

Dr. DAMIR ŠIMULČIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Ekonomika prometa
Prethodno priopćenje
UDK: 656.1:336.1/.5
Primljeno: 01.12.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

DEFORMACIJA SUSTAVA FINANCIRANJA CESTOVNE INFRASTRUKTURE KAO DIJELA PODSUSTAVA CESTOVNOG PROMETA

SAŽETAK

Cestovna infrastruktura kao nedjeljivi dio društvenog i gospodarskog života zemlje ima značajno mjesto u oblasti harmoničnog razvoja procesa jednostavne i proširene reprodukcije. To znači da deformacije u području koncipiranja jednoga konzistentnog sustava financiranja cestovne infrastrukture rađaju brojne negativne implikacije koje se manifestiraju na podsustav cestovnog prometa, prometni sustav i cjelokupni gospodarski sustav zemlje. Time objekti cestovne infrastrukture postaju činitelj destabilizacije funkcioniranja prometnog sustava kao podsustava gospodarskog života zemlje s kojim ostvaruju dinamičku uzajamnu vezu tijekom svog djelovanja.

U radu se obrađuje deformacija sustava financiranja cestovne infrastrukture kao dijela podsustava cestovnog prometa koja se negativno manifestirala u više neriješenih odnosa u podsustavu cestovnog prometa i kao takva ne predstavlja činitelja racionalnog funkcioniranja podsustava cestovnog prometa - odnosno prometnog sustava kao dinamičnoga složenog sustava u procesu društvene reprodukcije.

UVOD

Stalno rastući troškovi izgradnje i intenzivna gradnja objekata cestovne infrastrukture postavili su na dnevni red u zemljama tržišno-gospodarskoga kapitalističkog sustava i u zemljama plansko-gospodarskog sustava potrebu formuliranja suvremenih teorija u oblasti raspodjele troškova izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture na njene korisnike. Svi ili većina teoretskih pristupa financiranju izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture prošli su kroz brojne evolutivne faze i bili su neminovno podložni općim povijesno-ekonomskim zakonitostima gospodarskog i društvenog razvoja određenih zemalja. Tako su danas izdiferencirani prilazi: u zemljama tržišne privrede različiti su od onih koji su se razvili u zemljama istočne Evrope i u zemljama u razvoju. Međutim, u kontekstu ovih razmatranja mora se imati na umu i doprinos u našoj socijalističkoj zajednici, gdje su značajniji rezultati postignuti u praksi, ali teoretski modeli financiranja nisu u cijelosti definirani u oblasti financiranja cestovne infrastrukture i koncipiranja teoretskog

modela. Razlog je razumljiv: nije bilo ni sluha da se pokuša znanstveno koncipirati model nego je svakodnevna praksa bila ta koja je bila dovoljna da kakav-takav model egzistira, uglavnom onaj koji je zadovoljavao parcijalne zahtjeve i potrebe za financiranjem cestovne infrastrukture.

Tako slobodno možemo govoriti o sustavu financiranja cestovne infrastrukture koji se razvijao u kontekstu trenutačnih odluka i subjektivnih distributivnih odluka, koje nisu imale uporište u znanstvenim istraživanjima nego su se temeljile na trenutačnim potrebama, dok su mnoge postavke u tim programima bile prilično deklarativnoga karaktera.

Rezultat toga su deformacije, koje su se u poslijeratnom razdoblju rješavale na različite načine i nazivale različitim imenima i koje je praksa prihvaćala uglavnom s aspekta nedostatka sredstava za financiranje izgradnje, a posebno održavanja, i sama nesposobna i nespremna da ponudi rješenje pitanja dugoročnog sustava financiranja. Zadovoljavala se pristizanjem mase novaca koja nije bila dovoljna da riješi probleme jednostavne a kamoli proširene reprodukcije cestovne infrastrukture u Republici. Takvo stanje su ukopilo u opća nekonzistentna gospodarska rješenja u zemlji, koja nije moguće riješiti trenutačno budući da je proces prestrukturiranja gospodarskog života trajan proces a ne izdavanje zakonskih akata bez pokrića u gospodarskim tokovima, koji su desetljećima rasli kao korov u okrilju dogovorane ekonomije. Takav defekt karakterističan je i za proces financiranja cestovne infrastrukture kao segmenta podsustava cestovnog prometa i, šire, sustava prometa i cjelokupnoga gospodarskog sustava Republike i zemlje.

1. ZNAČAJKE DOSADAŠNJIH FAZA FINANCIRANJA OBJEKATA CESTOVNE INFRASTRUKTURE U SR HRVATSKOJ

Osnovni razlozi gradnje cestovne a i ostale prometne infrastrukture u prometnom sustavu zemlje sadržali su niz elemenata koji su se mijenjali s razvojem društvenih i gospodarskih odnosa. Značajno mjesto u tim promjenama imao je stalni razvoj proizvodnih snaga društva.

Postupnim transformacijama u razvoju društveno-gospodarskih odnosa i snaga, znače-

nje prometa pa prema tome i objekata prometne infrastrukture poprimalo je sve utjecajnije mjesto u kompleksu društveno-gospodarskih zbivanja tako da su danas nezamislivi harmoničan gospodarski razvoj i valorizacija određenih gospodarskih potencijala bez adekvatnog razvoja cjelokupnoga kompleksa prometne odnosno cestovne infrastrukture kao podsustava gospodarskog života zemlje s kojim realizira dinamičke uzajamne veze.

Značajnost dosadašnjeg procesa financiranja izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture možemo sintetizirati u činjenici da su razmjerno niska ulaganja u promet i objekte prometne infrastrukture, uz odsutnost jedne cjelovite politike u jednom duljem razdoblju, urodila izvjesnim zaostajanjem našega cjelokupnoga prometnog sustava i pojedinih prometnih grana. Evidentno zaostajanje našega cjelokupnoga prometnog sustava posljedica je brojnih negativnih momenata koji generiraju iz neadekvatne prometne politike, koja nije bila ni kompleksna a ni komprehenzivna¹ odnosno kako ukazuje na to prof. Jelinović "a uz to je ponekad bila kolebljiva, promjenljiva i ponekad prilično anemična".² Uz takvu prometnu politiku problematika prometa i prometne infrastrukture postala je determinirajući činitelj optimalizacije unutarnjeg transportnog sustava i jačega korištenja prometno-gospodarskog položaja, kao specifičnog činitelja razvoja Republike i cijele zemlje.

Osim toga nerealizacija proklamirane politike izgradnje objekata cestovne infrastrukture nagomilala je više problema, tako da nije bilo moguće kreirati jedinstvenu politiku izgradnje a posebno održavanja objekata cestovne infrastrukture. Uzroci se nalaze i u neodgovarajućim mjerama za realizaciju politike izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture koja je bila koncipirana u pojedinim dokumentima, čije je značenje imalo uglavnom deklarativan karakter bez mogućnosti da se oni realiziraju u svakodnevnoj praksi.

Neadekvatan tretman objekata cestovne infrastrukture urodio je nizom devijacija u vođenju koherentne prometne politike u nas. Primjere srećemo u procesu izgradnje cjelovitih prometnih pravaca, u procesu održavanja koje nije nikakvo, tako da dolazi do izražaja nejedinstvenost s ostalim segmentima prometnog sustava u realizaciji određenih programa - i planova izgradnje.

Takvo stanje pogoduje trenutačnim odlukama koje imaju dugoročne negativne implikacije na društveni i gospodarski razvoj. U kontekstu ovih razmatranja neophodno je ukazati i na politiku izgradnje i održavanja cjelokupne prometne infrastrukture kao činitelja regionalnog razvoja, što nije problem "razmještaja proizvodnih snaga, lokacije poduzeća, razvoja nedovoljno razvijenih područja i sl., već težnja za optimalnim i racionalnim društveno-gospodarskim razvojem odnosa, postizavanjem određenih usklađenosti između globalne (opće) granske i regionalne strukture".³

Značenje usmjeravanja izgradnje i održava-

vanja cestovne i ostale prometne infrastrukture jest kompozicija koja sadrži pronalaženje adekvatne strukture izgradnje objekata cestovne i ostale prometne infrastrukture i "usklađivanje sektorske i regionalne razvojne politike".⁴

Usprkos negativnostima i deformacijama sustava financiranja izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture učinjeni su golemi napori u procesu izgradnje - osvajanja novih kilometara, u modernizaciji, dok proces održavanja nije adekvatno pratio proces izgradnje. Stoga dolazi do propadanja - devastacije objekata cestovne odnosno prometne infrastrukture što onemogućuje postizavanje većih efekata u prijevoznom procesu, u smanjenju prometnih udeša, povećanju transportnih troškova i dr.

Negativni efekti, koju su plod nesinhroniziranih faza izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture, koja nije shvaćena kao činitelj dinamičke uzajamnosti općegospodarskog razvoja, imali su različit intenzitet utjecaja na gospodarski razvoj SR Hrvatske.

Te je u prvom redu ovisilo o specifičnosti cestovne odnosno ostale prometne infrastrukture, raspoloživim izvorima za financiranje i rješenjima sustava financiranja, dostignutoj razini rauvijenosti pojedinih područja, utvrđenim dugoročnim pravcima razvoja i razini razvijenosti objekata cestovne i ostale prometne infrastrukture u SR Hrvatskoj.

Analizirajući politiku izgradnje i održavanja objekata cestovne infrastrukture u SR Hrvatskoj, nužno je ukazati na to da su se negativni efekti pojedinih faza izgradnje i održavanja manifestirali u uvećanim troškovima prijevoza i, što je najvažnije, i u nerealizaciji adekvatnije valorizacije geoprometnog položaja SR Hrvatske kao sastavnog dijela prometnog sustava zemlje i, šire, Evrope. Negativne efekte srećemo i u oblasti nesinhroniziranog, neefikasnog i neracionalnog transporta u zemlji, nemogućnosti primjene novih tehnologija u cestovnom prometu, a time i značajnom odlivu deviznih sredstava s naših cesta i prijevoznih kapaciteta. Svi ti negativni efekti plod su anemične politike izgradnje i održavanja cestovne prometne infrastrukture, koja je bila predviđena u nizu planova i programa, ali se provlačila iz plana u plan odnosno iz godine u godinu i, uglavnom, kad je bila realizirana, tehnološki nije bila uklopljiva u prometni sustav Evrope, koja je shvatila značenje i važnost prometne infrastrukture za brži gospodarski procvat.

2. INVESTIRANJE U OBJEKTE CESTOVNE INFRASTRUKTURE - ČINITELJ FUNKCIONIRANJA PODSUSTAVA CESTOVNOG PROMETA

Dosadašnja evolucija sustava financiranja cestovne infrastrukture ukazuje na više negativnih efekata, koji su se manifestirali različitim intenzitetom djelovanja na cjelokupni društveni i gospodarski život Republike. To je bilo, a i sada je, u interakcijskoj vezi s ostalim objektima prometne infrastrukture, društvenim i gospodarskim sustavom i teritorijalnom lokacijom

struktu-
alaženje
cestovne
adivanje
".⁴

nacijama
anja ce-
i napori
kilome-
ržavanja
e. Stoga
kata ce-
ure što
a u pri-
nih ude-

sinhroni-
ovne in-
itelj di-
razvoja,
a gospo-
ificnosti
rastruk-
iranje i
utoj ra-
tvrđenim
razvije-
etne in-

država-
u SR
se ne-
i održa-
ima pri-
ciji ade-
žaja SR
nog su-
e efekte
, neefi-
nlji, ne-
a u ce-
ilivu de-
znih ka-
anemi-
estovne-
edvidena
lačila iz
godinu i,
hnoški
Evrope,
prometne
rat.

OVNE

anciranja
negati-
azličitim
društveni
bilo, a i
objekti-
m i go-
skacijom

tih objekata.

Zavisnost objekata cestovne infrastrukture kao dijela podsustava cestovnog prometa odnosno sustava prometa od cjelokupnoga kompleksa društvene reprodukcije generira od njene značajne uloge u procesu proizvodnje robe i usluga. Tako možemo ukazati na jednu od temeljnih zakonitosti - da infrastrukturni objekti čine jedan od tri integralna činitelja svakoga proizvodnog ciklusa. To znači da se proizvodni ciklus ne može odvijati bez postojanja, u materijalnom smislu, objekata privredne i neprivredne infrastrukture (artificijelni objekti), što u našem slučaju znači postojanja objekata cestovne infrastrukture koji su artificijelni objekti. To ukazuje na njen značajan prilaz u fazi pripreme za izgradnju i utvrđivanja društvene netokoristi od tih objekata.

Daljnjom dekompenzacijom podsustava cestovnog prometa dolazimo do momenta koji nedvojbeno ukazuje na to da su objekti cestovne infrastrukture temeljni elementi funkcioniranja cestovnog prometa. Njihova izgrađenost, a posebno proces održavanja u svakom prometnom sustavu, determinirana je nizom momenata, npr. stanjem i razvojem tehnike, razvojem gospodarskog sustava i adekvatnom prometnom politikom kao dijelom cjelokupne gospodarske politike zemlje.

Međuzavisnost objekata cestovne infrastrukture odnosno cjelokupne prometne infrastrukture i cjelokupnoga gospodarskog sustava zemlje nameće pred prometnu politiku zadatke njene racionalne izgradnje - procesa investiranja u kontekstu nesmetanog funkcioniranja prometnog sustava.

Nužnost investiranja u objekte cestovne - prometne infrastrukture temeljna je značajka svih prometnih sustava, a posebno onih čiji se objekti prometne infrastrukture pojavljuju kao determinirajući činitelj valorizacije geoprometnog položaja zemlje ili pojedinih njenih dijelova.

U protivnom, pojavljuje se niz neuralgičnih segmenata u prometnom sustavu odnosno u njenim podsustavima, što se negativno implicira na harmoniju društvenih i gospodarskih tokova. Ti neuralgični segmenti predstavljaju posljedicu nesinhroniziranog razvoja objekata cestovne odnosno cjelokupne prometne infrastrukture i prometnih sredstava, što je, nažalost, već postala zakonitost egzistiranja prometnog sustava naše zemlje odnosno Republike. Saniranje tih segmenata nije ni jednostavan ni lak posao ako sagledavamo izgrađenost objekata cestovne odnosno cjelokupne prometne infrastrukture susjednih zemalja i našu investicijsku mogućnost da se uklopimo u već postojeći integrirani transportni lanac - prometni sustav Evrope kao njen ravnomjerni partner, što je i težnja našega cjelokupnoga gospodarskog sustava, čiji je promet sastavni i neraskidiv segment bez kojega ne možemo realizirati željene gospodarske efekte u idućim godinama.

To nedvojbeno ukazuje na dosadašnji neadekvatni stupanj investiranja u objekte cestovne i ostale prometne infrastrukture i nagomilanu disharmoniju u prometnom sustavu što nije mo-

guće, uz najbolje želje, sanirati u kratkom razdoblju.

Ti su momenti u duljem razdoblju prisutni već više godina i može se ukazati na stanje determiniranosti naše cestovne i ostale prometne infrastrukture veličinom ulaganja, a ujedno i na rascjepkanost ulaganja na manjim sektorima, sporost završavanja izgradnje objekata, brojne dodatne investicijske zahvate koji u konačnosti znatno uvećavaju sredstva i odugovlače aktiviranje objekta u prometnu funkciju.

U tim razmatranjima neophodno je ukazati i na potpuno zanemarivanje znanstvenih spoznaja i to u području procesa pronalaženja optimalnog rješenja, u procesu investiranja u objekte cestovne infrastrukture. Znači, to je segment na koji već odavno upozoravaju znanstvenici u našoj zemlji u čija se esencijalna namjena može sintetizirati u tome "da se iz skupa mogućih rješenja izabere ono rješenje koje je najpovoljnije u odnosu na jedan ili više zadanih ciljeva"⁵. Ako se pritom imaju na umu golemu financijska sredstva što ih društvo izdvaja iz svoje akumulacije ili preuzima kreditne obveze za njih, nedvojbeno se nameće nužnost racionalnije investicijske aktivnosti. To, drugim riječima, znači da se raspoloživa sredstva moraju racionalno koristiti.

Na racionalizaciju investicijske aktivnosti u podsustavu cestovnog prometa odnosno cestovne infrastrukture upućuje veličina vrijednosti osnovnih sredstava, zatim raskorak između naraslih investicijskih potreba i raspoloživih financijskih mogućnosti i već godinama prisutan raskorak između veličine ponude i potražnje za uslugama objekata cestovne infrastrukture.⁶

Sve te okolnosti upućuju sustav financiranja cestovne infrastrukture na racionalnije ponašanje, budući da se u dogledno vrijeme u procesu investiranja ne može očekivati izdašnost izvora već njihova ograničenost ili novine u sustavnim rješenjima, koje će primarno počivati na racionalizaciji ulaganja. To će predstavljati determinirajući moment u odnosu na dosadašnje pravce, katkada neracionalne i nadasve skupe investicijske politike na svim sektorima gospodarskog života.

Takvu okolnost, u kojoj se već našla naša svakodnevica, neophodno je transformirati u načelo ekonomske upotrebe raspoloživih financijskih sredstava, koje je već prije više godina (desetljeća) trebalo biti prihvaćeno kao način ponašanja - egzistiranja cjelokupnoga gospodarskog života.

Formulacija ekonomske stvarnosti, poznata u svijetu već više desetljeća, a dio je tržišne ekonomije, nalazi tek danas (bar po opredjeljenju) svoju međuzavisnost s ostalim segmentima gospodarskog života i u našoj zemlji. Znači, neophodno je revitalizirati pokidane ili neegzistirajuće veze, koje su bile nepoznate u dogovornoj ekonomiji pa prema tome i u dogovornoj investicijskoj politici na realizaciji ograničenih financijskih resursa i procesa planiranja, izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture. Ako se ta veza ne realizira, rezultati su negativne implikacije na cjelokupni gospodarski su-

stav, a to su veliki transportni troškovi, nemoćnost valorizacije geoprometnog i geopolitičkog položaja SR Hrvatske, neracionalna investicijska politika i niz drugih nepovoljnih učinaka.

Investicijska aktivnost u vezi s objektima cestovne infrastrukture zahtijeva velika financijska sredstva, čiji se učinci postižu u duljem razdoblju, što mnogi autori nazivaju vijekom sazrijevanja prometne infrastrukture. Taj moment, osim toga što su ulaganja u cestovnu infrastrukturu "izuzetno kapitalna, i što je ekonomski vijek uloženi sredstava dosta dug (dvadeset i više godina) i što su oportunitetni troškovi u cestovnom prometu, kao i prometu uopće, veći od oportunitetnih troškova u većini drugih djelatnosti",⁷ ukazuje na nepobitnost već utvrđene činjenice da racionalizacija velikih materijalnih ulaganja u objekte cestovne infrastrukture mora biti imperativ svakoga gospodarskog ulaganja.

Racionalizacija kao oblik investicijskog ponašanja i optimiranje kao način definiranja optimalne mreže nedvojbeno su središnji momenti kojima svako društvo mora dati dužnu pažnju, budući da je osnovna svrha ulaganja što je moguće više povećati društvene netokoristi. U ovom trenutku treba također imati na umu i izvanekonomske učinke koji su katkada značajniji od ekonomskih.

Veličina društvene netokoristi upravo je proporcionalna s racionalno donijetim odlukama. Te se odluke neizbježno moraju temeljiti na sintetiziranim istraživanjima o dotičnom investicijskom zahvatu u kontekstu s ostalim segmentima u društveno-gospodarskom životu.

Manje-više, racionalnost investiranja nije bila odlika dosadašnjih sustavnih rješenja, pa je moguće identificirati u prometnom sustavu SR Hrvatske, kao posljedicu njihova neadekvatnog rješavanja, sljedeće neuralgične točke:⁸

- nedovoljno korištenje komparativnih prednosti prirodno-geografskog položaja zemlje;
- tehnička i tehnološka zaostalost prometnog sustava;
- nedovoljno efikasna i racionalna tehnološka organizacija prometa u nas;
- nastale disproporcije u razvijenosti i strukturi prometnih kapaciteta u odnosu prema potrebama privrede i društva;
- negativne strukturne promjene u prometnom sustavu zemlje koje su u prvom redu došle do izražaja u društveno neracionalnom porastu udjela cestovnog prometa za vlastite potrebe, tzv. interprodukcijom prijevozu, na štetu željezničkog prometa čiji se udio u prometu smanjio u prijevozu robe i u prijevozu putnika;
- disproporcije u razvoju prometne infrastrukture i transportnih kapaciteta te disproporcije u razvoju transportnih, prekrcajnih i skladišnih kapaciteta;
- disproporcije između lučkih i željezničkih kapaciteta u velikim jadranskim čvorištima i refrakcijskim točkama;
- visoki transportni troškovi za privredu i tendencija njihova daljnjeg rasta;
- nepovoljni gospodarski položaj pojedinih

prometnih grana, u prvom redu željeznice; - nedovoljno ustaljeni i nestabilni sustav privređivanja, osobito u području financiranja proširene reprodukcije u cijelom prometnom sustavu (što je posljedica opće gospodarske nestabilnosti i loših uvjeta privređivanja u zemlji);

- opće slabljenje položaja naše zemlje u tranzitu, i

- regionalna neusklađenost u unutrašnjem i priobalnom pojasu".

To je posljedica loše vođene gospodarske i prometne politike koja je počivala na dogovornoj ekonomiji a ne na tržišnim principima, pa su mogući apsurdni koji su posljedica takvih odnosa.

Osim toga, prisutna je i nedorečenost našega gospodarskog sustava, što se manifestira i na stvaranje deformacija u sustavu financiranja cestovne infrastrukture, koje djeluju tako tijekom cjelokupnoga poslijeratnog razdoblja. Tu se nedvojbeno mogu zapaziti i pozitivna razdoblja, ali su ona većim dijelom posljedica ulaganja u tokove financiranja stranih kreditnih sredstava a manje stvaranja jednoga konzistentnog sustava financiranja jednostavne i proširene reprodukcije cestovne infrastrukture u nas. To nam govori o značajnom prestrukturiranju cjelokupnog sustava privređivanja i investiranja, pri čemu treba više uvažavati doprinose znanosti, znanstvenih istraživanja i prakse drugih zemalja i na njima iznaći optimalno rješenje za nas.

ZAKLJUČAK

Objekti cestovne infrastrukture jedan su od dva temeljna elementa funkcioniranja podsustava cestovnog prometa. Njihova veza s prijevoznim sredstvima predstavlja složen dinamički sustav koji mora harmonično funkcionirati ako želimo postizati optimalne rezultate.

Ta zakonitost egzistiranja uvjetuje takvu politiku financiranja cestovne infrastrukture koja neće biti defektna i koja se neće u duljem razdoblju pojavljivati kao determinantna intenzivnog ili općenito korištenja prijevoznih sredstava. Znači, trebala bi biti kompleksna, komprehenzivna i dosljedna, bez primjesa anemičnosti, kolebljivosti i deklarativnosti.

To ukazuje na to da se tek tada može slobodno govoriti o sintezi tih dvaju elemenata cestovne infrastrukture - cestovnih prijevoznih sredstava i njihovom optimalnom djelovanju kao dinamičnom složenom podsustavu u procesu cjelokupnoga prometnog i gospodarskog sustava s kojim ostvaruje interakcijske veze koje imaju vitalno značenje za njeno egzistiranje.

SUMMARY

DISTORTION OF THE ROAD INFRASTRUCTURE FUNDING SYSTEM AS A SEGMENT OF THE ROAD TRAFFIC SUBSYSTEM

Road infrastructure makes an inseparable part of community and economic life of the country and plays an important role in the sphere of a harmonious development of the process of simple and extended reproduction. This means then that any deformation in the area of conceiving a consistent road infrastructure funding system produces a number of negative implications affecting the road traffic system, transport system and entire economic system of the country. In this the facilities of road infrastructure develop into a destabilization element for the functioning of the transport system as a subsystem of the economic system of the country, having a dynamic interaction in the process of its operation. The paper deals with the deformation of the road infrastructure funding system as a segment of the road traffic subsystem having adverse effects in a number of unresolved relationships in the road traffic subsystem, which as such does not represent an element of rational functioning of the road traffic subsystem - i.e. the transport system as a dynamic complex system in the process of social reproduction.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Z. JELINOVIĆ: Komparativna analiza pokušaja zacrtavanja prometne politike na dugi rok. Savjetovanje prometnih inženjera i tehničara Jugoslavije - Uloga i značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, knjiga 1, Split, 1985, str. 1 - 25.
2. Z. JELINOVIĆ: O.c., str. 4.
3. A. BOGUNOVIĆ: Prometna infrastruktura kao faktor racionalizacije razvoja nedovoljno razvijenih područja u SR Hrvatskoj. *Suvremeni promet*, 2, 1980, 1, str. 55-60.
4. A. BOGUNOVIĆ: Op.cit., str. 55.
5. J. PADJEN, A. PULJIĆ, S. SKOK: Optimiziranje cestovne mreže u SR Hrvatskoj, Zagreb, Ekonomski institut, 1986, str. 16.
6. Autori studije Optimiziranje cestovne mreže u SR Hrvatskoj ukazuju na to da se "taj raskorak očituje u zakrčenosti prometa, broju i težini prometnih nesreća, veličini prijevoznih troškova, kvaliteti prijevoza i drugim nepovoljnim učincima", str. 2.
7. J. PADJEN: et al.: Op.cit., str.1.
8. I. MARKOVIĆ: Opća koncepcija razvoja prometa SR Hrvatske u funkciji društveno-ekonomskog razvoja zemlje, *Suvremeni promet*, 2, 1980, 1, str. 13.

LITERATURA

- [1] Z. JELINOVIĆ: Teorija i praksa prometne politike u Jugoslaviji. Ekonomski fakultet, Zagreb, 1978.
- [2] Z. JELINOVIĆ: Komparativna analiza pokušaja zacrtavanja prometne politike na dugi rok. Savjetovanje Uloga i značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, Split, 1985, str. 1-25.

- [3] I. MARKOVIĆ: Nove tehnologije transporta i njihov utjecaj na privređivanje. Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1985.
- [4] J. PADJEN: Osnove prometnog planiranja. Zagreb, Informator, 1986.
- [5] I. ŽUPANOVIĆ: Tehnologija cestovnog prometa. Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1986.