



Ivo Ban *

ISSN 0469 - 6255
(45-51)

POMORSKI PROMET KAO ČIMBENIK RAZVITKA HRVATSKE* SEABORNE TRADE AS A FACTOR OF DEVELOPMENT IN CROATIA

UDK 656.61:338.26(497.5)

Pregledni članak
Review

Sažetak

U radu se ističe kako je pomorski promet, u što se ubrajaju morsko brodarstvo i morske luke, bitan čimbenik u razvitku hrvatskog gospodarstva. Brojne su djelatnosti vezane za prijevoz putnika i robe morem, te njihov prihvat i otpremu, manipuliranje, skladištenje, preradu, doradu u morskim lukama. Sve to izravno i neizravno potiče ekonomske aktivnosti, pridonosi jačanju nacionalne ekonomije, povećanju prihoda, zapošljavanju, a utječe i na uspješnost nacionalne ekonomije u svijetu. Naglašava se da su upravo one zemlje koje su znale iskoristiti svoj položaj uz more, odnosno velike prednosti što iz toga proistječu, doživjele ekonomski procvat, za razliku od onih koje tu prirodnu blagodat nisu znale iskoristiti, pa ih je to zasigurno stajalo zaostajanja u razvitku u položaja na rubu ekonomskih kretanja.

U pokretanju ratom znatno nastradalog i posustalog gospodarstva morsko brodarstvo i morske luke mogu imati značajnu ekonomsku ulogu kroz prihode ostvarene od pomorskoprijevoznih usluga ostvarenih na svjetskom tržištu u posebno jakoj konkurenciji većih, zaštićenijih i bogatijih konkurenata te usluga što ih hrvatske luke mogu pružiti stranim brodovima, robi u tranzitu kroz logističku i distribucijsku funkciju.

Ukazuje se kako je pomorski promet, tj. brodarstvo i luke i te kako značajno polje moguće ekonomske suradnje između zainteresiranih država u regiji u odnosima, vremenu, trajanju i sadržajima od obostranog interesa. Jer, Jadransko je more uvijek bilo presudno za Hrvate, određivalo ih je kao narod, povezivalo s drugim narodima, bilo temelj slobode, prosperiteta. Jadransko je more put Hrvatskoj prema europskim integracijama i snažna poveznica sa zapadnim civilizacijskim krugom. Tako je bilo u starijoj i novijoj povijesti, a to treba osobito doći do izražaja danas - u suverenoj Hrvatskoj.

Cljučne riječi: pomorski promet, morsko brodarstvo, morske luke, razvitak, ekonomska kooperacija

Summary

The paper points out that seaborne trade including shipping and seaports is an important factor of development in Croatian economy. There are numerous activities related to the carriage of passengers and goods, their acceptance and delivery, manipulation, storage, processing and final processing in seaports. All of these keep stimulating directly or indirectly the economical activities, contribute to strengthen the national economy, increase income and employment influencing also on the efficiency of national economy in the world.

It has been emphasized that there are those countries, that knew how to make use being by the seaside, i.e. many advantages resulting from it, that experienced their economic property, unlike those that didn't know how to make use of this natural boon, with the result that they fell behind their development - below the margin of economic processes.

In initiating the economy, materially destroyed and weaken by war, shipping and seaports may have an important economic role materialized by seaborne service in the world market. This is specially emphasized in very strong competition of more protected and richer competitors and service that can be offered to foreign ships and transit goods by Croatian ports through logistics and distribution. Seaborne trade i.e. shipping and seaports has been considered to be a very important field of possible economic cooperation between regional countries in relations, time, duration and issues of mutual interests. Because the Adriatic has always been a decisive factor to the Croats. They have been defined as a nation and connected with other nations by it. It has been the basis of liberty, prosperity. The Adriatic is Croatian path towards European integrations and a strong connection with the western civilisation. This was and has been the case in the older and latest history and it should be revealed today - in modern Croatia.

Key words: seaborne trade, shipping, seaports, development, economic cooperation.

* dr. sci. Ivo Ban
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu Dubrovnik

* Temeljne su postavke ovoga rada, za objavljivanje dopunjenog i proširenog, izložene na II. međunarodnom kolokviju "Jadranski prostor" (II-e Colloque International - Espace Adriatique) koji je u organizaciji Ekonomskoga instituta Zagreb i Horizon 2000 Pariz održan u Dubrovniku (Palača Sponza) 26.-27. travnja 1997.

Uvod *Introduction*

Hrvatska je zemlja koja prema svojim temeljnim obilježjima pripada središnjoj i zapadnoj Europi. Na njezinom su putu u budućnost brojna i veoma složena razvojno-ekonomska pitanja i problemi proizašli iz naslijeđenih slabosti, konačnog osamostaljenja, svekolike preobrazbe i neophodnosti utvrđivanja dugoročnih ciljeva kao i strategija za njihovo ostvarenje. Takvi su zadaci za svaku zemlju, bez obzira na dostignuti stupanj razvitka i vrijeme, veliki izazovi i neizmjerena odgovornost, a poglavito kada je riječ o nezavisnosti izborenoj u obrambenom ratu i tranzicijskom procesu, tj. prijelazu iz komandne u tržišnu ekonomiju.

Razmatranjem uloge i značenja morskog brodarstva i morskih luka željelo se naglasiti kako baš te djelatnosti mogu i trebaju biti okosnica obnove, oporavka i razvitka hrvatskoga gospodarstva te plodno polje za suradnju na međunarodnom planu.

1. Značaj pomorskoga prometa *The importance of seaborne trade*

Pomorski promet obuhvaća brojne djelatnosti vezane za prijevoz robe i putnika morem, te njihovo manipuliranje, čuvanje, preradu, doradu, prihvati i otpremu u morskim lukama. Sve one pridonose razvitku svake pomorske zemlje, jačanju njezine ekonomije i uspješnosti u svjetskoj ekonomiji. Zemlje koje su znale iskoristiti prednosti što ih pruža more, dostigle su visoki stupanj ukupnog razvitka i postale veoma važni svjetski gospodarski čimbenici.

Jadransko je more, kao dio u povijesti Europe veoma značajnog Sredozemlja, od iskona bilo izvorište života, ekonomskog napretka i blagostanja, te bitna poveznica s cijelim svijetom. Iznimna ekonomska važnost Jadrana proistječe upravo iz njegova zemljopisnoga položaja, što je u najvećoj mjeri utjecalo na ekonomsku moć zemalja smještenih na jadranskom području, a koje su tu prednost znale iskoristiti. Zato i ne čudi što su upravo ekonomski razlozi bili glavni uzrok otvorenih i verbalnih sukobljavanja između naroda koji su živjeli na obalama Jadranskoga mora.

Gubitak samostalnosti hrvatske države stoljećima se nepovoljno odražavao na pomorske djelatnosti na Jadranu. Gotovo devet stoljeća hrvatska obala i otoci bili su pod tuđom upravom.²

Dubrovnik i neki drugi hrvatski gradovi na obalama mora uspijevali su, doista, pod različitim okolnostima i uz priličnu cijenu zadržati u većoj ili manjoj mjeri svoju samostalnost. Međutim, i pored neslomljive snage, volje i ljubavi hrvatskog primorskog pučanstva prema moru, te gospodarskog prosperiteta pojedinih gradova, povijesne su okolnosti utjecale na usporavanje razvitka svih aktivnosti vezanih uz more, taj bogati i neiscrpni beskraji. Štoviše, djelatnosti koje svoje sadržaje temelje na moru bile su stoljećima suzbijane, što je dostignulo vrhunac u posljednjih sedamdesetak godina, tj. u neprirudnoj jugoslavenskoj zajednici.

Jasno je, dakle, da je Jadransko more bilo od osobitog interesa i velike važnosti za sve one koji su njime vladali. Za suvremenu Hrvatsku ono danas ima poseban značaj i to iz tri temeljna razloga:

1. što je svojim velikim dijelom - čitavom jugozapadnom fasadom - usmjerena na more;³

2. što su osnovne djelatnosti, unatoč dosadašnjim nepovoljnim okolnostima, koje svoje aktivnosti temelje na moru (brodarstvo, brodogradnja, luke) na respektabilnoj razini razvitka;

3. što je Hrvatska suverena i neovisna država koja sama odlučuje o svojoj sudbini pa i o odnosu prema moru koje joj pripada.⁴

Morsko brodarstvo i djelatnosti morskih luka najznačajnija su područja pomorskoga prometa. Važnosti i ekonomskim učincima ovih dviju djelatnosti pridonose i brojne prateće aktivnosti koje uvelike obogaćuju makroekonomske agregate.

Pomorski je promet važan dio pomorskoga gospodarstva (brodarstvo, luke, brodogradnja) koje je opet bitna poluga nacionalne ekonomije i najčvršća poveznica sa svijetom u svakoj pomorskoj zemlji.

2. Morsko brodarstvo *Shipping*

Morsko je brodarstvo specifična gospodarska djelatnost. Po svojim temeljnim obilježjima i višestrukim utjecajima različita je od svih drugih djelatnosti, povezana je sa svim drugim sektorima te izravno i neizravno pridonosi i potiče njihove aktivnosti i razvitak. Brojne su ekonomske koristi od morskoga brodarstva, a u pojedinoj pomorskoj zemlji one dolaze do izražaja na različite načine; već prema stupnju razvitka i brodarstva i gospodarstva.

Za Hrvatsku morsko brodarstvo ima posebno značenje i neobičnu važnost u prometnom povezivanju, tj. prijevozu unutar nacionalnih granica ljudi i robe. Duga i razvedena obala te brojni naseljeni otoci zahtijevaju održavanje svakodnevnih brodskih veza na dužobalnim linijama, višestrukih veza između otoka i kopna te otoka međusobno. Unatoč značajnom poboljšanju posljednjih godina te i takve prometne veze zaostaju za potrebama, pa ih treba stalno poboljšavati, jer bez dobre prometne povezanosti nema ni ostanka ni značajnijeg razvitka.

Turizam, sredozemno poljodjelstvo, ribarstvo, mala brodogradnja, proizvodnja i prerada koje se temelje na područnim bogatstvima imaju povoljne uvjete za razvitak na hrvatskim otocima, ali je uvjet bez kojega se ne može dobra prometna povezanost. Brodarstvo je u tome glavni i nezamjenjivi čimbenik.⁵

Brodarstvo je za Hrvatsku značajno i zbog povezanosti sa svijetom. Tako se proširuje tržište nacionalne proizvodnje, trgovine, omogućuje nabavu sirovina, energenata i proizvoda za potrebe domaće industrije i tržišta. U tim prijevozima hrvatsko brodarstvo doista ne može imati apsolutnu prednost jer nema praktične mogućnosti samo zadovoljiti, zbog tržišnih i organizacijskih razloga, sve nacionalne potrebe za pomorskim prijevozima. No, i pored toga stoji potreba da u

Tablica 1. Prijevoz putnika (tis.) i robe (tis. t) u pomorskom prometu
 Table 1. Carriage of passengers and goods in seaborne trade

	1989.	1991.	1992.	1994.	1995.	1996.
Prevezeni putnici - ukupno	8 243	4 138	6 244	5 396	5 591	5 979
od toga - u međunarodnom prometu	104	30	21	34	104	147
Prevezena roba - ukupno	29 824	27 012	26 142	32 047	38 121	38 644
od toga - unutarnji promet	1 950	1 435	1 312	1 571	1 358	1 739
- izvoz	2 050	1 123	634	635	547	378
- uvoz	5 467	1 810	1 193	1 031	895	1 376
Tranzit	622	391	303	472	392	295
Prijevoz među inozemnim lukama	19 735	22 253	22 700	28 338	34 929	34 856

Napomena: Odnosi se na prijevoz koji su obavila hrvatska broderska poduzeća ili njihove tvrtke u inozemstvu

Izvor: Promet i veze 1993., 36.; Promet i veze 1995., 53.; za 1996. podaci dobiveni izravno od Državnoga zavoda za statistiku, Zagreb

tim prijevozima, što je moguće više, sudjeluje vlastita flota.⁶

Korištenjem domaćih brodova nacionalna je ekonomija sigurnija, jer strani brodari ipak više gledaju vlastite komercijalne interese. Nacionalno je brodarstvo, stoga, velika prednost u pomorskim prijevozima, pridonosi neovisnosti o drugima, ostvarenju svojih ciljeva, usmjeravanju tereta u domaće luke i njihovu zaštitu od diskriminacije stranih brodova.

Brodarstvo prodaje svoje pomorskoprijevozne usluge u zemlji i inozemstvu (tabl. 1.) i tako ostvaruje prihode koji su važni za nacionalnu ekonomiju. Time se povećava ekonomska snaga zemlje, ostvaruje devizni priljev, sprječava devizni odljev, uravnotežuje platna bilanca, omogućuje zapošljavanje, što je osobito važno u primorskim krajevima.⁷

Za Hrvatsku je naročito značajno što je brodarstvo pretežito okrenuto izvozu, jer gotovo 9/10 svojih prihoda ostvaruje na inozemnom tržištu. To je znatno veći stupanj izvozne usmjerenosti od ostalog dijela gospodarstva koje tek nešto više od 1/3 vlastitih prihoda ostvaruje izvan hrvatskih granica.⁸

Izvozna je usmjerenost hrvatskoga morskog brodarstva veoma važna jer pridonosi uspješnosti hrvatskog gospodarstva u svijetu i daje svoj doprinos tekućoj platnoj bilanci, tj. pokriva dio deficita u robnoj razmjeni sa svijetom.

Naime, robni uvoz u Hrvatsku premašuje izvoz koji pokriva tek dio uvoza, a pokriva se izvoza uvozom smanjuje (tabl. 2.) tako da je u razdoblju od 1993. do polovice 1997. pokriveno prosječno samo 66,3% uvoznih izdataka.⁹

Vanjskotrgovinska je bilanca usluga pozitivna. Međutim, razlika izvoza i uvoza usluga ne može pokriti robni deficit. Štoviše, stupanj pokriva robnog deficita suficitom usluga sve je niži - od preko 4/5 u 1993. pa je na 1/3 u 1996.

Pozitivnom saldu u razmjeni usluga sa svijetom pridonosi svakako i hrvatsko morsko brodarstvo, iako je koncem 1996. još 69,4% teretnih brodova s 84,5% brutotonaže, u vlasništvu hrvatskih broderskih poduzeća, bilo registrirano pod pogodovnim ("jeftinim") zastavama.¹⁰ Budući da su devizni prihodi brodarstva za oko 1/5 veći od deviznih izdataka, tom se razlikom, dakako, uravnotežuje nacionalna platna bilanca (tabl. 3.).

Prihodi, potražni devizni saldo i zapošljavanje nisu jedini ekonomski i razvojni učinci brodarstva. Ono je bitan čimbenik u razvitku, opstanku i funkcioniranju pomorskog gospodarstva u širem i užem smislu (luke, brodogradnja, brodograđevna industrija, opskrba brodova, pomorska agentura, tegljenje i spašavanje brodova, izgradnja i održavanje luka te plovni putova). Neizravno utječe na brojne druge djelatnosti (otprem-

Tablica 2. Vanjskotrgovinska bilanca Hrvatske (roba i usluge - mln. USD)
 Table 2. Foreign trade balance of Croatia (goods and service)

	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	
					Q1	Q2
ROBA						
Izvoz	3 903,8	4 260,4	4 632,7	4 511,8	1 195,8	1 015,5
Uvoz	4 666,4	5 229,3	7 509,9	7 787,9	2 040,7	2 193,0
Razlika	-762,6	-968,9	-2 877,2	-3 276,1	-844,9	-1 177,5
% pokriva (I/U)	83,7	81,5	61,7	57,9	58,6	46,3
USLUGE						
Izvoz	1 806,7	2 292,5	2 569,2	3 496,3	736,7	875,4
Uvoz	1 174,9	1 555,0	1 956,5	2 405,7	677,6	743,6
Razlika	+631,8	+737,5	+612,7	+1 090,6	+59,1	+131,8
% pokriva (I/U)	153,8	147,4	131,3	145,3	108,7	117,7
Saldo usluga/saldo robe	0,83	0,76	0,21	0,33	0,07	0,11

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Bilten NBH, 2 (21), 23.

Tablica 3. Devizni prihodi i rashodi (tis. USD) hrvatskog morskog brodarstva
 Table 3. Foreign income and expenses of Croatian shipping

	1994.	1995.	1996.
Ukupno prihodi	625 652	727 540	672 188
od toga:			
Prijevoz putnika	1 860	6 537	19 764
Prijevoz robe	408 001	438 436	467 414
- izvoz	10 187	8 667	3 422
- uvoz	11 182	11 073	6 398
- prijevoz za inozemne korisnike	386 632	418 696	457 594
Najam brodova	187 130	238 446	141 626
Ostali prihodi	28 661	44 121	43 384
Rashodi	521 553	573 488	551 067
Udio rashoda u prihodima (%)	83,4	78,8	82,0

Napomena: Prihodi i rashodi su preračunani u USD po prosječnom tečaju u pojedinim godinama na temelju podataka iz Bilten NBH (1997.), 2 (21), 3.

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz Prometa i veza 1995., 57. i podataka dobivenih od Državnog za voda za statistiku

ništvo, kontrola, osiguranje, financiranje, druge tipične i atipične usluge) i veliki je potrošač (pogonsko gorivo i mazivo, raznovrsni premazi, platno, drvo, konopi, četke, drugi brojni materijali).

Poticajno djelovanje brodarstva prelazi i te okvire, jer je brodarstvo uvjet bez kojega ne može ni turizam, trgovina, raznovrsne proizvodne i prehrambene grane, ribarstvo, pomorsko graditeljstvo, iskorištavanje organskih i anorganskih resursa mora, nautički turizam, istraživanje podmorja, znanost vezana za more, obrazovanje za pomorska zvanja, pomorska medicina, hidrometeorologija. Doda li se svemu tome još i litotralni utjecaj brodarstva, onda se zaista može zaključiti kako ta djelatnost ima izvanrednu ekonomsku i razvojnu funkciju.

Ekonomsko i razvojno značenje brodarstva dolazi osobito do izražaja u sadašnjem trenutku. Za agresivom dosta razoreno i ratom oslabljeno hrvatsko gospodarstvo i te kako je bitan svaki čvrsti oslonac, a to je nadasve morsko brodarstvo koje je i u uvjetima ratne ekonomije dalo izvanredan doprinos.

3. Morske luke Seaports

Hrvatske su morske luke važna gospodarska središta. Kroz prometnu, trgovačku i industrijsku funkciju, te sve aktivnosti vezane za njih, snažno utječu na hrvatsku ekonomiju. Tim prometnim čvorištima prolaze i u njima se isprepleću kopneni i pomorski robni i putnički tokovi. Preko njih prolazi najjeftinijim putem roba iz domaće vanjskotrgovinske razmjene, tranzit za srednjoeuropske zemlje (Austriju, Mađarsku, Slovačku, Češku) i razvoz (tabl. 4.).

Luke povezuju Hrvatsku s cijelim svijetom i omogućuju njezinoj trgovini pristup do svih svjetskih tržišta. To osobito dolazi do izražaja zbog posebno povoljnog zemljopisno-prometnog položaja zemlje a time i luka na jadranskoj obali.

Jadransko je more duboko ušlo u kontinent i to baš pravcem prema njegovom najrazvijenijem dijelu koji ima velike prometne potrebe. Ta zemljopisna činjenica pruža hrvatskim lukama (osobito Rijeci) realne izgleda

Tablica 4. Promet robe (tis. t) u hrvatskim lukama
 Table 4. Carriage of goods in Croatian ports

	1986.	1988.	1990.	1992.	1995.	1996.
UKUPNO¹	30 331	31 644	30 006	13 176	14 891	13 975
Unutarnji promet						
Ukupno	4 554	4 493	3 473	3 253	3 160	3 011
Iskrcaj	2 387	2 526	1 483	1 586	1 537	1 478
Ukrcaj	2 167	1 967	1 990	1 667	1 623	1 533
Međunarodni promet						
Ukupno	25 777	27 150	26 533	9 923	11 731	10 964
Izvoz	4 391	5 505	4 124	2 277	2 789	2 543
Uvoz	18 077	18 532	17 693	5 662	6 450	6 474
Tranzit	3 309	3 113	4 716	1 984	2 492	1 947

¹ promet u lukama lučkih kapetanija: Dubrovnik, Ploče, Split, Šibenik, Zadar, Rijeka i Pula

Izvor: SLJH - 96., 270.; za 1996. ibid. tabl. 1.

Tablica 5. Promet putnika (tis.) u hrvatskim morskim lukama
 Table 5. Carriage of passengers in Croatian seaports

Godina	Ukupni promet	Unutarnji promet			Međunarodni promet		
		ukupno	otputov.	doputov.	ukupno	otputov.	doputov.
1986.	15 813	15 209	7 548	7 661	604	314	290
1988.	15 419	14 760	7 308	7 452	659	322	337
1990.	14 189	13 407	6 614	6 793	782	382	399
1992.	7 789	7 733	3 841	3 892	56	27	29
1995.	9 493	9 339	4 644	4 695	154	76	78
1996.	10 602	10 392	5 171	5 221	210	101	109

¹ obuhvat isti kao u tabl. 2.

Izvor: SLJH - 96., 269., za 1996. ibid, tabl. 2.

za značajni udio u europskim robnim i prometnim tokovima.¹¹

Luke su stjecišta i dinamičnog putničkog prometa na unutarnjim i međunarodnim relacijama (tabl. 5.). Turizam se na hrvatskim obalama ne može ni zamisliti bez usluga velikih i malih luka - lučica u koje pristaju putnički brodovi u domaćem i inozemnom prometu, brodovi na pomorskim (turističkim) krstarenjima, nautičari svih kategorija. Bez njih "industrija zadovoljstva" ne bi mogla ni opstati ni razvijati se.

Kada se svi ti učinci, koji proistječu iz izravnih i neizravnih utjecaja lučkog prometa analiziraju, onda se može zaključiti da se oni multiplikativno odražavaju na cjelokupno gospodarstvo. Za Hrvatsku su korisni i devizni prihodi luka (tabl. 6.) ostvareni od usluga pruženih robi u tranzitu i stranim brodovima. Budući da su devizni izdaci samo 6,6% (prosjeak 1994.-1996) deviznih prihoda, razlika je dobrodošla u izravnavanju platnobilančne neravnoteže.¹²

Najprije teroristički prepadi u ljeto 1990., a zatim izravna agresija na Hrvatsku u 1991. i 1992., razaranja prometne i lučke infrastrukture, objekata, gospodarstva, presijecanje putova prema moru, blokada luka te rat u BiH prepолоvili su lučki promet; dio prometa je nestao, a dio se preusmjerio na druge prometne pravce i luke. Teške posljednice rata osjetile su i te kako i hrvatske morske luke jer kroz njih prolazi sav "život". U poticanju i razvitku gospodarstva, luke mogu imati značajnu ulogu.

Tablica 6. Devizni prihodi i rashodi (tis. USD) hrvatskih morskih luka
 Table 6. Foreign income and expenses of Croatian seaports

	1994.	1995.	1996.
Prihodi	32 415	36 378	32 583
Rashodi	1 375	2 067	3 184
Udio rash. u prihodima (%)	4,2	5,7	9,8

Napomena: Cf. tabl. 3.

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima dobivenim od Državnoga zavoda za statistiku

Mogućnosti hrvatskih morskih luka, međutim, ostat će neiskorištene, odnosno samo djelomice iskorištene ako se bitno ne promjene shvaćanja i strategija njihovog razvitka, doseg aktivnosti, organizacijska obilježja, značajke "proizvodnje". Umjesto fizičkog mentaliteta u lučkoj "proizvodnji" mora sve više biti prisutno znanje na kojemu treba temeljiti sva razmišljanja i događanja u luci, kao i odnos luke s partnerima na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Teret je, dakako, izvorište svih poslova u luci, pa ako nema tereta mali su izgledi i za druge lučke aktivnosti. To ne znači da je promet tereta krajnji doseg poslovnog interesa luke. Strateški ili razvojni ciljevi luke trebaju biti i poslovi koji su vezani za prometni supstrat, za njegovo oplemenjivanje u odnosu na svojstva i u odnosu na vrijeme potrebno da roba dođe iz polazišta u krajnje odredište, odnosno da se skрати vremenski ciklus: sirovine, proizvodne komponente - proizvodnja - distribucija - potrošač.

U distribucijskom lancu luke su bitna karika, pa je stupanj uspješnosti poslova koji se obavljaju u lukama vrlo važan za povoljan završetak posla kao cjeline i privlačna snaga robnim tokovima. Na mjestu - stjecištu pomorskih, kopnenih, vodenih i zračnih prometnih pravaca, prostoru s kojeg se roba otprema i distribuira, na kojem se roba doručuje i prerađuje, kupuje i prodaje, s kojeg se njome upravlja, ustanovljuju se logistička središta kao "srca" prometno - proizvodno - distribucijsko - trgovačkog pothvata.

I hrvatske morske luke svoju razvojnu strategiju moraju naglašeniije usmjeravati prema industrijskoj trgovačkoj, distribucijskoj i logističkoj funkciji. Svojom poslovnom politikom trebaju "pokrivati" danas sve prisutnije načelo "just in time" koje postavlja pred sve sudionike u prometu, a osobito luke jer su one glavna karika u transportnom lancu, izuzetno stroge kriterije glede brzine, točnosti, sigurnosti, pouzdanosti. Takav će ih pristup učiniti privlačnijima za međunarodne i domaće robne tokove, uspješnijima u poslovanju i korisnijima u nacionalnoj ekonomiji.¹³

Danas je u svijetu znatan broj luka (primjerice Rotterdam, Singapur, Hong Kong) daleko odmaknuo prema svim obilježjima bitnim za uspješno poslovanje i visoki stupanj konkurentnosti na tržištu pomorskog prometa. U njima sve veći udio imaju kontejnerizirani tereti, prevladava visoki stupanj komercijalne usmjerenosti lučkih poslova, autonomnosti, privatizacije,

upravlja se međunarodnim i nacionalnim prijevoznim tokovima svih vrsta, razvija integralni menadžment, uvodi fleksibilna organizacija, širi ponuda lučkih usluga uz prihvatljivu cijenu, sve su zastupljenije informatičke tehnologije koje postupno postaju dominirajući čimbenik u lukama.

Vrijeme je cjelovitih promjena u lukama sve kraće. Primjerice, prva generacija luka "trajala" je stotinjak godina, tj. sve do konca 50-ih ovoga stoljeća, druga dvadesetak godina, odnosno od početka 60-ih do početka 80-ih, treća petnaestak ili od početka 80-ih do polovice 90-ih. Od polovice 90-ih već se u svjetskim lukama naziru izrazite promjene obilježja u njihovom radu i razvitku, pa se već može govoriti o **četvrtoj generaciji morskih luka** (podcrtao I.B.). I kod luka se, dakle, potvrđuje dobro poznato pravilo kako se životni ciklus skraćuje, odnosno kako pod pritiskom znanstvenog, tehničkog i tehnološkog napretka, te konkurencije dolazi do brzih (što se vremena tiče) i korjenitih (u odnosu na postupke i sadržaje) promjena.

4. Moguća suradnja *Possible cooperation*

Pomorski promet nije samo značajan čimbenik ekonomskog razvitka Republike Hrvatske već i polje suradnje za zemljama u okruženju kao što su primjerice Španjolska, Francuska, Italija, Slovenija, Albanija, te druge zemlje u okvirima, sadržajima i trajanju koji su obostrano važni.

Suradnja u brodarstvu mogla bi se ostvariti:

1. osnivanjem mješovitih brodarskih društava i to onih općega tipa kao i specijaliziranih društava za operativno upravljanje brodovima i/ili komercijalno, financijsko, tehničko upravljanje;

2. kooperacijom u organiziranju i održavanju linijskog servisa na Sredozemlju, u Europi i svijetu;

3. suradnjom specijaliziranih banaka u izgradnji i kupnji brodova;

4. povezivanjem u obrazovanju kadrova kroz razmjenu nastavnika, studenata i zajedničke projekte;

5. kupnjom dijelova brodarskih poduzeća u procesu privatizacije;

6. potporom uključivanja hrvatskih brodara u interesne udruge (konferencije, pulove) i transportne sustave.

Djelatnost morskih luka daje također dosta mogućnosti za zajednički nastup kao što su primjerice:

1. projektiranje i izgradnja luka;

2. organizacija rada u lukama;

3. mješoviti menadžment;

4. izgradnja distribucijskih središta i zajednički nastup prema središnjoj i istočnoj Europi;

5. rad u slobodnim lučkim zonama;

6. izgradnja lučke infrastrukture i tehničko opremanje - posebice u primjeni suvremenih transportnih tehnologija;

7. korištenje kapaciteta Jadranskog naftovoda i lučkih terminala u novim investicijama i dugoročnim aranžmanima;

8. privatizacija u lukama;

9. zajednički nastup na tržištu turističkih pomorskih krstarenja.

Zaključak *Conclusion*

Pomorski promet, tj. morsko brodarstvo i morske luke, ima vrlo važnu ulogu u hrvatskom gospodarstvu, njegovom oporavku, tranziciji i daljnjem razvitku.

Ekonomsko značenje pomorskog prometa dolazi do izražaja u prijevozu putnika i robe unutar nacionalnih granica, prijevozu robe iz domaće vanjskotrgovinske razmjene, povezivanju Hrvatske sa svijetom, ostvarenju prihoda, zapošljavanju, uravnoteženju platne bilance, poticaju brojnih drugih djelatnosti, općenito obogaćivanju makroekonomskih agregata.

Dosadašnja izrazito tržišna i izvozna orijentiranost brodarstva solidna je osnova njegova razvitka, ali i poveznica cijelog gospodarstva sa svijetom, što ima osobitu važnost u procesu preobrazbe netržišne u tržišnu ekonomiju.

Ekonomska je važnost morskih luka primjetna, ali je doprinos tog segmenta pomorskog prometa, s obzirom na zemljopisni položaj hrvatske jadranske obale u odnosu na širi prostor zaleđa koji ima velike prekomorske prometne potrebe, nedovoljno iskorišten. Tome je, dakako, pridonijela i nezadovoljavajuća prometna povezanost s nacionalnim prostorom kao i područjima Europe koja su veliki prekomorski uvoznici i izvoznici, ali i propusti te neustrajnosti u poslovnoj politici samih luka. U svom poslovanju luke se nisu pravodobno, ili čak nikako, preorijentirale na nove funkcije, odnosno nisu usvajale dostignuća drugih - konkurentskih luka, pa su ih brze promjene u sadržajima, opsegu i dosegima lučkih aktivnosti ostavile na marginama zbivanja, a prometni tokovi zaobilazili.

Hrvatske su morske luke, po obilježjima predmeta rada i načina rada, ostale negdje na pragu između prve i druge generacije luka. To znači da za svjetskim dostignućima zaostaju više od tri desetljeća, što ni u kojem slučaju nije ohrabrujuća činjenica. Propušteno se, dakako, ne može nadoknaditi "preko noći", ali uz bitnu promjenu shvaćanja i strategije razvitaka, te htijenja i znanja zaostajanje se može postupno "stizati". Na taj bi način luke mogle postati značajnijim čimbenikom u hrvatskoj ekonomiji.

Budući da i danas pomorski promet ima vrlo važnu ulogu u nacionalnom gospodarstvu te da bi, s obzirom na primorski, jadranski i sredozemni položaj Hrvatske i već stvorene respektabilne vrijednosti, njegova važnost mogla biti znatno veća, državna bi politika prema ovim djelatnostima morala biti aktivna, pomažuća i poticajna.

Posebna važnost pomorskog prometa proizlazi i iz toga što je to polje na kojemu se mogu ostvariti raznovrsni i izgledni oblici međudržavne ekonomske suradnje. Pomorstvo, Jadran i Sredozemlje za Hrvatsku su jedan od posebno važnih putova prema srednjoeuropskim i zapadnoeuropskim integracijama, kao i u povezivanju sa svim drugim zemljama užeg i

šireg okruženja u oblicima, sadržajima i trajanju od nacionalnog interesa.

Literatura*

Bibliography

- [1] Ban, I. (1992.), "Uloga i značaj pomorskog gospodarstva u razvitku Republike Hrvatske", *Ekonomski misao i praksa*, 1 (1), 49.-69.
- [2] Ban, I. (1993.), "Morsko brodarstvo - značajan čimbenik u platnoj bilanci Republike Hrvatske", *Naše more*, 40 (1-2), 29.-35.
- [3] Ban, I. (1993.), "Morske luke - pred stalnim izazovom vremena", *Ekonomski misao i praksa*, 2 (1), 9.-35.
- [4] Ban, I. (1994.), "Hrvatske morske luke - svjetska koncepcija na mediteranskom (jadranskom) prostoru", *Naše more*, 41 (1-2), 35.-46.
- [5] Ban, I. (1995.), "Hrvatska teretna mornarica na valovima nada i strepnji", *Naše more*, 42 (1-2), 39.-48.
- [6] Ban, I. (1997.), "Drukčiji pristup u razvitku hrvatskih morskih luka", *Suvremeni promet*, 17 (3-4), 281.-284.
- [7] Jelinović, Z. (1975.), *Ekonomika pomorstva*, Liber, Zagreb
- [8] Hrvatske željeznice (1997.), *Dokumentacija (tarifne liste)*
- [9] Hrvatski opći leksikon (1996.), LZ "Miroslav Krleža", Zagreb
- [10] Nacionalni program razvitka otoka - prijedlog (1996.), Vlada Republike Hrvatske, Zagreb
- [11] Narodna banka Hrvatske (1997.), *Bilten*, 2 (11)
- [12] Narodna banka Hrvatske (1997.), *Bilten*, 2 (14)
- [13] Narodna banka Hrvatske (1997.), *Bilten*, 2 (21)
- [14] *Promet i veze 1993. (1995.)*, Dokumentacija 940, DZS, Zagreb
- [15] *Promet i veze 1995. (1997.)*, Dokumentacija 1001, DZS, Zagreb
- [16] *Promet i veze 1996. (1998.)*,
- [17] *Statistički ljetopis 1996. (1996.)*, knj. 28., DZS, Zagreb
- [18] *Statistički ljetopis 1997. (1997.)*, knj. 29., DZS, Zagreb

Bilješke

Notes

¹Kao primjer uspješne pomorske orijentacije može poslužiti Italija, koja je u posljednjih tridesetak godina postala jedna od najrazvijenijih zemalja svijeta, pored ostalog, zahvaljujući promišljenom i uspješnom korištenju prednosti koje daje položaj uz more. Položaj uz dva prometna mora (Atlantik, Sredozemlje) dobrano je iskoristila i Francuska. Slovenija je također osjetila blagodati mora pa je na samo četrdesetak kilometara (44,5) obale razvila

luku Koper, koja je po prometu na četvrtom mjestu među sjeverno-jadranskim lukama i respektabilnu trgovačku mornaricu. Albanija se nije značajnije orijentirala na more iako raspolaže obalom dugom oko 400 km, luke nemaju osobit značaj u nacionalnoj ekonomiji, a skromna je pomorska flota dokaz nebrige za more, taj beskrajni i nepresušni prirodni resurs.

²Od konca XI. stoljeća do 1991. kada je Hrvatski sabor 25.VI.1991. na temelju referendumske odluke proglasio neovisnost i suverenost Republike Hrvatske

³Kopnena je granica Republike Hrvatske duga 2028 km. Dužina morske obale iznosi 5835,3 km; od toga kopna 1777,3 km (30,5%) a obala otoka 4058 km (69,5%). Zračna je udaljenost između krajnjih točaka na morskoj obali 535 km, što daje koeficijent razvedenosti od 3,3, a ako se uključi i obala otoka onda je koeficijent razvedenosti 10,9. Hrvatska je obala iza Grčke najrazvedenija na Sredozemlju i jedna od najrazvedenijih u Europi. Uz hrvatsku je obalu 1185 otoka, hridi i grebena, od kojih je 66 naseljenih i 652 nenaseljena otoka (prema SLJH-96., 34.).

⁴Hrvatska ima suverenitet i nad 33 200 km² površine obalnog mora (teritorijalno more je 12 NM) - cf. Hrvatski opći leksikon (1996.), 374., st. II.

⁵Takva usmjerenost proistječe i iz, početkom 1997. u Saboru Republike Hrvatske donesenog, "Nacionalnog programa razvitka otoka".

⁶U međunarodnom prometu robe u hrvatskim morskim lukama prosječno je od 1987. do 1996. udio domaćih brodova (nacionalna zastava) iznosio 22,2%; u 1987. udio domaćih brodova bio 38,5%, a 1996. samo 5,7%. Razlog je tako simboličnog udjela nacionalne zastave dijelom i statistički, tj. što je glavina teretnih brodova (69,4%) hrvatskih brodara s 84,5% brutotonaže upisano u pogodovne registre (izračunano prema SLJH-97., 270.; Stanje flote članica "Mare Nostrum" na dan 31.12.1996., Zagreb 1997., s.p.).

⁷Hrvatsko je morsko brodarstvo u 1995. imalo 6 865 zaposlenika, a u 1996. 1,4% više, odnosno 6 964 (prema podacima iz *Promet i veze 1997.*, 69.).

Odnosi se na 1995. a izračunano je na temelju podataka iz *Prometa i veza 1995.*, 57.; *Bilten (1997.)*, 2 (11) Narodna banka Hrvatske, 53. Izračunano prema podacima iz tabl. 2.

¹⁰Obuhvaćeni su samo brodovi za prijevoz tereta jer oni uglavnom ostvaruju prihode u prijevozu između stranih luka. Postoci su izračunani na temelju podataka iz Stanja flote članica "Mare Nostrum" na dan 31.12.1996., s.p.

¹¹Željeznička je udaljenost od Rijeke do Budimpešte 595 km, Bratislave 619 km, Praga 1040 km, mađarsko-ukrajinske granice 780 km (prema podacima dobivenim od Hrvatskih željeznica).

¹²Platna bilanca Hrvatske (robe i usluge) bila je u razdoblju 1994.-1996. (kumulativ) u deficitu 7122,2 milijuna USD. Lučkim deviznim saldonom moglo se pokriti 1,3 milijuna deficita platne bilance, a taj suficit čini 32,6% pozitivnog deviznog salda transporta kao cjeline (sve kumulativ za razdoblje 1994.-1996.) - izračunano na temelju podataka iz *Prometa i veza 1996.*, 65. i *Biltena NBH (1997.)*, 2 (21), 54.

Cf. I. Ban (1997.), *Drukčiji pristup u razvitku hrvatskih morskih luka*, *Suvremeni promet*, 17 (3-4), 281.-284.

Rukopis primljen: 9.1.1998.

*U ovom su radu razrađene i aktualizirane postavke iz ranijih radova autora koji su navedeni u popisu literature, iako na njih nije bilo poziva u bilješkama.