

Ratko Zelenika*
Dušan Rudić**
Drago Pupavac***

LOGISTIKA POMORSKOG GOSPODARSTVA - ČIMBENIK AFIRMACIJE HRVATSKOG PROMETNOG I GOSPODARSKOG SUSTAVA *Logistics of the maritime industry - the factor of affirmation Croatian traffic and economic system*

ISSN 0469-6255
(197-204)

UDK 339.13:656.61
Prethodno priopćenje
Preliminary communication

Sažetak

Logistika pomorskoga gospodarstva kao specifična logistika, sastavni je dio složenog dinamičkog i stohastičkog logističkog sustava. Specifičnosti logistike pomorskoga gospodarstva proizlaze iz činjenice da se odnosi na brojne i složene logističke fenomene proizvodnih grana pomorskoga gospodarstva (brodogradnju, ribarstvo i eksploatacije morskih i podmorskih mineralnih sirovina), kao i brojne i složene logističke fenomene uslužnih grana pomorskoga gospodarstva (morsko brodarstvo, morske luke, primorski turizam i razne pomorske usluge - pomorske agencije, banke i osiguravajuće tvrtke, špediterske tvrtke, opskrbu brodova (...)). Temeljna pretpostavka ovoga rada jest da je logistika pomorskoga gospodarstva jedan od temeljnih čimbenika efikasnosti pomorsko-gospodarskog sustava te da logistika pomorskoga gospodarstva obogaćuje, dinamizira, integrira, afirmira i konkurentski profilira strukturu prometnoga i gospodarskoga sustava pomorskih država. Dobivene spoznaje u ovoj znanstvenoj raspravi trebaju ukazati na nužnost drukčijih rješenja s prijedlogom odgovarajuće koncepcije i poticajnih mjera koje će omogućiti da hrvatski prometni i gospodarski sustav izbori povoljnije mjesto na svjetskom tržištu.

Ključne riječi: logistika pomorskoga gospodarstva, pomorsko gospodarstvo, prometni i gospodarski sustav

Summary

The logistics of the maritime industry as a specific type of logistics is an integral part of a complex dynamic and stochastic logistics system. The specifics of maritime industry logistics derive from the fact that it covers numerous and complex logistics phenomenon of production processes in maritime

industry (shipbuilding, fishing and exploitation of sea and marine mineral resources) as well as numerous and complex logistics phenomenon of servicing processes in maritime industry (shipping, sea ports, tourism and different maritime services - marine agencies, banks and insurance companies, forwarding companies, ship chandlers (...)). The basic pre-assumption of this paper is that the maritime industry logistics represents one of basic factors of efficiency of maritime-economical system and the logistics of maritime economy enriches, integrates, affirms and profiles the competition of the structure of traffic and economic system of marine countries. The findings gained through this scientific debate should point to the necessity of different solutions with proposition of relevant plan and incentive measures which will enable the Croatian traffic and economic system to gain more favorable position in global market.

Key words: logistics of maritime industry, maritime industry, traffic and economic system

1. Uvod Introduction

Hrvatska, kao mala država, u svojoj tisućljetnoj borbi za afirmaciju vlastitih gospodarskih interesa ne samo da iste nije uspjela nametnuti u sklopu stranih državnih tvorevina, već često nije niti mogla slobodno raspolagati svojim prirodnim bogatstvima pa ni morskim resursima. Ta će činjenica točno prije 30 godina navesti Freda Singletona [4] da raspravu o pomorskoj orijentaciji bivšega jugoslavenskoga gospodarskoga prostora ocijeni potpuno suvišnom. Danas, trideset godina poslije, istočni dio Jadranskoga mora i povoljan geoprometni položaj Hrvatske ostaju i dalje nedostatno iskorišteni. I dok se takvo stanje do 1991. godine moglo pripisati interesima kopnenih republika bivše SFRJ i nametanju podunavske orijentacije [3, 74-75], danas se neizbježno nameće pitanje: Kome je u interesu daljnje zanemarivanje toga najvećega proizvodnoga resursa Hrvatske? Da bi se iznašao primjeren odgovor na to pitanje te znanstveno utemeljeno istražile mogućnosti da se pomorsko gospodarstvo prometne u najvažnijega pokretača razvitka hrvatskoga gospodarskoga i prometnoga sustava, istraživanja važna za ovaj rad

* Dr. sc. Ratko Zelenika, redoviti profesor na Ekonomskom fakultetu u Rijeci, Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka

** Dr. sc. Dušan Rudić, docent, Prometni odjel, Veleučilište u Rijeci

*** Mr. sc. Drago Pupavac, profesor Željezničko-tehničke škole u Moravicama

koncentrirat će se na područje logistike, kako bi se separadni dijelovi logističkoga sustava pomorskoga gospodarstva povezali u jedinstvenu cjelinu te na takav način pridonijelo stvaranju konkurentskoga okvira za kontinuirano unapređenje pomorskih djelatnosti (brodarstva, luka, turizma, pomorskih usluga) i afirmaciju cjelokupnoga hrvatskoga prometnoga i gospodarskoga sustava.

Iz takve problematike i problema istraživanja determinira se i predmet istraživanja: istražiti i odrediti relevantne značajke pomorskoga gospodarstva i njegovoga logističkoga sustava, pa za svaki podsustav predložiti mjere njegove afirmacije, rasta i razvitka u svrhu ubrzanja razvitka svih grana pomorskoga gospodarstva, jer je to od općeg nacionalnoga interesa Republike Hrvatske kao pomorske države.

Sukladno s tim postavljena je radna hipoteza: Novim znanstvenim činjenicama o relevantnim obilježjima logistike pomorskoga gospodarstva moguće je dinamizirati, integrirati, afirmirati i konkurentski profilirati strukturu prometnoga i gospodarskoga sustava Republike Hrvatske te izravno i bitno utjecati na povezivanje obalnih i kopnenih razvojnih središta države i njih s razvojnim središtima država srednje Europe.

2. Procesi na hrvatskom gospodarskom prostoru

The processes in Croatian economic area

S obzirom da u prostoru Republike Hrvatske dominiraju panonsko i jadransko područje razumljivo je da, uz povijesne čimbenike i geoprometni položaj prostora, obilježja resursa tih dvaju područja determiniraju razvojne strategije gospodarskoga i prometnoga sustava Republike Hrvatske. Jadranskom području osnovno obilježje daje pomorski položaj, koji je uvjetovao razvitak pomorskoga gospodarstva kao značajnoga agregata narodnoga gospodarstva Republike Hrvatske. Obilježje panonskoga područja su ravničarski krajolici s plodnim tлом te je ovo područje najvažnije poljoprivredno područje Republike Hrvatske.

Nakon osamostaljenja hrvatsko gospodarstvo istodobno je involvirano u tri simultana i međuovisna procesa:

1. u proces tranzicije, kao poseban oblik prijelaza s komandnoga na slobodno tržišno gospodarstvo;
2. u proces nacionalne prometne i gospodarske integracije kako bi se međusobnom integracijom što prije nadvladale razlike regionalno nedostatno povezanoga prometnoga i gospodarskoga sustava, te ostvarila stoljetna težnja za kvalitetnim povezivanjem primorske i kontinentalne Hrvatske;
3. u proces globalizacije, tj. uključivanja u međunarodne integracije kako bi se osigurao stabilniji gospodarski razvoj i poboljšao politički položaj.

Da bi hrvatsko gospodarstvo uspješno prošlo kroz navedene procese, odnosno izašlo na dobar krug razvoja, čini se primjerenim povratiti izgubljeni evolucijski

kontinuitet te se u budućem gospodarskom razvoju osloniti na one gospodarske aktivnosti ili resurse po kojima je Hrvatska poznata i u globalizacijskom prostoru. Proizvodne i uslužne grane pomorskoga gospodarstva, poljoprivreda i na njoj utemeljena prerađivačka industrija, te daljnja izgradnja i modernizacija prometnoga sustava zasigurno zavrjeđuju posebnu pozornost, kao propulzori budućega razvoja. Da bi se takav gospodarski razvoj i dogodio, pobrojane gospodarske djelatnosti zahtijevaju pružanje raznih oblika financijske i sustavne podrške čime se, radi ograničenih financijskih mogućnosti države, dodatno usložava izlazak na dobar krug razvoja hrvatskog narodnoga gospodarstva. Takva činjenica upućuje na potrebitost odgovarajuće strukturne politike, usmjerene na ljudske potencijale, regionalni razvoj i poboljšanje logističkoga sustava u cjelini.

3. Temeljna obilježja pomorskoga gospodarstva i logistike pomorskoga gospodarstva

The relevant characteristics of maritime industry and logistics of maritime industry

Pomorsko (maritimno) gospodarstvo pojmovno se razlikuje od kontinentalnoga gospodarstva zbog toga što je orijentirano na proučavanje iskorištavanja mora kao prirodnoga resursa. U pomorsko gospodarstvo ulaze, kao proizvodne grane, brodogradnja, ribarstvo i eksploatacija morskih i podmorskih mineralnih sirovina i, kao uslužne grane, morsko brodarstvo, morske luke, primorski turizam i brojne pomorske usluge (pomorske agencije, pomorske banke i osiguravajuće tvrtke, pomorska špedicija, opskrba brodova i sl.) [7, 11]. Pomorsko gospodarstvo je dio narodnoga gospodarstva kao cjeline. Iz toga slijedi dvostruka važnost pomorskoga gospodarstva u narodnom gospodarstvu: 1) kao autonomnoga sustava i njegovoga udjela u kreiranju novostvorene vrijednosti, 2) kao podsustava koji multiplikativno djeluje u obogaćivanju agregata drugih brojnih podsustava narodnoga gospodarstva. Primorski turizam, brodogradnja i morsko brodarstvo zauzimali su najznačajnije mjesto u pomorskom gospodarstvu Republike Hrvatske tvoreći oko 10% društvenoga proizvoda narodnoga gospodarstva. Udio morskih luka i ribarstva nije prelazio 1,5%. U prijeratnom razdoblju hrvatska brodogradnja imala je udjel oko 6% svjetske brodogradnje, brodarstvo 4% svjetske tonaže, a morske luke 1% svjetskoga pomorskoga prometa. Broj zaposlenih u pomorskom gospodarstvu iznosio je 8,4% od ukupnoga broja zaposlenih. Također se čini primjerenim istaknuti da je samo bivše špeditersko poduzeće Transjug (današnja Transadrija) imalo više od dvije tisuće zaposlenih, ili skoro 25% svih zaposlenih u svim jugoslavenskim špediterskim poduzećima te da je po svim svojim relevantnim obilježjima bilo među desetak vodećih špediterskih poduzeća u svijetu. Premda je nakon osamostaljenja hrvatsko pomorsko gospodarstvo

¹ Sudjelovanje pomorskoga gospodarstva u bruto domaćem proizvodu Hrvatske smanjilo se na ispod 5%, u broju zaposlenih na oko 6%, a u ukupnim investicijama na svega 3,5%.

zapalo u veću krizu¹ nego druge gospodarske djelatnosti, čini se primjerenim ustvrditi da budući gospodarski profil Hrvatske treba proizlaziti iz njezine snažne pomorske orijentacije.

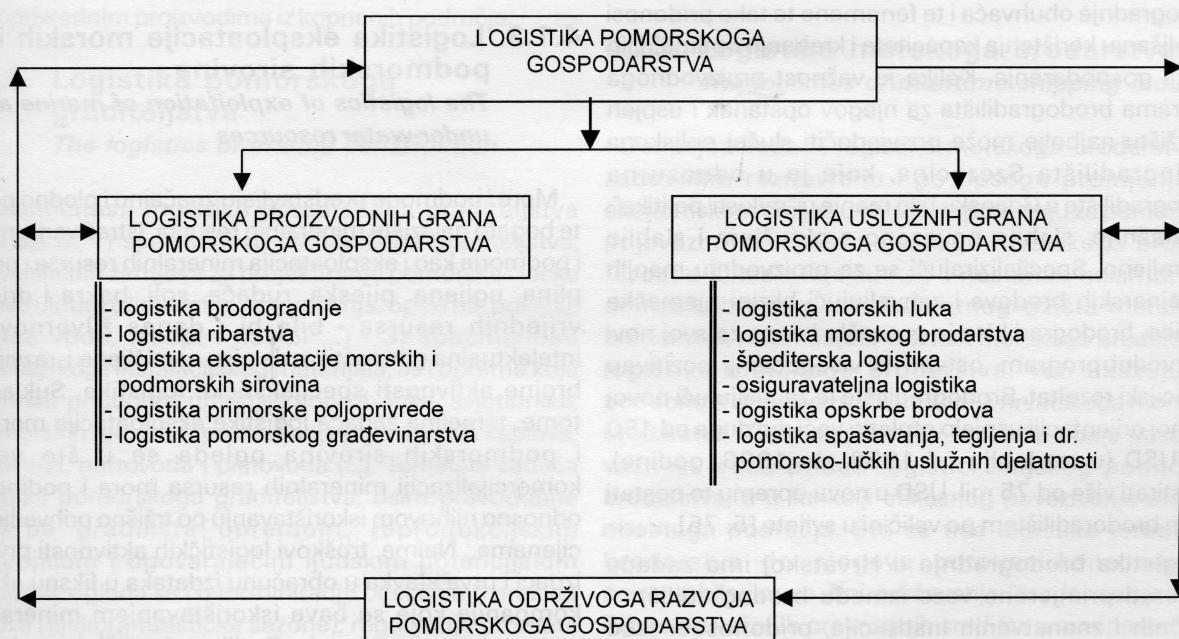
Da bi se hrvatski gospodarski sustav pomorski profilirao potrebno je istražiti učinke logistike kao znanosti i logistike kao aktivnosti na kreiranje potencijalno snažnoga pomorskoga gospodarstva, odnosno mogućnosti da se pomoću konkurentskoga profiliranja pomorskoga sustava konkurentski profilira cjelokupno hrvatski prometni i gospodarski sustav. Logistika pomorskoga gospodarstva kao znanost predstavlja skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja, rabeći principe brojnih i složenih aktivnosti, pomoću logističke (prometne i gospodarske) infrastrukture, logističke suprastrukture, drugih resursa i integralnoga logističkoga informacijskoga pomorskoga sustava, povezuje (spaja) izravno i/ili neizravno sve specifične gospodarske aktivnosti pomorskoga gospodarstva tako da se koordinacijom razvoja njegovih važnijih podsustava eliminiraju težnje za ostvarivanjem parcijalnih ciljeva i tako osigura primjeren razvoj pomorskoga gospodarstva kao integralne cjeline. Važno obilježje logistike pomorskoga gospodarstva jest da se ona ne zadovoljava promatranjem i izučavanjem izoliranih pojava i elemenata pomorskoga gospodarstva, već da ih izučava u međuodnosu s drugim podsustavima narodnoga gospodarstva, i to kao bitan i afirmativan podsustav narodnoga gospodarstva s brojnim multiplikativnim učincima.

Nova logistička rješenja unutar pomorskoga gospodarstva trebaju imati sva obilježja Schumpeterove kreativne destrukcije (visoke tehnologije), kako bi se neiskorišteni jadranski prostor valorizirao ne samo kao prirodno bogatstvo, već i kao proizvodni kapital Hrvatske.

U tom kontekstu posebice je zanimljiva priča [2, 65-66] o preoceanskom brodu s početka 1950-ih, koji je tada smatran umirućim. Naime, sve važnije prognoze govore su da će biti zamijenjen zračnim transportom, osim u slučaju rasutoga tereta. Glavni razlog crnim prognozama bio je u tomu što je brodarstvo pogrešno usmjeravalo svoje napore godinama u pravcu nepostojećih rezultata. Ono je pokušavalo projektirati i graditi brže brodove, kao i brodove koji troše manje goriva i imaju manju posadu. Ono se koncentriralo na ekonomičnost brodova dok su u plovidbi na moru ili se nalaze u tranzitu između dviju luka. Rješenje je bilo jednostavno: odvojiti ukrcaj od skladištenja tereta, tj. obaviti ukrcaj na kopnu, gdje ima dovoljno prostora i gdje se to može učiniti prije nego brod dođe u luku. Na taj način pripremljeni teret odmah se ukrcava i brod može isploviti. Odgovor je pronađen u formuli brodova "roll-on, roll-off" i potpuno kontejneriziranih brodova (tj. brodova matica kapaciteta i više od 6 000 TEU). Rezultati su bili iznenađujući. Teretni pomorski promet uvećan je za tridesetak godina gotovo pet puta. Troškovi su smanjeni u prosjeku za 60%. U mnogim slučajevima vrijeme zadržavanja u lukama skraćeno je za tri četvrtine, a samim tim i zakrčenje luka, kao i štete od krađa. Drugi pozitivni učinci na svjetsko gospodarstvo čine se gotovo nemjerljivim.

4. Podsustavi logističkoga sustava pomorskoga gospodarstva *Sub-systems of logistic system of maritime industry*

Složeni, dinamički i stohastički logistički sustav pomorskoga gospodarstva (cf. shemu 1) predstavlja specifičan dio logističkoga sustava koji čine dva



Shema 1. Podsustavi sustava logistike pomorskoga gospodarstva
Scheme 1. Sub-system of logistic system of maritime industry

temeljna logistička podsustava, i to: logistika proizvodnih grana pomorskoga gospodarstva i logistika uslužnih grana pomorskoga gospodarstva. Oba podsustava su kao i sam logistički sustav pomorskoga gospodarstva snažno oslonjeni na podsustav logistike održivoga razvoja pomorskoga gospodarstva.

4.1. Logistika proizvodnih grana pomorskoga gospodarstva

The logistics of production processes of maritime industry

Logistika proizvodnih grana pomorskoga gospodarstva kao složeni, dinamički i stohastički podsustav logistike pomorskoga gospodarstva obuhvaća brojne logističke fenomene brodogradnje, ribarstva, eksploatacije morskih i podmorskih sirovina, primorske poljoprivrede i pomorskoga graditeljstva.

4.1.1. Logistika brodogradnje

The logistics of shipbuilding industry

Brodogradnja je tipičan posao krupnoga kapitala, te se iščitavanjem stanja knjige narudžbi mogu "iščitati" i ukupna buduća gospodarska kretanja. Takva konstatacija upućuje na veliko značenje logistike u brodogradnji. Temeljna zadaća logistike brodogradnje ogleda se u dobavi opreme, raznih uređaja, dijelova, materijala i brojnih drugih logističkih usluga potrebnih prigodom gradnje brodova. Tako logistika brodogradnje svojim aktivnostima izravno pridonosi povećanju vrijednosti broda. No, logistika brodogradnje se ne odnosi samo na novogradnju, već i na remont i rekonstrukciju brodova. Nadalje, kako sva brodogradilišta osim svojega osnovnoga programa – gradnje brodova imaju i brojne srodne programe, primjerice proizvodnju metalnih konstrukcija, opreme, cjevovoda (...), logistika brodogradnje obuhvaća i te fenomene te tako pridonosi poboljšanju korištenja kapaciteta i kreiranju optimalnijih uvjeta gospodarenja. Kolika je važnost proizvodnoga programa brodogradilišta za njegov opstanak i uspjeh na tržištu najbolje može posvjedočiti slučaj poljskoga brodogradilišta Szczecina, koje je u odnosu na brodogradilište u Gdansku bilo manje u "milosti politike", siromašnije, slabije povezano s okruženjem i slabije opremljeno. Specijalizirajući se za proizvodnju manjih kontejnerskih brodova i zahvaljujući blizini njemačke granice, brodogradilište je pronašlo kupce za svoj novi proizvodni program, ostvarivši višegodišnji pozitivan financijski rezultat. Brodogradilište je zahvaljujući novoj tržišnoj orijentaciji uspjelo otplatiti veći dio duga od 150 mil. USD (u razdoblju od 1989. do 1998. godine), investirati više od 75 mil. USD u novu opremu te postati petim brodogradilištem po veličini u svijetu [5, 75].

Logistika brodogradnje u Hrvatskoj ima zadaću osigurati primjerene veze između brodogradilišta i stručnih i znanstvenih institucija, pridonoseći tako razvoju inicijativa i poticanju postojećih kreativnih snaga, odnosno osiguranju punoga doprinosa svih zaposlenih u brodograđevnoj i drugim pomoćnim industrijama i obrtima. Tako logistika brodogradnje, osim

konkurentnoga izvoza brodova, može pridonijeti i konkurentnijem izvozu kompletnoga know-how. Sukladno tome, temeljna zadaća logistike brodogradnje ogleda se u osiguranju daljnje i stalne ekspanzije izvoza pomoću pune implementacije individualnoga marketinga te razvijene koncepcije agresivnoga marketinga, posebice kod licitacija, kad posao dobiva najpovoljniji te potrebama i zahtjevima kupaca najprilagođeniji ponuđač.

4.1.2. Logistika morskoga ribarstva

The logistics of fishing industry

Neovisno o problemima u kojima se nalazi, hrvatsko morsko ribarstvo jedna je od rijetkih grana u proizvodnji hrane koja ima pozitivnu vanjskotrgovinsku bilancu. Ribolov, marikultura, promet ribom i njena prerada četiri su temeljna segmenta u kojima logistika može i treba postići uspješnost morskog ribarstva. Logistika morskoga ribarstva treba, prije svega, po konkurentnim cijenama osigurati sirovine za potrebe domaće prerađivačke industrije (koja koristi tek trećinu svojih kapaciteta), kreirati konkurentne mogućnosti za razvitak marikulture te pridonijeti učinkovitijoj i organiziranijoj trgovini ribom i ribljim prerađevinama. Zbog toga što je Jadransko more relativno siromašno ribljim naseobinama čini se primjerenim istaknuti da logistika morskoga ribarstva u Hrvatskoj treba biti u funkciji potpore i razvoja malih ribara i malih ribarskih zajednica, tj. lokalnoga gospodarstva. Sukladno tome, čini se potrebitim posebno osmisliti razvoj marikulture u hrvatskom priobalju za potrebe domaće prerađivačke industrije i potrebe turizma, a tek potom i za potrebe stranih kompanija. Nadalje, logistika morskoga ribarstva treba biti u funkciji osmišljavanja učinkovite kontrole ukupnoga ulova ribe kako bi se spriječilo pustošenje morskih naselja ribe i eliminirala nelojalna konkurencija gospodarskom ribolovu.

4.1.3. Logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina

The logistics of exploitation of marine and under-water resources

More i podmorje predstavljaju značajno i plodno polje, te bogato nalazište mineralnih resursa. Istraživanje mora i podmorja kao i eksploatacija mineralnih resursa - nafte, plina, ugljena, pijeska, rudače, soli, bakra i drugih vrijednih resursa - bila bi i danas žilvernova intelektualna gimnastika, da nisu osmišljene i razvijene brojne aktivnosti specijalističke logistike. Sukladno tome, temeljna zadaća logistike eksploatacije morskih i podmorskih sirovina ogleda se u što većoj komercijalizaciji mineralnih resursa mora i podmorja, odnosno njihovom iskorištavanju po tržišno prihvatljivim cijenama. Naime, troškovi logističkih aktivnosti prvi su izdaci i prva stavka u obračunu izdataka u fiksnu aktivnu kompanija koje se bave iskorištavanjem mineralnih resursa mora i podmorja. O njihovoj veličini te odnosu isplativih i neisplativih ulaganja u istraživanje i iskorištavanje mora i podmorja ovisi i efikasnost kompanija koje su se orijentirale na takvu vrstu

poslovanja. Zadaća logistike ogleda se u pronalaženju načina da se snize troškovi eksploatacije mineralnih resursa mora i podmorja te domaća proizvodnja učini konkurentnijom, a domaći proizvođači pomaknu s praga rentabiliteta ili iz zone gubitka. Ovo je vrlo značajno zato što domaća potražnja premašuju domaću proizvodnju te se sukladno tome ne dovodi u pitanje opravdanost proizvodnje, već visina troškova po kojoj se domaća proizvodnja odvija.

4.1.4. Logistika primorske poljoprivrede *The logistics of marine agriculture*

Poljoprivrednu proizvodnju karakterizira relativno dug proces proizvodnje, osobito proširenja proizvodnje (živih životinja, vinove loze, maslinika, plantaža smokava ...); jednom započeta proizvodnja se ne može u tijeku značajnije mijenjati ("što je zasijano to će biti i požnjeveno") ni po vrsti proizvoda ni po količini, no klimatski uvjeti mogu i te kako smanjiti ili dovesti poljoprivrednu proizvodnju do očekivane, dok tehnološki čimbenici, zbog izraženoga djelovanja zakona opadajućih prinosa, ne mogu značajnije u kratkom roku povećati poljoprivrednu proizvodnju. Specifičnosti logistike primorske poljoprivrede proizlaze iz same specifičnosti primorske poljoprivrede; glavni naponi logistike primorske poljoprivrede čini se da trebaju i moraju biti usmjereni na pospješivanje mogućnosti zalijevanja kultura te njihovu zaštitu od požara za ljetnih suša. Nadalje, uz primjereno organiziranu mrežu obrazovanja za efikasniju proizvodnju domaćih autohtonih mediteranskih kultura, uspostavu primjerenoga broja rasadnika za proizvodnju kvalitetnoga sadnoga materijala, staklenika i plastenika za proizvodnju ukrasnoga bilja i sl., logistika primorske poljoprivrede ima zadaću pripomoći osmišljavanju, modernizaciji i okrupnjavanju primorske poljoprivredne proizvodnje, ali i opskrbljenosti lokalnoga stanovništva i turista brojnim poljoprivrednim proizvodima iz kopnenih područja.

4.1.5. Logistika pomorskoga graditeljstva *The logistics of marine construction*

Specifičnosti logistike pomorskoga graditeljstva proizlazi iz: 1) specifičnosti pomorskoga graditeljstva, 2) specifičnih zahtjeva za projektiranje pomorske i lučke infrastrukture (dimenzije, opterećenja, opskrba, položaj, dubina vode, iskopi i nasipi ...) i 3) specifičnosti graditeljskog i instalacijskog materijala, ali i opreme koja se koristi prigodom gradnje morskih luka, svjetionika, nadmorskih mostova, postavljanja podmorskih kablova, vodovoda, naftovoda i plinovoda (...). Temeljna zadaća logistike pomorskoga graditeljstva, osim pravodobne opskrbe gradilišta opremom, reprodukcijom materijalom i ogovarajućim ljudskim potencijalom gradilišta, ogleda se i u terminiranju očekivanih prekida radova (tijekom turističke sezone), reguliranju prometa tijekom izvođenja radova, uklanjanju i saniranju posljedica neočekivanih prekida radova (vanjskih iznenadnih uzroka, poplava, požara, ali i problema vezanih uz financiranje), izboru odgovarajućih prometnih

sredstava na gradilištima, uspostavi komunikacija na gradilištima (...), a napose osiguranju efikasne veze između morskih i kopnenih infrastrukturnih i suprastrukturnih sredstava.

4.2. Logistika uslužnih grana pomorskoga gospodarstva *The logistics of services of maritime industry*

Logistika uslužnih grana pomorskoga gospodarstva kao složeni, dinamički i stohastički podsustav logistike pomorskoga gospodarstva obuhvaća brojne logističke fenomene morskih luka, morskoga brodarstva, primorskoga turizma, pomorske špedicije, pomorskoga osiguranja, spašavanja, opskrbe brodova (...).

4.2.1. Logistika morskih luka *The logistics of sea ports*

U suvremenim i prosperitetnim lukama logistika predstavlja jedan od temeljnih čimbenika privlačenja prometa, povećanja prihoda, daljnjega napretka i još veće konkurentne sposobnosti. Logistika morskih luka se bavi iznalaženjem primjerenih rješenja pred zahtjevima prijevoznika, vlasnika robe i okoliša. Ti zahtjevi mogu se sažeti u zadovoljavajućoj prostranosti lučkoga akvatorija, zadovoljavajućem pristupu luci, visokoj razini tehničke opremljenosti, primjeni suvremenih ukrajno-iskrajnih tehnologija, dobrom pripremi za ukraj i brzi iskraj ili prekrcaj, zadovoljavajućim skladišnim prostorima, suvremenim univerzalnim i specijaliziranim terminalima te razvijenošću brojnih drugih funkcija koje se mogu svrstati u logistiku. Značenje logistike morskih luka očituje se u njezinu doprinosu sniženju ukupnih troškova pomorskih prijevoza i omogućavanju povećanja propusne moći luka, koje su oduvijek bile, i ostale, karika koja predstavlja usko grlo kretanja robe između proizvođača i potrošača.

4.2.2. Logistika morskoga brodarstva *The logistics of maritime shipping industry*

Temeljna zadaća logistike morskoga brodarstva je zadovoljiti raznovrsnu i po opsegu promjenjivu i ekonomskom obilježju elastičnu potražnju za pomorskim prijevozom. Propast najvećega hrvatskoga brodara "Croatie Linea"- Rijeka, kao i nestanak nekih drugih domaćih brodara s turbulentnog tržišta morskoga brodarstva, ne umanjuju važnost morskoga brodarstva i logistike morskoga brodarstva, već ukazuju na potrebitost drukčijega promišljanja hrvatskoga morskog brodarstva. Zbog razuđenosti hrvatske obale posebnu važnost treba pridati logistici linijskog putničkog brodarstva, a u funkciji efikasnog povezivanja otoka i obalnoga područja. Što se tiče logistike teretnoga brodarstva do njegove potpune konsolidacije najrentabilnijim se čini održavanje "feeder servisa" od Rijeke do važnijih prekrcajnih središta u mediteranskim lukama uz ticanje luka Dures u Albaniji, Bar u Crnoj Gori i luke Ploče. Iako su te luke važne za rasuti i generalni teret, bitno je istaknuti da se sve više razvija i kontejnerski promet.

4.2.3. Logistika turizma

The logistics of tourism

Turizam u gospodarstvu Republike Hrvatske zauzima važno mjesto, jer veliki dio područja na kojima su ograničene i/ili narušene druge razvojne mogućnosti neprijeporno raspolaže povoljnim prirodnim uvjetima za razvoj turizma. Tako se turizam pozicionira kao jedna od prioritetnih grana hrvatskoga narodnoga gospodarstva koja posjeduje prednosti u usporedbi s međunarodnim okruženjem. Izostanci turizma (kao panaceje za ratom upropašteno narodno gospodarstvo) pripisuju se ponajprije činjenici da je turizam gospodarska grana koja ima visoku elastičnost reagiranja na ratne i druge nestabilnosti u području. Logistika turizma odnosi se na fenomene turističke infrastrukture (izgradnju smještajnih kapaciteta hotela, kampova, privatnih pansiona, sportskih terena, komunalnih objekata i sl.), prometne infrastrukture (moderne cestovne prometnice, zračne luke, plovne putove, morske luke, marine, pješačke i biciklističke staze ...), prometne suprastrukture i gospodarske infrastrukture (rent a car, rent a boat, informacijski punktovi, specijalizirane trgovine...). Logistika turizma u funkciji nautičkoga turizma, kruzinog turizma, organizacije turističkih putovanja, organiziranja prihvata turista, transfera, informiranja, opskrbljivanja, sportskih aktivnosti, animacije, izleta i sl., treba biti metom stalnih kvalitativnih poboljšanja, kako bi se ponudio konkurentan turistički proizvod.

4.2.4. Špediterska logistika

Forwarding logistics

Špediterska logistika, smjestivši se u okrilju tercijarne logistike, izravno i vrlo intenzivno participira svojim aktivnostima u brojnim vrstama specijalističkih logistika, odnosno logističkih podsustava, pospješujući njihovu efikasnost i efektivnost, ostvarujući tako svoju temeljnu gospodarsku zadaću pomoću velikih, srednjih i malih špediterskih poduzeća, koja osim klasičnih špediterskih usluga pružaju i sve veći broj logističkih usluga. To znači da su špediterska poduzeća, kao specijalisti za organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe, zainteresirana za kontinuirano širenje lepeze svojih poslova kako bi cjelokupni proces od točke isporuke do točke primitka bio obavljen na brz, siguran, stručan i ekonomičan način. Neprijeporno je da pojam špediterske logistike kao aktivnosti, osim aktivnosti klasične špedicije i klasičnoga špeditera (a to su svi temeljni, odnosno osnovni i specijalni špediterski poslovi), obuhvaća i određene logističke aktivnosti, primjerice: specifične uslužne djelatnosti u proizvodnji, preradi, doradi, obradi, održavanju sredstava za rad, pakiranju, signiranju, slaganju, vaganju, mjerenju tereta, ukrcaju (utovaru), iskrcaju (istovaru), prekrcaju (pretovaru), tramakanju, skladištenju predmeta prometovanja, paletiziranju robe (tj. formiranju paleta), zatim u punjenju i pražnjenju kontejnera i prijevoznih sredstava, nadalje fumigaciji, deratizaciji, dezinfekciji, posredovanju (kao prometni i agenti druge vrste), osiguranju, carinjenju, kupoprodaji, distribuciji, marketingu, menadžmentu,

kalkulaciji, financiranju, kontrolingu, (...), u praćenju obavljanja određenih aktivnosti, u pravnoekonomskom reguliranju odnosa između brojnih sudionika u logističkim procesima (...).

4.2.5. Osiguravateljna logistika

The logistics of shipping insurance

Zahvaljujući povoljnom zemljopisnom položaju, Hrvati su kao i drugi narodi na obalama Sredozemlja održavali brojne trgovačke, pomorske i druge veze te su se već zarana sreli s pojmom i potrebom osiguranja. Zadaća osiguravateljne logistike ogleda se u uspostavi takve mreže osiguravajućih tvrtki - po broju, sastavu i veličini,² koja će biti u stanju po konkurentnim troškovima pokriti rizike kojima su izloženi građani i brojni poslovni pothvati pomorskoga gospodarstva, ali i slijediti ih u njihovim poslovnim aktivnostima temeljem aktivnijega plasmana vlastitoga slobodnoga kapitala. Da bi se takva mreža osiguravatelja i razvila za potrebe pomorskoga gospodarstva, nužno je razviti primjerenu suradnju između osiguravajućih tvrtki i velikih domaćih tvrtki - posebice onih izvozne profilacije, osiguravajućih tvrtki i domaćih prijevoznika, prometnih agenata, špeditera (...). Upravo kroz razvijanje takve suradnje postižu se dvostruki pozitivni učinci: 1) smanjuju se troškovi osiguranja, i 2) proširuje se pokrivenost rizika. Najvažniji segment osiguravateljne logistike pomorskoga gospodarstva zasigurno predstavlja pomorsko osiguranje, tj. osiguranje pomorskih brodova, osiguranje robe u pomorskom prometu, osiguranje robe u međunarodnom multimodalnom prijevozu - ako u tom prijevozu sudjeluju pomorski brodovi, osiguranje brodova u izgradnji, osiguranje kontejnera, osiguranje odgovornosti pomorskih vozara, osiguranje odgovornosti brodopopravljača, osiguranje vozarine i drugih interesa. Sukladno tome, osiguravateljna logistika pomorskoga gospodarstva predstavlja jedan od temeljnih preduvjeta za uspostavu "mirnoga sna" na tržištu pomorskoga gospodarstva, jer "samo u mirnim morima obale cvatu".

4.2.6. Logistika opskrbe brodova

The logistics of shipchangers

Logistiku u svezi s učinkovitošću broda, kao reprezentiva morske karike u lancu svjetske trgovine, treba definirati i s motrišta opskrbe broda i njegove posade. Naime, da bi brod uopće započeo putovanje potrebno je poduzeti brojne logističke aktivnosti s ciljem njegove opskrbe gorivom, mazivom, uljem, vodom, hranom i ostalim potrepštinama. Logistika opskrbe broda pruža brojne usluge korisnicima za potrebe broda, posade i tereta te tako izravno pridonosi unaprjeđivanju logističkih aktivnosti luka i njihovom konkurentskom profiliranju.

² U SAD koncem 90-ih godina više od 5 500 osiguravajućih kompanija nudilo je široku lepezu polica i usluga osiguranja. Neke od velikih kompanija prodavale su virtualno svaki mogući tip osiguranja na tržištu. Manje kompanije se specijaliziraju za specifično zemljopisno područje ili vrstu osiguranja. U 1997. godini više od 300 kanadskih kompanija prodavalo je neki od tipova osiguranja. <http://www.encyarta.msn.com>. Danas se u Republici Hrvatskoj poslovima osiguranja bavi više od dvadeset osiguravajućih tvrtki.

4.2.7. Logistika spašavanja

Salvage logistics

Spašavanje ljudskih života i imovine, pružanje hitne medicinske i prve pomoći, preventivna zaštita od požara i njegovo gašenje, radiogonimetriranje plovila u opasnosti u pravilu su prve aktivnosti logistike spašavanja. Logistika spašavanja obuhvaća i funkcije kontrole, motrenja, prihvata brodova u opasnosti, meteorološkoga javljanja i sl. No, kako more i morska obala imaju gospodarsku, društvenu i kulturnu vrijednost te veliko zdravstveno značenje, održavanje ekološke ravnoteže, odnosno očuvanje mineralnih resursa mora i podmorja sve više postaje dominirajućom funkcijom logistike spašavanja. Uklanjanje onečišćenja zbog ispuštanja otpadnih i drugih tvari s brodova i zrakoplova, onečišćenja kao posljedica istraživanja i iskorištavanja morskoga dna, onečišćenja s kopna, onečišćenja zbog pomorskih havarija, uklanjanje algi nametnika aktivnosti su logistike spašavanja čija je zadaća eliminiranje i/ili saniranje štetnoga djelovanja onečišćenja i "nametnika" na razvoj flore i faune mora i podmorja, zdravlja ljudi, ometanja pomorskih aktivnosti posebice ribarstva, pogoršanja kvalitete morske vode (...).

5. Povezivanje razvojnih središta primorske i kontinentalne Hrvatske s razvojnim središtima srednje i jugoistočne Europe

The connection of Croatia's marine and continental development centres with central Europe's and south-east Europe's development centres

Da bi se deblokirali aktivni maritimni čimbenici gospodarskoga rasta i razvoja nužna je izgradnja logističke mreže pomorskoga gospodarstva koja će se otrgnuti pogledima iz užega i širega kontinentalnoga područja, odnosno njihovoj potrebi za "izlazom na more". Takav pristup razvoju zahtijeva okretanje samopodržavajućim čimbenicima gospodarskoga rasta pomorskoga gospodarstva i stavljanje u prvi plan onih grana pomorskoga gospodarstva koje zahtijevaju najmanje državnih sredstava, a istodobno predstavljaju snažan oslonac samozapošljavanju i razvoju poduzetničkih ideja i inicijativa. To ne znači da država ne treba pomoći važne proizvodne grane pomorskoga gospodarstva, no ideje po kojima otočani trebaju stizati na posao na kopno brzim brodovima za 15 do 30 minuta, odnosno po kojima se rješavanje problema pomorskoga gospodarstva svodi na veze otoka s kopnom, ne nude ni kratkoročno, ni dugoročno rješenje problema. Rješenje problema je u razvijanju primorskom gospodarstvu imanentnih gospodarskih djelatnosti oslonjenih na autohtone ljudske potencijale. Osposobljavanje samopodržavajućih čimbenika rasta pomorskoga gospodarstva znači osposobljavanje cjelokupnoga hrvatskoga gospodarstva za uspješnije i cjelovitije uključivanje u regionalne i globalne gospodarske tokove. Pomorsko

gospodarstvo je u najvećoj mjeri izloženo utjecajima svjetskoga tržišta i međunarodnoj konkurenciji pa se njegovim razvojem razbijaju ne samo nacionalni, već i regionalni čimbenici blokiranja razvoja, a cjelokupni nacionalni prostor doživljava kao dio inkluzivnoga globalnoga svjetskoga prostora. Da bi pomorsko gospodarstvo pridonijelo ubrzanju razvoja cjelokupnoga narodnoga gospodarstva, njegovoj prepoznatljivosti u globalnim procesima i njegovom konkurentskom profiliranju, potrebno je da se udio pomorskoga gospodarstva u bruto domaćem proizvodu Republike Hrvatske kreće u rasponu od 15% do 20%.

Izgrađivanje logističke mreže pomorskoga gospodarstva otvara brojna pitanja i postaje preduvjetom valorizacije hrvatskoga prometnoga i gospodarskoga prostora. Riječ je prije svega o osmišljavanju i razvijanju logističke mreže koja će biti jamcem bržih i kvalitetnijih tokova roba, ljudi i ideja, inter i intra nacionalnoga i regionalnoga gospodarskoga sustava, i to tako, da se sav prometni i gospodarski sustav države referira prema pomorskom gospodarstvu i preko njega uključi u inkluzivni globalni gospodarski sustav. Zbog toga, ali i iz razloga što je specifičnost hrvatskoga prostora u tome što se gotovo sav sastoji od magistralnih pomorskih, kopnenih, riječnih i zračnih putova, efikasna logistička mreža referira Hrvatsku kao distribucijsko i logističko središte međunarodne trgovine za potrebe država srednje i jugoistočne Europe. No, kako takva logistička mreža zahtijeva komplementarnu i harmoniziranu logističku infrastrukturu i suprastrukturu s užim i širim kontinentalnim zaledem, čini se primjerenim najprije temeljem povezivanja razvojnih središta primorske i kontinentalne Hrvatske razviti integralnu cjelinu kako bi prostorno i gospodarski cjelovita Hrvatska (uz minimum konfliktnih interesa) uključila i iskoristila sve postojeće resurse i ljudske potencijale. Sukladno tome, čini se primjerenim istaknuti da upravo o razvijenosti pomorskoga gospodarstva ovisi i povezanost primorske i kontinentalne Hrvatske, a time i Hrvatske i srednje i jugoistočne Europe.

Razvojem logističkih aktivnosti pomorskoga gospodarstva, odnosno povezivanjem razvojnih središta primorske i kopnene Hrvatske s razvojnim središtima zapadne, srednje i jugoistočne Europe, Mediterana i svijeta, hrvatsko narodno gospodarstvo se osposobljava za efikasno sučeljavanje s izazovima tržišne ekonomije i globalizacije, kreiraju se zdravi i konkurentni temelji za gospodarski rast, izgrađuje se optimalna struktura narodnoga gospodarstva, komparativne prednosti postaju temeljem konkurentnih prednosti države, osigurava se puna mobilnost faktora proizvodnje, privlače se i usmjeravaju investicije u zajedničke projekte širega regionalnoga značenja čime se osigurava i njihova isplativost, kreiraju se stabilna gravitacijska područja i razvijaju partnerski odnosi po načelu "partnerstvo za profit" s državama u okružju, učinkovitije se iskorištavaju i raspoređuju postojeći ljudski potencijali te stvara "armatura" pomorskoga gospodarstva za duže razdoblje.

6. Zaključak

Conclusion

Pomorsko gospodarstvo nije u stanju bez izravne i/ili neizravne državne pomoći ubrzati vlastiti razvitak, pa tako ni značajnije pridonijeti gospodarskom razvitku narodnoga gospodarstva u cjelini. Svidjela se takva činjenica nekome ili ne, ona upućuje na nužnost upletanja države (doziranu pomoć) kako bi se povratio izgubljeni evolucijski kontinuitet te osigurali zdravi i provjereni temelji za gospodarski rast, a time i izgradilo otvoreno, fleksibilno, dinamično i na tržišne turbulencije otporno hrvatsko narodno gospodarstvo. Snažnim zaokretom k pomorskom gospodarstvu, tj. davanjem prioriteta proizvodnim i uslužnim djelatnostima pomorskoga gospodarstva, pomorsko gospodarstvo moglo bi biti "paneceja", a ne "prokletstvo" hrvatskoga narodnoga gospodarstva u cjelini. Tranzicija hrvatskoga narodnoga gospodarstva ne može se učinkovito završiti ako se Hrvatska ne okrene onim gospodarskim aktivnostima po kojima je poznata u globalizacijskom prostoru. To zahtijeva da nositelji državne vlasti izmijene svoj pristup spram pomorskoga gospodarstva te da zamjenik ministra za gospodarstvo bude izravno zadužen i odgovoran za djelatnosti pomorskoga gospodarstva. Samo na takav način može se osigurati rastući izvoz po konkurentnim cijenama (a ne izvoz po svaku cijenu), koji se hrvatskome narodnome gospodarstvu nameće kao *conditio sine qua non*. Koncepcija i strategija takvoga pristupa usmjerena je k iskorištavanju vlastitih resursa i potencijala kao temeljnoga čimbenika za izlazak na dobri krug razvoja, izlaganju cjelokupnoga hrvatskoga gospodarstva utjecajima svjetskoga tržišta kako bi se ono konkurentski profiliralo i afirmiralo, usklađivanju regionalnih interesa i promoviranju pomorskoga gospodarstva kao propulzora kopnenoga dijela hrvatskoga narodnoga gospodarstva.

Logistika pomorskoga gospodarstva kao složeni, dinamički i stohastički logistički sustav obuhvaća brojne logističke fenomene proizvodnih i uslužnih grana pomorskoga gospodarstva. Sukladno tome, razlikuju se dva temeljna podsustava logistike pomorskoga gospodarstva: 1) logistika proizvodnih grana pomorskoga gospodarstva – obuhvaća logistiku brodogradnje, logistiku ribarstva, logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina, logistiku primorske poljoprivrede,

logistiku pomorskoga graditeljstva, i 2) logistika uslužnih grana pomorskoga gospodarstva – obuhvaća logistiku morskih luka, logistiku morskoga brodarstva, logistiku turizma, špeditersku logistiku, osiguravateljnu logistiku, logistiku opskrbe brodova, logistiku spašavanja (...). Logistika pomorskoga gospodarstva postala je preduvjetom mobilnosti i konkurentnosti faktora proizvodnje na globalnom tržištu, omogućivši njihovu pribavljivost, kombiniranje i udruživanje unutar inkluzivnoga svjetskoga gospodarskoga sustava. Takvu konstataciju potvrđuje i činjenica da se broj izmanipuliranih TEU u svjetskim lukama u razdoblju od 1985. do 1995. godine udvostručio, a da se do 2005. godine planira njihovo utrostručenje. Logistika, općenito pa tako i logistika pomorskoga gospodarstva, nije magični štapić koji može premostiti sve proturječnosti rasta i razvoja pomorskoga gospodarstva, ali logistika pomorskoga gospodarstva predstavlja bitnu pretpostavku za racionaliziranje i objektiviziranje procesa gospodarenja pomorskim djelatnostima. Sukladno tome, logistici pomorskoga gospodarstva se ne može i ne smije zanijekati razvojna komponenta, kao niti važnost koju ona ima za pomorsko gospodarstvo u cjelini.

Literatura

References

- [1] Bulić, A., *Prikaz stanja i projekcija razvoja sustava pomorskog gospodarstva*, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 7/2 1993.
- [2] Drucker, P., *Inovacije i poduzetništvo*, Globus, Zagreb, 1992.
- [3] Mihailović, K., *Regionalna stvarnost Jugoslavije*, Ekonomika, Beograd, 1990.
- [4] Singleton, F., *The Economic background to Tension between the Nationalities in Yugoslavia*, Probleme des Industrialismus in Ost und West, Günter Olzog Verlag, München – Wien, 1972.
- [5] Washed up, *The Economist*, July 11th-17th, London, 1998.
- [6] Zelenika, R., *Prometni sustavi – Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2002.
- [7] Žuvela, I., *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske*, Pomorski zbornik 38, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Republike Hrvatske, Rijeka., str. 11 – 59., 2000.

Rukopis primljen: 20.10.2002.