

Dr. DAMIR ŠIMULČIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb, Vukelićeva 4

Prometna infrastruktura
Pregled
UDK: 656.1.011(497.1)
Primljeno: 20.03.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

OPTIMIRANJE RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE U JUGOSLAVIJI - ČINITELJ PROMETNE INTEGRACIJE U OKVIRU EZ

SAŽETAK

Objekti prometne infrastrukture integralni su dio prometnog i gospodarskog sustava svake zemlje. Ta činjenica zahtijeva da se investicijska politika temelji na znanstvenim spoznajama i sinhroniziranom djelovanju svih segmenata gospodarskog života. U radu se obrađuje optimiranje razvoja objekata prometne infrastrukture u Jugoslaviji, kao važnom faktoru prilikom donošenja investicijskih odluka, odnosno, na znanstvenim metodama kojima je imenitno da u kontekstu svojih razmatranja raspolažu s činjenicama iz kojih proizlazi optimalno rješenje.

1. UVOD

Integracijski procesi u makro-gospodarskim okružjima postali su neminovnost egzistiranja manje-više svih ili većine gospodarskih sustava. Na to iniciraju i procesi racionalizacije egzistiranja gospodarskih sustava cijelih regionalnih nacionalnih privreda i šire. Protok roba, ljudi, kapitala i informacija ne može biti više majorizacija jednog geografskog gospodarskog segmenta već se on mora sintetizirati sa cjelokupnim regionalnim privredama s kojima ga veže interakcijska veza ili niz raznolikih veza. Jedan od tih spojnih segmenata su nesumnjivo i objekti prometne infrastrukture čija uloga je već na niz mjesta apsolvirana. Neophodnost njene optimalne izgradnje nameće se kao pretpostavka organizacijsko-tehnološke integritnosti prometnog i gospodarskog sustava i ujedno valorizacije znanstvenih supstrata, koji su neminovno produkt značajnih znanstvenih istraživanja u sferi procesa optimiranja objekata prometne infrastrukture u svijetu i u našoj zemlji.

Znači, problem se svodi na dva centralna pitanja: realnije integracijsko povezivanje sa zemljama EZ bez suvišnih deklarativnih opredjeljenja i znanstvenim metodama utvrditi racionalnost određenih ulaganja i veličinu objekata prometne infrastrukture koji će biti u funkciji uključivanja u evropski prometni sustav. To su dvije centralne činjenice, na kojima se treba zasnivati naš proces uključivanja u EZ. Alternativna rješenja nisu poželjna budući da ona

mogu polučiti vrlo negativne utjecaje za naš cjelokupni gospodarski i prometni sustav¹⁾. A i naša zemlja u ovom kontekstu nije niti u poziciji da svoj pristup EZ temelji na kriterijima iz sfere dogovorne, već tržišne ekonomije.

2. PROCES OPTIMIRANJA RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE U JUGOSLAVIJI

U procesu eksploracije investicione aktivnosti i njene kvatifikacije kao značajne gospodarske kategorije, nesumnjiv je racionalan pristup. To znači da se predhodno, na temelju egzaktnih mjerila nekog investicionog podhvata, kvantificiraju netokoristi. Ukoliko prilikom investicione operacije nisu poštivani osnovni parametri u svijetu poznatog metodološkog prilaza, negativne posljedice su uglavnom dugotrajne i pogubne za cjelokupni prometni i gospodarski sustav zemlje. Ta činjenica nam ukazuje na neminovnost uključivanja u proces gospodarske i prometne integracije u okviru širih gospodarskih regiona, u ovom slučaju zemalja EZ, kojima i geografski pripadamo. Kolebljivost uključivanja u integracijske tokove EZ onemogućava nam za dugi niz godina valorizaciju svega uloženog u gospodarski i prometni potencijal u zemlji, budući da se ni naši potencijali, konkretno kod objekata prometne infrastrukture, neće imati potrebe da se tehnički i tehnološki inoviraju u slučaju da djeluju u postojećim okvirima tehničkog i tehnološkog nejedinstva, što je njihova trenutna karakteristika na našim prostorima. Znači, neminovnost egzistiranja objekata prometne infrastrukture, a i cjelokupnog gospodarskog kompleksa, je njihovo tehnološko osuvremenjavanje da bi bili ravnopravni partneri u procesu objedinjavanja u evropskim okvirima.

Razmatramo li sam proces optimiranja, neosporna je činjenica da je to skup metodoloških pristupa u oblasti investicione politike. Temeljni problem "svodi se na to da se iz skupa mogućih rješenja izabere ono rješenje koje je najpovoljnije u odnosu na jedan ili više zadanih ciljeva"²⁾.

Rječnikom svakodnevnice to predstavlja racionalizaciju investicijske aktivnosti koja se konkretno razmatra kod objekata prometne infrastrukture. Kompleksnost pristupa je očita,

jer svi objekti prometne infrastrukture ne djeluju organizacijski u sastavu prometnih grana, nego se razvijaju prema različitim kriterijima, koji dosada nisu uvažavali sve relevantne faktore investicione politike, nego su se prečesto priklanjali pragmatičnim rješenjima.

Zaključak koji nam se nedvosmisleno nameće je, da je optimiranje razvoja prometne infrastrukture interakcijski povezano s cjelokupnim sustavom društveno-gospodarskog života, pa će od njihova homogenog razvoja zavisiti niz segmenata u gospodarskom životu. Prvenstveno to se odnosi na razinu troškova, primjenu suvremene tehnologije u svim prometnim granama, valorizaciju geoprometnog i geopolitičkog položaja zemlje i dr., što predstavlja egzistencijalno pitanje gospodarskog sustava, čija je dispozicija uključivanje u šire prometne tokove u okviru EZ.

Proces integracije u okviru EZ imperativno ukazuje na brojne naše dosadašnje devijacije u vođenju koherentne infrastrukturne politike na širem društveno-gospodarskom planu. Uzroke za dasadašnju vrlo heterogenu infrastrukturnu politiku neophodno je identificirati u nekompleksnoj, neadekvatnoj i neprincipijelnoj prometnoj politici, koja i nije imala potrebe za supstratima znanosti iz tog područja, budući da se napajala pragmatičnim rješenjima koja su imala dugotrajne negativne implikacije na prometni i gospodarski život regije i šire.

Negativne posljedice kao plod nedovoljno kompleksne i konzistentne politike izgradnje i održavanja prometne infrastrukture različito su utjecale na gospodarski razvoj Jugoslavije u cjelini, što je jedan od momenata koji je neophodno sinhroniziranom akcijom prevladati kako bi zemlja kao jedinstveni tehničko, tehnološki, ekonomski i organizacijski prometni sustav predstavljala činitelja stvarne prometne integracije u okviru Evrope.

Sve ostale kalkulacije umanjit će mogućnost sinhroniziranog djelovanja unutrašnjeg prometnog sustava kao integracijskog faktora. Znači naša jedina šansa je u prihvaćanju pravila tržišne ekonomije i svih zakonitosti koje moramo bezrezervno aplicirati u sve pore našeg gospodarskog i prometnog sustava, što tek može donijeti pozitivne efekte za naš daljnji razvoj društveno-gospodarskih tokova u okviru integracijskih procesa zemalja EZ.

3. ZAKLJUČAK

Optimiranje razvoja objekata prometne infrastrukture u Jugoslaviji zahtijeva od investitora, a i cijeloga društva, niz konkretnih akcija, kako bi se u određenom vremenskom razdoblju polučili povoljni učinci u svim segmentima društveno-gospodarskog života u zemlji.

Nerealizacija deklarativnog opredjeljenja u pravcu intenziviranja integracijskih procesa našeg gospodarskoga i prometnog sustava sa istima u zemljama EZ nesumnjivo će imati negativne impulse na cjelokupni gospodarski, a time i prometni dio tog krivotoka.

Opredjeljenja u investicijskoj aktivnosti, usprkos "bržem" djelovanju, moraju se temeljiti na sintetiziranim istraživanjima o dotičnom investicijskom zahvatu u kontekstu s ostalim segmentima društveno-gospodarskog života.

To znači, proces racionalizacije kao oblik investicijskog ponašanja i optimiranje kao način definiranja optimalnog razvoja prometne infrastrukture nedvojbeno su značajni momenti, kojima svako društvo mora dati značajnu pažnju. Problem je još aktualniji ukoliko ga sagledamo u kontekstu integracijskih procesa u okviru EZ, s kojom naš gospodarski i prometni sustav mora sinhronizirano djelovati, što znači da nivo tehnike i tehnologije objekata prometne infrastrukture ne smije nimalo zaostajati za onima u okviru ove Zajednice. Razlozi su jasni i ukazuju da u tom slučaju naš prometni sustav nije u stanju djelovati kao sastavni dio, već kao organizam koji ima sve odlike nerazvijenog dijela pa kao takav ne može opstati kao ravnopravan u funkcioniranju tog krivotoka, već može imati status promatrača u tim kretanjima.

SUMMARY

OPTIMIZATION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN YUGOSLAVIA AS AN ELEMENT OF TRAFFIC INTEGRATION INTO THE EC SYSTEMS

The facilities of the traffic infrastructure make an integral part of the traffic and economic system of any country. This fact requires of the investment policy to find its basis in scientific notions and synchronous activities of all segments of economy. This paper deals with the optimization of the development of facilities of traffic infrastructure in Yugoslavia as an important factor in the process of passing the investment decisions i.e. their being grounded on scientific methods, to which it is immanent to dispose with facts yielding an optimal solution within the scope of respective consideration.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) O tome detaljnije: J. Madjarić, Saobraćajna integracija u okviru EZ poslije 1992, *Promet*, 1, 1989, 2, str. 213-216.
- 2) J. PADJEN, A. PULJIĆ, S. SKOK: Optimiranje cestovne mreže u SR Hrvatskoj, Zagreb, Ekonomski institut, 1986, str. 16.