

Dr. **SMAIL SMAILBEGOVIĆ**
 Ekonomski fakultet
 Sarajevo, Trg Oslobođenja 1

Prometna politika
 Prethodno priopćenje
 UDK: 656+339.92:061.1EEZ
 Primljeno: 19.02.1990.
 Prihvaćeno: 24.09.1990.

EVROPSKA EKONOMSKA INTEGRACIJA I NEKI ASPEKTI IZMIJENJENE ULOGE TRANSPORTA

SAŽETAK

Autor najprije analizira povezanost transportnog faktora i razmještaja proizvodnje u Evropi, da bi zatim ukazao na probleme koji nastaju na sektoru transporta u vezi procesa ekonomske integracije u Evropi nakon 1992. Upozorava na neminovnost stvaranja jedinstvenog transportnog sistema i zajedničke saobraćajne politike u okviru Evrope, što se sve ne odvija ni lako ni jednostavno. Ako naša zemlja ne bi prihvatila takvu koncepciju, za nas bi to predstavljalo svojevrsnu izolaciju, što si ne možemo dozvoliti.

1. UVOD

Razvojne tendencije ekonomske međuzavisnosti među razvijenim državama, te promijene karakter i struktura međunarodnih ekonomskih odnosa, ispoljavaju se najočitije u vanjskoj trgovini kao i u razmjerama povećanja međunarodnih transportnih veza i odnosa koji obezbjeđuju realizaciju takvih procesa. To se može uočiti i iz podataka o ekonomskom razvoju posljednjih decenija za koji su karakteristične više stope rasta međunarodne trgovine u poređenju sa industrijskom proizvodnjom (tabela 1). Osim toga karakterističan je rast ukupnog prometa roba (uključujući i međunarodni pomorski prevoz) za 2-3 puta. Pritom oko polovine svjetskog prometa roba otpada na robnu razmjenu među razvijenim industrijskim zemljama. Takvi tokovi roba odlikuju se visokim stepenom koncentracije. Tako je na SAD 1986.g. otpadalo 15,6% vanjsko-trgovinske razmjene razvijenog svijeta; na SRNj 11,2%, Japan, 8,7%, Francusku 6,4%, V. Britaniju 6,0%, itd. U okviru toga između SAD i Kanade obavlja se 5,4% a SAD i Japana 3,9% ukupne razmjene. Udio razmjene SRNj sa njenim susjedima iznosi oko 12%.

Tabela 1. Prosječne godišnje stope rasta industrijske proizvodnje i robne razmjene

Pokazatelj	1951-1970.	1971-1984.
Industrijska proizvodnja	5,5	3,9
Izvoz	7,2	5,9
Ukupni robni prevoz	7,2	6,0
Unutrašnji robni prevoz	4,1	3,1

Izvor: (Sdviği v geografiji.....1984), str. 67.

Poseban momenat u svjetskoj podjeli rada predstavlja jačanje unutargranske podjele rada, što je rezultat širokog prodora TNK na svjetsko tržište (čiji je broj već prevazišao 650), tako da na unutarkorporacijsku razmjenu otpada već oko 1/3 ukupnog izvoza razvijenog svijeta. Sa svoje strane savremena naučotehnička revolucija unosi suštinske promjene u karakter međunarodne trgovine. Uporedo sa strukturnim promjenama u robnim tokovima jačaju novi zahtjevi prema ponudi transportnog faktora. Uz brzi rast transportnih kapaciteta koji proizlazi iz povećane tražnje za prevoznim radom na svjetskim robnim tržištima posebno je značajan faktor zahtjeva za kvalitetom transportnih usluga, pa je tako karakterističan rezultat uticaja naučno-tehničke revolucije na svjetskim transportnim tržištima stalan rast konkurentske osposobljenosti različitih vidova transporta uz jačanje mogućnosti njihove uzajamne zamjenjivosti.

Konkurencija se posebno oštro ispoljava između željezničkog, drumskog, riječnog i cjelovodnog transporta, naročito u onim slučajevima kada oni obezbeđuju dostavu roba do morskih luka. Navedeni faktori dovode do: pomjeranja u strukturi prevoza prema bržem razvoju drumskog transporta, razvoja i modernizacije odgovarajuće infrastrukture, ubrzanja obrtaja transportnih sredstava, do intenzivnog razvoja kombinovanih vidova transporta i odgovarajuće specijalizacije transportnih sredstava i usluga. Tako se u izgradnju i stalno usavršavanje kontejnerskih terminala i pristaništa osposobljenih za prihvata i obradu Ro-Ro i drugih specijaliziranih brodova a takođe u i podizanje distributivnih centara ulažu desetine i stotine miliona dolara.

2. TRANSPORTNI FAKTOR I RAZMJEŠTAJ PROIZVODNJE

Uticaj transporta, posebno putem troškova, na odvijanje procesa ekonomske integracije nije ni izdaleka istovrstan u prostornom pogledu. Ekonomska integracija povezana je sa pojavom da pod uticajem NTR optimalne razmjere preduzeća rastu, što sa svoje strane traži povećanje intenziteta, odnosno širine tržišta. Pa ipak postoji granična veličina teritorije na kojoj se razvijaju integracione tendencije i preko čijih se granica integracione težnje smanjuju. Ta

granična veličina, uz druge faktore, zavisi i od stepena transportne dostupnosti određenih prostora. Analiza transportne situacije integriranih zemalja pokazuje značajne razlike u transportnoj obezbjeđenosti, postojanje određenih osa razvoja uzduž kojih se formiraju transportni koridori, gdje transportno-ekonomske veze dostižu najveću koncentraciju i intenzivnost i uporedo s tim teritorije sa relativno malom i slabom transportnom bezbjedenošću. To čini složenijom teritoriju ekonomskih rejona i dovodi do složenog preplitanja zona gravitacije i sfera ponude proizvoda određenih industrijskih kompleksa. Gravitiranje se ostvaruje po transportnim koridorima uzduž polimagistrala. U osnovne polimagistrale regiona EZ spadaju: u Belgiji trase Antwerpen-Bruxelles-Charleroi, u Holandiji linije koje integriraju konurbaciju Ransstad; u Francuskoj transportni koridor Paris-Dijon-Lyon-Avignon-Marseilles, u SRNj magistrale koje idu uzduž Rajnske ose, u Italiji pravac Milano-Bologna-Firenze-Roma.

U uslovima Zapadne Evrope transportni faktor ostaje jedan od odlučujućih faktora u razmještanju industrijskih preduzeća, što se vidi iz rezultata istraživanja provedenog od Zapadnonjemačkog društva za razvoj regionalnih struktura. Od 828 preduzeća koja su odgovarala na pitanja, 30,4% smatralo je transportni položaj kao određujući, dok su postojanje rezervne radne snage, a u okviru toga i kvalifikovane, smatralo značajnim 27% preduzeća. Za nova industrijska preduzeća uloga transportnog faktora je još značajnija - 33% (66% preduzeća koja smatraju transportni faktor kao odlučujući) kao najvažniju komponentu ističu brzinu dostave, 20% niske transportne troškove, 17% stalnost i sigurnost otpremanja tereta¹).

Podaci u tabeli 2 predstavljaju sliku za industriju u cjelini, jer po pojedinim granama

Tablica 2. Rangiranje uloge različitih transportnih faktora pri izboru oblika transporta u industriji SRNj

Red. br.	Faktori transportne usluge	Relativna uloga u %
1.	Blagovremenost dostave	100
2.	Transportni troškovi	78,6
3.	Brzina dostave	75,3
4.	Dostave bez pretovara	65,5
5.	Poštivanje predviđenog kretanja	61,1
6.	Pouzdanost u očuvanju predmeta prevoza	59,4
7.	Regularnost transportiranja	32,1
8.	Opsluživanje klijentele	31,8
9.	Optimalna veličina otpravki	28,5
10.	Ekonomika pakovanja	28,4
11.	Daljna prevoza	14,6
12.	Preimućstva razmještanja	13,9
13.	Zavisnost od pogodnih uslova	10,4
14.	Tradicija i drugi faktori	11,6

Izvor: Sdvgi v geografii - 1984.

postoje značajne razlike. Tako su za ekstraktivnu i druge grane teške industrije bitni prije svega niski transportni troškovi, a faktor savremene dopreme za njih je u drugom planu. Za preduzeća prerađivačke industrije troškovi su na 3. do 5. mjestu, dok na prvo mjesto dolaze blagovremenost i brzina dopreme.

Interesantna je kompozicija faktora transporta pri različitim pojasevima udaljenosti. Ako, prema navedenim podacima, u cjelini kod tražnje za transportnim uslugama na prvom mjestu stoji faktor blagovremene dostave, to pri udaljenosti otpreme manjoj od 100 km za njim slijedi faktor poštovanja predviđenog kretanja, a pri udaljenostima od 100 do 500 km na drugom mjestu već stoji faktor niskih transportnih troškova, a pri udaljenostima većim od 500 km faktor brzine dostave.

Pri različitim godišnjim količinama otpreme komponovanje faktora se mijenja. Pri prevozima manjim od 1 mln t blagovremenost dostave igra odlučujuću ulogu, a kod većih obima na prvo mjesto izbijaju transportni troškovi. Na taj način za industrijsku klijentelu izdvajaju se tri faktora: brzina, blagovremenost isporuke i transportni troškovi.

Skraćivanje rokova dostave pruža mogućnost smanjivanja skladišnih rezervi i troškova vezanih za skladištenje. O značaju kvaliteta ponuđenih transportnih usluga moguće je suditi i po tome, što učešće drumskog transporta u prevozu sirovina i polufabrikata i izvozu gotovih proizvoda u istraživanim preduzećima dostiže 75%, dok na željeznicu otpada tek 17%.

3. PROCESI EKONOMSKE INTEGRACIJE U EVROPI I TRANSPORTNI FAKTOR

Proces ekonomske integracije koji se razvija u Zapadnoj Evropi usko je povezan i sa transportom koji u sve većoj mjeri jeste noseći faktor praktične realizacije tog procesa. Aktuelni integracioni procesi suštinski se razlikuju u odnosu na ranije stvarane međunarodne ekonomske odnose. To je prije svega proces stvaranja čvrstih veza u proizvodnoj sferi, a ne više kao ranije u sferi razmjene. Kooperacija (kao horizontalna tako i vertikalna) u industriji u međunarodnim razmjerama, povezana sa djelatnošću transnacionalnih monopola, u ogromnoj mjeri je podsticana snižavanjem carinskih barijera i širenjem teritorije na kojoj se vrši razmjena i prevoz roba. Navedeni procesi se nalaze u složenoj međuzavisnosti sa kretanjima u razvoju transportne infrastrukture i prevozne djelatnosti koja se izražavaju u preraspodjeli prevoza među vidovima transporta, u porastu uloge međunarodnih veza, te u promjenama strukture i daljina prevoza po vrstama roba. To rezultira promjenama učešća transporta u nacionalnom proizvodu, u ukupnim investicijama i ukupnim troškovima proizvodnje. U sferi transporta zemalja koje ulaze u Zajedničko tržište stvara se oko 10% DBP, u transport se ulaže 15 - 20% svih ulaganja, a oko 40% društvenih os-

novnih fondova otpada na transportne objekte. U transportu se troši 15 - 18% ukupne energije, pod objektima transportne infrastrukture nalazi se blizu 5% teritorije ovih zemalja²⁾.

Međutim, promjene međudržavnih ekonomskih odnosa, te teritorijalne i granske strukturne promjene u privredi, nisu dovoljno obezbijeđeni u transportnom pogledu, što zahtijeva preorijentaciju nacionalnih transportnih sistema zemalja u slijedećim pravcima:

- razvoj nedostajućih karika transportne mreže,
- povećanje broja i propusne moći pograničnih transportnih prelaza,
- promjene u međudodnosima vidova transporta u prevozu u vezi sa promjenama vrsta tereta i daljina prevoza,
- usavršavanje koordinacije u transportu uz izradu zajedničke transportne politike u vezi sa zaoštavanjem konkurencije, kako između pojedinih vidova transporta jedne zemlje, tako i zbog učešća inostranih transportnih kompanija koje su dobile dozvolu pristupa na nacionalna tržišta zemalja grupacije.

U uslovima integracije, korištenje od strane zemalja članica grupacije vlastitog "parka" transportnih sredstava vodi ka poskupljenju transportnog procesa povećanjem učešća praznih vožnji, usporavanjem obrta transportnih sredstava i smanjenjem elastičnosti u osvajanju "kompenzacionih" robnih tokova. Zbog toga je neizbježan uslov osposobljavanja transporta potrebama ekonomske integracije stvaranje na određenoj etapi razvoja jedinstvenog voznog parka i međunarodnih transportnih organa. Prethodno je neophodno usaglašavanje tarifne i tehničke transportne politike država učesnica, uz sprovođenje aktivnosti na unifikaciji parametara tehničkih sredstava i pitanja eksploatacije. Na taj način mjere tehničko-ekonomskog povezivanja nacionalnih transportnih sistema po svom značaju daleko prevazilaze granice čisto transportno-tehničkih problema. Privrede zapadnoevropskih zemalja u značajnoj mjeri zavise od realizacije proizvodnje na vanjskom tržištu (dio nacionalnog proizvoda koji izvoze zemlje Zapadne Evrope 5 puta je veći nego u SAD). Uslijed specifičnosti ekonomskog i geografskog položaja Zapadne Evrope u njoj posebno široki razmah dobija međunarodna privredna saradnja uz uzajamno preplitanje nacionalnih kapitala. Stvaranje međunarodnih proizvodnih kompleksa postalo je moguće zbog toga što su se transportni sistemi po svom tehničkom nivou, razmjerama, organizacionim oblicima i kvalitetu usluga blagovremeno prilagodili novim zahtjevima. Međunarodni prevoz i isporuke u okviru kooperacijske proizvodnje, za razliku od obične međunarodne trgovine, sastavni su dio proizvodnog procesa i u najtješnjoj su vezi, u tehnološkom pogledu, sa cjelokupnim ciklusom osnovne proizvodnje. Tako je Ford, koji ima tvornice u V. Britaniji, Belgiji i SRNj, objedinjene jedinstvenim tehnološkim procesom, organizovao kontinuirano kretanje željezničkih kontejnerskih kompozicija sa korištenjem brodske li-

nije Harwich-Zeebrugge koja transportuje dijelove i polufabrikate od engleskih preduzeća u Highwoodu u fabrike za montažu u Belgiji i SRNj. U obratnom smjeru prevoze se dijelovi koji se koriste u V. Britaniji u tvornicama iste kompanije. Na taj način željezničke brzovozne pošiljke na rastojanju od preko 1000 km (Highwood - Köln) obezbjeđuju funkcionisanje tog svojevrsnog međunarodnog industrijskog kompleksa.

Uticaj transportne integracije na kretanja i promjene u teritorijalnoj strukturi privrede ispoljeno je i u zemljama Beneluksa. Došlo je do preuzimanja tokova uvoznih roba, usmjerenih u SRNj, i njihove preorijentacije sa luka u SRNj na luke Holandije i Belgije, koje su se zbog formiranja EZ pokazale mnogo bližim Ruhru od zapadnonjemačkih luka Hamburga i Bremena. No samim tim nije ograničen uticaj integracije na razvoj ulaznih luka. One su privukle na sebe preduzeća niza transportno intenzivnih grana. Do 1/3 tereta koji prolazi kroz Antwerpen i do 1/4 onih koji prolaze kroz Rotterdam zaustavljaju se i prerađuju neposredno u tim lukama ili na prostoru koji neposredno gravitira ka tim lukama³⁾. Procjene pokazuju da se preko 1/3 novih kapaciteta hemijske industrije Ruhra zasniva na isturenim kapacitetima stvorenim u priobalnim pojasu van granice SRNj. Osim toga, transport sa svojim povezivanjem svih proizvodnih grana i sfere potrošnje važno je oruđe svake zemlje u borbi sa monopolima drugih zemalja. Zbog toga se u oblasti transporta tendencije centralizacije naglašeno ispoljavaju. Putem sprovođenja određenih tehničkih i tarifnih mjera država koristi željeznicu kao instrument ekonomske politike usmjeren na podršku nacionalnih monopola i jačanje njihove konkurentne sposobnosti. Protekcionistička uloga željezničkih tarifa naročito se ispoljava u konkurentskoj borbi morskih luka za proširenje svog zaleđa. Ta se borba zaoštava u onoj mjeri u kojoj su luke prinuđene da ulažu sve veće investicije u rekonstrukciju i modernizaciju te u skladu sa koncentracijom pomorskih robnih tokova. Tako sistem izuzetnih tarifa na željeznicama SRNj pojačava pozicije luka na Sjevernom moru na račun sredozemnih luka (posebno Trsta).

Strateško-politički razlozi su takođe sa svoje strane dugo usporavali realizaciju krupnih projekata za nacionalne transportne sisteme bez obzira na njihovu ekonomsku opravdanost u evropskim razmjerama (takav je slučaj projekta tunela pod La-Manšom). Osim toga, težnja pojedinih vlada da zaštite svoja transportna tržišta od prodora konkurencije i posebno da zaštite zone gravitacije svojih morskih luka, otežavaju razvoj mreže međunarodnih suhozemnih komunikacija. Tako cijeli niz projekata koji je predložila transportna komisija Zajednice nije ostvaren ili se ostvaruje sa velikim zakašnjenjem (elektrifikacija niza željezničkih linija u Belgiji, spajanje kanalom Dunkerque-a sa Seldom, izgradnja Saarskog kanala, i dr.). Važan uzrok

što se odgovarajuće vlade bez entuzijazma odnose prema široj izgradnji sastoji se u tome što one strahuju od zaoštrene konkurentne borbe između morskih luka. Istovremeno, organi Zajednice ne posvećuju dovoljno pažnje razvoju dijelova infrastrukture između raznih zemalja koji imaju lokalni značaj, pa radovi na planiranju i organizaciji takvih dijelova infrastrukture u pograničnim zonama još nisu dobili veći zamah.

Treba uočiti i odsustvo kompleksnosti u prilazu razvoju međunarodne transportne infrastrukture što je povezano i sa tradicijom u razradi tih pitanja koja je postojala još prije formiranja EZ u okvirima granskih međunarodnih transportnih organizacija. One postoje već desetina godina i kada su u poslijeratnom periodu u Evropi formirane opšte međunarodne organizacije u transportu kao što su Komitet za unutrašnji transport EK UN i Savjet ministara transporta, u odnosu na razvoj evropske infrastrukture, u njima su u osnovi zadržani granski pristupi.

Uporedo s tim, istupajući u funkciji stimulatora integracije, sprovodi se čitav niz tehničkih i organizacionih mjera usmjerenih na poboljšanje transportne povezanosti raznih zemalja. Na taj način na transportnom sistemu (a prije svega na željeznicama) odražava se i tendencija ka integraciji i ka dezintegraciji. U djelatnosti transporta razvijenog svijeta Zapadna Evropa zauzima značajno mjesto i odlikuje se dinamizmom u kretanjima strukture prevoza. Prema podacima koji se odnose na prvu polovinu 80-ih godina, na učešće Zapadne Evrope otpada 36% ukupnog prometa roba i 15% unutrašnjeg robnog prometa, 35% industrijske proizvodnje i 48% izvoza⁴⁾.

Značajna razlika između ukupnog i unutrašnjeg prometa govori o velikoj zavisnosti privrede zemalja Zapadne Evrope od izvoznouvoznih operacija. U SAD slika je obrnuta jer učešće SAD u unutrašnjem prometu razvijenog svijeta dostiže 34% a u ukupnom 11%. Za mnoge zemlje Zapadne Evrope karakterističan je visoki nivo razvijenosti transporta. Međutim, analize pokazuju da su odgovarajući troškovi prevoza po toni proizvodnje u Zapadnoj Evropi oko 4 puta manji nego u SAD. Uzimajući u obzir čak i to da je u Zapadnoj Evropi kompaktnost tržišta nešto veća, kapacitet prodaje prosječnog preduzeća u Zapadnoj Evropi je oko 10 puta manji nego u SAD. Te razlike su određene i širinom unutrašnjeg tržišta SAD koje nije podijeljeno državnim granicama, pa zemlje Zapadne Evrope još uvijek ne možemo smatrati za teritoriju sa jedinstvenim prometom roba i jedinstvenim sistemom ekonomskih veza. Političke granice kao i sistem različitih preferencija usmjerenih na zaštitu nacionalnog transportnog tržišta otežavaju jačanje osnovnih transevropskih transportnih pravaca i čine transportni sistem Zapadne Evrope manje elastičnim u poređenju sa američkim. Transport Zapadne Evrope u pojedinim vidovima ima manje rezervi za širenje propusne sposobnosti nego transport SAD. Opterećenost

osnovne riječne saobraćajnice Evrope - Rajne, dostiže ogromnu cifru od 50 mln t u donjem toku, dok je na Missisipiju tek oko 30 mln t, iako su na Rajni znatno teži uslovi navigacije. To se odnosi i na kretanja na osnovnim drumskim a takođe i na osnovnim željezničkim magistralama.

Razmještaj industrije u Zapadnoj Evropi uslovljava prosječnu daljinu prevoza tereta. U centralnom dijelu Zapadne Evrope, u prostoru Manchester - Marseilles - Roma - Hamburg - Manchester, koji čini svega 15% ukupne površine Zapadne Evrope, skoncentrirana je skoro polovina stanovništva i oko 2/3 industrijskog potencijala regiona što smanjuje udaljenosti prevoza. S druge strane, u SAD, osnovni ekonomski potencijal skoncentriran je na periferiji kontinenta, na sjevero-istoku. Osnovne veze ostvaruju se sa industrijskim centrima Juga i Zapada SAD koji se nalaze na udaljenosti od 2 do 3 hiljade km, što znatno povećava prosječnu udaljenost prevoza.

Analiza raspodjele prevoza roba na vidove transporta u Zapadnoj Evropi pokazuje za posljednjih 15 godina smanjivanje udjela željeznice u unutrašnjem robnom prevozu sa 26 na 15% zbog razvoja drumskog transporta čije se učešće povećalo sa 50 na 65%⁵⁾.

Proces prodora drumskog transporta u sferu željezničkog prevoza odvija se intenzivnije u malim i perifernim zemljama Zapadne Evrope, a razvoj unutrašnjeg vodenog transporta odvija se bržim tempom u zemljama kao što su Holandija i Belgija, s obzirom na njihov geografski položaj i razvoj krupnih industrijsko-lučkih kompleksa.

Isprepletenost i uzajamno presijecanje različitih transportnih magistrala uslovljavaju formiranje niza krupnih transportnih čvorova, u koje spada većina evropskih prijestonica i niz morskih luka i industrijskih centara. Tako tijesno povezivanje različitih vidova transporta stimulisalo je i razvoj mješovitih oblika prevoza posebno na bazi kontejnerizacije. Tako se oko 40% ukupnog prevoza željeznicom u SRN ostvaruje u mješovitom obliku, tj. premještanjem na druge vidove transporta uključujući i drumski prevoz. Posebno mjesto u transportnom sistemu Zapadne Evrope zauzimaju morske luke. Zahvaljujući širokim ušćima regulisanih rijeka, morske luke su prodrle na stotine kilometara u dubinu evropskog kontinenta i svojim vezama oslanjaju se na riječne saobraćajnice koje su međusobno spojene sistemima kanala. Na taj način, susretanjem morskog i riječnog transporta stvara se jedinstveni vodno-transportni sistem koji se proteže na velikoj površini. Morske luke u Zapadnoj Evropi, za razliku od SAD, nisu samo morska vrata za svoje zemlje nego imaju i međunarodno značenje. Dok u SAD osnovni tokovi morskog prevoza, kako obalskog tako i duge plovidbe, obilaze američki kontinent, to u Zapadnoj Evropi i ti tokovi prevoza roba prodiru u dubinu kontinenta. Tako se više od polovine tereta koji čini morski promet najveće luke na svijetu Rotterdama, transportuje u

unutrašnjost vodenim putem, uglavnom rijekom Rajnom. U uslovima razvoja ekonomske saradnje u okvirima evropskog regiona poseban značaj dobija razrada i realizacija programa transportne infrastrukture međunarodnog značaja. Istraživanja⁴⁾ koje je u vezi s tim proveo Komitet za unutrašnji transport EK UN još 1978. sadržavalo je zaključak o tome da osnovna "uska grla" (sekcije koje su dosegle zasićenost) u komunikaciji istok - zapad po pravilu se ne nalaze u pograničnoj zoni nego u unutrašnjosti zemlje gdje se na njih "naslanjaju" unutrašnji prevozi roba. Otuda vjerovatno proističe zaključak o potrebi diferencijacije međunarodnih i unutrašnjih transportnih tokova ponekad čak izgradnjom novih transportnih linija s ciljem udvostručavanja pojedinih pravaca.

4. ZAKLJUČAK

Evidentno je da su procesi ekonomske integracije među evropskim zemljama rezultirali pokretanjem krupnih promjena i u pravcu stvaranja jedinstvenog transportnog sistema koji bi što potpunije zadovoljavao potrebe narastajućeg ekonomskog povezivanja. Na tome se zasniva kako koncepcija stvaranja zajedničkog povezanog transportnog sistema tako i jedinstvene saobraćajne politike. Međutim, to je veoma složen proces koji se, s obzirom na mnoge okolnosti, ne odvija ni lako ni jednostavno. No, s druge strane, ne prihvatiti takvu koncepciju značilo bi za svaku evropsku zemlju pristajanje na svojevrsnu "izolaciju", na što teško da bilo tko može dati "saglasnost" u savremenoj fazi ekonomskog razvoja Evrope.

SUMMARY

EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION AND SOME ASPECTS OF THE CHANGED ROLE OF TRANSPORT

The author first reviews the correlation of transport factor and distribution of production in Europe, to subsequently point out the problems originating in the sector of transport in relation to the process of economic integration in Europe after the year 1992. The author reminds of the inevitability of introduction of a common transport system and a common transport policy in Europe which cannot proceed either in a smooth or a simple manner. Unless our country accepts this concept we shall witness a specific isolation which we cannot afford.

LITERATURA

- [1] Sdvigi v geografii naselenija i hozjajstva stran Zapadnoj Evropi, Moskva, Nauka, 1984.
- [2] Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, New York, 1986.
- [3] Teritorijalnaja struktura hozjajstva razvitih kapitalističkih stran v period NTR, Moskva, Nauka, 1989.
- [4] Ispredovane gruzovih transportnih potokor meždju stranami Vostočnoj i Zapadnoj Evropi, Ženeva, 1978.
- [5] Obščaja ekonomičeskaja perspektiva do 2000 goda OON, New York, 1989.
- [6] Privredni vjesnik, Zagreb, br. 2639 i 2640, januar, 1990.
- [7] Financing Europe's Railways A supplement to Euro-money, March, 1990.