

Mr. ANTUN OGORELC
Visoka ekonomsko-komercijalna šola
Maribor

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656 (4) EFTA
Primljeno: 06.02.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

NASTAJANJE ZAJEDNIČKOG EVROPSKOG TRANSPORTNOG TRŽIŠTA I TREĆE DRŽAVE

SAŽETAK

Autor analizira najprije ekonomsku povezanost Austrije, Švicarske i Jugoslavije sa EZ, da bi zatim najvećim dijelom na primjeru Austrije analizirao transportne probleme danas i nakon deregulacije prometa u EZ nakon 1992. Dalje tvrdi da će se u slučaju pristupa Austrije Zajednici promijeniti naše komparativne prednosti, a ni samo naše eventualno pristupanje grupaciji EFTA neće biti uspješno ako ne realiziramo ideje privredne reforme.

1. UVOD

Planirana realizacija projekta zajedničkog tržišta dvanaestorice do kraja 1992. bitno će promijeniti komparativne prednosti tzv. trećih država i zaoštriti mogućnosti izvoza robe i usluga. Strategije prilagođavanja trećih država i intenzivnost priprema za nastup na tržištu EZ – kako u globalu tako i po pojedinim granama – jesu različite. Strategija Austrije proizlazi iz spoznaje o sudbonosnoj povezanosti njenog razvoja s uključivanjem u međunarodnu podjelu rada, s posebnim akcentom na zapadnoevropskom prostoru.

Svrha referata jest:

1. prikazati suovisnost privrede Austrije, Švicarske i Jugoslavije s privrednim prostorom EZ,
2. na primjeru Austrije prikazati problematiku prilagođavanja nastajućem zajedničkom transportnom tržištu EZ.

S aspekta austrijskih nastojanja da se uključi u zajedničko transportno tržište prikazujemo:

- strukturu međunarodnog transporta (po regionalnoj usmjerenosti i po vrstama transporta),
- problematiku tranzita,
- elemente integracione politike Austrije i
- mjere liberalizacije i harmonizacije u transportu: otklanjanje fizičkih, tehničkih i fiskalnih zapreka.

Na kraju predviđamo moguće utjecaje austrijske integracione politike (na području transporta) na Jugoslaviju.

2. EKONOMSKA POVEZANOST AUSTRIJE, ŠVICARSKJE I JUGOSLAVIJE S EZ

2.1. Obujam robne razmjene

Povezanost triju država s privrednim pro-

storom EZ zorno prikazujemo tabelom o njihovoj robnoj razmjeni s državama EZ u periodu od 1985. do 1988. (tabela 1). Podaci za Austriju i Švicarsku ukazuju na jaku ekonomsku povezanost sa zajedničkim tržištem: 1987. npr. udio EZ u uvozu iznosio je oko 70% (u Austriji 80%, u Švicarskoj 72%), a u izvozu obiju država udio EZ bio je nešto niži (u Austriji 63%, u Švicarskoj 56%). U promatranom periodu je robna razmjena stalno rasla. Obje države su za cijelo vrijeme imale konstantan deficit u robnoj razmjeni (Austrija 4,5 mln i Švicarska 9,5 mln ECU-a), što znači da se (zbog povećanog obujma razmjene) poboljšala pokrivenost uvoza izvozom.

Međunarodna razmjena Jugoslavije je u usporedbi s obje države bitno manja, apsolutno i relativno. Jugoslavija npr. postiže samo 1/4 ukupne švicarske razmjene, odn. 1/7 njene razmjene s EZ. Udio EZ u našoj vanjskoj razmjeni 1987. je iznosio 40% u uvozu i samo 35% u izvozu (a u prethodnim godinama bio je i prilično niži). Deficit ostaje na jednakom nivou (s izuzetkom prvih šest mjeseci 1988.g. kad smo zabilježili čak skroman višak), a pokrivenost uvoza izvozom se zbog ograničavanja uvoza poboljšava.

2.2. Međunarodni transport

Na razvoj transporta u cjelini kao i na pojedine transportne vrste posebno bitno utječe kretanje (struktura) potražnje transportnih usluga, a ona pak zavisi od općih (konjunktturnih) ekonomskih kretanja, odnosno od dugoročnih strukturalnih promjena u privredi.

Austrija je u usporedbi sa zapadnim državama razvila (i očuvala) razmjerno jaku industriju primarnih proizvoda i poluproizvoda. To se odražava u strukturi njenog međunarodnog transporta.

Željeznica je očuvala visok udio u ukupnom izvozu (44%) i uvozu (39%). Zanimljivo je da je udio transporta po unutrašnjim vodnim putovima u uvozu niži nego u Švicarskoj (iako Austrija uvozi veće količine sirovina i proizvoda koji su pogodni za prijevoz po vodi), što ukazuje na to da je vodena povezanost po Dunavu dosta nepovoljnija od veze po Rajni. Cestovni transport prevladava samo u izvozu, a u Švicarskoj – usprkos jakim prometnim ograničenjima – u uvozu i izvozu.

Tabela 2 pokazuje promjene u udjelima pojedinih transportnih vrsta. Udio željezničkog

Tabela 1. Robna razmjena Austrije, Švicarske i Jugoslavije s državama EZ - mlrd ECU

	Austrija			Švicarska			Jugoslavija		
	svijet	EZ	udio % EZ	svijet	EZ	udio % EZ	svijet	EZ	udio % EZ
U v o z									
1985.	27,5	17,1	62	39,9	28,2	71	11,0	3,4	31
1986.	27,2	18,2	67	41,5	30,3	73	8,3	2,7	33
1987.	28,2	19,2	68	43,7	31,5	72	11,2	4,5	40
1988. ¹⁾	14,0	9,4	67	23,3	16,6	71	5,3	2,1	40
I z v o z									
1985.	22,6	12,7	56	35,5	18,7	53	9,6	2,4	25
1986.	22,8	13,7	60	37,9	20,8	55	7,3	1,8	25
1987.	23,5	14,9	63	39,2	21,9	56	10,4	3,6	35
1988. ¹⁾	12,6	8,2	65	21,0	12,0	57	5,5	2,2	40
S a l d o									
1985.	-4,9	-4,4		-4,4	-9,5		-1,4	-1,0	
1986.	-4,4	-4,5		-3,6	-9,5		-1,0	-0,9	
1987.	-4,7	-4,3		-4,5	-9,6		-0,8	-0,9	
1988. ¹⁾	-1,4	-1,2		-2,3	-4,6		+0,2	+0,1	
Izvoz / Uvoz (%)									
1985.	82	74		89	66		87	70	
1986.	84	75		91	69		88	67	
1987.	83	78		90	70		93	80	
1988. ¹⁾	90	87		90	72		104	105	

1) Prvo polugodište 1988.

Izvor: Eurostat, External Trade, (1988) 12, str. 154 i 155.

transporta svugdje je opao, naročito u izvozu (Švicarska). Naprotiv, porastao je udio cestovnog transporta - u izvozu obiju država na okruglo 50%. Udio riječnog transporta je u Austriji neznatno opao, a u Švicarskoj porastao (u izvozu čak od 2 na 7%).

Tabela 2. Udio transportnih grana u uvozu i izvozu robe

Vrsta prijevoza	AUSTRIJA		ŠVICARSKA		JUGOSLAVIJA
	1973	1984	1973	1984	1985 u %
U v o z					
- željeznički	42	39	28	24	46
- cestovni	20	25	32	38	5
- riječni	13	12	20	21	10
- pomorski	-	-	-	-	39
I z v o z					
- željeznički	45	44	60	40	62
- cestovni	46	48	37	52	15
- riječni	9	8	2	7	10
- pomorski	-	-	-	-	13

Izvor: UN, Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1985; SZS, Saobraćaj i veze 1985, SB br. 1584.

Promjene u udjelima pojedinih vrsta transporta možemo u prvom redu pripisati zadovoljavanju potražnje masovnih prijevoza (zbog smanjenja udjela materijalno i energetski intenzivne proizvodnje) u Zapadnoj Evropi. S druge strane bitno se povećala i konkurentnost

cestovnog transporta. Najbolji primjer za to jest Švicarska, gdje unatoč posebnim prometno-političkim mjerama (npr. stimuliranje oprtnog načina transporta, razni oblici ograničenja cestovnih prijevoza) roba prelazi sa željeznice na cestu.

Jugoslavija zadržava visok udio željezničkog transporta; 1985. je njen udio iznosio 46% u uvozu i 62% u izvozu. Na drugom mjestu je pomorski transport (39% uvoz i 13% izvoz), a udjeli cestovnog i riječnog transporta su različiti: u uvozu je jači riječni, a u izvozu cestovni. Struktura međunarodnih prijevoza odražava orijentiranost Jugoslavije na materijalno-intenzivnu proizvodnju, koja je u kopnenom transportu (usprkos svim nedostacima JŽ) u pretežnoj mjeri usmjerena na usluge željeznice.

3. EVROPSKO TRANSPORTNO TRŽIŠTE I AKTIVNOSTI AUSTRIJE

3.1. Ishodište

Za ekonomsko-političke odnose Austrije s EZ značajne su dvije stvari:

- tranzitni značaj države u centru Evrope i
- geografski položaj države (bez direktnog izlaza na more), koja zavisi od tranzita preko teritorija svojih susjeda.

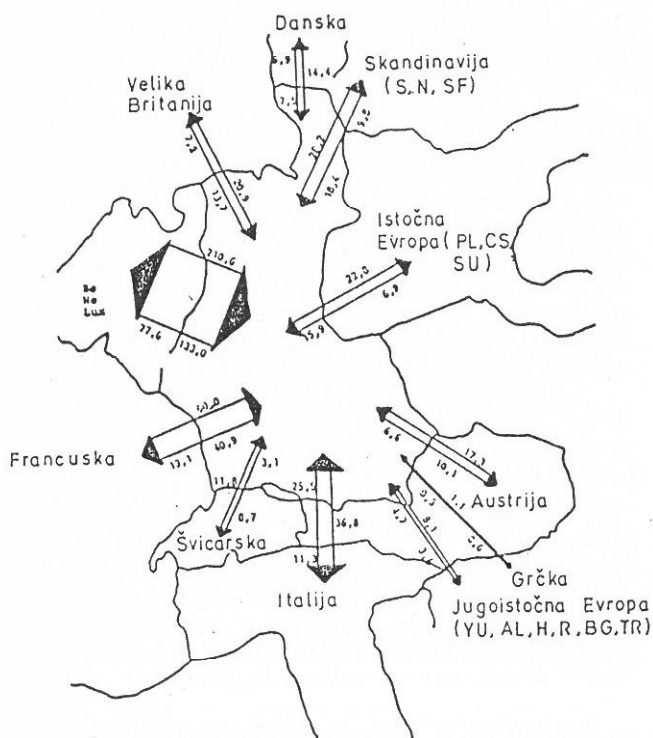
Radi se dakle o jakoj uzajamnoj tranzitnoj suovisnosti s težištem i čvorištem u Austriji.

Austrija preuzima pretežni dio tranzita preko Alpa (slika 1). Kao ilustraciju navodimo usporedbu po izračunavanjima CEMT-a: ukupni

tranzitni protok kroz Jugoslaviju, Grčku i Tursku ne predstavlja niti polovicu austrijskog protoka. I još jedna usporedba: samo godišnji priraštaji (u početku osamdesetih godina) robnog tranzita preko Austrije su veći od cjelokupnog cestovnog tranzita kroz Švicarsku.

Što se tiče protoka robe u uvozu i izvozu, Austrija izvrši 65% razmjene s neposrednim susjedima, a od toga 9/10 sa zapadnim, a samo 1/10 s istočnim susjedima i s Jugoslavijom. Načelno povoljni geografski položaj između Istočne i Zapadne Evrope - zbog ekonomsko-političkih razloga - Austrija ne može u cjelini iskoristiti.

Tercijarne djelatnosti, a po tome i transport, imaju značajno mjesto u austrijskoj međunarodnoj razmjeni robe i usluga. Prema austrijskim statističkim podacima za 1985. iznosio je udio izvoza usluga (bez turizma) u izvozu robe okruglo 15%, a udio deviznih prihoda od turizma preko 30%. Račun pokazuje i izvanredan značaj usluga u narodnoj privredi uopće, jer njihov udio u društvenom produktu iznosi 12%.



Slika 1. Struktura robnih tokova (ulaz i izlaz) u međunarodnoj razmjeni i tranzitu SRNJ (u mln t)

Izvor: Bundesministerium für Verkehr (7, 17).

3.2. Struktura i regionalna usmjerenost međunarodnog transporta

U međunarodnom prijevozu robe (fizički obujam u t) po željeznici i po cesti Austrija je 1985. iz inozemstva primila 27 mln t robe i otpremila 17,6 mln t robe. U uvozu je bio odnos prevezene robe 63 : 37 u korist željeznice, a u izvozu su udjeli željeznice i ceste bili skoro iz-

jednačeni (tabela 3).

Iako tabela 3 pokazuje ulaze odnosno izlaze robnih tokova samo preko susjednih država Austrije (pa tako ne pokazuje stvarne robne izvore), jasno se vidi njena tijesna povezanost s državama EZ. Za orijentaciju uzmimo protok robe na granici između Austrije i SRNJ odnosno Italije; u ukupnom austrijskom uvozu iznosi njegov udio blizu 60% (16 mln t) i u izvozu 70% (12,4 mln t). S aspekta podjele prijevoza između željeznice i ceste radi se o slijedećim udjelima u robnom protoku:

- po cesti iz pravca SRNJ i Italije Austrija prima 78%, a u suprotnom pravcu otpremi 88% sve robe,

- u željezničkom transportu udio obiju država nije tako izrazit; u ukupnom austrijskom uvozu željeznicom preko obiju država dolazi 49% robe, a u suprotnom pravcu ide 61% cijelog željezničkog izvoza.

Udio robnog protoka u pravcu odnosno iz pravca Jugoslavije razmjerno je skroman: u svim slučajevima (po udjelu ceste/željeznice i po pravcu robnog protoka) iznosi okruglo 4%.

I pretežni dio tranzita preko Austrije obavlja se za potrebe država EZ. Udio EZ ćemo ponovno ocijeniti tranzitnim robnim protokom u pravcu/iz pravca SRNJ i Italije. Od ukupne količine 30 mln t prevezene robe, u tranzitu preko Austrije na obje države otpada 23,3 mln t robe ili 78%. U cestovnom transportu na granične prijelaze sa spomenutim državama otpada čak 88% svega tranzita. U željezničkom transportu tranzit preko graničnih prijelaza sa SRNJ i Italijom nije tako izrazit, njegov udio iznosi okruglo 60%.

Tabela 3: Željeznički i cestovni prijevoz robe u Austriji: uvoz, izvoz i tranzit (1986) u %

Granični prijelaz	Uvoz	Izvoz	Tranzit	
			Ulaz	Izlaz

Cestovni prijevoz				
SR Njemačka	62,8	52,4	52,1	45,2
Italija	14,8	27,2	36,1	42,7
Švicarska	3,5	11,9	0,9	3,0
Čehoslovačka	10,9	2,9	0,9	0,5
Mađarska	4,3	1,5	2,5	1,3
Jugoslavija	3,7	4,1	7,5	7,3

Ukupno (10 ⁶ t)	9,9	8,6	19,0	

Željeznički prijevoz				
SR Njemačka	44,4	40,4	43,8	24,1
Italija	4,3	21,0	16,8	36,2
Švicarska	1,9	6,2	3,6	7,8
Čehoslovačka	22,7	8,9	14,2	2,4
Mađarska	15,0	14,0	12,8	9,7
Jugoslavija	4,3	4,0	6,7	11,8

Ukupno (10 ⁶ t)	17,1	9,0	11,0	

Izvor: Zajic, H.: Güterverkehr an den Staatsgrenzen 1985, Statistische Nachrichten, 42 (1987) 3.

Udio robnog tranzita iz pravca odnosno u pravcu Jugoslavije prilično je velik: u prijevozu po cesti iznosi 7,5% (1,4 mln t u ulazu i izlazu), a u prijevozu željeznicom 7% (0,7 mln t) u ulazu odnosno 11% (1,3 mln t) u izlazu iz Austrije.

Na tijesnu povezanost Austrije s državama EZ, odnosno sa zapadnim državama uopće, ukazuju i statistički podaci o protoku osoba preko državne granice. Po podacima austrijskog statističkog ureda je 1986.g. u državu ušlo (preko cestovnih graničnih prijelaza) blizu 133 mln osoba. Preko graničnih prijelaza sa SRNj došlo je dobrih 77% svih osoba (iz SRNj 87,4 mln i iz Italije 15,4 mln), a iz Švicarske blizu 11% svih osoba. Iz pravca Jugoslavije ušlo je blizu 10% svih stranaca (13 mln osoba), a na dolaske osoba iz Istočne Evrope otpala su slaba 2% (2,5 mln osoba).

3.3. Problematika tranzita

Osnovne probleme saobraćajne politike Austrije, na koju je u prvom redu utjecao razvoj Zajedničkog evropskog tržišta, razmotrit ćemo na primjeru cestovnog tranzita robe i osoba preko Austrije.

Razvoj austrijske cestovne mreže u sklopu cjelovite evropske cestovne mreže izrazit je primjer kako neka država postavlja razvoj tranzitnog saobraćaja preko svog zemljišta pred potrebe svoje privrede (ako zanemarimo - dođuše bitno ograničenje - doprinos modernih cestovnih veza razvoju austrijskog turizma).

Saobraćajna karta Austrije pokazuje da je veoma razvijena mreža modernih autocesta u pravcu sjever-jug. Tu je riječ prije svega o autocestama preko Brennera i Tura (Felbertauern i Tauern) i skoro u cjelini izgrađenoj Pyhrnskoj autocesti u pravcu sjeverozapad-jugoistok. Navedene cestovne veze pretežno (autocesta Innkreis-Phyhn) u velikoj mjeri služe tranzitnim potrebama u povezivanju među državama EZ. S aspekta potreba domaće industrije, Austriji su potrebne naročito veze istok-zapad, odnosno sjeveroistok-jugozapad (Beč-Salzburg, Beč-Koruška ili Koruška-Štajerska). Potiskivanje potreba domaće privrede pokazuje naročito veoma spora izgradnja moderne autoceste Zapadna Koruška-Celovec-Graz.

Saobraćajna je politika Austrije, po mišljenju austrijskih stručnjaka za transport a i drugih, iracionalna. Pitaju se kakav je stvarni interes Austrije, koji po njihovu mišljenju čini sve da bi se povećala atraktivnost cestovnog tranzitnog saobraćaja preko Austrije (10,80). To pitanje postavljaju u kontekstu visokih (i stalno rastućih) troškova izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture i posebno zbog negativnog (i djelomično već katastrofalnog) utjecaja na okolinu. Dosadašnja saobraćajna politika, po mišljenju njenih kritičara, rješava tranzitne probleme EZ. Kod vanjskog promatrača je stvorila slijedeću sliku: cestovni tranzitni saobraćaj je objektivna nužnost - problematiku rastućeg tranzita može se najbolje riješiti izgradnjom novih odnosno povećanjem kapaciteta postojećih cestovnih saobraćajnica.

Poboljšana cestovna infrastruktura i liberalna politika cestovnog tranzita (u usporedbi sa susjednom Švicarskom) privlači nove saobraćajne tokove:

1. unapređuje prijenos tovara s ceste na željeznicu,
2. preusmjeruje regionalne robne tokove (i u slučajevima koji se ne mogu objasniti samo geografskim specifičnostima), i
3. liberalna politika cestovnog tranzita u EZ stvara uvjerenje da će Austrija i ubuduće u tranzitu poštivati primarni interes EZ (pa otuda npr. i kolebljivo ponašanje EZ na austrijske prijedloge za sufinanciranje nekih cestovnih sekcija Pyhrnske autoceste).

Tranzitni karakter Austrije (i Jugoslavije) za povezivanje unutrašnjeg tržišta EZ pokazuje se naročito na relaciji Grčka - centralne države EZ. Najpovoljniju cestovnu vezu između centralnog privrednog prostora i Grčke (veza sjeverozapad-jugozapad) predstavlja Pyhrnska autocesta. U Austriji konstatiraju da će ta autocesta koristiti u prvom redu tranzitu putnika i robe među državama EZ, odnosno između njih i trećih država na Balkanu i na Bliskom istoku. Tako, različita izračunavanja pokazuju da će između 85 i 95% tranzita putnika i robe otpasti na države EZ (10,82). Realizacija zajedničkog i jedinstvenog privrednog tržišta će intenzivirati protok robe i putnika između centralnih država EZ i Grčke. Bez obzira na nove odnosno poboljšane mogućnosti saobraćajnih veza s Grčkom (npr. kombinirani transport kopno-more na relaciji Brindisi-Igoumenitsa-Volos), doći će do povećanog protoka grčkih cestovnih vozila kroz Austriju.

Prema austrijskim računima o udjelima pojedinih država udio SRNj u saobraćajnom protoku na cestovnoj saobraćajnici Innkreis-Pyhrn iznosi blizu 70% (10,83). S toga aspekta razumljivo je zašto austrijske prijedloge u Bruxellesu najviše podržava baš SRNj. Sufinanciranje autoceste Innkreis-Pyhrn je u osamdesetim godinama bilo središnje pitanje u razgovorima o utjecaju EZ na saobraćajnu politiku Austrije.

Transportna problematika povezivanja država EZ preko drugih država obrađena je u posebnim materijalima s naslovom "Infrastrukturne namjere za saobraćajne veze među državama Zajednice i važnim trećim državama, kao što su Austrija, Švicarska i Jugoslavija". Središnje teme pregovora između EZ i trećih država jesu:

- sufinanciranje transportne infrastrukture,
- način pokrivanja troškova za korištenje cesta,
- problem kontingentiranja u cestovnom transportu,
- problem kooperacije u željezničkom transportu i
- mogućnosti stimuliranja kombiniranog transporta željeznica-cesta.

O saobraćajnoj povezanosti država EZ preko drugih država i o problematici infrastrukture ponovno će se pregovarati-tada već u svjetlu budućeg jedinstvenog privrednog prostora

ra EZ - na proljeće 1989. u razgovorima između EZ i predstavnika Austrije, Švicarske i Jugoslavije.

Po mišljenju predstavnika transportne djelatnosti u austrijskoj saveznoj privrednoj komori, Austrija svoje transportne probleme ne smije rješavati povezivanjem tih problema s članstvom u EZ.

Prije malo vremena (u decembru 1988.) ponudeni pogodbeni mandat EZ o tranzitnim pitanjima treba ozbiljno razmotriti. A da bi razgovori s predstavnicima EZ mogli nesmetano teći, treba vlastite ciljeve izraziti oprezno - pretjerani zahtjevi bi mogli pregovore blokirati već na samom početku.

3.4. Integraciona politika savezne vlade

Sadašnja austrijska vlada je već na početku svog mandata (u januaru 1987.) pokrenula aktivnosti novog programa ubrzanog približavanja Austrije Zajedničkom evropskom tržištu. Od tada zauzima centralno mjesto austrijske unutrašnje i vanjske (ekonomske) politike nastojanje da se realizira konačni cilj, tj. ulazak Austrije u EZ.

Vlada smatra da sektorski pristup (odn. parcijalno sporazumijevanje) u približavanju EZ nije efikasan. Potreban je globalni pristup (što po njenom mišljenju važi i za druge države članice EFTA), koji mora uključiti bez izuzetka svaki (sektorski) program afirmacije Zajedničkog evropskog tržišta.

Svrha austrijske integracione politike ne smije biti samo defanzivne prirode (npr. kao sektorske mjere za sprečavanje diskriminator-skih aktivnosti EZ), nego baš suprotno, uključivanjem u integracioni proces udružene Evrope treba austrijskoj privredi pružiti dugoročnu razvojnu perspektivu.

Pozitivne posljedice uspješne integracione politike-tako se nadaju-izrazit će se u boljoj kompetitivnosti austrijske privrede, a isto tako i u novim stabilnim uvjetima zapošljavanja. Sudjelovanjem Austrije u razvojno-istraživačkim i obrazovnim programima EZ pružit će se nove mogućnosti obrazovanja, pa time i perspektive za zapošljavanje omladine.

Za realizaciju koncepcije integracione politike savezna je vlada osnovala posebnu radnu grupu ("Arbeitsgruppe für Europäische Integration"). U radnoj grupi sudjeluju vodeći predstavnici svih ministarstava (s izuzetkom ministarstva obrane), predstavnici saveznih ustanova, stručnjaci Narodne banke, i stručnjaci iz privrede i iz raznih interesnih grupa. Radna grupa (skupa blizu 300 stručnjaka) je organizirana u 14 podgrupa i u preko 40 projektnih timova za pojedina stručna područja.

Radna grupa je do sad obavila mnogo posla. Izradila je komparativnu analizu pravnih normi Austrije i EZ. Na toj osnovi izraduje konkretne prijedloge (odn. stručne podloge) za izjednačavanje pravnih normi i stručnih tumačenja za potrebe pregovora s različitim institucijama EZ.

U procesu harmonizacije pravnih odreda-

ba prihvatili su posebnu klauzulu o konformnosti s EZ ("EG-Konformitätsklausel"). Kod donošenja svih budućih pravnih normi provjerit će da li u okviru EZ postoje usporedljive odredbe, da li će koja buduća austrijska mjera odnosno pravna norma biti u skladu s odredbama EZ, i sl.

U sadašnjem periodu, najintenzivnije aktivnosti izvođenja austrijske integracione politike usmjerene su u slijedeća područja (6,30):

- reguliranje problematike robnog tranzita EZ kroz Austriju,
- reguliranje problematike izvoza austrijskih poljoprivrednih proizvoda u EZ,
- sudjelovanje u nastajanju evropske zajednice za tehnologiju,¹
- sudjelovanje u monetarnom sektoru i
- suradnja s različitim supranacionalnim društveno-političkim ustanovama i inicijativama.

3.5. Harmonizacija i liberalizacija u transportu

Predstavnici transportne privrede podržavaju nastojanja politike oko uključivanja u jedinstveno evropsko transportno tržište. Predviđeno odnosno željeno članstvo u EZ bi mnogo koristilo austrijskoj transportnoj privredi da se afirmira kao izvoznik usluga na budućem jedinstvenom transportnom tržištu. Transportna poduzeća prihvaćaju princip slobodnog transportnog tržišta, tj. slobodan izbor transportnog sredstva i transportnog medija. Protivno tome političari (i državne željeznice) više naginju k usmjeravajućim mjerama države.

U procesu uključivanja u zajedničko evropsko tržište, nosioci ekonomske politike će morati ostvariti stimulativnu okolinu za razvoj poduzetništva i slobodne konkurencije na područjima razmjene robe, usluga i kapitala. A za postizanje tog cilja treba odstraniti sve prepreke fizičke, tehničke i fiskalne prirode.

Promotrimo neke važnije mjere u procesu harmonizacije i liberalizacije na području transportnih usluga:

- 1) odstranjivanje fizičkih prepreka:
 - prilagodavanje i usvajanje pojednostavljenih graničnih formalnosti (postupak nadzora),
 - usvajanje jedinstvenih transportnih formulara,
 - ukidanje kaucija za tranzit, itd.;
- 2) odstranjivanje tehničkih prepreka:
 - ukidanje (bilateralnih i multilateralnih) kontingenata u međunarodnom prijevozu, kao i ukidanje posebnih kontingenata (dozvola) u cestovnom tranzitu,²
 - ukidanje diskriminacije stranih prijevoznika u vršenju usluga u Austriji (pravo na kabotažu),

¹ Sudjelovanje austrijskih firmi i istraživačkih instituta u istraživačkim programima zajednice RACE i EURAM. Austrija trenutno predsjedava (u razdoblju od 1.7.1988. do 30.6.1989.) u programu EUREKA.

- prilagođavanje standardima i tehničkim propisima u praksi transporta EZ: npr. prilagođavanje postojeće ukupne težine cestovnih teretnih vozila (38 t) postojećim odredbama EZ (40 t odn. 44 t),
- harmonizacija i unifikacija propisa u izradi vozila;

3) odstranjivanje fiskalnih prepreka:

- prilagođavanje poreskog sistema kao cjeline,
- prilagođavanje sistema oporezivanja za izgradnju transportne infrastrukture,
- prilagođavanje sistema oporezivanja prijevoznika za održavanje transportne infrastrukture (npr. porezi na pogonsko gorivo), itd.

Uključivanje u Zajedničko transportno tržište i njegova realizacija poslije 1992. promijenit će tržišne uvjete nastupanja austrijskih prijevoznika. Predstavnici transportne privrede se zauzimaju za uvođenje nekih novih organizacionih oblika. Za poboljšanje kompetitivnosti malih i srednjih prijevoznika (odn. za njihov opstanak na budućem transportnom tržištu), predlažu nove oblike međupoduzetničke suradnje. Pogodnom međupoduzetničkom kooperacijom u jednoj grani i među granama treba formirati prikladne veličine poduzetničkih udruženja, koje će biti sposobne pružiti cjelovitu transportnu uslugu i iskoristiti mogućnosti suvremenih komunikacionih sistema i informatike.

Osnovno u realizaciji integracije u prometne putove EZ jest da se što prije izgradi mreža suvremenih automobilskih cesta, koje su povezane na evropsku mrežu cestovnih saobraćajnica. Program izgradnje mora biti završen već prije eventualnog ulaska Austrije u EZ.

Najteže će se moći riješiti problem državnih željeznica. Ako željeznica bude željela očuvati svoj udio u međunarodnom prijevozu, morat će pružiti atraktivnije usluge (to važi i bez obzira na eventualni ulazak Austrije u EZ).

4. ZAKLJUČAK

Ako uspije namjera Austrije i još nekih država koje nisu članice EZ (naročito članice EFTA) da se uključe u zajedničko tržište (bilo kao pridružene članice po čl. 238 Rimskog ugovora, bilo na osnovi partnerskog ugovora, bilo kao punopravne članice), za Jugoslaviju će se promijeniti njene komparativne prednosti i u razmjeni s tim državama. S aspekta transportne privrede vjerovatne su sljedeće posljedice:

2. Jednu od mogućih mjera deregulacije transportne djelatnosti pruža studija ministarstva financija (DVZ, 150/1988). U studiji predloženo rješavanje kontingentiranja cestovnog transporta (s dozvola u međunarodnom transportu) predstavnici transportne privrede označavaju kao "drugačiju metodu trgovanja dozvolama". Reguliranje cestovnog transporta sa svrhom zaštite željeznice već davno se pokazalo kao neefikasno. U ozbiljnoj raspravi o deregulaciji, pitanje se kontingentiranja uopće ne smije pojaviti.

- otežan izvoz transportnih i pratećih usluga (špedicija, osiguranje i sl.),
- eventualno (djelomično) preusmjeravanje tranzita austrijske robe na luke EZ,
- djelomično smanjenje robne razmjene (zbog zaoštrenih tržišnih uvjeta), a time i posljedično smanjenje međunarodnih transportnih usluga, i sl.).

Kako pokazuje razvoj evropskog privrednog udruživanja, Jugoslavija će u bližoj budućnosti morati računati sa zaoštrenim uvjetima tržišnog nastupanja ne samo na tržištima EZ nego i na cjelokupnom zapadnoevropskom privrednom prostoru. Najnoviji razvoj u Istočnoj Evropi, gdje pojedine države (pa i SEV kao cjelina) traže nove oblike ekonomske suradnje s EZ, za nas predstavlja dodatni izazov.

Koji smjer mora izabrati Jugoslavija da bi izbjegla prijeteću ekonomsku izolaciju? Za Jugoslaviju predstavlja približavanje evropskom ekonomskom prostoru razvojnu nužnost. Političke rasprave i neki koraci naše diplomacije ukazuju da to želimo postići postupnim uključivanjem u EFTA. Strategija ulaska u Evropu putem članstva u EFTA u sadašnjem trenutku izgleda privlačna. Stvaraju se ozbiljna razmišljanja o postupnom udruživanju članica EFTA u EZ. 3. Članstvo u EFTA može biti uspješno samo pod uvjetom (odnosno samo ako budu ispunjeni uvjeti) da realiziramo ideje privredne reforme, tj. stvaranje otvorene tržišne privrede koja je kompatibilna sa zapadnom tržišnom privredom.

Naša šansa za ulazak u Evropu jest da bolje iskoristimo mogućnosti koje daje tercijarni sektor privrede, a naročito transport i turizam. Jugoslavija je i dosad bila dosta značajan izvoznik usluga, jer u svjetskom izvozu usluga sudjelujemo s približno 1% (po podacima IMF mi smo oko 20. mjesta). Izvoz transportnih usluga i devizni prihodi turizma poslije 1965. pokrivali su velik dio deficita robne razmjene. A posljednjih godina je izvoz usluga bitno doprinio da je jugoslavenska platna bilanca (bilanca tekućih transakcija) postala pozitivna.

SUMMARY

THE ORIGIN OF THE EC TRANSPORT MARKET AND THE THIRD-PARTY COUNTRIES

First of all the author analyses the economic ties between Austria, Switzerland and Yugoslavia with the EC. He has analysed today's transport problems of Austria mostly, as well as the deregulation of traffic in the EC

3. Tako je visoki funkcionar EZ - predsjednik komisije EZ Delors - u januaru ove godine predložio asocijaciju s EZ. Ujedno je naglasio - što je inače poznato već neko vrijeme - da u razdoblju do 1993. EZ ne želi nikakvu molbu o punopravnom članstvu. I dalje, države koje bi željele pristupiti morat će u cjelini prihvatiti sve zajedničke ciljeve EZ.

after 1992. The author maintains that if and when Austria joins the EC Yugoslavia's comparative advantages will change. Yugoslavia's eventual admission into the EFTA group will not be successful unless Yugoslavia realizes its ideas of trade and economic reforms.

LITERATURA

- [1] **P. CERWENKA:** Mögliche verkehrliche Konsequenzen eines EG-Beitritts - Ängste und Hoffnungen, Verkehrsannalen, 34 (1988) 4, str. 5-9.
- [2] **F. BREUSS, H. HANDLER, J. STANKOVSKY** (KOORD.): Österreichische Optionen einer EG-Annäherung und ihre Folgen, Wien, 1986.
- [3] **DVZ:** Verkehrswirtschaft drängt auf raschen EG-Beitritt, 20.12.1988.
- [4] **DVZ:** Transithandel hat sich um 10,2 Prozent vergrößert, 3.12.1988.
- [5] **J. ERDMINGER:** Der gemeinsame Verkehrsmarkt nimmt Gestalt an, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 58 (1987) 1, str. 5-13.
- [6] **A. MOCK:** Österreich und die EG-Optionen für einen europäischen Weg, Aussenwirtschaft, 14(1988)3, str. 299-304.
- [7] **H. SANDHÄNGER:** Das deutsche Interesse in der gemeinsamen Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 58(1987)1, str. 14-26.
- [8] **J. SKOLKA:** Dienstleistungen und Wettbewerbsfähigkeit, u: Karl Aiginger (Koord.): Die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs (Bd. 1), Wien, 1987.
- [9] **Ž. TOMAŠEVIĆ:** Jedinstveno evropsko tržište i Jugoslavija, Ekonomika, 24(1988)6, str. 21-24.
- [10] **F. ZEHNTNER:** Auswirkungen einer EG-Verkehrspolitik auf die Nicht-EG-Mitgliedsländer aus der Sicht Österreichs, u: Fritz Voigt, Hermann Witte: Integrationswirkungen von Verkehrssystemen und ihre Bedeutung für die EG, Berlin: Duncker und Humblot, 1985.