

SAOBRAĆAJNO GEOGRAFSKA PODRUČJA SVIJETA

Prostorni razmještaj saobraćaja i njegovo regionalno diferenciranje opredjeljuju složeni i raznovrsni uslovi. Prilikom analize pojedinih vrsta saobraćaja vidjeli smo da se višestruko prepliću uticaji prirodnih, društveno-ekonomskih, tehničko-eksploatacionih i demografskih faktora. Savremeni saobraćaj teži i sve više uspijeva da u velikoj mjeri neutralizuje uticaj prirodnih faktora. Tako visokoplaninski predjeli, polarne oblasti, prašume, pustinje, kraški predjeli, močvare nijesu više saobraćajno nesavladivi. Ovim su pojmovi i predstave o teritorijalnoj povezanosti i rastojanjima promijenjeni. Zahvaljujući stalnom razvoju saobraćaja i usavršavanju saobraćajnih sredstava interregionalni, međunarodni i interkontinentalni promet robe i putnika u stalnom su porastu. Ovim je omogućen brži privredni rast, širenje znanja, kulturnih uticaja, ubrzan razvoj nerazvijenih zemalja i regiona, a zahvaljujući turističkom prometu omogućeno je i međusobno upoznavanje raznih naroda. Saobraćajna infrastruktura je sve prisutnija u geografskom prostoru i sve više učestvuje u njegovoj transformaciji. Ovo omogućava geografsko diferenciranje na osnovu raznih kriterijuma, strukture, stepena razvoja, propusne moći, razmještaja saobraćajne mreže i voznog parka, pravaca, strukture i voznog režima robe i tokova.

Danas su primijetne značajne razlike u rasporedu saobraćajne mreže i aktivnosti, voznog parka po pojedinim kontinentima ili njihovim djelovima, ali metodologija saobraćajno geografskog rejoniranja nije još uvijek dovoljno razvijena. Nikoljski je, daleke 1973. godine pokušao da definiše osnovne principe saobraćajno geografske rejonizacije i da ih primijeni na teritoriju tadašnjeg SSSR-a. Osnovu za ovo rejoniranje činili su saobraćajno ekonomski kompleksi koji stvaraju krupne i sitne rejone sve do nivoa transportnih čvorova. On je u SSSR-u izdvojio 12 ovakvih rejona, čije granice je odredio na osnovu granica ekonomskih i granskih upravnih rejona (željezničkih, vazduhoplovnih itd.). Osnovna pretpostavka pri formiranju profila saobraćajno ekonomskih rejona je tijesna saradnja sa drugim privrednim granama.

Ova tendencija uklapanja saobraćaja u privredni prostor svijeta i njegove makrocjeline javlja se i kod drugih autora (Otemba, Obst) pa je i njihovo rejoniranje ustvari ekonomsko geografsko, a ne saobraćajno-geografsko, mada među tim autorima ima značajnih razlika u gledištima. Naprimjer, Otemba na zemlji razlikuje pomorske i kontinentalne saobraćajne prostore, pomorski su:

- evropski,
- sjevernoamerički,
- sredozemni,
- afričko-južnoamerički i
- indijsko-pacifički,

dok su kontinentalni bivši SSSR i Kina.

Obst, za razliku od njega izdvaja velika privredna područja na kopnu u okviru kojih analizira i saobraćajne odlike. Ta područja su:

- Evropa, Sjeverna Amerika i sjeverni Atlantik,
- oblast američkog Sredozemlja,
- centralni i južni dio Južne Amerike,
- tropska zapadna Afrika,
- južna Afrika,
- istočna Afrika,
- sjeverna Afrika i Jugozapadna Azija,
- Indija i jugoistočna Azija,
- Australija, Novi Zeland i Okeanija,
- istočna Azija i
- bivši SSSR.

Poljski geograf Berezovski izdvajajući (1962. g.) oblasti sa različitim tipovima razvoja saobraćajnih sistema na pojedinim kontinentima polazi od društveno-ekonomskog sistema i stepena razvoja zemalja ili pojedinih djelova svijeta. Volkovič na bazi razvijenosti saobraćajne mreže na kopnu izdvaja četiri tipa saobraćajno-geografskih oblasti:

- oblasti bez saobraćajne mreže,
- oblasti sa slabo razvijenom saobraćajnom mrežom,
- oblasti sa slabo povezanom mrežom i
- oblasti sa gustom saobraćajnom mrežom.

Ovakav pristup baziran na uslovljenosti između saobraćaja i privrednih djelatnosti je opravdan. „Ako se saobraćajno-geografska oblast shvati kao teritorija sa relativno homogenom saobraćajnom mrežom određene strukture i tehničko-eksploatacionog nivoa, formirana za zadovoljenje potreba stanovništva i privrede u njoj, onda je logično da u njihovom izdvajanju prirodne i administrativne granice imaju ulogu sekundarnog faktora. Veličina saobraćajno geografskih oblasti može biti veoma različita pa se između njih može uspostaviti hijerarhijska struktura od nižih i jednostavnijih ka višim i složenijim“ (J. Dinić; 181).

Na osnovu rezultata i shvatanja prethodno nabrojanih autora J. Dinić je izdvojio osnovne saobraćajno-geografske oblasti svijeta:

- centralna i zapadna Evropa,
- sjeverna Evropa,
- Mediteran,
- Rusija (bivši SSSR),
- centralna i zapadna Kina i Mongolija,
- istočna Kina, Koreja i Japan,
- Indokina i Malajski arhipelag,
- srednji Istok i Indija,
- sjeverna Afrika sa Arabijskim poluostrvom,
- tropska Afrika,
- južna Afrika,
- srednja i sjeverna Kanada sa Aljaskom,
- južna Kanada i SAD,

- Karipsko područje,
- andsko-pacifičke zemlje,
- slivovi Amazona i Orinoka,
- sliv La Plate i jugoistočno atlantsko primorje,
- Australija,
- Okeanija,
- polarne oblasti i
- okeanske oblasti.

Centralna i zapadna Evropa zahvata prostor od Atlantika do istočne poljske granice, srednjonjemačke niske planine i Švapsko-bavarsku visoravan, Alpski i Karpatski planinski vijenac i Panonsku depresiju. Zajedničke odlike ove dvije oblasti su: gusta naseljenost, razvijena mreža seoskih i gradskih naselja, razvijene poljoprivreda, industrija i gusta saobraćajna mreža. Snažno razvijena industrija skoncentrisana je u jezgra, proces konurbacije industrijskih gradova je daleko odmakao, formiraju se složeni industrijski kompleksi sa tendencijom prerastanja u megalopolise.

Velike potrebe za razmjenom sirovina, industrijskih proizvoda i hrane usloveli su gustu mrežu drumskih i željezničkih saobraćajnica, veliko korišćenje vodenih tokova koji su međusobno povezani plovnim kanalima u plovidbene sisteme. Kasnije se ovoj razvijenoj saobraćajnoj mreži pridružuju linije vazdušnog saobraćaja. Luke na Atlantskom okeanu i Sjevernom moru spadaju među najprometnijim u svijetu, ovdje se obavlja najveći promet robnih tokova prema Evropi i iz Evrope prema drugim krajevima svijeta (uvoz sirovina i namirnica, izvoz idustrijskih proizvoda).

Drumski saobraćaj je ovdje veoma razvijen, mreža saobraćajnica je gusta, a kvalitet saobraćajnica zadovoljavajući, sa značajnim brojem auto-puteva (najgušća mreža u Evropi) koji omogućavaju veliku frekventnost saobraćaja. Na ovom području je i najveća koncentracija svih vrsta drumskih motornih vozila. Područje zapadne i centralne Evrope karakterišu veliki robni tokovi, posebno u zonama industrijskih centara i velikih gradskih aglomeracija. Putnički tokovi su takođe intenzivni, posebno u vrijeme ljetnje turističke sezone kada oni idu prema obalama Mediterana ili prema Alpima. Tu su posebo značajni koridori: E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-8, E-12 i E-15, koji najvećim dijelom vode preko zapadne i centralne Evrope i povezuju je sa ostalim djelovima kontinenta i šire.

Gusta željeznička mreža prilagođena je velikim brzinama (ističu se Njemačka i Francuska) ima značajnu propusnu moć i potpunu opremljenost signalno-sigurnosnim uređajima. Ovo je i razlog što je ovaj vid saobraćaja vodeći kada je u pitanju robni promet.

Zemlje ovog područja raspolažu najvećom trgovačkom flotom u svijetu (GBR, Njemačka, Francuska, Holandija), a njihove luke su među najvećim u svijetu. Zahvaljujući širokim ušćima rijeka brodovi mogu da uđu znatno u unutrašnjost kontinenta, čime je omogućen pretovar robe i stvorena direktna veza sa unutrašnjim vodenim putevima (Temza, Laba, Rajna, Ems, Loara, Sena, Žironda), kojom je omogućen jeftin transport masovnih sirovina do centara njihove prerade i industrijskih roba do najbližih pomorskih luka.

Ovdje su razvijeni i ostali vidovi saobraćaja, avionski, PTT, mreža aerodroma je gusta, a najznačajniji su u Londonu, Parizu, Frankfurtu, Berlinu i Cirihu.

Sjeverna Evropa zahvata Skandinavsko poluostrvo, Island i susjedne grupe manjih ostrva. Na organizaciju i karakter saobraćaja u ovom području uticala je činjenica da se ono i po prirodnim i privrednim karakteristikama bitno razlikuje od ostalog dijela Evrope. Ovdje je posebno izražena upućenost na more i pomorski saobraćaj, što najviše dolazi do izražaja u Norveškoj, koja je jedna od zemalja sa najjačom trgovačkom flotom u svijetu. Prirodne karakteristike (brojni fjordovi) omogućile su izgradnju brojnih luka. Značajnu flotu ima i Švedska, ali zbog klimatskih uslova (dug period zaleđenosti) znatno je otežano njeno korišćenje u značajnom dijelu godine.

Kopneni saobraćaj ima sve karakteristike razvijenog savremenog saobraćaja. U Finskoj i južnoj Švedskoj njega dopunjuje intenzivan jezerski saobraćaj na brojnim jezerima. Vazdušni saobraćaj je takođe dobro razvijen, tu dominira Švedska.

Mediterran. Sredozemno more je oduvijek više povezivalo Evropu, Aziju i Afriku nego što iz je razdvajalo. Iako je u različitim periodima imalo uspone i padove, zavisno od političkih i istorijskih okolnosti, ono je uvijek bilo jaka svjetska saobraćajnica u kojoj se razvilo pomorstvo. Iz tog je razloga pomorski saobraćaj u ovom području bio i ostao vodeća saobraćajna grana. Na lokaciju luka uticali su razućenost obale i različiti prirodni uslovi, ipak one se javljaju u velikom broju u svim djelovima Mediterana. Po prometu se ističu: Ćenova, Marselj, Napulj, Trst, Venecija, Barselona, Pirej, ĉiji promet iznosi po nekoliko desetina miliona tona robe. Saobraćajna osovina je pravac Gibraltar – Suecki kanal od kojeg idu linije u svim pravcima, posebno duž evropske sredozemne obale gdje su najveće mediteranske luke, u ĉijim gravitacionim zonama su razvijena područja ne samo južne već i centralne Evrope.

Razmješćaj, gustina, kapacitet voznog parka, kvalitet mreže, velićina i struktura, intenzitet robnih i putniĉkih tokova kopnenog saobraćaja (drumskog i željezniĉkog) su veoma različiti u pojedinim djelovima ove oblasti. Na ovo su uticali, na jednoj strani razliĉit nivo privrednog razvoja pojedinih zemalja i područja, na drugoj nagli razvoj turistiĉke privrede duž mediteranske obale.

U ovom području je intenzivan i cjevovodni saobraćaj koji je razvijen na bazi bogatih ležišta u Libiji i Alžiru. Terminali su izgrađeni u sredozemnim lukama Afrike i Azije, naftovodi idu ispod sredozemnog mora do evropskih luka i dalje prema centralnoj i zapadnoj Evropi.

Na ovom području se odvija i intenzivan vazdušni saobraćaj, prije svega za potrebe turistiĉkih kretanja, ali i šire. Linije idu ka Africi, Aziji, najznaĉajniji aerodromi su u Barseloni, Rimu, Atini, Istanbulu, Bejrutu i Kairu.

Rusija se izdvaja kao posebna saobraćajna cjelina zbog specifiĉnih prirodnih uslova, velike teritorije i specifiĉne privredne strukture. Zbog reljefnih i klimatskih odlika (prostrane nizije i duge sniježne zime, veliki prostori pod tundrama i pustinjama) brže se razvijao željezniĉki saobraćaj i on je danas vodeća grana saobraćaja u ovoj ogromnoj zemlji. U željezniĉkom saobraćaju centralni položaj ima Moskva iz koje se zrakasto razilaze saobraćajnice u svim pravcima prema evropskom i azijskom dijelu sve do dalekog istoka (Vladivostok). Poseban znaĉaj ima transsibirska pruga Moskva – Vladivostok, od koje se (kod Ulam Udea) odvaja

krak prema Ulan Batoru, Kalganu i Pekingu. Na ove glavne, nadovezuju se druge pruge koje formiraju gustu željezničku mrežu posebno na uralskom prostoru. Od ukupne dužine željezničke mreže elektrificirano je oko 20%. Oko 70% ukupnog robnog prometa Rusije obavlja se željeznicom.

Drumski saobraćaj, za razliku od željezničkog ima ograničen značaj, razvijeniji je u evropskom dijelu države, ali i tu uglavnom je ograničen na gradsku i prigradsku zonu ili kao dopuna željezničkom i vodenom saobraćaju. Zbog velikog prostranstva države njegova rentabilnost i konkurentnost su slabe. Mreža saobraćajnica je neravnomjerno raspoređena i skoncentrisana uglavnom u gušće naseljenim područjima.

S obzirom na značajna bogatstva u nafti i zemnom gasu, značajno je razvijena mreža naftovoda i gasovoda. Izgrađeno je preko 40 000 km naftovoda i 90 000 km plinovoda. Posebno se ističe međunarodni naftovod "Družba", dug preko 5 000 km – povezuje ruska naftna polja sa zemljama Istočne Evrope. Više od polovine svejetskog prometa gasovodima i naftovodima obavlja Rusija.

Rusija ima najrazvijeniju mrežu unutrašnjih plovnih puteva koju čine rijeke, jezera i brojni kanali, povezanu u složen plovni sistem. Veliki problem je dug period zaleđenosti voda, posebno sibirskih rijeka koje su uglavnom jedine komunikacije kroz guste tajge i tundre.

Pomorski saobraćaj je značajan prvenstveno za spoljnotrgovinsku razmjenu Rusije, a prednost je u činjenici da ona ima izlaz na više mora (Azovsko, Baltičko, Crno, Barencovo, Belo, Severno ledeno, Beringovo, Ohotsko i Japansko), posebno je značajno Crno more preko kojeg se obavlja oko 57% pomorskog robnog prometa, potom Baltičko sa 23%. U Belom, Barencovom i Severnom ledenom moru zbog otežanih uslova plovidbe (ledene sante i bregovi) saobraćaj se obavlja ledolomcima.

Zbog velikog prostranstva i otežanih reljefnih i klimatskih uslova za razvoj drugih vrsta saobraćaja vazdušni saobraćaj je veoma razvijen i u stalnom je progresu, posebno duge linije koje povezuju gradske centre u svim krajevima zemlje. Pored Moskve veliki centri vazdušnog saobraćaja su Petrograd, Novosibirsk, Irkutsk, Harabovsk. Osim unutrašnjeg, veoma je značajan i međunarodni vazdušni saobraćaj, uspostavljene su vazdušne linije sa mnogim gradovima Evrope i svim značajnijim gradovima svijeta.

Centralna i zapadna Kina i Mongolija je izrazito kontinentalna oblast sa surovom stepsko pustinjском klimom odvojena planinama od ostatka svijeta. Oblast je sačinjena od prostranih kotlina, visoravni i visokih planinskih vijenaca (Tjen Šan, Himalaji, Karakorum, Altaj, Pamir). Malu privrednu razvijenost i naseljenost ove oblasti prati i veoma loša saobraćajna mreža. I danas je prisutan karavanski saobraćaj koji se obavlja na kamilama, konjima i mazgama.

Željeznički saobraćaj se počeo razvijati poslije II svjetskog rata izgradnjom pruge Irkutsk - Ulan Bator – Peking i djelimičnom izgradnjom sijkjängške pruge (saobraćaj se odvija na dijelu Čengčoj – Vuvej).

Za povezivanje spoljne Kine sa pravom Kinom izgrađeni su novi putevi Peking – Lasa (4 500 km) i Čungking – Kašgar (4 000 km) ali nijesu značajnije doprinijele bržem privrednom rastu i povezivanju sa ostalim djelovima azijskog kontinenta.

Istočna Kina, Koreja i Japan je područje kontrasta kako po prirodnim uslovima za izgradnju saobraćaja, tako i po stepenu razvoja i strukturi privrede. Zbog toga su potrebe i mogućnosti organizovanja unutrašnjeg i međunarodnog saobraćaja različite. Ovo područje azijskog kontinenta karakteriše upućenost na međusobno povezivanje i izuzetna koncentracija stanovništva, što uslovljava neophodnost razvoja masovnog putničkog saobraćaja.

U pravoj (istočnoj) Kini savremene drumske saobraćajnice i željeznička mreža nijesu dovoljno razvijeni, u znatno mjeri ih dopunjuju kolski putevi. Dopuna kopnenom saobraćaju u značajnoj mjeri je riječni, koji se obavlja na gustoj mreži unutrašnjih vodenih puteva (dugoj preko 150 000 km). Pomorski saobraćaj, s obzirom na dugu obalsku liniju Kine duž Istočnog, Južnog i Kineskog mora se ne koristi u dovoljnoj mjeri.

Japan, kao ostrvska zemlja se prvenstveno oslanja na pomorski saobraćaj kako u spoljnoj, tako i unutrašnjoj razmjeni. Zbog velikog obima uvoza i izvoza Japan je izgradio jednu od najvećih pomorskih flota u svijetu, a njegove ogromne luke (Jokohama, Nagoja, Osaka, Čibu, Kawasaki) spadaju među najopremljenije u svijetu. Od luka vode savremene drumske i željezničke komunikacije prema unutrašnjosti japanskih ostrva. Kopnene veze između velikih japanskih ostrva ostvaruju se trajektima i feribotima. Sve više se grade i podmorski tuneli. Mada po obimu prometa zaostaje za pomorskim kopneni saobraćaj je vrlo efikasan i brz.

Vazdušni saobraćaj je važna dopuna pomorskom i kopnenom, kako unutrašnji koji povezuje međusobno ostrva, tako i međunarodni, kojim se Japan povezuje sa svijetom. Može se reći da je Japan oaza dobro razvijenog saobraćaja u Aziji.

Indokina i Malajski arhipelag je spona između Azije i Australije, pa mu ovaj položaj u značajnoj mjeri određuje saobraćajno-geografske odlike. Zemlje oko Indijskog i Tihog okeana se preko ovog prostora povezuju bilo pomorskim ili kopnenim saobraćajem. Pomorski saobraćaj je dominantan, obavlja se svim plovnim sredstvima duž obala, između pojedinih ostrva. Tu su se razvile velike luke: Singapur, Bangkok, Hanoj, Sajgon, Džakarta, Manila koje leže u zoni ukrštanja velikih pomorskih puteva. Na indokineskom poluostrvu veliki značaj ima riječni saobraćaj, posebno u oblastima gdje je mreža kopnenih saobraćajnica nerazvijena. Najprometnije rijeke su Iravadi i Mekong.

Kopneni saobraćaj ovog područja odlikuje heterogenost. U gradovima i okolini dominiraju motorni drumski saobraćaj i tradicionalne rikše, u unutrašnjosti uglavnom kolski saobraćaj, ponegdje i karavanski.

Željeznička mreža je veoma neravnomjerno raspoređena, pojedini djelovi su izolovani, ostrvske zemlje gotovo da i nemaju željezničku mrežu, a ukoliko postoji ona ima lokalni značaj. Najrazvijeniju željezničku mrežu na indokineskom poluostrvu ima Tajvan, zatim Mijanmar (Burma), i Kambodža.

Preko ovog dijela svijeta, zbog povoljnog geografskog položaja, vode brojne značajne interkontinentalne međunarodne vazdušne linije (Evropa- JZ Azija – Australija, JI Azija – Japan – Australija), pa ovdašnji aerodromi su važne usputne stanice i raskrsnice, najznačajniji su u Bangkoku, Singapur, Džakarti, Manili i Hongkongu.

Srednji istok i Indija obuhvata Indiju, Iran, Avganistan, Pakistan, Nepal, Bangladeš i Šri Lanku. Opšta karakteristika saobraćaja su nerazvijene i slabo povezane saobraćajne mreže. U

planinskim djelovima ovih zemalja se zadržao karavanski saobraćaj kao jedini, a ukoliko su uslovi pogodniji njega zamjenjuje kolski saobraćaj. Drumovi sa savremenim kolovozom postoje samo u Indiji i Iranu. I ovdje se, kao i u jugoistočnoj Aziji, zapaža izolovanost i nepovezanost kopnene mreže saobraćajnica.

Za razliku od drumskog željeznički saobraćaj je dosta razvijeniji, posebno u Indiji koja ima oko 72 000 km pruga. Glavni problem je preopterećenost i zastarjelost voznog parka, pa su česte saobraćajne nesreće, uz to slabe su tehnološko – eksploatacione mogućnosti, razmještaj je neravnomjeran i nema povezanosti sa susjednim državama. Poslije razgraničenja između Indije i Pakistana mnoge pruge su presječene pa je otežano efikasno korišćenje mreže.

Pomorski saobraćaj je uglavnom orijentisan na izvoz sirovina (nafte, rude gvožđa, oplemenjivača čelika, jute, čaja) glavne luke su: Karg, Terminal, Karači, Čitagong. Rječni saobraćaj se obavlja na Gangu, Indu, Bramaputri i njihovim plovnim pritokama. Uslovi plovidbe su veoma promenjivi i nestabilni zbog velikog kolebanja vodostaja, u deltamama su otežani zbog brojnih ostrva, sprudova i vegetacije mangrovine. Rječni saobraćaj je neefikasan zbog primitivnih plovnih sredstava.

U vazдушnom saobraćaju međunarodni značaj imaju aerodromi u Teheranu, Karačiju, Nju Delhiju, Bombaju, Kolombu, Kalkuti i Daki koji se nalaze na glavnim vazдушnim koridorima Azije.

Sjeverna Afrika sa Arabijskim poluostrvom obuhvata pustinsko-stepske predjele između mediteranskog primorja Afrike na sjeveru i savanskih predjela na jugu, produžavajući se na istoku na Arabijsko poluostrvo. U nepovoljnim pustinskim uslovima i sa veoma rijetkom naseljenošću osnovni vid saobraćaja u prošlosti bio je karavanski od mediteranskih luka do doline Nigera i od atlantske obale do Crvenog mora, Meke i Medine. Oslobođanjem ovih oblasti od kolonijalne vlasti dolazi do privrednog razvoja i izgradnje savremenih komunikacija koje potiskuju karavanski saobraćaj u pustinsku zonu. Grade se naftovodi od naftonosnih polja do luka. Istovremeno se povećava broj vazдушnih linija na sjeveru Afrike. Najznačajniji aerodromi su u Dakaru, Kartumu, Kairu, Amanu, Rijadu, Adenu, Bahreinu i El Kataru. Ovim se ova nepristupačna pustinska oblast saobraćajno aktivira i uključuje u međunarodne saobraćaje tokove.

Tropska Afrika obuhvata središnji dio afričkog kontinenta obrastao tropskim šumama koje prema sjeveru i jugu prelaze u savane sa rijetkim drvećem i žbunaste savane. Na ovom prostoru, gdje su se formirale brojne slobodne afričke države – nekadašnje kolonije, prirodni uslovi, posebno geomorfološki i klimatski su veoma različiti. Zbog opšte privredne nerazvijenosti saobraćajna mreža je ovdje veoma rijetka, heterogena u pogledu strukture nepovezana. Tradicionalne vrste saobraćaja na kopnu i vodi su se dugo održavale, samo gdje je to trebalo za potrebe eksploatacije prirodnih bogatstava kolonijalne vlasti su gradile željezničke pruge do najbližih pristaništa. Na plovnim rijekama i jezerima (Senegal, Kongo, Niger, Viktorija, Tanganjika, Njasa, Albertovo j.) oživljava vodenim saobraćaj.

Poslije 60-tih godina prošlog vijeka, oslobođanjem od kolonijalne vlasti ovih područja mreža saobraćajnica se razvija brže i organizovanije. Uporedo sa kopnenim i vodenim razvija se

vazdušni saobraćaj. Od luka se istuče: Mombasa, Dar el Salam, Takoradi, Fritaun, Lagos i Luanda, a od aerodroma: Najrobi, Brazavil, Keno, Akra, Abidžan i Lusaka.

Južna Afrika je područje pustinjskih, stepsko-savanskih, sredozemnih i vlažnih tropskih predjela Južnoafričke Republike, Bocvane i jugozapadne Afrike. Saobraćaj je razvijen samo u JAR-u, koja ima najbolju saobraćajnu mrežu i infrastrukturu u cijeloj Africi. Željezničke pruge povezuju sve glavne luke (Keptaun, Port Elizabet, Durban) i njihovo zaleđe, a značajna je i drumska mreža saobraćajnica. Značajni su i pomorski i vazdušni saobraćaj koji služe isključivo za međunarodni saobraćaj.

Srednja i sjeverna Kanada sa Aljaskom ovo su predjeli subarktičke zone i do sredine prošlog vijeka saonički saobraćaj je bio jedini vid saobraćaja, koji je samo ponegdje dopunjavao veoma ograničen sezonski vodeni saobraćaj (pomorski, riječni i jezerski). Značajne promjene u saobraćaju inicirali su intenzivna eksploatacija prirodnih bogatstava i povoljan geografski položaj. Izgrađuju se željezničke pruge i naftovodi, plovne rijeke Jukon i Mekenzi se sve više koriste, grade se i drumske saobraćajnice. Vazdušni saobraćaj se intenzivno razvija zbog specifičnih klimatskih uslova na kopnu (koji su dosta nepogodni za drumske saobraćajnice), izgrađuju se aerodromi u unutrašnjosti Kanade, na Bafinovoj zemlji, u Hadsonovom zalivu, na Grenlandu (vzadušne linije vode do Islanda i Evrope). Posebno je do izražaja došao tranzitni vazdušni saobraćaj uspostavljanjem linija između Sjeverne Amerike i Evrope (koje su znatno kraće od upredničkih linija). Ovo je uključilo američki sjever u međunarodne saobraćajne tokove i smanjilo njegovu izolovanost.

Južna Kanada i SAD je područje sa najrazvijenijim i najorganizovanijim saobraćajem u svijetu sa zastupljenošću svih saobraćajnih grana. Moderan (u tehničko-eksploatacionom smislu) i brojna vozna park, savremena i razgranata mreža sa najmodernijom mehanizacijom, sigurnosno-signalnim i navigacionim uređajima su karakteristike željezničkog saobraćaja ove oblasti. Uglavnom je namijenjen za prevoz robe, gdje još uvijek ima vodeću ulogu pored jake konkurencije drumskog i cjevovodnog saobraćaja. Zahvaljujući transkontinentalnim prugama uporedničkog pravca omogućen je prevoz na duge relacije, a u strukturi roba preovlađuju uglavlj, rude, nafta i žitarice. Najveći robni tokovi odvijaju se između velikih atlantskih luka, industrijskog rejona Velikih jezera i agrarnog područja Srednjeg zapada. Putnički saobraćaj je, uprkos udobnosti i savremenosti saobraćajnih sredstava zanemarljiv (oko 3 %).

Drumski saobraćaj, u čijoj strukturi najveći dio čine moderne saobraćajnice (2/3) i auto putevi (1/4) izuzetno je razvijen, zbog toga je on veoma bitan u prevozu robe i dominirajući u prevozu putnika. Ovakva masovnost drumskog saobraćaja izaziva probleme zagušenosti saobraćaja u velikim gradovima, pa se oni rešavaju ukidanjem ličnog i uvođenjem javnog prevoza.

Značajan dopuna drumskom saobraćaju je cjevovodni. Prvi cjevovod u svijetu izgrađen je u SAD-u 1865. godine, dužine 6,5 km. Najgušću mrežu naftovoda imaju SAD imaju oko 700 000 km cjevovodne mreže. Glavni naftovodi vode od najvećih proizvodnih područja: Teksasa i Meksičkog zaliva, ka prerađivačima duž atlantske obale i prema Velikim jezerima. Kanada takođe ima duge naftovode (Edmonton-Toronto dug preko 3 000 km). Za eksploataciju nafte iz Aljaske izgrađen je Transaljaske naftovod dug preko 1 500 km koji vodi do prerađivačkih centara nafte u SAD.

Ovdje postoje veoma povoljni uslovi za organizovanje unutrašnjeg vodenog saobraćaja i on je veoma razvijen na Velikim jezerima, gdje saobraća velika flota. Značajan doprinos razvoju ovog saobraćaja dala je izgradnja kanala između srednjeg toka rijeke Hadson i jezera Iri (korišćenjem rijeke Sent Lorensa) koji omogućava vezu centra Sjeverne Amerike sa Atlantskim okeanom (od Ontarija). Takođe, intenzivan saobraćaj se odvija na rijekama Misisipiju i 30 njegovih pritoka, od kojih su Ilionis i Ohajo kanalisani i spojeni sa Velikim jezerima. Raste i značaj priobalnih kanala koji povezuju donje tokove atlantskih pritoka i pritoka Meksičkog zaliva. U obimnom robnom prometu na unutrašnjim vodama dominiraju uglj, boksit, pamuk, žitarice i proizvodi crne metalurgije.

Pomorski saobraćaj čine veoma intenzivne obalske i linijske plovidbe. Obalska plovidba se odvija duž atlantske i pacifičke obale i Meksičkog zaliva između brojnih luka. Ovdje je veoma značajan Panamski kanal koji povezuje atlantske i pacifičke obale. Međunarodni pomorski saobraćaj odvija se preko velikih luka: Njujork, Filadelfija, Hjuston, Baltimor, Montreal, Nju Orleans, Baton Ruž, Los Anđeles, San Francisko i Vankuver. Uglavnom služi za razmjenu robe (uvoz nafe i ostalih sirovina, izvoz industrijskih proizvoda, žitarica i pamuka). Pored američkih i kanadskih flota angažovane su i brojne flote koje plove pod zastavom drugih zemalja (Panama, Liberija i druge).

Vazdušni saobraćaj ovog područja je najrazvijeniji u svijetu, sa gustom mrežom aerodroma, pa su međusobno povezana sva veća naselja za međusobni prevoz putnika, pošte i određenih vrsta robe. Međunarodni vazdušni saobraćaj je veoma bitan i razvijen. On je osnovni vid komunikacije ovog područja sa ostatkom svijeta.

Karipsko područje zahvata priobalne zemlje Karipskog mora (Meksiko, zemlje Srednjoameričke prevlake, Male i Velike Antile, priobalna područja Kolumbije i Venecuele. Iako južnim dijelom izbija na Meksički zaliv (dakle dijelom pripada ovoj regiji) SAD se u pogledu razvijenosti saobraćaja značajno razlikuju od drugih zemalja ovog područja. Dosta nepovoljni prirodni uslovi (vertikalna rasčlanjenost reljefa i tropska vegetacija) uslovili su različite uslove za razvoj saobraćaja i različit nivo njegove razvijenosti u pojedinim zemljama ovog područja. Najrazvijeniji kopneni saobraćaj ima Meksiko, posebno drumski gdje dominira Pan-američki auto put od sjeverne do južne granice zemlje. Željeznička mreža je razbijena, nepovezana i često ima lokalni karakter.

U ovom području najvažnija saobraćajna grana je pomorski saobraćaj kojim se ove zemlje povezuju ne samo međusobno (postoje brojne linije između pojedinih ostrva Antilskog arhipelaga), već i sa ostatkom svijeta. On uglavnom služi za izvoz sirovina (nafta, gvožđe, olovo, cink) i tropskog voća i ostalih plantažnih kultura (duvan, banane, šećerna trska, kafa). Ogroman značaj za ovo područje ima Panamski kanal, jer oko 40% prometa kroz ovaj kanal optada na unutrašnji promet sa SAD-om, a ostalih 60% na interkontinentalni saobraćaj. Ni jedna luka u ovom području nema centralni značaj, izuzev luka SAD-a na obali Meksičkog zaliva i luke Marakaibo (Venecuela) koja je specijalizovana za utovar nafte.

Vazdušni saobraćaj ima sve veći značaj za ovo područje, preko njega vode linije između S. i J. Amerike, veze unutar Kariba i prema Evropi. Poseban značaj imaju Meksiko sa preko 180 aerodroma i Venecuela.

Andsko-pacifička oblast zahvata Kolumbiju, Ekvador, Peru, Boliviju i Čile, najveći dio teritorije zahvataju Andi i sve zemlje (izuzev Bolivije) imaju izlaz na Pacifik. Problem je povezati pacifičku obalu sa unutrašnjošću, zbog visoke barijere Anda, što je donekle riješeno izgradnjom dvije transandske željeznice (Arika – La Paz - Tukuma – Rozario i Valparaiso – Mendoza –Buenos Ajres). U zadnje vrijeme se grade moderni putevi, pa drumski saobraćaj preuzima vodeću ulogu i u ovom području.

U pomorskom saobraćaju dominantna je obalna plovidba, posebno u oblastim koje su ekonomski upućene na more. Linijske plovidbe se uglavnom usmjeravaju prema Panamskom kanalu, odatle prema SAD-u ili Evropi.

Vazdušni saobraćaj je dugo bio limitiran visinom Anda, međutim danas, zahvaljujući usavršavanju aviona, on je riješen, ali glavni problem za ovaj vid saobraćaja je izgradnja dugih pista, pa su aerodromi uglavnom locirani duž pacifičke obale.

Sliv Amazona i Orinoka zahvata neprohodna tropska područja Amazonije koja su još u fazi saobraćajno-geografskog otvaranja. Pored tradicionalnih vrsta saobraćaja kojim se služi domorodačko stanovništvo, glavne saobraćajnice su plovni vođeni tokovi Amazona i Orinoka i njihovih pritoka.

Željeznički i drumski saobraćaj, uz izuzetak transamazonske željeznice, su veoma skromni zbog bujne tropske vegetacije. Znatno je intenzivniji pomorski saobraćaj duž atlantske obale od Džordžtauna do Salvadora, gdje su skoncentrisani proizvodni kapaciteti i glavina stanovništva ove oblasti. Zaleđe je dosta izolovano. U ovom području je, da bi se smanjila izolovanost izgrađen glavni grad Brazila Brazilija do kojeg je izgrađen savremeni auto put i željeznička linija.

Vazdušni koridori u ovoj oblasti nemaju mnogo uporišnih tačaka.

Sliv La Plate i jugoistočnog atlantskog primorja je saobraćajno najrazvijeniji dio Južne Amerike, obuhvata Argentinu, Urugvaj, Paragvaj i južni Brazil, pa se izdvaja kao posebna saobraćajno-geografska cjelina. Ovdje je najgušća koncentracija željezničke mreže koja je posebno razvijena u Argentini. Drumska mreža je takođe značajna sa dužnom preko milion km, posebno je razvijena u oblasti zapadnih Pampa. Značajna dopuna drumskom saobraćaju je plovni sistem rijeke La Plate (Parana, Urugvaj, Paragvaj) kojim je kontinentalni dio povezan sa svijetom.

Pomorski saobraćaj je znatno razvijen zbog upućenosti na atlantsku obalu, pa su svi veći gradovi ujedno i najvažnije luke ove oblasti. Po obimu prometa ističu se Buenos Ajres, Rio de Žaneiro, Montevideo. Od njih vode pomorski putevi prema Evropi i SAD, koje su i najvažnije pomorske veze ove oblasti.

U vazdušnom saobraćaju uvodeću ulogu imaju Brazil i Argentina, posebno je značajan aerodrom Ezeiza kod Buenos Ajresa, kao i aerodromi u Rio de Žaneiru i Sao Paulu. Pored prometa putnika veoma su bitni za unutrašnji i međunarodni saobraćaj robe.

Australija je prilično udaljena i izolovana što je njen osnovni problem kada je u pitanju saobraćaj, posebno međunarodni. Saobraćajna mreža ovog kontinenta, koji se nalazi van glavnih tokova svjetskog saobraćaja, je asimetrično razvijena i nepravilno razmještena.

Najveći dio je, zbog karakteristika klime (velike pustinje na najvećem dijelu kontinenta) skoncentrisan na juugoistoku kontinenta.

Najveći nedostatak željezničke mreže koja je građena za potrebe rudarstva i stočarstva su različite širine kolosijeka. Najgušća mreža je između Brizbejna i Adelajda na JI zemlje i oko Perta u krajnjem jugozapadnom dijelu. Glavna pruga vodi od Brizbejna preko Sidneja, Kanbere, Melburna, Adelajda i Kalgorija do Perta. Druga vodi od Darvina do Adelajda.

Drumska mreža, pogotovo kvalitetna i savremena skoncentrisna je uglavnom na jugozapadu i jugoistoku zemlje.

Pomorski saobraćaj povezuje pojedine gradove obalnom plovidbom i održava prekomorske veze sa ostalim kontinentima. Oba vida su veoma važni i razvijeni, glavne pomorske luke su: Sidnej, Melburn, Brizbejn, Adelejd i Pert. Preko njih se izvozi vuna, meso, rude, žitarice i uvozi industrijska roba.

Vazdušni saobraćaj je doprinio povezivanju ovog udaljenog kontinenta sa ostatkom svijeta, u kojem dominiraju sjeverozapadni (Pert – Darwin – Singapur) i transpacički pravac (Sidnej – Havaji – SAD, Guam – Japan). Veoma je zastupljen i unutrašnji vazdušni saobraćaj, posebno na ovim transkontinentalnim pravcima.

Okeanija je južni i jugozapadni dio Pacifika, čine ga ostrva Melanezije, Mikronezije i Polinezije. Ovdje je osnovni vid komuniciranja pomorski saobraćaj, saobraćajna sredstva su brojni čamci domorodačkog stanovništva i razne vrste brodova. Ovo područje je u tranzitnoj zoni vazdušnog saobraćaja između S. Amerike i Australije, pa su na pojedinim ostrvima (Fidži) izgrađeni aerodromi.

Kopneni saobraćaj je zastupljen samo na Novom Zelandu gdje je izgrađena gusta mreža drumskih i željezničkih saobraćajnica.

Polarne oblasti su saobraćajno izolovane zahvaljujući klimi i uglavnom su van granica ekumene, mada postoje istraživačke stanice i koriste se određeni vodeni i vazdušni putevi, ali znatnog ograničenja. Karakteristika ovih oblasti su ogromne naslage snijega i leda, s tim što Antarktik čini zaleđeno kopno (14 mil km²), a Arktik uglavnom zaleđeno more. Saobraćajni značaj Arktika je znatno veći jer ga okružuju sjeverni dijelovi Evrope, Amerike i Azije. Duž njegovih obala se u ljetnjem periodu godine obavlja saobraćaj ledolomcima na atomski pogon. Preko njega se obavljaju interkontinentalni vazdušni letovi kraćih rastojanja i upredničkog pravca (Japan - evropske zemlje).

Antarktik, zbog nižih temperatura (5-10°C niže od arktičkih) velike udaljenosti i izolovanosti, i snažnih vjetrova koji duvaju brzinom preko 200 km/h se nalazi van pomorskih i vazdušnih puteva svijeta.

Okeanske oblasti su karakteristične po pomorskom i vazdušnom saobraćaju. Intenzitet saobraćaja je veoma neujednačen, određen je privrednom strukturom i stepenom razvoja okeanskih obala, njihovim potrebama za robnim prometom i veličinom gravitacionog područja. U ovom smislu posebno se ističe sjeverni Atlantik koji je saobraćajno najznačajniji zbog robne razmjene S. Amerike i Evrope (pomorski i vazdušni saobraćaj). U novije vrijeme

na značaju dobija Tihi okean (pomorske i vazdušne veze S. Amerike i Azije i Australije), dok je značaj Indijskog okeana uglavnom tranzitnog karaktera.