

**ZBORNİK RADOVA
EKONOMSKOG FAKULTETA U RIJECI
ČASOPIS ZA EKONOMSKU TEORIJU I PRAKSU**

**PROCEEDINGS OF RIJEKA
FACULTY OF ECONOMICS
JOURNAL OF ECONOMICS AND BUSINESS**



SVEUČILIŠTE U RIJECI
UNIVERSITY OF RIJEKA
EKONOMSKI FAKULTET RIJEKA

ZEF 10/05 OK

Izdavač - Published by:
SVEUČILIŠTE U RIJECI
UNIVERSITY OF RIJEKA
EKONOMSKI FAKULTET
FACULTY OF ECONOMICS
Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka, Hrvatska
telefon: 385 51 355 111

Za izdavača - For the Publisher:
IVAN MENCER
Dekan - Dean

Savjetodavni odbor - Advisory Board:
WILL BARTLETT, School for Policy Studies, University of Bristol, United Kingdom. JOSEPH BOMBELLES, John Carroll University, Cleveland, Ohio, USA. MARČELO DUJANIĆ, Faculty of Economics, University of Rijeka, Croatia. ONDINA GABROVEC MEI, Facolta di economia, Università degli Studi di Trieste, Italy. PATRICK JOYCE, Michigan Technological University, Houghton, USA. HERBERT KOFLER, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und Informatik, Universität Klagenfurt, Austria. ANDREJ KUMAR, Faculty of Economics Ljubljana, University of Ljubljana, Slovenia. JAMES MARTIN, John Carroll University, Cleveland, Ohio, USA. TIBOR PALANKAI, Budapest University of Economic Sciences, Budapest, Hungary. IVO SEVER, Faculty of Economics Rijeka, University of Rijeka, Croatia. MICHAEL TEARNEY, University of Kentucky, Lexington, USA. RATKO ZELENKA, Faculty of Economics Rijeka, University of Rijeka, Croatia. ALICA WERTHEIMER-BALETIĆ, Croatian Academy of Science and Arts, Zagreb, Croatia

Glavni i odgovorni urednik - Editor-in-Chief:
IVO SEVER

Urednički odbor - Editorial Board:
ZDENKO PROHASKA, IVO SEVER, NENAD SMOKROVIĆ, STJEPAN ZDUNIĆ,
KSENIJA JURETIĆ (*urednik lektor - Language Editor*),
ANTICA SERGOVIĆ (*tajnik - Secretary*)

Oblikovanje naslovnice - Cover design:
ZVJEZDANA MARGUŠ-PROHASKA

ZBORNİK RADOVA REFERIRA JOURNAL OF ECONOMIC LITERATURE, PITTSBURGH,
PENNSYLVANIA, UNITED STATES OF AMERICA
THE PROCEEDINGS REVIEW IS INDEXED BY THE JOURNAL OF ECONOMIC LITERATURE,
PITTSBURGH, PENNSYLVANIA, UNITED STATES OF AMERICA

Časopis izlazi dva puta godišnje
Proceedings is issued twice a year

Godina XX
Volume XX

Zbornik radova Ekonomskog fakulteta Rijeka tiskan je uz potporu
Ministarstva znanosti i tehnologije Republike Hrvatske, Zagreb.

300 primjeraka - copies

Realizacija - Production:
DIGITAL POINT d.o.o., Rijeka

Adresa uredništva - Address of the Editorial Board:
Ekonomski fakultet Rijeka - Zbornik radova, Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka
tel. • 051 355 111 • fax • 051 212 268 • e-mail • zbornik@efri.hr

ZBORNIK RADOVA EKONOMSKOG FAKULTETA U RIJECI
ČASOPIS ZA EKONOMSKU TEORIJU I PRAKŠU

PROCEEDINGS OF RIJEKA FACULTY OF ECONOMICS
JOURNAL OF ECONOMICS AND BUSINESS

SVEUČILIŠTE U RIJECI
EKONOMSKI FAKULTET RIJEKA

UNIVERSITY OF RIJEKA
FACULTY OF ECONOMICS AND BUSINESS
ADMINISTRATION



 Poslovna Akademija Rijeka
Školjić 9, 51 000 Rijeka
tel./fax 051 327-037
info@par.hr

Zb. rad. - Sveuč. Rij., Ekonom. fak. Rij.	Godina 20	Sv. 1.	Str. 1-147	Rijeka, 2002.
--	-----------	--------	------------	---------------

CONTENTS - SADRŽAJ

ARTICLES - ČLANCI

Jakov Sirotković

CONTROVERSY OF CROATIAN ECONOMIC POLICIES ON THE
THRESHOLD OF THE 21st CENTURY 7

Antun Jurman

MANAGEMENT OF BANK ASSETS AND LIABILITIES TO SECURE
PROTECTION FROM INTEREST RISK 17

Herbert Kofler, Georg Kofler

DIE VORAUSSETZUNGEN DES METHODENWECHSELS
BEI INTERNATIONALEN SCHACHTELERTRÄGEN
NACH § 10 ABS 3 KSTG 41

Ratko Zelenika, Gordana Nikolić, Iva Tabar

MULTIMODALNI TRANSPORT U FUNKCIJI REGIONALNOG
RAZVOJA JUGOISTOČNE EUROPE 73

Mijo Biličić

TEORIJE RASPODJELE MOĆI UNUTAR I IZMEĐU ORGANIZACIJA 87

Jovan Uzelac

MENADŽMENT INFORMACIJSKI SUSTAV PODUZEĆA NA
POČETKU 21. STOLJEĆA 99

Snježana Ratkajec-Arbanas

SPECIFIČNOSTI BISMARCKOVSKOG MODELA FINANCIRANJA
SUSTAVA ZDRAVSTVENOGA OSIGURANJA 113

REVIEWS - PRIKAZI

Zoran Ježić

Prof. dr. sc. Sveto Marušić:
UPRAVLJANJE LJUDSKIM POTENCIJALIMA 135

APPENDIX - PRILOZI 141

Ratko Zelenika¹
Gordana Nikolić²
Iva Tabar³

Izvorni znanstveni rad
UDK: 656:332.1

MULTIMODALNI TRANSPORT U FUNKCIJI REGIONALNOG RAZVOJA JUGOISTOČNE EUROPE⁴

SAŽETAK

Promet je osnova svakoga gospodarstva i jedan od osnovnih čimbenika razvoja. Iako svaki prometni sustav funkcionira na tržišnim načelima, potrebno je pažljivo koordinirati njihov razvoj da bi se na što primjereniji način zadovoljile potrebe gospodarstva neke države odnosno regije.

Razvoj prometnog sustava na području jugoistočne Europe nužno treba pratiti procese gospodarskoga i prometnoga razvoja Europske Unije. Za zemlje jugoistočne Europe kao potencijalne kandidate za ulazak u Europsku Uniju, od velikog je značenja da zajedno brže i lakše postanu dijelom političke i ekonomske integracije Europe.

U ovom radu dat je osvrt na države uključene u sporazum o stabilizaciji i pridruživanju Europskoj Uniji: Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, SR Jugoslaviju, Makedoniju i Albaniju.

Regija, koju čine ovih pet država, zbog teritorijalne razvedenosti, pripadajućeg morskog akvatorija i podunavskog pojasa se mora razvijati kao razmjerno složen, široko razvijen i između pojedinih prometnih grana koordiniran multimodalni sustav.

Ključne riječi: gospodarstvo, promet, regionalni prometni sustav, regionalni razvoj jugoistočne Europe, multimodalna transportna mreža, multimodalna infrastruktura.

1. Uvod

Razvoj multimodalne prometne mreže jugoistočne Europe povezan je i kompatibilan s europskom unutarnjom prometnom mrežom, kao i s prometnom mrežom susjednih država kandidata za članstvo u EU. Ta povezanost važna je zbog poboljšanja veza unutar regije i integriranja država u politički i ekonomski "mainstream" Europe.

¹ Redoviti profesor Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

² Diplomirani inženjer Tehnologije prometa, stručni suradnik Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

³ Diplomirani ekonomist, Međunarodna špedicija Lagermax AED Rijeka

⁴ Članak primljen: 09. 05. 2002.; Članak prihvaćen: 07. 10. 2002.

U ovom istraživanju posvećena je pozornost državama uključenim u sporazum o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno Albaniji, Bosni i Hercegovini, Makedoniji, SR Jugoslaviji i Hrvatskoj, te razvoju multimodalne infrastrukture na njihovom području. Uzima se u obzir i želja tih država da sudjeluju u procesu europske integracije, kao i njihova potreba za uključenjem u političke i ekonomske reforme, te regionalnu kooperaciju.

Regionalnoj dimenziji buduće strategije i pomoći Europske Unije ukazuje se specijalna pozornost sa stajališta povećanja regionalne kooperacije između država jugoistočne Europe u okviru Pakta o stabilnosti.

Potrebno je spomenuti da je Europska Unija izradila sveobuhvato planiranje koje rezultira transeuropskim mrežama u pridruženim državama. Ono što proizlazi iz provedenih istraživanja je potreba za daljnim planiranjem u regiji koja je i tema ovoga članka. Evidentno je da bilo kakav razvoj regionalnog karaktera mora uzeti u obzir veze sa susjednim državama, državama članicama EU i državama kandidatima.

Iz takve problematike i problema istraživanja determinira se i **predmet istraživanja**: istražiti i utvrditi relevantne značajke regionalnih gospodarskih i prometnih sustava jugoistočne Europe, a posebice njihov utjecaj na uspješnost i učinkovitost izgradnje regionalnih gospodarskih odnosa, kako bi multimodalni transport i aktivni sudionici takvoga transporta u regionalnom gospodarskom razvoju ispunili svoju osnovnu zadaću, a to je razvoj adekvatne multimodalne transportne infrastrukture u okviru sustava transportne infrastrukture na području čitave Europe.

Problem i predmet istraživanja determinirali su radnu hipotezu: S obzirom na konzistentne spoznaje o relevantnim značajkama gospodarstva jugoistočne Europe i važnostima prometa, te stupnja razvoja transportne infrastrukture, moguće je predložiti smjernice za razvoj povezane multimodalne transportne infrastrukture unutar regije jugoistočne Europe, koja će se nadovezati na već ravijenu prometnu mrežu Europe. U takvom međuodnosu prometa i regionalnoga razvoja moguće je analizirati stanje određenih grana prometa i regionalnih gospodarstava, te poboljšanjem multimodalnog prometnog sustava, odnosno njegove infrastrukture, efikasnije i efektivnije poboljšati regionalne gospodarske odnose i na taj način adekvatnije se nadovezati na gospodarski i prometni sustav Europske Unije.

Rezultati istraživanja utjecali su na to da se cjelokupna tematika obradi u pet međusobno povezanih dijelova. Poslije uvoda, u drugom dijelu (**Odnos Europske Unije s državama jugoistočne Europe**), koncizno su obrazloženi ekonomski pokazatelji pet država regije jugoistočne Europe u odnosu na Uniju, te njihove implikacije na gospodarski razvoj; u trećem dijelu (**Analiza prometne infrastrukture u jugoistočnoj Europi**), dana je ocjena stanja prometne infrastrukture u regiji po prometnim granama; u četvrtom dijelu (**Strategijski pristup razvoju multimodalne transportne mreže**), elaboriraju se izravni i neizravni utjecaji na promet i razvoj multimodalne transportne infrastrukture, analizira se proces planiranja izgradnje multimodalne integrirane mreže i njezine povezanosti s regionalnim razvojem

jugoistočne Europe; dok je u posljednjem dijelu (**Zaključku**) dana sinteza rezultata istraživanja.

2. Odnos Europske Unije s državama jugoistočne Europe

Regionalnim pristupom 1997. godine definiran je politički okvir za razvoj odnosa i suradnje s državama jugoistočne Europe. Istučući mogućnost uspostave institucionalne suradnje (sporazumi o suradnji) s državama te regije (Albanija, BiH, Makedonija, Hrvatska i SR Jugoslavija), EU je postavila i tzv. "politiku uvjetovanosti" (*conditionality*)⁵ koja obuhvaća uvjete koje države trebaju ispuniti.

Početak pregovora o ugovornim odnosima uvjetovan je ispunjenjem uvjeta koji se odnose na demokratska načela, zaštitu ljudskih prava i vladavinu zakona, poštivanje prava i zaštita manjina, regionalna suradnja, tržišne reforme gospodarstva, te posebice za Hrvatsku, BiH i SRJ ispunjenje obveza preuzetih Daytonskim tj. Erdutskim sporazumima, te odlukama Vijeća za provedbu mira u BiH.

U svibnju 1999. godine Komisija je predložila modifikaciju regionalnog pristupa procesom stabilizacije i pridruživanja za države ove regije kojim se unapređuje do tada postojeća politika EU prema regiji. Proces predviđa potpisivanje Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju čiji je cilj stabilizacija država u regiji putem njihova približavanja europskim integracijama. Unija potvrđuje svoju pripravnost za pružanje izgleda državama regije za potpunom integracijom u njezine strukture i izgleda za članstvo na temelju ispunjavanja kriterija iz Kopenhagena.

Sporazum regulira političke, gospodarske i trgovinske odnose tj. trebao bi omogućiti uspostavu zone slobodne trgovine, potom carinske unije, te uključivanje u jedinstveno tržište Europe. Nadalje, trebao bi stvoriti temelj za gospodarsku, političku, diplomatsku, humanitarnu i vojnu suradnju, suradnju na području pravosuđa i unutarnjih poslova, te kulturnu, tehnološku, znanstvenu i druge oblike suradnje.

Prikaz aktualnih odnosa EU s državama regije obuhvatit će osnovne ekonomske pokazatelje država regije – Albanije, BiH, Makedonije, te SR Jugoslavije i Hrvatske s Unijom.

Osnovni pokazatelji BiH, Makedonije i SRJ, Albanije i Hrvatske prikazani su u sljedećoj tablici:

⁵ < <http://www.mvp.hr> >24.01.2002

Tablica 1.

Osnovni ekonomski pokazatelji država jugoistočne Europe

Zemlje	GDP stopa rasta %			Inflacija %			Nezaposlenost %		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Albanija	8	7,3	8	7,8	-1	4,2	17,6	18,2	16,9
Hrvatska	2,5	-0,4	3,7	5,6	4,6	7,5	18,6	20,8	22,6
BiH	-	-	10	2,2	-0,4	3,4	38,7	39	39,4
Makedonija	2,9	2,7	5,1	-1,1	2,3	10,8	41,4	43,8	44,9
SRJ	2,5	-19,3	10	45,7	54	115,1	27,2	27,4	26,6

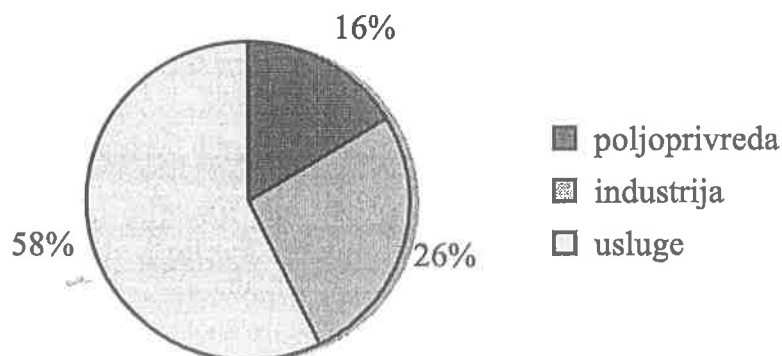
Izvor: Economic Survey of Europe br.1, 2001., <http://www.oecd.org> 23.01.2002

Kao što je vidljivo u tablici jaki rast tranzicijskih ekonomija popraćen je velikom stopom inflacije (SRJ čak 115,1%) što je rezultat velikih kroničnih makroekonomskih neravnoteža. Jači ekonomski rast GDP nije donio i poboljšanja na tržištu rada pa se stopa nezaposlenosti povećava u svim državama od 1998. godine do danas što je rezultat kontinuiranog procesa mikroekonomske rekonstrukcije i racionalizacije gdje su općeniti trendovi rješavanje viška radne snage i investiranje u modernije i efikasnije tehnologije koje ne vode do kreiranja novih poslova, barem ne u kratkororočnom periodu.

Udjeli sektorske proizvodnje po državama prikazani su na grafikonima (1,2,3 i 4):

Grafikon 1.

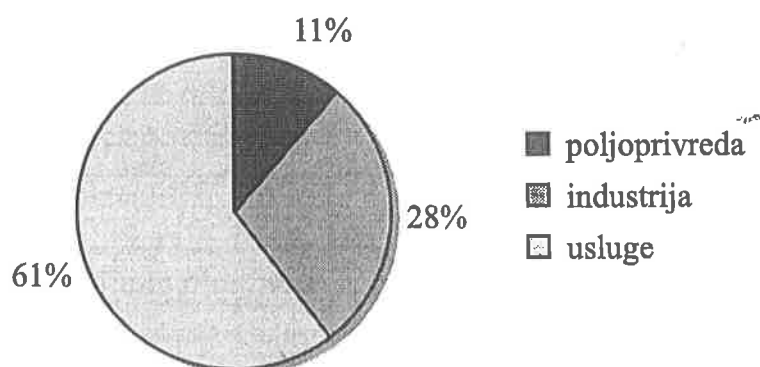
BiH – udio sektora u GDP (%) 1999.



Izvor: Economic Survey of Europe br.1, 2001., <http://www.oecd.org> 23.01.2002.

Grafikon 2.

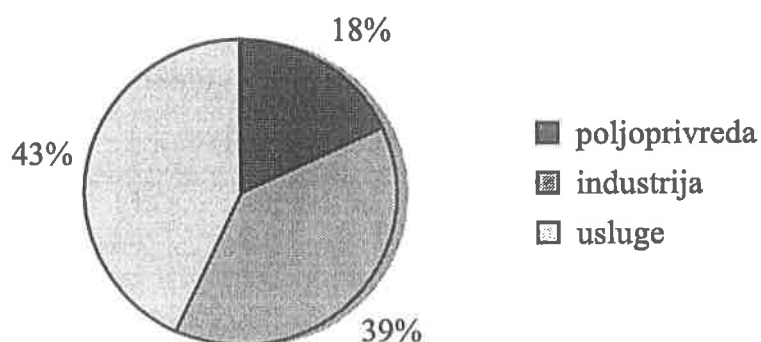
Makedonija – udio sektora u GDP (%) – 1999



Izvor: Economic Survey of Europe br.1, 2001., <http://www.oecd.org> 23.01.2002.

Grafikon 3.

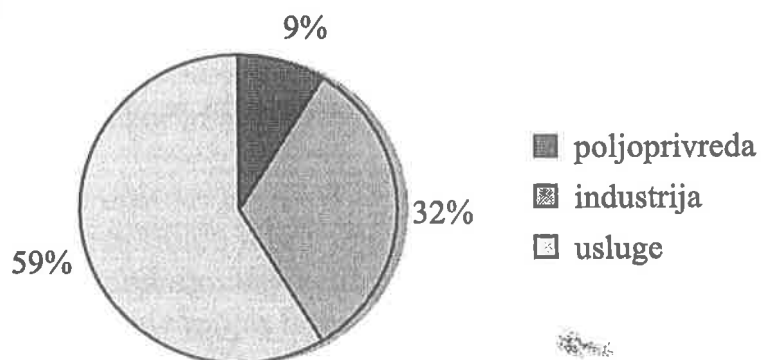
SRJ – udio sektora u GDP (%) - 1999



Izvor: Economic Survey of Europe br.1, 2001., <http://www.oecd.org> 23.01.2002.

Grafikon 4.

Hrvatska – udio sektora u GDP (%) - 1999



Izvor: Economic Survey of Europe br.1, 2001., <http://www.oecd.org> 23.01.2002.

Poljoprivreda još uvijek ima veliki udio u GDP i izvozu ovih državama, a sektor usluga je povećao svoj udio u GDP gotovo svake tranzicijske ekonomije.

Robna razmjena ovih zemalja s Unijom prikazana je u sljedećoj tablici:

Tablica 2.

Razmjena EU s BiH i Makedonijom u 2000. godini (u mln EUR)
 (ukupni izvoz/uvoz iz EU = 100)

		BiH		Makedonija	
EU UVOZ	Proizvodi	Vrijednost	%	Vrijednost	%
	Poljoprivredni pr.	93	0,12	69	0,1
	Energija	0	0	0	0
	Strojevi	20	0,01	23	0,01
	Transportna sredstva	10	0,01	62	0,06
	Kemijski proizvodi	6	0,01	3	0
	Tekstil i odjeća	101	0,15	258	0,4
EU IZVOZ					
	Poljoprivredni pr.	192	0,32	135	0,2
	Energija	25	0,08	262	0,9
	Strojevi	230	0,08	182	0,1
	Transporta sredstva	134	0,09	198	0,1
	Kemijski proizvodi	92	0,07	83	0,1
	Tekstil i odjeća	99	0,25	201	0,5

Izvor: Eurostat <<http://www.europa.eu.int>>01.02.2002.

Iz tablice je vidljivo da postoji deficit u robnoj razmjeni budući da su obje države još uvijek izvozno tržište za EU. Jedino kod sektora tekstila i odjeće može se vidjeti suficit, pa se može reći da obje države imaju komparativne prednosti u ovoj industriji, najvjerojatnije zbog niskih troškova radne snage.

Vidljivo iz podataka jest da su države regije na putu oporavka svojih ekonomija nakon političkih i ratnih kriza u posljednjem desetljeću. Unija je u svrhu bržega prevladavanja krize i postizanja ciljeva Procesu stabilizacije i pridruživanja najavila novi program pomoći državama regije nazvana CARA. Program bi se usredotočio na tri glavna područja: razvoj javnih institucija i administracije radi jačanja demokracije i vladavine prava, obnovu, razvoj i gospodarsku reformu te na regionalnu suradnju. Pomoć će se dodjeljivati kroz nacionalne i regionalne programe, a oblik i iznos ovosi o spremnosti država na provedbu reformi. Za razdoblje 2000.-2006. godine EU će izdvojiti za program oko 5,5 milijardi eura, uglavnom za obnovu i regionalnu suradnju⁶.

⁶ Samardžija, V.: Hrvatska i EU: koristi i troškovi integriranja, IMO, 2000., str.12

3. Analiza stanja prometne infrastrukture u jugoistočnoj Europi

Prometna infrastruktura u jugoistočnoj Europi općenito je ispod europskih standarda, te znatno oštećena direktnim ratnim razaranja, koja su uništila neophodne komponentne infrastrukture u Hrvatskoj, SR Jugoslaviji i Bosni i Hercegovini. Tu su uključene ceste, željezničke pruge i aerodromi. Rušenje mostova na Dunavu i Savi, još uvijek znatno ometaju cestovne i željezničke prometne tokove i riječnu navigaciju.

Uz direktna ratna razaranja, indirektnom štetom zbog konflikata i nemara, te nedostatka investicija, dovelo je do znatnih ograničenja u tekućem investicijskom održavanju, te aktivnostima obnove.

Prekid na glavnim koridorima je doveo do preusmjerenja prometa prema drugim manje prilagodljivim rutama. Također prioriteta su se promijenili zbog političkih razloga; npr. u Hrvatskoj je prioritet dan V (sjever-istok/jug-zapad) umjesto X koridoru (bivši «transjugoslavenski» sjever-zapad/jug-istok). Ukupno gledajući, kapacitet postojeće infrastrukture, pod uvjetima normalnoga poslovanja je dobro prilagođen sadašnjem prometu. Moguće je predvidjeti njegov srednjoročni razvoj, osim u slučaju kada je riječ o područjima velikih gradova u jugoistočnoj regiji.

Uzimajući u obzir potrebe, općenito treba razmatrati investicije povećanja kapaciteta, koje su niskog prioriteta sa stajališta rekonstrukcije i obnove postojeće infrastrukture. Potrebno je omogućiti pružanje bolje prometne usluge u smislu brzine i kvalitete.

Stanje prometnog sustava u različitim granama prometa u jugoistočnoj Europi može se ocijeniti na sljedeći način:

- **Cestovni promet** – zastupljenost cestovnog prometa u regiji je značajna iako ne dostiže razina EU. U svih pet država cestovna mreža je relativno raširena, premda su gustoća i kvaliteta prilično različite. Državne i lokalne ceste čine duljinu od oko 57000 kilometara. Postoji 1008 km autocesti (s dvije prometne trake u oba smjera), a koncentrirane su u Hrvatskoj, SR Jugoslaviji i Makedoniji. Stanje mreže je vrlo različito, iako općenito pokazuje ozbiljni nedostatak periodičkog i tekućeg održavanja. Problem održavanja postaje posebno kroničan u nekim slučajevima. Tako npr. u SRJ procijenjeno je da su samo 30% cesti u zadovoljavajućem stanju. Nadalje mnoge ceste neodgovaraju zahtjevima za europske kamione, kojima je dozvoljena osovińska težina do 11,5 tona. Ovaj problem zahtjeva dodatno razmatranje.
- **Željeznički promet** – željeznička mreža regije sastoji se od 9000 km pruge od kojih samo 612 km ima dvije trake i 3330 km (37%) je elektrificirano. Mrežna gustoća je niska u Albaniji, Bosni i Hercegovini i Makedoniji. Raspad bivše Jugoslavije prouzrokovao je stvaranje odvojenih željezničkih poduzeća, koje su općenito u vlasništvu i pod kontrolom države, što stvara ozbiljne poteškoće u međunarodnom poslovanju. Reforma u smislu direktive EU 91/440 koja se odnosi na odvajanje infrastrukture i poslovanja je samo djelomično implementirana. U Hrvatskoj je započela rekonstrukcija zbog poticaja međunarodnih financijskih institucija. Investicije i održavanje su znatno zanemareni što dovodi do pogoršanja stanja infrastrukture, zastarjevanja vučnih

i vučnih željezničkih vozila, te do nedostataka tehničkih inovacija u signalizaciji i telekomunikacijskim tehnologijama. Glavna E ruta regija «transjugoslavenska željeznica» koridor X je trenutno prekinut za velike udaljenosti.

- **Pomorski promet** – države jugoistočne Europe imaju izlaze na Jadransko more putem glavnih luka: Rijeka, Split, Ploče, Dubrovnik u Hrvatskoj; Bar u Jugoslaviji; i Duress u Albaiji. Ove luke su od općeg značaja za rasuti teret, iako se postupno razvija i kontejnerski promet. Izvan regije Thessaloniki u Grčkoj je važni morski izlaz za kopnenu Makedoniju. Hrvatska ima najveći konvencionalni promet (40. mil.tona) u regiji.
- **Riječni promet** - kopnena navigacija u regiji se odvija uglavnom na Dunavu koji je bio dio ključne brodske linije koridora VII, prije navedenih smetnji. Iako je promet na Dunavu naglo propao tijekom posljednjeg desetljeća, Dunav ostaje nužna transportna veza za Europu nakon konstrukcije njenog povezivanja kanalom Rajna-Majna-Dunav. Ključni element koji utječe na Dunav je uništenje dvaju glavnih mostova u Novom Sadu i Pančevu tijekom travnja 1999. godine. Trenutno su poduzeti radovi čišćenja zbog planiranog otvorenja tijekom 2002. godine.
- **Zračni promet** – postoji raširena zračna mreža u regiji koja uključuje međunarodne aerodrome u svakoj državi. Kao rezultat donedavnih konflikata, zračni promet se znatno smanjio sredinom 90-tih. Danas iako u povećanju, još uvijek ostaje nizak promet ako se uspoređi s prometom u ostaloj Europi. Sustavi kontrole zračnoga prometa nisu ni dostatni ni adekvatni da bi zadovoljili povećani promet. Također druga sigurnosna infrastruktura na aerodromima treba biti modernizirana. Detaljan opis problema kontrole i sigurnosti zračnog prometa; te serija preporuka nalazi se u dokumentu pripremljenog od strane Europske investicijske banke, s nazivom «Air traffic infrastructure Regional Study», ožujak 2001.

4. Strategijski pristup razvoju multumodalne transportne mreže

Prometna strategija jugoistočne Europe prikazana u ovom radu ima namjeru da omogući temelje razvoja multimodalne transportne infrastrukturne mreže⁷ prilagođene očekivanim zahtjevima putničkoga i teretnoga transporta u regiji.

Smjernice Europske Unije za razvoj transeuropske prometne mreže pokrivaju glavne ceste i željezničke rute, kopnene vodene puteve i riječne luke, morske luke, aerodrome i terminale. Ta mreža trebala bi biti izgrađena na principima i sveobuhvatnim ciljevima odluka Parlamenta i Vijeća Europske Unije u svezi s transeuropskom prometnom mrežom.

⁷ **Multimodalni transport** podrazumjeva uporabu dva ili više transportnih sredstava za vrijeme kretanja pošiljke iz jedne države u drugu, na osnovu jednog transportnog ugovora. **Multimodalnu transportnu infrastrukturu** čine prometni putovi, objekti i uređaji koji su stalno fiksirani za određeno mjesto, a služe proizvodnji multimodalne prometne usluge. Može se reći da se multimodalnim transportom točke polazišta i odredišta povezuju na najbolji mogući način.

Mreža treba pokrivati transportne potrebe Unije izvedene iz jedinstvenoga tržišta, ciljeva ekonomske i socijalne kohezije, te održive pokretljivosti. Ove smjernice koje su razvijene za Europsku Uniju, mogu poslužiti kao model za druge europske regije. Koncept partnerstva kroz Pan-europsku prometnu mrežu odobrena je u Helsinkiju 1997. godine. Smjernice moguće strategije razvijene u ovom radu za jugoistočnu Europu također podliježe principima toga partnerstva, pa će tako, „dugoročno gledajući, cijela Europa biti pokrivena s integriranom multimodalnom mrežom.

Definiranje strategije za razvoj multimodalne transportne mreže moguće je temeljiti na sljedećim kriterija:

- 1) Pri definiranju multimodalne transportne mreže jugoistočne Europe potrebno je uzeti u obzir infrastrukturno planiranje Ujedinjenih naroda, Ekonomske komisije za Europu (UNECE), europske sporazume, te europske koridore za kopneni transport s kojima su se države regije složile.
- 2) Relevantne sekcije koridora IV, V, VII, VIII i X trebale bi biti uključene u osnovu mreže. Pri definiranju treba uzeti u obzir Konferenciju o paneuropskom transport (Helsinki, 1997.)
- 3) Multimodalna transportna mreža treba povezati sve glavne gradove unutar regije kao i osigurati njihovu povezanost s glavnim gradovima susjednih država.
- 4) Mreža se treba koncentrirati na pristup samo nekoliko Jadranskih luka s ciljem podrške kratke obalne plovidbe. Ove luke bi trebale biti adekvatno povezane s adekvatnom kopnenom prometnom mrežom i opremljene za kombinirani odnosno multimodalni transport.
- 5) Mreža treba koncentrirati razvoj zračnoga prometa na nekoliko međunarodnih aerodroma u regiji koji mogu garantirati dostatne usluge. Adekvatni kopneni pristupi trebaju biti omogućeni za dostatnu pristupnost uslugama zračnog transporta u cijeloj regiji.
- 6) Regionalni sustav kontrole zračnoga prometa se treba poboljšati da bi bio u skladu s povećanim prometom na regionalnoj i međunarodnoj razini.
- 7) Mreža treba uključiti veze među gradovima od velike važnosti za regiju. Sljedeći gradovi se uzimaju u obzir: Banja Luka, Niš, Novi Sad, Podgorica i Priština.

Tehnička kvaliteta multimodalne transportne infrastrukture trebala bi odgovarati očekivanom prometu u sljedećem desetljeću. Nužno je da se prije odluke o odabiru i financiranju projekta napravi specifična studija predviđanja prometa. Tako tehnički standardizirana i kvaliteta sredstava multimodalne transportne infrastrukture trebala bi odgovarati očekivanom prometu i osigurati adekvatni socijalno-ekonomski odnos.

Studije izvedivosti moraju također osigurati uvjete poslovanja unutar prometnih grana: željeznice (elektrifikacija, signalizacija, i dr.); ceste (znakovi, osovinski teret); unutarnji vodeni putevi (čišćenje, suše); zračni promet (ATC sustav) itd.

Potrebno je spomenuti da je ažuriranje prometnih predviđanja za primarne mreže trebalo ocjeniti pomoću studije Pakta o stabilnosti za transport jugoistočne Europe tijekom 2001. godine. Studija TIRS trebala bi pomoći pri definiranju srednjoročnog programa razvitka kako bi se efikasno planiralo kanaliziranje financijske pomoći. U

svakom slučaju, projekti se uvijek moraju odabrati na osnovi njihove ekonomske održivosti i adekvatne studije izvedivosti.

"Popis transportne infrastrukture zapadnoga Balkana", financiran od strane Europske investicijske banke, prezentiran u srpnju 2000. godine, pruža sistematski pregled osnovnih elemenata transportne mreže u regiju. Ovaj pregled upotrebljen je kao osnova podataka za razvoj procesa planiranja prometne mreže.

Strategija izložena u ovom radu fokusira se na multimodalnu infrastrukturu. Međutim neophodno je naglasiti da iako je adekvatni razvoj infrastrukture nužan uvjet za postizanje efikasnih transportnih sistema u balkanskoj regiji, održiva mobilnost se neće postići ukoliko se ne postigne bolja organizacija koja zahtjeva nove regulacijske i institucijske okvire.

Definiranje strategije za razvoj multimodalne transportne infrastrukture moguće je bazirati na sljedećim principima:

- 1) Prometna mreža za putnički i teretni transport sastoji se od multimodalnih veza i njihovih čvorišta na kojima se treba postići efikasna razmjena tereta i putnika između prometnih grana. Povezanost te prometne mreže mora se postići kako unutar regije, tako i s paneuropskim prometnim koridorima izvan jugoistočne Europe.
- 2) Prioritet bi se trebao dati uporabi postojeće infrastrukture, uz određene rekonstrukcije i popravke, uz uvjet da se minimalizira nabavka novih infrastrukturnih komponenata.
- 3) Projektiranje mreže treba se temeljiti na principima prometne politike Europske Unije. U takvim principima treba dati naglasak na razvoj konkurencije i suradnja između prometnih grana, uz privilegiranje onih grana transporta koji su manji zagađivači.
- 4) Investicijski program za izvedbu multimodalnoga transportnog infrastrukturnog plana mora biti temeljen na ekonomskoj održivosti projekta.
- 5) Gustoća mreže mora ukazivati na financijsku snagu i kapacitet za uvođenje velikih projekata u državama na koje se to odnosi. Iskustvo u regiji pokazuje da se ovi kapaciteti mogu dostignuti na investicijskoj razini od 1-2% očekivanog GDP-a svake države.

5. Zaključak

Broj stanovnika regije jugoistočne Europe tijekom posljednjeg desetljeća prošlog stoljeća iznosio je oko 25 milijuna, odnosno 6,6% stanovništva EU. Bruto nacionalni dohodak per capita 1998. godine iznosio je € 2.050, što je samo 11% od ukupnog iznosa GDP EU. To pokazuje da države ove regije imaju dug put da bi postigle ekonomsku razinu u usporedbi s europskim standardima. Dodatni problem je velika razlika u razvijenosti između država regije. Tako je omjer GDP-a od € 890 u Albaniji do € 5000 u Hrvatskoj. Tijekom posljednjih deset godina uvedene su reforme orijentirane prema uspostavljanju tržišne ekonomije, te jačanju popratnih institucija. Dok se početne pozicije i sadašnja situacija značajno razlikuju od države do države očito je da će se glavni ciljevi postići kroz povećanu regionalnu suradnju. Poboljšanje prometne

infrastrukture u regiji i integriranje država regije u Europsku Uniju važno je iz razloga da potakne bolju kvalitetu života kroz ekonomski rast, regionalnu integraciju, socijalnu koheziju i adekvatne uvjete očuvanja okoliša.

Ubrzan razvoj u procesu reformi na nacionalnoj razini moguć je kroz uspostavljanje tržišnih mehanizama na osnovi suvremenoga načina poslovanja i adekvatne financijske i menadžerske infrastrukture, jačanjem institucija kroz poboljšane zakonodavne i izvršne okvire, rekonstrukcijom sektora uključujući i privatizaciju neke imovine te uvođenjem novih tehnologija.

Proces stabilizacije i pridruživanja trebao bi osigurati potrebne smjernice za proces reforme te ubrzano osvajanje EU standarda i politike infrastrukturnog razvoja koje uključuju socijalne i sigurnosne, te mjere očuvanja okoliša.

Unutar regionalnog okvira razvoj adekvatnog programa investicija mora biti utemeljen na suradnji među državama regije, kao i s državama članicama i državama kandidatima EU.

Prijedlog smjernica strategija opisane u ovom radu trebala bi se uzeti kao okvir za planiranje i investicijske odluke. Utvrđeni je prioritet za razvoj cjelokupne prometne mreže jugoistočne Europe utemeljen primarno na političkim, geografskim, demografskim i regionalnim (socijalno-ekonomskim) uvjetima. Primarni cilj strategije je da pruži smjer realizacije nacionalnih prometnih strategija i izvedivost studija za specifične projekte. Osobito bi ova strategija trebala pružiti okvir za prometne veze i prometna čvorišta koji će definirati strategijsku multimodalnu mrežu regije. Primarni investicijski projekti za međugradski promet koji će biti utvrđeni u sljedećih nekoliko godina će uglavnom biti smješteni u ovoj mreži.

Međutim ovaj proces usmjeravanja investicija neće sam riješiti prometne probleme regije. Apsolutno nužan preduvjet za uspjeh strategije je stvaranje novoga adekvatnog, efikasnijeg regulativnog, organizacijskog i institucionalnog okvira. Iz tog razloga, uvođenje i progresivna implementacija reformi tržišnih mehanizama i razvoj modernog poslovanja u prometnom sektoru bit će potreban uvjet za financiranje infrastrukturnih projekata.

Sve to je potrebno da bi se osigurala efikasna implementacija, menadžment i održavanje transportne infrastrukture financirane državnim subvencijama. Naglasak treba dati rješenju prelaska granica, što je osobito važno za regiju budući da su stvorene brojne nove granice raspadom Jugoslavije. Očito je da će olakšanje trgovine i prometnih tokova omogućenih poboljšanjima infrastrukture biti beskorisno ako granični prijelazi i dalje budu uska grla. Potrebno je uložiti sav raspoloživi napor da se smanji vrijeme čekanja na granicama pomoću institucionalnih promjena i uporabom najbolje poznate prakse, te suvremenih tehnologija. Neophodno je također uzeti u obzir pitanje zaštite okoliša da bi se izbjegla daljna devastacija okoline.

Plan koji uključuje države izvan EU i države regije fokusira se na odluke donesene na konferencijama o paneuropskom transportu, posebice onih održanih na Kreti i Helsinkiju, koje se odnose na koncept paneuropskih koridora i područja. Riječ je o

koridorima i područjima koji se presjecaju na Balkonu, a to su Koridori IV, V, VII, VIII, X i Jadransko-jonsko transportno područje (cesta).

Aktivnosti koje su proveli Ujedinjeni narodi, Ekonomske komisije za Europu (UNECE) sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća, a odnose se na Europske sporazume o glavnim međunarodnim prometnim tokovima (AGR: međunarodna europska cestovna mreža); o glavnim međunarodnim željezničkim linijama (AGC) i o važnim međunarodnim linijama kombiniranog transporta te njima pripadajućim postrojenjima (AGTC).

Procjena potreba transportne infrastrukture u srednjoj i istočnoj Europi, odnosi se na države pridružene članice, budući da neke od njih graniče s državama regije. Također, ovaj rad je ujedno i koristan kao metodologija za utvrđivanje investicijskih prioriteta prometne mreže. Vremensko razdoblje za uvođenje većine odabranih projekata za izvršenje ove strategije je 2010. godina.

Literatura

1. Samardžija, V.: Hrvatska i EU: koristi i troškovi integriranja, IMO, 2000.
2. Economic Survey of Europe br.1, 2001.
3. <http://www.oecd.org>, 23.01.2002.
4. <http://www.mvp.hr>, 24.01.2002.
5. <http://www.europa.eu.int>, 01.02.2002.

Ratko Zelenika¹
Gordana Nikolić²
Iva Tabar³

THE ROLE OF MULTIMODAL TRANSPORT IN REGIONAL DEVELOPMENT OF SOUTH EAST EUROPE

ABSTRACT

The transport is the base of every modern economics and one of the primary factors of development. Although each of the transport system operates on the market principles, it is necessary to cautiously coordinate their development so it could in the most suitable way, satisfy the needs of some state's or region's economics. The adequate transport policy is necessary to determine links between the goals, the instruments and the subjects that will lead to the desired or optimal transport system structure.

The development of transport network in the South East Europe region has to conform to the processes of the European Union economic and transport development. The great meaning for the South East Europe countries as potential candidates for membership in the EU has its mutual cooperation in order to faster and easier become the part of political and economic integration in Europe.

This paper focuses on the countries included in the Stabilisation and Association Process, comprising: Albania, Croatia, Bosnia and Herzegovina, the Former Yugoslav Republic of Macedonia and the Federal Republic of Yugoslavia.

The region, that consists of these 5 states and as a due to the territorial indentation coastline, the belonging of Adriatic maritime zone and the Danube-basin strip, has to be developed as a relatively complex, largely expanded and coordinated system between each of the transport sectors.

Key words: *economics, transport, regional transport system, regional development of SE Europe, multimodal transport network, multimodal infrastructure.*

¹ Full Professor of the Faculty of Economics University of Rijeka

² B.Sc. in Seaborne maritime engineer, research assistant of the Faculty of Economics University of Rijeka

³ B.Sc., International Forwarding Lagermax AED Rijeka