

Ekonomist

EKONOMSKO-POSLOVNI MJESEČNIK

Cijena 50 Kn • br. 3-4 / 2002.

Pogled urednika:

KONKURENTNOST

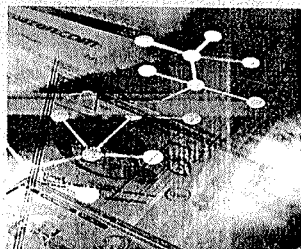
Što je to?

Nova ekonomija:

NOVE

KOMUNIKACIJSKE

TEHNOLOGIJE



Amerika:

SEDAM TEMA KOJE

OBLIKUJU NAŠ SVIJET



Hrvatska:

QUO VADIS

ISTOČNA HRVATSKA

ISSN 1332-2788



9 771332 278009

RAST PRODUKTIVNOST



"Brod je siguran u luci, ali to nije ono za što su brodovi građeni."

J. A. Shedd

Nakladnik:**PROGRES** d.o.o.

za istraživačko-razvojne usluge i poslovni konzalting
Hrvatska, 10000 Zagreb,
Varšavska 2, p.p. 636
Matični broj: 3213765
Broj žiro računa:
2390001-1190184278

Direktor i glavni urednik:
dr. sc. Ljubo Jurčić

Redakcija:

Progres - za Ekonomist,
10000 Zagreb, Varšavska 2
Telefon: 01/48 31 055
Telefax: 01/48 31 058
e-mail: progres1@zg.tel.hr

Uredivački savjet:

dr. sc. Anđelko Akrap, dr. sc. Ante Babić, mr. sc. Zoran Barac, dr. sc. Boris Cota, dr. sc. Vladimir Čavrak, dr. sc. Jadranko Grgona, mr. sc. Marijan Ivanov, mr. Marko Kolaković, dr. sc. Igor Matutinović, mr. sc. Ante Rončević, mr. sc. Ante Samodol, dr. sc. Darko Tipurić, dr. sc. Tihomir Vranešević

U ovom broju surađivali:

dipl. oec. Goran Bogunović, dipl. oec. Josip Glavaš, mr. sc. Oliver Kesar, mr. sc. Igor Livojević, prof. dr. sc. Anka Mašek, dipl. ing. Gordana Nikolić, dipl. oec. Iva Tabar, prof. dr. sc. Ratko Zelenika

Grafička urednica:

Irena Pavlišak, dipl. oec.

Tisak:

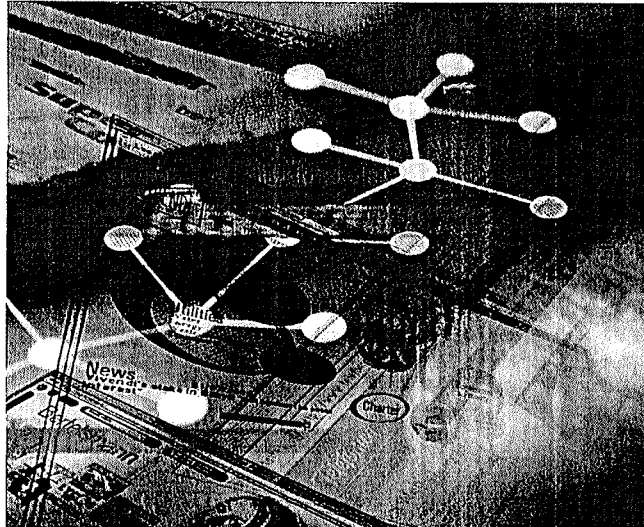
Antun Gustav Matoš d.d.

Pretplata:

Za pretplatu kontaktirati Uredništvo.
Godišnja pretplata 488,00 kn (PDV uračunat).
Za Sloveniju i BiH 100 EUR
Za Europu 150 EUR
Za ostalo inozemstvo kontaktirati Uredništvo.

Mogućnost plaćanja kreditnim karticama: *American Express, Diners, Eurocard-Mastercard*

Pretisak i izvaci dopušteni samo uz pisanu dozvolu Progres d.o.o. Rukopise, fotografije i ilustracije ne vraćamo. Redakcija pridržava pravo skraćivanja tekstova.

**Pogled urednika**

4 Konkurentnost
Što je to?

Nova ekonomija

6 Nove komunikacijske tehnologije

Strateško upravljanje

10 Strategija

Bankarstvo

17 Novost na hrvatskom financijskom tržištu

Amerika

18 Sedam tema koje oblikuju naš svijet

Konferencija

22 "Rethinking of education & training for tourism"

Ekonomska analiza

25 Rast i produktivnost

Jugoistočna Europa

33 Multimodalni transport

Hrvatska

38 Quo vadis Istočna Hrvatska

Pogled na svijet

47 Upravljanje vanjskim dugom

Hrvatska statistika

50 Inozemni dug prema domaćim sektorima

51 Inozemni dug prema inozemnim sektorima

52 Inozemni dug prema domaćim sektorima i projekcija otplate

53 Dug središnje države

54 Robna i novčana tržišta

**Nove knjige**

56 Metoda 8-M

Hrvatsko tržište kapitala

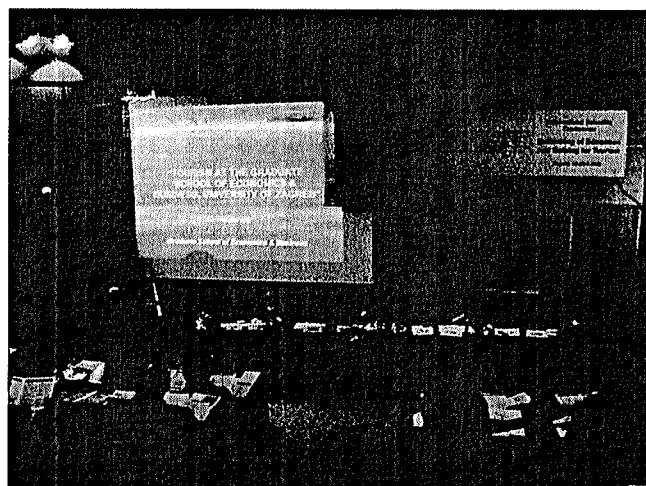
58 Pozitivno ozračje

Promocija

64 Doktori znanosti - polje ekonomija

75 Izbor urednika

78 Zrnca mudrosti



MULTIMODALNI TRANSPORT

Razvoj prometnog sustava na području Jugoistočne Europe nužno treba pratiti procese gospodarskog i prometnog 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

*Prof. dr. sc. Ratko Zelenika
Gordana Nikolić, dipl. ing.
Iva Tabar, dipl. oec.*

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.

U ovom istraživanju posvećena je pozornost državama uključanim u sporazum o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno: Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Makedoniju, SR Jugoslaviju i Hrvatsku, 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 uključanjem 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 daljnjim 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 takvog 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: 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 razvijenu prometnu mrežu Europe. U takvom međudonosu prometa i regionalnog 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; u posljednjem dijelu (*Zaključku*) dana je sinteza rezultata istraživanja.

ODNOS EUROPSKE UNIJE S DRŽAVAMA JUGOISTOČNE EUROPE: Regionalnim pristupom 1997. godine definiran je politički okvir za razvoj odnosa i suradnje s državama Jugoistočne Europe. Ističući 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)¹ 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 zaštitu manjina, regionalnu suradnju, tržišnu reformu gospodarstva, te posebice za Hrvatsku, BiH i SRJ ispunjenje obveza preuzetih Daytonskim, tj. Erdudskim sporazumima, te odlukama Vijeća za provedbu mira za 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 – Albanijom, BiH, Makedonije, te SR Jugoslavije i Hrvatske s Unijom.

Osnovni pokazatelji BiH, Makedonije, SRJ, Albanije i Hrvatske prikazani su u tablici 1.

Kao što je vidljivo u tablici 1, jaki rast tranzicijskih ekonomija popraćen je velikom stopom inflacije (SRJ čak 115,1%), što je rezultat velikih kroničnih makroekonomskih neravnoteža. Jači ekonomski rast GDP-a 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 razdoblju.

Udjeli sektorske proizvodnje po državama prikazani su na grafikonima 1, 2, 3 i 4.

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 tablici 2. Iz nje 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, na-

juvjerovatnije zbog niskih troškova radne snage.

Vidljivo iz podataka, može se reći da su države regije na putu oporavka svojih ekonomija nakon političkih i ratnih kriza u posljednjem desetljeću. Unija je u svrhu bržeg 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 ovise o spremnosti država na provedbu reformi. Za razdoblje 2000-2006. godine EU će izdvojiti za program oko 5,5 milijardi eura, uglavno za obnovu i regionalnu suradnju².

ANALIZA STANJA PROMETNE INFRASTRUKTURE U JUGOISTOČNOJ EUROPI:

Prometna infrastruktura u Jugoistočnoj Europi općenito je ispod europskih standarda, te znatno oštećena direktnim ratnim razaranjima, 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 direkta 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, prioriteti 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 normalnog 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 bi se trebale 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 razinu 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

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	-1,0	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	39,0	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	54,0	115,1	27,2	27,4	26,6

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

Tablica 2: Razmjena EU s BiH i Makedonijom u 2000. godini

Proizvodi	BiH		Makedonija	
	Vrijednost	%	Vrijednost	%
EU UVOZ				
Poljoprivredni proizvodi	93	0,12	69	0,1
Energija	0	0,00	0	0,0
Strojevi	20	0,01	23	0,01
Transportna sredstva	10	0,01	62	0,06
Kemijski proizvodi	6	0,01	3	0,00
Tekstil i odjeća	101	0,15	258	0,4
EU IZVOZ				
Poljoprivredni proizvodi	192	0,32	135	0,2
Energija	25	0,08	262	0,9
Strojevi	230	0,08	182	0,1
Transportna 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.

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 je npr. u SRJ procijenjeno da je samo 30% cesti u zadovoljavajućem stanju. Nadalje mnoge ceste neodgovaraju zahtjevima za europske kamione, kojima je dozvoljena osovinska težina do 11,5 tona. Ovaj problem zahtijeva 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, koja 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 zane-mareni, 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 prekinuta 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 Albaniji. 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 uspoređujući s prometom u ostaloj Europi. Sustavi kontrole zračnog prometa nisu niti dostatni niti 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.

STRATEGIJSKI PRISTUP RAZVOJU MULTIMODALNE TRANSPORTNE MREŽE: Prometna strategija Jugoistočne Europe prikazana u ovom radu ima namjeru omogućiti temelje razvoja multimodalne transportne infrastrukturne mreže³ prilagođene očekivanim zahtjevima putničkog i teretnog 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.

Mreža treba pokrivati transportne potrebe Unije izvedene iz jedinstvenog 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 odobren je u Helsinkiju 1997. godine. Smjernice moguće strategije razvijene u ovom radu za Jugoistočnu Europu također podliježu principima tog 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 kriterijima:

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 kop-

neni 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 transportu (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 zračnog 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 zračnog 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.

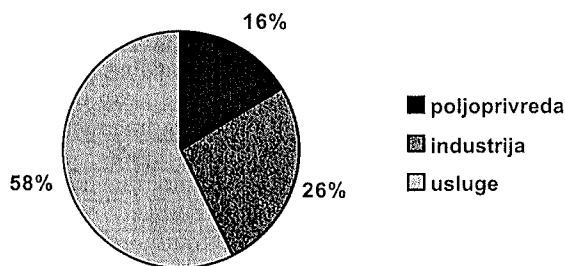
Tehnička kvaliteta multimodalne transportne infrastrukture trebala bi odgovarati očekivanom prometu u sljedećem desetljeću. Nužno je da se prije odluke o odabiru i financiranju projekta napravi specifična studija predviđanja prometa. Tako tehnički standardizirana i kvaliteta sredstava multimodalne transportne 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 ocijeniti pomoću studije Pakta o stabilnosti za transport Jugoistočne Europe tijekom 2001. godine. Studija TIRS trebala bi pomoći pri definiranju srednjeročnog programa razvika kako bi se efikasno planiralo kanaliziranje financijske pomoći. U svakom slučaju, projekti se uvijek moraju odabrati na osnovi njihove ekonomske održivosti, na osnovi adekvatne studije izvedivosti.

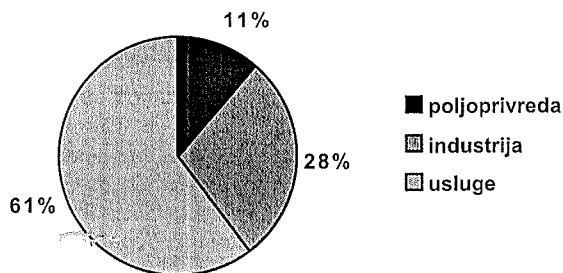
«Popis transportne infrastrukture zapadnog Balkana», financiran od strane Europske investicijske banke, prezentiran u srpnju 2000. godine, pruža sistematski pregled osnovnih elemenata transportne mreže u regiju. Ovaj je pregled upotre-

Grafikon 1: BiH – udio sektora u GDP-u (%), 1999



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

Grafikon 2: Makedonija – udio sektora u GDP-u (%), 1999



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

bljen 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 zahtijeva 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 suradnju između prometnih grana, uz privilegiranje onih grana transporta koji su manji zagađivači.

4) Investicijski program za izvedbu multimodalnog transportnog infrastrukturnog plana mora biti temeljen na ekonomskoj održivosti projekta.

5) Gustoća mreže mora ukazivati na financijsku snagu i kapacitet za implementaciju velikih projekata u državama na koje se to odnosi. Iskustvo u regiji pokazuje da se ovi kapaciteti mogu dostići na investicijskoj razini od 1-2% očekivanog GDP-a svake države.

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 EUR 2.050, što je samo 11% od ukupnog iznosa GDP-a 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 na razini razvijenosti između država regije. Tako je omjer GDP-a od EUR 890 u Albaniji do EUR 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 razlikuje od države do države, očito je da će se glavni ciljevi postići kroz povećanu regionalnu suradnju. Poboljšanje pro-

metne 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.

U tom kontekstu, preduvjeti za poboljšanje situacije, trebali bi uključivati:

- Ubrzan razvoj u procesu reformi na nacionalnoj razini, posebno kroz uspostavljanje tržišnih mehanizama na osnovi suvremenoga načina poslovanja i adekvatne financijske i menadžerske infrastrukture. Jačanje institucija kroz poboljšane zakonodavne i izvršne okvire; Rekonstrukcija sektora uključujući i privatizaciju neke imovine; Uvođenje novih tehnologija.

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

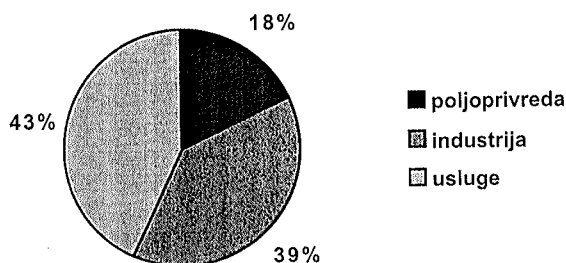
- Unutar regionalnih okvira razvoj adekvatnog programa investicija utemeljenog na suradnji među državama regije, kao i s državama članicama i državama kandidatima EU.

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, uglavnom će biti smješteni u ovoj mreži.

Međutim, ovaj proces usmjeravanja investicija neće sam riješiti prometne probleme regije. Apsolutno nužan preduvjet za uspjeh strategije je stvaranje novog 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.

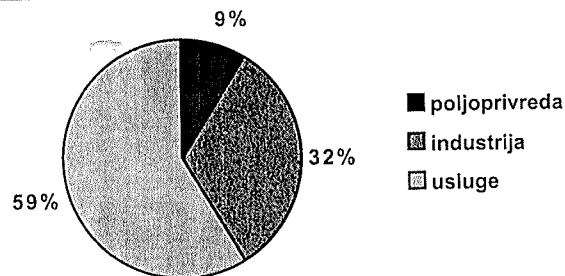
Sve to je potrebno da se osigura efikasna implementacija, menadžment i održavanje transportne infrastrukture financirane državnim subvencijama. Naglasak treba dati rješenoj prelaska granica, što je osobito važno za regiju, budući da su stvorene brojne nove granice raspadom Jugoslavije. Očito je da će olakšanje trgovine i prometnih tokova omogućenih poboljšanjima infrastrukture biti beskorisno ako granični prijelazi i dalje budu

Grafikon 3: SRJ – udio sektora u GDP-u (%), 1999



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

Grafikon 4: Hrvatska – udio sektora u GDP-u (%), 1999



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

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 daljnja devastacija okoline.

Plan koji uključuje države izvan EU i države regije fokusira se i uzima u obzir tri točke od posebne važnosti:

- 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 Balkanu, a to su Koridori IV, V, VII, VIII, X i Jadransko-jonsko transportno područje (cesta).

- Aktivnosti koje su provedene od Ujedinjenih naroda, Ekonomske komisije za Europu (UNECE) sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća, a koje se odnose na Europske sporazume o: glavnim međunarodnim prometnim tokovima (AGR: međunarodna europska cestovna mreža); o glavnim međunarodnim željezničkim linijama (AGC) i o važnim međunarodnim linijama kombiniranoga 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 implementaciju većine odabranih projekata za izvršenje ove strategije je 2010. godina.

¹ < <http://www.mvp.hr> > 24.01.2002

² Samardžija, V.: Hrvatska i EU: koristi i troškovi integriranja, IMO, 2000., str.12

³ Multimodalni transport podrazumijeva 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.

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.