

Dr. DAMIR ŠIMULČIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb, Vukelićeva 4

Ekonomika prometa
Prethodno priopćenje
UDK 330.354:330.322:385/388
Primljeno: 03.05.1991.
Prihvaćeno: 24.06.1991.

INVESTICIJSKA AKTIVNOST - ČIMBENIK INTEGRACIJSKE I RAZVOJNE SPOSOBNOSTI PROMETNE INFRASTRUKTURE

SAŽETAK

Prometna infrastruktura integralni je dio prometnog i gospodarskog sustava svake zemlje. Ta činjenica postavlja pred kreatora investicijske politike u objekte prometne infrastrukture zadatak da se ona temelji na znanstvenim spoznajama i sinhroniziranom djelovanju svih segmenata gospodarskog života.

U radu se obrađuje utjecaj investicijske aktivnosti prometne infrastrukture na sukladan razvoj gospodarskog sustava. Istaknuta je takva investicijska aktivnost, čije će se odluke temeljiti na gospodarskim kriterijima, odnosno na intenzivnijem značenju znanstvenih metoda i primjeni znanstveno utvrđenih i verificiranih metoda za ovu vrst investicijske aktivnosti.

UVOD

Objekti prometne infrastrukture imaju važno mjesto u odvijanju ukupnoga gospodarskog sustava. Njihov neodgovarajući razvojni trend čimbenik je nepovezanosti prometnog i gospodarskog sustava.

Posljedice su toga uvećani prijevozni troškovi, nemogućnost primjene novih prijevoznih tehnika i tehnologije u prijevozu putnika i robe. To postupno uzrokuje zatvaranje gospodarskog sustava u uske granice djelovanja. Posljedica je negativnosti tog procesa u nemogućnosti uključivanja u šire integracijske tokove, čija je glavna zamisao slobodno kretanje ljudi, dobara, vijesti i kapitala. Poruka je svakoj investicijskoj politici - usklađivanje gradnje objekata prometne infrastrukture s potrebama gospodarskog sustava uz primjenu znanstvene metodologije.

Ako se ta gospodarska zakonitost smatra marginalnom, dobiva se zbir promašenih i skupo

plaćenih negospodarskih investicijskih pothvata. Njihovo erozijsko djelovanje pokazuje se u postinvesticijskom razdoblju, a očituje se u opterećenju novostvorene vrijednosti otplatom dospjelih obveza koje nisu plod racionalne investicijske aktivnosti u određenom vremenu. To pokazuje da se ni sredstva za otplatu neće moći namiriti iz investicijskih učinaka već sustavom prelijevanja dohotka unutar gospodarskih tokova.

1. PROMETNA INFRASTRUKTURA - TEMELJ INTEGRACIJSKE AKTIVNOSTI GOSPODARSKOG SUSTAVA

Promet predstavlja temeljni integracijski čimbenik u procesu društvene reprodukcije, koja se odvija u području proizvodnje (roba i usluga), razmjene, raspodjele i potrošnje.

Radi pravilnog i racionalnoga koncipiranja jedinstvenoga prometnog sustava, neophodno je uočiti važni čimbenik pravilnog odvijanja prometa; to su objekti prometne infrastrukture. Prometna infrastruktura predstavlja središnje mjesto u kompleksu međusobnog razvoja svih prometnih djelatnosti unutar prometnog sustava.

Postupnim transformacijama društveno-proizvodnih odnosa i snaga, značenje objekata prometne infrastrukture zauzimalo je sve utjecajnije mjesto u kontekstu ukupnoga društveno-gospodarskog sustava. Danas je nezamisliv sukladan gospodarski razvoj i valorizacija gospodarskih i proizvodnih potencijala bez harmoničnog razvoja prometne infrastrukture.

Razvoj objekata prometne infrastrukture ima široki spektar utjecaja na gospodarski sustav i mnogi autori¹ razmatrali su taj fenomen preko utjecaja prometne infrastrukture na gospodarski razvoj s pomoću modela.

Indikativno je da veliki broj modela koji koreliraju ove dvije pojave u gospodarskom sustavu imaju brojna

ograničenja, tako da je njihova praktična uporaba svedena na vrlo skromnu primjenu.

Jedan "pristup polazi s nekih aspekata prostorne ekonomije i teži stvaranju modela koji bi putem simbola prikazao ulogu ponude transporta u procesu regionalnoga gospodarskog razvoja, dok drugi pristup svoje ishodište nalazi na prešutnom priznavanju nepotpunosti ekonomske teorije i neoperativnosti modela i dovodi do induktivnog istraživanja mehanizma putem retrospektivnoga statističkog istraživanja."²

Teorija lokacije³ također nalazi mjesto u istraživanjima utjecaja prometne infrastrukture na razvoj svih segmenata gospodarskog sustava. Njihova gledanja temelje se na "proširenju transportnih troškova na širi pojam eksterne ekonomije ili novim metodološkim novitetima za određivanje optimalne lokacije".⁴

Vrijednost razjašnjavanja problematike utjecaja prometne infrastrukture na razvoj gospodarskog sustava inicijatorom je egzistiranja brojnih modela "koji pokušavaju razriješiti kvantitativni utjecaj prometne infrastrukture na regionalni industrijski razvoj. Najpoznatiji je model N.E.C.P.T. (North East Corridor Transportation Project). Srž je modela da omogućiti procjenjivanje pojedinih investicijskih strategija u području prometne infrastrukture s obzirom na posljedice za stupanj i prostornu raspodjelu naseljenosti, zaposlenosti, korištenja zemljišta, cijenu zemljišta i dohodak. Opsežno računanje za 30 raznih sektora djelatnosti i 130 geografskih zona izbjegnuto je razlaganjem modela u tri manja sastavna dijela:

- 1) Model "ECON"
- 2) Model "IRIO" i
- 3) Model "INTRA".⁵

Svi ti modeli previše su opterećeni nepotrebnim i neodgovornim pitanjima; može se primjerice spomenuti pitanje: kako bi trebao izgledati model koji bi prikazivao gospodarske posljedice svakog objekta prometne infrastrukture u jednom presjeku vremena, a još je mnogo sličnih pitanja. Neophodno je na tom području očekivati znatnije napore znanstvenika da se utvrdi model s pomoću kojega se mogu dobiti sinhroni pokazatelji.⁶

To upućuje na zaključak da je važnost međuovisnosti prometne infrastrukture i aktivnosti, što su posljedica njenog postojanja, nesagledive, a ipak mjerljive.

Njeni učinci nalaze se u svim fazama gospodarskog života, od planiranja, gradnje pa do aktiviranja objekta prometne infrastrukture za njegovu namjenu.

Pokretačka snaga objekata prometne infrastrukture čimbenik je svake gospodarske aktivnosti, koja se očituje u rasponu od isključivo prometnih pogodnosti

pa do pozitivnog djelovanja u području standarda stanovništva, gradnje novih gospodarskih programa ili aktiviranja gospodarskih djelatnosti koje u tom području nisu postojale. Usprkos pozitivnim učincima, nije naodmet apostrofirati i brojne negativne učinke postojanja objekata prometne infrastrukture (vizualna degradacija, problemi ekološke prirode, koji su svaki dan sve više zastrašujući). To proizlazi iz emisije otpada prometnih sredstava koja se kreću na objektima prometne infrastrukture. Znači, proces racionalizacije gradnje objekata prometne infrastrukture u svoja razmatranja mora sintetizirati sve segmente, s pozitivnim i negativnim učincima. Nesagledavanje samo jedne od činjenica može imati dugotrajne negativne učinke, koji svojim erozijskim djelovanjem poništavaju pozitivne učinke ili ih znatno umanjuju u procesu egzistiranja objekta prometne infrastrukture.

Ti su momenti važni u preinvesticijskoj fazi, kada valja imati na umu netoučinke racionalizacije ulaganja odnosno gradnje objekta ili objekata prometne infrastrukture, budući da su objekti prometne infrastrukture inicijalni čimbenik gospodarskog razvoja, koji snažno disperzira svoj utjecaj na sve društvene i gospodarske aktivnosti.

Sve ukazuje na to da je neophodno racionalizirati proces gradnje prometne infrastrukture kako bi dao maksimalnu netokorisnost svoga postojanja.

Na temelju predočenih činjenica može se slobodno ocijeniti da je gradnja objekata prometne infrastrukture kompleksan i odgovoran posao, a ne taksativno nabranje poznatih postinvesticijskih učinaka, koji je mogu samo predviđati. To uvodi u proces valorizacije investicijskih pothvata, koji mora sinhronizirano djelovati kao podsustav prometnog i, šire, gospodarskog sustava.

Svojim postojanjem tek će tada imati značajke čimbenika integracijske i razvojne aktivnosti gospodarskog sustava. Zadatak potencijalnog investitora je sveobuhvatniji i temeljitiji od onoga koji je bio svojstven dosadašnjem procesu investicijske aktivnosti, čiju pustoš osjećaju danas tzv. bivši investitori koji to u većini slučajeva nisu ni bili, već su institucionalnim distribucijama jednostavno "gurnuti" u te investicijske tokove koji su bili iracionalni. To pokazuje da su manje-više sve investicijske aktivnosti bile distribuiranog značenja, bez imalo gospodarskog sluha za njihovo realno egzistiranje u okružju prometnog i gospodarskog sustava.

2. INVESTICIJSKA AKTIVNOST PROMETNE INFRASTRUKTURE - ČIMBENIK SUKLADNOG RAZVOJA GOSPODARSKOG SUSTAVA

Investicijska aktivnost objekata prometne infrastrukture, svojom sveobuhvatnošću, ima značajke

D. Šimulčik: Investicijska aktivnost u prometnoj infrastrukturi

koje se mogu okarakterizirati kao proces pronalaženja najpogodnijih rješenja. To podrazumijeva da se uz uvažavanje znanstveno utvrđenih metodoloških pristupa definiraju varijante nekog investicijskog pothvata, koji su podložni konačnoj verifikaciji prije započinjanja gradnje. Neophodnost takvog pristupa je u povezanosti svih objekata prometne infrastrukture s ukupnim društveno-gospodarskim sustavom.

U prvom redu, to se odnosi na razinu transportnih troškova, mogućnost primjene suvremene transportne tehnike i tehnologije u prijevozu putnika, robe i u prijenosu vijesti i ostale ponude u telekomunikacijskom sustavu (telematske usluge), na realizaciju valorizacije geoprometnog i geopolitičkog položaja Hrvatske, gradnju prometne infrastrukture za puno ostvarenje jadranske orijentacije Hrvatske i racionalne transporte u zemlji.

Posljedice su politike gradnje i održavanja prometne infrastrukture na društveni i gospodarski razvoj Hrvatske u nepostojanju jasnih postavki te politike u duljem razdoblju.

Nepostojanje dugoročne prometne politike i politike gradnje prometne infrastrukture, koja nije imala najosnovnije elemente sposobnosti za realizaciju - uzročnik je gomilanju brojnih neriješenih odnosa u sustavu privređivanja u svim prometnim oblicima. To je rezultiralo izrazitom zaostalošću našeg ukupnoga prometnog sustava i pojedinih oblika prometa.

Zbog evidentnog zaostajanja našeg ukupnoga prometnog sustava, kao posljedice nekompleksne, neadekvatne i neprincipijelne prometne politike u Hrvatskoj, problematika prometa i prometne infrastrukture postaje i ostaje determinirajući čimbenik optimalizacije unutarnjega transportnog sustava i boljega korištenja prometno-geografskog položaja kao specifičnog čimbenika intenzivnijeg razvoja Hrvatske.

Uzroke valja tražiti i u neodgovarajućim mjerama za realizaciju politike gradnje i održavanja prometne infrastrukture, koja je bila kolebljivo koncipirana u društvenim dokumentima, pa tako nije mogla pridonijeti njenoj realizaciji. Segmenti, koji bi se mogli selekcionirati iz takve krnje prometne politike, imali su sva obilježja konfekcijskog prilaza, prečesto mijenjana, prilagodivana raznim trenutačnim utjecajima i interesima, koja u svojoj konačnici nisu stručno ni znanstveno verificirana. Uz to je ukupni kontekst takve kvaziprometne politike bio nesinhronizirano koncipiran s ostalim segmentima gospodarske politike. To pokazuje da je on bio djelomično hipertrofirano, a djelomično zanemarivano, što je posljedica krivih ocjena i previše institucionaliziranih procjena.

Znači da je ona "krivudala" između trenutačno distribuiranih rješenja političkih i birokratskih institucija i kvaziteoretičara koji su punopravni sukrovci za hibridna rješenja takve prometne politike.

Sve to nije rezultiralo sukladnošću razvoja prometne infrastrukture u gospodarskom sustavu, već dugotrajnim negativnim posljedicama koje djeluju različitim intenzitetom na ukupni društveni i gospodarski razvoj Hrvatske.

Neodgovarajuća investicijska aktivnost pri objektima prometne infrastrukture postaje kočnica u nesmetanom funkcioniranju, a to se dalje disperzira na skladnost u funkcioniranju gospodarskog sustava.

Posljedice neadekvatnih sustavnih rješenja mogu se identificirati u sljedećim ključnim momentima, važnim za razvoj gospodarskog sustava:⁷ nedostatno korištenje komparativnih prednosti prirodno-geografskog položaja zemlje, tehnička i tehnološka zastarjelost prometnog sustava i objekata prometne infrastrukture, nedostatno djelotvorna i racionalna tehnološka organizacija prometa, konstantna prisutnost disproporcije na relaciji razvijenost i struktura prometnih kapaciteta u odnosu prema potrebama gospodarskog sustava, disproporcije u razvoju prometne infrastrukture i transportnih kapaciteta te disproporcije u razvoju transportnih, prekrajnih i skladišnih kapaciteta, veliki transportni troškovi za gospodarstvo i tendencija njihova daljnjeg rasta, nedostatno ustaljen sustav privređivanja, osobito u području proširene reprodukcije u prometu i regionalna neusklađenost u prometnom povezivanju unutar zemlje.

Negativni učinci dosadašnje prometne politike, a u tom kontekstu i investicijske aktivnosti u objekte prometne infrastrukture, ukazuju na neizbježnost primjene znanstvene metodologije kao preduvjeta racionalizacije investicijskog ulaganja. To znači da racionalizacija ulaganja nesporno ovisi o gospodarskoj ocjeni i analizi opravdanosti izvršenih ulaganja. Za takav pristup poznate su brojne metode ekonomskog vrednovanja planova⁸ koje polučuju precizne podatke neophodne pri svakoj investicijskoj aktivnosti.

Znači da su nam važne i povratne informacije, koje su posebno korisne za buduće investicijske aktivnosti u objekte prometne infrastrukture⁹, odnosno za provjeru naših racionalnih procjena investicijskih zahvata u prethodnim razdobljima. Važno je napomenuti i to da gradnja bilo kojeg objekta prometne infrastrukture nije samo gospodarski problem nego je on sinteza gospodarskih, političkih, društvenih i ekoloških aspekata djelovanja.

Svaka investicijska aktivnost u objekte prometne infrastrukture - promet - mora biti harmonična u svojoj funkcionalnosti, kako bi mogla biti pretpostavka racionalnog funkcioniranja prometnog i gospodarskog sustava.

Ako sve to nije u mozaiku jedne homogene prometne politike, neutemeljeno je očekivati skladan razvoj prometnog i gospodarskog sustava.

Sve to ukazuje na kompleksniji prilaz utvrđivanju investicijske aktivnosti prometne infrastrukture koja se primarno mora temeljiti na već elaboriranim spoznajama u znanosti i utvrđivanju gospodarske metodologije za njihovu realizaciju.

Ova ukomponiranja u infrastrukturne aktivnosti nisu neznatna što znači da zahtijevaju sve značajke utvrđivanja racionalne investicijske politike. Treba imati na umu i sve dosadašnje interdisciplinarnе spoznaje iz oblasti vođenja prometne politike na dugi rok, optimalizaciju ulaganja u objekte prometne infrastrukture, njihovu lokaciju, prateće mjere za realizaciju utvrđene prometne politike koje moraju biti realno sprovedive, a uza sve to i realnost roka za realizaciju mora biti primjerena vrsti objekta prometne infrastrukture. Takav prilaz učinit će politiku gradnje prometne infrastrukture mogućom za realizaciju, a to znači nestajanje deklarativnosti u procesu realizacije gradnje objekata prometne infrastrukture.

ZAKLJUČAK

Utvrđivanje investicijske aktivnosti u objekte prometne infrastrukture težak je zadatak svakoga gospodarskog sustava. Njihova složenost polazi od toga da su objekti prometne infrastrukture jedan od glavnih čimbenika funkcioniranja prometnog sustava i sukladnog razvoja gospodarskog sustava. Nesinhronizirano djelovanje investicijske aktivnosti prometne infrastrukture pojavljuje se ne kao čimbenik sukladnog razvoja gospodarskog sustava, već kao determinanta nesmetanog funkcioniranja prometnog sustava u procesu reprodukcije s kojom ostvaruje temeljne interakcijske veze. To ukazuje na nepobitnu činjenicu o sinhroniziranom djelovanju na primjeni znanstvene metodologije pri koncipiranju pravaca i objekata prometne infrastrukture.

SUMMARY

INVESTMENT ACTIVITY - AN ELEMENT OF TRAFFIC INFRASTRUCTURE INTEGRATION AND DEVELOPMENT CAPACITY

Traffic infrastructure makes an integral part of the traffic and economic system of a country. This fact sets for those who create the policy of investment into the facilities of traffic infrastructure the task to have it based upon scientific notions and a coordinated activity of all segments of economy.

This paper deals with the impacts of investment activities in the area of traffic infrastructure upon a

congruent development of the economic system. The accent has been placed upon respective investment activity whose decisions are based upon economy-affected criteria i.e. upon a more expressed import of scientific methods and application of scientifically determined and verified methods for this type of investment activity.

POZIVNE BILJEŠKE

1. A.T. Bonnafous, P. Moran, G. Kraft, J.R. Meyer, J.P. Valette, E.J. Cleary, R.E. Thomas, A. Weber, B.H. Stevens i C.A. Brackett.
2. B. Vegar: Prometna infrastruktura. Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1981, str. 68.
3. A. Weber: Theory of the Location of Industries. Chicago, University Press, 1929.
4. B.H. Stevens, C.A. Brackett: Industrial Location. Philadelphia Regional Science Research Institut, 1967.
5. O tome detaljnije: B. Vegar: Prometna infrastruktura. Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1981, str. 69.
6. J. Padjen, A. Puljić, S. Skok: Optimalizacije cestovne mreže u SR Hrvatskoj. Zagreb, Ekonomski institut, 1986, str. 167.
7. J. Marković: Nove tehnologije transporta i njihov utjecaj na privredu. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1985, str. 23 i 24.
8. J. Padjen: Osnove prometnog planiranja. Zagreb, Informator, 1986.
9. V. Šimičić: Investicije u ceste i njihovo ponovno ispitivanje i vrednovanje. Autocesta, 1, 1989, 4, str. 175-178.

LITERATURA

- 1) R.L. Frey: Infrastruktur. Tuebingen/Zuerich, 1970.
- 2) Z. Jelinović: Ekonomika prometa i pomorstva. Zagreb, Informator, 1984.
- 3) J. Padjen: Osnove prometnog planiranja. Zagreb, Informator, 1986, str. 410.
- 4) D. Šimulčik: Optimalizacija razvoja prometne infrastrukture - činitelj funkcioniranja prometnog