezinog prostora i dovođenja toga prostora u podređeni položaj. Na putu iz Zapadne, Srednje i Sjeverne Europe do obala Crnog mora, Grčke, Albanije i Bliskog istoka dvojake su mogućnosti zaobilaznja Hrvatske: prva je mogućnost korištenje prometnog puta preko Mađarske, Rumunjske i Bugarske ili preko Mađarske, Srbije i Makedonije, a druga je mogućnost korištenje kombiniranog kopneno-pomorskog puta preko Italije i Jonskoga mora.

To znači da se prednosti geografsko-prometnog položaja Hrvatske mogu dovesti u pitanje zbog tri glavna razloga: (a) zbog mjera što ih susjedne i druge zemlje mogu poduzeti da bi skrenule tokove putnika i roba na svoje područje i time ojačale svoj položaj na međunarodnom tržištu prijevoznih usluga, (b) zbog nedovoljne i neuspješne politike Hrvatske da iskoristi prednosti svog geografsko-

-prometnog položaja i (c) zbog izvanrednih i nepredviđenih okolnosti, kao što su rat, ekonomska blokada, politička i ekonomska kriza i sl. Dva su očita primjera za to: Blokavska podjela Europe u drugoj polovici dvadesetoga stoljeća i rat i politička nestabilnost na području bivše Jugoslavije u devedesetim godinama. Posljedica je tih okolnosti bio prekid, a potom znatno smanjenje robnih i putničkih tokova i zastoj u procesu prometne valorizacije Hrvatske.

Kad je riječ o prednostima geografsko-prometnog položaja Hrvatske, koje osiguravaju osnovu za uspješan razvitak prometa na njezinu području i za uključivanje Hrvatske u europski prometni sustav, ne treba također smetnuti s uma ni činjnicu da vrijednost toga položaja ima i svoju nepovoljnu stranu. To je, prvo, konfiguracija planinskog zaleđa istočnojadranske obale koje svojom visinom, širinom i dužinom stvara znatne prirodne prepreke prometu, a zbog otežane prohodnosti zahtijeva visoke troškove uspostavljanja i održavanja prometnih veza. Drugo, pogodnosti geografsko-prometnog položaja Hrvatske u isto su vrijeme jačale težnje susjednih zemalja i nekih vanjskih sila za utjecajem, pa i za vlašću nad hrvatskim prostorom i njezinim prometnim sustavom, a to zato da bi stekli strateške prednosti u odnosu na okruženje i da bi osigurale za sebe nesmetan protok vlastitih roba u uvozu i izvozu.

Geopolitički položaj Hrvatske i njezina prometna politika

Opće značajke geopolitičkog položaja Hrvatske

Geopolitički položaj Hrvatske jedna je od onih determinanti koja snažno utječe na prometnu politiku u Hrvatskoj, možda čak i jače od mnogih drugih. To ne proizlazi samo iz spoznaje da se nijedna zemlja, pa tako ni Hrvatska, ne može razvijati neovisno o svom geografskom položaju i izdvojeno od svoga okruženja, a niti neovisno o rezultatima dosad vođene prometne politike u Hrvatskoj i prema Hrvatskoj. Stoga se, s obzirom na prethodno razmatranje o geoprometnom položaju Hrvatske, može reći da Hrvatska ima povoljan geografsko-prometni položaj, ali veoma osjetljiv geografsko-politički položaj.

Geopolitički je položaj Hrvatske, prema dosta ustaljenom mišljenju (Pavić, 1973., str. 28 i 94), moguće objasniti njezinim geografskim položajem i njezinim političkim okruženjem. Budući da se tu radi o međusobnoj povezanosti tih odnosa, geopolitički se položaj Hrvatske može smatrati dinamičnom kategorijom, koja je zbog trajnog i živog razvojnog procesa u njezinom okruženju izložena znatnim promjenama. Stoga je za potpunije objašnjenje geopolitičkog položaja korisno razmotriti značajke njezina zemljopisnog položaja i značajke njezina okruženja.

Geografski položaj Hrvatske

Geografski položaj Hrvatske i njezina fizičko-geografska svojstva imaju najveći utjecaj na njezin geopolitički položaj. Geografska svojstva hrvatskoga teritorija imaju snagu teško promjenljivih prirodnih, demografskih i drugih svojstava, a čine ih prirodni uvjeti i životni prostor, stanovništvo i njegova naseljenost, gospodarska osnovica, povezanost geografskih i političkih faktora i sl. (Vučić, 1995.). Stoga one mogu poslužiti u objašnjenju hrvatske prošlosti, hrvatske sadašnjosti i u utvrđivanju hrvatske budućnosti, a zbog međusobne povezanosti i uzajamnosti odnosa mogu također biti od koristi za utvrđivanje geopolitičkih odrednica buduće prometne politike u Hrvatskoj.

Ocjenjujući geografski položaj Hrvatske mnogi su autori došli do zaključka da je taj položaj važan, ali i veoma osjetljiv. Po Bićaniću je (1939., str. 98) važnost geografskog položaja Hrvatske određena činjenicom da ona ima more i da preko njezina teritorija prolazi više važnih prometnih putova. S jedne strane, Hrvatska seže do Dunava, koji zajedno s kanalom Rajna-Majna-Dunav i sa samom rijekom Rajnom, predstavlja najduži europski riječni plovni put, a sa druge strane, do Jadranskog mora koje se najdublje usjeklo u europsko kopno. Između ta dva važna plovna puta, koristeći se hrvatskim prostorom, prolaze najkraće prirodne veze Podunavlja s morem, pa to hrvatskom teritoriju daje međunarodno značenje. Isto tako hrvatskim teritorijem prolaze prirodne veze između Zapadne Europe i Bliskog Istoka, pa se stoga hrvatsko područje, od toga napose Zagreb kao važno prometno čvorište, s pravom naziva europskim raskršćem (Bićanić, 1939., str. 99). Nažalost, zbog niza nepovoljnih povijesnih okolnosti, kao što to primjećuje Vučić (1995., str. 33) Hrvatska sve do nedavna nije uspijevala dovoljno zaštititi i bolje iskoristiti te svoje geopolitičke prednosti.

Zahvaljujući kvaliteti istočnojadranskog pomorskog puta, Hrvati su već zarana postali vrsni pomorci, zapravo prvi među svim Slavenima, i već na početku svoje državne samostalnosti razvili jaku pomorsku snagu na moru. Tradiciju pomorskog naroda Hrvati su zadržali sve do danas, pa su se Mađari, kako piše Bićanić (1939., str. 99), zahvaljujući samo uniji s Hrvatima mogli već od srednjega vijeka koristiti hrvatskim morem u trgovini sa svijetom. I sama je Austro-Ugarska monarhija, koristeći se uvelike hrvatskim izlazima na more, imala dobru vezu s ostalim prekomorskim zemljama. I obje su bivše Jugoslavije - ona između dva svjetska rata i ona poslije Drugog svjetskog rata - najveći dio svoje prekomorske trgovine ostvarivale preko hrvatskih morskih luka. Otuda trajna težnja Beča, Budimpešte i Beograda da za sebe osiguraju neposredan izlaz na Jadransko more.

Uz tako očitu važnost zemljopisnog položaja Hrvatske, očite su i neke slabosti njezina položaja. Jedna od najvećih slabosti jest činjenica da hrvatski teritorij nije jedinstvena prirodna cjelina, već je to složen prostor sastavljen od tri posve različita zemljopisna, klimatska i gospodarska dijela (panonski, planinski i primorski). Osim toga, ti su dijelovi, po svojoj prirodi i građi, istovjetni dijelovi četiriju većih zemljopisnih jedinica, među kojima se nalazi Hrvatska, a to su: Dinarsko-balkanski sustav, Alpski sustav, Panonski bazen i Jadransko more.

To je razlog zbog kojeg Hrvatska ne čini jedinstvenu geografsku cjelinu zaokruženu prirodnim granicama koje bi pogodovale njezinoj unutarnjoj koheziji. Umjesto toga, pojedini su dijelovi hrvatskoga teritorija mjestimice jače povezani sa stranim geografskim cjelinama, nego sa vlastitim nacionalnim prostorom. To je olakšavalo prodor tuđih utjecaja i jačanje stranih interesa, pa Lukas (1997., str. 93) u tome vidi korijene podvojenosti hrvatskih zemalja i slabljenje veza među njima. Tako je Primorska Hrvatska bila izložena dvostrukom tuđinskom pritisku i osvajanju - mletačkom s morske i osmanlijskom s kopnene strane, a prekovelebitski i prekodinarski dio Hrvatske, sveden na neznatan prostor ("ostaci ostataka"), stajao je ne samo pod udarom Turaka s istoka, nego i političkog pritiska Germana sa sjeverozapada i Mađara sa sjevera.

U uvjetima višestoljetnog nepostojanja vlastite države i jačih centripetalnih sila, pridonijele su jačanju elemenata političkog odvajanja i dezintegracije hrvatskoga prostora i razlike u prirodnim obilježjima pojedinih hrvatskih krajeva. To se ponajprije odnosi na Dinarsko gorje koje je zbog svoje širine i visine, i zbog teške prohodnosti otežavalo izgradnju prometnih putova, stvaralo zapreke kretanju putnika i robae, izoliralo primorsko od panonskog područja, te dovelo do dezintegracije hrvatskoga prostora na nekoliko veoma izraženih regionalnih jedinica - Slavoniju, Dalmaciju, Bosnu i tadašnju Hrvatsku, kao središnji dio nacionalnog teritorija.

S tim u vezi zanimljivo je zapažanje Pilara (1918., str. 12 i 13) i Čauševića (1945, str. 124) o utjecaju orografskog faktora na dugovjeku odvojenost Dalmacije i Bosne od matice zemlje, jednako kao i zapažanje Roglića (EJ, knj. 4., str. 163) o razlozima koji su otežavali političko i ekonomsko povezivanje Dalmacije i sjeverne Hrvatske. Svi oni drže da su prirodni faktori jačali sile nacionalnog razjedinjavanja, ali da oni ipak, kolikogod bili snažni i nepovoljni, nisu mogli dovesti u pitanje nacionalno jedinstvo. To je još manje bilo moguće za posljednjih pola stoljeća, kada je Hrvatska u dva navrata stjecala atribute djelomične državne neovisnosti, a prije jednog desetljeća i sve atribute takve neovisnosti.

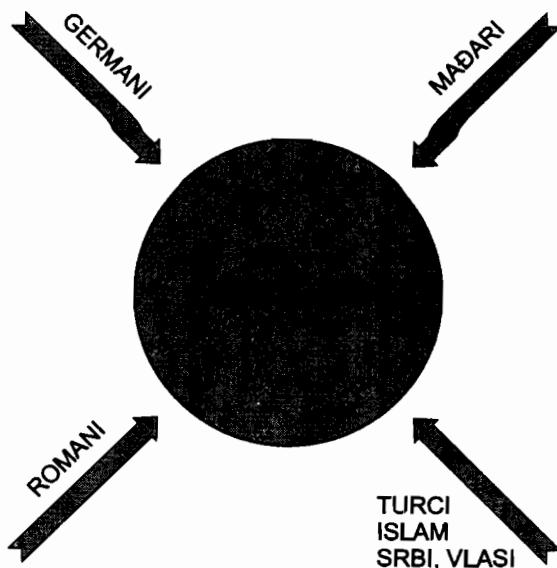
Smještena na rubnom prostoru nekoliko geografskih cjelina, na dodiru Zapadnog i Istočnog Rimskog carstva, rimske i carigradske crkvene jurisdikcije, Habsburškog i Osmalijskog carstva, Hrvatska je i sama postala pogranično područje. Bitne odrednice tog položaja jesu međusobni dodiri i utjecaji različitih kulturnih, političkih i gospodarskih cjelina i etnički, politički i vojni pritisci koji su, kao što pokazuje slika 4., dolazili s raznih strana: mediteranski s jugozapada, germanski sa sjevera, mađarski sa sjeveroistoka i balkanski s jugoistoka. Budući da je u tijeku povijesti dodir Istoka i Zapada češće dolazio do izražaja u obliku međusobnog nepovjerenja i sukoba, a samo iznimno u obliku uzajamnog razumijevanja i prožimanja, granični je položaj Hrvatske bio više smetnja, nego poticaj njezinu razvitku.

Spojnom, a u isto vrijeme i diobenom značenju Hrvatske, koje proizlazi iz njezinog osebujnog geografskog položaja, Lukas (1942., str. 12) pridaje veliko značenje. Budući da Hrvatska čini prijelazni pojas između sjevera i juga, zapada i istoka i da se prema općoj sustavnoj podjeli europskog kopna svrstava u Srednju i

Južnu Europu, ona iskazuje bicentričnu, dualističku ulogu, koja se očitovala kroz cijelu hrvatsku povijest u svim pojavama političkog, kulturnog i gospodarskog života, kao i svih ostalih pojava života.

Slika 4.

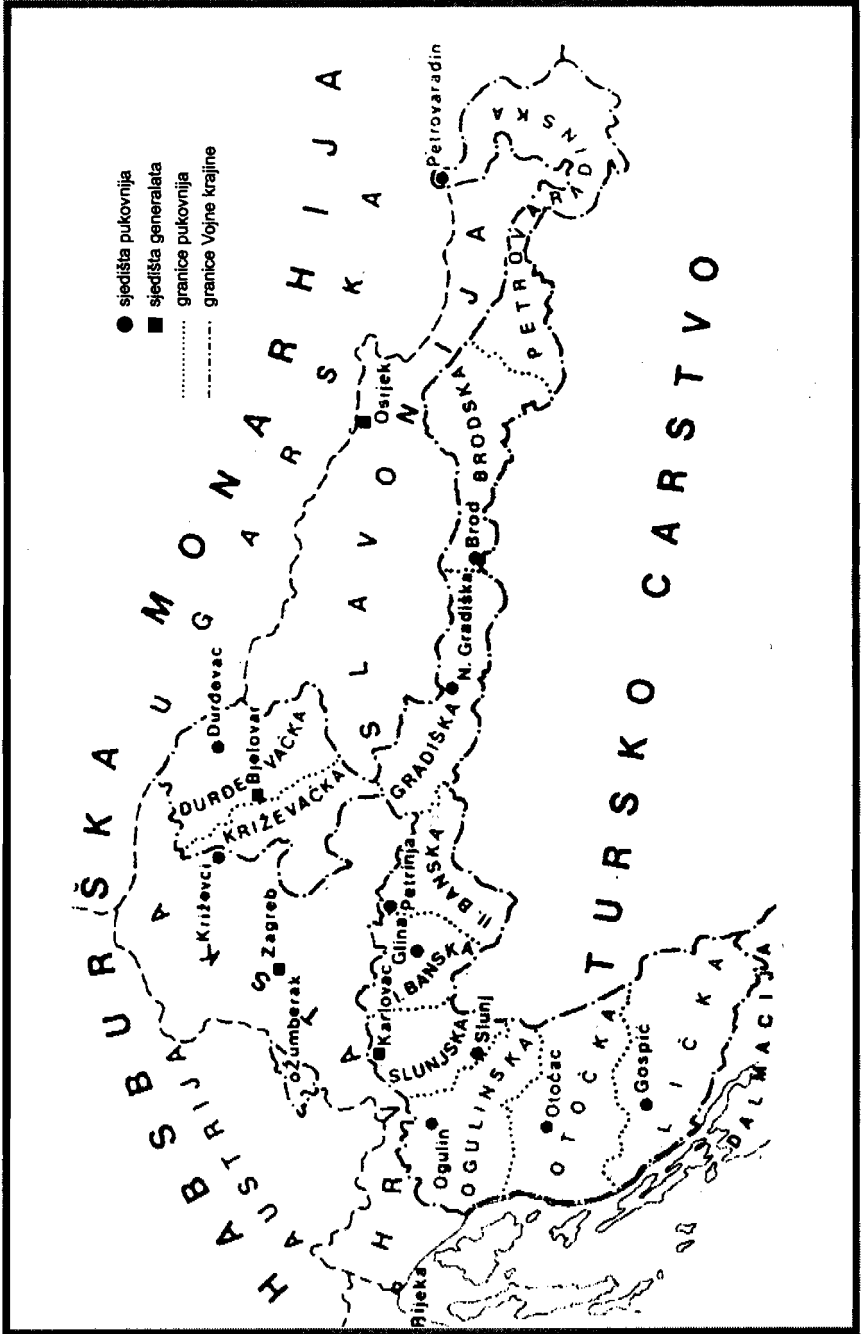
POVIJESNI GEOPOLITIČKI POLOŽAJ HRVATSKE



Izrazito je uočljiv primjer graničnog položaja Hrvatske postojanje Vojne krajine od svršetka 15. do svršetka 19. stoljeća na rubnim područjima Hrvatske smještenima sučelice Turskome carstvu. Na početku svoga postojanja Vojna je krajina bila organizirana kao obrambeni pojas protiv osmalijskog nadiranja, da bi poslije bila politički, vojnički, gospodarski i društveno izdvojena iz građanske Hrvatske. Time je Hrvatska bila još više podijeljena i svedena je na "ostatke ostataka nekad slavnog hrvatskog kraljevstva", kao što to pokazuje slika 5.

Do koje mjere izduženost i deformiranost hrvatskog državnog prostora utječe na to da znatan dio toga prostora ima značajke graničnoga područja pokazuje analiza koju je nedavno izveo Žuljić (1995., str. 24). Ako se na osnovi jednostavne udaljenosti od 10 do 50 km od granične crte, kao što to čini spomenuti autor, mjeri granično područje, tada oko 10 posto u užem i gotovo polovina državnog teritorija u širem smislu ima neke značajke graničnoga područja. To ilustrativno pokazuje slika 6., iz koje se također može zaključiti da rijetko gdje - od toga, pak, najviše u obalnom dijelu zemlje - zračna udaljenost kopnenog prostora od državne granice iznosi više od 50 km.

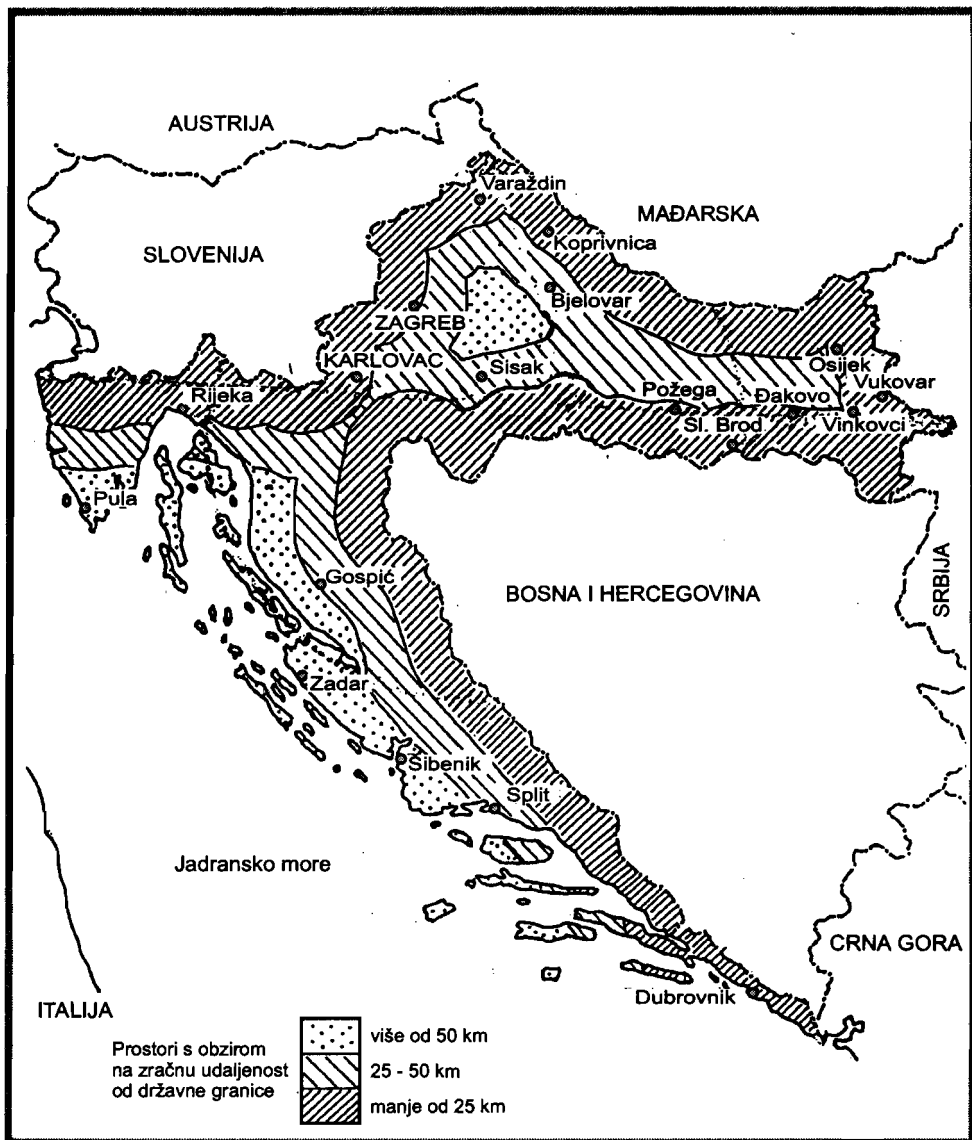
CIVILNA I VOJNA HRVATSKA I SLAVONIJA



Slika 5.

Slika 6.

UTJECAJ DRŽAVNIH GRANICA NA GEOGRAFSKU OSOBITOST PROSTORA REPUBLIKE HRVATSKE



Izvor: Stanko Žuljić: "Geostrategijski položaj Hrvatske", 1995., str. 383.

Znači, dakle, da su zbog fizičke otvorenosti rubnih prostora Hrvatske ti dijelovi bili izloženi jačem utjecaju susjednih zemalja, a da su u isto vrijeme, zbog planinskih prepreka u njezinom središnjem dijelu, bile otežane unutarnje veze i dodiri između pojedinih hrvatskih pokrajina.

Unatoč tako velikim prirodnim razlikama, geografskoj raščlanjenosti hrvatskoga prostora, unatoč graničnom položaju Hrvatske i nekim drugim čimbenicima koji slabe njezino jedinstvo i njezin geopolitički položaj, postoje i sile koje, kao što je prije rečeno, privlače pojedine dijelove zemlje njihovom nacionalnom i gospodarskom središtu te pridonose jačanju njihove homogenosti. Tome, zacijelo, mnogo pridonose etnička povezanost i istorodnost stanovništva koje živi na hrvatskom državnom prostoru, zatim povijesni i društveno-politički razvitak, zajednička kultura i tradicija i istovjetnost interesa. To je također i gospodarska osnovica, njezina struktura i komplementarnost.

Zbog svoje ekonomsko-proizvodne osnovice, hrvatski je prostor veoma raznolik, pa stoga može zadovoljiti raznovrsne potrebe svoga stanovništva. Hrvati posjeduju morski i dio važnog europskog riječnog plovnog puta, imaju plodna polja za uzgoj žitarica, voća i povrća, za uzgoj stoke, prostrane šumske površine za sječu i preradu drveta, i toplo more, razvedenu obalu i ugodnu klimu, što omogućuje razvitak ribarstva, pomorstva, turizma i mediteranske agrarne proizvodnje. To pogoduje unutarnjoj razmjeni materijalnih dobara, upotpunjuje opću strukturu domaće proizvodnje i potrošnje i čini ih manje ovisnima o uvozu stranih proizvodnih dobara, a to je neobično važno u kritičkim trenucima života nacionalne zajednice.

Geopolitičko okruženje Hrvatske i utjecaj toga okruženja na prometnu politiku

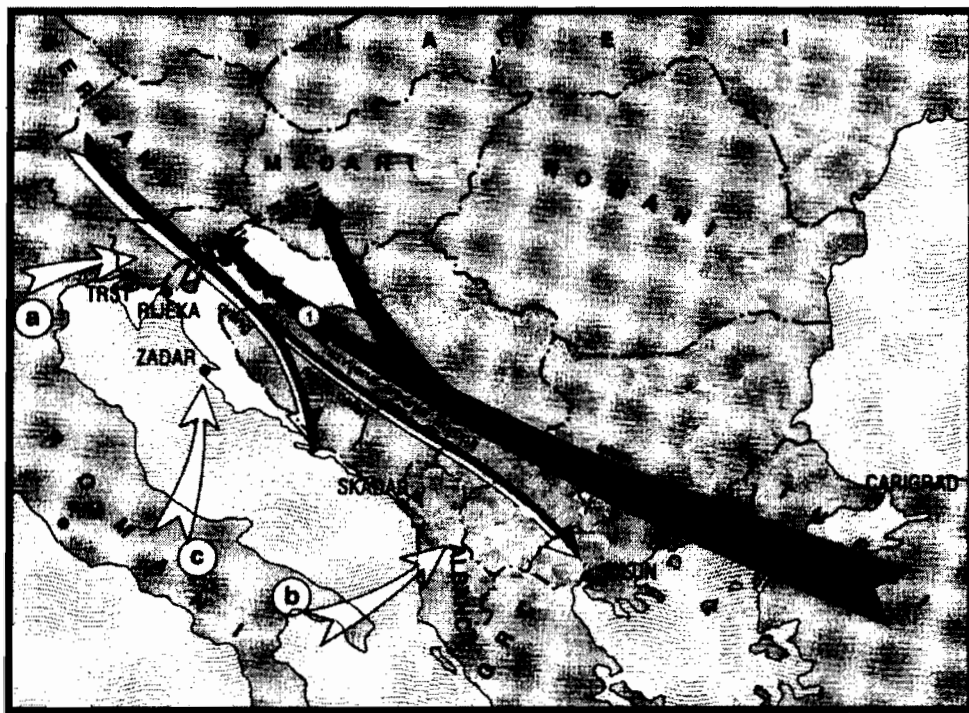
Geopolitičko okruženje Hrvatske čine države i njihove politike koje se odnosi na našu zemlju, pa stoga razlikujemo (a) države koje izravno graniče s Hrvatskom i (b) države iz bližeg geografskog okruženja, ako utječu na naš geopolitički položaj (Vučić, 1995., str. 279). Zato se geopolitički položaj pojedine zemlje gotovo uvijek razmatra prema ostalom dijelu svijeta, a to u određenim okolnostima može čak biti važnije od determinizma zemljopisnog položaja dotične zemlje.

Smještena na području različitih sfera stranog utjecaja i na pravcima širenja tuđih interesa, pritom još okružena pojedinim, brojčano većim narodima i s jako izraženim civilizacijama, a sama prostorno mala, i po demografskom potencijalu nedovoljno velika, Hrvatska se tako našla u specifičnom položaju. To, doduše, ističe važnost njezinog geopolitičkog položaja, ali istodobno pojačava osjetljivost toga položaja. Zato je već Kvaternik tvrdio da je položaj Hrvatske veoma težak i opasan, jer je zbog njezinog bogatstva, ljepote i geopolitičke važnosti svatko hoće za sebe, pa je stoga izložena raznim presizanjima (Vučić, 1995., str. 16). Supilo ide još dalje u opisu složenosti i težine toga položaja, pa piše kako su Hrvati na putu mnogim interesima i težnjama.

To su razlozi zbog kojih je čitavo jedno tisućljeće valjalo izdržati mađarski pritisak prema Jadranskom moru, zbog kojih je više stoljeća trajalo uporno nastojanje Venecije da zagospodari istočnojadranskom obalom i stekne monopolski položaj u plovidbi i trgovini na Jadranu. Tim se pretenzijama prema hrvatskim zemljama pridružila i germanska politika prema istoku poznata pod nazivom "Drang nach Osten". Iz suprotnog je, pak, smjera dolazio višestoljetni pritisak moćnog Osmalijskog carstva koje je, prodirući prema Zapadu, najžešće napadalo spojni prostor panonskog i primorskog dijela Hrvatske i životnu arteriju srednjovjekovne Hrvatske (slika 7.). Ako se tome dodaju i provale Tatara, sredinom XIII. stoljeća i križarski pohodi protiv vjerskih heretika u Bosni u istome stoljeću, zatim snažne migracije stočarskih Vlaha u predturskom i turskom razdoblju, tada se u cijelosti valja složiti s mišljenjem Roglića (1960., knj. 4., str. 124), kako je smještaj na ovom izloženom prolaznom prostoru donio teška povijesna stradanja i kako hrvatska opstojnost na ovome prostoru znači jedinstven uspjeh (1971., str. 7).

Slika 7.

ELEMENTI POVIJESNOG GEOPOLITIČKOG POLOŽAJA HRVATSKE



Izvor: Prema Mladen Klemenčić (ur.): "Atlas Europe", Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1997.

Premda se u međuvremenu mnogo toga promijenilo, presizanja za dijelovima hrvatskoga prostora nisu ni do danas prestala. Neka su, doduše, hegemonistička stremjenja ispala iz igre, ali su se javila i neka nova. Primjerice, osmajski osvajački smjer širenja prema zapadu, koji je išao preko hrvatskih zemalja, u proteklih je stotinjak godina zamijenjen velikosrpskim pretenzijama, a u naše doba i oružanim napadom na Hrvatsku. Za vrijeme fašističke Italije ponovno su oživjele pretenzije s Apeninskog poluotoka prema istočnojadranskim obalama, a u naše dane do izražaja dolaze nastojanja nekih velikih europskih i svjetskih sila da zadrže, ojačaju ili steknu politički, vojni i ekonomski utjecaj nad tim prostorom.

Za odnos između Hrvatske i njezinog okruženja značajno je dalje i to da su vlasti toga okruženja, kojima je Hrvatska dugo vremena bila politički i ekonomski podvrgnuta, ponajviše poticale razvitak onih djelatnosti i onih prometnih pravaca koji su bili u njihovom interesu. Zato Hrvati nisu dobili one željeznice koje su tražili i koje su bile u njihovom nacionalnom interesu, već samo one za koje su bili zainteresirani Beč i Budimpešta, a poslije i Beograd. To je bilo razdoblje u kojem su prometnu politiku u Hrvatskoj vodili oni koji nisu imali dovoljno razumijevanja za hrvatske potrebe. Stoga mnogi dobri prijedlozi i ideje nikada nisu prihvaćeni ni ostvareni.

Na raskorak između potreba i ostvarenja u izgradnji željezničkih pruga u južnoslavenskim zemljama zorno upozorava Mirković u predgovoru knjizi Z. Jelinovića o borbi za jadranske pruge (1957., str. IX). On piše, kako je svim istočnojadranskim morskim lukama, koje su u svojoj prošlosti pokazale izvanredne sposobnosti u brodogradnji, plovidbi, međunarodnoj i unutarnjoj trgovini, bile potrebne željezničke pruge normalnog kolosijeka za vezu sa zaleđem, Bokom Kotarskom, Dubrovnikom, Splitom, Šibenikom, Zadrom i Senjom. No, u prvih 75 godina građenja željeznica u ovim zemljama (1850-1914.) nijedna od tih luka nije dobila prugu normalnog kolosijeka, iako su neke od njih, kao Boka Kotorska, Dubrovnik i Senj imale sjajnu pomorsku prošlost, a druge, kao Split i Šibenik, prednosti geografskog položaja i prostorne veličine i zaštićenosti luke, a Zadar i prednosti geografskog položaja prema svom otočnom području i prirodno bogatstvo svog užeg zaleđa. Posljedice su takve politike, po Mirkoviću, bile kobne, jer su spomenute luke - u vrijeme razvitka kapitalizma u 19. stoljeću - ostale izolirane i isključene od masovnog prometa robe i ljudi sa zaleđem, kao što je i privreda toga zaleđa bila odsječena od tih morskih luka.

Primjeri loše vođene prometne politike u ovim krajevima, koje potom navodi Mirković, rječito svjedoče o nepovoljnom učinku izgradnje željezničke mreže na ovim prostorima: u Bosni su izgrađene uskotračne pruge koje su prema sjeveru imale jedini prijelaz u Slavonskom Brodu; pruge u Istri bile su vezane uz prugu Beč-Trst i izolirane od Hrvatske; Slavonija je, pak, prometno bila vezana za Mađarsku, a Rijeka je dobila željezničku prugu, luku i pomorsku trgovinu tek onda kad je uz pomoć bečkog dvora (tzv. "riječka krpica") bila oduzeta Hrvatskoj i pripojena Mađarskoj.

Na sličnu politiku izgradnje željeznica i luka na istočnojadranskoj obali upozorava i Melik (1952., str. 142), pišući kako je austrijska vlast pogodovala prometnim vezama između Trsta i Beča, a mađarska vlast vezama između Rijeke i Budimpešte. U isto je vrijeme Dalmacija bila političkom, pa prema tome i gospodarskom granicom odijeljena od zaleđa. Zbog toga je Trst već zarana bio povezan s austrijskim zemljama preko Slovenije, Rijeka preko Hrvatske s ugarskim krajevima, a dalmatinske su luke, zbog nepostojanja dobrih veza sa zaleđem, ostale samo neznatne lokalne luke. Iz toga Melik s pravom zaključuje kako je u vrijeme izgradnje željeznica u nas povijesni razvitak bio povoljniji za sjeverozapadni, nego za ostali dio našega primorja.

Koliko su interesi Beča, a poslije i Budimpešte, bili isključivi, pa i bezobzirni, u vođenju prometne politike na ovim područjima pokazuju tri primjera koje navodi Jelinović (1957., str. 34 i 35). Jedan se odnosi na prugu Zidani Most-Zagreb-Sisak, ogranak važne željezničke pruge Beč-Ljubljana-Trst, koja je u prvo vrijeme, tj. do izgradnje željezničke pruge Zagreb-Rijeka, izazvala nepovoljne učinke za narodno gospodarstvo Hrvatske. Ona je, naime, trgovinu Slavonije, Srijema i Vojvodine, koja je dotad kolskim putem išla na Senj i Rijeku, skrenula na prugu Beč-Trst i time uništila promet u tim lukama i na putovima dopreme robe iz njihovog zaleđa. Drugi se primjer odnosi na željezničke pruge u Istri koje su građene pravcem sjever-jug da bi povezale Istru s Bečom, dok neposredna veza Istre s Hrvatskom preko Rijeke nikada nije izgrađena. Treći primjer Jelinović vezuje uz višegodišnje nastojanje Hrvatskoga sabora da se po sredini Slavonije izgradi željeznica Zemun-Požega-Sisak-Rijeka koja bi povezala plodne krajeve Istočne Hrvatske sa gradovima Zapadne Hrvatske i s njezinim lukama na sjevernom dijelu Jadrana. Tadašnje vlasti nisu, ipak, pokazale razumijevanje za takvu prugu, niti su je ikad izgradile. Umjesto toga, Mađari su gradili radijalne pruge koje su polazile iz Budimpešte i promet usmjerivale prema tome gradu.

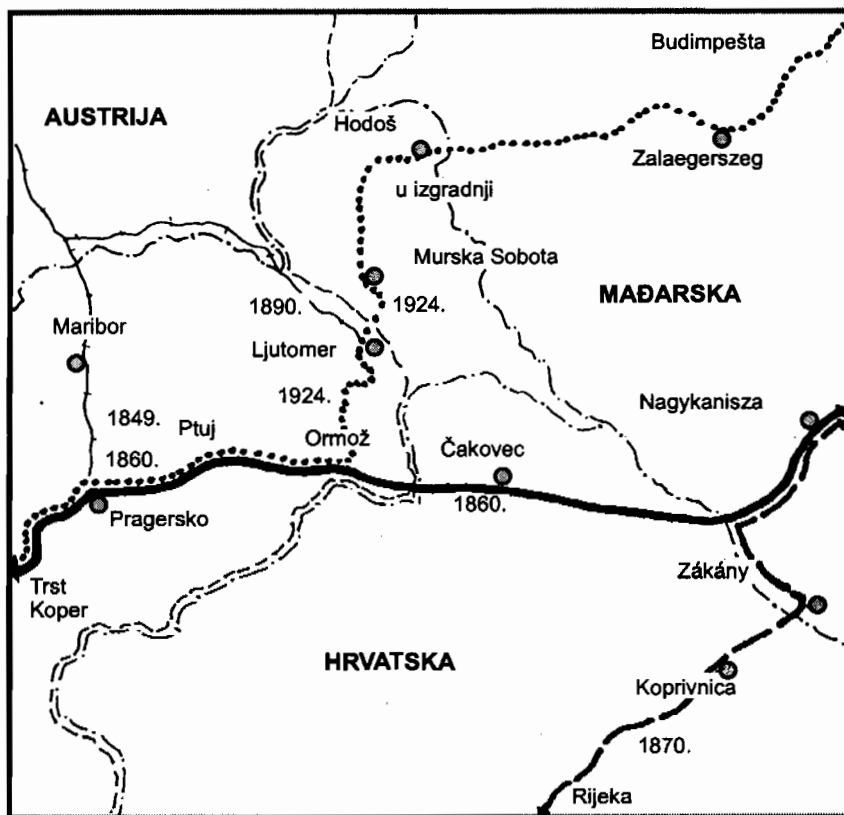
Kakav je utjecaj političkih prilika na promjene u izboru željezničkog pravca između Budimpešte i sjevernog Jadrana zorno pokazuju promjene koje se za proteklih 140 godina zbivaju u međimursko-prekmurskom prostoru. Naime, godine 1860. izgrađena je željeznička pruga Nagykanisza-Čakovec-Pragersko kojom je uspostavljena željeznička veza Budimpešte s Trstom, ali kada je godine 1867. došlo do austrijsko-ugarske nagodbe, Mađari su izgradili prugu Nagykanisza-Zákány-Koprivnica-Zagreb, a poslije i prugu Zagreb-Rijeka, kojom su omogućeni alternativna veza i neposredan izlaz Mađarske na sjeverni Jadran. Političke promjene nastale na početku godine 1990. potakle su Ljubljanu, ali i Budimpeštu, da pristupe modernizaciji i aktiviranju željezničke pruge Ormož-Ljutomer-Murska Sobota-Hodoš na slovenskom i dalje prema Zalaegerszegu na mađarskom teritoriju i time skrenu željeznički robni promet s riječkog na koparski pravac (slika 8.).

Znači, dakle, da razdoblje izgradnje željezničke mreže u Hrvatskoj karakterizira sukob triju različitih interesa: Beča, Budimpešte i Zagreba, s tim da je interes Zagreba bio najprirodniji, pa je stoga Zagreb i bio najpozvaniji da definira hrvatsku prometnu politiku. Nažalost, moć Zagreba bila je najslabija, pa su se njegovi interesi

najmanje uvažavali. Drugo je, pak, pitanje koliko su ti interesi mogli doći do izražaja u narodnom gospodarstvu ovog područja, ako se zna da je Hrvatska bila podvojena između Beča i Budimpešte i da u njoj nije vođena jedinstvena prometna politika. U tom je pogledu značajno to da je postojala posebna željeznička uprava za Bosnu i Hercegovinu, posebna za Hrvatsku i Slavoniju i posebna za Dalmaciju i Istru.

Slika 8.

UTJECAJ POLITIČKIH PRILIKA NA PROMJENE U IZBORU PRAVCA
ŽELJEZNIČKE VEZE IZMEĐU BUDIMPEŠTE I SJEVERNOG JADRANA
U MEĐIMURSKO-PREKOMURSKOM PROSTORU



- NAPOMENA:** Pravac željezničke pruge
do godine 1867. bez granica Budimpešta-Trst
unutar austrijskog carstva.
- - - - - 1867-1918. nagodbena granica Budimpešta-Rijeka
Austrije i Ugarske
- · - · - državne granice godine 1991. Budimpešta-Koper

Stvaranjem Jugoslavije pojavio se i četvrti interes, onaj iz Beograda, koji ne samo da nije bio bolji i prihvatljiviji, nego je u mnogome bio i lošiji od interesa Beča i Budimpešte. O tome najbolje svjedoči podatak da je od 3,8 milijardi dinara, koliko je od 1919. do 1938. bilo utrošeno za izgradnju željeznica u tadašnjoj Jugoslaviji, manje od jedne četvrtine tih sredstava utrošeno na izgradnju i dovršenje pruga u Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini i u Vojvodini, a sve je ostalo utrošeno u Srbiji, u Crnoj Gori i u Makedoniji (Jelinović, 1957., str. 37). Ništa manje nije značajno zapažanje Mirkovića (1950., str. 123), o planovima izgradnje tzv. Jadranske pruge. Naime, od 15 varijanti novopredložene jadranske željezničke pruge nijedna ne bi išla iz Zagreba, nijednom se od njih nije predviđao prolaz kroz znatan dio Hrvatske, nijedna ne bi direktno vezivala Vojvodinu preko Bosne s morem, već najprije s Beogradom. Stoga bi svaka od tih varijanti polazila iz Beograda i otuda išla prema moru, s tim da bi devet varijanti tih pruga imalo svoj izlaz u Kotoru, dvije u Baru, a samo jedna u Metkoviću i dvije u Splitu.

Ni socijalistička Jugoslavija nije dovoljno uvažavala potrebe i interese Hrvatske. Izdižući skupni interes iznad pojedinačnog interesa i iznad interesa pojedinih nacionalnih zajednica, socijalistička je Jugoslavija također vodila politiku jačanja Beograda kao svog političkoga središta. U tu je svrhu davala prednost prometnom povezivanju Beograda s republičkim središtima i izgradnji uzdužnih prometnih putova koji su uz spomenutu funkciju, zbog prostorne izduženosti tadašnje Jugoslavije, morale ojačati prometnu povezanost između pojedinih republika i pokrajina. Stoga je u svim planovima i izvedbenim programima apsolutnu prednost imala izgradnja "Autoputa Bratstva i Jedinstva", zatim izgradnja Podravske magistrale, radi povezivanja sjevernih dijelova Slovenije, Hrvatske i Vojvodine, Jadranske magistrale radi uspostavljanja boljih veza primorskog dijela Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Crne Gore s Kosovom i Makedonijom, a onda i kontinentalne magistrale koja je morala povezati središnji prostor Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Srbije i Makedonije. U takvim je okolnostima bila zanemarena izgradnja poprečnih putova u Hrvatskoj i uspostavljanje boljih prometnih veza između njezinog posavskog i primorskog dijela.

Valja se nadati da su stjecanjem državne neovisnosti i uspostavljanjem Republike Hrvatske kao suverene zemlje stvoreni prvi, prijeko potrebni preduvjeti da se bolje iskoriste prednosti geografsko-prometnog položaja Hrvatske i da se isprave povijesne pogreške u vođenju njezine prometne politike.

DETERMINANTS OF TRAFFIC POLICY OF CROATIA

Summary

After introductory consideration of the concept of determinants and their role in traffic development and formulation of traffic policy, the author considers two important determinants of this policy. First, this is a geotrafic position of Croatia and second, geopolitical position of Croatia. These are two mutually related determinants which in some cases partly overlap by its character, thus it is not always possible to draw a clear line of mutual demarcation. But observed separately, they are so specific and peculiar that this gives a reason for their individualization and separate observation. Then follows the second part of the paper in which it is estimated the influence of relief characteristics of Croatia and regional characteristics on the traffic policy of Croatia. The third part of the paper analyzes two remained determinants which influence this policy, and these are transport demand and a form of Croatian government space. It can be concluded that considered determinants decisively influence the establishment and conducting of traffic policy, but that it is difficult to quantify their real influence.