

Dr. NEBOJŠA KOLARIĆ
Mr. JOVAN POPESKU
Politehnička akademija "Novi Beograd"
Viša turistička škola
Beograd, Kamenička 6

Prometna infrastruktura
Prethodno priopćenje
UDK: 656.8.022.816(497.1)
Prilmeno: 02.03.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

SAOBRAĆAJNI TRANZITNI PRAVCI KROZ JUGOSLAVIJU OD INTERESA ZA BUDUĆE JEDINSTVENO TRŽIŠTE EZ

SAŽETAK

Autori najprije analiziraju saobraćajne tranzitne pravce kroz Jugoslaviju koji su interesantni za buduće jedinstveno tržište EZ, i to kako sa stanovišta putničkog tako i robnog prometa. Upozoravaju na hitnu potrebu izgradnje nove i rekonstrukciju postojeće željezničke mreže u skladu s tendencijama na velike brzine. Posebno težište pridaju razvoju saobraćajnih pravaca kroz Jugoslaviju kao faktoru unapređenja tranzitnog turizma u odnosu na buduće jedinstveno tržište EZ.

1. SAOBRAĆAJNO-GEOGRAFSKI POLOŽAJ I KOMPATIVNE PREDNOSTI JUGOSLAVIJE U TRANZITNOM SAOBRAĆAJU

Osnovna karakteristika saobraćajno-geografskog položaja Jugoslavije jeste da se ona nalazi upravo na raskrsnici najkraćih tranzitnih, pre svega suvozemnih, pravaca između Zapadne Evrope i Bliskog i Srednjeg istoka te pravca Sever - Jug, između zemalja Srednje i Istočne Evrope i luka na Jadranskom moru otvorenih prema Otrantskim vratima i Sredozemlju. Oba ova pravca pokrivena su kroz Jugoslaviju željezničkim i drumskim magistralnim saobraćajnicama. Na pravcu Zapadna Evropa - Istok, teritorija Jugoslavije u dužini od preko 1000 km predstavlja najkraći željeznički pravac i to prugom Jesenice/Sežana-Dimitrovgrad/Gevgelija i takodje drumski, autoputem "Bratstvo i jedinstvo" na istoj relaciji.

Na suvozemnom pravcu Sever - Jug po značaju se izdvaja relacija Subotica - Beograd - Gevgelija i Beograd - Bar. Robna razmena i sledstveno tome robni tokovi na relaciji između Istoka i Zapada predstavljaju najznačajniji faktor za modernizaciju i razvoj odgovarajućeg magistralnog pravca kroz Jugoslaviju. Jer, zemlje Zapadne Evrope pojavljuju se kao veliki uvoznici i konzumenti srednjoistočne nafte, dok u obrnutom smeru teče transfer tehnologija i tokovi izvoza industrijskih proizvoda. Upravo su tokovi ovih roba orijentisani, uglavnom, na suvozemni transport granama željezničkog i drumskog saobraćaja gde se kao najkraća veza nameće tranzitni pravac preko naše zemlje. Ovaj oblik tranzita do početka iračko-iranskog sukoba bio je u stalnom porastu a samo u perio-

du od 1971-1976.g. tranzit preko Jugoslavije prema Iranu, Iraku, Kuvajtu i drugim zemljama Bliskog i Srednjeg istoka porastao je 5 puta. U tom periodu prosečno je preko naše zemlje u robnom saobraćaju tranzitiralo oko 130 hiljada kamiona. Zanimljivo je da na kamione Grčke, Bugarske i Turske registracije otpada 47%, dok u prevezenim tonama robe iznosi 50%. Od ukupnog broja svega 3% otpada na kamione jugoslovenske registracije, dok su 97% strane registracije.

Osim neospornih komparativnih prednosti na suvozemnim kontinentalnim tranzitnim pravcima Jugoslavija ima posebne karakteristike i kao jadransko-mediteranska i kao podunavska zemlja. Ove su dve karakteristike značajne jer omogućavaju najkraći kombinovani suvozemno-pomorski transport i najkraću odgovarajuću vezu zemalja Srednje Evrope sa prekomorskim mediteranskim zemljama i u interkontinentalnom saobraćaju. Sledeća karakteristika ispoljava se u atraktivnostima priobalja sa razvijenim turističkim saobraćajem odakle i proizlazili interes zemalja EZ za izgradnju Jadranskog autoputa paralelno sa već postojećom Jadranskom magistralom.

Drugo "Jugoslovensko more"¹⁾ predstavlja reka Dunav koja vodenim putem povezuje veliki broj evropskih država i omogućava vezu rečnim putem između srednje i jugoistočne Evrope. Posle 1992.g., puštanjem u saobraćaj kanala Rajna-Majna-Dunav, komparativne prednosti ovog vodenog puta kroz Evropu biće u mnogome odlučujuće za vezu između Severnog i Crnog mora te će se kroz Jugoslaviju ploviti brodovima na oba ova mora. Jugoslavija koja se po položaju nalazi između industrijski razvijenih zemalja Evrope članica EZ i istočnih zemalja pretežno poljoprivrednog karaktera proizvodnje, još više dobija na značaju kao tranzitna zemlja.

Raskrsnica ovih dvaju pravaca, Istok-Zapad i Sever-Jug, na teritoriji naše zemlje otvara široke mogućnosti za intenzivni razvoj tranzitnog saobraćaja i to pre svega železnicom, kada se radi o suvozemnom transportu.

S obzirom da među granama kontinentalnog saobraćaja železnica ima najveće komparativne prednosti pre svega u bezbednosti, a zatim u domenu potrošnje energije i ekološkom domenu²⁾, sve do činjenice da proizvodi najniže eksterne troškove za društvo, te uzimajući u obzir nove tendencije "Huckepack" i kontejner-

skog transporta, realno je očekivati da se najintenzivniji razvoj suvremenog tranzita preko Jugoslavije odvija upravno ovom granom saobraćaja. U prilog ovakve tvrdnje govori i činjenica da je UIC izradila Plan evropske magistralne mreže železničkih pruga u dužini od 40 000 km, gde 26 000 km predstavljaju tranzitne magistrale. U okviru studija koje tretiraju glavne evropske železničke magistrale tri se odnose i na pruge jugoslovenskih železnica i to studije "Balkan", "Tauern" i "Jadran". Osim toga postoji i načelni pristanak JŽ za učešće u programu Trans-Europ železnice Sever-Jug u okviru programa razvoja UN gde se kao učesnice javlja 14 zemalja.

Saglasno sa pomenutim planom i saradnji sa UIC, u okviru mreže glavnih magistralnih evropskih pruga uključene su sledeće magistralne pruge kroz Jugoslaviju:

1. E-70: Paris - Milano - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Sofija - Istanbul - Ankara i dalje E-702 i E-704 za Bliski istok.
2. E-85: Budapest - Beograd - Atina, sa pravcem E-79 Beograd - Bar.
3. E-65: Gdanjsk - Varšava - Beč - Ljubljana - Rijeka - Koper - Trieste.
4. E-69: Budapest - Kotoriba - Ljubljana - Koper - Trieste.
5. E-79: Beograd - Bar kao logični nastavak magistrale E-85.
6. E-71: Budapest - Zagreb - Karlovač - Rijeka.
7. E-751: Zagreb - Sunja - Split - Šibenik kao logičan nastavak magistrale E-71 i
8. E-771: Subotica - Vinkovci - Vrpolje - Kardeljevo kao krak međunarodne magistrale E-85.

Iz navedenih magistralnih pravaca padaju u oči tri magistralne pruge kroz Jugoslaviju koje se javljaju kao paralelni pravci i to E-79 (Beograd - Bar); E-771 (Subotica - Kardeljevo) i E-751 (Zagreb - Split - Šibenik). Međutim, ova se tri pravca međusobno ne isključuju jer predstavljaju vezu jadranskih luka sa zemljama Srednje i Istočne Evrope, a ujedno i njihov izlaz na Mediteran.

Još značajniji deo robnih tokova i mase prevezenih putnika pripada drumskom saobraćaju, u kojem je prevezeno 1986.g. 1024 mln putnika i 170,7 mln t robe, a u železničkom 126 mln putnika i 90,5 t mln t robe. Analogno situaciji u železničkom saobraćaju gde se oko 75% robe prevozi na svega 30% mreže pruga - u drumskom saobraćaju, takodje, najveća masa obima prevoza putnika i robe vrši se na glavnim magistralnim E-putevima.

Najvažnija tranzitna magistrala drumskog saobraćaja kroz Jugoslaviju svakako je autoput "Bratstvo-jedinstvo" koji preko teritorije Jugoslavije na dužini od preko 1000 km predstavlja vezu zemalja Zapadne Evrope sa Grčkom, Turskom i Bliskim istokom. Ova magistrala od Jesenica i Sežane preko Ljubljane, Zagreba, Beograda i Niša do Dimitrovgrada, prema Bugarskoj i Turskoj i Gevgelije prema Grčkoj prihvata celokupan obim saobraćaja sa

ostalim poprečnim međunarodnim pravcima i tranzitni saobraćaj između Istoka i Zapada tj. Severozapadne i Zapadne Evrope.

Sledeći po značaju putni pravac iz Srednje Evrope koji se uliva na ovu magistralu je međunarodni magistralni put Budapešt - Subotica - Novi Sad - Beograd, a takodje je značajan i putni pravac Vršac - Beograd koji preko Rumunije predstavlja vezu sa SSSR.

Jedan od specifičnih i takodje značajan magistralni pravac Zapad - Istok jeste Jadranska magistrala, od italijanske granice do Ulcinja sa krakom prema Titogradu i vezom sa Ibarskom magistralom. Ova dva magistralna puta, autoput "Bratstvo-jedinstvo" i Jadranska magistrala, povezani su poprečnim magistralnim putevima Sever-Jug kojima se slivaju tokovi robe i putnika sa međunarodnih pravaca iz Austrije, Madjarske i Rumunije, od kojih su sledeća tri najznačajnija. To su:

1. Zagreb - Karlovač - Rijeka prema Istri i industrijskoj zoni Rijeke i drugi krak: Zagreb - Plitvice prema Zadru i Splitu i rivijeri Srednjeg Jadrana.
2. Županja - Sarajevo - Mostar - Kardeljevo prema Dubrovniku i turističkim centrima Srednjeg Jadrana.
3. Ibarska magistrala preko Čačka i Užica prema Titogradu i luci Bar te turističkoj regiji južnog Jadrana, kao i preko Kraljeva prema Skopju.

Još jedan od magistralnih pravaca, ali sa manjim obimom saobraćaja na pravcu Zapad - Istok je i magistralni put Maribor - Koprivnica - Osijek sa pravcima prema Somboru, Subotici i Novom Sadu.

Od svih nabrojanih putnih pravaca valja izdvojiti dva koja nose glavne međunarodne tranzitne tokove. To su autoput "Bratstvo-jedinstvo" koji predstavlja deo međunarodnog puta E-70 i magistralni put Subotica-Novu Sad - Beograd - Niš - Skopje koji predstavlja deo međunarodne magistrale E-75. Ova magistrala se jednim svojim delom od Beograda račva prema Titogradu, Ulcinju i Baru pa tako u sklopu evropskog magistralnog pravca Baltik - Jadran koji od Baltičkog mora preko Poljske, Čehoslovačke, Austrije i Madjarske ostvaruje najkraću vezu Zapadne, Severne i Srednje Evrope sa Južnom Evropom i Jadranom.

Sasvim nove perspektive u razvoju tranzitnog saobraćaja preko Jugoslavije ostvaruju se budućim puštanjem u saobraćaj kanala Rajna - Majna - Dunav čime će biti omogućena vodena plovna linija od ušća Rajne u Severno more do ušća Dunava u Crno more u dužini od 3505 km. Na taj način biće povezane kontinentalnim plovničkim putem dve izuzetno značajne luke - Rotterdam i Constanza - jedna sa izlazom na Severno more i Atlantik a druga na Crno more (Mediteran). Otvaranjem ovog plovnog puta očekuje se pre svega postepen porast obima tranzita između pristaništa na Rajni i Majni i pristaništa podunavskih zemalja. S obzirom da plovni put Dunava kroz Jugoslaviju iznosi 13,5%

ukupne dužine njegovog plovnog puta, za očekivati je da će se modernizacijom i prilagodbom infrastrukture i plovnog parka obezbediti značajan udeo naših brodova i pristaništa u prevozu i tranzitu robe Dunavom kroz Jugoslaviju. Za našu zemlju ovde se otvara mogućnost prebacivanja određenog dela tranzita sa drumskog na rečni saobraćaj, a sa tim i rasterećenje infrastrukture drumskog saobraćaja u odgovarajućoj meri.

S druge strane ovaj plovni put trebalo bi da sa železnice i drumskog saobraćaja preuzme sve one prevoze za koje je konkurentan pa se u vezi s tim očekuje i određena preraspodela učešća pojedinih saobraćajnih grana u određenim prevozima u gravitacionom području pristaništa ovog plovnog puta.

Naravno, uz dogovarajuće pripreme i regulisanje statusa jugoslovenskih brodova na plovnim putevima zemalja EZ realno je očekivati i učešće naših brodova i brodara na celom plovnom putu.

Specifičan saobraćajno-geografski značaj Jugoslavije daje Jadransko more i mogućnost kombinovanog pomorskog tranzita preko njegovih luka. Raspored jadranskih luka je takav da otvara veoma široko gravitaciono područje za tranzit iz i prema Srednjoj Evropi i delom Istočnoj Evropi kao i komunikaciju sa zaleđjem. Komparativne prednosti jadranskih luka u odnosu na ostale svetske luke za tranzit robe mogu se ocenjivati prema širini gravitacionog područja tj. udaljenosti luka od mesta otpreme robe. Ova širina gravitacijskih područja utvrđuje se prema različitim metodama od kojih je u najširoj primeni tzv. geometrijski metod koji bazira na najkraćim odstojanjima preko postojećih saobraćajnica, dok je metod stvarnih troškova za ocenu najrealniji.

Karakteristične jugoslovenske najprometnije luke su Rijeka kojoj pored velikog dela Jugoslavije gravitiraju Austrija, Čehoslovačka, Mađarska i Bavarska u SR Nemačkoj, zatim Kardeljevo i na južnom Jadranu Bar kojim gravitiraju delovi Mađarske, Čehoslovačke i Rumunije sa kraćim prevoznim suvozemnim putevima.

Gravitaciono područje luke Rijeka i Koper najčešće se upoređuje na osnovu železničkih rastojanja sa gravitacionim područjem luke Trst, severno-morskim lukama Hamburg i Bremen te baltičkim lukama Šćećin i Gdanjsk kao i sa područjem crnomorskih luka - naročito Konstance. Konkurentnost jugoslovenskih luka Rijeke i Koper na bazi železničkih rastojanja pokazuje da su one konkurentne luci Hamburg u odnosu na austrijski tranzit jer im je položaj povoljniji.

Luka Koper nalazi se u jednakom položaju sa lukom Trst. U pogledu tranzitnog prometa iz Mađarske, Rijeka je povoljnija nego Trst, a takođe je bliža Mađarskoj nego crnomorske luke. Oko 30% čehoslovačkih gradova bliži su luci Rijeka nego poljskim lukama Šćećin i Gdanjsk. Ovakvi odnosi proizlaze iz korišćenja

geometrijskog metoda za utvrđivanje gravitacionih područja. Međutim, koristeći metod stvarnih troškova prevoza i prema autonomnim tranzitnim tarifama i MTT-tarifi, za saobraćaj između istočnih zemalja, proizlazi da stanice koje su čak i do dva puta bliže Rijeci (Bratislava, Budapest) gravitiraju poljskim lukama Gdanjsk i Šćećin. Primjenjujući tarifske stavove u oceni gravitacionih područja Rijeka je povoljnija samo za jedan deo južne Austrije i Mađarske.

Sa otvaranjem kanala Rajna - Majna - Dunav ovi će se gravitacioni odnosi menjati jer će postojati mogućnost kombinovanog rečno-morskog saobraćaja, gde će se proširiti gravitaciono područje reke Dunav koje ulazi u gravitacionu zonu južnog Jadrana.

Saobraćajno-geografski položaj Jugoslavije daje takođe široku osnovu za povećanje uloge i značaja vazdušnog saobraćaja. Ovo upravo iz razloga što se teritorija Jugoslavije nalazi na pravcima mnogih vazdušnih puteva na relacijama Istok - Zapad i Sever - Jug. Naime, Jugoslavija raspolaže povoljnim vazdušnim koridorima, a za brojne letove prelet preko Jugoslavije značajnije skraćuje dužinu letova. Npr. koristeći vazdušni prostor iznad Jugoslavije let iz istočno-evropskih zemalja na relacijama sa područja Mediterana i prekomorskih zemalja kraći je oko 1000 km³). Iz zemalja Zapadne i Srednje Evrope prema Istanbulu i Atini preko Jugoslavije ostvaruje se najkraća vazdušna veza.

Infrastrukturu u ovoj grani sačinjavaju veliki aerodromi - Beograd, Zagreb i Ljubljana i mreža drugih aerodroma Sarajevo, Skopje, Dubrovnik, Split, Rijeka, Pula, Tivat, Maribor, Niš, Titograd i Zadar.

2. BUDUĆE JEDINSTVENO TRŽIŠTE EZ I NJEGOV INTERES ZA KORIŠĆENJE TRANZITNIH PRAVACA KROZ JUGOSLAVIJU

Realno je pretpostaviti da će uloga i značaj Jugoslavije u domenu razvoja jedinstvenog tržišta EZ od 1992.g. stalno biti sve značajniji. Početak liberalizacije saobraćajnog tržišta obeležen je radom međunarodnih saobraćajnih organizacija po mnogim komisijama, od kojih Transportna komisija EZ daje jedan potpuniji program mera. Pored toga, CEMT donosi još četiri dopunska dokumenta koji se odnose na poboljšanje ponude u međunarodnom saobraćaju dok je UIC još 26.05.1988.g. objavila Memorandum u kome prezentira svoje mere i stavove u pogledu liberalizacije i formiranja jedinstvenog evropskog saobraćajnog tržišta.

Prof. Baumgartner⁴⁾ je u svom referatu na simpozijumu u Bruxellesu argumentovano ukazao na to da će doći do još većeg međunarodnog robnog tranzita. Na str. 15 je konstatovao "da je na transportnoj mreži Zapadne Evrope često prisutan fenomen zagušenja (Saturation) naročito na nekim uskim grlima". Dalje upozorava "da nije isključeno da će povećanje evropske ekonomske aktivnosti u budućnosti po-

lazima preko Alpa" i da se može nadati da primarna i sekundarna proizvodnja Zapadne Evrope može biti znatno otežana zbog zagušenja transportne infrastrukture". Pri tome dalje naglašava mogućnost povećanja robne razmene i međunarodnog saobraćaja napominjući da "ne treba zaboraviti još više da je u Zapadnoj Evropi i pored stvaranja Evropske zajednice i uklanjanja carinskih barijera međunarodna podela rada još embrionalna. Tržište u dimenzijama Zapadne Evrope će zahtevati mnogo veći obim razmene i transporta nego ukupna zatvorena nacionalna tržišta te će stvarati brojna uska grla".

Ako se ova upozorenja, posmatrajući samo Zapadnu Evropu, prošire na tokove između Zapadne i Istočne Evrope i Bliskog i Srednjeg istoka gde će takodje rasti obim međunarodne robne razmene, videće se uloga tranzitnih koridora i Jugoslavije.

Na to izričito upozorava i Massoni u svom referatu u okviru ove teme⁵⁾ kada se govori o izgradnji saobraćajnica - autoputeva gde se predviđa nekoliko velikih projekata. Insistira se naročito na relacijama između zemalja Zapadne Evrope, s jedne strane i zemalja Istočne Evrope i Bliskog i Srednjeg istoka, s druge strane jer se očekuje verovatna eksplozija transporta na ovim relacijama. Između predviđenih projekata on između ostalih posebno ističe projekte "Autoput Adriatic" (između Italije i Jugoslavije), tunel "Karavanke" (između Austrije i Jugoslavije) i da realizacija ovih projekata u Hrvatskoj i Sloveniji treba da bude uz finansijsku pomoć zemalja Zapadne Evrope, čija će privreda naročito gravitirati poboljšanjem i razvojem drumske infrastrukture ovih zemalja⁶⁾.

Ostali projekti usmereni su uglavnom na izgradnju nove infrastrukture železnice sposobne za postizanje velikih brzina kao konkurentni odnos železnice i avio-saobraćaja na distancama 300-800 km.

Što se tiče Jugoslavije i njenog povezivanja sa evropskim saobraćajnim sistemom od posebnog značaja je program izgradnje nove i rekonstrukcija postojeća železničke mreže na relacijama Istok - Zapad - Sever - Jug. Povođenim ovih programa održan je 1989. godine sastanak na nivou potpredsednika vlada Austrije, Madjarske i Jugoslavije, na kome je njihov značaj posebno istaknut, a istovremeno ovakav projekat predstavlja i osnovu razvoja tranzita i racionalizacije saobraćajnih veza kroz Jugoslaviju.

Kada su u pitanju tranzitni tokovi preko celokupne teritorije Jugoslavije onda tu železnica ima čitav niz komparativnih prednosti⁷⁾, prvenstveno u odnosu na drumski saobraćaj. Pored toga, u cilju poboljšanja ovih odnosa, železnice u Zapadnoj Evropi zauzele su stav da se na evropskom zajedničkom saobraćajnom tržištu kao atraktivan partner mogu pojaviti isključivo usmjeravajući svoju strategiju na četiri bitna područja:

- velike brzine u putničkom saobraćaju,
- povećane brzine u robnom saobraćaju,
- kombinovani saobraćaj,
- logistika i informatika.

Naime, u konkurenciji sa drumskim saobraćajem, orijentacija železnice upravo jeste na poboljšanju kvaliteta saobraćajne usluge i povećanju brzine putovanja u toj meri da ona bude jednaka ili veća od brzine putovanja putničkim automobilom.

Tehničko-tehnološku integraciju zapadno-evropskih železnica pratiće neminovno i organizaciono-komercijalna integracija, prvenstveno iz razloga što će sve železnice članice EZ prema korisnicima usluga nastupati kao jedan partner. To znači da predstavnik jedne, bilo koje železničke uprave komunicira sa korisnikom, utvrđuje cene i uslove prevoza na celokupnom prevoznom putu u međunarodnom saobraćaju. Osnova ovakve organizacije temelji se na logističkom konceptu, garantovanim rokovima isporuke, praćenjem i lociranjem mesta robe u svakom momentu za vreme prevoza, pojednostavljenjem administrativnih normi i operacija itd.

Ovakva organizacija neminovno nameće za JŽ obavezu prilagodjavanja novim tendencijama i uslovima transporta kako tehničko-tehnološke tako i ekonomsko-organizacione prirode. U suprotnom, lako se može dogoditi da dodje do izolacije jugoslovenskih tranzitnih pravaca skretanjem drugim, obilaznim pravcima preko Italije i Grčke, ili preko Madjarske, Rumunije i Bugarske koji su se već počeli formirati. U tom smislu neophodno je odgovarajućim merama obezbediti učešće i ulogu komparativnih prednosti naših tranzitnih pravaca u evropskom i interkontinentalnom saobraćaju jer interes EZ za saradnju sa Jugoslavijom evidentno postoji. "Oko 35% jugoslovenskog izvoza i 40% jugoslovenskog uvoza u 1987.g. otpada na zemlje EZ. Oko 1,1 mln jugoslovenskih radnika sa svojim porodicama živi u ovim zemljama, a skoro celokupna dobit iz sektora turizma Jugoslavije dolazi upravo iz ovih zemalja. Na SR Nemačku, V. Britaniju i Italiju otpada 60% ukupnog prihoda od turizma Jugoslavije.

Tri četvrtine svih ugovora o zajedničkim investicijama zaključeno je sa zapadno-evropskih partnerima. Druga strana medalje jeste da dve trećine deficita spoljne trgovine Jugoslavije nastaje u robnoj razmeni sa EZ. Skoro isto toliko je visok i udeo EZ u jugoslovenskim inostranim dugovima koji se kreću oko 20 mlrd USD⁸⁾.

Sve su ovo faktori koji u okviru ekonomskih odnosa ukazuju na značaj međunarodnog robnog i putničkog saobraćaja između Jugoslavije i zemalja EZ. Isto tako, masa argumenata koja eksplicitno ukazuje na nužnost prilagodjavanja saobraćajnog sistema Jugoslavije predstojećim promenama u Evropi otvara isto toliko široku masu problema a ujedno pruža i ništa manju šansu.

3. SAOBRAĆAJNI PRAVCI KROZ JUGOSLAVIJU KAO FAKTORI RAZVOJA TRANZITNOG TURIZMA U ODNOSU NA BUDUĆE TRŽIŠTE EZ

Pristupačnost, kao jedan od tri osnovna elementa integriranog turističkog proizvoda (uz atraktivnost i uslova za boravak) bitno će određivati poziciju Jugoslavije kao turističke destinacije na budućem jedinstvenom tržištu zemalja EZ⁹⁾. U tom kontekstu, razvoj saobraćaja, posebno infrastrukture, treba posmatrati kao faktor koji:

- utiče na efekte od turizma razvojem njegovog posebnog vida tranzitnog turizma i
- opredeljuje odluku o preduzimanju turističkih putovanja, kupovinu turističkog proizvoda odnosno o izboru konkretne turističke destinacije.

Imajući u vidu da zemlje EZ predstavljaju najvažnije emitivno tržište za jugoslovenski turizam, postavlja se pitanje odgovarajuće valorizacije naznačenih tranzitnih pravaca kroz Jugoslaviju u razdoblju nakon 1992.g. Tendencije na međunarodnom turističkom tržištu ukazuju da će i dalje imati značajnu ulogu automobil, kao sredstvo prevoza, što je potencirano važnošću individualnog turističkog prometa u Jugoslaviji. Osim toga, treba ukazati i na ulogu vazdušnog prevoza, posebno u okviru organizovanog turističkog prometa. Ostali vidovi saobraćaja u individualnom turističkom prometu imajuće manju ulogu.

Razvoj tranzitnog turizma je definisan kao jedan od prioriteta programa razvoja u okviru Strategije dugoročnog razvoja turizma u SFRJ koja je usvojena u Skupštini Jugoslavije. Ovim programom se insistira na efikasnijoj valorizaciji komparativnih prednosti koje proističu iz geoprometnog položaja Jugoslavije, a do sada nisu bile dovoljno iskorišćene, posebno u drumskom, vazdušnom i železničkom saobraćaju.

Turistička valorizacija saobraćajnih tranzitnih pravaca kroz Jugoslaviju u odnosu na emitivno tržište zemalja EZ ima, kao osnovnu pretpostavku, prihvatanje svih standarda u ovoj oblasti koji važe u zemljama EZ. To se posebno odnosi na kvalitet saobraćajne infrastrukture i ukupne saobraćajne usluge. Koristi koje se mogu ostvariti na osnovu tranzitnog turističkog prometa iz zemalja EZ obuhvataju kako direktne efekte (prodaja goriva, naplata drumarine, prodaja turističkih i drugih usluga - smještaj, ishrana, suvenir, rezervni delovi i dr.), tako i indirektno (stvaranje povoljnije predstave o Jugoslaviji kao turističkoj destinaciji na tržištu EZ). Osnovni preduslov za ostvarivanje ovih koristi, posebno u drumskom saobraćaju, odnosi

se na opremanje tranzitnih magistralnih pravaca izgradnjom kompleksnih centara za pružanje raznih vrsta usluga, odnosno, efikasno iskorišćavanje saobraćajnih tranzitnih pravaca kroz Jugoslaviju razvojem tranzitnog turizma te oblikovanje kompleksnog turističkog proizvoda koordinacijom aktivnosti na mikro i makro planu uz definisanje koncepcije razvoja.

SUMMARY

TRANSIT ROUTES THROUGH YUGOSLAVIA VIA OF INTEREST FOR FUTURE SINGLE EC MARKET

The authors first review the transit routes through Yugoslavia of interest for the single EC market and this from the standpoint of passenger and freight transport. They remind of an urgent requirement of construction of a new and reconstruction of the existing rail network in accordance with the high speed systems introduction trends. Especially the market which refers to the development of transit routes through Yugoslavia as a factor of advancement of transit and tourism in relation to the future common EC market.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) E. KUKOČ: Transport 8-9/1972.
- 2) N. KOLARIĆ: Savremena koncepcija saobraćajne politike i upravljanja saobraćajnim sistemom, Beograd, 1986.
- 3) E. KUKOČ: op. cit., str. 95.
- 4) J. P. BAUMGARTNER: Première Session, Les grandes liaisons Européennes, Symposium CEMT-Bruxelles 1988, str. 15.
- 5) N. KOLARIĆ: Savremene koncepcije u saobraćajnoj politici i upravljanju saobraćajnim sistemom, Beograd, 1987.
- 6) UIC - Bahnen-Europas - Herausforderungen, Anforderungen, Forderungen, Paris, 1988, str. 25.
- 7) UIC - Europäische Infrastruktur Leitplanen, 1989, str. 14.
- 8) I. RENTER-HENDRICH: Jugoslawiens Beziehungen zu Europäischen Gemeinschaft "Südosteuropa Aktuell", Nz. 4, 1988, str. 93.
- 9) Pod pristupačnošću, kao elementom integriranog turističkog proizvoda, podrazumeva se kako stvarna geografska distanca između domicila turista i turističke destinacije, tako i ekonomska distanca izražena troškovima putovanja. Pristupačnost čine: saobraćajna infrastruktura, oprema, operativni faktori i državna regulativa. cf.: Middleton, V. T. C. Marketing in Travel and Tourism, Heinemann Professional Publishing, Oxford, 1988, str. 79-80.