

X/3,3a

IGU

INŠTITUT ZA GEOGRAFIJO UNIVERZE
E. KARDELJA V LJUBLJANI

MATERIALNA INFRASTRUKTURA IN
REGIONALNI RAZVOJ V SR SLOVENIJI

I. del

Andrej Černe

LJUBLJANA, december 1980

LJUBLJANA, Aškerčeva cesta 12

Inv. št. 134



Inštitut za geografijo
Univerze Edvarda Kardelja
v Ljubljani

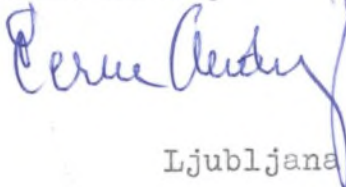
MATERIALNA INFRASTRUKTURA IN REGIONALNI
RAZVOJ V SR SLOVENIJI

I. DEL

Financer: Raziskovalna skupnost Slovenije

Nosilec naloge :

Černe Andrej



Direktor :

dr. Vladimir Klemenčič
redni univ. prof.



Ljubljana, december 1980

K A Z A L O

UVOD

1.	REGIONALNI RAZVOJ	1
1.1.	TEORIJA POLOV RASTI	2
1.2.	TEORIJA LOKACIJE IN TRANSPORTNI STROŠKI	15
1.3.	REGIONALNI RAZVOJ IN INFRASTRUKTURA	18
2.	INFRASTRUKTURA	27
2.1.	POJEM INFRASTRUKTURE	27
2.2.	INFRASTRUKTURA	34
3.	POLOŽAJ INFRASTRUKTURE V NEKATERIH DRUŽBENO VERIFICIRANIH DOKUMENTIH	39
4.	LITERATURA	51

U V O D

Glavi namen naloge je, da z geografskega vidika prikaže predvsem geografsko analizo odnosa opremljenosti posameznih regij, družbeno-političnih skupnosti in drugih manjših geografskih enot z infrastrukturnim omrežjem in napravami ter razporeditvijo prebivalstva in lokacijo proizvodnih kapacitet. Naloga analiz je prikazati regionalne razlike, ki so zasnovane na stopnji infrastrukturne opremljenosti posameznih geografskih enot.

V prvem delu naloge so prikazana predvsem nekatera teoretična spoznanja s področja teorije o regionalnem razvoju, predvsem tista teorija, ki v večji meri vključuje tudi pojem infrastrukture v ta razvoj.

Na osnovi teoretičnih spoznanj bomo v drugem delu naloge poizkusili določiti z analizo posameznih infrastrukturnih področij v SR Sloveniji položaj in vpliv infrastrukture na prostorski del regionalnega razvoja.

1. REGIONALNI RAZVOJ

Miselnost o regionalnem razvoju sega daleč nazaj v obdobje med drugo polovico 19. stoletja /P. Kropotkin, P. Geddes/ in trideseta leta 20. stoletja, v obdobje razvoja klasične meščanske ekonomske misli. Vendar pa je sodobna regionalna doktrina stara komaj dobrih dvajset let. Šele po II. svetovni vojni so poizkušali nekateri avtorji /D. North, W. Isard, J. Friedman, F. Perroux, J. Boudeville, J. Paleinck in drugi/ združiti dognanja s področja ekonomskega razvoja s teorijami o lokaciji ekonomskih dejavnosti. To je pomenilo v bistvu rojstvo znanosti o regionalnem razvoju in rojstvo prostorskega planiranja. Izoblikovale so se številne teorije in modeli o regionalnem razvoju in regionalni rasti. Med nekaterimi sodobnimi teoretičnimi zasnovami regionalnega razvoja /teorija polov rasti, doktrina izvozne koncepcije, koncept specializacije in kompleksnega razvoja/ omenjamo na tem mestu v širšem obsegu le teorijo polov rasti in sicer zaradi naslednjih vzrokov:

- teorija polov rasti predstavlja eno izmed vodilnih teoretičnih zasnov v okviru splošne teorije o regionalnem razvoju,
- omogoča združevanje dveh pomembnih vidikov regionalnih analiz : analize regionalne ekonomske rasti in analize prostorske regionalne strukture posameznih dejavnosti,
- omogoča uporabo številnih metod in analitičnih tehnik od teorije centralnih naselij, analiz aglomeracij in difuzijskih modelov do input-output analiz, modelov gravitacij, teorije grafov in analiz omrežja itd.,
- v nekaterih primerih lahko predstavlja teorija polov rasti tudi strategijo za politiko regionalnega razvoja, ne glede na to ali je institucionalna oblika ekonomskega sistema kapitalistična, centralno planska ali samoupravno socialistična,
- vsebuje nekatera teoretična spoznanja, ki so lahko teoretična izhodišča za opredelitev pomena in vloge infrastrukture v regionalnem razvoju.

1.1. TEORIJA POLOV RASTI

Takoj na začetku moramo poudariti, da ni enotno določene vsebine izraza "pol rasti". Različnim avtorjem pomeni izraz pol rasti zelo različno vsebino. Obstajalo številni izrazi, kot so naprimer: pol rasti, pol razvoja, center razvoja, center rasti, industrijski pol, prostorski pol itd.

Pol razvoja naj bi označeval koncentracijo ekonomskih dejavnosti ali posameznih panog teh dejavnosti, center razvoja pa naj bi označeval urbano koncentracijo-mesto, kraj, kjer so te dejavnosti razmeščene. Izraz center rasti se uporablja pri opisih centrov različne velikosti. Center rasti predstavlja v nekaterih primerih pol rasti v geografskem smislu. Seveda pa to ločevanje izrazov ni splošno sprejeto, tako, da obstaja opredelitev izraza "pol rasti" eden izmed problemov teorije. Med različnimi avtorji obstajajo velike razlike o tem, kakšne lastnosti bi moral imeti nek center, da bi ga lahko prištevali med pole rasti, oziroma kateri elementi ali splet elementov sestavlja pol rasti.

Pomen polov rasti za regionalni razvoj je še vedno sporen. Utemeljitelj izraza "pol rasti" /pôle de croissance/ je bil francoski meščanski ekonomist F. Perroux. Skoraj v istem obdobju je prišel do enakega izraza, neodvisno od F. Perrouxa tudi znan ameriški ekonomist A.O.Hirschman. Trdil je, da se ekonomska rast v različnih območjih ne bo pojavljala istočasno in tudi ne enako hitro v posameznih ekonomskih področjih znotraj gospodarskih dejavnosti. Krajem, ki izražajo hitrejšo ekonomsko rast in ki s pomočjo kumulativne sposobnosti vplivajo na hitrejšo ekonomsko rast celotnega gospodarstva, pravi A.O.Hirschman "točke rasti" /growth points/¹.

F.Perroux je izhajal pri opredeljevanju pola rasti iz teorije o prevladujočih, gospodarskih panogah.

1 A.O.Hirschman: The Strategy of Economic Development, Yale Univ. Press, New Haven 1958

Posamezne gospodarske dejavnosti naj bi bile v medsebojnih odnosih do celotnega gospodarstva v neenakem položaju. V gospodarstvu neke dežele imajo nekatere dejavnosti, panoge ali veje teh dejavnosti vodilno, nadrejeno, druge pa podrejeno vlogo. Ta nadrejenost, oziroma podrejenost pa se kaže na eni strani v odnosih med posameznimi dejavnostmi in panogami, na drugi strani pa v odnosih med posameznimi območji in enotami znotraj teh območij. Pri tej "prostorski" obliki nadrejenosti in podrejenosti lahko neko območje prevladuje nad ostalimi območji ne samo zaradi lastnih prednosti, oziroma lastnosti, marveč tudi na osnovi pripadnosti temu ali onemu območju. V bistvu gre za takoimenovana aktivna in pasivna območja, ki so postala izhodišče za postavitev teorije polov rasti. Aktivna območja naj bi s svojim razvojem in svojo rastjo direktno vplivala na razvoj ostalih območij. Tako so predstavljale posamezne aglomeracije, urbani centri, industrijski kompleksi in v nekaterih primerih tudi lokacije posameznih industrijskih panog /tistih, ki so povzročale nadaljni razvoj in nadaljno rast/ v bistvu aktivna območja, ki so vplivala na obrobna, pasivna območja. Pri tem se je izoblikoval pojem o razvojnih, vodilnih, ključnih, propulzivnih gospodarskih dejavnostih /"propulzivna industrija"/. Naloga teh dejavnosti naj bi bila v tem, da bi vzpodbujale ali pospeševale gospodarski razvoj in gospodarsko rast na določenem območju. Te vodilne dejavnosti oziroma panoge naj ne bi omogočale samo dominacijo nekega območja nad drugim, marveč bi morale povzročiti ali pospešiti določene kratkoročne in dolgoročne spremembe v regionalni strukturi.

"Vodilna industrija", ki naj bi predstavljala bistvo pola rasti naj bi izražala v določenem časovnem obdobju veliko večjo stopnjo rasti lastnega proizvoda v primerjavi s povprečno stopnjo rasti ostale industrije, oziroma proizvoda ostalega gospodarstva. Vpliv "vodilne industrije" na celotni proizvod naj bi se odražal v njeni udeležbi v celotnem proizvodu in v povečevanju celotnega proizvoda. V okviru industrijskega kompleksa je F.Perroux določil tudi "vodilno industrijsko panogo", ki posredno ali neposredno vpliva na razvoj celotne regije ali celotnega gospodarstva. Komulativen proces razvoja v neki regiji naj bi bil posledica obstoja "vodilne industrijske panoge". Ta proces pa bi pospeševal nastajanje novih dopolnilnih dejavnosti. Take "vodilne industrijske panoge"

tvorijo posebne točke razvoja v prostoru in obstajajo v vsaki gospodarski strukturi.

"Eden od vidikov sprememb v strukturi nekega območja je v pojavljanju in izginjanju industrijskih vej, v gibanju skupnega industrijskega proizvoda v nekem časovnem zaporedju izražen v različnih stopnjah rasti za različne industrijske veje."² Drugi vidik sprememb v regionalni strukturi pa je širjenje /difuzija/ rasti neke industrijske veje ali skupine industrijskih vej. "Dejstvo je, da rast niti prostorsko, niti časovno ni enakomerna, marveč se izraža v točkah ali polih rasti /pôles de croissance/, ki imajo različne končne učinke na celotno gospodarstvo."²

Perroux je predpostavil, da obstajajo takoimenovane "dinamične delovne organizacije /enote, ki inducirajo rast/, ki prenašajo učinke rasti na druge delovne organizacije na nekem območju in sicer v krajšem ali daljšem časovnem obdobju. Vpliv teh enot se kaže v smislu povečevanja ponudbe ali povpraševanja in v smislu inovacijskih učinkov /uvajanja inovacij v te enote/. "Inducirana rast" naj bi pripeljala do povečanja investicij in proizvodnje. Pomembnost "propulzivne industrije" v Perrouxovem kontekstu ni bila ustrezno rešena. Nedvomno je, da lokacija kakršnekoli industrije oziroma infrastrukturnega objekta na nekem območju ne more predstavljati sama po sebi že tudi pol rasti. Med številnimi nerešenimi vprašanji bi lahko navedli med drugim tudi:

- kako spoznati, oziroma določiti med posameznimi dejavnostmi v polu rasti vodilno industrijsko panogo, ali vodilni industrijski kompleks
- kakšen je prispevek vodilne industrijske panoge pri razvoju in rasti pola,
- kako pojasniti lokacijo vodilne industrijske panoge v polu rasti?

V Perrouxovem delovnem okvirju ne predstavljajo poli rasti samo med seboj ločenih točk razvoja, marveč preraščajo ti poli v pole integracije /pôles integration/. Le ti pa so samo ena od različnih oblik polariziranega razvoja. V bistvu so poli integracije poli

2 F.Perroux: Note sur la notation de pôles de croissance,
Economie appliquee, števil. 1-2, Paris 1955, str. 311

rasti, samo, da vsak pol rasti ni nujno že tudi pol integracije, dočim pa je vsak pol integracije pol rasti. V bistvu gre za nacionalne ali regionalne pole razvoja, ki imajo medregionalen ali mednacionalen značaj.³

Perroux loči po obliki tri tipe integracij:

- radialno integracijo /radial integration/
- osno integracijo /axial integration/
- večkotno integracijo /multi-angular integration/

Z vidika opredelitve položaja infrastrukture v regionalnem razvoju je za nas zanimiva predvsem opredelitev osne integracije. Pri tej obliki integracije prihaja do povezovanja med posameznimi poli, oziroma posameznimi dejavnostmi vzdolž osi razvoja.

"Povezovanje nekega urbanega centra in pristanišča je vsakdanji fenomen, kot je vsakdanji fenomen tudi povezovanje dveh urbanih ali industrijskih centrov ali nekega kmetijskega centra. Prav tako je poznano, da so obravnavani plani za razvoj kolumbijsko-venezuelskega in kolumbijsko-ekvadorskega obmejnega območja primeri razvoja osi, ali kombinacije razvoja osnega tipa integracije." ³

Povezovanje vzdolž osi razvoja pomeni povečanje proizvodnje, dohodka, vrednosti zemljišča in razbremenitev posameznih centrov, obenem pa to območje generira pomembne dodatne investicije. V takih medsebojnih odnosih, zvezah, interakcijah, medsebojnem učinkovanju in medsebojni soodvisnosti med posameznimi poli rasti so se oblikovala območja razvoja. V posameznih območjih razvoja naj bi poli rasti s svojo sposobnostjo ustvarjanja razvoja ustvarili različne učinke /investicijske, proizvodne, dohodkovne, trgovinske/, ki bi vplivali na nadaljni razvoj, oziroma nadaljno rast in za regionalno strukturo tega območja.

Osi razvoja, kot sistem polov rasti naj bi se oblikovale in prostorsko širile predvsem na osnovi "fizičnih in nefizičnih komunikacijskih osi". Ob pomembnih prometnih poteh, kjer so tudi ugodni pogoji za razvoj gospodarskih dejavnosti, naj bi se preko novonastalih polov rasti oblikovale osi razvoja. Osi ra-

³ F.Perroux: Multinational investments and the analysis of development integration poles, Economies et Societes, števil. 24, Paris 1973, stran 852

zvoja naj bi imele po P.Pottierju funkcijo povezovanja učinkov vplivov transportnega omrežja, urbane hierarhije in razvojnih polov. Trdil je, da teži ekonomski razvoj k prostorskemu širjenju vzdolž glavnih transportnih poti, ki povezujejo glavne industrijske centre. Povečevanje prometa vzdolž transportnih poti, kot posledica interregionalne trgovine /ekonomije razmerij/ naj bi vodilo do zniževanja stroškov na transportno enoto. Nižji prometni stroški naj bi nadalje spodbujali trgovino in generirali promet. S kapitalnimi vlaganji naj bi zaradi tega lahko izboljševali prometno infrastrukturo. Le ta naj bi generirala še več prometa in s tem še bolj reducirala prometne stroške. Tako naj bi se razvijal kumulativen proces, ki koncentrira transportno povpraševanje in z njim infrastrukturno opremljenost vzdolž prvotnih prometnih poti. Industrija, trgovina in prebivci naj bi bili usmerjeni k tem privlačnim osem, kjer bi ustvarjali nadaljne pogojne razvoja in s tem privlačevali še druge dejavnosti. Kumulativen proces naj bi bil posebno močan na območju križanja posameznih prometnih smeri.⁴

Pomembnost osi razvoja je v tem, da omogoča povezovanje analiz transportnega omrežja in analiz regionalnega razvoja. S pojmom osi razvoja naj bi bila pojasnjena tudi zveza med učinki polarizacijskega in učinki difuzijskega razvoja v neki regiji. Na območju osi razvoja se izgrajuje omrežje polov rasti in polov integracije, ki omogoča disperzijo učinkov tistih dejavnosti, ki so bile koncentrirane okoli osnovnih polov rasti oziroma polov integracije.

F.Perroux je uporabljal pojem pola rasti v kontekstu neenakomernega ekonomskega razvoja in neenakomerne ekonomske rasti znotraj nekega ekonomskega sistema. Neenakomerna ekonomska rast pa naj bi bila posledica pobud neenakomernega razvoja in rasti posameznih dejavnosti. Neenakomerna rast dejavnosti naj bi se ustvarjala v posameznih točkah v prostoru. Pod izrazom pol rasti je F.Perroux razumel tiste dejavnosti, katerih stopnja

4 P.Pottier: Axes de Communication et Developpment Economique, Revue Economique, števil. 14, Paris 1963

ekonomske rasti je bila večja od povprečne stopnje rasti celotnega gospodarstva. S tako stopnjo rasti so te dejavnosti na različne načine vplivale tudi na druge dejavnosti. Eden izmed glavnih vzrokov, ki naj bi vplival na večjo stopnjo rasti v polih, naj bi bil obstoj takoimenovane "propulzivne industrije". Pol rasti je predstavljal večjo skupino sorodnih industrijskih panog, ki so bile razmeščene okoli posamezne vodilne industrije. Bistvo F.Perrouxove teorije o neenakomernem ekonomskem razvoju je v tem, da je ena ali več vodilnih industrijskih panog sposobna ustvarjati nadaljno ekonomsko rast. Vodilna industrija naj bi bila tista industrija, ki ima največji neposreden ali posreden vpliv na dejavnosti in na blagostanje neke regije. Izraz pol rasti je pomenil obliko koncentracije posameznih dejavnosti na ekonomskem področju, razmeščene v posameznih točkah v prostoru.

Originalna teorija polov rasti je bila v prvi vrsti okvir za analize medsebojnih odnosov med industrijskimi dejavnostmi in za analize strukturnih sprememb na področju ekonomskega razvoja. Pozornost posameznih avtorjev je bila dolgo časa usmerjena samo na analize medsebojnih notranjih odnosov v pole rasti. Analize so se ogibale jasnih razlag medsebojnih regionalnih odnosov. Zanimala so jih predvsem vprašanja kako bodo vplivali obstoječi poli rasti na razvoj in rast drugih polov. Raziskave, ki so temeljile na Perrouxovem konceptu neenakomerne ekonomske rasti so proučevale v prvi vrsti medindustrijske odnose. Pokušale so določiti položaj in vrstni red posameznih industrijskih panog, glede na stopnjo njihove povezanosti z ostalimi dejavnostmi.

Neenakomeren ekonomski razvoj, ki se izraža v obliki koncentracije posameznih dejavnosti okoli vodilnih industrijskih panopolov rasti, je bil tolmačen tudi v prostorskem, oziroma v geografskem smislu. S prostorskega vidika naj bi pol rasti predstavljal geografsko aglomeracijo dejavnosti. Pol rasti naj bi predstavljal splet vodilnih industrijskih panog, ki so razmeščene v posameznih urbanih območjih. Seveda pa ni nujno, da bi bil pol rasti lociran v obstoječem urbanem centru. Sovpadanje urbanih centrov in polov rasti naj bi bila predvsem posledica tega, da je večina industrijskih podjetij locirana v teh centrih.

Vodilna industrija naj bi težila za skupno lokacijo zaradi nekaterih prednosti, ki so posledica takoimenovane "ekonomije aglomeracij". Ekonomska rast neke regije naj bi bila skoncentrirana, polarizirana v specifičnih urbanih centrih, v posameznih centrih rasti, ki prenašajo vplive rasti na sosednja območja ter s tem povzročajo različne spremembe v ekonomski, socialni in prostorski strukturi teh območij.

J.R.Boudeville je bil eden izmed avtorjev, ki je pomagal preoblikovati pojem pola rasti v prostorskem smislu. Po njegovem mišljenju je ekonomski razvoj neenovit, samodejen ali skladen pojav, marveč se odraža v posameznih regijah, območjih kot rezultat obstoja vodilnih gospodarskih dejavnosti. Na eni strani se pojavlja ekonomski razvoj znotraj teh regij, na drugi strani pa ta razvoj na različne načine učinkuje tudi na razvoj drugih regij in območij. "Polarizacijske regije" naj bi bile heterogena območja, ki izražajo neprestano rast in neprestani razvoj, ki je razmeščen znotraj teh območij. Ekonomska rast je skoncentrirana okoli regionalnega centra gravitacije⁵. "Polarizacija naj bi se pojavila na določeni stopnji gospodarskega razvoja v industrializiranih območjih in večjih urbanih centrih, kjer je prišlo do koncentracije dejavnosti in prebivalstva.

V nekaterih območjih, oziroma na nekaterih lokacijah naj bi se začel ekonomski razvoj in se nato nadaljeval skozi "komulativno vzročnost". V prostorskem smislu naj bi se ekonomska rast širila iz teh območij na sosednja območja ter s tem vplivala /v pozitivnem in tudi negativnem smislu/ na njihovo regionalno strukturo.⁶

V začetni stopnji ekonomskega razvoja naj bi se ekonomski razvoj pojavil znotraj enega centra ali znotraj večjih regionalnih centrov ekonomske moči. Pojavljanje polov rasti pri procesu ekonomskega razvoja naj bi pomenilo, da je internacionalna in interregionalna neenakost v ekonomski rasti nujno v medsebojni povezavi in obenem tudi pogoj za samo ekonomsko rast.

5 J.R.Boudeville: Problems of Regional Economic Planning, Edinburg 1966

6 G.Myrdal: Economic Theory and Underdeveloped Regions, New York 1957

Ekonomska rast in ekonomski razvoj sta v geografskem smislu neenakomerno razporejena v prostoru.⁷

V začetni stopnji razvoja naj bi ekonomije aglomeracij povzročile rast, ki bi bila prostorsko polarizirana na nekaterih že obstoječih lokacijah. Takšna neenakomerna rast naj bi vsebovala tudi moč za prostorsko-geografsko širjenje rasti. Prostorsko širjenje rasti naj bi se pojavljalo v novih /naslednjih/ točkah rasti /"growth points"/. Ekonomije aglomeracij so predstavljale na teh lokacijah nekatere prednosti, ki so izhajale iz koncentracije kvalificirane delovne sile, servisov, informacij, infrastrukture itd.⁷ Nihče pa seveda ni bil sposoben meriti teh "ekonomij". Zato so pri opredeljevanju ekonomij aglomeracij upoštevali velikost mesta kot merilo za določevanje prednosti teh ekonomij. To je vodilo tudi k teorijam o optimalni velikosti mesta in optimalni distribuciji velikosti mest. Eno izmed osnovnih vprašanj pri prostorskem vidiku neenakomernega ekonomskega razvoja je bilo: zakaj se pojavlja ekonomska rast znotraj posameznih območij, oziroma kateri faktorji vplivajo na prostorsko oblikovanje ekonomske rasti? Zdrugimi besedami povedano: kateri faktorji določajo prostorsko koncentracijo regionalne rasti v posameznih točkah neke regije? Na to vprašanje so poizkušali odgovoriti nekateri avtorji s pomočjo analiz aglomeracije in polarizacije in s pomočjo teorije o centralnih naseljih.

Prostorska koncentracija posameznih dejavnosti na nekaterih lokacijah znotraj regij naj bi bila posledica velikosti, oziroma višjega nivoja proizvodne strukture v teh centrih. Le to bi omogočalo prevlado teh regij nad ostalimi. Koncentracija dejavnosti in prebivalstva pa naj bi bila zasnovana samo na obsegu in strukturi posameznih centrov, marveč tudi na takoi-menovanih ~~eksternih~~ učinkih aglomeracij.

Eksterne aglomeracije naj bi nastale kot posledica medsebojnega povezovanja gospodarskih dejavnosti, oziroma pogojev go-

7 A.O. Hirschman: The Strategy of Economic Development, Yale Univ. Press, New Haven 1958

spodarjenja in medsebojnega povezovanja v urbanih območjih. To naj bi vplivalo tudi nastruktarno izrabo površin in na odločanje razmeščanju posameznih dejavnosti v urbanih centrih. Ekonomije obsega pa naj bi nastale kot posledica specializacije, oziroma kot posledica družbene delitve dela, ki bi vplivala na učinkovitost urbanega sistema. Zaradi specializacije je bila moč proizvodnje znatno povečana. Tehnične in tehnološke ter ekonomske spremembe pa so vplivale na dodatne koristi, ki so se odražale v dohodku in akumulacijski sposobnosti delovnih organizacij, v osebnih dohodkih, v posameznih skladih. Zaradi specializacije naj bi nastajale proizvodnje velikega obsega, ki bi nadalje generirale razvoj specializacije v proizvodnih in neproizvodnih dejavnostih.

Velika ponudba kadrov različnih poklicev, obseg tržišča in plačilna sposobnost v potrošnji naj bi omogočale nadaljni razvoj specializacije na prometnem področju in v drugih servisnih dejavnostih.

Med te eksterne sile aglomeracij bi lahko prišteli:

- ekonomije urbanizacije,
- ekonomije lokacij,
- ekonomije industrijskih kompleksov.

Ekonomije urbanizacije naj bi predstavljale nekatere ugodnosti oziroma prednosti ali koristi, ki jih imajo posamezne delovne organizacije zato, ker so nameščene v večjih urbanih središčih. Posamezne delovne organizacije se bi odločile za namestitev v urbanih območjih predvsem zaradi razvitih prometnih sistemov, ponudbe primerne prostora za namestitev dejavnosti, ponudbe različno specializirane in kvalificirane delovne sile. Prisotnost infrastrukturnih sistemov - vodovodno, kanalizacijsko, elektro omrežje, prometnice, telekomunikacije itd. bi pomenila določeno prednost za namestitev raznih gospodarskih in negospodarskih dejavnosti v urbanih središčih. Prednost koncentracije bi se izražale v zmanjševanju stroškov skladiščenja surovín in materialov, v intenzivnejših poslovnih in drugih kontaktih, v hitrejšem tehničnem in tehnološkem razvoju .

Ekonomije lokacij naj bi se pojavile takrat, ko so delovne organizacije iste industrijske panoge locirane v neposredni bližini. Sem bi lahko prištevali prednosti, ki izhajajo iz

razpoložljive kvalificirane delovne sile, iz uslug specializiranih servisnih dejavnosti, prednosti, ki so posledica kooperacijskih odnosov.

Ekonomije industrijskih kompleksov pa naj bi nastajale pri vertikalnih, horizontalnih in komplementarnih medindustrijskih odnosih / interindustrijske zveze in input-output povezave industrijskih podjetij/. To naj bi bili predvsem učinki, ki so posledica varčevanja pri transportu, energiji in produkcijskih stroških, ki nastajajo zaradi skupne namestitve posameznih industrijskih podjetij.

Poleg učinkov aglomeracij, ki se nanašajo predvsem na posamezne proizvodne enote pa naj bi obsatajali še učinki, ki so povezani z : trgovino na drobno, rekreacijo, zabavo, socialno dejavnostjo itd. Obseg teh dejavnosti je v veliki meri odvisen od števila prebivalcev in strukturnih lastnosti prebivalcev nekega urbanega centra. Relativni pomen teh dejavnosti znotraj centra naj bi naraščal še bolj kot pa samo proporcionalno z velikostjo centra.

Ekonomije aglomeracij naj bi bile odvisne od:

- števila urbanih centrov,
- relativne velikosti urbanih centrov,
- razdalje med urbanih centri.

Z drugimi besedami povedano naj bi bile regionalne ekonomije aglomeracij funkcija porazdelitve velikosti posameznih urbanih centrov in funkcija njihove prostorske razporeditve.

Ekonomije aglomeracij naj bi vplivale na :

- produktivnost in stopnjo tehnološkega razvoja,
- privlačnost za lokacijo industrije, oziroma kapitala,
- migracijske tokove,
- učinkovitost medregionalne prostorske strukture.

Problem vsake teorije regionalnega razvoja, ki so vsebovale pojem ekonomije aglomeracij je bil v tem, kako pojasniti zakaj se dejavnosti /industrija/ in prebivalstvo ne skoncentrirajo samo v enem velikem centru. Odgovor na to vprašanje so poizkušali poiskati v obstoju "lokacijskih prednosti".⁸

8 I.Keršič: Policentrični sistem u prostornoj i tematskoj primeni, Zagreb 1971

H.W.Richardson je opredelil določene lokacije, ki predstavljajo posamezna žarišča za aglomeracijo prebivalstva. Te lokacije naj bi predstavljale nekaj referenčnih točk v regionalni strukturi. V tej strukturi bi te lokacije lahko celo prevladovale. Posamezne lokacije naj bi bile sposobne generirati lokalni urbani razvoj.

"Lokacijske konstante" v regionalni prostorski strukturi naj bi bile:

- imobilni naravni viri
- mesta
- potencialne nodalne lokacije glede na bodoči razvoj prometa.

V bistvu predstavljajo te lokacije nekatere ključne lokacijske koordinate v prostorskem razvoju.

Lokacijske prednosti, prednosti, ki jih nudi neka lokacija, pa naj bi predstavljale predvsem neekonomske faktorje, ki imajo na eni strani težnjo po ohranjanju koncentracij in aglomeracij, na drugi strani pa tudi težnjo po difuziji. V prvem primeru bi lahko govorili o lokacijski vztrajnosti, oziroma o delovanju zakona inercije. Vsaka lokacija naj bi namreč imela po pravilu dolgoročen značaj, kar vpliva na dolgoročno stanje prostorskih značilnosti ter na stalen odpor do sprememb teh značilnosti. Proizvodnja na določeni lokaciji postaja sčasoma zraščena z izbrano lokacijo in njeno ambientalno vsebino.⁹ Kvantitativni faktorji lokacijske vztrajnosti naj bi izhajali iz fizične navezanosti osnovnih sredstev na prvotni lokaciji, kvalitativni faktorji pa tisti, ki jih ne moremo kvantificirati /psihološki, sociološki/.

V drugem primeru, primeru difuzije pa gre predvsem za prednosti, na osnovi katerih izbere dovršen del prebivalstva življenje izven centrov aglomeracij, tudi za ceno zmanjšanega dohodka.

Analize aglomeracij so le delno ustrezale zahtevam prostorskega proučevanja regionalnega razvoja. Ponavadi so te analize vsebovale le analize koncentracije številnih dejavnosti v nekem urbanem centru /statična narava analiz aglomeracij/, niso

9 I.Keršić: Policentrični sistem u prostornoj i tematskoj primeni, Zagreb 1971

pa dale zadovoljivega odgovora na vprašanje kako se je v določenem obdobju ekonomska rast prostorsko razporejala znotraj posamezne regije.

Analize učinkov polarizacije /pojav aglomeracije je lahko rezultat polarizacije razvoja/ pa so poizkušali opredeliti prostorsko koncentracijo dejavnosti v določenem časovnem obdobju. Zato so bile te analize bolj primerne za analizo polov rasti, ker so pač lahko do neke mere pojasnjevale časovne spremembe v prostorski strukturi regionalnega razvoja. Koncept "polarizacijskih regij" je združeval v sebi statične in dinamične elemente regionalnega razvoja, kar je bilo izredno pomembno pri proučevanju polov rasti. Vendar pa je sam koncept "polarizacijskih regij" ni posvečal v večji meri pozornost vprašanjem geografske transformacije rasti iz pola rasti v ostala območja. Na ta vprašanja so poizkušali odgovoriti z uporabo nekaterih analiz difuzije. Seveda so imele posamezne analize določenih tipov difuzijskih procesov /tistih, ki imajo direkten in tistih, ki imajo indirektni učinek/ različen pomen pri proučevanju prenosa ekonomske rasti iz polov rasti v sosednja območja, oziroma njihova zaledja.

Pol rasti naj bi ustvarjal multiplikativne učinke, ki so vplivali tudi na sosednja periferna območja. Pol rasti naj bi ustvarjal komulativni proces razvoja, kar pomeni, da bi prenašal učinke rasti na ostale dejavnosti in panoge. Pri tem se je računalo tudi na povratno delovanje in sicer v pogojih medsebojne soodvisnosti strukturnih sprememb regionalnega razvoja.

Veliko vprašanje je, ali pol rasti spodbuja rast tudi v sosednjih perifernih območjih. Ali se bo inducirana rast pojavila tudi znotraj tiste regije v kateri je pol rasti lociran?

Splošni vplivi pola rasti na zaledje naj bi se pojavljali v treh razdobjih:

- v obdobju, ko so vplivi pozitivni,
- v obdobju, ko so vplivi negativni,
- v obdobju, ko so vplivi ponovno pozitivni /decentralizacija dejavnosti iz pola rasti v zaledje/ ¹⁰

10 J.B.Parr: Growth Poles, Regional Development and Central Place Theory, Papers of the Regional Science Association, Volume 13, 1973, Rotterdam 1972

Pozitivni učinki pola rasti na zaledje naj bi se kazali v določeni dekoncentraciji dejavnosti iz pola rasti na periferna območja. Ta proces naj bi se pričel šele takrat, ko bi pol rasti dosegel položaj metropolitanskega centra. Na tej stopnji razvoja naj bi se posamezna podjetja želela ogniti relativno visokim stroškom v metropolitanskem centru, v primerjavi s stroški lokacije izven metropolitanskega območja. Ti stroški naj ne bi bili samo posledica visokih cen zemljišča, ki so rezultat prenasičenosti v metropolitanskem centru.¹¹

V primerjavi z analizami aglomeracij je imela teorija centralnih naselij to prednost, da je bila sposobna določiti distribucijo lokacij ekonomskih dejavnosti in relativno lokacijo urbanih centrov. To pa predvsem zaradi tega, ker je teorija centralnih naselij uporabljala modele lokacij. Vendar je bila tudi teorija centralnih naselij usmerjena predvsem v statično prostorsko strukturo. Seveda pa ne smemo obravnavati teorije centralnih naselij samo kot neko vrsto statične enačice dinamične teorije polov rasti, marveč kot mehanizem skozi katerega se odvija razvoj v funkcionalnem prostoru.

11 J.B.Parr: *Growth Poles, Regional Development and Central Place Theory*, Papers of the Regional Science Association, Volume 13, 1973, Rotterdam 1972

1.2. TEORIJA LOKACIJE IN TRANSPORTNI STROŠKI

J.H. von Thünen - teorija o topografski razmestitvi kultur v kmetijski proizvodnji in A.Weber - teorija lokacije predelovalne industrije, sta povdarjala izreden pomen transportnih stroškov pri lokaciji. Von Thünen je obravnaval transportne stroške kot eno izmed predpostavk, na osnovi katere se posamezne veje kmetijstva razmeščajo okoli mesta in sicer v obliki koncentričnih krogov. Transportni stroški naj bi bili direktno proporcionalni z razdaljo med krajem kmetijske proizvodnje in mestom.

A.Weber pa je prispeval transportne stroške med splošne lokacijske faktorje, ki vplivajo na lokacijo industrijskega podjetja. S pomočjo "lokacijskega trikotnika" je poizkušal določiti mesto lokacije industrijskega podjetja v odnosu do tržišča, surovin ali neke središčne točke. Pri tem je tudi A.Weber pripisoval izreden pomen transportnim stroškom, ki so prav tako kot pri Von Thünenu v direktnem sorazmerju z razdaljo prevoza.

Vpliv teorije lokacije in s tem tudi mikroekonomskih kriterijev se je odražal v primarni vlogi, ki naj bi jo imeli transportni stroški pri razmestitvi posameznih gospodarskih dejavnosti. Transportni stroški ostajajo namreč za mnoge dejavnosti še vedno najpomembnejše merilo lokacijske optimalnosti.

V teoriji centralnih naselij, njihovi velikosti, številčnosti in razmestitvi je bilo razumeti pod pojmom optimalne prometne lokacije mesta, minimalni seštevek potrebnih stroškov za prevoz na razdalji med mestom in okolico ter obratno. V kontekstu centralnih naselij je C.H.Cooley povdarjal pomen vpliva prometnih činiteljev, posebno železniških prog pri namestitvi in razvoju trgovskih centrov. Velikost, oblika in delitev, oziroma razmejitve posameznih gravitacijskih območij centralnih naselij naj bi bila funkcija prometne dostopnosti in velikosti teh centrov /B.J.Berry/.

E.L.Ullman je bil mišljenja, da lahko vplivajo na obliko razširjanja gravitacijskega območja in na sestavo centralnih naselij poleg koncentracije industrije tudi smeri glavnih prometnih poti. Struktura gravitacijskih območij naj bi postajala v vse

večji meri odvisna od strukture prometnega omrežja. Spremembe do katerih naj bi prišlo pod vplivom razvoja prometnih poti so vplivale na razmestitev človekovih dejavnosti in na merila, ki so določala stopnjo njihove koncentracije.

Na drugi strani pa so razna empirična raziskovanja pokazala, da transportni stroški zaradi tehničnega napredka v strukturi skupnih stroškov celo upadajo. Relativno zniževanje transportnih stroškov bi pomenilo tudi upadanje pomena naravnih in energetskih virov, kot faktorja lokacije. Pomen tržišča in posameznih aglomeracij pa naj bi relativno naraščal. Spremembe pomena posameznih lokacijskih faktorjev pa se različno tolmačijo in tudi različno upoštevajo. Tako naj bi med lokacijskimi faktorji imeli naravni in energetski viri, ter transportni stroški še vedno primaren značaj. Dejanske spremembe v hierarhiji pomembnosti posameznih lokacijskih faktorjev pa nas vendarle opozarjajo, da obstajajo nekatere pomankljivosti pri že omenjenem mikroekonomskem pristopu.

Pri analizi transportnih stroškov se je dolgo časa uporabljala razdalja kot neodvisna spremenljivka. Razdalja ni bila upoštevana pri prostorskih analizah interakcij kot dinamičen proces, marveč kot preprosta strukturna lastnost kateregakoli pojava. Seveda pa je razdalja kot strukturni element vplivala tudi na druge dinamične procese. Eden od glavnih vzrokov temu pa je bil tudi v tem, da so lahko razdaljo enostavno in hitro določevali iz topografskih kart. Poleg tega so postavljali v ospredje pomen in vlogo razdalje pri posameznih analizah predvsem relativno manj razvite družbene vede /sociologija, politologija, psihologija/, manj pa takoimenovane prostorske vede.

Eden izmed modelov, ki je upošteval razdaljo kot element prostorske interakcije je gravitacijski model /linearni regresijski model/, ki je bil pomemben pri opredeljevanju prometnih tokov. G.K.Zipf in J.Q.Stewart sta pri analizi blagovnih tokov in potovanj prebivalstva postavila hipotezo, da je "demografska privlačnost" produkt dveh mas /demografskih mas/ deljenih s kvadratom razdalje, ki ločuje ti dve masi. Z drugimi besedami

povedano: čim večji sta mesti glede na število prebivalstva, tem večji so tokovi med njima, oziroma čim večja je razdalja med mestoma tem manjši so tokovi. Ta hipoteza je bila nato še dopolnjena s spoznanjem, da naj bi mesti, oziroma območji z višjim per capita dohodkom ustvarjali več potovanj kot pa mesti, ki imata enako število prebivalcev, vendar pa nižji per capita dohodek.

G.K.Zipf je predpostavil, da se bo prebivalstvo razvijalo tako, da se bodo minimizirali stroški prevoza surovin in proizvodov. "Sile diverzifikacije" naj bi težile za minimiziranjem stroškov prevoza surovin do proizvodnih enot, "sile minifikacije" pa naj bi izražale težnjo po minimiziranju stroškov prevoza proizvodov do potrošnih središč.

1.3. REGIONALNI RAZVOJ IN INFRASTRUKTURA

Regionalni razvoj industrijske družbe je s svojimi lastnostmi pustil globoke posledice v regionalni strukturi. Za agrarni tip gospodarstva in družbe je bila značilna ekstenzivnost proizvodnje, ki je pomenila nizko produktivnost dela v kmetijstvu. Nizka produktivnost kmetijskega prebivalstva je vplivala na oblikovanje povprečnega per capita dohodka, ki je bil relativno majhen. Produktivnost obstoječe industrije je bila tudi nizka. Terciarni sektor pa je bil zaradi nerazvite delitve dela zelo slabo razvit.

Tako sta bila v podedovani regionalni strukturi industrializacija in urbanizacija na določeni stopnji razvoja že prostorsko paralizirani v omejenem številu regij in območjih ter v posameznih aglomeracijskih centrih. Nekatero večje mestne aglomeracije so bile že predhodno najbolj privlačne točke razvoja. Monocentri so bili v bistvu prostorski nosilci razvoja. Regionalna struktura, kot proizvod neenakomernega zgodovinskega in socio-ekonomskega razvoja različnih območij in odgovarjajočih delov prebivalstva je predstavljala ogrodje za razporeditev vseh elementov regionalnega razvoja na nekem območju. Industrializacija izražena v obliki polarizacije se je kazala tudi v razvoju naselij. Za regionalno strukturo so bili značilni med seboj neodvisni centri. Med njimi ni obstajalo skoraj nobenih medsebojnih odnosov. Industrija se je koncentrirala v tistih posameznih območjih in gospodarskih centrih, ki so imela na razpolago izgrajeno infrastrukturo, delovno silo in zagotovljeno tržišče. Pospešena rast proizvodnje je v teh območjih izkoriščala obstoječe industrijske kapacitete, razpoložljivo delovno silo in infrastrukturo. Pod vplivom ekspanzije proizvodnje in hitre rasti produktivnosti dela, oziroma industrializacije, kot glavnega faktorja ekonomskih ter prostorskih in socialnih sprememb sta naglo naraščali zaposlenost in dohodek. Rast dohodka je omogočala hitrejšo akumulacijo, ki je bila osnovni predpogoj za nadaljno ekspanzijo industrializacije. Industrializacija je povzročala bistvene spremembe v ekonomsko-socialni in prostorski strukturi teh območij, predvsem z odnosom

med posameznimi centri in njihovimi zaledji. Ta odnos pa je bil v bistvu kolonialen odnos, v katerem so surovine, kapital in delovna sila iz perifernih območij napajale posamezne centre. V nekaterih relativno razvitejših območjih se je pojavil kumulativen proces, ki je zahteval nadaljno širjenje proizvodnih kapacitet, infrastrukturnih objektov in posameznih oskrbnih dejavnosti. Medsebojna iniciativa industrije in infrastrukture je usmerjala koncentracijo, v nekaterih primerih tudisuperkoncentracijo dejavnosti in prebivalstva. Obstoječa industrija je dosegla relativno hitre učinke v rasti proizvodnje in zaposlenosti, kar je predstavljalo dovolj trden argument, da so bile nove investicije razporejene prav v ta industrijska območja in nekatera urbana središča. Tako je že ustvarjena struktura in že postavljena prostorska razporeditev vplivala tudi na koncentracijo novih dejavnosti.

Za razliko od teh relativno višje razvitih gospodarskih središč in centrov koncentracije prebivalstva pa so na drugi strani obstajala številna obsežna območja z zelo zaostalo regionalno strukturo. To so bila območja, ki so ekonomsko zaostajala. Zaostajanje pa ni pomenilo samo kvantitativno razliko v regionalnem razvoju, marveč tudi razliko v kompleksnih medregionalnih odnosih. Proces siromašenja je bil spremljan tudi z razdiranjem tradicionalne socialne strukture. Drobljenje posesti, povečevanje cen zemljišča za nekmetijske dejavnosti, degradacija gozda, širjenje erozijskih območij, vse manjše oskrbovanje s kmetijskimi proizvodi so bili procesi, ki so bili značilni za ta območja. V nekaterih primerih so kmetijska območja prizadela tudi nekatera manjša mesta, ki so opravljala posamezne funkcije za ta območja.

Industrializacija na tej stopnji razvoja ni bila tako velika, da bi njen vpliv posegel tudi na širša območja. Polarizacija razvoja je bila na tej razvojni stopnji neizbežen pojav. Izgrajena infrastruktura je v tem razvoju vplivala predvsem na to, da je skupaj z dejavnostmi, ki so bile koncentrirane v posameznih centrih ali območjih povzročala tudi koncentracijo ostalih dejavnosti. Neenakomeren regionalni razvoj se je prav tako odražal tudi v neenakomernem razvoju, izgradnji, vzdrževanju in prostorski razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav.

Infrastuktura je v prvi vrsti služila za zadovoljevanje potreb dejavnosti in prebivalstva v nekaterih centrih znotraj posameznih območij.

V nadaljnjem regionalnem razvoju je bila dana prednost takoimenovanemu "direktno produktivnim dejavnostim", kar je pomenilo dominacijoposameznih sektorjev in panog. V kratkem časovnem obdobju naj bi te dejavnosti prispevale k hitrejši učinkovitejši in prostorsko obsežnejši spremembi regionalne strukture. Relativno razvitejše regije so z relativno majhnimi investicijskimi sredstvi hitro povečale proizvodnjo in stopnjo zaposlenosti. To pa predvsem zaradi že izgrajenih proizvodnih kapacitet. Najpogosteje so bile v industrijski strukturi zastopane investicije v bazično in predelovalno industrijo. Medtem pa so manj razvita območja zahtevala več sredstev in časa za izgradnjo novih proizvodnih objektov in infrastrukturnega omrežja.

Bogastvo naravnih virov naj bi olajšalo razvoj teh območij. Rudarstvo in ekstraktivna industrija ter izgradnja energetskih objektov na osnovi naravnih virov, pa je pomenilo veliko začetno investicijo z visokim kapitalnim koeficientom. Učinki teh investicij na dohodek in stopnjo zaposlenosti pa so bili po pravilu relativno zelo majhni. Eden od vzrokov za skromen vpliv je treba vsekakor iskati tudi v preobremenjeni strukturi investicij za izgradnjo infrastrukture in kapitalno intenzivnih dejavnosti, ki se niso razvile v proizvodne komplekse.

Zaradi relativno majhnega obsega razpoložljivih sredstev gospodarstva in zaradi načina financiranja /družbene investicije/ so se tako začasno odlagale večje investicije v neproizvodne dejavnosti /infrastruktura, stanovanjska gradnja/. Odlaganje izgradnje cestnega omrežja je naprimer oteževalo širše prostorske vplive gospodarskih dejavnosti. Infrastrukturno omrežje se je izgrajevalo parcialno in še to le v tistem času, ko je bila izgradnja nujno potrebna. Zaradi tega se je dogajalo v večini primerov, da je infrastruktura zaostajala za splošnim razvojem. V veliko primerih je imela kompromisna rešitev- napačen izbor lokacije infrastrukturnega objekta- negativne ekonomske in prostorske posledice tako za uporabnike infrastrukturnih uslug, kot za celotno gospodarstvo. Vpliv posledic se je najpo-

pogosteje **kazal** v obliki neracionalne in drage distribucije, oziroma v neučinkovitem izkoriščanju naravnih in družbenih potencialov nekega območja. To pa je pomenilo obenem tudi, da so bili na tej lokaciji dolgoročno vezani faktorji proizvodnje, ki pa seveda niso bili optimalno izkoriščeni. Še več, na taki lokaciji se je lahko ta neracionalnost kopičila na vedno višjem nivoju, kar je otežkočalo ali celo onemogočalo reševanje nastalega problema.

Hitrejši gospodarski, oziroma ekonomski razvoj, ki se je kazal v prvi vrsti v dominantnem razvoju sektorjev je vplival na prostorsko strukturo predvsem z različno, relativno široko prostorsko disperzijo posameznih dejavnosti. Nagla industrializacija, ki je bila prostorsko razporejena v posameznih metropolitanskih območjih naj bi omogočala tudi prostorsko širjenje pozitivnih vplivov industrializacije. Vplivi industrializacije in v večini primerov tudi z njo povezane urbanizacije so se odražali tudi izven razvitih industrijskih in urbanih območij.

Industrializacija dežele naj bi prinesla pozitivne koristi celotni deželi in tudi blagostanje posameznim območjem: industrija naj bi bila osnovna za nadaljno rast in rapidno akumulacijo, omogočala polno zaposlitev, višji nivo življenjskega standarda celotnega prebivalstva, naraščanje nacionalne avtonomije itd. Dejanske posledice industrializacije seveda niso bile tako uspešne. Urbana-industrijska rast naj bi se odražala v :

- hiperurbanizaciji,
- povečevanju ruralne gostote,
- prostorski strukturi dominantnih centrov,
- splošni urbani brezposelnosti na eni in brezposelnosti na drugi strani,
- naraščanju razlik v dohodku,
- občasnem pomankanju hrane,
- poslabšanju materialnih pogojev na podeželju.¹²

Razvoj manj razvitih območij se je pričel v prvi vrsti z razvojem posameznih centrov, kot nekakšnih nosilcev regionalnih gospodarskih dejavnosti.

12 N.M.Hansen: Growth Strategies and Settlement Systems in Developing Countries, Nagoya, Japan 1976

V regionalni strukturi so se začeli pojavljati sucentri kot protiutež dominantnih centrov in dominantnih območij. Posamezne gospodarske dejavnosti so se razporejale tudi izven območij koncentracij, v številnih malih mestih in območjih. Proces disperzije se je izražal v razmestitvi posameznih dejavnosti v večjem številu regij in v večjem številu mest v okviru teh regij. Disperzija proizvodnih kapacitet v obliki individualnih lokacij v manjših mestih je na določeni razvojni stopnji naletela na nekatere probleme. Disperzija posameznih dejavnosti se je razvijala v nekaterih primerih v pogojih nerazvite infrastrukture, pomankanja kvalificirane delovne sile, pomankanja industrijske tradicije, kakor tudi v pomankanju ostalih eksternih ekonomij. Aktualizacija razvoja subregij je bila na drugi strani tesno povezana z doseženo stopnjo razvoja celotnega gospodarstva, koncentracija dejavnosti v nekaterih velikih urbanih centrih in nekaterih nerazvitih območjih je imela prednost pred območji relativno nižje stopnje razvitosti.

Prostorska razdelitev posameznih gospodarskih dejavnosti je pomenila velikokrat le določeno stopnjo učinkovitosti proizvodnih sil. Ena izmed posledic izrazitega proizvodnega pristopa k razporejanju dejavnosti je bil tudi ta, da so imeli proizvodni stroški primarno vlogo v skupnih družbenih stroških. Upoštevali so se stroški, ki so najvidnejša posledica razvoja gospodarskih dejavnosti. Razmestitev proizvodnih sil naj bi prispevala k optimalizaciji skupne proizvodnje. Dejstvo pa je, da še niso poznana merila, ki bi pomagala, da bi se izognili razlikam, ki obstajajo med individualnimi in družbenimi stroški. Učinkovitost regionalnega razvoja je bila učinkovitost proizvodnje, oziroma učinkovitost proizvodnih sil. Z razporejanjem dejavnosti se je poskušal doseči optimalen odnos med proizvodnjo in stroški neke delovne organizacije. Gospodarske dejavnosti so bile razmeščene pretežno na osnovi ekonomskih kriterijev. Med temi je imel največjo veljavo kriterij družbene produktivnosti /narodni dohodek v odnosu do števila zaposlenih, ki so sodelovali pri ustvarjanju tega dohodka/.

Tipičen primer neustrezne uporabe takega kriterija je lokacija hidroelektrarne. Zaradi visoke organske sestave sredstev in ma-

jhnega števila zaposlenih je produktivnost dela zaposlenih izredno visoka. To pa ne pomeni, da je produktivnost celotnega prbivalstva na območju v katerem je hidroelektrarna locirana tudi velika. Vprašanje je tudi v kakšni meri je ta produktivnost rezultat polne izkoriščenosti obstoječih proizvodnih virov v tem območju. Poleg tega je električna energija v večini primerov namenjena razvoju proizvodnje v drugih regijah in ne razvoju svojih lastnih proizvodnih kapacitet. Hidroelektrarna ima v bistvu eksteritorialen značaj. Učinki hidroelektrarne na razvoj celotnega območja v katerem je locirana so lahko zelo minimalni.

Lokacija dejavnosti je pomenila minimiranje lokacijskih stroškov delovne organizacije. To je vodilo k temu, da so bili transportni stroški in surovinski viri najvažnejši faktor lokacije. Naravni viri in transportni stroški so tako pogostoma dobivali neosnovano velik pomen.

Številna proučevanja so pokazala, da je na koncentracijo industrije v mestnih aglomeracijah v največji meri vplivala infrastrukturna opremljenost. Mnoga industrijska podjetja naj bi se odločala za lokacijo v bližini velikih mest, oziroma v predmestjih urbaniziranih naselij prav zaradi možnosti izkoriščanja aglomerativnih in obstoječih infrastrukturnih prednosti. Stalni infrastrukturni faktorji naj bi vplivali na ustvarjanje direktnih učinkov preko skupnih lokacij industrijskih delovnih organizacij. Stroški preskrbe z vsemi osnovnimi infrastrukturnimi elementi naj bi predstavljali v najugodnejših primerih individualne lokacijepovprečno velike tovarne predelovalne industrije celo več kot $1/3$ stroškov izgradnje tovarne.¹³ Eden izmed važnih motivov in privlačnih sil za izbiro skupnih lokacij za posamezne industrije naj bi bil tudi v zmanjševanju individualnih stroškov izrabe skupno izgrajenih infrastrukturnih objektov. Vsaka industrijska dejavnost, oziroma panoga namreč nujno potrebuje za nemoteno proizvodnjo električno energijo, prometne storitve itd.

Z regionalnega vidika je vsekakor pomembno to, da lahko pomeni

13 I. Kušič: Policentrični sistem u prostornoj i tematskoj primjeni, Zagreb 1971

izbor posameznih lokacij za nekatere objekte /ceste, mostovi, pristanišča itd/ obenem že tudi neko specifično lokacijo za številne druge objekte in naprave.

Na drugi strani pa so posamezne empirične raziskave pokazale, da je skoraj nemogoče ustrezno določiti do kakšne mere so bile lokacijske odločitve posameznih industrij pogojene z obstoječo infrastrukturo /Santa Clara Country/¹⁴. Vendar lahko rečemo, da je bila v posameznih primerih odločitev o industrijski lokaciji zasnovana na osnovi dobrih pogojev infrastrukturne opremljenosti. Kljub temu pa posamezne raziskave ne dovoljujejo trdnejše hipoteze o relativni vlogi infrastrukturnih objektov pri lokacijskih odločitvah industrijskih dejavnosti.

Prav tako je izredno težko določiti kakšen je naprimer vpliv investicije v izgradnjo medregionalne avtoceste na stopnjo regionalnega razvoja v manj razvitih območjih. Učinki takih investicij na absolutno stopnjo regionalnega razvoja manj razvitih območij so zelo dvomljivi in v večini primerov zelo majhni.

Eden takih primerov je bila pri nas izgradnja ceste bratstva in enotnosti, ki poteka po izredno pomembnem prometnem koridorju Jugoslavije. Pričakovalo se je, da bo vpliv te ceste na stopnjo gospodarske razvitosti izredno velik. Dejansko pa cesta ni prinesla območjem skozi katera poteka, oziroma območjem, ki gravitirajo k cesti tako velikih sprememb.

Cesta poteka po območjih, ki spadajo v manj razvita območja SR Hrvatske. Razlike v stopnji razvitosti teh območij so zelo velike. Družbeni proizvod na prebivalca, kot pokazatelj družbene stopnje razvitosti je bil leta 1978 v sedemnajstih /17/ občinah ožjega gravitacijskega območja ceste samo v štirih /4/ občinah večji od republiškega povprečja, v vseh ostalih pa manjši. Tri /3/ občine so imele per capita dohodek pod 60% republiškega povprečja, šest /6/ občin med 60 in 80% in štiri /4/ občine med 70 in 90% republiškega povprečja.¹⁵ Po teh pokazateljih torej cesta bratstva in enotnosti ni imela lastnosti

14 W.Buhr: *The Role of Material Infrastructure in interregional Development*, Studies in Urban Infrastructure: The Case of Santa Clara Country, California, Kiel

15 V.Šimović:¹⁹⁷² *Ekonomska ocjena i izbor cestovnih investicija Dugoročni aspekt razvoja cesta u SRH*, Zg.1978

nosilca gospodarskega razvoja.

Mišljenje o enačevanju izgradnje ceste in gospodarskega razvoja območij skozi katera ta cesta poteka, vsekakor še vedno nima jasne teoretične obrazložitve.

Neusklajen razvoj med sektorji in regijami, stihijski razvoj industrije in urbanizacije ter strukturna neusklajenost regionalnega razvoja so bili eden od vzrokov, da se še ni uresničila nedeljivost razvoja infrastrukture, proizvodnje, potrošnje in socialnega razvoja. Zaradi tega so ostale nekatere zveze med posameznimi sektorji in panogami znotraj regij relativno slabo razvite.

Seveda pa se regionalni razvoj velikokrat odvija tudi v pogojih nezadostno razvite infrastrukture in obratno v pogojih njene hipertrofnosti. Na eni strani so bile kapacitete infrastrukturnega omrežja preobremenjene /preobremenjeno prometno omrežje, kanalizacija itd./, na drugi strani pa ni bilo ustreznih infrastrukturnih objektov in naprav. Odsotnost infrastrukturnih objektov in pomanjkanje kvalificirane delovne sile se je v manj razvitih območjih odražalo tudi v učinkovitosti investicijskih vlaganj. Obstojajoča mišljenja, da je bilo to v veliki meri razlog za neoptimalno izrabo kapacitet v gospodarstvu. Nekateri primeri pa kažejo, da je bila možna izgradnja nekaterih proizvodnih kapacitet s počasnejšo dinamiko izgradnje infrastrukturnih objektov. Vendar pa je nezadostna izgradnja infrastrukture v takih primerih lahko povzročala dražjo izgradnjo, dvig transportnih stroškov itd. Z ekonomskega vidika je to pomenilo dvig skupnih proizvodnih stroškov.

Glavni faktorji, ki naj bi vplivali na zaostajanje manj razvitih območij so bili:

- manjši obseg investicij na prebivalca,
- neugodna struktura investicij glede na relativno večji delež sektorjev in panog, ki so imele visok kapitalni koeficient,
- večja stopnja rasti prebivalstva,
- nezadostno razvita infrastruktura in eksterna ekonomija ¹⁶

16 K. Mihailović: Rasprave o razvoju jugoslovenske privrede, Beograd 1977

Zato naj bi bil prenos družbenih investicij iz razvitih območij v manj razvita območja glavno sredstvo za politiko regionalnega razvoja, poleg prenosa tehnologije in kapitala, uvajanja "moderne industrije, širjenja transportnega in komunikacijskega omrežja, pospeševanja povezovanja med razvitimi in manj razvitimi območji v celoto, izboljševanja sektorske specializacije, izboljševanja stopnje izobrazbe prebivalstva, širjenje družbenih organizacij in ustreznega vrednotenja razvoja perifernih območij.¹⁷

Razlike v prostorskem razvoju naj bi zmanjševale investicije v infrastrukturo, ki bi bila podlaga za lokacijo novih gospodarskih dejavnosti. Investicije naj bi bile usmerjene predvsem v izgradnjo lokalne infrastrukture in v izgradnjo medregionalnih transportnih in komunikacijskih omrežij. Investicije v lokalno infrastrukturo bi ustvarjale poleg multiplikativnih učinkov tudi eksterne ekonomije, kar bi omogočalo zmanjševanje stroškov proizvodnje v teh manj razvitih območjih. To bi pomenilo uvajanje nekaterih elementov razvoja iz relativno razvitejših območij v območja z nižjo stopnjo razvoja.

Investicijska vlaganja v medregionalno transportno in komunikacijsko omrežje bi povečevala stopnjo dostopnosti med posameznimi regijami. Vendar se je transportno in komunikacijsko omrežje izboljševalo in izgrajevalo predvsem med nekaterimi razvitimi območji, oziroma med posameznimi pomembnejšimi urbani centri in nekaterimi manj razvitimi območji ne pa tudi znotraj samih manj razvitih območjih, oziroma med temi območji. Tako stanje je bilo v prvi vrsti posledica znotraj mišljenja da lahko prispevata prometna dostopnost znotraj manj razvitih območij in naraščajoča specializacija izredno malo k razvoju manj razvitih območij. Razvoj manj razvitih območij so spodbujali predvsem zunanji produkcijski faktorji in zunanje potrebe. Razvoj manj razvitih območij je bil torej odvisen od odločitev, ki so se oblikovale izven teh območij.¹⁷

17 W.Stöhr, F.Tödling: An Evaluation of Regional Policies-Experiences in Market and Mixed Economies, tipkopis

2. I N F R A S T R U K T U R A

2.1. POJEM INFRASTRUKTURE

Infrastruktura je za razvoj vsake dežele nepogrešljiv temelj njenega gospodarstva, npr: prometne zveze, naprave za pridobivanje energije, bolnišnice, šole, vojašnice, telekomunikacije. Infrastruktura predstavlja celokupne naložbe za ustvaritev in izboljšanje splošnih pogojev za proizvodnjo na nekem gospodarskem področju. To so zlasti naložbe v promet in energetiko. /Leksikon Cankarjeve založbe -Geografija 1977.

Infrastruktura je pojem, ki označuje take objekte v prostoru, ki so neobhodno potrebni za življenje ljudi in njihovo aktivnost. Infrastruktura predstavlja "armaturo prostora". Infrastruktura prostora obsega energetska omrežje, vodotoke in komunikacije. Obsega pa še javne službe in šolstvo ter zdravstvo. /Enciklopedijski leksikon, Mozaik znanja- Geografija, Beograd 1969/

Infrastruktura /družbena/ je materialna osnova družbe, ki jo družba ustvarja in na podlagi katere razvija druge /družbene/ dejavnosti. Sem prištevamo: energetske vire, proizvodne kapacitete, komunikacije, objekte in naprave stanovanjskega in komunalnega gospodarstva.

Infrastruktura /komunalna/ predstavlja omrežje, objekte in naprave, ki služijo za opravljanje komunalnih dejavnosti: vodovodno in kanalizacijsko omrežje, omrežje za distribucijo električne energije, omrežje javne razsvetljave, toplovodno in plinovodno omrežje, omrežje vodov za tekoča goriva, omrežje cest in ulic, telekomunikacijsko omrežje.

Infrastruktura /prometna/ predstavlja vse vrste komunikacij in sicer: ceste, železniške proge, plovni kanali letalske zveze in PTT. / Urbanistični terminološki slovar, UI Ljubljana 1975/

Infrastruktura /public utilities/ predstavlja objekte in naprave splošnega družbenega pomena. Beseda se uporablja za celotno vrsto dejavnosti, ki so v večini primerov pod družbeno kontrolo in v interesu celotne družbe. Sem prispevamo transport /ceste, železnice, naftovode in plinovode ter vodne poti in zračne

linije/, komunikacije /telefon, telegraf, radio televizija/ energija /toplotna, svetlobna, električna in plinska/ skupne naprave za namakanje in osuševanje. /Enciklopedia Britanica, London 1969/.

Infrastruktura je celota materialnih, institucionalnih in personalnih naprav in danosti, ki služijo celotno gospodarstvo. /Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970/

Že ta skromen pregled nekaterih definicij infrastrukture vsebuje številne nejasnosti. Ali je pod pojmom infrastrukture razumeti samo investicije v posamezne objekte infrastrukture, samo objekte, samo dejavnosti, ali gre za dejavnosti, za katere so značilni predvsem tisti objekti, ki zahtevajo visoka investicijska vlaganja? Ali pokriva pojem infrastrukture samo gospodarsko /promet, vodno in elektro gospodarstvo/ ali tudi negospodarsko - socialno področje /šolstvo, zdravstvo/ ?

V posameznih vedah dosedaj še ni jasno opredeljen pojem infrastrukture. V strokovni literaturi, predvsem ekonomski obstajajo številna razhajanja glede vsebine, obsega in pomena infrastrukture. Različni avtorji vključujejo v infrastrukturo različno število dejavnosti.

Sama beseda infrastruktura je sestavljena iz latinskih besed INFRA- pod, spodaj in STRUKTURA- spajanje, zidanje, zgradba. Gre torej v prvi vrsti za določen sistem prizemnih objektov in naprav, ki omogočajo obstoj in delovanje /povezovanje/ ekonomskih in družbenih dejavnosti v več ali manj usklajen sistem. Na pomen posameznih infrastrukturnih elementov se je opozarjalo že od samega začetka razvoja ekonomske znanosti. Vendar so dolgo časa poznali pojem infrastrukture samo v neekonomskih področjih. V strokovnem jeziku NATI so z infrastrukturo opisovali kopne vojaške objekte in naprave, ki so služile za prenos in vodenje in tening oboroženih sil. Velikokrat se je pojem infrastrukture uporabljal kot sinonim za temelje neke organiziranosti. Šele v novejšem času so ta termin preselili

na področje gospodarskih dejavnosti-ekonomije.

Koncem štiridesetih let je pojem infrastrukture, oziroma kapitalne nadgradnje /overhead capital/ uvedel Singer in sicer kot "neproduktivne" investicije, v transport, vodno in energetska gospodarstvo, stanovanja, šolstvo in zdravstvo.

J.Tinberger je opredelil infrastrukturo kot obliko investicij v takoimenovano "bazično industrijo" /basic industries/, posebno v zvezi z oskrbo z energijo, oziroma v zvezi z prometom in transportom. K infrastrukturi prišteva J.Tinberger tudi investicije v šolstvo in stanovanjsko izgradnjo.¹⁸

V tuji strokovni literaturi, predvsem ekonomski, ima infrastruktura številne izraze/ infrastruktur, social overhead capital, overhead capital, basic social and economic facilities, public goods, public utilities itd/. Precejšnjo pojmovno enotnost najdemo v izrazu Social overhead Capital. Pod tem pojmom razume O.A.Hirschman takoimenovane "osnovne dejavnosti" /basic functions/, ki so nepogrešljiv del primarnega, sekundarnega in terciarnega sektorja gospodarstva.¹⁹

Zaradi tega se je dolgo časa mislilo, da je potrebno najprej zgraditi infrastrukturne objekte kot predpogoj za družbeno-ekonomski razvoj, šele potem pa naj bi prišlo do izgradnje takoimenovanih direktno produktivnih dejavnosti, V ožjem pojmovanju spadajo k infrastrukturi predvsem materialni elementi infrastrukture, kot sta to na primer oskrba z energijo in promet. V širšem pojmovanju pa sem prišteva tudi pravno ureditev upravo, izobraževanje in zdravstvo.

Materialna infrastruktura- Social Overhead Capital predstavlja kompleks vseh tistih objektov in naprav, opreme in obratnih sredstev nekega gospodarstva, ki služijo nemoteni oskrbi z električno energijo, prometni povezanosti, telekomunikacijski povezanosti in zaščiti naravnih virov.²⁰

18 J.Tinbergen : Shaping the World Economy, New York 1962

19 A.O.Hirschman: The Strategy of Economic Development, New Haven 1958

20 A.O.Hirschman: The Strategy of Economic Development, New Haven 1958

K materialni infrastrukturi bi prištevali še stavbe in opremo za javno upravo, šolstvo, zdravstvo ter socialne in raziskovalne dejavnosti.²¹

Materialna infrastruktura naj bi bila torej tisti del kapitalnih naložb v gospodarstvu, ki so predpriprava za proizvodno dejavnost, ali predstavljajo same določeno vrsto storitvenih dejavnosti.

K materialni infrastrukturi prištevajo posamezni avtorji tudi stanovanjsko gospodarstvo. To področje naj bi spadalo v materialno infrastrukturo le v primerih ko bi stanovanjski fondi direktno prispevali k materialni proizvodnji.

Materialna infrastruktura naj bi bila v prvi vrsti del celotnih in enovitih gospodarskih naložb.

Infrastruktura je najprej obsegala samo osnovna sredstva določenih gospodarskin in negospodarskih dejavnosti, kasneje pa je obsegala tudi institucionalne in personalne ustanove in pogoje /materialna institucionalna in personalna infrastruktura/.

Širše pojmovanje infrastrukture bi obsegalo vse dejavnosti, ki posredno sodelujejo ali služijo materialni proizvodnji:

- bazične dejavnosti : - energetika, promet, transport, oskrba z vodo,
- družbene dejavnosti: - uprava, pravna ureditev, izobraževanje, zdravstvo, človeški kapital /znanje, strokovna usposobljenost/.

V ožjem pojmovanju pa bi prištevali k gospodarski infrastrukturi tiste dejavnosti, ki so v neposredni vzročni zvezi z proizvodnjo, oziroma tiste dejavnosti, ki so organizirane po gospodarskih načelih.

Institucionalna infrastruktura /super struktura/ naj bi za razliko od materialne infrastrukture predstavljala obstoječe, oziroma ustvarjene norme in organizacijske lastnosti nekega gospodarskega sistema. Institucionalna infrastruktura bi predstavljala okvir za opredeljevanje, odločanje, izvajanje in kontrolo planskih dokumentov.

²¹ R.Jochimsen: Theorie der Infrastruktur, Tübingen 1966

Nematerialna infrastruktura /human capital/ pa naj bi predstavljala populacijske, demografske, ekonomske in socialne lastnosti prebivalcev in sicer predvsem kot neko obliko sposobnosti gospodarstva. Kvalitativne spremembe teh vrednosti bi zahtevale določene naložbe, ki imajo ponavadi investicijski karakter. Nematerialna infrastruktura bi bila osnova za delitev dela v gospodarstvu in za smiselno izrabo gospodarskih potencialov.²¹

J.Stohler prišteva k infrastrukturi promet, oskrbo z energijo, izobraževanje, zdravstvo, vodno gospodarstvo in vodogradbeništvo, narodno obrambo, pravo, milico in upravo ter stanovanjsko gradnjo. Torej dejavnosti, ki imajo nekatere specifične tehnične, ekonomske in institucionalne lastnosti, ki so osnovnega pomena za neko gospodarstvo. Infrastruktura je družbena dobrina za katero so potrebni določeni izdatki, ki imajo lahko tudi investicijski značaj.

R.L.Frey podobno kot J.Stohler obravnava infrastrukturo kot neko specifično družbeno dobrino in pri tem loči:

- materialno infrastrukturo - dežela, gradnja, oprema,
- nematerialno infrastrukturo - izobrazbeno in zdravstveno stanje prebivalstva, raziskovalni potencial,
- institucionalno infrastrukturo

Posamezni strokovnjaki, ki so sodelovali v EGS pri projektu Regionalna politika v EGS - Cilji in metode regionalne politike, so opredelili infrastrukturo kot družbeno koristne naprave in objekte katerih izgradnja in upravljanje sta v večini primerov v rokah države. Celotno infrastrukturo so razdelili na:

- infrastrukturo izobraževanja - delavci, vodilni uslužbenci,
- kulturno in socialno infrastrukturo - stanovanja, bolnice, oprema za rekreacijske namene,
- gospodarsko infrastrukturo - industrijski objekti, prometne poti, telekomunikacije.

Objekte infrastrukture nekateri enostavno imenujejo razvojni projekti, tisti projekti, ki omogočajo gospodarski razvoj. V gospodarstvu so potrebni namreč določeni več ali manj direktno neproduktivni projekti /overhead capital/, ki so predpogoj

za funzioniranje večine produktivnih gospodarskih enot. Njihov cilj je, da oskrbijo proizvode in storitve, ki so osnova za katerokoli proizvodno dejavnost. Brez njih si gospodarskega življenja takorekoč ne moremo misliti.²²

J.Gorišek prišteva med infrastrukturo v ožjem smislu transport, komunikacije, energetiko, ter vodne projekte. V širšem smislu pa vključuje v infrastrukturo še objekte, ki imajo izrazito potrošno sfero /stanovanja, šole, zdravstveni objekti/. Za ta del infrastrukture se pogostoma uporablja tudi izraz superstruktura. Objekti infrastrukture, oziroma kapitalne nadgradnje naj bi bili objekti infrastrukturnega značaja predvsem zato, ker proizvajajo določene inpute za ostale gospodarske dejavnosti, objekti, ki proizvajajo potrošne dobrine pa naj bi bili objekti superstrukture.

Proizvodni del infrastrukture imenuje J.Gorišek ekonomska infrastruktura /energetika, transport, vodni projekti/, potrošni del infrastrukture pa socialna infrastruktura /stanovanja, bolnice, šole itd/.

V strokovni ekonomski literaturi je poznana tudi delitev na takoimenovano primarno in sekundarno infrastrukturo.²³

Primarna infrastruktura naj bi bila tisti del infrastrukturnih komponent, ki so obravnavane predvsem s podjetniškega stališča / s stališča stroškov in koristi/. Sem bi prištevali surovine preskrbo z energijo in prometnimi priključki, primernost zemljišča itd.

Sekundarne infrastrukturne komponente pa bi predstavljale tiste investicije, ki so v neposredni zvezi s poselitveno strukturo.

Iz vsega povedanega izhaja, da na osnovi tako različno opredeljenega pojma infrastrukture in še to večinoma iz ekonomskega vidika, ni mogoče jasno odgovoriti na to, kaj je infrastruktura. Različni avtorji različno opredeljujejo pojem infrastrukture. Enotni so si le v tem, da imajo lahko ti objekti, oziroma

22 J.Gorišek : Financiranje in učinki infrastrukturnih investicij, IER, Ljubljana 1970

23 Negospodarske investicije, IER, Ljubljana 1978

nekateri izmed teh objektov odločilen vpliv na gospodarstvo. S konkretnimi analizami je potrebno ugotoviti kateri infrastrukturni objekti so vplivali in vplivajo na posamezne elemente gospodarskega sistema. Ker pa nas zanimajo predvsem prostorski vidiki infrastrukture se moramo osredotočiti predvsem na naslednja vprašanja:

- kako opredeliti pojem infrastrukture s prostorskega vidika,
- katere so infrastrukturne lastnosti, ki so vplivale na regionalni razvoj, oziroma katera infrastrukturna področja so vplivala na ta razvoj,
- na katere elemente prostorske strukture in razvoja je vplivala infrastruktura,
- metode s katerimi lahko na ustrezen način ugotavljamo infrastrukturne učinke.

2.2. INFRASTRUKTURA

Infrastruktura je sestavni, integralni del regionalne ekonomske, prostorske in socialne strukture.

Obstajajo številna med seboj dokaj neenotna mišljenja o tem kdaj, kje in kako naj bi infrastruktura vplivala na regionalni razvoj. Lahko bi jih razvrstili v tri skupine.

Prva skupina zastopa mišljenje, da morajo gospodarske dejavnosti, predvsem industrija kot najakumulativnejša gospodarska dejavnost zagotoviti s svojo akumulacijo ustrezna sredstva za razvoj infrastrukture. Infrastruktura je namreč glede na obseg investicij pri izgradnji posameznih objektov ena od najintenzivnejših gospodarskih panog. Infrastruktura naj bi torej v razvoju morala zaostajati za stopnjo razvoja osnovnih gospodarskih dejavnosti. Takšno mišljenje je seveda nesprejemljivo. Druga skupina zastopna nasprotno mišljenje. Infrastruktura naj bi bila v prioritetenem položaju napram ostalim gospodarskim dejavnostim. Tak položaj naj bi imela predvsem zaradi tega, ker bi predstavljala enega izmed osnovnih faktorjev aktiviranja naravnih bogastev nekega območja, oziroma celotne države. Infrastruktura naj bi se razvijala pred razvojem ostalih gospodarskih dejavnosti. Pri tem se velikokrat pozablja na bistven element razvoja nekega območja: razpoložljiva investicijska sredstva. Ta sredstva so pri izgradnji infrastrukturnih objektov, ki imajo medregionalen ali celo mednacionalen značaj izredno velika. V prvi vrsti gre tu predvsem za način in možnost racionalne izrabe razpoložljivih sredstev gospodarstva. Sredstva, ki so vložena v predhono izgradnjo infrastrukturnih objektov ostajajo namreč dolgo časa neizkoriščena. S tem pa se lahko zmanjšuje stopnja rasti ostalih gospodarskih dejavnosti ali celo celotnega gospodarstva. Velik del družbenih sredstev je v objektih infrastrukture neaktiviran.

Večja časovna neuskkljenost med izgradnjo infrastrukturnih objektov in izgradnjo direktno produktivnih dejavnosti v velikih primerih lahko slabi učinke vloženi sredstev. V manj razvitih območjih, ki že tako ali tako čutijo pomankanje sredstev lahko ta neuskkljenost povzroča številne probleme.

V tretji skupini pa prevladuje mišljenje, da je infrastruktura integralni del gospodarstva. Infrastruktura in ostale dejavnosti bi se morale sočasno razvijati. Razvoj infrastrukture naj bi bil celo nekoliko pred razvojem gospodarskih dejavnosti. Infrastrukturne kapacitete naj bi se načrtovale tako, da bi lahko spremljale dodatne zahteve in potrebe družbenoekonomskega in prostorskega razvoja. Večje potrebe po infrastrukturnih storitvah se v večini primerov vključujejo, oziroma navezujejo na že obstoječe objekte in njihove zmogljivosti. Nove potrebe naj bi se delno ali v celoti pojavljale kot višek obremenitev obstoječih infrastrukturnih zmogljivosti. Dejansko potrebni infrastrukturni objekti in naprave se izgrajujejo dostikrat šele takrat, ko povečane potrebe po infrastrukturnih dejavnostih že ogrožajo samo funkcioniranje infrastrukture ali pa celo dejavnost, ki je odvisna od infrastrukturnih storitev.

Infrastrukturne kapacitete je izredno težko kontinuirano prilagajati povpraševanju. Uporaba infrastrukturnih zmogljivosti je po pravilu časovno in prostorsko široko razpršena med najrazličnejše družbene in individualne uporabnike, med proizvodne in neproizvodne dejavnosti. Različni uporabniki imajo različne interese glede izgradnje, vzdrževanja in izkoriščanja posameznih infrastrukturnih objektov. Čim počasnejše je vzpostavljanje ravnotežja med povpraševanjem po infrastrukturnih storitvah na eni strani ter dejansko obstoječimi infrastrukturnimi zmogljivostmi na drugi strani, tem težje je usklajevati ta neravnotežja. Infrastruktura je namreč tisti del družbenogospodarskih dejavnosti, katerih zmogljivosti posameznih objektov še vrsto let niso polno izkoriščene. Praktično se predvideva polna izkoriščenost skoraj pri vseh novo izgrajenih objektih šele v dolgoročnem obdobju.

Preobremenjenost infrastrukturnih zmogljivosti nujno narekuje izboljšanje ponudbe, obseg izboljšanja ponudb pa je odvisen od stopnje rasti in strukture bodočega povpraševanja.

Infrastruktura ne predstavlja samo uslužnostnih dejavnosti, ki omogočajo zadovoljevanje potreb po prenosu in transporu blaga, energije in informacij, marveč je obenem tudi nujna predpostavka družbenega življenja in razvoja na določeni razvojni stopnji regionalne ali medregionalne skupnosti. Infrastruktura

ne predstavlja samo neke vrste storitvenih dejavnosti, ki naj bi sledile potrebam prebivalstva in gospodarskih dejavnosti, ampak je obenem tudi predpostavka regionalnega razvoja. V tem razvoju je infrastruktura na splošno le eden od pogojev za regionalni razvoj. Bistveno vsebino regionalnemu razvoju pa dajejo družbeno-ekonomske dejavnosti z njihovo ekonomsko, prostorsko in socialno strukturo. Infrastruktura sama po sebi ne more predstavljati osnove za regionalni razvoj, če na anekem območju ni tudi ostalih pogojev za ta razvoj.

Iz povedanega sledi, da je infrastruktura sestavni, dopolnjujoči del družbenoekonomskega in prostorskega razvoja. V procesu družbenega razvoja naj bi infrastruktura zagotavljala optimalno izkoriščanje vseh naravnih in družbenih potencialov za regionalni razvoj. Obenem naj bi omogočala hitrejši razvoj manj razvitih območij z medsebojnim povezovanjem surovinskih, proizvodnih in potrošnih območij. Neločljiva povezanost infrastrukture in celotnega gospodarstva je izhodiščna osnova za opredelitev položaja infrastrukture v regionalnem razvoju in s tem tudi položaja v prostorskem delu razvoja.

Infrastruktura je na eni strani determinirana z določenim številom, strukturo in lokacijo prebivalstva v posameznih urbanih središčih in naseljih, organizacijo in lokacijo držbenoekonomskih dejavnosti ter funkcijo posameznih območij, na drugi strani pa je determinirana z medsebojnimi zvezami in vplivi med temi elementi regionalne strukture. Istočasno vpliva infrastruktura tako na ekonomski, prostorski kot na socialni razvoj posameznih območij. Tak vpliv infrastrukture naj bi izhajal iz tega ker predstavlja infrastruktura enega od pomembnih razvojnih faktorjev regionalnega razvoja.

Infrastruktura vpliva na proizvodno strukturo z danimi lokacijskimi prednostmi, na produktivnost, na mobilnost posameznih produkcijskih faktorjev, obenem pa vpliva na prostorsko organizacijo družbene reprodukcije in prostorsko razporeditev prebivalcev in z njimi povezane urbane strukture.

Infrastruktura je torej funkcija dane regionalne strukture in regionalnih potreb določenega območja.

Prostorsko zaporeditev prebivalstva, naselij in primarnih gospodarskih dejavnosti je v veliki meri odvisna od primernih naravnih lokacijskih pogojev določenega območja. Posamezni naravni elementi, rudna in druga bogastva so pomembna osnova za različne načine izrabe prostora. Dejanska vrednost, oziroma pomen teh naravnih osnov je funkcija številnih elementov. Med temi elementi je v zadnjem času zavzela posebno mesto tudi infrastruktura. Pri tem mislim v prvi vrsti na pogoj in način vključevanja nekega območja v širše regionalne enote, tako v socialno ekonomskem kot v prostorskem smislu. Gre za pogoje notranjega medsebojnega regionalnega in medregionalnega povezovanja in součinkovanja, ter za položaj v odnosu do razporeditve družbeno ekonomskih funkcij posameznih območij.

Vrednotenje primernosti območij za posamezne dejavnosti pa je izredno zapleten postopek. Med osnovne kriterije tega vrednotenja prištevamo valorizacijo naravnih in družbenih pogojev in valorizacijo polazaja teh območij glede na možnost vključevanja posameznih območij v širše okvire regionalnega razvoja. Nekateri elementi infrastrukture torej lahko vplivajo na manjšo ali večjo primernost nekega območja za prostorsko zaporeditev posameznih družbeno ekonomskih funkcij. Kot eden od elementov za vrednotenje ekonomske, prostorske in socialne privalčnosti nekega območja lahko infrastruktura neposredno vpliva na razmestitev človekovih dejavnosti in s tem posredno tudi na zaporeditev prebivalcev in naselij.

Lahko sklepamo, da je infrastruktura izredno kompleksen pojav s številnimi mnogovrstnimi posledicami in vplivi. Zaradi tega tudi še ne obtaja neka splošna teorija, ki bi lahko pojasnjevala na eni strani infrastrukturo kot pojav regionalnega razvoja, po drugi strani pa določila vplive infrastrukture na ta razvoj. Vpliv infrastrukture na gospodarstvo, oziroma gospodarsko rast je sicer splošno priznan, vendar smo še daleč od tega, da bi nam ta spoznanja dajala možnost za odločanje in ukrepanje v politiki regionalnega razvoja.

Z ozirom na to, da je infrastruktura samo eden od elementov regionalnega razvoja je izredno težko določiti njen delež v tem razvoju.

Konkretni vplivi infrastrukture na regionalni razvoj so lahko v posameznih območjih tako specifični, da jih ne moremo posploševati in prenašati na ostala območja. Stihijski razvoj posameznih območij v veliki meri onemogoča, da bi dejansko določili vlogo infrastrukture. Le v redkih primerih lahko spoznavamo nekatere splošne zakonitosti medsebojnega učinkovanja infrastrukture in regionalnega razvoja.

3. P O L O Ž A J I N F R A S T R U K T U R E V N E K A - T E R I H D R U Ź B E N O V E R I F I C I R A N I H D O K U M E N T I H

Beseda infrastruktura se pojavlja v 137. členu Zakona o sistemu družbenega planiranja in o družbenem planu SR Slovenije / UL SRS št. 1-4/80 / v zvezi z planiranjem v občini in sicer, da "z dogovori o temeljih družbenega plana občine udeleženci opredelijo svoje materialne in druge obveznosti ter ukrepe za realizacijo nalog skupnega pomena zlasti na področju gospodarske infrastrukture..."

Področja gospodarske infrastrukture so opredeljena v nekaterih samoupravnih interesnih skupnostih materialne proizvodnje, v katere so vključene : elektrogospodarstvo in druge energetske dejavnosti, vodno gospodarstvo, cestno gospodarstvo, železniški in luški promet, PTT promet, komunalno gospodarstvo, gozdarska dejavnost in stanovanjsko gospodarstvo,

Samoupravne interesne skupnosti so ena od organizacijskih oblik povezovanja družbenih sredstev in dela v družbeni lastnini.

Ustanavljajo jih ljudje "neposredno preko svojih samoupravnih organizacij in skupnosti, da bi zadovoljevali svoje osebne in skupne potrebe in interese ter s temi potrebami in interesi usklajevali delo na področju za katero ustanavljajo interesno skupnost." /Ustava SR Slovenije, UL SRS, št. 7-44/74/

Zakon o združenem delu je v 389. členu še podrobneje opredelil pogoje za oblikovanje samoupravnih interesnih skupnosti materialne proizvodnje. Take skupnosti se ustanavljajo v tistih "dejavnostih materialne proizvodnje, v katerih delovanje tržnih zakonitosti ni edina osnova za usklajevanje dela in potreb ter za vrednotenje delovnih uspehov". Tu je mišljeno področje komunalnih dejavnosti, energetike, vodnega gospodarstva, prometa in zvez." Delovni ljudje, kot uporabniki proizvodov in storitev teh dejavnosti zadovoljujejo v samoupravnih interesnih skupnostih materialne proizvodnje svoje osebne in skupne potrebe, združujejo sredstva in določajo namen njihove uporabe, opredeljujejo pogoje in način opravljanja teh dejavnosti, sprejemajo in ureničujejo program dela in razvoja ..."/Ustava SR Slovenije, UL SRS, št. 7-44/74/

Zakon o združenem delu prišteva k tem dejavnostim še gozdarsko dejavnost in stanovanjsko gospodarstvo. Seveda se ti dve dejavnosti po svojih lastnostih razlikujeta od ostalih dejavnosti gospodarske infrastrukture. Skupna značilnost gozdarstva, predvsem pa stanovanjskega gospodarstva pa je v tem, da sta ti dve dejavnosti v tesni zvezi z obstojem, vzdrževanjem in izkoriščanjem določenih objektov gospodarske infrastrukture.

Samoupravna interesna skupnost elektrogospodarstva je bila ustanovljena na podlagi Zakona o elektrogospodarstvu /UL SRS št. 42/73 in 26/74/.

Osnovna naloga elektrogospodarstva kot panoge posebnega družbenega pomena je, da trajno oskrbuje porabnike s kvalitetno električno energijo. Elektrogospodarska dejavnost obsega proizvodnjo, prenos in distribucijo električne energije.

Proizvodnja predstavlja proizvodnjo električne energije v elektrarnah in toplarnah, ki so vezane na prenosno oziroma distribucijsko mrežo.

Prenos električne energije se vrši od elektrarn in toplarn do posameznih konzumnih območij. Prenos pomeni obenem tudi dobavo električne energije distribucijskim elektrogospodarskim organizacijam, oziroma neposredno porabnikom.

Distribucija električne energije je razdeljevanje in dobava električne energije porabnikom na distribucijskem omrežju.

Objekti, naprave in napeljave v proizvodnji, prenosu in distribuciji električne energije sestavljajo enoten elektroenergetski sistem SR Slovenije.

Samoupravna interesna skupnost za nafto in plin je edina samoupravna skupnost na tem področju dejavnosti v SFRJ.

Naftno-plinsko gospodarstvo se do sedaj ni obravnavalo kot dejavnost posebnega družbenega pomena.

Ena glavnih nalog naftno-plinskega gospodarstva je zagotoviti zadostno preskrbo z naftnimi derivati in zemeljskim plinom gospodarstvu in splošnim potrošnikom. Gre za zadovoljitev posebnih interesov pri energetski preskrbi z energijo v železarstvu, industriji gradbenega materiala, papirništvu in prometu, ter za kakovostno in količinsko dobavo v neenergetske namene.

Ustrezno preskrbo zagotavlja naftno-plinsko gospodarstvo preko posameznih proizvodnih, predelovalnih in transportnih objektov.

Republiška skupnost za ceste /samoupravna interesna skupnost/ je bila ustanovljena na podlagi Zakona o javnih cestah /UL SRS, št. 51/71/ za opravljanje in gospodarjenje z regionalnimi in magistralnimi cestami.

Lokalne in nekategorizirane ceste so v pristojnosti občinskih skupščin / skupnosti za ceste, komunalne skupnosti, regionalne skupnosti/.

Republiška skupnost za ceste je investitor za vzdrževanje, gradnjo in modernizacijo magistralnih in regionalnih cest.

Vzdrževanje in gradnja cest je dejavnost posebnega družbenega pomena.

Samoupravna interesna skupnost za železniški in luški promet je bila ustanovljena na podlagi Zakona o samoupravni skupnosti za železniški in luški promet /UL SRS, št. 18/74/.

Zadeve posebnega družbenega pomena železniškega in luškega prometa so: trajnost, varnost in kakovost javnega železniškega in luškega prometa, razvoj železniških in luških kapacitet ter cene in tarife železniških in luških storitev.

Železniške transportne organizacije se morajo na osnovi zveznega zakona združevati v Skupnost jugoslovanskih železnic. Dejavnost železniškega gospodarstva je dejavnost posebnega družbenega pomena. Opravljanje prevoza potnikov in blaga je urejeno z zveznim Zakonom o prevoznih pogodbah v železniškem prometu. Zvezni zakon o osnovah varnosti v železniškem prometu pa ureja osnove varnosti, ki se nanašajo na enotne tehnične in druge pogoje, enoten tehnološki proces in temeljne pogoje za varen železniški promet.

V pristojnosti republik je odločanje o ukinitvi železniškega prometa na posameznih progah.

Investicije v železniško infrastrukturo obsegajo vlaganja v nove proge, modernizacijo prog, vozlišč in ranžirnih postaj, remonte in SVTK.

V Zakonu o lukah /UL SRS, št. 7/77/ je opredeljena morska luka

kot "vodni in z vodo neposredno povezani prostor z izgrajenimi in neizgrajenimi obalami, lukobrani, napravami, postroji in drugimi objekti, ki so namenjeni za pristajanje, zasidrenje in varstvo ladij, vkrcavanje in izkrcavanje potnikov in blaga, vskladiščenje in druge manifestacije z blagom, proizvodnjo, oplemenitenje in dodelava blaga in za druge gospodarske aktivnosti, ki so s temi dejavnostmi v medsebojni ekonomski, prometni ali tehnološki zvezi".

Letališko dejavnost opravljata v SR Sloveniji dve delovni organizaciji: aerodrom Maribor, ki je organiziran kot enovita delovna organizacija, aerodrom Ljubljana-Pula, ki jo sestavljajo štiri TOZD in DSSS. Vsa druga letališča delujejo kot športna letališča. Za vključevanje v javni letalski promet je potrebna rešitev njihovega statusa.

Osnovna dejavnost letališč je sprejem in odprava letal, potnikov, blaga in prtljage. Vse druge dejavnosti se povezujejo z gibanjem obsega letalskega prometa.

Tehnični elementi letališke dejavnosti so prevozna sredstva, aerodrom z vsemi objekti, napravami in opremo, ki služi za sprejem in odpravo letal, potnikov, prtljage in blaga /površine za vzletanje in pristajanje, svetlobne in radionavigacijske naprave, pristaniške in upravne zgradbe, skladišča, parkirišča, garaže itd/ in objekti, naprave ter oprema s katerimi se "opremljajo" zračne poti.

Samoupravna interesna skupnost za PTT promet je bila ustanovljena z Zakonom o samoupravnih interesnih skupnostih za PTT promet /UL SRS, št. 24/75/.

Poseben družben pomen PTT prometa se odraža v programiranju razvoja PTT zmogljivosti in financiranju gradnje rekonstrukcije in vzdrževanja PTT zmogljivosti.

Skladno s sprejetimi cilji in usmeritvami v posameznih planskih dokumentih naj bi dosegli stopnjo razvitosti PTT omrežja in kapacitet, ki bi omogočala vključevanje novih telefonskih in telegrafskih naročnikov in povečanje števila poštnih enot.

PTT objekti skupnega pomena so: mednarodne, magistralne in tran-

zitne centrale, poštni centri, glavne telefonske centrale, PTT informacijski sistem, objekti na manj razvitih območjih. To so osnovni objekti PTT infrastrukture, oziroma zmogljivosti skupnega pomena.

Na področju vodnega gospodarstva so bile ustanovljene vodne skupnosti na podlagi Zakona o vodah /UL SRS, št. 16/74/, ki predvideva, da se za posamezno vodno območje ustanovijo območne vodne skupnosti.

Občinske vodne skupnosti so ustanovile Zvezo vodnih skupnosti Slovenije.

Stalna in osnovna naloga vodnega gospodarstva je urejanje vodnega režima, to je redno vzdrževanje zgrajenih vodnogospodarskih objektov in naprav v splošni rabi, urejanje naravnih strug na nižinskih vodotokih in hudournikih ter sanacije erozijskih žarišč.

Investicije v osnovno vodnogospodarsko dejavnost predstavljajo predvsem vlaganja v objekte za obrambo pred poplavami zaradi zmanjšanja škod, ki jih povzročajo visoke vode /večnamenski zadrževalniki, regulacije, nasipi, osnovne odvodne mreže/. Pri investicijah za vodooskrbo in varstvo kvalitete vode vodnega gospodarstva vodnogospodarstvo samo sodeluje in ni vedno nosilec investicij.

Območne vodne skupnosti sodelujejo pri izgradnji objektov za čiščenje in pri drugih ukrepih za izboljšanje kakovosti voda.

Z Zakonom o komunalnih dejavnostih posebnega družbenega pomena /UL SRS, št. 24/75 in 13/77/ je opredeljeno ustanavljanje in organiziranje samoupravnih komunalnih interesnih skupnosti ter zadeve skupnega odločanja z uporabniki komunalni storitev.

Za komunalne dejavnosti posebnega družbenega pomena se štejejo: oskrba naselij z vodo, odprava odpadnih in atmosferskih voda /kanalizacija/, javna razsvetljava v naseljih, oskrba naselij s plinom in toplotno energijo, opravljanje javnega mestnega prometa, vzdrževanje čistoče javnih površin v naseljih, odstranjevanje smeti iz zgradb ter javne sanitarije /javna snaga/, urejanje ulic, trgov in cest v naseljih, urejanje naselij z zele-

nimi površinami, upravljanje in urejanje stavbnega zemljišča, opremljanje naselij z javnimi in otroškimi igrišči, vzdrževanje varstvenih pasov in rezervatov, opravljanje pokopališke in pogrebne dejavnosti, opravljanje dimnikarske službe, opremljanje naselij z javnimi tržnicami, dejavnost komunalnih storitvenih klavnic, opremljanje naselij z javnimi smetišči, opremljanje naselij z javnimi parkirišči, uničevanje in predelava mrhovin, gospodarjenje z lukami, pomoli in zgrajenimi obalami namenjenimi za javni promet, kadar s temi objekti ne gospodarijo posebne luške ali kake druge organizacije združenega dela.

Z Zakonom o upravljanju in razpolaganju s stavbnim zemljiščem /UL SRS, št. 7/77/ so komunalni objekti in naprave razvrščeni po pomenu, ki ga imajo za naselja ali širša območja na:

- sekundarno omrežje, ki je namenjeno oskrbi določenega obstoječega ali predvidenega stanovanjskega ali drugega območja,
- primarno omrežje, ki je namenjeno oskrbi dveh ali več obstoječih ali predvidenih stanovanjskih ali drugih območij,
- magistralno omrežje, ki je kot osnovni element infrastrukture namenjen oskrbi vsega mesta ali širšega območja.

Glede na rabo pa so komunalni objekti in naprave skupne in individualne rabe.

Komunalni objekti in naprave pri katerih raba ni individualno določljiva so komunalni objekti in naprave skupne rabe/ ulice in ceste, trgi, luke, omrežje javne razsvetljave, objekti in naprave za odpravo atmosferskih voda itd./.

Komunalni objekti in naprave individualne rabe pa so objekti in naprave za oskrbo z vodo, plinom, električno energijo in toplotno energijo, PTT omrežje ter objekti in naprave za odpravo odpadnih vod, če gre za priključke na sekundarno, oziroma primarno omrežje komunalnih objektov in naprav.

Kratek pregled dejavnosti materialne proizvodnje nas navaja na to, da lahko v okviru teh dejavnosti ločimo v bistvu dve različni temeljni dejavnosti:

- dejavnosti za vzdrževanje, rekonstrukcijo in izgradnjo infrastrukturnih objektov in naprav,

- proizvodne dejavnosti oziroma storitvene dejavnosti, ki so zasnovane na obstoječih infrastrukturnih objektih, oziroma zasnovane na uporabi teh objektov.

Tu pa se pričnejo pojavljati nekatera vprašanja, ki izhajajo iz same narave infrastrukturnih dejavnosti v odnosu do drugih delovnih organizacij.

Osnovni pogoj za nemoteno proizvodnjo neke delovne organizacije je, da ima na razpolago določeno količino električne energije, tehnološke in pitne vode, da ima možnost transporta reprodukcijskega materiala, oziroma možnost transporta lastnih proizvodov itd. Katera delovna organizacija bo tej delovni organizaciji nudila ustrezne proizvode gospodarske infrastrukture oziroma storitve infrastrukturnega značaja ni pomembno. Tako za delovne organizacije ni nujno, da so trajno navezane na neko organizacijo, ki bi zadovoljevala njene potrebe po infrastrukturnih storitvah. Delovne organizacije, ki so zadolžene za to nemoteno preskrbo so lahko torej v konkurenčnem odnosu na tržišču infrastrukturnih storitev. Delovna organizacija pa je zainteresirana predvsem zato, da na njenem območju obstajajo predpogoji za opravljanje infrastrukturnih storitev /zadovoljevanje določenih potreb v proizvodnih oziroma posameznih storitvenih dejavnosti/, ne pa zato kdo ji bo nudil te storitve. Take predpogoje nudijo objekti gospodarske infrastrukture.

Zaključimo lahko, da samoupravne interesne skupnosti materialne proizvodnje, ki so opredeljene v Zakonu o združenem delu odgo-varjajo v prvi vrsti predvsem za objekte gospodarske infrastrukture, manj pa za delovne organizacije, ki opravljajo posamezne infrastrukturne dejavnosti oziroma storitve. Obstaja primarni interes uporabnikov infrastrukturnih proizvodov in storitev za vzdrževanje in razvoj objektov gospodarske infrastrukture, ne pa toliko za opravljanje same infrastrukturne dejavnosti. To je razumljivo, saj so objekti gospodarske infrastrukture obenem tudi pogoj za opravljanje same infrastrukturne dejavnosti.

Skupni interes uporabnikov infrastrukturnih proizvodov in storitev na nekem območju se izraža v iskoriščanju posameznih

kapacitet objektov in naprav gospodarske infrastrukture.

Poseben družbeni pomen objektov gospodarske infrastrukture izhaja iz nekaterih specifičnih družbenoekonomskih funkcij in tehnično-tehnoloških lastnosti posameznih objektov in naprav gospodarske infrastrukture :

- infrastrukturni objekti so izredno važen faktor za celoten razvoj nekega območja,
- infrastrukturni objekti so pomemben pogoj za opravljanje kakršnekoli gospodarske dejavnosti,
- infrastrukturni objekti so pomemben element pogojev in standarda življenja prebivalstva na nekem območju,
- infrastrukturni objekti so fizično vezani na določeno območje,
- za obstoj, vzdrževanje in razvoj gospodarske infrastrukture so zainteresirane vse delovne organizacije in delovni ljudje na nekem območju,
- za obstoj objektov in naprav gospodarske infrastrukture so zainteresirane tudi same infrastrukturne dejavnosti, ki se ukvarjajo s posameznimi infrastrukturnimi storitvami,
- objekti in naprave gospodarske infrastrukture so materialna osnova za celotno združeno delo na nekem območju.

V samoupravnih interesnih skupnostih na področju materialne proizvodnje se medsebojna razmerja, pravice in obveznosti njenih članov in vsa druga pomembnejša vprašanja neposredno samoupravno urejajo med člani samoupravnih interesnih skupnosti. Enakopravno in skupno odločanje uporabnikov in izvajalcev o skupnih zadevah v okviru samoupravne interesne skupnosti je rešeno s tem, da uporabniki in izvajalci storitev v samoupravnih interesnih skupnostih sporazumno odločajo o vrstah, kakovosti in obsegu storitev ter o merilih za zagotavljanje sredstev, ki so potrebna za njihovo opravljanje.

V sklopu odnosov med uporabniki in izvajalci na področju gospodarske infrastrukture obstajajo naslednji odnosi :

- odnosi uporabnika in izvajalca na osnovi izkoriščanja posameznih infrastrukturnih objektov in naprav,

- odnosi izvajalca neke infrastrukturne dejavnosti oziroma storitev do posameznih objektov in naprav gospodarske infrastrukture,
- odnosi med uporabniki - združenega dela nekega območja do objektov in naprav gospodarske infrastrukture.

V prvem odnosu gre za odnose, ki se izražajo v količini, kvaliteti in ceni posameznega proizvoda ali storitve. Urejanje teh odnosov po pravilu ne spada v funkcijo samoupravnih interesnih skupnosti materialne proizvodnje.

V drugem odnosu gre za odnose med delovnimi organizacijami, ki opravljajo infrastrukturno dejavnost oziroma storitev ter obstoječimi infrastrukturnimi objekti in napravami v smislu vzdrževanja, rekonstrukcije in izgradnje teh objektov.

V tretjem odnosu se izražajo interesi vseh uporabnikov za obstoj in razvoj objektov in naprav gospodarske infrastrukture, ki so del materialne osnove brez katere delovne organizacije ne morejo zagotavljati procese dela, oziroma ne morejo uporabljati infrastrukturne proizvode in storitve, ki so pogoj za njihovo proizvodnjo.

Skupni interesi združenega dela za obstoj, vzdrževanje in izgradnjo infrastrukturnih objektov in naprav, oziroma za funkcioniranje in razvoj gospodarske infrastrukture so bili glavni razlog za združevanje v samoupravne interesne skupnosti materialne proizvodnje.

Skupni interesi na področju gospodarske infrastrukture se odražajo v :

- skrbi za redno vzdrževanje in širjenje funkcionalne sposobnosti infrastrukturnih objektov in naprav,
- skrbi za samoupravno urejanje družbenoekonomskih odnosov v zvezi z vzdrževanjem, rekonstrukcijo in izgradnjo objektov in naprav infrastrukture,
- skrbi za proučevanje, programiranje in planiranje razvoja gospodarske infrastrukture.

V prvih dveh postavkah gre za ugotavljanje programov ali kriterijev za vzdrževanje infrastrukturnih objektov in naprav, določanje delovnih organizacij, ki bodo skrbele za te objekte in pri tem upravljale s temi objekti kot z delom materialne osnove

njihovega dela in zagotavljanje sredstev za vzdrževanje objektov in financiranja drugih, rednih dejavnosti samoupravne interesne skupnosti. Skrb za planiranje razvoja gospodarske infrastrukture bi morala biti stalna dejavnost samoupravnih interesnih skupnosti materialne proizvodnje.

V Zakonu o sistemu družbenega planiranja in o družbenem planu SR Slovenije je s samoupravnimi sporazumi o temeljih plana samoupravne interesne skupnosti s področja materialne proizvodnje določena naslednja vsebina:

- fizični obseg proizvodnje , oziroma materialnih storitev,
- standardi in normativi, ki jim morajo ustrezati proizvodi oziroma storitve,
- kriteriji in merila po katerih se bo ugotavljala cena proizvoda oziroma storitve,
- posebni pogoji pod katerimi bodo proizvodi ali storitve na razpolago uporabnikom,
- objekti, ki se bodo gradili po sporazumu, lokacija in rok dograditve ter znesek, ki se združuje po sporazumu za posamezne objekte,
- združevanje sredstev za uresničevanje programa ter osnove in merila po katerih bodo udeleženci združevali sredstva za ta program,
- skupne denarne obveznosti udeležencev,
- način nadzora nad izvajanjem sporazuma.

Srednjeročni plani samoupravnih interesnih skupnosti materialne proizvodnje so zasnovani na planih vzdrževanja in širjenja gospodarske infrastrukture. Njihova osnova morajo biti dolgoročni plani razvoja infrastrukture, ker imajo namreč ti objekti lahko dolgoročne posledice za razvoj posameznih območij. Ker izražajo infrastrukturni objekti veliko stopnjo povezanosti z določenimi območji, v katerih lahko povzročajo velike spremembe, morajo biti srednjeročni plani usklajeni s prostorskimi plani občin, regij in republike. Usklajeni pa morajo biti tudi med seboj, da bi lahko zagotovili enoten sistem posameznih infrastrukturnih objektov in naprav.

Družbenoekonomske funkcije, oziroma naloge samoupravnih interesnih skupnosti s področja materialne proizvodnje so :

- vzdrževanje funkcionalne sposobnosti objektov gospodarske infrastrukture, oziroma vzdrževanje fizičnega obsega proizvodnje in materialnih storitev,
- širjenje materialne osnove dela v posameznih področjih gospodarske infrastrukture.

Organizacije združenega dela, katerih proizvodnja oziroma storitve na področju gospodarske infrastrukture temelje na obstoju ali izkoriščanju infrastrukturnih objektov in ne spadajo neposredno v funkcije samoupravnih interesnih skupnosti. Te organizacije združenega dela ustvarjajo prihodek in dohodek s prodajo svojih proizvodov oziroma storitev, svoj razvoj pa usklajujejo z drugimi nosilci planiranja in samostojno sprejemajo plane.

Samoupravsne interesne skupnosti materialne proizvodnje delujejo torej kot interesne skupnosti celotnega združenega dela, oziroma neke družbenopolitične skupnosti.

V nekaterih temeljnih družbenih dokumentih ima gospodarska infrastruktura poseben družbeni pomen zaradi tega ker :

- uresničuje cilje in izboljšuje pogoje dolgoročnega družbenega razvoja SR Slovenije,
- je eden izmed odločilnih proizvodnih in materialnih pogojev za družbeno gospodarski razvoj,
- aktivira gospodarske in socialne potenciale za hitrejšo integracijo in večjo dinamiko gospodarskega in socialnega razvoja ter pospešuje sodoben družbeno socialni razvoj na vseh ravneh in območjih,
- omogoča spremembe v razvitosti in razvrstitvi gospodarskih potencialov,
- intenzivira izrabo prostora in hitreje aktivira razvojne možnosti vseh območij,
- omogoča enakomernejši regionalni razvoj in zmanjšuje razlike v družbenem razvoju,
- omogoča večjo mobilnost produkcijskih tvorcev, smotrnejšo prostorsko razporejanje dejavnosti in smotrnejšo alokacijo proizvodnih sil,

- pospešuje regionalni razvoj manj razvitih območij ,
- funkcionalno povezuje urbana središča v homogen sistem in omogoča uravnoveženo poselitev prebivalstva,
- izenačuje pogoje za delo in življenje delovnih ljudi.

Tako velik pomen gospodarske infrastrukture nujno zahteva proučitev dejanske vloge infrastrukture v celotnem regionalnem razvoju. Pri tem noramo posebno pozornost posvetiti sistematičnemu proučevanju vplivov gospodarske infrastrukture na posamezne elemente regionalne strukture. Le po tej poti bomo prišli do relativno zadovoljivih ocen pomena infrastrukturnih objektov in naprav v regionalnem razvoju.

LITERATURA

1. Action under planning, Edited: B.M.Gross, New York 1967
2. AKTUELNI PROBLEMI PRIVREDNOG RAZVOJA I PRIVREDNOG SISTEMA JUGOSLAVIJE, Dragovnik Vojnić, Ekonomski inštitut Zagreb, Informator, Zagreb 1971
3. ANALITIKA MODELIRANJE IN INFORMATIKA U PROSTORNOM PLANIRANJU, M.Kojović, JIUS, Beograd 1977
4. ANALIZA PROMETNEGA OMREŽJA V GEOGRAFIJI, M.Žagar, Ljubljana 1979
5. AN INFRASTRUCTURE COST MODEL FOR SYSTEM OF CENTRAL PLACES, P.Treuner 1974
6. Banque mondiale, Repport arnuel 1979, World Bank Warhington D.C.1979
7. BUDZET I FONDOVI KAO INSTRUMENT FINANSIRANJA INFRASTRUKTURE, Z.Jašić Ekonomski pregled, št.12 Zg.1971
8. CAPITAL INVESTMENT AND REGIONAL PLANNING IN BRITA IN P.A. Wood Geofom - 19, Oxford 1974
9. CATMOG, Concepts and Techniques in Modern Geography, Distance decay in spatial interactions, P.J.Taylor, Introduction to factor analysis, J.Goddard, A.Kirby, Geo Abstracts, University of East Anglia 1975
10. CESTNI PROMET, LUZ, Lj.1973
11. CESTNO OMREŽJE IN HITRE CESTE V SRS, Načrt razvoja, Cestni sklad SRS, Lj.1970
12. COMMODITY FLOWS AND INTERINDUSTRY LINKAGES OF NORTHERN IRELANDS MANUFACTURING INDUSTRIES, G.P.F.Steed, TESSG, The Royal Dutch Geographic society, Rotterdam 1968, No 5
13. CONTACT SYSTEM AND REGIONAL DEVELOPMENT, G.Törnqvist, Lund studies in Geography, Lund 1970
14. COST-BENEFIT ANALIZA I NJEZINA PRIMJENA, J.Padjen, G.Nikić, Ekonomski pregled, št.3-4, Zg.1974
15. DELOVNA MESTA V INDUSTRIJI, Ul Lj.1973
16. DER KAPAZITÄTSEFEKT VON INFRASTRUKTUR INVESTITIONEN UND INVESTITIONS BEIHILFEN UND SEIN BETEUTUNG FÜR REGIONAL POLITIK, R.Thoss, M.Strumen, H.Bölting, Räumliche Wirkungen

öffentlicher Ausgaben, Hannover 1975

17. DIFFUSION THEORY AND PLANNING, William R.Alves, Richard L.Morill, Economic Geography Vol.51 No 3. Julij 1975
18. DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DEN GEBIETSEINHEITEN DES BUNDESRAUMORDNUNGSPROGRAHMS, K.Lammers, Die Weltwirtschaft, Tübingen 1976, št.1
19. DOLOČITEV OPITMALNE METODE PRENOSA PODATKOV IN OPTIMALNE GOSTOTE OSNOVNE MREŽE RELIEFA SLOVENIJE ZA DIGITALNO UPORABO, Z.Petkovšek, Lj.1972
20. DRUŠTVENI PROIZVODI I FIKSNI FONDOVI JUGOSLAVIJE 1970-1985, Dr.Ivo Vinski, Ekonomski preglas 1970, št.8-9
21. DUGOROČNA KRETANJA ŽIVOTNOG STANDARDA U JUGOSLAVIJI Josip Štahan, Ekonomski inštitut Zagreb, Zagreb 1970
22. EKONOMIKA JUGOSLAVIJE, Ekonomska biblioteka, Informator, Zg.1976
23. EKONOMIKA PROSTORA, Gospodarsko energetske značilnosti reprodukcije, C.Malovrh, Lj.1974
24. EKONOMIKA PROSTORA, Temelji oskrbovanja z energijo, C.Malovrh, Lj.1972
25. Ekonomska ocjena in izbor sestavnih investicija. Dugoročni aspekt razvoja cesta u Hrvatskoj, Šimčić V., Savez društava za ceste Hrvatske in savez ekonomista Hrvatske, Zg.1978
26. Ekonomska ocjena i izgradnje autoceste - Bratstvo in jedinstvo dionica Zagreb (Ivanje Reka) - graonica SAP Vojvodina, Simčić V., Ceste i mostovi 24, 1978, št.3
27. ELEKTIRŠKO GOSPODARSTVO, A.Čebulj, Ljubljana 1969
28. ENERGETSKA BILANCA SRS ZA 1977, Poročevalec, letnik 3, št.5. Lj, 25.2.1977
29. ESAYS ON COMMODITY FLOWS AND THE SPATIAL STRUCTURE OF THE INDIAN ECONOMY, B.J.L.Berry, University of Chicago, Chicago 1966
30. FIKSNI SKLADI NA OBMOČJU SR SLOVENIJE, Dr.Ivo Vinski, Ekonomska revija 1963, št.1
31. FINANSIRANJE IN UČINKI INFRASTRUKTURNIH INVESTICIJ, J.Gorišek, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Lj.1970

32. GEOGRAPHICAL SYSTEM ANALYSIS OF THE WATER DISPOSAL NETWORKS OF THE NEW YORK METROPOLITAN REGION, L.Zobler, G.W.Carey, M.R.Greenberg, R.M.Hordon, The Geographical Review, Vol.66, No.1, 1976
33. GENERAL THEORY, W.Isard, Cambridge 1969
34. GROWTH POLE THEORY, DIAGRAPH ANALYSIS AND INTERINDUSTRY RELATIONSHIPS, J.Campbell, TEGS, LXIII 1972, No.2, The Dutch Geographic Society
35. GROWTH POLES IN SAO PAULO, BRAZIL, R.K.Sceuple, H.L.Gauthier, C.E.Joungnan, Amals, Vol. G2, No.4 december 1972
36. IDA - Mednarodno združenje za razvoj, World Bank, Worhington D.C., avgust 1979
37. INFRASTRUKTUR UND INVESRITIONSPLAUNUNG IN NEUGEBILETEDEN FLÄCHENGE MEINDEN, G.Sabow, Stuttgart 1976
38. INFRASTRUKTUR, R.L.Frey, J.C.B.Mohr, Tüingen 1970
39. INFRASTRUKTURA KAO ČINILAC RAZVOJA, B.Piha, Bg.1973
40. INFRASTRUKTURNO GOSPODARSTVO-Komunikacije, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Lj.1973
41. INFORMATIVNI BILTEN, Rezultati ankete o prognozah občin ter stanje urbanistične dokumentacije v občinah SRS, M.Sitar, Letnik 11, št.1 Lj. 1977
42. INNOVATION DIFFUSION AS A SPATIAL PROSESS, T.Hägerstrand the University of Chicago, Chicago 1967
43. INSTITUCIONALNI MODELI I VREMENSKI HORIZONT SAMOUPRAVNOG DRUŠTVENOG PLANIRANJA, R.Lang, Ekonomika Jugoslavije, Zg.1976
44. INSTITUCIONALNI TRETMA MONOPOLA U SAMOUPRAVNOJ PRIVREDI, J.Benedektović, Ekonomski pregled, Zg., št. 12, 1972
45. INTEGRATION AND SPATIAL DISTRIBUTION OF ECONOMIC ACTIVITY, Karin Peschel, Popus of the regional science association Vol.34, 1975
46. INTEGRACIJA VASI V ŠIRŠO DRUŽBO, T.Malinarić, Ljubljana, 1974
47. INVESTICIJE I FIKSNI FONovi JUGOSLAVIJE 1974-1985, Dr.I.Vinski Ekonomski pregled 1972, št.7-8, Zagreb 1972

48. INVESTICIJE U IZGRADNJU I MODERNIZACIJU SAOBRAČAJNE INFRASTRUKTURE KAO FAKTOR ZAPOSLENOSTI, S.Novaković, Ekonomski pregled št.11-12 Zg.1976
49. INVESTICIJE V ŽELEZNICE, A.Dobovšek, Ekonomska revija št.2-3, Lj.1972
50. IZHODIŠČA IN TEMELJI ZA POLITIKO REGIONALNEGA RAZVOJA, Zavod SRS za d.p.Lj.1975
51. IZVAJANJE DRUŽBENEGA PLANA SRS V LETIH 1976-1977, Poročevalec, letnik 3, št.17, Lj.21.6.1977
52. Jugoslavia, Self - management Socialisem-Challenges of Development, M.Sehrenk, C.Andalan, N.a.El.Tatowy, World Bank WDC 1979
53. Jugoslavia and World Bank, World Bank, Washington D.C. September 1979
54. KAKO OCENITI NARODNOGOSPODARSKE KORISTI IN STROŠKE SODOBNE CESTE, M.Dolenc, MB.1968
55. KONCEPTNA IZHODIŠČA ZA PLANIRANJE MODELOV NASELITVE IN PROMETNE INFRASTRUKTURE V GRAVITACIJSKEM OBMOČJU LJUBLJANE, LUZ 1973
56. KOMUNALNE DEJAVNOSTI, LUZ, Lj.1973
57. KOORDINACIONI REGIONALNI PROSTORNI PLAN GORNJEG JADRANA, PROMET, Urbanistički institut SRH, Urbanistički inštitut SRH, Rijeka 1972
58. KOORDINACIONI REGIONALNI PROSTORNI PLAN GORNJEG JADRANA, REGIONALNA INFRASTRUKTURA, UI SRH, UI SRS, Rijeka 1972
59. KRITERIJI I METODE REGIONALNOG RAZMEŠTAJA INDUSTRIJE U PLANIRANJU GOSPODARNOG RAZVITKA, S.Zdunić, Zg.1975
60. LETALSKI PROMET, Študija v okviru razvojnega programa celotnega transporta SRS, Aerodrom Pula, Lj.1971
61. LOCATION AND SPACE ECONOMY, W.Isard, Massachusetts, 1956
62. LOKACIJALV INVESTICIJSKI IZGRADNJI PROIZVODNIH OBJEKTOV, Dušan Fatur 1979
63. LONDON, THIRD AIRPORT, J.G.U.Adams, The Geographical Journal, Vol.137, Part 4, 1971
64. MEASURING SPATIAL INTERACTION, P.W.Lewis, Geografiska Annaler, Vol. 52 B, No 1, Stockholm 1970

65. METHODS OF REGIONAL ANALYSIS: AN INTRODUCTION TO REGIONAL SCIENCE, W.Isard, New York 1960
66. METODE PROSTORNOG-PROMETNOG PLANIRANJA, Dr.Jurij Padjen, Informator Zagreb, Zagreb 1978
67. METODE USMERAVANJA REGIONALNOG RAZVITKA, B.Kubović, Ekonomski pregled, št.7-8 Zg. 1975
68. MOGUĆNOSTI UPOTREBE MODELA U PLANIRANJU REGIONALNOG PROMETA, R.Vračarević, V.Depolo, B.Borojević, JIUS, Beograd 1977
69. NEKATERI ASPEKTI AKCIJE ZA REŠEVANJE PROBLEMA NEENAKOMERNEGA RAZVOJA POSAMEZNIH OBMOČIJ V JUGOSLAVIJI IN V NEKATERIH DRŽAVAH EVROPE, M.Ambrožič-Počkar, Ekonomska revija, Letnik 26, št.2 Lj.1975
70. NERAZVIJENA PODRUČJA JUGOSLAVIJE, K.Mihailović, Ekonomski institut Beograd, B.1970, št.9
71. OBLIKOVANJE IN UREDITEV KORIDORJEV 380 KV DALJNOVODA, Vardjan F. Smole, Ljubljana 1974
72. OBRESTI INFRASTRUKTURE, F.Vetrih, Ekonomska revija, letnik 23, št. 2-3, Lj.1972
73. ODLOK O PRESKRBI S PITNO VODO TER O UPRAVLJANJU IN VZDRŽEVANJU JAVNIH VODOPRESKRBNIH OBJEKTOV V OBČINI LENART, Uradni list SRS, Lj.1970 št.21
74. OMEJITVE ZA GRADNJO, LUZ, Lj.1973
75. O METODAH PLANIRANJA TER O KOMPLEKSNOŠTI PANOŽNEGA IN REGIONALNEGA VIDIKA PRI PROGRAMIRANJU IN PLANIRANJU, V.Frankovič, Ekonomska revija Letnik 24, št.4, Lj.1973
76. O NEKIM ELEMENTIMA DEGOROČNE RAZVOJNE KONCEPCIJE PROMETA U HRVATSKOJ J.Paden, Ekonomski pregled št.7-8, Zg.1976
77. ON GEOGRAPHICAL PROPERTIES OF GROWTH CENTER LINKAGE SYSTEMS, Willia B.Beyers, Economic Geography, Vol.50, No 3, Julij 1976
78. OPĆI OKVIRI IZTRAŽIVAČKOG RADA ZA POTREBE PROSTORNOG PLANIRANJA, S.Žuljič, Jugoslovanski institut za urbanizam i stanovanje, Beograd 1977
79. O POLITIKI RAZVOJA, J.Škerjanc, Ekonomska revija, št.2-3 Lj.1972

80. SISTEM EKONOMSKO TEHNIČNIH INDIKATORA, J.Keršič, Zagreb
81. OSNOVNA NAČELA SAOBRAČAJNE POLITIKE U JUGOSLAVIJI, Novakovič S., Bg., Saobračajni institut 1968
82. OSNUTAK URBANISTIČNEGA PROGRAMA ŠKOFJE LOKE, Projektivni atelje, Lj.1977
83. OSNUTEK ZAKONA O DOLGOROČNEM PROGRAMU ZA IZGRADNJO, REKONSTRUKCIJO IN VZDRŽEVANJE MAGISTRALNIH IN REGIONALNIH CEST V SRS V OBDOBJU 1971-1985, Cestni sklad SRS, Lj.1971
84. PHYSICAL GEOGRAPHY, A systems approach, R.J.Chorley, B.A. Kennedy, London 1971
85. PLAČANE IN NEPLAČANE INVESTICIJE V OSNOVNA SREDSTVA IN SREDSTVA IN SREDSTVA SKUPNE PORABE V LETIH 1970 V SRS, Ida Berločnik, Prikazi in študije št.3-4 1972
86. PLANERSKI ATLAS PROSTORNOG UREĐENJA JUGOSLAVIJE, Infrastruktura, Jugoslovanski inštitut za urbanizem in stanovanje
87. PLANIRANJE INVESTICIONIH PROJEKATA, J.Benedektovič, Ekonomika Jugoslavije, Zg.1976
88. PLANIRANJE RAZVOJA SAOBRAČAJNE INFRASTRUKTURE, Bejakovič D., Bg., 1975
89. PLANIRANJE U UDRUŽENOM RADU U PRIVREDI, D.Gorupič, Ekonomika Jugoslavije, Zg.1976
90. POGLAVITNI SMOTRI IN SMERNICE ZA UREJANJE PROSTORA, Zavod SRS za d.p. Lj.1973
91. POLICENTRIČNI SISTEM U PROSTORNOJ I TEMATSKOJ PRIMENI, I. Keršič, Zg.1971
92. POLOŽAJ I ZNAČAJ INFRASTRUKTURE U PROSTORNOM PLANIRANJU TURISTIČKIH OBJAKATA U REGIJI MAKEDONSKIH JEZERA, M.Bajakta- rovič, Geographica Slovenica 5, Lj.1975
93. POSLOVNO ZDRUŽENJE ENERGETIKE, Letna poročila
94. PREDLOG ENERGETSKE BILANCE SRS ZA OBDOBJE OD LETA 1981-2000 IN OKVIRNI PLAN RAZVOJA ENERGETSKE ZMOGLJIVOSTI NA OBMOČJU SRS ZA OBDOBJE OD 1981-2000, Poročevalec, letnik IV, Lj.8.3.1978
95. PREMIŠLJANJE O VODNI POTI MED JADRANOM IN SREDNJO EVROPO, M.Pozetto, Jadranski koledar 1978

96. PREVERITEV SPREJETIH IZHODIŠČ V LUČI RESOLUCIJE DOLGOROČNEM RAZVOJU SRS, UI. Lj. 1972
97. PRIORITETA IZGRADNJE HITRIH CEST V SRS NA OSNOVI NARODNO-GOSPODARSKIH KRITERIJEV, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Lj.1971
98. PROBLEMATIKA RAZVOJA KOMPLEKSNEGA PROMETA V SRS, Poročevalec, letnik 3, št.2, Lj. 24.1.1977, Republiški komite za promet in zveze
99. PROBLEMI EKONOMSKOG PODIZANJA NERAZVIJENIH PODRUČJA JUŽNE ITALIJE, Ambrožič, Pockar M., Bg., Institut za mednarodnu politiku i privredu, 1959.
100. PROBLEMI PROJEKCIJE RAZVOJA ROBNOG I POTNIČKOG SAOBRAČAJA U JUG., Sklad B.Kraigherja, Lj.1973
101. PROBLEMS OF REGIONAL ECONOMIC PLANING, J.R.Boudeville, Edinburgh 1966
102. PROJEKCIJA DRUŠTVENOG PROIZVODA I FIKSNIH FONDOVA JUGOSLAVIJE DO 2000 GODINE, Dr.I.Vinski, Ekonomski pregled, Zagreb 1978, šte. 4-5
103. PROJEKCIJA RAZVOJA PROMETA U NAČRTU PLANA SRH 1976-1980, Savetovanje Saveza ekonomista SRH in Društva ekonomista Zagreb, Osijek, Rijeka i Split
104. PROJEKT GORNJI JADRAN - LABIN
105. PROMET, Cestni promet, LUZ, Lj.1973
106. PROSTORSKE SMERNICE ZA RAZVOJ, razvoj prometnega omrežja, UI Lj.1970
107. PROSTORSKI INFORMACIJSKI SISTEM, Prostorske povezave, Funkcionalna območja v SRS, Zavod SRS za d.p.1978, leto 3, št.4
108. PROSTORSKI PLAN SRH LETO 2000, Republiški sekretariat za urbanizam, Zg. 1973
109. PROSTORSKO PLANIRANJE, B.Piha
110. RAILWAYS, URBAN GROWTH AND CENTRAL PLACE PATTERNS: an example from South-east Melbourne, R.J.Johnston, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, The Royal Dutch Geographic society, 1968, No 1

111. RANG GRAFIKON, dr.M.Blejec, Prikazi in študije št.3 Lj. 1976
112. RAZPRAVE O RAZVOJU JUGOSLOVENSKE PRIVREDE, K.Mihailović, Ekonomski Institut Beograd, B.1977
113. RAST FIKSNIH FONDOVA JUGOSLAVIJE OD REFORME DO POČETKA 1967, Dr.I.Vinski, Ekonomski pregled, 1967 št.9-10
114. RAZVITAK DRUŠTVENOG PLANIRANJA, Ekonomski pregled, št.1-3 Zg.1976
115. RAZVITOST SLOVENSКИH OBČIN, M.Kranjc, L.Pfajfer, Ekonomska revija št.4 Lj. 1972
116. RAZVOJ I ŽIVOTNI STANDARD REGIONA JUGOSLAVIJE, K.Mihailović, Ekonomski institut Beograd, Bg.1970, št. 10
117. RAZVOJNI FAKTORJI NA PRIMERU GOSPODARSKEGA PROSTORA SRS, S.Mrzlikar, Lj. 1970
118. REGIONAL DEVELOPMENT AND PLANNING, J.Friedman, Massachusetts, 1964
119. REGIONAL GROWTH THEORY, H.W.Richardson, London 1973
120. REGIONAL THEORY AND REGIONALISM: TOWARDS RETHINKING THE REGIONAL QUESTION, C.Neawer, Geograph Volume 9, Number 6, Oxford 1978
121. REGIONAL WATER SUPPLY IN JAPAN, A study of Lake Biowa, R.D. Robertson, The Geographical Review, Vol. 65, No.3 1975
122. REGIONALNA EKONOMIKA, B.Kubović, Zg. 1974
123. REGIONALNA RAZPOREDITEV INVESTICIJ V LETIH 1971 in 1974, Jasna Cimperman, P.Š.Št. 11-12, 1977
124. REGIONALNE CENTROID VARIANCE SOCIALNO-EKONOMSKIH POJAVOV, dr.Marjan Blejec, Prikazi in študije št. 3 Lj.1976
125. REGIONALNI ASPEKT PLANIRANJA, J.Krešić, J.Tucić, B.Kubović, Ekonomika Jugoslavije, Zg.1976
126. REGIONALNI ASPEKTI EFIKASNOG POSLOVANJA JUGOSLOVENSKE PRIVREDE, I.Tvrčić, Ekonomski pregled št.7-8 Zg.1975
127. REGIONALNI FAKTORJI PRI OMEJEVANJU GRADENJ V SLOVENIJI, Urbanizem št. 3 1965
128. REGIONALNI IN PROSTORSKI TER URBANISTIČNI VIDIKI PRI NAČRTOVANJU HITRIH CEST V SRS, B.Gaberščik, Maribor 1968

129. REGIONALNI PLAN DOLENJSKE, Ul.Lj.1976
130. REGIONALNI RAZVOJ SOCIALISTIČKIH ZEMALJA, K.Mihailovič, Ekonomski institut Beograd, Bg.1972
131. REGIONALNO PLANIRANJE, Igor Vrišer, Ljubljana 1978
132. SAMOUPRAVNI SPORAZUMI IN DRUŽBENI DOGOVORI O TEMELJIH PLANOV SREDNJEROČNEGA RAZDOBJA SRS 1976-1980, Poročevalce, Letnik 2, Lj.14.4.1976-1980, Poročevalec, Letnik 2, Lj.14.4.1976
133. SAOBRAČAJ KAO FAKTOR RAZVOJA TURIZMA, M.Savič, Privredni pregled Beograd 1977
134. SISTEMSKI PRISTOP V PROSTORSKEM PLANIRANJU, UI, Lj.1977
135. SOME DISCRETE DISTRIBUTIONS FOR GRAPHS WITH APLICATIONS TO REGIONAL TRANSPORT NETWORKS, G.A.James, A.D.Cliff, Geografiska Annaler, Vol, 52 B, No.1, 1970
136. SPATIAL ANALYSIS IN GEOMORPHOLOGY, R.J.Chorley, London 1972
137. SREDNJEROČNI PLAN VZDRŽEVANJA IN IZGRADNJE MAGISTRALNIH IN REGIONALNIH CEST V SRS ZA OBDOBJE 1976-1980, Poročevalec, Republiška skupnost za ceste, Letnik 3 Lj. 6.1.1977
138. Studija razvijenog djelovanja jadranske magistrale na regionalni razvoj područja od Vodica do Bara, Baner Z., Jakšič N., Zg.1973, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze.
139. SYSTEMS OF CITIES AND INFORMATION FLOWS, A.R. Pred G.E. Töruqvist, Lend Studies - Geog aphy Hurman Geography No 38.1973
140. THE CREATION OF CENTRALITY, Bornie Barton, Amals 1978, Volume 68, Number 1
141. THE DOMESTIC AIR TRANSPORTATION NETWORK IN THE UNITED STATES, W.F.Wacht, The University of Chicago, Department of Geography, 1974
142. THE ECONOMIC PROGRAMMING OF A SYSTEM OF PLANNED POLES, Hamilton Tolora, Thomas A.Reimer, Economic Geography, Vol.46, No. 3, Julya 1970
143. THE MARKET AND INFRASTRUCTURE CONTEXT OF ADOPTION, A SPATIAL PERPEKTIVE ON THE DIFFUSION OF INNOVATION, Lovrence A.Brown, Economic Geography, Vol.51, July 1975, No 3

144. THE RECEVANCE OF GRONTA CENTER STRATEGIES TO LATIN AMERICA, H.N.Richardson, M.Richardson, *Economic Geography*. Vol.51 No.2. April 1975
145. THE SPAERE OF INFLUENCE OF INDUSTRIAL LOCATION FACTORS: A Care Study of the use of Heathrow Airport A.G.HOARE, *Geoform* Volume G, Number 3/4, Oxford 1975
146. TECHNIQUES IN GEOMORPHOLOGY, C.A.M.King. London 1967
147. TECHNIQUES IN PHYSICAL GEOGRAPHY, J.D.Hanwell, M.D.Newson, London 1973
148. TERCIARNI SEKTOR? Promet, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Lj.1973
149. TOWARD THE DESIGN OF INTERREGIONAL INFRASTRUCTURE POLICY, *Papers* Vol. 31, 1973
150. TRANSPORTATION PLANING AND SYSTEMS ANALYSIS, OECD 1971, Paris A.Bieber
151. TRENDES IN WATER RESOURCE MANAGYENT, K.Smith *Progres - Physical Geography*, Vol. 3, Number 2, Oxford 1979
152. VLOGA PROMETA PRI RAZVOJU RURALNE POKRAJINE, M.Žagar, *Geographica Slovenica* 6, Lj.1977
153. VLOGA PROMETA V TURIZMU, M.Žagar, Bg.1973
154. VPLIV RAZVOJA PROMETNEGA SISTEMA NA ČLOVEŠKO OKOLJE IN POGOJE ŽIVLJENJA PREBIVALSTVA, R.Kropivnik, *Naše okolje*, letnik 2, Lj.1977
155. ZAČASNA OBVEZNA ENOTNA METODOLOGIJA IN MINIMUM OBVEZNIH ENTONIH KAZALCEV, Zavod SRS za d.p., 1978
156. ZASNOVA URBANIZACIJE, Zavod SRS za d.p. Lj. 1974
157. ZNAČENJE PRIJEVOZNIH TROŠKOVA U REGIONALOM RAZMEŠTAJU EKONOMSKIH DJELATNOSTI, J.Paden, *Ekonomski pregled*, št. 7-8 Zg.1975
158. ŽELEZNICE SLOVENIJE IN ISTRE, *Železniško gospodarstvo*, Lj.1973