

Dr. DAMIR ŠIMULČIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Prometna infrastruktura
UDK: 656.1+33
Primljeno: 24.05.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

OPTIMIRANJE RAZVOJA OBJEKATA CESTOVNE INFRASTRUKTURE KAO ČINITELJA VALORIZACIJE TURISTIČKIH POTENCIJALA

SAŽETAK

Autor ukazuje na dosadašnji razvoj i nedostatke u financiranju izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture, te potrebu njenog optimiranja kao faktora valorizacije turističkih potencijala. Ističe značenje te infrastrukture na valorizaciju turističkih potencijala, te neophodnost realnog analiziranja varijantnih rješenja prije donošenja definitivnih odluka.

1. UVOD

Funkcioniranje objekata cestovne infrastrukture osnovna je pretpostavka organizacijsko-tehnološke integriranosti prometnog sustava odnosno podsustava cestovnog prometa. Ta činjenica ukazuje, da su razlozi izgradnje objekata cestovne infrastrukture u prometnom sustavu zemlje sinteza više elemenata koji su se transformirali razvojem i dogradnjom društvenih i gospodarskih odnosa u zemlji. Značajno mjesto u tom transformacionom procesu imao je i nesumnjivo razvoj proizvodnih snaga društva.

Postupnom transformacijom u razvoju društveno-gospodarskih odnosa i snaga, značenje cestovne, a i ostalih objekata prometne infrastrukture poprimalo je sve značajnije i nezamjenljivo mjesto u društveno-gospodarskim zbivanjima. Ta uzajamna veza je u praksi heterogena, što nesumnjivo ne proizlazi iz funkcionalnih ili temeljnih tehnoloških odrednica nego iz organizacijskih specifičnosti objekata cestovne infrastrukture.

Proces optimiranja kao centralno polazište u procesu razvoja objekata cestovne infrastrukture multiplikator je valorizacije niza gospodarskih i društvenih akcija, što je izraženo i u procesu valorizacije turističkih potencijala, čije egzistiranje u svojoj cjelovitosti predstavlja sintezu endogenih i egzogenih faktora razvoja.

Ta činjenica ukazuje, da proces optimiranja razvoja cestovne infrastrukture imperativno mora biti u funkciji valorizacije već uložene društvene akumulacije, odnosno i one koja se tek planira uložiti u pojedina turistička područja ili proširenje – zaokruženje neke turističke ponude. Taj aspekt sagledavanja sadržava analizu u kojoj moraju naći mjesto i negativne implikacije procesa optimiranja izgradnje cestovne infrastrukture ukoliko izgradnja spomenutih objekata ne bude realizirana na način koji će omogućiti optimalnu društvenu korist. To znači da za takve krupne investicione zahvate mora biti zainteresirana cjelokupna turistička privreda i cjelokupni prometni sustav kao neraskidivi dio gospodarskog sustava. Ukoliko ta akcija nije sinhronizirana s aspekta gospodarskog sustava kao centralnog činioca gospodarskih kretanja, cestovna, a i ostala prometna infrastruktura može se javljati kao limitirajući faktor razvoja i valorizacije turističkih potencijala, već izgrađenih ili onih u fazi dovršenja i prezentacije na turističkom tržištu.

Objekti cestovne infrastrukture kao dio cjelokupnog prometnog sustava, a naročito podsustava cestovnog prometa s kojim ga veže tehnološka, tehnička, organizacijska i ekonomska integriranost, tretirani su tokom svog dugog razvojnog razdoblja različito. Taj moment je karakterističan za proces valorizacije vrlo

heterogene politike izgradnje, a posebno procesa održavanja, je slabilo integriranost tih objekata sa okruženjem u prometnom i društveno-gospodarskom sustavu i stvaralo insuficijentnu prometnu infrastrukturu, koja nije bila kadra da svojim nivoom tehnološkog djelovanja zadovolji valorizaciju turističkih i ostalih gospodarskih potencijala.

2. DOSADAŠNJI RAZVOJ I NEDOSTACI U SUSTAVU FINANCIRANJA IZGRADNJE I ODRŽAVANJA CESTOVNE INFRASTRUKTURE U SRBI

Dosadašnje analize, koje su imale različite smjernice prezentaciji stanja slažu se u jednoj činjenici, da sustav financiranja ne osigurava prijeko potrebna sredstva za proces financiranja izgradnje i održavanja.

Ta linearna konstatacija ukazuje i na činjenice koje predhodile koncipiranju takvog uslovno nazvanog "modela" financiranja koji nema svoje uporište u ekonomski poznatim zakonitostima već se temelji na uslovnim pretpostavkama i nizom pragmatičnih pridodataka.

To sve ne daje sigurnost i izdašnost izvora za neophodne potrebe na cestovnoj mreži, koja sve više postaje determinirana odvijanju cestovnog prometa.

Linearna ocjena dosadašnjeg sustava financiranja izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture u sebi krije bezbroj nedostataka, kojima je neophodno posvetiti više pažnje nego u globalnim konstatacijama, koja u suštini potiskuju niz devijacija u vodećim koherentne infrastrukture, znači i cjelokupne prometne politike na širem društveno gospodarskom planu.

Uzroci su prema analizama niza autora vrlo heterogeni, od nekompleksne, neadekvatne i neprincipijelne prometne politike, koja kao takva i nije imala potrebe za supstratima iz različitih područja, tako da su hvale vrijedna djela pojedinih autora koji ukazuju već u uvodnom dijelu knjige "otkuda je porast prijevoza potražnje doveo do prometne zakrčenosti, a neusklađenost odnosa među prometnim granama do nelojalne konkurencije i investicijskih promašaja, postalo je očito da takav način planiranja odgovara današnjim potrebama."¹

Znači prije jednog desetljeća ukazivano je da "planiranje izgradnje novih prometnica treba razmatrati kao dio šireg prometnog sustava, a prometni sustav opet u odnosu prema širem sistemu prostorne organizacije".² To se nalazi u interakcijskoj vezi procesom financiranja tih objekata, što drugim riječima predstavlja sintezu djelovanja svih relevantnih faktora procesa društvene reprodukcije.

Uz te momente koji su se nalazili u kompoziciji sa ostalima, nedostaci financiranja leže i u neodgovarajućim mjerama realizaciju politike izgradnje i održavanja cestovne, a i ostale prometne infrastrukture u nas.

Negativne posljedice, plod nedovoljno kompleksne i konzistentne politike izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture

rometna infrastruktura koja nije shvaćena kao faktor dinamičke uzajamnosti općeprivrednog razvoja različito su utjecale na gospodarski razvoj SRH.

UDK:656.1+33
Primljeno: 24.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

Uprkos necjelovitim sustavnim rješenjima u politici izgradnje i održavanja cestovne, a i ostale prometne infrastrukture, učinjeni su krupni napori u procesu izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije, dok proces održavanja nije adekvatno pratio proces izgradnje ni do današnjih dana.

Neravnomjernosti koje se pojavljuju kao rezultat nesavršenosti u sustavu financiranja izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture imaju značajan utjecaj na:

- nesinhronizirane i neracionalne Transporte u našoj zemlji,
- visoke prijevozne troškove,
- nerealizaciju adekvatne valorizacije geopolitičkog i geopolitnog položaja SRH,
- nemogućnost primjene suvremenih tehnologija prijevoza robe i putnika u cestovnom prometu,
- smanjenje sigurnosti u odvijanju prometa i dr.

Predhodna istraživanja ukazuju na konsekvencu dosadašnjeg sustava financiranja izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture i vrlo je nezahvalno u trenutku velike zaduženosti SRH-a za ceste pokušati definirati ili ukazati na procese, koje je neophodno realizirati ukoliko želimo da naša turistička ponuda bude obogaćena jednim dodatnim momentom ponude a to su suvremene cestovne prometnice. Prema dosadašnjim kretanjima proces financiranja bi trebao ići u pravcu uspostavljanja povezanosti svih sudionika gospodarskog ciklusa čime bi se stvorili realniji uvjeti za inauguriranje samoupravnih socijalističkih odnosa temeljenih na ekonomskim (tržišnim) zakonitostima i u ovom segmentu društvene reprodukcije. U ovom trenutku ne smijemo smetnuti s uma, da i narasle potrebe budžeta treba preusmjeriti na ceste i to u onom dijelu koji nastaje na cesti odnosno od postojanja i egzistiranja cestovnog prometa kao tehnološki neraskidivog dijela tog procesa.

3. OPTIMIRANJE RAZVOJA CESTOVNE INFRASTRUKTURE KAO ČINITELJA VALORIZACIJE TURISTIČKIH POTENCIJALA

Proces iznalaženja optimalnog rješenja predstavlja novo područje znanstvenog istraživanja čija se esencijalna namjena može sintetizirati u činjenici "da se iz skupa mogućih rješenja izabere ono rješenje koje je najpovoljnije u odnosu na jedan ili više zadanih ciljeva".⁴

Ukomponiramo li u ta razmatranja i ogromna financijska sredstva, koja društvo mora izdvojiti iz svoje akumulacije ili preuzeti kreditne obaveze, nedvojbeno nam se nameće pitanje racionalizacije investicione aktivnosti. To drugim riječima znači, da se sredstva koja su nam stavljena na raspolaganje moraju racionalno koristiti ukoliko želimo postići značajnije gospodarske efekte za cijelu društvenu zajednicu. Na racionalizaciju investicione aktivnosti u podsustavu cestovnog prometa odnosno objekata cestovne infrastrukture upućuje nas veličina vrijednosti osnovnih sredstava, raskorak između naraslih investicijskih potreba i raspoloživih financijskih mogućnosti i već godinama prisutan moment raskoraka između veličine ponude i potražnje za uslugama objekata cestovne infrastrukture⁵, što je naročito vidljivo u turističkoj ponudi gdje prema podacima čak 89,2% turista dolazi cestovnim prometnicama.

Prezentirani momenti u dužem vremenskom razdoblju upućuju sustav financiranja cestovne infrastrukture na proces racionalnijeg ponašanja, budući nam je posve jasno da u dogledno vrijeme ne možemo očekivati izdašnost izvora, već ograničenost financijskih sredstava, koji će predstavljati determinirajući moment u odnosu na dosadašnje pravce kadkada neracionalne i nadasve skupe investicione politike na svim sektorima gospodarskog života.

Pljno kompleksne cestovne infrastrukture

Znači, treba prekinuti uvriježeni investitorski mentalitet, koji je bio toliko imanentan svim našim investicijskim zahvatima, da je pravo čudo da se on uspio toliko vremena aplicirati kao zakonitost u naš društveno-gospodarski život.

Princip ekonomične upotrebe raspoloživih financijskih sredstava je trebalo već prije niz godina inaugurirati kao vid ponašanja i poštivanja ekonomskih zakonitosti u sferi djelovanja cjelokupnog gospodarskog života. Ekonomske zakonitosti, poznate u svijetu već desetljećima, nalaze tek danas kod nas svoju međuzavisnost s ostalim segmentima unutar gospodarskog života. Znači, neophodno je revitalizirati pokidane ili nikada postojeće veze između ograničenih financijskih resursa, faze planiranja izgradnje i održavanja objekata cestovne infrastrukture sa okruženjem, konkretno, turističkim potencijalom u procesu njegove valorizacije. Ukoliko se ta veza ne valorizira, rezultati će biti pogubni primarno za naš proces valorizacije turističkih potencijala, gdje je društvo uložilo znatan dio svoje i tuđe društvene akumulacije. Nadalje, doći će do prometne izolacije zemlje, nemogućnosti valorizacije geopolitnog i geopolitičkog položaja SRH i niza nepovoljnih posljedica u procesu tehnologije prijevoza robe, putnika i prijenosa vijesti.

Investiciona aktivnost u objekte cestovne infrastrukture zahtijeva velika financijska sredstva, čiji se učinci ne realiziraju u godini puštanja u eksploataciju već u dužem vremenskom razdoblju, što neki autori nazivaju dugi vijek sazrijevanja prometne infrastrukture. Taj moment, uz to da su ulaganja u cestovnu infrastrukturu "izuzetno kapitalno intenzivna i da je ekonomski vijek uloženi sredstava dug (20 pa i više godina) i da su troškovi u cestovnom prometu, kao i prometu uopće, veći od troškova u većini drugih djelatnosti"⁶, ukazuje na neospornost već konstatirane činjenice da proces racionalizacije velikih materijalnih ulaganja u objekte cestovne infrastrukture mora biti imperativ egzistiranja svakog gospodarskog sustava. To znači da i u funkciji valorizacije turističkih potencijala on mora biti pažljivo izbalansiran sa cjelokupnom raspoloživom znanstvenom metodologijom, raspoloživom za te interakcijske odnose u gospodarskom životu zemlje.

Racionalizacija kao oblik investicionog ponašanja, a optimiranje kao način definiranja optimalne mreže, nedvojbeno su značajni momenti kojima svako društvo mora pokloniti dužnu pažnju. Ovdje treba također imati na umu i vanekonomske kriterije, a oni su ponekad značajniji od ekonomskih efekata.

Veličina društvene neto koristi upravo je proporcionalna s racionalno donesenim odlukama, koje se neminovno moraju temeljiti na sintezi istraživanja o dotičnom investicionom zahvatu u kontekstu sa segmentom valorizacije turističkih potencijala kao dijela harmoničnog djelovanja društveno-gospodarskog života jedne zemlje.

Ekonomsko vrednovanje objekata cestovne infrastrukture⁷ upućuje nas na vrlo heterogene metode iznalaženja optimalnog rješenja investicijskog zahvata u funkciji valorizacije turističkih potencijala. Ta heterogenost nas upućuje da je neophodno testirati niz rješenja nekog investicionog zahvata, da bismo dobili što racionalnije rješenje.

Svi prezentirani momenti oko iznalaženja racionalnog investiranja i homogenizacije dva artifičijalna objekta stavljaju pred investitora niz multidisciplinarnih problema u kreiranju optimalnih rješenja. To znači da budući investitor mora imati na umu neophodnost harmonizacije radi prezentacije na turističkom tržištu i to sa cestovnom i ostalom prometnom infrastrukturom s kojom stvara jednu sintezu, koju prezentira budućem konzumentu turističke usluge. Disharmonija ovih momenata rada krnju ponudu, koju nažalost ne možemo prezentirati turističkom tržištu, što pak rezultira nepostizavanjem željenih financijskih efekata od te vrste djelatnosti u procesu društvene reprodukcije.

4. UTJECAJ MODERNIZACIJE CESTOVNE INFRASTRUKTURE NA VALORIZACIJU TURISTIČKIH POTENCIJALA

Aдекватna mreža cestovnih prometnica predstavlja značajan činitelj razvoja i valorizacije turističkih potencijala na svim lokalitetima jednog društva. To je još značajnije ukoliko sagledamo atraktivnost obalno-otočnog pojasa SRH kao turistički najrazvijenijeg područja na kojem se ostvaruje najveći dio turističkog prometa (domaćeg i inozemnog).

Prometna mreža koja svojim tehničko-eksploatacijskim značajkama ne odgovara suvremenim zahtjevima ubrzanog kretanja mobilnih sudionika na njoj, postupno, ali sigurno se pojavljuje kao determinirajući činitelj daljeg razvoja svih ostalih oblasti ljudske djelatnosti, ovisno od cestovnog prometa.

Kad analiziramo cijenu koštanja prijevozne usluge, analiza može biti kako s aspekta korisnika, tako i s aspekta davaoca prometne usluge.

S aspekta korisnika prometne usluge ona predstavlja troškove vezane za transportne funkcije, bez obzira nastaju li u samom procesu prevoženja ili se odnose na početno-završne transportne operacije.

Budući da kod posmatranja ovog gledišta nema sumnje da tehničko-eksploatacijsko stanje cestovnih prometnica predstavlja jedan od najutjecajnijih činitelja o kojoj svaki sudionik u prometu mora voditi računa, očigledno je da se visina tih troškova javlja kao funkcija prilikom izbora određene prometne usluge od strane korisnika – motoriziranih turista i drugih sudionika u prometu. Ovaj nas momenat nesumnjivo veže uz proces optimiranja cestovne infrastrukture, znači jedan je od osnovnih činitelja valorizacije cjelokupnog kompleksa turističke ponude.

Uštede na vremenu čine bitnu komponentu pri izboru odlaska na pojedine lokalitete, budući ovaj element ima najviše utjecaja na promjenljive troškove koje svaki motorizirani turist mora platiti. Te su uštede u potrošnji goriva, dužini putovanja u dolasku i odlasku, izlaganju nepotrebnim troškovima (noćenja), a kod prijevoza autobusima i povećanjem ili smanjenjem dnevnica vozačkog osoblja i smanjenjem broja obrtaja vozila, što povećava konačnu cijenu prijevoza i usmjerava konzumente turističkih potencijala na lokalitete, gdje su ti momenti uz ostale koji su isključivo turističke privrede, svedeni na minimum. Ova pojava se također može prikazati u dužem vremenskom razdoblju pomoću linearne korelacije, gdje na temelju te vrste istraživanja možemo sa većom pouzdanosću saznati međuzavisnost kretanja turista i cestovnog prometa.

U kontekstu elemenata na relaciji modernizacije i izgradnje cestovnih prometnica važan je činitelj i sigurnost prometa, budući da prometni udesi na cestovnim prometnicama predstavljaju velike gospodarske gubitke (ljudske žrtve, materijalnu štetu, trajne tjelesne povrede, dugotrajno i skupo liječenje, gubitak radne sposobnosti i dr. Nesuvremeni elementi i loše tehničko-eksploatacijsko stanje cestovnih prometnica uglavnom su glavni razlozi prometnih udesa i nezgoda.

Svi nabrojeni momenti dio su jedne nerazdvojne cjeline i njih je nemoguće parcijalno promatrati, već ih moramo sagledati u sastavu cjelokupnog nacionalnog gospodarskog sustava. Osnovna premisa je proces optimiranja cestovne infrastrukture u funkciji valorizacije turističke ponude. Analogno tome, od utjecaja na valorizaciju turističkih potencijala i podizanja nivoa prometne usluge u Programu izgradnje i rekonstrukcije cestovnih prometnica u SRH u razdoblju od 1986. do 1990. g. stavljen je naglasak na intenzivniju izgradnju i modernizaciju cestovnih prometnica u predstojećem planskom razdoblju.

Pri ocjeni stanja i potreba daljeg ulaganja u cestovne prometnice vodilo se računa o istaknutoj tranzitnoj poziciji prostora SRH u jugoslavenskom i međunarodnom cestovnom prometu, o prostornom razmještanju proizvodnih snaga i prirodnim

uvjetima razvoja SRH i o sve intenzivnijoj urbanizaciji i izraženim značajkama policentričnog razvoja. Sve te okolnosti posebno naglašeni udio SRH u tranzitnom prometu i turističke aktivnosti, čine problematiku održavanja, a posebno izgradnje cestovne infrastrukture u SRH vrlo složenom i relativno teškom nego u drugim republikama, što prvenstveno proizlazi iz male ili nikakve mogućnosti vlastite akumulacije i dosta neizdvojenosti sredstava inozemnih banaka za tu namjenu.

U tom smislu glavni pravci razvoja cestovne infrastrukture u SRH temelje se na:

- nastavku izgradnje autoceste "Bratstvo–jedinstvo",
- dovršenje započetih cesta na turističkim područjima,
- obnovama kolnika, prometne signalizacije i opreme na svim pravcima,
- osiguranje daljeg procesa modernizacije i boljeg održavanja sve ostale mreže cestovnih prometnica u SRH.

Osim procesa izgradnje, modernizacije, rekonstrukcije i održavanja ne smijemo zaboraviti i na odliv značajnih financijskih sredstava za otplatu anuiteta koji odnose značajna dinarska sredstva. Stanje u našoj zemlji koje se manifestira u stagnaciji proizvodnje i galopirajućoj inflaciji, neskladu i poremećajima na tržištu uz stalan pad društvenog standarda, u punoj se mjeri negativno odražava na realizaciju svih dosadašnjih planova i programskih gradnje i održavanja cestovne infrastrukture u SRH.

Realizacija planiranih zadataka nalazi se u stalnom razdvojenju između niza negativnih faktora koji intenzivno djeluju već godinama na proces izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture tako da je svake godine neophodno izvršiti rebalans plana.

Uz spomenute momente neophodno je spomenuti i najteži problem tečajnih razlika, nesigurnost i nestabilnost sredstava za razvoj i održavanje (tokom 1988. g. realizirano samo 45% potrebnih sredstava za održavanje cestovne infrastrukture u SRH). Ta situacija za planere predstavlja težak problem i dovodi u pitanje realnost planiranja, odnosno mogućnost ostvarenja planova.

5. ZAKLJUČAK

Insuficijentna prometna infrastruktura u procesu valorizacije turističkih potencijala limitirajući je faktor interakcije povezanosti, sa svim segmentima društveno-gospodarskog i odnosno prometnog sustava zemlje.

Sinteza svih segmenata u društveno-gospodarskom i prometnom podsustavu osnovni je preduvjet harmoničnog razvoja i valorizacije već uloženi sredstava društvene akumulacije ili anticipirane kreditne potrošnje u turističke potencijale se moraju putem valorizacijske komponente racionalizirati u određenom vremenskom razdoblju.

Značajnost prezentiranih momenata moguće je realizirati kroz proces optimiranja razvoja objekata cestovne i ostale prometne infrastrukture, budući da se svi oni moraju promatrati kao dijelovi složenog dinamičkog sustava u njihovoj međusobnoj interakciji. To znači, kao živi organizam u kojem proces harmoničnog djelovanja polučuje optimalne efekte za cjelokupni društveno-gospodarski sustav.

Za realizaciju ovog značajnog procesa neophodno je definirati niz sustavnih rješenja u sferi kreditno-monetarne politike proširene reprodukcije i primjene znanstvene metodologije, koja nadasve mora biti realna i racionalna. Neophodno je realno proanalizirati varijantna rješenja, pozitivne i negativne efekte varijantnih investicionih prijedloga, uvažavajući i realnu otplatu i valorizaciju objekata u primjerenom vremenskom razdoblju. To je neophodno jer je poznato da neadekvatnost u početnoj fazi u krajnoj fazi opterećuje cjelokupno gospodarstvo dotičnog područja, a i šire društvene zajednice.

SUMMARY

INTRODUCTION OF OPTIMUM FACILITIES OF ROAD INFRASTRUCTURE AS AN ELEMENT OF ASSESSMENT OF TOURIST TRADE POTENTIALS

The author points to the up-to-date development and shortcomings in funding of construction and maintenance of road infrastructure and the requirement for provision of its optimum aspect as an element of evaluation of tourist trade potentials. The significance of this infrastructure in the evaluation of tourist trade potentials and indispensability of realistic analyses of variant solutions prior to final decision-making is reiterated in this paper.

POZIVNE BILJEŠKE

1. J. PADJEN: Metode prostorno-prometnog planiranja, Informator, Zagreb 1978, str. 1
2. Ibid.
3. M. MARKOVIĆ: Opća koncepcija razvoja prometa SR Hrvatske u funkciji društveno-gospodarskog razvoja, Suvremeni promet, 2, 1980, 1, str. 13.
4. J. PADJEN, A. PULJIĆ, S. SKOK: Optimiziranje cestovne mreže u SR Hrvatskoj, Ekonomski institut, Zagreb 1986, str. 16.
5. Autori studije pod 4. ukazuju da se "taj raskorak očituje u zakrčenosti prometa, broju i težini prometnih nesreća, veličini prijevoznih troškova, kvaliteti prijevoza i drugim nepovoljnim učincima", str. 2.
6. J. PADJEN et al.: O.c. str. 1.
7. J. PADJEN: Osnove prometnog planiranja, Informator, Zagreb 1986, str. 241-289.