

Dr. ŽELJKO RADAČIĆ

IVAN SUIĆ, dipl. inž.

Fakultet prometnih znanosti

Zagreb, Vukelićeva 4

PRIORITETNI ZADACI PROMETNE POLITIKE U SLUŽBI STRATEGIJE OBNOVE I RAZVOJA PROMETNOG SUSTAVA REPUBLIKE HRVATSKE

SAŽETAK

Prometna je politika, kao sastavni dio svekolike gospodarske i razvojne politike jedne zemlje, takav međusobni odnos ciljeva, mjera i instrumenata te subjekata kao njezinih konzistentnih segmenata, kojima treba osigurati optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno funkcioniranje.

Definiranje strategije obnove i razvoja prometnog sustava Hrvatske, viši je stupanj konkretizacije, idući od prometne valorizacije prema definiranju i formuliranju prometne politike.

Novi političko-pravni i međunarodni uvjeti kao čimbenici općeg okruženja u kojemu će Hrvatska djelovati kao samostalna i suverena država, predstojeće razdoblje obnove i gospodarskog razvika, potreba za intenzivnim ulaganjem u cjeloviti prometni sustav, a posebice u prometnu infrastrukturu - zahtijevaju definiranje strategije i strategijskih pravaca razvoja cjelovitoga prometnog sustava i pojedinih prometnih grana.

Prometnom politikom treba će definirati prioritetne zadatke i strategijske ciljeve, a sustavom odgovarajućega zakonodavnog - pravnog i gospodarskog instrumentarija jamčiti njihovo ostvarivanje.

1. PROMETNI SUSTAV I PROMETNA POLITIKA HRVATSKE

1.1. Istaknuti interes svake države - da se optimalnim funkcioniranjem prometnog sustava i pojedinih njegovih podsustava i elemenata osigura optimalno zadovoljavanje prometne potražnje - u prvom redu proizlazi iz toga što je promet odnosno prometni sustav, kao složeni, dinamički, tehnički, tehnološki, organizacijski i gospodarski sustav, važan segment narodnoga gospodarstva, što svojim djelovanjem omogućuje cirkulaciju kapitala i realizaciju robe na tržištu, zadovoljavanje prometne potražnje koja postoji i koja se stvara u njegovom okruženju, što visina vrijednosti prometnih usluga odnosno visina transportnih troškova utječe na visinu cijena svih ostalih proizvoda i usluga, što svojim postojanjem i djelovanjem uzrokuje negativne učinke na okoliš itd.

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 651.81(497.5)
Primljeno: 11.10.1993.
Prihvaćeno: 16.11.1993.

1.2. Prometna politika, kao sastavni dio svekolike gospodarske i razvojne politike jedne zemlje, znači takav međusobni odnos ciljeva, mjera i instrumenata te subjekata, kao njezinih konzistentnih segmenata, kojima treba osigurati optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno funkcioniranje glede zahtjeva koje pred njega stavlja čimbenici okruženja kao što su: geoprometni položaj, državno-pravni subjekti u okruženju, gospodarski aktivnosti, gospodarski i prometni tokovi, međunarodna razmjena itd.

1.3. Novi političko-pravni i međunarodni gospodarski uvjeti, kao čimbenici općeg okruženja u kojima će Hrvatska djelovati kao samostalna i suverena država, predstojeće razdoblje obnove i gospodarskoga razvika, potreba intenzivnih ulaganja u cjeloviti prometni sustav, a posebice u prometnu infrastrukturu, zahtijevaju definiranje i formuliranje prometne politike Hrvatske u funkciji čitavog niza ponekad međusobno suprotstavljenih ciljeva. Pri izboru opcije formuliranja prometne politike implicite, tj. unutar ciljeva, mjera i instrumenata te subjekata opće gospodarske politike, ili eksplicite, tj. posebnim dokumentom ili dokumentima o prometnoj politici, prednost bi trebalo dati rješenju kojim bi se prometna politika formulirala posebnim dokumentom ili skupom dokumenata. Na taj bi se način u visokoj mjeri mogle zajamčiti temeljne pretpostavke za ostvarivanje usvojene prometne politike.[1]

1.4. Činjenica je da je u protekle tri godine napuštena politika razvoja prometa koja je bila vezana za postojanje sustava socijalističkog samoupravljanja i jedinstvenoga jugoslavenskoga gospodarskog i prometnog tržišta. Međutim, u međuvremenu nije razrađena i definirana nova prometna politika koja bi uzela u obzir ne samo političke i gospodarske promjene što su se zbile u tom vremenu u Hrvatskoj i njenom okruženju nego i promjene koje se zbivaju u razvoju europskog prometa uopće. Ako kratkoća vremena i ratne prilike u kojima se našla Republika Hrvatska nisu omogućile da se u tom pravcu učini nešto više, bilo bi štetno ako bi takvo stanje i dalje potrajalo. Stoga bi trebalo stvoriti sve potrebne uvjete da se što prije pride izradbi dugoročne politike razvoja prometa u Hrvatskoj.

1.5. U bitno promijenjenim razvojnim uvjetima do kojih će doći ne samo zbog prestanka ratnih sukoba nego i zbog novih tendencija u razvoju europskog prometa (inte-

gralni transport, multimodalni pristup rješavanju transportnih problema, zajedničko europsko tržište i dr.) treba računati i s promjenama u vođenju prometne politike. U nizu takvih promjena, proces odlučivanja sve više se prenosi s centralnih na decentralizirane razine. Razne mogućnosti izbora prometne politike, kao što je deregulacija, privatizacija ili sredstvo privatnog i državnog sektora, postaju sve brojnije i prisutnije. U korist takve politike mogu se iznijeti mnogi razlozi, kao što je porast fleksibilnosti u alokaciji financijskih izvora. Izradba potencijalno dobrih projekata ili planova, smanjenje suvišne centralne zakonodavne i regulatorne kontrole, porast inicijativa, uštede u vladinim izdacima i promjena načina na koji se dosad distribuira društveni kapital u transportu.

1.6. Izbor i utvrđivanje ciljeva prometne politike čine najsloženiji postupak pri formuliranju prometne politike. Definiranje strateških pravaca razvoja prometnog sustava i razvoja pojedinih prometnih grana, što se naznačuju kao ciljevi konkretne prometne politike, gospodarsko je i političko pitanje najvišega ranga. U postupku definiranja ciljeva prometne politike u prvom redu treba utvrditi osnovne pretpostavke mogućih pravaca i tempo razvoja pojedinih prometnih grana kao što su:

- a) stupanj tehničke, tehnološke, organizacijske i gospodarske razvijenosti pojedinih prometnih grana i cjelovitoga prometnog sustava te ocjena stupnja razvijenosti,
- b) obujam, struktura i specifičnosti prometne potražnje koja bi se trebala zadovoljiti odgovarajućom ponudom kapaciteta pojedinih prometnih grana i prometnog sustava u cjelini,
- c) ukupne gospodarske mogućnosti zemlje glede osiguranja potrebnih financijskih sredstava za učinkovito funkcioniranje prometnog sustava, a posebice za nova ulaganja u prometnu infrastrukturu i transportna sredstva.

2. PRETPOSTAVKE BUDUĆEG RAZVOJA PROMETNOG SUSTAVA HRVATSKE

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

2.2. Druga je pretpostavka da će budućí gospodarski rast i rast stanovništva te razvitak potražnje za prijevoznim uslugama koje će iz toga rasta proisteci biti glavne odrednice budućeg razvika prometa. Odgovarajući utjecaj na razvoj prometa imat će i veće korištenje hrvatskih tranzitnih prometnica od drugih zemalja s obzirom na to da u proteklom desetljeću u svijetu brže raste međunarodni nego domaći promet.

2.3. Treća je pretpostavka da će opadajuća stopa fizičkog opsega tereta prometa u odnosu na rast društvenog proizvoda ukupnoga gospodarstva i povećani udio u društvenom proizvodu onih aktivnosti koje imaju manje potrebe za prijevozom - usporiti rast društvenog proizvoda u djelatnosti prometa.

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

Budući da se promet ne odlikuje većom akumulativnošću, a još je manje moguće očekivati takvo stanje nekon prestanka ratnih operacija, razvitak će prometa u velikoj mjeri ovisiti o investicijskoj politici drugih djelatnosti, odnosno o investicijskoj politici države. Kako su to najčešće velika ulaganja, posebice u prometnu infrastrukturu, veoma je važno da ona budu u skladu s mogućnostima i potrebama narodnoga gospodarstva. Ne smije se zaboraviti da je promet djelatnost koja omogućuje aktiviranje sredstava uloženi u druge djelatnosti, ali i djelatnost koja može umrtviti znatan iznos sredstava uloženi u nju i na prilično dugi rok.[2]

3. DEFINIRANJE OPĆIH CILJEVA PROMETNE POLITIKE HRVATSKE

3.1. Sa stajališta prometnih poduzeća, koja djeluju kao gospodarski subjekti, ciljevi prometne politike objektivno određuju izbor ciljeva njihove poslovne politike, pa je obnašateljima gospodarskih aktivnosti u prometu prvi interes da im se određenom prometnom politikom zajamče uvjeti za normalno poslovanje i poslovanje pod jednakim gospodarskim uvjetima. Stoga je njihov interes usmjeren na izbor i utvrđivanje takvih ciljeva prometne politike koji će im:

- a) jamčiti ostvarivanje sredstava za ulaganje u transportne kapacitete i objekte prometne infrastrukture iz njihove vlastite akumulacije, iz proračuna te iz bankarskih i ostalih izvora, ovisno o opredjeljenju na koji će se način financirati reprodukcija prometne infrastrukture u pojedinim prometnim granama,
- b) omogućiti uvjete primarnom i sekundarnom raspodjelom tj. politikom cijena i politikom izdvajanja (porez, carine, pristojbe) za normalnu tekuću reprodukciju i poslovanje.

3.2. Sa stajališta korisnika prometnih usluga i u putničkom i u teretnom i u PT-prometu, kao ciljevi prometne politike koji bi trebali omogućiti zadovoljenje njihovih interesa, mogli bi se istaknuti oni koji će:

- a) pružiti uvjete za kvalitetno zadovoljenje potreba korisnika glede odgovarajuće sigurnosti, učinkovitosti, kvalitete i brzine pružanja usluga,
- b) osigurati uvjete za pružanje prometnih usluga po prihvatljivim cijenama.

3.3. Sa stajališta države kao "pomiritelja" interesa svih njezinih građana, ciljevi prometne politike su najsloženiji, a mogli bi se istaknuti sljedeći:

- a) smanjenje troškova prometa u cijeni proizvoda i usluga,
- b) podizanje sigurnosti prometa na najvišu razinu,
- c) maksimalno korištenje prometno-zemljopisnih prednosti Hrvatske,

- d) omogućivanje razvoja prometa odnosno izgradnje prometne infrastrukture na prioritetnim prometnim pravcima i koridorima,
- e) potpunije i učinkovitije zadovoljavanje prometne potražnje narodnoga gospodarstva i pučanstva,
- f) osiguranje optimalnog udjela pojedinih prometnih grana u prometnom sustavu Hrvatske sa stajališta korištenja i potrošnje energije,
- g) poduzimanje mjera da se smanji negativni utjecaj prometa na čovjekov okoliš.

4. DEFINIRANJE MJERA I INSTRUMENTATA PROMETNE POLITIKE HRVATSKE

4.1. Svjetska iskustva pokazuju da se, usprkos procesima privatizacije, denacionalizacije, deregulacije i liberalizacije, reguliranje međugranskih odnosa unutar prometnog sustava ne može potpuno prepustiti slobodnoj konkurenciji.

Kako tržište, ni samo a ni jedino, ne može jamčiti optimalan razvoj prometne infrastrukture, potrebno je "uplitanje" države izborom i primjenom odgovarajućeg instrumentarija za realizaciju ciljeva prometne politike. Mjere usklađivanja razvoja pojedinih prometnih grana i oblikovanja strukture prometnog sustava mogu se odrediti kao: [3]

- a) mjere investicijske politike,
- b) mjere politike cijena,
- c) fiskalne mjere,
- d) reglementarne mjere i
- e) mjere tehničke koordinacije.

5. OBNOVA I RAZVOJ CESTOVNE INFRASTRUKTURE I CESTOVNOG PROMETA

5.1. Da bi se postigao najpovoljniji učinak i odgovarajući društveno-gospodarski razvoj, glavni kriteriji što bi se trebali primijeniti pri izgradnji cestovne infrastrukture jesu:

- a) razina i kvaliteta zadovoljavanja prometne potražnje,
- b) brzina povrata uloženoga kapitala proizvedena neposrednim i posrednim razvojnim učinkom.

U skladu s takvim pristupom, aktualni planovi o izgradnji autocesta i brzih cesta čine se preambicioznim i financijski nerealnim. Postavlja se pitanje opravdanosti izgradnje autocestovne mreže takve veličine s obzirom na razinu gospodarske razvijenosti zemlje te veličinu sadašnjeg i očekivanog prometa.

Osim tako planirane veličine magistralne cestovne mreže, s pravom se može postaviti i pitanje strukture te mreže. Sadašnja politika više ističe izgradnju novih autocesta i poluautocesta nego rekonstrukciju postojećih. Pri ratom oštećenoj cestovnoj infrastrukturi i u gospodarski osiromašenoj zemlji trebalo bi biti upravo obratno, tj. razmjerno veća ulaganja u obnovu i rekonstrukciju cesta, što znači pojačanje nosivosti kolnika, rekonstrukciju križanja i zavojja, izgradnju trećeg traka na usponima za spora vozila i slične zahvate. Time se razmjerno malim ulaganjima znatno povećava propusna moć cestovne mreže. Iznimka od

toga načela vidi se dakako u koncesijskim ulaganjima inozemnog investitora u izgradnju autocesta.

Što se tiče prioritetnih prometnih pravaca odnosno prometnih koridora, to su, u svakom slučaju, u budućem razdoblju, pravci od Macelja i Goričana preko Zagreba prema Rijeci i Puli, te značajnije valoriziranje jadranskoga longitudinalnoga koridora od Rijeke do Dubrovnika.

Na tim prometnim pravcima bit će nužno u najkraćim rokovima izgraditi porušene mostove i otkloniti ostala oštećenja te dovesti cestovnu infrastrukturu u stanje koje je bilo prije rata.

5.2. Osim ratnih razaranja na cestovnoj infrastrukturi, znatna su razaranja i prijevoznih sredstava, osobito kamionskog i autobusnoga voznog parka, te osobnih automobila. Pri obnovi tih sredstava i odgovarajuće opreme, treba računati s novčanim sredstvima transportnih i ostalih poduzeća, pojedinaca, banaka te inozemnih proizvođača vozila i opreme.

6. OBNOVA I RAZVOJ ŽELJEZNIČKOG PROMETA

6.1. Spoznavajući stanje, te stvarne potrebe, neophodno i odmah treba otpočeti temeljitu transformaciju naših željeznica. Nužno je hitno poboljšati tehničku razinu pruge prema Rijeci i Splitu, te zaustaviti trend opadanja u korištenju teretnih i putničkih kola. Svako ulaganje, investicijsko ili tehnološko i organizacijsko, mora uroditi pokazateljima boljeg rada, većim robnim, komercijalnim ili tehničkim brzinama, te boljom kakvoćom usluge. Željeznica je do sada uvelike povećavala broj zaposlenih, što treba svesti u realne okvire i uskladiti s europskim pokazateljima. Toj zadaći treba prići razumno, uz uvažavanje i korištenje svih mogućnosti što ih Republika Hrvatska pruža (preraspodjela kadrova, prekvalifikacija i dokvalifikacija, dokup radnog staža, davanje jednokratne otpremnine radnicima za njihovo daljnje i trajno rješavanje egzistencije, te ostale mjere).

Valja preispitati i uskladiti tehnološke procese kolodvora i čvorova sa stvarnim potrebama, a višak kapaciteta staviti u mirovanje ili, prema stručnoj ocjeni, promatrano u duljem razdoblju, eliminirati ili preoblikovati u druge svrhe.

Treba obaviti analizu opravdanosti svih industrijskih kolosijeka koji su vlasništvo željeznice ili podliježu nekom drugom obliku kompetencije, te ih staviti u službu tržišnih odnosa, a o izuzecima koji imaju posebno značenje - pojedinačno raspraviti i odlučiti na najvišoj upravnoj i stručnoj razini.

Uz povećanje brzine na našim prugama treba usporedno rješavati i ostale tehničke i tehnološke modernizacije (ugradba suvremenih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, uvođenje informacijskog sustava, suvremene vuče i dr.) kako bismo zacijelo povećali propusnu i prijevoznu moć naših pruga i time se dosljedno uključili u rad europske željezničke mreže.

Marketinško-komercijalni poslovi i suvremene tehnologije moraju odmah početi djelovati, te brzo dati rezultate. Zadaci informacijskih sustava moraju se vezati uz europski željeznički sustav i usporedno pratiti stanje u prometu, robnim tokovima, zamjenjivati dosadašnje popratne dokumente, pratiti tarifnu evidenciju i dr.

Dakle, jedna od prvih zadaća, nakon rata, povrata je nekadašnjeg obujma prometa naših željeznica, a zatim preuzimanja većeg obujma prometa koji nam realno nude robni tokovi kroz svoje optimalne koridore. [4]

6.2. U budućem razvoju željezničkog prometa nužno je "ići u korak" s prometnim razvojem Europe i pronaći mogućnosti projektiranja i gradnje željezničkih pruga na području Hrvatske i to tzv. hrvatskog ipsilona i jadranske magistralne pruge.

U koridoru Jadran-Podunavlje to je pruga: Rijeka-Zagreb-Koprivnica (Budimpešta), odnosno u drugoj varijanti: Rijeka-Zagreb-Zabok-Krapina-Lepoglava-Varaždin-Čakovec-Kotoriba (Budimpešta, Beč).

U jadranskom koridoru to je pruga: Trst-Rijeka-Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik.

Mora se također hitno prići rješavanju velikih prometnih čvorova kao što je Rijeka, zatim Zagreb, sa značajnim prometnim trokutom središnje Hrvatske, Zagreb-Sisak-Karlovac, kao i ostalih prometnih središta kako uz Jadransko more tako i u panonskoj Hrvatskoj.

6.3. Hrvatskoj se postavlja i zadaća da istraži i definira pruge velikih brzina, da bi se njeno gospodarstvo moglo povezati s europskim. Analizirajući i valorizirajući prometnu komponentu Hrvatske, nameće se potreba i prioritet za izgradnjom brze pruge u koridoru Jadran-Podunavlje. U drugom koridoru je jadranska željeznica.

Brze pruge u navedenim koridorima dobile bi međunarodno značenje ako bi se s europskog stajališta tretirale kao sastavni dijelovi njene mreže brzih pruga. Preduvjet tomu je učinkovitost investicija koja bi proizlazila iz interesa Europske zajednice, a možda i pojedinih institucija Ujedinjenih naroda.

Općenito uzevši, projekti brzih pruga Hrvatske svoju bi učinkovitost nalazili u međunarodnom i nacionalnom okruženju. S međunarodnog aspekta, to bi bilo radi oblikovanja europske mreže brzih pruga, povećanja konkurentne sposobnosti željeznice i, nakon izgradnje kanala Vukovar-Samac, radi povezivanja pomorskog s riječnim sustavom plovidbe na jugoistočnom dijelu Europe, kao što to omogućuje sjeverozapadna kombinacija Rotterdam-Rajna-Majna-Dunav. Nacionalno značenje proizišlo bi iz ostvarivanja prirodnije veze Hrvatske s europskim prostorom koji gravitira spomenutim koridorima, znatnijeg povećanja produktivnosti željezničkog prometa Hrvatske i omogućivanja integracije gospodarstva Hrvatske s europskim [5, 6].

Prilagođivanje novim tendencijama u razvoju prometnog sustava ujedno je i redefiniranje uloge željeznice; osobito u novim uvjetima, radi približnog izjednačavanja statusa, država treba preuzeti u nadležnost održavanje i izgradnju željezničke infrastrukture. Sve to valja učiniti radi izjednačavanja uvjeta gospodarenja i učinkovitosti prometnih grana kao preduvjeta za tržišno poslovanje. Znači, i željezničku infrastrukturu treba tretirati kao cestovnu, a to je državna imovina. Prema tim postavkama država osigurava uvjete za reprodukciju infrastrukture, a pokretna sredstva se tada mogu podvrgnuti tržišnoj utakmici. Tek tada mogu doći do izražaja ekonomske i tehnološke prednosti pojedinih grana u funkcioniranju prometnog sustava. Na takvim rješenjima se temelje planovi izgradnje brzih pruga u Europi.

7. OBNOVA I RAZVOJ POŠTANSKO-TELEKOMUNIKACIJSKOG SUSTAVA

7.1. Poštansku djelatnost treba promicati u dva glavna pravca: u proširenju izbora usluga te u osuvremenjivanju tehnologije obavljanja usluga.

Proširenje izbora usluga treba ostvariti zamjenom klasičnih usluga novima, informatičkim obogaćivanjem nekih postojećih usluga te uvođenjem novih (elektronička pošta, razni automati za samoposluživanje, automatski novčani šalter-postmat i sl.).

7.2. U budućem razvoju telekomunikacija treba poticati digitalizaciju i integraciju te uvođenje tehnologije optičkih kabela na svim razinama mreže.

Posebice, po ugledu na Europsku zajednicu, treba raznim mjerama poticati razvoj novih telekomunikacijskih usluga (mobilna telefonija, videoteks, i sl.) a u međunarodnim vezama ubrzano raditi na razvoju podmorskih optičkih kabelskih spojnih putova te satelitskog prijenosa.

7.3. Obnovi hrvatske telekomunikacijske mreže oštećene u ratu mora se prići po novoj koncepciji koja obuhvaća potpunu rekonfiguraciju i restrukturiranje postojeće mreže primjereno suvremenim kretanjima u razvijenim sustavima, prilagođujući pritom mrežu novonastalim geopolitičkim i prometnim zahtjevima.

Nova koncepcija organizacije mreže predviđa manji broj hijerarhijskih razina, čime će se pojednostaviti funkcioniranje mreže te podignuti kvaliteta usluga. Povećanjem stupnja digitalizacije smanjit će se broj analogno/digitalnih konverzija, što će dodatno utjecati na poboljšanje kvalitete [7, 8].

Obnova mreže oštećene u ratu zahtijeva dodatne napore pri realizaciji Srednjoročnog plana razvitka, ali prilagodbom odgovarajućeg scenarija izgradnje u novonastaloj situaciji, izmjenom dinamike izgradnje, provedba usvojenog plana razvoja ne bi trebala biti upitna.

8. OBNOVA I RAZVOJ SUSTAVA ZRAČNOG PROMETA

8.1. Sustav zračnog prometa Hrvatske, zbog promjena koje su uslijedile u međunarodno-pravnim, političkim i gospodarskim odnosima u Europi te stjecanjem neovisnosti i suvereniteta države Hrvatske, nalazi se u novom okruženju u kojemu se ističe iznimno pogodan geopolitički položaj Hrvatske i koje će svojim pozitivnim utjecajima vrlo povoljno djelovati na funkcioniranje i razvoj sustava zračnog prometa Hrvatske.

Zagreb kao metropola dobiva novo značenje za promet tokova putnika i tereta, ali će posebice biti izražena i uloga jadranskih zrakoplovnih luka, poglavito u funkciji razvoja turističke djelatnosti. Struktura letova i njihova frekvencija doživjet će bitne promjene. Promijenit će se odnosi između interkontinentalnog i euromediterranskog prometa, znatnije će se razviti intraregionalni i tzv. malogranični putnički promet, pojavit će se prometna potražnja na pravcima koji su dosada bili zanemarivani itd.

Sve će to uvjetovati nove zahtjeve za cjeloviti sustav zračnog prometa, prijevoznike, zračne luke, kontrolu letenja, tehničku opremljenost, tehnologiju rada, organizaciju poslovanja i poslovnu politiku gospodarskih subjekata te državu i državne agencije.

8.2. Sustav zračnog prometa Hrvatske bezuvjetno će biti uključen u interkontinentalni promet. Tu su osobito zanimljiva područja Sjeverne i Južne Amerike te Australije. Hrvatska dosada nije na zadovoljavajući način bila povezana izravnim letovima s pojedinim prekomorskim središtima u kojima živi veliki broj Hrvata. Treba računati s tim da će interkontinentalne letove obavljati i inozemne zrakoplovne kompanije, ali na temelju recipročnih prava, što znači da nacionalni prijevoznik mora biti i tehnički i tehnološki

loški i financijski i komercijalno ali i kadrovski opremljen da se upusti u konkurentnu utakmicu s najvećim i najjačim svjetskim zrakoplovnim kompanijama.

Euromediterranski, i redoviti i charterski promet, imat će dominantno značenje u strukturi putničkog prometa preko hrvatskih zračnih luka. To područje intenzivnih gospodarskih tokova, svjetske koncentracije kapitala, banaka, trgovine, turizma, industrije i kulture predstavlja najveću šansu i velike izazove ali i postavlja najveće zahtjeve i našem prijevozniku i našim zračnim lukama i našoj kontroli letenja. U uvjetima liberalizacije i deregulacije zračnog prometa u Europi, u uvjetima oligopolitičkoga karaktera poslovanja zrakoplovnih kompanija, kada se svakom novom prijevozniku postavljaju visoke zapreke za ulazak na tržište, konkurentna će borba biti nesmiljena [9].

8.2. Temeljna pretpostavka za optimalno zadovoljavanje nove prometne potražnje odgovarajućom ponudom prometnih kapaciteta u zračnom prometu Hrvatske jest uspostavljanje optimalne strukture sustava zračnog prometa postizanjem međusobne usklađenosti tehnike, tehnologije, organizacije i ekonomije poslovanja u sve tri osnovne djelatnosti, tj. u djelatnosti prijevoza, djelatnosti prihvaćanja i otpreme i djelatnosti kontrole letenja i vođenja zrakoplova [10].

Mogućnost utjecaja samo tržišta i tržišnih zakonitosti ponude i potražnje na uspostavljanje optimalne strukture sustava zračnog prometa Hrvatske bit će ograničena. Stoga će država trebati jasno definirati svoju politiku u odnosu na sve dijelove sustava zračnog prometa definiranjem ciljeva, instrumentarija i subjekata. U ostvarivanju postavljenih ciljeva bit će nezaobilazni razni oblici državne pomoći odnosno subvencija, posebice stoga što je infrastruktura zračnog prometa i u djelatnosti zrakoplovnih luka i u djelatnosti kontrole letenja pretrpjela velika ratna razaranja.

Osim obnove ratom razorene infrastrukture pojavljuje se hitna potreba za rekonfiguracijom zračnih koridora kako bi se maksimalno iskoristile prednosti geoprometnog položaja Hrvatske i smanjilo vrijeme letenja između pojedinih destinacija unutar Hrvatske.

9. OBNOVA I RAZVOJ POMORSKOG PROMETA

9.1. Pomorski promet Hrvatske, uključujući trgovačku mornaricu i pomorske luke, dio je svjetskoga pomorskog prometa ali i prometnog sustava Hrvatske. Usklađeno djelovanje kontinentalnog i pomorskog dijela prometnog sustava, na razini usklađivanja tehničkih kapaciteta, tehnologije prometa, gospodarskih odnosa ali i na razini odnosa države prema njima, ima odlučujuće značenje za gospodarstvo Republike Hrvatske. Ta su pak pitanja u najizravnijoj vezi s tzv. pomorskom ili jadranskom orijentacijom Hrvatske.

9.2. U prometnoj valorizaciji Hrvatske uvijek se i sasvim opravdano ističe njezin panonski i jadranski prostor i njezino tranzitno značenje u odnosu na dva važna prometna pravca:

1. longitudinalni, koji povezuje Zapadnu i Srednju Europu s njezinim jugoistokom i dalje s Bliskim istokom i
2. transverzalni, koji povezuje Baltičko more preko srednjeg Podunavlja s Jadranskim morem.

Već zemljopisni oblik Hrvatske upućuje na potrebu za potpunim prometnim valoriziranjem obaju njezinih krakova - panonskog i jadranskog, te njihova spoja.

Kad je riječ o longitudinalnom prometnom pravcu, povijesni, politički, državno-pravni, gospodarski te još neki drugi utjecaji bili su odlučujući pri posebnom isticanju panonskoga kraka Hrvatske, preko kojega su se oblikovali snažni prometni koridori u smjeru sjeverozapad-jugoistok. Jadranski longitudinalni prometni pravac Hrvatske s istih je povijesnih, političkih, državno-pravnih ali i prirodnih razloga bio potpuno zanemaran u prometnoj valorizaciji Hrvatske. Jedna iznimno istaknuta insuficijentnost jadranskoga kraka Hrvatske, ne samo kvalitetnom nego na pojedinim velikim prostorima bilo kakvom prometnom infrastrukturom, ne samo da nije mogla biti čimbenikom privlačenja međunarodnih gospodarskih i prometnih tokova, već je činila upitnim i uspješno funkcioniranje gospodarskih, političkih, kulturnih i ostalih međusobnih veza unutar same Hrvatske, te je sasvim sigurno bila i razlogom velikih demografskih migracija hrvatskog življa.

Jadranska je pak orijentacija uvijek bila sinonimom za transverzalne veze prema pojedinim jadranskim lukama. Na temelju takvih činjenica i takvog odnosa prema jadranskoj orijentaciji uvijek se i ponovno radaju antagonizmi između pojedinih hrvatskih luka, zahtjevi da se prometnom i gospodarskom politikom definira "glavna" hrvatska luka, "glavni" transverzalni prometni koridor, da se "dogovorom" luka i na drugi način definira specijalizacija pojedinih luka za pojedine vrste tereta itd.

9.3. Za budući razvoj pomorskoga prometa ta će pitanja biti odlučujuća. Nije dostatno isticati potrebu da se u daljnjem razvoju trgovačke mornarice treba osigurati njezino osuvremenjivanje, uvođenje Ro-Ro i ostalih suvremenih tehnologija, izgradnja brodova u domaćim brodogradilištima za domaće brodare barem pod istim uvjetima kao i za inozemne naručitelje, uvođenje suvremenih tehnologija prekrcaja u našim lukama, njihovo proširenje i osuvremenjivanje, informatizacija i automatizacija lučkog poslovanja, definiranje sustava financiranja lučke infrastrukture itd. Svakako da su to temeljna vitalna pitanja poslovanja i za naše brodare i za naše luke.

Ako se, međutim, država i svekolika znanstvena, stručna i politička javnost ne odredi prema krucijalnom pitanju toga sklopa problema, tj. prema pitanju jadranske orijentacije, onda se ne može očekivati definiranje optimalne strukture prometnog sustava Hrvatske i optimalnog povezivanja pomorskog i kontinentalnog dijela tog sustava.

10. OBNOVA I RAZVOJ RIJEČNOG PROMETA

10.1. U odnosu na plovne putove, za ostvarenje prometnog pravca na relaciji Jadran-Podunavlje bilo bi neophodno osposobiti Savu za plovību odnosno stvoriti plovni put IV. kategorije koji omogućuje plovību brodova do 1500 tona nosivosti na cijelom plovnom toku kroz Hrvatsku do Siska s mogućim povećanjem plovnosti Save od Siska do Zagreba u duljini 107 km, uz istodobnu gradnju zagrebačkoga riječnog pristaništa u mjestu Rugvice, te izgraditi kanal Šamac-Vukovar duljine 60 km.

Budući da ne postoji izravna prometna veza na relaciji rijeka - more između Podunavlja i Jadrana, taj bi prometni pravac trebao biti kombinirani, odnosno djelovati zajedno sa željeznicom, što bi potaknulo potrebu za izgradnjom nizijske pruge Zagreb-Rijeka.

10.2. Drugi važan čimbenik o kojemu ovisi razvoj riječnog prometa jesu njegovi flotni kapaciteti. Sadašnji flotni kapaciteti uglavnom su zastarjeli, odnosno gotovo polovica

njih je klasična tegljačka flota koja s obzirom na troškove ne može izdržati konkurenciju ostalih prometnih grana. Usput rečeno, na rajnskom plovodbenom području danas više ne plovi tegljačka flota, već flotu čine suvremeni potiskivački konvoji, te različiti specijalizirani tzv. samoploveći brodovi (brodovi s vlastitim pogonom i teretnim prostorom).

Stoga bi naši riječni brodari, a ovdje se ponajprije misli na jedino hrvatsko brodarstvo koje obavlja međunarodni promet na Dunavu - Dunavski Lloyd iz Siska, trebali osuvremeniti svoje flotne kapacitete. To osuvremenjivanje trebalo bi se očitovati u uvođenju novih tehnologija prijevoza, kao što su prijevoz kontejnera, Ro-Ro prijevozi ili tzv. "plivajuće ceste", specijalizirani brodovi za prijevoz teških tereta, i dr. Na taj će način suvremeni flotni kapaciteti privući na riječni prometni pravac i one koji se dosad nisu prevozili riječnim putem.

Dakako, s time u svezi trebat će riješiti financiranje izgradnje suvremenih flotnih kapaciteta, pri čemu će biti potrebna i međunarodna financijska pomoć.

10.3. Republika Hrvatska, kao nova podunavska zemlja, treba potpisati i ratificirati sve postojeće multilateralne i bilateralne konvencije i sporazume. Također bi trebalo internacionalizirati rijeku Savu te u tom smislu sklopiti odgovarajuće međunarodne sporazume sa zainteresiranim zemljama. Treba sklopiti i bilateralni sporazum s Njemačkom, na temelju reciprociteta o plovidbi na kanalu Rajna-Majna-Dunav [11].

SUMMARY

TRAFFIC POLICY PRIORITIES IN SERVICE OF CROATIAN TRAFFIC SYSTEM RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

Traffic policy as an integral part of the overall economic and development policy of any country refers to an interactive relation of objectives, measures, instruments and entities making its consistent segments requiring an optimum structure of the traffic system and its successful functioning. Defining the strategy of reconstruction and development of the Croatian traffic system refers to a higher degree of concretization, starting from the traffic-aspected assessment up to determining and defining the traffic policy. New political/legal and international conditions as the factors of the general

environment in which Croatia shall act as an independent and sovereign country, the forthcoming period of reconstruction and economic development, the need for massive investments into the overall traffic system, particularly into the traffic infrastructure, all this calls for defining the strategy and strategic development trends of the entire traffic system and individual traffic aspects.

The traffic policy should define priorities and strategic objectives while the system of corresponding legislative/legal and economic instruments should grant their materialization.

LITERATURA

- [1] Ž. RADAČIĆ: Prometna valorizacija kao preduvjet određivanja prometne politike. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [2] J. PAĐEN: Prometna politika Hrvatske i prilagodivanje novonastalim uvjetima. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [3] Ž. RADAČIĆ: Ekonomika prometnog sistema. Fakultet prometnih znanosti, 1988.
- [4] A. BRKIĆ: Aspekti suvremenoga željezničkog prometa. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [5] A. STIPETIĆ, T. MLINARIĆ: Visokobrzinska pruga Rijeka-Zagreb-Koprivnica. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [6] I. MARKOVIĆ, D. BOŽIČEVIĆ: Smanjenje jaza između stupnja razvijenosti pomorskih i kopnenih prometnih kapaciteta. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [7] M. PERAK: Obnova hrvatske telekomunikacijske mreže u novom geopolitičkom i prometnom okruženju. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [8] M. MIKULA, S. ŠARIĆ: Potrebe i mogućnosti razvoja telekomunikacija u Republici Hrvatskoj. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [9] Ž. RADAČIĆ, I. SUIĆ: Prometna politika Hrvatske i sustav zračnog prometa u funkciji europskih i svjetskih gospodarskih tokova. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [10] Ž. RADAČIĆ, I. SUIĆ: Tehnologija zračnog prometa. Fakultet prometnih znanosti, 1992.
- [11] Z. ARŽEK: Sloboda plovidbe na rijekama i položaj Republike Hrvatske. Promet, Suplement broja 1, Fakultet prometnih znanosti, 1992.