

Razred: I<sub>5</sub>

Predmet: Saobraćajna geografija

## PROSTORNA DIFERENCIJACIJA SAOBRAĆAJA

Glavni faktori neravnomernosti saobraćajnog razvoja:

-proces litoralizacije i koncentracije stanovništva

-neravnomeran ekonomski razvoj

-robno-prometni tokovi

**Litoralizacija** je proces okupljanja i razvijanja svetskog života na morskim obalama. Poseban značaj u ovakvom ratvoju savremenog sveta odigrao je pomorski saobraćaj koji je svet pretvorio u jedinstveno tržište (jeftin prevoz, prevoz velike količine robe). Velike svetske luke postaju snažni centri ubrzanog ekonomskog razvoja i koncentracije svetskog stanovništva. Zbog neravnomernog razmeštaja svetskog stanovništva dolazi do neravnomernosti prostornog rasporeda saobraćajnog sistema u svetu. Najveći deo svetskog stanovništva danas živi u primorskom pojasu, a tri vodeća takva pojasa su: evropski, azijski i severnoamerički gde živi dve trećine svetskog stanovništva. Dakle, litoralni pojas svetskog kopna postaje najprivlačniji životni prostor savremenog čovečanstva što direktno utiče na razvoj saobraćaja.



Slika7. SAD-primer litoralizacije

Najuspešnije zemlje litoralizacije: Japan, Holandija ( luka Rotterdam ), Norverška, Severnoamerička obala, Velika Britanija, Italija, Irska



Slika 8. Dubai

### Važniji robno-prometni tokovi

Na pojavu, razvoj i svakodnevno odvijanje prometnih delatnosti i robnih tokova (robna razmena) u svetu utiču mnogobrojni različiti faktori koji imaju svoja obeležja, karakteristike, raspored i dr. Glavni faktori koji uslovljavaju nastajanje i raspored robnih tokova su:

- opšti geoprometni faktori (geografski položaj zemlje, veličina, granice, vremenske zone)
- prirodne predispozicije (klima, vode, reljef, tlo i vegetacija, rudna bogatstva),
- društveno-ekonomski faktori (koncentracija stanovništva, litoralizacija, razvijenost zemlje...)

Robni tokovi uključuju niz složenih operacija, od same ekstrakcije sirovina, preko proizvodnje poluproizvoda i sklapanja gotovih proizvoda, do njihove distribucije na tržište. Da bi bolje razumeli za primer ćemo uzeti kinesku tekstilnu industriju.

Proizvodnja obuće u Kini obuhvata 50% svetske proizvodnje i proizvode plasira širom sveta. Tako, na primer, više od 90% obuće koja se prodaje na tržištu SAD poreklom je iz Kine.

Troškovi proizvodnje su marginalni jer je cena rada vrlo niska kao i troškovi transporta zbog velikog obima transportovane robe.

Industrija obuće, kao i mnoge industrijske grane u Kini locirane su u blizini luka. Roba se utovara u kamione do distributivnog centra gde se smešta u kontejnere koji se transportuju do luka i utovaraju na brodske platforme. Dalje se transportuje do različitih delova sveta.

Pomenućemo još i svetsku trgovinu sirovinama i energentima gde najveći značaj ima nafta. Izrazito neravnomeran geografski razmeštaj nafte uslovio je intenzivne promene tokove u tankerskom pomorskom saobraćaju od regiona izvorišta nafte ka velikim industrijski razvijenim regionima potrošnje. U ovu svrhu izgrađeni su naftovodi koji povezuju

naftne regione sa potrošačima. Najznačajnija izvorišta nafte su regioni Persijskog zaliva, region Meksičkog zaliva i Karipskog mora, područje Kaspijskog jezera itd, a najveći potrošači su Evropa, SAD i Japan.

Pitanja za proveru znanja:

1. Navesti glavne faktore neravnomernosti saobraćajnog razvoja.
2. Šta je litoralizacija?
3. Objasniti kako geografski položaj utiče na robno prometne tokove.