

MIJO MIRKOVIĆ I HRVATSKA PROMETNA POLITIKA

Vladimir Čavrak

UVOD

Prvu cjelovitu i sistematsku obradu pitanja i problema prometne politike u Hrvatskoj (i na širem prostoru južne Europe i Balkana) ostvario je, Mijo Mirković¹, u svom kapitalnom djelu *“Saobraćajna politika”* (Mirković, 1933). Na kompleksnu obradu ove problematike nisu ga naveli samo pedagoški razlozi izrade sveučilišnog udžbenika nego i mnogo dublja potreba za aktualiziranjem *“saobraćajno-političkih problema”* jer je smatrao da *“vođenju svake narodno-ekonomski celishodne saobraćajne politike mora prethoditi poznavanje osnovnih njenih problema i načela”*.

Da bi potvrdio prethodno mišljenje, već u samom uvodu, kritički ističe i slijedeće: *“Cela saobraćajna politika Jugoslavije, od ujedinjenja do naših dana (do 1933. op. V.Č.), je dokaz nedovoljne ekonomske orijentacije, dokaz nedovoljno precizno i oštro postavljenih načelnih pitanja. Ona je nesumnjivo posledica sukoba suviše jednostranih gledišta, s jedne strane finansijskih interesa države, s druge strane privatnih interesa privrednih interesentskih grupa. Jedno i drugo dolazi otuda, što su do sada saobraćajno-ekonomska pitanja kod nas i suviše malo istraživana, i što sporadičnim ekonomski ispravnim zaključcima nije poklanjana nikakva pažnja”*(Mirković, 1933).

Prethodni Mirkovićevi stavovi nas upućuju na njegov veoma kritički odnos spram tadašnje ekonomske teorije i osobito prakse. Već na početku našu pozornost usmjerava na jedan od najvažnijih problema ne samo tadašnje nego i svake suvremene prometne politike – na problem, *“nedovoljno precizno i oštro postavljenih načelnih pitanja”*, pri čemu očito misli na problem postavljanja relacije između prometne politike i njenog odnosa spram ekonomske teorije i ekonomske politike, s jedne strane, i političke prakse i ciljeva, s druge strane². Kao široko obrazovan teoretičar ali i praktičar s osobitim iskustvom, Mirković, bez zadržke i kolebanja upozorava da je *“cela saobraćajna politika Jugoslavije, od ujedinjenja... dokaz nedovoljne ekonomske orijentacije”*, čime potvrđuje svoj aktivan odnos ne samo spram teorije nego i prakse iz koje izvodi svoje najvažnije i najdugosežnije zaključke.

Mirković odmah upozorava i na drugi krucijalni problem koji do danas nije do kraja razriješen – pitanje *“sukoba suviše jednostranih gledišta, s jedne strane finansijskih interesa*

¹ U Hrvatskoj se prije, Mije Mirkovića, problemima prometa, sporadično i fragmentarno bave, *Imbra Tkalec*, (zanimljive su njegove uspomene o prometu s početka 19. stoljeća), *Josip Gorničić-Brdovački (1907), i kasnije (1952), Blaž Lorković (1889) i Fran Milobar (1902), čije djelo nije u cjelini objavljeno*. Nazivajući ga, prvim hrvatskim ekonomskim sistematičarom, Mirković smatra da je djelo, *Blaža Lorkovića*, važno po tome što su tu, prvi put, bar skicirana načela prometne (i tarifške) politike. Lorković, u svojoj knjizi *“Počela političke ekonomije”*, Matica Hrvatska, Zagreb, 1889, pretisak, 1993. pitanjima prometa posvećuje šest strana (201-206) u posebnom poglavlju pod nazivom *“Prevozila o obćila”*. Poslije drugog svjetskog rata, *Martin Dobrinčić*, je napisao prvu skriptu pod nazivom *“Ekonomika saobraćaja i pomorstva u FNRJ”*, (1949) Od oskudne domaće udžbeničke literature treba posebice istaći rad Zvonimira Jelinovića, *Ekonomika prometa*, sa dva izdanja, 1968, i 1972. Kasnije je Jelinović tiskao još jedan udžbenik, *Ekonomika prometa i pomorstva*, (1983). Od suvremenih ekonomskih znanstvenika posebno valja istaći rad, *Juraja Padjena, Prometna politika*, Informator i Ekonomski institut, Zagreb, 1996.

² O aktualnosti ovog problema i u suvremenoj Hrvatskoj nalazimo brojne dokaze. Tako npr. Padjen u nedavno objavljenom radu, *Strategija razvoja mreže javnih cesta u Republici Hrvatskoj*, doslovno upozorava na *“podvojenost mišljenja u stručnim i političkim krugovima o politici razvoja buduće cestovne mreže, a napose o veličini, obliku, strukturi i dinamici njenog razvoja”*. Uočavajući da se radi o starom problemu, Padjen, ističe da se u politici razvoja cestovne mreže u nas *“odveć veliko značenje pridaje političkim faktorima, a potejenjuje značenje stručnih faktora”* odnosno da se *“veće značenje pridaje izboru pojedinog pravca nego utvrđivanju cjelovite i optimalne cestovne mreže”*. (Padjen, 1998).

države” i “s druge strane privatnih interesa privrednih interesentskih grupa”. Potom, zaključuje da je to posljedica nedovoljnog istraživanja “saobraćajno – ekonomskih pitanja” te da povremenim “ekonomski ispravnim zaključcima nije poklanjana nikakva pažnja”. Da se tu ipak ne radi samo o nedovoljnom istraživanju i neuvažavanju ekonomske struke, ali da nije riječ ni o Mirkovićevoj naivnosti, potvrđuju njegovi zaključci u nekim kasnijim radovima. O shvaćanju širine i dubine uzroka neuvažavanja ekonomske struke u području prometne politike, upućuje njegov stav da je “u Hrvatskoj i Slavoniji poslije kratkotrajnog austrijskog razdoblja građenja željeznica (1857-1865) gradila je željeznice uglavnom mađarska država primjenjujući načelo: “Čija je željeznica, onoga je i zemlja”³” (Mirković, 1956). Prema tome, ne radi se samo o pukom ignoriranju struke i znanosti, radi se o postojanju najdubljih ekonomskih i političkih interesa koji prometnu politiku koriste kao sredstvo. U slučaju Hrvatske, radilo se dakle, o izloženosti stranim ekonomskim interesima, austrijskim i mađarskim a potom i jugoslavenskim. Ocjenjujući dostignuća “saobraćajne politike” u razdoblju od 1918-1941. Mirković ističe da je “napredak bio općenito vrlo malen” te da “između potreba gospodarstva i razvitka prometnih sredstava nije bilo potrebne koordinacije”.

Prethodnim stavom Mirković nas dovodi do slijedećeg važnog zaključka, da prometna politika ne može biti odvojena od potreba gospodarstva i gospodarskog razvitka. U tom smislu, ne može postojati neka zasebna, (*per se*), prometna politika, ona je bitna i nezaobilazna sastavnica opće ekonomske politike, odnosno ukupne politike jednog društva.

ZNANOST O PROMETU I PROMETNA POLITIKA

Mirković, odvojeno razmatra pojmove “znanost o prometu” i “prometna politika”. Znanost o prometu je svakako mnogo širi pojam koji ima dvije komponente: teorijsku i praktičnu, odnosno obuhvaća opću i specijalističku znanost. U “teorijski dio” uključuje “nauku o saobraćaju” u “užem smislu” koja “promatra i proučava djelovanja, što izaziva činjenica, da je svaki saobraćaj vezan s troškovima, koji čine osnovu za određivanje cijena saobraćajnih usluga”. Potom troškove prometnih usluga na kojima se zasnivaju cijene prometnih usluga, stavlja u kontekst ukupnog gospodarstva tvrdeći da cijene prometnih usluga utječu: (a) na “obim samog saobraćaja” (prometnu potražnju), (b) na “mogućnost otpreme i jeftinije robe na veće razdaljenosti” (širenje radijusa tržišta), (c) na “potrošnju dobara” (potražnju za robama), i (d) “proizvodnju” dobara.

Polazeći od tržišnog koncepta razvoja gospodarstva, Mirković, bez dvojbi, u samu srž znanosti o prometu stavlja generativni utjecaj prometnih troškova, odnosno cijena prometnih usluga na čitavo gospodarstvo. Pri tome nabraja najvažnije ekonomske utjecaje prometa na gospodarstvo (širenje radijusa tržišta, porast potražnje i ponude za robama a potom i porast prometne potražnje). Na taj način, Mirković, anticipira i suvremene, nešto preciznije definicije prometne potražnje kao tzv. izvedene potražnje (Button, 1993) kao i dvostranu interakciju prometa i ukupnog gospodarstva, u čijoj osnovi leže troškovi prometa, odnosno cijene prometnih usluga. Niže cijene prometnih usluga omogućavaju niže cijene roba a one pak stimuliraju povećanje proizvodnje, povećana proizvodnja pak stimulira veću potražnju za prijevoznim uslugama. Na taj način dolazimo do značajne mogućnosti utjecaja prometa na cjelokupno gospodarstvo i obrnuto, utjecaja gospodarstva na promet. Premoštavajući prostorni i vremenski jaz u proizvodnji i potrošnji, promet omogućava da se proizvodnja i

³ Sintagmu “Čija je željeznica, onoga je i zemlja”, Mirković je preuzeo od Josipa Gorinčića Brdovačkog koji je objavio dva vrijedna rada s područja prometne politike: “Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine”, Zagreb, 1952. (za koji je Mijo Mirković napisao predgovor) i početkom stoljeća, “Prometna politika uopće i mađarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose”, Zagreb, Matica Hrvatska, 1907.

potrošnja odvijaju (promet je njihova temeljna pretpostavka). Međutim, putem smanjivanja prometnih troškova (i cijena prometnih usluga), promet postaje generativna snaga rasta gospodarstva, rasta standarda stanovništva i općenito jedan od važnih čimbenika ukupnog društvenog razvitka ali i instrument ubrzanja tog razvitka. Naravno, u slučaju porasta prometnih troškova imamo obrnutu, nepovoljnu situaciju kada promet postaje “usko grlo” porasta proizvodnje i ukupnog gospodarskog i društvenog razvitka.

Upravo zbog toga “*opća, teorijska nauka o saobraćaju svrstava, upoređuje i utvrđuje djelovanje cijena saobraćajnih usluga na konačnu prodajnu cijenu dobara, i uzajamnu povezanost između obiju cijena*” (Mirković, 1933). Tu nas Mirković ne ostavlja u bilo kakvoj dilemi o svojem tržišnom pristupu mjestu i ulozi prometa u gospodarstvu, što mu i danas osigurava aktualnost i relevantnost. Da bi potvrdio takav pristup on ističe svoj glavni zaključak “*da je usavršavanje saobraćaja, t.j. njegovo pojevtinjenje i njegovo poboljšanje, bilo od presudnog značaja za razvitak moderne privrede, da je svako pojevtinjenje prijevoznih troškova za izvjesno dobro imalo kao posljedicu produženje polumjera kruga, u kome se to dobro troši, i sniženje konačne prodajne cijene, tako da sve veći broj ljudi s manjom kupovnom moći može pribaviti sve veće količine raznih potrošnih dobara*”⁴

Da bi otklonio bilo kakvu sumnju u svoj tržišni pristup, Mirković, naglašava da “*u krajnjoj liniji, nauka o saobraćaju proučava djelovanje saobraćaja na tržište i na proizvodnju orijentiranu prema tržištu*”. Tome dodaje i veoma važnu ulogu prometa kao lokacijskog čimbenika. Posebno ističe da u znanost o prometu “*ulazi i sve ono, što se odnosi na razmještaj pojedinih poduzeća i gospodarstva oko tržišta, na topografski razmještaj pojedinih kultura u poljoprivredi i pojedinih struka u industriji, kao i na orijentaciju proizvodnih grana prema sirovinskim osnovama, ukoliko je ta orijentacija uslovljena saobraćajnim prilikama*” (Mirković, 1933). Iako to eksplicitno nigdje ne spominje, Mirković je na ovom mjestu, u svoju definiciju uključio poznatu Weberovu lokacijsku teoriju⁵ u čijoj osnovi se nalaze upravo troškovi, odnosno cijene prijevoza. Međutim, nigdje kasnije ne razrađuje dinamičku lokacijsku funkciju prometa i djelovanje prijevoznih troškova odnosno vozarina⁶ na morfologiju tržišta i moguće lokacijske strategije prema ishodištu sirovina, odnosno prema tržištu. U svojim razmatranjima uglavnom konstatira postojanje snažne lokacijske funkcije prometa ali se zadržava na konstatacijama o promjenama smjera kretanja roba i ljudi, odnosno na gravitacijsku snagu pojedinih prometnica i njihov utjecaj na razvitak područja kojima

⁴ A. Marshall, desetak godina ranije (1922), konstatira da “*dominantna ekonomska činjenica našeg doba nije razvitak proizvodnje već transportne djelatnosti*” (Marshall, 1922). Postoje mišljenja da su najveća dostignuća tijekom 19. i 20. stoljeća u najvećoj mjeri ovisila o prometu. Civilizacijski progres se u tom smislu, pored abecede i tiska, može zahvaliti izumima u prometu i njihovom utjecaju na ostala područja ljudskog života (Jelinović, 1972:11). Svježina ovih ideja se može potvrditi i danas, na pragu trećeg milenija, kada iznova, novi izumi u području prometa, ovog puta u domeni telekomunikacija i informatike, opet čine osnovu budućih civilizacijskih pomaka. Ovog puta se radi o supstituciji prijevoza ljudi i dobara pod razvojnim geslom “*treba prenositi informacije a ne ljude*” (Čavrak, 1996).

⁵ Alfred Weber, (1868-1958), *Über den Standort Industrien, Tübingen, (Razmještaj industrije)*, 1909, prijevod C. J. Friedricha kao *Alfred Weber's Theory of the Location of Industries*, University of Chicago, 1928. Pored Webera, Mirković je u ovom dijelu svojih radova o lokacijskom utjecaju prometa po svemu sudeći uključio i ideje njemačkog veleposjednika i ekonomiste, *J.H. Thünena (1783-1850)*, odnosno njegovo učenje o topografskom razmještaju kultura.

⁶ I sam Weber je upozoravao na teškoće lokacijske analize koja se zasniva na relativnim odnosima vozarina (cijena prijevoza) jer se na vozarine često utječe raznim drugim instrumentima i mjerama: državno administrativno određivanje vozarina, interna politika vozarina prijevozničkih poduzeća, itd. Weber je zbog toga uveo u svoj model mjerilo tonskih kilometara (tkm) kao relevantnu varijablu u lokacijskoj analizi smještajnih uvjeta nekog objekta. Ta se metoda i danas često koristi za određivanje najpovoljnije lokacije s obzirom na prijevozne troškove.

prolaze. Tako spominje utjecaj prometnica na trgovinu u nekim ranije izuzetno važnim trgovačkim centrima.⁷

Ovakav pristup definiranju nauke o prometu zadržan je sve do današnjih dana. Kao što se vidi, Mirković je u tom pogledu anticipirao recentnu europsku literaturu tadašnjeg vremena i postavio temelje za definiranje nauke o prometu, koji su ostali aktualni sve do naših dana.⁸

POJAM I SADRŽAJ PROMETNE POLITIKE

Prometnu politiku, Mirković, definira kao *“praktičnu nauku o organizaciji saobraćaja”*. Kao praktična nauka ona *“istražuje, proučava i objašnjava stanje u raznim granama saobraćaja (putevi, železnice, brodarstvo, vazдушna plovidba, telefon, telegraf, radio, pošta...), i ekonomnost pojedinih saobraćajnih grana i saobraćajnih sredstava. Saobraćajna politika kao nauka ima za zadatak da istražuje uslove, pod kojima se formiraju cene saobraćajnih usluga, da bi na osnovu utvrđenog stanja, mogla da pronalazi mogućnosti za njegovo usavršenje”*(Mirković, 1933).

Pojam “praktična nauka” ovdje nije do kraja objašnjen jer iz prve rečenice bi se moglo shvatiti da on prometnu politiku reducira na puku organizaciju prometa, što jeste praksa ali ne mora nositi obilježja nauke. U nastavku objašnjava da je zadaća prometne politike istražiti uvjete “formiranja cijena” prometnih usluga, a to je već utvrdio i kao zadaću “znanosti o saobraćaju” rekavši da *“nauka o saobraćaju u užem smislu, promatra i proučava djelovanja, što izaziva činjenica, da je svaki saobraćaj vezan sa troškovima, koji stvaraju osnovu za određivanje cena saobraćajnih usluga”*.

Prema tome, može se zaključiti da Mirković, u biti ne pravi ozbiljnu razliku između “znanosti o prometu” i “prometne politike”, odnosno da objema daje definiciju na temelju proučavanja sadržaja koji se odnosi na troškove i cijene prometnih usluga, s tom razlikom da “znanosti o prometu” daje teorijska obilježja a “prometnoj politici” praktična obilježja.⁹ Dokazujući da pod “prometnom politikom” razumijeva praktičnu aktivnost navodi njezine subjekte (*“nosiocima mera praktične saobraćajne politike”*) u koje se ubrajaju *“organizatori saobraćaja, saobraćajni preduzetnici”* i *“javna tela”*.

Potom još dodaje i razliku u djelatnosti države precizirajući da se *“u drugim disciplinama (agrarnoj, industrijskoj, zanatskoj, trgovinskoj politici) delatnost države ograničava i skoro se svodi na posredno ili neposredno pomaganje i kontrolu”* dok se u prometu država javlja kao *“prvi i glavni inicijator i organizator, kao preduzetnik”*. Razloge za takvu ulogu države nalazi u slijedećem: (a) za izgradnju puteva potrebna su velika sredstva koja mogu prikupiti samo *“javna tela”*, (b) država će graditi i ona prometna sredstva (puteve, pruge, isl.) koje privatnici ne bi gradili jer se ne može ostvariti povrat kapitala, i (c) država se pri gradnji prometnica rukovodi i *“vanekonomskim motivima”* (narodna obrana, prosvjeta, itd.).

Suvremenija ekonomska teorija je problem razlikovanja “znanosti o prometu” i “prometne politike” riješila na način da je uvela pojam “ekonomike prometa” koji označava znanstvenu disciplinu koja proučava i sistematizira specifične zakonitosti prijevoznog procesa, koje su rezultat njegovih gospodarskih obilježja. Ekonomika prometa istražuje i

⁷ “Željeznice su skrenule pravce robnog prometa: uništile su promet Senja; zakočile su stari riječni promet na Savi i Kupi”.

⁸ Brojni su domaći autori pokušali definirati nauku o prometu i to u užem smislu kao “ekonomiku prometa” ili još uže kao “prometnu politiku”, međutim svi su se oni u pravilu kretali u definicijskom sadržaju koji je postavio Mijo Mirković.

⁹ Padjen, također smatra da je, Mirković, na ovaj način u velikoj mjeri izjednačio pojam i sadržaj prometne politike s ekonomikom prometa (Padjen, 1996:4).

pronalaži koja ekonomska, tehnička, tehnološka, organizacijska, građevinska, pravna, psihološka, sociološka, medicinska i ostala rješenja idu u smjeru stvaranja optimalnoga prometnog sustava, što maksimira ekonomske rezultate. Ekonomika prometa bavi se i pronalaženjem optimalnih kombinacija proizvodnih faktora i poslovanja i maksimalnim korištenjem proizvodnih resursa.¹⁰ Ova definicija¹¹ supstituira teorijski dio Mirkovićevog pojma “znanost o saobraćaju” i dio pojma “prometna politika” koji se odnosi na njezine znanstvene osnove i funkcije.

Suvremeni autor, Padjen, precizira da je prometna politika “kao znanstvena disciplina dio ekonomike prometa koja, uz prijevoznu potražnju, prijevoznu ponudu, troškove prijevoza, planiranje i druga slična pitanja, za predmet proučavanja ima i politiku razvoja prometa”. Ekonomika prometa ima zadaću da utvrđuje i analizira osnove racionalnog i efikasnog djelovanja prometa, a prometna politika se bavi pronalaženjem i određivanjem puteva za uspješnu primjenu spoznaja koje utvrđuje ekonomika prometa. Prema tome, prometna politika je ukupnost ekonomskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti te, unutar tako shvaćenog sadržaja, i kao razvoj prometa određene zemlje ili zajednice zemalja (Padjen, 1996).

Prometna politika je skup ciljeva i mjera usmjerenih na razvijanje prometa kao gospodarske djelatnosti. Ona je sastavni dio opće gospodarske politike i iz nje proizlazi. U glavne ciljeve prometne politike možemo ubrojiti: prometno – zemljopisnu valorizaciju državnog teritorija, optimalno zadovoljavanje prometne potražnje, snižavanje prijevoznih troškova, optimalizaciju prometne mreže i prometnih tokova, itd. Padjen, navodi četiri globalna cilja i to: (1) doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju, (2) povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava, (3) zadovoljenje društvenih prijevoznih potreba, i (4) uklanjanje i ublažavanje nepovoljnih učinaka koji nastaju kao popratna posljedica djelovanja prometa (prometne nesreće, rasipanje pogonske energije, zauzimanje obradivog zemljišta za gradnju prometnica, očuvanje okoliša). Sa stanovišta subjekata mogu se razlikovati četiri skupine ciljeva i to ciljevi prijevoznika, radne snage, korisnika prijevoznih usluga i društva (države), koji mogu biti sukladni ali često i proturiječni, odnosno u međusobnom sukobu (Padjen, 1996:31).

Mjere ostvarivanja ciljeva prometne politike mogu se klasificirati u nekoliko skupina ali svakako su najvažnije: investicijska, tarifna i politika cijena te komercijalne, reglementarne i mjere tehničke koordinacije. Blum i Rothengater (1989) razlikuju pet skupina mjera odnosno instrumenata¹² za realizaciju prometne politike: (1) politiku regulacije, (2) politiku cijena, (3) investicijsku politiku, (4) organizacijsku politiku, i (5) instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe. Nabrojene mjere podrazumijevaju njihovo provođenje od svih subjekata prometne politike. Međutim, kada je u pitanju tzv. javna (državna) prometna politika na raspolaganju su nam slijedeće skupine mjera: (a) regulacija i deregulacija prometa, (b) subvencije, (c) politika vlasništva, (d) tarifna politika, (e) investicijska politika, i (f) protekcionistička politika (Padjen, 1996:70-129).

MIRKOVIĆEVA ANALIZA PROMETNIH GRANA

¹⁰ Ekonomski leksikon, Leksikografski zavod “Miroslav Krleža” i Masmedia, Zagreb, 1995., s. 182.

¹¹ O prethodnoj definiciji “ekonomike prometa”, smatram da se može, također, govoriti kritički. Naime ona pretendira da prikaže prometni sadržaj kao interdisciplinarni problem ali premalo i nedovoljno jasno naglašava ekonomske specifikume prometa, posebice tržišne dimenzije prometne djelatnosti. S obzirom na tematiku i prirodu ovog rada, šira razrada ove teze nije moguća na ovom mjestu.

¹² Prema (Padjen, 1996:36)

Pristupajući znanstvenoj obradi prometno – ekonomskih problema Mirković najprije upozorava na njihov sadržaj i mogući način eksplikacije. U pogledu sadržaja ukazuje na tri niza problema koji sačinjavaju prometno-ekonomska istraživanja: (1) izgradnja prometnih puteva; (2) organizacija prometa i (3) odnos države i njenih tijela prema prometnim putevima i prometnim poduzećima. Navedeni problemi se mogu analizirati na dva načina: (1) pojave i problemi u raznim prometnim granama koje se odnose na isti ekonomsko-politički problem, mogu se ispitivati istovremeno, uspoređujući ih među sobom, ili (2) da se problemi istražuju u svakoj prometnoj grani zasebno. Mirković smatra da je prvi pravac teorijski svrsishodniji a da je drugi praktično svrsishodniji i pedagoški pristupačniji, jer daje jasniji prikaz saobraćajnih grana (Mirković, 1933). On se opredijelio u svom radu, “Saobraćajna politika”, za drugi pristup.

Suhozemni putovi

Mirković na samom početku svoje analize važnosti suhozemnih puteva (cesta) ističe da su sve do 19. stoljeća motivi gradnje cesta bili vjerski (posjeta svetim mjestima), vojni (vojna osvajanja) i administrativni (kontrola centralne uprave nad udaljenim provincijama). Tek u 19. stoljeću u prvi plan dolaze ekonomski motivi u građenju puteva. Zbog relativno kasnog usavršavanja tehničkih sredstava¹³ suhozemni promet je sve do 20. stoljeća spor i vrlo skup. Pojava automobila je označila novu epohu suhozemnog (cestovnog) prometa. Automobil se pojavljuje pola stoljeća iza željeznice, u trenutku kada je u razvijenim zemljama već izgrađena razgranata mreža željezničkog prometa i kada je izgledalo da će željeznica preuzeti primat nad cestovnim prometom. Automobil je vrlo brzo vratio značaj cestovnom prometu i to ne samo u lokalnom prometu nego čak i prometu na veće udaljenosti. Njegova fleksibilnost i mogućnost pristupa korisnicima prijevoznih usluga (“prijevoz od vrata do vrata”), omogućili su povećanje značaja automobilskog prometa u prijevozu putnika i robe. Stoga postaje aktualno pitanje “konkurencije između automobilskih i željezničkih linija” (Mirković, 1933).

Porast značaja automobilskog prometa proizlazi i iz nižih tarifa. Prijevoz putnika autobusom postaje i 30-50% jeftiniji nego željeznicom. Mirković eksplicira “zakon” degresivnog kretanja cijena prijevoza s obzirom na udaljenost te uočava da se cijene u autobusnom prometu putnika mnogo više spuštaju s povećanjem udaljenosti nego u željezničkom prometu. To znači da se automobilski promet, u konkurenciji sa željezničkim, održava zahvaljujući nižim cijenama prijevoza ali i povećanju brzine kretanja, sigurnosti, udobnosti i prilagodljivosti individualnim i mjesnim potrebama. Mirković upozorava na još jednu veoma bitnu činjenicu a to je da u prijevozu dobara na veće udaljenosti “automobili nisu samostalni i moraju surađivati s brodovima i željeznicom” te da se oni međusobno dopunjuju. Time on direktno anticipira neke suvremene oblike organizacije prijevoza robe (kombinirani prijevoz, integralni prijevoz, multimodalni prijevoz).

Osim toga, Mirković svojim zapažanjima o konkurentnosti, s jedne strane, te potrebi suradnje, s druge strane, anticipira i suvremenu razradu odnosa među prometnim granama koji mogu poprimiti karakteristike: komplementarnosti, konkurentnosti i supstitutivnosti (Čavrak, 1996).

Mirković nam pruža i cjelokupnu osnovu za analizu troškova prometa, kao najznačajnije ekonomske kategorije. Upozorava na specifičnosti “konstantnih” i “varijabilnih” troškova u svakoj prometnoj grani posebno i međusobno ih uspoređuje te na temelju njihove

¹³ Automobil se u većoj primjeni pojavljuje tek iza 1890. godine. Otto patentira svoj motor s unutarnjim izgaranjem 1863. a Karl Benz i Gotlieb Daimler svoja vozila patentiraju 1883. Michelin 1895. patentira gumene zračnice (pneumatike).

analize pruža teoretski i praktični instrumentarij za sustavno vođenje prometne politike i odlučivanje o izboru pojedine prometne grane.

Unutarnja plovidba

Unutarnju plovidbu Mirković razmatra odvojeno od pomorske plovidbe zbog niza njenih specifičnosti. Prva specifičnost je u prometnom putu koji je tekući, pretežno uzak i ne uvijek plovani a često se plovnost osigurava velikim troškovima građenja i održavanja. Unutarnje vode nisu dostupne lađama svake konstrukcije i veličine a plovnost često ovisi o stanju vodostaja (visoki, niski), klimatskim prilikama, brzini rijeka, padovima i sl. Osim toga unutarnja plovidba je u pravilu nacionalna.

Glavna prednost riječne plovidbe je što se mogu otpremati velike količine dobara uz niske cijene prijevoza (posebno za nizvodni promet). Izgradnja željeznica je utjecala da su napušteni različiti projekti reguliranja manjih rijeka i izgradnje kanala. U odnosu na riječni promet, željeznica je imala prednost u brzini prijevoza ali riječni promet zadržava prednost u nižim cijenama prijevoza (posebno masovnih tereta).

Kada je u pitanju formiranje cijena u riječnom prijevozu, Mirković, upozorava na bitnu specifičnost, da su cijene u riječnom prijevozu u pravilu regionalne i lokalizirane jer se ne može govoriti o "svjetskom" tržištu brodske tonaže u riječnom kao npr. u pomorskom prometu. Zbog toga u riječnom prometu imamo problem "monopolizacije" cijena iako se rijetko radi o "čistim monopolnim cijenama". Cijene se u riječnoj plovidbi formiraju pod utjecajem regulirane konkurencije među poduzećima u grani. Mirković na primjeru vlasnika skele upozorava na gornju granicu formiranja cijene. Gornjom granicom smatra onu koja bi "smanjila promet" (pad potražnje) te onu koja bi svojom veličinom privukla druge poduzetnike i na taj način povećala konkurenciju u grani.

Mirković upozorava na potrebu i brojne razloge razvitka domaćeg riječnog prometa pa s velikom kritičnošću ističe odsutnost aktivnijeg odnosa prema toj grani prometa. On navodi da se "nisu izvodili ni potpuno ostvarljivi i ekonomski veoma značajni radovi (regulacija Save do Zagreba), pa su čak napušteni i oni redovni radovi na održanju vodograđevina vršeni u Hrvatskoj prije ujedinjenja" (Mirković, 1933). Osvrćući se na tadašnju prometnu politiku, upozorava "da su izvođeni i mnogo skuplji i ekonomski manje opravdani željeznički radovi (cijela regulacija Save i Rugvica – Krško preko Zagreba u dužini od oko 200 km stajala bi otprilike manje nego 100 km željezničke pruge)", pa se mora doći do **zaključka "o pogrešnosti svake saobraćajne politike, koja gradeći nove, manje potrebne saobraćajne puteve ostavlja da propadaju postojeći putovi, ekonomski daleko potrebniji"**. Aktualnost ovog zaključka gotovo da ne treba ni danas dodatno objašnjavati.

U kontekstu razmatranja riječnog prometa, Mirković, upozorava na njegov značaj u mogućnosti povezivanja sa drugim Podunavskim zemljama i na prednosti širenja tržišta na tom širokom području Zapadne i Srednje Europe.

Pomorska politika

Mirković je čitav svoj život na osobit način bio vezan s morem. To se može uočiti i iz njegovih izlaganja o pomorskoj politici koja započinje konstatacijom da su se gotovo sve velike kulture razvile na morskim obalama te da su "vodeći narodi" bili mahom pomorci. "More je vezivalo i dijelilo zemlju i kontinente, more je davalo velike mogućnosti za obranu i za napadaj, more je otvaralo nove puteve naroda, objavljivalo nove horizonte, obogaćivalo iskustvima, podizalo odvažnost i neustrašivu inicijativnost, učilo ljude, naseobine, plemena i narode savlađivanju teškoća, vladanju nad prirodnim elementom, stvaranju od nemilosrdnih

prirodnih sila oruđa za svoje ciljeve. Narodi pri moru bili su stalno najbogatiji, i oni su se redali u vodećem položaju i vladavini u svijetu.”(Mirković, 1933).

Dva su elementa od osobitog značaja za pomorsku plovidbu: (a) tehnički napredak u brodogradnji i (b) poboljšanje brzine u kretanju brodova.

Najvažnije ekonomsko djelovanje pomorske plovidbe je snižavanje cijena mnogim masovnim artiklima, sirovinama i potrošnim dobrima. Pomorska plovidba ima apsolutni značaj u međukontinentalnom prometu. Do pojave zrakoplova, pomorski promet je jedini bio u mogućnosti obaviti ovaj promet. Mirković potencira značaj pomorske plovidbe u pogledu stvaranja osnove za veliku međunarodnu podjelu rada i ekonomski svrsishodan topografski razmještaj proizvodnih grana što je pridonijelo većoj intenzifikaciji i svestranoj specijalizaciji proizvodnje. Razvoj pomorske plovidbe potencirao je i međunarodno kretanje kapitala a naročito veliko kretanje ljudi.

Osobitu pozornost, Mijo Mirković, poklanja morskim lukama. One nisu samo prometno-tehničke, nego i trgovinske ustanove. *“Vršeci koncentraciju prometa između njihova zaleđa i drugih krajeva zemlje ili inozemstva, posredujući u nabavi sirovine i pomoćnih materijala za industriju i u plasmanu industrijskih proizvoda na strana tržišta, organizirajući međunarodnu razmjenu dobara, morske luke privlače jedan dio, što je moguće veći dio svjetskog prometa, pa stoga i svjetske pomorske plovidbe”*(Mirković, 1933).

Analizirajući obilježja formiranja cijena u pomorskoj plovidbi, napominje da se one u mnogo većoj mjeri nego u riječnoj plovidbi formiraju u konkurenciji pomorsko brodarskih poduzeća. Pomorska plovidba kao cjelina nema konkurenciju u drugim granama. U vrijeme Mirkovićeva življenja, zrakoplovi još nisu mogli značajnije konkurirati pomorskoj plovidbi što je i danas slučaj u prijevozu robe, posebice jeftinije i masovne robe. Niske cijene prijevoza u pomorskoj plovidbi dolaze otuda, što morski put, more, ne prouzrokuje troškove građenja i održavanja. Mirković upozorava na osobitu pojavu u formiranju cijena, koja nije svojstvena ni jednoj drugoj prometnoj grani, da *“između dužine puta i cijene ne postoji razmjernost, da cijene ne rastu s povećanjem udaljenosti, koju brod ima prevaliti”*(Mirković, 1933). To proizlazi stoga što je brod najviše opterećen troškovima u luci a ne na otvorenom moru. U luci se razlikuju dvije kategorije troškova: (a) lučke takse i (b) troškovi istovara i utovara.

Osobitu pozornost, Mirković, posvećuje problemima “pomorskog protekcionizma”. U tom kontekstu obrađuje motive zaštite i različita sredstva državne posredne zaštite: porezne olakšice, premije, subvencije i pomoć brodogradnji.

Željeznička politika

Značajnu pozornost, Mirković, posvećuje željeznici. Odmah naznačuje njeno glavno obilježje – vezanost za kolosijek (tračnice). Željeznice iziskuju posebne, specijalno izgrađene a stoga i skupe, puteve (kolosijeke) i specijalna vozila koja se mogu kretati tim putevima (lokomotive, vlakove). Osim toga na željezničkom kolosijeku mora postojati osobita organizacija prometa, kretanja vlakova po rasporedu što također iziskuje dodatne troškove. Prednosti željezničkog prometa su *“brzina, sjedinjena s mogućnošću prijenosa velikih količina, jevtinoća, pravilnost i točnost, kao posljedica velike nezavisnosti od prirodnih elemenata”* (Mirković, 1933).

Zbog svojih prednosti, željeznice su *“imale presudan utjecaj na formiranje modernog kapitalizma”* (Mirković, 1933). Tek su željeznice omogućile veliki porast potrošnje i proizvodnje. Mirković upozorava na činjenicu da su željeznice imale jak lokacijski utjecaj kroz *“pomicanje mjesta sjedišta pojedinih privrednih grana i struka, na trgovinu i, konačno, na podjelu dohotka i opće blagostanje naroda.”* Stoga ne čudi što se u prošlosti uvijek odvijala “borba” za gradnju pruga jer su one u pravilu donosile svekoliku korist područjima kroz koja su prolazile i koja su povezivale, odnosno štete onim krajevima koje su zaobilazile.

Mirković, upozorava na specifičnost željeznice koja se očituje u činjenici da je za njihovu gradnju potreban veliki kapital. To znači da one *“predstavljaju veliku imovinu, kapital, koji je u njih uložen ili da daje izvjestan prinos (kao što je to slučaj kod privatnih željeznica) ili da služi ekonomskim interesima cjeline, ali da ostane neistrošen i sposoban da duge periode vremena vrši tu službu cjelini”*. Trajno je aktualno Mirkovićevo upozorenje da ovi kapitali *“predstavljaju velik dio nacionalne imovine, i uvijek je važno pitanje, da li se tim dijelom nacionalne imovine rukuje ekonomično, je li ona produktivna i da li ispunjava one zadatke, zbog kojih je prikupljena i uložena.”*(Mirković, 1933). Osim toga, važno je i njegovo upozorenje u pogledu monopolističkog karaktera željeznice koji izaziva potrebu državnog reguliranja jer željeznice moraju služiti interesima cjeline gospodarstva. Potrebno je da država brine da se željeznice ne bi *“iskorištavale za jednostrano unapređivanje interesa pojedinih krajeva, gradova i pojedinih grupa interesenata”* (Mirković, 1933).

Zbog velikog stalnog kapitala koji je uložen u željeznice *“zakon proizvodnje u masi dolazi u željezničkom saobraćaju do punog izražaja”* (Mirković, 1933). Otuda neprestana potreba za što većim zaposlenjem željeznica i neophodnost da se kapital za njihovu gradnju nabavlja na dugi rok.

PROMETNA POLITIKA I PROMETNA VALORIZACIJA HRVATSKE

Promet je ona grana gospodarstva koja bitno i to *dugoročno* utječe na razvitak drugih grana (industrije, poljodjelstva, trgovine,...). Izgradnja cestovnih i željezničkih prometnica, luka, pristaništa, itd. na dugi rok određuje *smjer kretanja roba i trgovine te lokaciju* industrijskih i drugih pogona. Izgradnja prometne infrastrukture u pravilu zahtijeva veliku količinu kapitala kojom nerazvijene zemlje najčešće ne raspolažu, a takve investicije predstavljaju osnovni uvjet njihovog razvitka.

Dugoročni karakter i posljedice odluka, naročito o izgradnji prometne mreže, očituju se kroz brojne pozitivne i negativne posljedice. Hrvatsko gospodarstvo danas još uvijek trpi posljedice različitih odluka iz domene prometne politike koje su donošene u ranijim razdobljima kada je prometna politika bila sredstvo penetracije stranog kapitala i interesa na ovom području. U tom smislu je vrlo ilustrativna misao koju Mirković eksplicira u svojoj *“Saobraćajnoj politici”* (1933) objašnjavajući da se građenje željeznica *“vršilo iz tri razna centra: iz Beograda, Budimpešte i Beča, i sa stanovišta ekonomskih interesa triju raznih oblasti: Srbije, Mađarske i Austrije. Željeznice u Mađarskoj i Hrvatskoj građene su u vertikalnom pravcu sa sjevera prema jugu, da bi vezale mađarske i hrvatske krajeve za Peštu kao centar, da bi veze Pešte s ovim krajevima bilo što bolje i da bi, s druge strane, što manje bili povezani hrvatski krajevi među sobom ...”*(Mirković, 1933:131). Brojne odluke o smjeru, redoslijedu i tempu izgradnje prometne mreže donošene su u raznim državnim tvorevinama u kojima se Hrvatska kroz povijest nalazila. Prometna politika tih država uglavnom nije bila sklona hrvatskim gospodarskim i prometnim interesima. Akcentirajući takav odnos prema Hrvatskoj, Mirković, piše i slijedeće: *“veliki pozitivan učinak, koje su željeznice u 19. stoljeću izvršile u europskim zemljama... izostao je u Hrvatskoj posve”*.¹⁴

Jedan od, povijesno najvećih prometnih problema Hrvatske je problem adekvatnog prometnog povezivanja svih njezinih krajeva. Taj problem proizlazi iz konfiguracije tla i reljefa koji je sa središnjim planinskim masivom¹⁵ oduvijek predstavljao ozbiljnu prepreku

¹⁴ Predgovor, Mije Mirkovića, za knjigu, J. Gorničić-Brdovački, Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, JAZU, Zagreb, 1952.

¹⁵ Planine su *“činile smetnju prometu između mora i ravnice i utjecale na organizaciju rada, proizvodnju i način života drugačije nego u ravnici ili na moru”*. *“Koliko god rijeke spajaju pojedine oblasti, brda ih razdvajaju”*. (Mirković, 1968:3).

tom povezivanju. Mijo Mirković, definira sintetički zaključak o utjecaju reljefa i tla na ekonomsku povijest i način života naroda kada kaže: “*Ravnice i planine utjecale su na ekonomiku naroda, pa stoga i na njihovu ekonomsku povijest. U ravnici je čovjek ekonomski osiguran, ali politički nesiguran. U planinama je obrnuto. Stanovništvo ima slobodu, ali živi u oskudici.*” (Mirković, 1968:3). Drugi problem proizlazi iz zemljopisnog oblika hrvatskog državno-pravnog teritorija (“hrvatska kifla”) koji onemogućava optimalnu prometnu povezanost bez korištenja tuđeg državno-pravnog područja.

O prometnoj politici, kao sredstvu ostvarivanja stranih (tuđinskih) interesa, koji su najčešće bili u suprotnosti sa interesima hrvatskih područja, govorili su i pisali mnogi hrvatski znanstvenici i praktičari. Mijo Mirković, začetnik suvremene hrvatske ekonomike prometa i teorije prometne politike, upozorava na bitne promjene u gospodarskom životu pojedinih hrvatskih područja, koje su izazvane političkim, ratnim ili nekim drugim socijalno – povijesnim mijenama. Navodi, npr. da su napoleonski ratovi i njihov završetak izazvali u pomorstvu velike promjene, poremećaje i potrese. Likvidirana je Venecija kao država (1797), a s njom i venecijanska vlast na jadranskim obalama, koja je trajala stoljećima. Propala je nezavisnost Republike dubrovačke (1806). Stvorena su nova carinska područja. Dalmacija, jadranski otoci i Istra, došle su u sklopu Austrije, austrijskog carinskog područja, austrijske industrije i trgovine, kasnije i austrijskog zakonodavstva. Glavno tržište za dalmatinske, istarske i otočne proizvode, koje je prije bila Venecija, postaje Trst. Takvo stanje ostaje do 1914. Sve to izaziva pomicanje težišta brodogradnje i plovidbe s južnog Jadrana na sjeverni, Iz Boke i Dubrovnika u Trst, na Rijeku i u Lošinj (Mirković, 1968:227).

Najznačajnije i svakako dugosežne promjene i posljedice na razvitak Hrvatske, ostavila je politika izgradnje i eksploatacije željeznica. To se može najzornije ilustrirati primjerom redosljeda gradnje željeznica u Hrvatskoj.¹⁶ Prve željezničke pruge u Hrvatskoj gradila je Austrija (Kotoriba-Čakovec 1860., Zidani Most-Zagreb-Sisak, 1862.) a zatim još i do Karlovca (1865.). Pravac izgradnje ovih pruga pokazuje namjeru Austrije da Hrvatsku veže za svoje gospodarstvo. Nagodbom između Austrije i Ugarske (1867.) počinje razdoblje gradnje mađarskih željeznica.¹⁷ Najprije se gradi pravac mađarska granica - Zagreb (1870.), a potom Karlovac - Rijeka (1873.) što je zapravo značilo Budimpešta - Rijeka. Slijedi pravac, Osijek - Vukovar - Slavonski Brod (1875.) što je značilo Budimpešta - Osijek i Budimpešta - Bosanski Brod. U to vrijeme npr. još nema željezničke veze Zagreba sa Slavonskim Brodom i Osijekom što bi za razvoj tadašnjeg hrvatskog gospodarstva svakako bilo od presudne važnosti.

Pored **redosljeda gradnje i smjerova** koji su bili podređeni razvoju austrijskog a kasnije mađarskog gospodarstva, na željeznicu se čak uvodi kao službeni mađarski jezik. Čak se i tovarni list morao popunjavati na mađarskom jeziku a većina zaposlenih na željeznici bili su Mađari. Budući je Hrvatska u tom razdoblju ipak imala određenu državnu samostalnost i hrvatski jezik u upravi, sudstvu i školstvu - razvio se snažan otpor ovoj vrsti mađarizacije.

U mađarskim rukama tada je bila i željeznička tarifa koja je poglavito pogodovala mađarskom gospodarstvu a štetila razvitku hrvatskog gospodarstva. Mađarska željeznička

¹⁶ Mirković o tome piše: “*Hrvati nisu dobili one željeznice, koje su tražili i koje su njihovoj privredi bile potrebne. U Hrvatskoj i u Makedoniji željeznice su u prvi mah poremetile tok i pravac trgovine i uništile zarade od kolskog i karavanskog prijenosa robe... Pedeset ili šezdeset godina željeznice su u Hrvatskoj... bile oruđe imperijalističke politike i moćno sredstvo ekonomskog pritiska na narod, privilegiranja stranaca i odnarođivanja.* (Mirković, 1968:259).

¹⁷ “*Red građenja pruga u užoj Hrvatskoj i u Sloveniji pokazuje i osnovni pravac strane željezničke politike u Hrvatskoj i prema Hrvatskoj. Ispočetka, smatrajući i Hrvatsku svojim područjem, Austrija je u prvih deset godina preko Južnih željeznica vezala za svoju magistralu Zagreb i Sisak (1862) i Karlovac (1865). Nagodbom između Austrije i Ugarske (1867) prestaje mogućnost građenja austrijskih željeznica u Hrvatskoj, i od tada gradi u Hrvatskoj željeznice Mađarska: bilo da ih gradi mađarska država ili mađarski kapitali*” (Mirković, 1968:266).

politika je uništila riječni promet na Savi i onemogućila razvitak Siska i Karlovca.¹⁸ Takva željeznička politika uništila je i robni promet Senja jer su željeznice skrenule pravce robnog prometa.

U 19. stoljeću željeznice su bile jedno od najmoćnijih sredstava ekonomskog i političkog povezivanja naroda ali Hrvatska, zbog izraženih stranih interesa to nije osjećala i ostvarivala. Njezini krajevi su i dalje ostajali nepovezani i izolirani. Da bi se othrvla stranim utjecajima, iz brojnih rasprava i nastojanja, može se utvrditi da je tadašnji *“osnovni cilj borbe za pruge sjevernog i srednjeg Jadrana bio stapanje dvaju planinama odijeljenih gospodarstava Hrvatske, primorskog i panonskog, u jedno gospodarstvo”* (Mirković, 1956). Uz to *“Hrvati su tražili onu prvu prugu ‘sredinom Slavonije’”* (Mirković, 1956). Dakle, hrvatska prometna politika je već tada postavljala dva jasna cilja: (1) međusobno povezati prostor panonske i primorske Hrvatske i (2) čvršće unutar sebe povezati panonsku i primorsku Hrvatsku¹⁹. U prvih 65 godina građenja željeznica (1860-1925) u Hrvatskoj niti jedan od ovih ciljeva nije u značajnijoj mjeri ostvaren.²⁰ Tadašnje željezničke politike (austrijska, mađarska i starojugoslavenska) nisu uspjele riješiti bitne prometne zahtjeve hrvatskog teritorija, adekvatno povezati panonsku i primorsku Hrvatsku. Naravno da je to imalo odraza na sporiji i nepovoljniji gospodarski razvitak Hrvatske i njenih krajeva.

Slično željezničkoj, provodila se i politika izgradnje cestovnih prometnica. Najstariji kopneni prometni pravci definirani su još u vrijeme rimskih, a noviji, u vrijeme turskih, francuskih i austrijskih osvajanja. Dakle, prvi suhozemni putevi su se gradili kao rezultanta vojno-političkih interesa stranih osvajača našeg područja. Sve do 18. stoljeća prijenos robe se vrši na konju i na mazgi, tzv. karavanskim putevima. Glavni upotrebljivi putovi za kolski promet na dulje relacije grade se tek u 18. stoljeću. Karolinska cesta od Karlovca do Rijeke izgrađena je 1728. ali je za masovni promet osposobljena tek 1771.²¹ Potom je građena tzv. Terezijanska cesta (Karlobag – Baške Oštarije), zatim Jozefinska cesta od Karlovca do Senja (1776. - 1779.) i veći dio Lujzinske ceste Rijeka-Delnice-Karlovac, te cesta Zagreb – Karlovac (1750). Slijedeća značajnija cesta je građena od Siska, preko Petrinje i Gline do Karlovca (1785). U isto vrijeme se gradila i cesta od Petrinje do Kostajnice. Za vrijeme kratkotrajne Napoleonove okupacije izgrađena je tzv. Marmontova cesta od Knina preko

¹⁸ Mađarska željeznička tarifa bila je *“školski primjer zloupotrebe željezničke tarife radi ovladavanja prometom robe i ljudi i upućivanja toga prometa u određenim relacijama, bez obzira na udaljenosti i prirodni položaj... Zonska željeznička tarifa uništila je riječni promet na Savi i onemogućila razvitak Siska i Karlovca, a povlašćivala rudnike i industriju u Mađarskoj i ona poduzeća u Hrvatskoj, koja su bila u rukama Mađžara.* (Mirković, 1968:267).

¹⁹ Pišući predgovor knjizi Z. Jelinovića, *“Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi”* (1956), Mijo Mirković, ističe da je to bio dugotrajni proces i napor, *“da se od dva narodna gospodarska područja NR Hrvatske, južno i sjeverno od Gvozda, stvori jedno jedinstveno gospodarsko i jedinstveno unutrašnje tržište... osnovni cilj borbe za pruge sjevernog i srednjeg Jadrana bilo je stapanje dvaju planinama odijeljenih gospodarstava Hrvatske, primorskog i panonskog, u jedno gospodarstvo. To je jednovjekovno nastojanje išlo za tim, da se odijeljena područja i odijeljeni narodi ekonomski povežu, stvore jednu ekonomsku cjelinu. To ekonomsko i narodno jedinstvo imale su stvoriti jadranske željezničke pruge, pruge između Slavonije i Hrvatske na jednoj strani te Istre, Hrvatskog Primorja i Dalmacije na drugoj strani.* (Mirković, 1956). Mirković je osobito često isticao potrebu adekvatnog povezivanja njegove rodne Istre sa Hrvatskom. Zalagao se za željezničku vezu a inicirao je i cestovnu vezu tunelom kroz Učku. O tom njegovim inicijativama detaljnije piše Z. Jelinović (1979).

²⁰ Izravna željeznička veza panonske Hrvatske (Zagreba) sa Rijekom uspostavljena je 23. listopada 1873. a sa Splitom tek 25. srpnja 1925. Izravna željeznička veza Zagreba i Osijeka uspostavljena je tek 1890.

²¹ Gotovo sve ceste i objekti na cestama u razdoblju 18. stoljeća, gradili su se pod nadzorom i direktnim uplivom Vojne Krajine. Zanimljivo je da je od strane Vojne Krajine potaknut i dosada neostvareni projekt kanala Vukovar – Šamac (još 1753.). Mađarska je 1796. izradila prve skice o izgradnji tog kanala a 1908. je u Budimpešti objavljen i poseban elaborat. U staroj Jugoslaviji o tom projektu se raspravljalo 1930-1941 a poslije rata i 1947. (Dobrinčić, 1958). Tek osamostaljenjem Hrvatske (1991), projekt kanala, Vukovar – Šamac, star više od dvjesto godina, aktualiziran je i stavljen među vrhunske prioritete hrvatske prometne politike. Dajući tom projektu izuzetnu važnost i značaj, neki suvremeni autori ga nazivaju *“Hrvatski Suez”*.

Sinja i Metkovića do Dubrovnika. Time su trajnije definirani svi bitni kopneni prometni pravci kroz Hrvatsku.

U obje Jugoslavije (1918-1941) i (1945-1990), Hrvatska nije imala osobitu državno-pravnu samostalnost (naročito u prvoj), pa se odnos prometne politike prema Hrvatskoj nije bitno poboljšavao. Ocjenjujući prometnu politiku u razdoblju od 1918. do 1941., Mijo Mirković, konstatira ostvarenje stanovitog napretka kako u pogledu građenja puteva, tako i u pogledu usavršavanja tehničkih sredstava prometa, međutim *“napredak je bio općenito malen... između potreba gospodarstava i razvitka prometnih sredstava nije bilo potrebne koordinacije”* (Mirković, 1968:357).

O prometnom tretmanu Hrvatske u Kraljevini Jugoslaviji svjedoče i ovi podaci; Godine 1919 -1921 u Hrvatskoj je u ceste uloženo 3 milijuna dinara a u Srbiji 190 milijuna dinara. Na području Hrvatske izgrađeno je 13 km cesta a na području Srbije 499 km novih cesta. U razdoblju 1920 - 1935 u izgradnju željeznica investirano je u Srbiji 84,5% a u Hrvatskoj 11% ukupnih državnih investicija u željeznice²² (Bićanić, 1938).

Ništa bolje nije bilo ni u vrijeme socijalističke Jugoslavije (1945-1990). Stalno se odlagalo adekvatno povezivanje kontinentalne Hrvatske s Dalmacijom. Nametani su longitudinalni pravci koji su južne dijelove tadašnje Jugoslavije otvarali svijetu a Jadransko more izolirali od svijeta. U prilog tezi o inferiornom položaju Hrvatske i u tom povijesnom razdoblju, govori podatak da je prva auto cesta u Hrvatskoj (Zagreb – Karlovac) izgrađena tek 1972. a da do kraja 20. stoljeća nije izgrađena suvremena auto-cesta koja bi povezivala panonski i jadranski prostor Hrvatske. Cestovni i željeznički pravci još nisu u pravoj mjeri valorizirali prednosti hrvatske obale, mogućnost izgradnje jadranskih luka i razvitka pomorskog prometa. Morske luke su ostajale izolirane od zaleđa što je bilo na štetu i obali i zaleđu. Tzv. "jadranska orijentacija" nije bila adekvatno valorizirana ni u jednom državno-pravnom savezu u kojem se nalazila Hrvatska.

Danas je Hrvatska samostalna, suverena i nezavisna država, međunarodno priznata i prvi put u svojoj povijesti ima mogućnost oblikovanja i ostvarivanja vlastite prometne politike u interesu hrvatskog gospodarstva i hrvatskog naroda. Geoprometni položaj i prometni potencijali Hrvatske, danas, omogućuju da promet uz turizam, poljodjelstvo i trgovinu, postanu jedan od glavnih oslonaca ubrzanog rasta i razvoja hrvatskog gospodarstva.

PROMETNA POLITIKA NA RAZMEĐU MILENIJA

U posljednje vrijeme interes za proučavanje prometnih problema stalno raste a sadržaj različitih analiza postaje sve širi i složeniji. Obnovljeni interes za ekonomiku transporta, osobito u razvijenim zemljama, povezan je sa rastućim problemima u gradskom prijevozu (urbanom transportu) i sve jasnijom spoznajom da se pitanja korištenja zemljišta i transporta moraju proučavati zajedno. Preciznije razgraničenje između ekonomike prometa i regionalnog odnosno urbanog planiranja sve je nejasnije. Suvremeni projekti deregulacije u prometu nameću potrebu boljeg razumijevanja funkcioniranja prometa u liberalnijim tržišnim uvjetima. Stoga suvremene “transportne ekonomiste” sve više zanimaju problemi kretanja ljudi i robe a manje proizvodnja prijevoznih sredstava i infrastrukture.

U skladu s tim se širi i usavršava skup metoda kojima se koristi suvremena ekonomika prometa (analiza troškova i koristi, analiza troškova i efikasnosti, analiza prometnih tijekova,

²² Hegemonističku politiku beogradskih, starojugoslavenskih vlasti, koja se osobito izrazila prilikom diskusije oko građenja Jadranske pruge normalnog kolosijeka (1921-1927) razobličavao je, Mijo Mirković, slijedećim riječima: *“Svih 15 varijanata nove, Jadranske pruge imalo je polaznu točku u Beogradu, a devet izlaznu točku u Kotoru, dvije izlaznu točku u Splitu, jedu u Metkoviću, dvije u Baru... Nijedna varijanta nije išla iz Zagreba ni uopće kroz Hrvatsku... Dok se vodila diskusija, u kojoj su se opet sukobljavali regionalni i lokalni interesi, nije se gradilo, pa do 1941. nije dogotovljena ni jedna od tih 15 varijanata.”* (Mirković, 1968:363).

sustavno planiranje, itd.). Suvremena ekonomika prometa postaje sve više kvantitativna. Kompijutorske baze podataka i napredne tehnike omogućavaju prognoziranje kvantitativnog efekta različitih prometnih politika i vjerojatnosti promjena u prometnoj potražnji.

Ekonomski razvitak europskih zemalja u budućnosti će biti obilježen posebice rastom trgovine i razmjene kao i tržišnim i gospodarskim integracijama. Tome će se morati prilagoditi i hrvatska prometna politika.

LITERATURA

- Bićanić, R. (1938), *Ekonomska podloga hrvatskog pitanja*, V. Maček, Zagreb, 1938.
- Button, J.K. (1993), *Transport Economics*, EE, England.
- Čavrak, V. (1996), Strategija gospodarskog razvitka Hrvatske i modeliranje potražnje za cestovnim teretnim prometom, magistarski rad, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 1996.
- Dobrinčić, M. (1958), Kanal Vukovar-Šamac, *Zbornik radova*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1958.
- Družić, I., Čavrak, V. (1998), Funkcija prometa u hrvatskom gospodarstvu, red. (Družić, I.), *Hrvatsko gospodarstvo*, Ekonomski fakultet Zagreb, Politička kultura, Zagreb, str. 360-395.
- Družić, I., Čavrak, V. (1998), *Mediterranean Road Ring*, International Workshop on "Cooperation and Development in the Mediterranean", Split, 1998.
- Gorinčić-Brdovački, J. (1907), *Prometna politika uopće i mađarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose*, Zagreb, Matica hrvatska, 1907.
- Gorničić-Brdovački, J. (1952), *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, JAZU, Zagreb, 1952.
- Jelinović, Z. (1972), *Ekonomika prometa*, Informator, Zagreb.
- Jubilarni zbornik života i rada SHS, 1918-1928, izdanje Matice živih i mrtvih Srba, Hrvata i Slovenaca, Beograd, 1929.
- Lorković, B. (1889), *Počela političke ekonomije*, Matica Hrvatska, Zagreb, pretisak 1993.
- Narodna Republika Hrvatska*, Informativni priručnik, Zagreb, 1953.
- Marshall, A. (1922), *Načela ekonomike*, CEKADE, Zagreb, prijevod M. Hanžeković.
- Mirković, M. (1968), *Ekonomska historija Jugoslavije*, Informator, Zagreb.
- Mirković, M. (1933), *Saobraćajna politika*, (ćirilica), Geca Kon, Beograd.
- Mirković, M. (1952), *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918-1941*, drugo izdanje, Zagreb, 1952.
- Mirković, M. (1956), *Sto godina borbe za jadranske pruge, predgovor za knjigu Z. Jelinovića, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 6. JAZU, Zagreb, 1956. i Mirković, M. (1958), Izbor iz ekonomskih radova II, Naprijed, Zagreb, 1958.
- Padjen, J. (1996), *Prometna politika*, Informator i Ekonomski institut, Zagreb.
- Padjen, J. (1998), Strategija razvoja mreže javnih cesta u Republici Hrvatskoj, *Privredna kretanja i ekonomska politika*, broj 68, Ministarstvo financija RH i Ekonomski institut, Zagreb.
- Statistički atlas Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1875-1915, Publikacije Kr. Zemaljskog statističkoga ureda u Zagrebu, Zagreb, 1915.
- Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1905, Publikacije Kr. Zemaljskog statističkoga ureda u Zagrebu, Zagreb, 1913.
- Statistički godišnjak 1938-1939, Kraljevina Jugoslavije, Opšta državna statistika, Beograd, 1939.
- Statistički godišnjak i Statistički ljetopis Hrvatske, razna godišta.