

Ivo Ban*

ISSN 0469 - 6255
(35- 46)

HRVATSKE MORSKE LUKE - SVJETSKA KONCEPCIJA NA MEDITERANSKOM (JADRANSKOM) PROSTORU

UDK 627.212(497.13)
Prethodno priopćenje

"Razumni se prilagođuju svijetu, a nerazumni svijet pokušavaju prilagoditi sebi, zato napredak ovisi o nerazumnim ljudima."

Georg Bernard Show

Sažetak

U radu se naglašava kako u europskim mediteranskim lukama ne prevladavaju obilježja treće generacije luka i da one ne mogu biti uzorom hrvatskim lukama. Ističe se potreba da se hrvatske luke, unatoč poteškoćama, u strategiji razvoja koriste prilagođenim najboljim svjetskim rješenjima. Navodi se da sudbina hrvatskih luka ovisi u prvom redu o njihovim vlastitim sposobnostima; zagovara se visoki stupanj autonomije te pomažuća i samo infrastrukturna uloga države.

Ključni pojmovi: mediteranske morske luke, treća generacija luka, obilježja, razvoj.

*Dr. Ivo Ban
Docent na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu
Dubrovnik

UVOD

"Mediteranski koncept razvojne strategije Hrvatske" bila je tema znanstvenog skupa što su ga u Splitu od 8. do 9. prosinca 1993. organizirali Ekonomski fakultet i Regionalna komora iz Splita.

Namjera je znanstvenom skupu bila da se istaknu problemi i mogućnosti definiranja strategije razvoja Hrvatske kao mediteranske zemlje "sa svim karakteristikama koje određuje taj pojam".

Aktualnost teme potaknula je autora da u ovom radu obradi europske mediteranske morske luke (bez crnomorskih zemalja) i u tom kontekstu upozori na neka bitna strateška usmjerenja u razvoju hrvatskih luka.

1. Bitne činjenice

Zemljopisni smještaj Republike Hrvatske je zadan. To je apsolutna, dakle nepromjenljiva kategorija, iz koje proizlaze brojne posljedice za svekoliki društveni i ekonomski život.¹

Korjenite političke, društvene i ekonomske promjene u Istočnoj Europi, unatoč velikim ekonomskim problemima s kojima se suočavaju te zemlje,² utječu na preusmjeravanje vanjskotrgovinskih i prometnih tijekova,³ koji su sve više posljedica ekonomske logike, a sve manje državnoga - političkog diktata.⁴

¹ Unatoč privremenoj okupiranosti od srpskih i crnogorskih agresora dijela međunarodno priznatoga hrvatsko državnog teritorija, koji je općenito, a posebno s prometnog stajališta, za Hrvatsku osobito važan, u ovom se razmatranju hrvatski prostor uzima kao jedinstven ekonomski i prometno

² "Economic and Financial Indicators", the Economist, October 16th 1993, p. 111; "Help for Eastern Europe is becoming ever more urgent", The Economist, December 18th 1993., p. 58.

³ "The painful road to capitalism", Financial Times, September 30, 1993., p. 16.

⁴ Zemlje istočne Europe svoju vanjsku trgovinu sve više usmjeravaju prema Zapadu. Prije su bile primorane trgovati sa zemljama unutar SEV-a (tablica).

Trgovina (%) s Istočnom Europom i tržišnim ekonomijama (u zgradama)

God.	Bug.	Češ-Slo.	Mad.	Polj.	Rum.
1928.	16 (65)	20 (55)	37 (31)	14 (63)	24 (55)
1989.	54 (28)	47 (38)	40 (46)	39 (45)	31 (33)
1992.	33 (41)	25 (63)	21 (69)	16 (72)	20 (52)

Izvor: Ibidem, bilješka br. 3. c. 1.

Raspad Jugoslavije, rušilačka agresija na Republiku Hrvatsku,⁵ okupacija dijela hrvatskoga državnog teritorija - prometno posebno važnoga, rat i razaranja u Bosni i Hercegovini, utjecali su na potpuni prekid dijela važnih prometnih tokova i preusmjerenje robnih, a osobito tranzitnih.⁶ To se osobito odrazilo na drastičan pad prometa u hrvatskim morskim lukama, a posljedice svekolikih događanja imat će i dugoročno negativni utjecaj na lučki promet.⁷

Zemljopisni-prometni položaj Hrvatske relativnog je značenja, promjenljiv je i izravno ovisi o tome koliko ćemo mi napraviti u izgradnji prometne infrastrukture i unapređenju tehnike, zatim tehnologije i, što je osobito bitno, organizacije prometa, više od drugih, odnosno drugi u konkurentnom okruženju više od nas.⁸

Hrvatske morske luke imaju ulogu i veliko značenje u ekonomskom i prometnom pogledu. Prometni su to objekti koji u sebi uključuju brojne prometne i gospodarske aktivnosti; same za sebe one su cjelovit sustav, a opet su dio sustava pomorskog prometa (luke + brodarstvo) i ukupnog prometa. Luke su prepoznatljiv dio nacionalnoga gospodarstva (prihodi, zapošljavanje, vrijednost objekata i opreme), poticatelj su razvoja jednih djelatnosti (trgovina, proizvodnja, dorada, usluga u

prometu i oku njega) i uvjet za druge (velika industrija, energetika).⁹

Jadransko more pruža se uz 1 777,5 km kopnene hrvatske obale, što je 47,6% njegove ukupne obale, zatim je tu i 4 058 km obale hrvatskih otoka, ili 97,2% dužine svih jadranskih otoka. Takav visoki koeficijent razvedenosti obale (3,3, odnosno s otočnom obalom 10,9) pruža velike mogućnosti prometnog i gospodarskog iskorištavanja tog prirodnog bogatstva.¹⁰

Mediteran se upravo preko jadranskog bazena uvukao u europsko kopno, i to u dužini od oko 780 km smjerom JI-SZ - prema njegovu najrazvijenijem dijelu,¹¹ pa ga i u pomorskoprometnom pogledu uključuje u intenzivne prometne tokove, koji se odvijaju Sredozemnim morem prema zapadu, sjeveru i jugu, ili unutar njega.¹²

U robnoj razmjeni Zapadne Europe, Sjeverne Amerike i Mediterana sa Srednjim i Dalekim istokom, te obratno, sredozemni prometni koridor ima iznimno značenje.¹³ To je utjecalo, uz ostalo, na razvoj morskih luka mediteranskih zemalja.¹⁴

Mediteranski prostor nije homogen u ekonomskom smislu. Očite su velike razlike u razini gospodarske razvijenosti,¹⁵ pomorskoga gospodarstva posebice, a

⁵ Procjenjuje se da su ratna i teroristička razaranja od prvih barikada 17.VII.1990. do 15.I.1992. na prometnicama, mostovima, prijevoznim sredstvima i sredstvima veza viša od 1,4 mlrd. US\$ (cf. J. Božičević, *Ratna razaranja i štete u prometu i vezama Hrvatske*, HAZU, Zgb. 1992., 3.)

⁶ Takvu konstataciju potvrđuje opadanje tranzita preko riječke luke (bez Urinja i Omišlja)

God.	Aus.	Češ.-Slo.	Mađ	Ost. zem.	Ukup. tranzit	
					mln. t	1989=100
1989.	1,0	1,2	0,6	0,2	3,0	100
1990.	1,0	1,3	0,7	0,4	3,4	113
1991.	1,0	1,0	0,5	0,3	2,8	93
1992.	0,6	0,4	0,4	0,3	1,7	57
1993. (I. - X.)	0,5	0,1	0,4	0,3	1,3	43

Iz Omišlja je naftovodom otpremljeno: 1990 8,2 mln. t, a 1991. 7,8 mln. t. Naftovod je zatvoren od konca rujna 1991. (svi podaci dobiveni su izravno od Statistike "Luke" Rijeka).

⁷ Robni promet u glavnim lukama (Dubrovnik, Ploče, Split, Šibenik, Rijeka) kretao se (indeks): 1989=100; 1990=93; 1992=55; I-VIII. 1993=37 (izračunano prema: SGH-91, p. 258; Mjesečno statističko izvješće br. 5 i 10, 48., 54.).

⁸ J. Padjen, Mogućnosti supstitucije geografsko-prometnog položaja i politika razvoja tranzitnog prometa, *Autocesta*, časopis, br 1-3/1989., Zagreb, 19-22.

⁹ I. Ban, Uloga i značenje pomorskog gospodarstva u razvitku Republike Hrvatske, *Ekonomski misao i praksa*, br. 1/1992., FTVT, Dubrovnik, 59.-63.

¹⁰ Izračunano prema podacima iz: J. Roglič, *Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske*, Naučno savjetovanje, Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb 1971., 29.; N. Stražičić, *Pomorska geografija Jugoslavije*, Školska knjiga, Zagreb 1989., 27.; *Pomorska enciklopedija*, II. izd., sv. 3., JZL, Zagreb 1976., 135., stupac II.

¹¹ N. Stražičić, o.c., 17.

¹² Mjesto Mediterana u pomorskoj trgovini pokazuju podaci:

Sueskim kanalom u 1992. prošlo je 275 mln. tona tereta (u pravcu sjevera 55%, juga 45%), ili 6,5 % (ϕ 1960-1966=14,3%) međunarodnoga pomorskog prijevoza (cf. *Shipping Statistic*, 8-9/93, ISL, Bremen, p. 82; *Maritime Tran.* 1971 i *MT* 1985, OECD, Paris 1972, 1986, p. 113, 125).

Od ukupnog prekomorskog kontejnerskog izvoza SAD-a na Mediteran otpada 1991. 5,3%; treći kvartal 1992. 4,3%. Udio Mediterana u pomorskom kontejnerskom uvozu SAD-a je 5,9% (1991.); 5,0% (Q3 1992.) - izračunano prema U.S. Liner Trade Review, 1992. 3rd Quarter Issue, *PIERS/Journal of Commerce*, December, 1992., New York, p. 2., 17.

Sredozemlje je odredište za 15,9% (1991.) i 16,2% (1990.) sirove nafte; 6,0% i 5,9% željezne rude; 7,8% i 8,6% ugljena; 3,7% i 5,5% žitarica ukupnog međunarodnog pomorskog prijevoza pojedine od tih roba (izračunano na temelju podataka iz - *World Bulk Trade* 1991., Fearnleys, November 1992., Oslo, p. 13, 19, 23, 28).

¹³ Prosječni godišnji izvoz (1969.—1980.) mediteranskih zemalja iznosio je 330 mln. tona, a uvoz 440 mln. tona (14,2% svjetskog uvoza) - cf. A. Bulić, *Pomorski saobraćaj Mediterana*, radovi, br. 6, *Ekonomski fakultet Split*, Split 1992., 101.

¹⁴ U usporedbi s lučkom industrijom (svim lučkim djelatnostima) na atlantskoj obali Europe, mediteranske europske luke, uzevši u cjelini, ipak zaostaju. Tako je u 1992. između 40 najvećih luka svijeta s godišnjim prometom većim od 33 mln. t bilo pet europskih (kontinent) na Atlantiku, a tri na Mediteranu; od 40 luka u svijetu s prometom većim od 468 tis. TEU kontejnera bilo je pet atlantskih, a tri mediteranske (cf. *Shipping Statistics*, 10/1993., Bremen, pp. 56-57).

¹⁵ Disperzija sredozemnih zemalja (1993. - 19 država bez Monaka i B i H - nije uključena crnomorska obalna fasada) prema GNP *per capita* je različita. Pet ih je u grupi "high-income" - više od 6 000 US\$; šest u "middle-income (upper)" - gornja granica i sredina razreda 581 - 5 999 \$; osam u "middle income (lower)" - bliže 581 (prema - *Global Economic Prospects and the Developing Countries*, May 1991, World Bank, Washington, pp. 64/65; podaci se odnose na 1989.).

također strukture i opsega vanjskotrgovinske razmjene.¹⁶

Sukladno razini ekonomske razvijenosti jest i kretanje vrijednosti razmjene sa svijetom pojedinih sredozemnih zemalja. Vanjskotrgovinska razmjena europskog dijela je najveća (u razdoblju 1980.—1990. udjel 85,3% - zemlje Levanta 6,4%, afričke 8,3%), a i dinamičnija je (prosječna stopa rasta u istom razdoblju 5,6%) od mediteranskog prosjeka (3,8%); na razini je svjetskih kretanja (5,9%), a znatno je veća nego u afričkih zemalja (-14,8%) i Levanta-1,9%).¹⁷

Industrijske aktivnosti, glavni poticatelj prijevoza i lučkoga teretnog prometa, premještaju se doista postupno sa sjeverozapadnih područja Europe prema jugu (Baden - Wurttemberg, Bavarska, Lyon - Grenoble).¹⁸ Međutim, to ne znači da se industrija selu u većoj mjeri prema obalama Mediterana, niti da će znatnije utjecati na obujam pomorske robne razmjene i promet u morskim lukama. Sve te industrije temelje se na novim tehnologijama i proizvodima s osjetno manjim utroškom materijala i energije.¹⁹

2. Mediteranske luke

Mediteranske luke razvile su se u donekle jedinstvenom zemljopisnom i pomorsko-prometnom okruženju, ali izrazito različite po povijesnim, društvenim i ekonomskim odrednicama. Takve okolnosti utjecale su na neistovjetno profiliranje tih prometnih i ekonomskih organizama; razlike su među njima očite.

Poveznica se do neke mjere može naći između sredozemnih luka europskih zemalja (crnomorske zemlje nisu uključene). A kakva su im obilježja i gdje im je mjesto u odnosu prema suvremenim kretanjima u svjetskim lukama?

2.1. Promet

Opseg prometa u glavnim mediteranskim lukama europskih zemalja iz godine u godinu izrazito je promjenljiv. Primjerice, u razdoblju od 1983. do 1992. ostvaren je doista rast, ali uz skromnu prosječnu godišnju stopu od samo oko 1%.²⁰

Očite su razlike u kretanju lučkog prometa pojedinih zemalja, ali i luka. To je razumljivo jer su luke pretežito odraz ukupnih ekonomskih kretanja proizvodnje i međunarodne trgovine države kojoj pripadaju, njihova vrata na svjetsko tržište.²¹

Veći dio prometa sredozemnih luka odnosi se na potrebe litoralizirane industrije i njezine proizvode jer je na lučkim područjima i u njihovoj blizini smještena proizvodnja koja se temelji na uvoznim sirovinama (rafinerije nafte, koksare, čeličane, petrokemija, termoelektrane).

Ukupni promet 1992. dosegao je količinu veću od 600 mln. tona. Prevladava tekući teret (oko 66%), zatim glavni rasuti tereti (oko 16%), generalni teret (oko 12%) i ostali rasuti tereti (oko 6%). Na kabotažni promet otpada približno 25%, a u međunarodnom (više od 75%) dominira uvoz (više od 83%), dok je udio izvoza manji od 17%. U ukupnom prometu uvoz sudjeluje s gotovo 63%, a izvoz s više od 12%. Teret iz uvoza i dopreme u kabotaži utječe na visoku zastupljenost (oko 75%) iskrcaja. Tranzit je približno 16% međunarodnog prometa, a 12% ukupnoga; najveći dio odnosi se na iskrcaj (90%) i naftu (više od 70%).²²

Takva je struktura prometa u svim većim lukama. Razumije se da ima odstupanja i razlika, ali, globalno gledajući, to su glavna obilježja koja imaju bitni utjecaj na dosadašnja i sadašnja kretanja, a u budućnosti će još više dolaziti do izražaja.²³

¹⁶ Različita je struktura izvoza sredozemnih zemalja. Industrijske proizvode pretežito (više od 50% vrijednosti izvoza) izvoze četiri zemlje, jedna primarne proizvode, jedna naftu, četiri usluge, devet raznovrsne proizvode i usluge (Global Economic Prospects..., o.c., p. 66).

¹⁷ A. Bulić, o.c., 98-99.

¹⁸ "Recent development in international trade and transport", u studiji Port marketing and the challenge of the third generation port, UNCTAD, 1992., p. 4.

¹⁹ I. Petrić, *Obalska industrija*, Ekonomski fakultet Split, Split 1991., 53.-72.

²⁰ Promet u sredozemnim lukama procijenio je autor na temelju podataka iz Journal de la marine marchande (JMM), Paris: No. 3393/1984, pp. VI-X; 3550/1987., pp. 3150-3153; 3810/1992, pp. 3242-3246; 3863/1993, pp. 3264-3269; Shipping Statistic Yearbook 1989, ISL, Bremen, p. 351; Shipping Statistic, 10/1993, p.56, 11-12/1993, p. 79, Bremen; N. Stražičić, *Pomorska geografija svijeta*, Školska knjiga, Zagreb 1984., 31.-38., 40.-43., 48.-51., 55.-60., 91.95.; Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1989. godini, Privredna komora Jugoslavije, Udruženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, Rijeka 1990., 7. - 16.; SGH-91, 258; Mjesečno statističko izvješće, br. 10, DZS, Zagreb 1993., 54.; *Pomorska enciklopedija*, II. izd., sv. 8, Zagreb 1989., 230-231.; Statistika "Luke" Rijeka

²¹ Iako je teško egzaktno izraziti utjecaj recesije u ekonomijama razvijenih zemalja Europe 90-ih na promet u lukama, može se sa sigurnošću utvrditi da su takve ekonomske prilike imale nepovoljan utjecaj. Primjerice, indeks vrijednosti industrijske proizvodnje 1992/1989. Francuske = 101,6; Italije = 95,7; Španjolske (12 mjeseci do IX. 1992. : 12 mjeseci do IX. 1990.) = 100,6

Izračunano prema podacima iz: "International Economic Indicators", Financial Times, October 4 1993, p. 4 (za Francusku i Italiju) "Economic and Financial Indicators", The Economist, December 8th 1990., p. 115; January 4th 1992, p. 83; December 26th 1992, p. 139 (za Španjolsku).

²² Strukturu prometa procijenio je autor prema podacima iz izvora navedenih u bilješci 20.

Napominje se da su svi ti podaci orijentacijski. Naime, svjetska statistika prometa u lukama metodološki je i obuhvatom neujednačena, manjkava i često s pograškama. Dulje vremenske nizove teško je pratiti, pa su, zato, procjene u ovakvim istraživanjima jedino rješenje.

²³ Zbog velikog udjela tekućeg tereta u prometu izabranih (raspoloživi podaci) većih mediteranskih europskih luka (1983. 65,0%; 1992. 61,0%) koje sudjeluju u ukupnom prometu glavnih luka ovog područja s više od 60% i njegova skromnog porasta (1,7%; prosječno godišnje 0,2%), ukupni promet u razdoblju 1983.-1992. povećan je samo 8,2% (prosječno godišnje 0,9%), iako je ostalih tereta bilo 20,3% više (prosječni rast 2,1%).

Budući da je manja zastupljenost tekućeg tereta u većim atlantskim europskim (kontinent) lukama (1983. 41,5%; 1992. 40,0%), njegov utjecaj na promet ne dolazi do izražaja kao u mediteranskima. Naime, u istom razdoblju ukupni promet atlantskih luka povećan je 29,5% (prosječno 2,9%), tekućeg tereta 24,9% (prosječno 2,5%) i ostalih tereta 32,9% (prosječno 3,2%).

Izračunano na temelju podataka iz: Journal de la marine marchande 3393/1984, pp. VI-XI; 3863/1993, pp. 3264-3269 i Statistike "Luke" Rijeka, jer se zadnjih godina u JMM ne objavljuju podaci za Rijeku.

Gotovo devet desetina ukupnog prometa pripada lukama triju najvećih i najrazvijenijih zemalja (tabl. 1.), koje se ujedno ubrajaju među najvažnije sudionice u svjetskoj trgovinskoj razmjeni.²⁴

Tablica 1. Promet u mediteranskim lukama po zemljama 1992. godine

Zemlja	Promet (mln. t)	Udio (%)
Italija	300	49,0
Španjolska	130	21,2
Francuska	110	18,0
Grčka	30	4,9
Hrvatska ¹	28	4,6
Slovenija	5	0,8
Albanija	4	0,7
C. Gora ¹	3	0,5
Malta	2	0,3
Ukupno:	612	100

¹ Promet 1989. godine

Izvor: Ibidem, bilješka 20.

Očito je, dakle, da lučki promet ovisi, ponajviše, o nacionalnoj ekonomiji, razini njezine razvijenosti i orjenitranosti na međunarodnu razmjenu morem. Nije zanemariv ni kabotažni promet, osobito izražen u nekim zemljama (Italija, Španjolska, Grčka).

Tranzit je manje zastupljen, a njegova struktura, tj. pretežit udio sirove nafte, koja se naftovodima otprema do rafinerija drugih zemalja, i rasutih tereta (željezna ruda, energetski i metalurški ugljen, fosfati), a skromni udjel generalnog tereta - posebice kontejneriziranoga,²⁵ pokazuje kako se ipak radi o prevladavajućim uslugama nižih cijena i ograničenih ekonomskih koristi,²⁶ te nezaobilaznih ekoloških posljedica.²⁷

2.2. Zahtjevi

Veličina prometa svake luke doista je mjerilo njezine uloge i značenja što ga ima na određenom području. To je i pokazatelj uspješnosti u radu. Međutim, time se ne

dobiva potpuna slika jer nedostaju elementi tehničko-tehnološke i organizacijsko-ekonomske strukture, odnosno razine razvijenosti, stupnja povezanosti i usklađenosti tih bitnih slojeva u sustavu luke unutar i izvan nje.

Postavlja se, zatim, i pitanje mjesta europskih mediteranskih luka u odnosu prema suvremenim kretanjima u lukama svijeta, i to poglavito onih koje imaju sve značajke svjetskih luka. Te su luke (svjetske) u stanju pružiti korisnicima visoku razinu tehničkih, tehnoloških, organizacijskih i ekonomskih usluga. Distribucijska su i logistička središta, kojih se mreža utjecaja prostire na veoma širokom području, pa i daleko preko nacionalnih granica. U njima se manje administrira, a više se komercijaliziraju sve aktivnosti.²⁸ Fizički rad u velikoj mjeri zamijenjen je znanjem, a svaka krutost fleksibilnošću.²⁹ Vrhunski menadžment, zapravo integralni menadžment svih nositelja lučkih usluga, uspješno usklađuje mnogobrojne funkcije,³⁰ a sve veća primjena najnovijih generacija informacijskih tehnologija u rukovanju teretom i administrativnim poslovima (razmjena podataka i dokumenata) pridonosi velikom smanjenju vremena potrebnoga za pojedine operacije.³¹

Moderne svjetske luke izrasle su na područjima najdinamičnijih tijekova svjetske trgovine - temeljnog pokretača ekonomskog rasta i razvoja; one su upravo njezina žarišta, središta i posljedice.

Žestoka konkurencija na svjetskom robnom tržištu postavljala je pred sve sudionike veoma visoke zahtjeve glede racionalnosti i djelotvornosti, što se osobito odnosilo na luke koje najviše i participiraju u međunarodnoj trgovini (doprema, otprema, rukovanje, sjedinjavanje, prerada, oplemenjivanje, kupoprodaja, logistika, upravljanje tokovima roba).

Iznimno visoke investicije, umijeće i znanje koja stoje iz takvih zahtjeva pridonose smanjenju broja velikih svjetskih luka. Na pojedinim područjima međunarodna se trgovina usredotočuje na manji broj luka koje mogu zadovoljiti vrhunske kriterije.³²

Na pacifičkim obalama Sjeverne Amerike i Azije međunarodna trgovina, a osobito generalnim robama,

²⁴ U svjetskom izvozu (vrijednost) Francuska je četvrta (5,9%), Italija šesta (4,7%), Španjolska 17 (1,4%); u uvozu Francuska je treća (6,1%), Italija šesta (4,9), Španjolska 12 (1,9%) - odnosi se na 1988. godinu (prema - A. Dragičević, *Ekonomski leksikon*, Informator, Zagreb 1991., 803.).

²⁵ Udio kontejneriziranog tereta (%) u ukupnome iznosio je 1992.: Španjolska 13,9 (1983. 5,6), Francuska 3,4 (3,4), Italija 5,9 (5,2), Grčka 22,3 (7,3), Slovenija 8,4 (9,7), Hrvatska (1989.) 2,1 (1,1), C. Gora (1989.) 2,5 (1,2). Autor procjenjuje da je znatno manje kontejneriziranog tranzitnog prometa (izračunano i procijenjeno na temelju podataka iz izvora navedenih u bilješci 23.; Analize poslovanja i ekonomskog... u 1989. godini, o.c., 10., 17.; Analize poslovanja i ekonomskog... u 1983. godini, 8., 13.).

²⁶ U luci Rijeci npr. tarifa usluga i naknada u međunarodnom prometu rasutih tereta samo je polovica, trećina, petina ili čak dvadesetina tarife za generalni teret (cf. Tarifa usluga i naknada u međunarodnom prometu roba, Poduzeće "Luka" Rijeka, Rijeka 1991., 8.-11., 17.-20., 25.-39., 56.).

²⁷ Teške posljedice očite su u Bakarskom zaljevu (cf. Pogledi, Vol. 19, No. 1., Ekologija i more, 1989., Split, 197., 223.).

²⁸ "New role of seaports in international transport, foreign trade and national economics", u cit. studiji Port marketing..., UNCTAD, 1992, pp. 10/23.

²⁹ "Port work and training in developing countries", Hansa, Nr. 16/1990, Hamburg, pp. 901-902.

³⁰ "Port management" u studiji *Development and Improvement of Ports*, UNCTAD, 1992., pp. 41-52.

³¹ Primjerice, u luci Singapuru na glavnim kontejnerskim terminalima uveden je tijekom 1992. i 1993. "Container number recognition system" (CNRS). Bit tog sustava je kompjutorska manipulacija, upravljanje i nadzor nad svim operacijama vezanim za promet kontejnera, čime se proizvodnost povećava do tri puta - od 60 na 20-30 sekunda za jedan sanduk (cf. "Singapore hub gears up for high-tech tools", The Journal of Commerce, Eur. ed., November 1992., p. 4).

Elektronička razmjena informacija, podataka i dokumenata EDI (*Elektronik data interchange*) primjenjuje se već dugo u lukama Sjevernog mora (Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Felixtowe) SAD-a, Kanade, Japana, J. Koreje i Australije, te u Singapuru i Hong Kongu, a znatno ubrzava transportni proces (cf. J. Mušćet, Dekada 1990-ih u znaku primjene EDI-a u pomorstvu, Promet, br. 5-6/1990., Zagreb, 467.-470.; J. Madarić, Č. Ivanković, UN EDIFACT "Ante portas" u susret međunarodnoj trgovini bez papira, Promet, 4/1992., 115.-123.; The Journal of Commerce, Eur. ed., September 1992, p. 5.)

³² Cf. "Port integration" u cit. studiji Port marketing..., 24.

usmjerena je prema manjem broju velikih luka povezanih brojnim pomorskim linijama s čitavim svijetom. Slično je i na atlantskoj obali Sjeverne Amerike i Europe.³³

Najveća koncentracija lučkog prometa na europskom kopnu jest u lukama Sjevernog mora - od Hamburga do Zeebruggea.³⁴ Na njih su usmjereni glavni tijekovi europske pomorske trgovine.³⁵ Visoka tehnička opremljenost, primjena najnovijih transportnih i informacijskih tehnologija, odlična organizacija i povezanost sa sustavom kopnenog transporta, njihova su nedostižna konkurentna prednost.³⁶

U odnosu prema tim lukama zaostaju po opsegu prometa one na području Kanala (La Manche),³⁷ a još više luke otvorenog Atlantika.³⁸ Glavnina lučkih aktivnosti usmjerena je na rasute terete, a znatno manje na

trgovačku robu iz međunarodne razmjene. Distribucijska i logistička funkcija ne dolaze osobito do izražaja, a na nižoj je razini i organizacija lučkih usluga.³⁹

Sličnih obilježja su i sredozemne luke. Izrasle na litoralnom konceptu, odnosno podizanjem golemih industrijskih postrojenja na lučkim područjima, koja se koriste enegentima, sirovinama i materijalima dopremanim jeftinim, morskim putem, sporo se i nedostavno prilagođuju novih zahtjevima karakterističnima za luke treće generacije.

Međutim, općenito sve veća orijentacija u industrijskoj proizvodnji i razvoju na znanje, nove tehnologije, materijale i proizvode sa znatno manjim utroškom energije i sirovina "oduzima" (količinski gledajući) terete lukama, što se osjeća i na mediteranskim prostorima. Oduševljenja za velike prestižne indus-

Tablica 2. Bitna obilježja u razvoju luka

	PRVA GENERACIJA	DRUGA GENERACIJA	TREĆA GENERACIJA
	Prije 60-tih	Nakon 60-tih	Od 80-tih
Razdoblje u razvoju			
Glavni teret	Djelomično generalni i rasuti teret	Djelomično generalni, suhi i tekući rasuti teret	Rasuti, sjedinjeni, kontejnerizirani teret
Shvaćanja i strategija razvoja	- Suzdržljivost - Promjene gledišta o načinu transporta	- Proširenje djelatnosti - Transportno, industrijsko i trgovinsko središte	- Komercijalna orijentacija - Središte integralnog transporta - Logističko središte međunarodne trgovine
Doseg aktivnosti	1) Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje tereta, navigacijske usluge - Lučki teritorij	1) + 2) Dorada i trgovina teretima koji se dopremaju i otpremaju morem - Proširenje aktivnosti izvan luke	1) + 2) + 3) Protok tereta i informacija - Logistika - Upravljanje teretom u kopnenom transportu
Organizacijska obilježja	- Samostalnost aktivnosti u luci - Neformalni odnosi između luke i korisnika	- Bliskiji odnosi između luke i korisnika - Slaba povezanost između aktivnosti u luci - Usputni odnosi između luke i lokalne uprave	- Visok stupanj povezanosti svih nositelja i njihovih aktivnosti u luci - Uključivanje luke u trgovinsko-transportne lance - Bliski odnos luke i lokalne uprave - Viši stupanj autonomnosti - Privatizacija - Fleksibilnija organizacija
Obilježja "proizvodnje"	- Promet tereta - Jednostavnije pojedinačne usluge - Niski stupanj dorade tereta	- Promet tereta - Prerada - Složenije i povezanije usluge - Viši stupanj oplemenjivanja tereta	- Promet tereta i informacija - Distribucija tereta i informacija o svim pojednostima potrebnih krcateljima - Visoka proizvodnost - Paketi usluga - Visoki stupanj oplemenjivanja tereta
Prevladavajući činitelj	Rad / Kapital	Kapital	- Znanje - Tehnologija - Organizacija - Elektronička obrada podataka i dokumentacije

Izvor: Priredio autor prema - Port marketing..., o.c., p. 23.

³³ Cf. supra, bilješka 32., c.1.

³⁴ Na tom području (zračna udaljenost oko 550 km) u osam najvećih luka (Hamburg, Bremen-Bremerhaven, Rotterdam, Amsterdam, Antvers, Brugge-Zeebrugge, Gent) 1992. ostvaren je promet od 612,84 mln. t tereta, što je više nego u svim glavnim europskim mediteranskim lukama (oko 612 mln. t) i 10,16 mln. TEU-kontejnera - dva i pol puta više nego u mediteranskim lukama (oko 4 mln TEU).

Izračunano na temelju podataka iz JMM, 3868/1993, pp. 4264-3266, 3858/1993, pp. 2910-2912.

³⁵ "Transportentwicklung, Containerverkehr, Reaktionen", Hansa, 2/1992, pp. 110/112.

³⁶ "Verteilungszentrum Europas (Mainport Rotterdam)" Hansa, 19-20/1991, pp. 1039-1041.

³⁷ U četiri veće francuske luke (Calais, Dunkerque, Le Havre i Rouen) ostvaren je 1992. promet od 135,28 mln. t i 0,89 mln. TEU-kontejnera (izračunano prema podacima iz JMM, 3858/1993, p. 2910, 3863/1993, p. 3264).

³⁸ U deset luka (francuske 3, španjolske 4, portugalske 3) s prometom većim od 5 mln. t 1992. zabilježen je promet od 150,43 mln. t i 0,69 mln. TEU-kontejnera (izračunano na temelju podataka iz JMM, 3858/1993, pp. 2910-2911, 3863/1993, p. 3264, 3266).

³⁹ "Le management des operations du transport maritime: une competence cle pour la facade atlantique", JMM, 3863/1993, p. 3262, 3279, 3280.

trijske komplekse, potrošača milijuna tona rasutih tereta koji su zatrpavali desetine i stotine hektara otvorenih površina, splasnula su.

Uz naraslu ekološku svijest i silne pritiske javnosti radi zaštite čovjekova okoliša i zdravlja, industrija se na područjima sredozemnih luka postupno prestrukturira ili poduzima opsežne mjere zaštite, koje zadovoljavaju visoke kriterije (Marseille, Genova, Venecija).⁴⁰ Svemu tome svakako pridonosi i dokazana ekonomska istina da je turizam čišća i profitabilnija industrija, te da je Mediteran izrazito razvijena receptivna turistička regija u europskim i svjetskim razmjerima.

Djelatnost koja se temelji na više od 100 milijuna samo stranih turista, a deviznim prihodima većim od 50 milijarda američkih dolara i mnogostrukim korisnim utjecajima na nacionalne ekonomije,⁴¹ teško može više zajedno, ili čak i blizu, baznih industrija - potrošača velikih količina prometnog supstrata.

Vrijeme golemih količina rasutih tereta u mediteranskim lukama, dakle, pomalo prolazi. Živjeti, i to bogato, zdravo, slobodno - bez ičije i ikakve dominacije, temeljna su načela demokratskog svijeta. Mora se opstati i razvijati, ali ne jednih djelatnosti na štetu drugih, već usklađeno i uzajamno slijedeći i koristeći se znanstvenim, tehničkim, tehnološkim, organizacijskim, ekonomskim i civilizacijskim dostignućima već potvrđenima u svijetu.⁴²

2.3. Promjene

Promet jest temeljna funkcija svake luke, ali njezina uloga i značenje te ekonomske koristi ne iscrpljuju se samo u tome. Krajnji domet nisu ni industrijska i trgovačka funkcija. U lukama treće generacije te temeljne djelatnosti obavljaju se sadržajnije, racionalnije, s izrazito naglašenom organizacijskom i upravljačkom ulogom luke u međunarodnoj trgovini (tabl. 2.).

Nema egzaktnih kriterija kojima bi se mogla pouzdano mjeriti obilježja treće generacije luka, te ih na taj način grupirati i rangirati. Iz tablice 2. razabire se da gotovo u svakoj od šest skupina obilježja ima i zajedničkih elemenata ili po nijansama različitih. To je i razumljivo jer je razvoj luka trajan proces u kojemu nije moguće precizno odrediti okvire i u njih bez ostatka smještati pojedine luke ili područja.

2.4. Mjerila

Utvrđiti mjesto europskih mediteranskih luka u odnosu prema suvremenim kretanjima u svijetu, tj. odgovoriti na pitanje u kojoj mjeri one pripadaju trećoj generaciji, veoma je zamršena zadaća.

Devet zemalja s velikim brojem luka (180) nejednako ranga u kojima se obavlja promet, različite razine razvijenosti, gospodarske strukture, izvozno-uvoznih mogućnosti i potreba, zemljopisnog i prometnog položaja, regionalne organiziranosti i usmjerenosti, uz sva obilježja treće generacije, tvori dosta složenu zadaću.

Rješenje bi se ipak moglo potražiti ako se analiziraju veće luke i mjerljivi elementi pojedinih obilježja, što je uvjetovano raspoloživošću podacima u međunarodnim statistikama.

Uz sve rezerve zbog manjkavosti neujednačenoga metodološkog pristupa u obradi tih podataka i kriterija po kojima se luke odabiru u prikazima, može se kao pokazatelj uzeti stupanj kontejneriziranosti tereta. Budući da se samo dio tereta pod ekonomski opravdanim uvjetima prevozi u kontejnerima, prijeko je potrebno ograničiti na generalni teret, odnosno udio kontejneriziranoga u njemu (tabl. 3.).

Mjereći tim kriterije, a na temelju podataka iz tablice 3., može se ipak zaključiti da sredozemne luke u stanovitoj mjeri zaostaju za lukama Sjevernog mora, iako im se od druge polovica 80-ih približavaju.⁴³

Ako se uspoređuje prema lukama dalekog istoka i azijskog jugoistoka onda se uočavaju znatne razlike jer te luke uspješno odgovaraju izazovima visoko sofisticirane proizvodnje, domaće i vanjske konkurencije te izrazito probitačne međunarodne trgovine zemalja kojima pripadaju.

Jedno od bitnih obilježja suvremenih luka je komercijalizacija svih aktivnosti. To pretpostavlja marketinški pristup potrebama, zahtjevima i mogućnostima korisnika lučkih usluga. Pružaju se usluge koje zadovoljavaju različite kategorije korisnika, kao i one atipične.⁴⁴ Prihvatljive cijene postižu se dobrom organizacijom, automatizacijom i privatizacijom, što je temeljna pretpostavka za racionalniji rad.⁴⁵

U tako orijentiranim lukama izravnim i neizravnim korisnicima lučkih usluga pružaju se i čine dostupnima mnogobrojne usluge koje ne ulaze u klasični izbor. Financijski poslovi, burzovni poslovi, osiguranje, javne

⁴⁰ I. Petrić, o.c., 70.-72.

⁴¹ L. Petrić, Razvoj turizma u mediteranskoj regiji, u knjizi Mediteranski koncept nacionalnog gospodarstva, Radovi, br. 6, Split 1992., 117.-123., 130.

⁴² Development and Improvement of Ports..., o.c., p.5.

⁴³ Autor je došao do zaključka o napretku mediteranskih luka i njihovu približavanju kontejnerizaciji u lukama Sjevernog mora na osnovi analize prometa iz cit. izvora u razdoblju od 1983. do 1992.

⁴⁴ Kao primjer može poslužiti luka Hong Kong. Od ukupnog prometa kontejnera u 1992. (7,97 mln. TEU) gotovo 1/3 prošla je mimo velikih terminala. Obavili su ga mali terminali, znatno sporiji, ali i upola jeftiniji. To odgovara dijelu korisnika. Veliki, brzi i dobro opremljeni terminali na različite se načine (promičba, povezivanje s proizvodnjom, kupcima, brodarima) bore za održavanje potražnje. Svi su zadovoljni. Grade se novi terminali impresivnom brzinom (cf. Fairplay, May 20 1993, pp 68-69).

⁴⁵ Development and Improvement of Ports, o.c., pp. 34-35.

Tablica 3. Kontejneriziranost tereta u odabranim lukama Mediterana i svijeta (1992.)

Područje	Luka	Ukupni promet (mln. t)	Generalni teret (mln. t)	Kontejner. teret (mln. t)	Kontejner. / gener. (%)
Europa - Sjeverno more, Kanal, Atlantik	Hamburg	65,08	30,16	18,52	61,4
	Bremen	29,94	19,74	9,88	50,1
	Rotterdam	293,10	63,70	38,52	60,5
	Anvers	103,63	45,30	17,10	37,7
	Le Havre	53,10	10,23	5,33	52,1
	Bilbao (1991.)	27,38	4,65	1,67	35,9
	Lisabon	14,63	3,63	2,32	63,9
	Felixtowe	16,92	16,63	11,74	70,6
	Liverpool	27,81	6,11	2,72	44,5
	London	44,52	6,92	3,74	54,0
Europa - Mediteran	Algeciras (1991.)	29,01	9,16	5,54	60,5
	Barcelona	18,34	7,60	4,60	60,5
	Valencia	11,20	6,66	3,84	57,7
	Marseille	90,42	8,98	3,21	35,7
	Genova	41,38	6,97	3,21	46,1
	Livorno	18,93	7,64	1,84	24,1
	Napoli	13,89	4,31	1,13	26,2
	Pirej	9,86	7,61	3,86	50,7
	Solun	15,13	4,27	1,21	28,3
Europa - Sjeverni Jadran	Venecija	24,51	3,09	0,86	27,8
	Trst	36,68	2,66	1,17	44,0
	Koper	4,76	1,05	0,40	38,0
	Rijeka (1990.)	20,13	1,64	0,40	24,4
Sjeverna Amerika	Halifax	14,89	3,55	3,07	86,5
	New York (1991.)	42,72	...	14,59	34,2 ¹⁾
	Los Angeles (1987.)	49,05	32,94	12,68	38,5
Azija - Daleki istok, južni istok	Kobe	169,65	...	38,69	28,2 ¹⁾
	Nagoya	130,86	56,17	19,27	34,3
	Tokyo (1991.)	84,15	...	24,65	29,3 ¹⁾
	Yokohama	121,39	63,92	26,90	42,1
	Pusan	64,81	...	44,74	69,0 ¹⁾
	Kaohsiung	79,20	23,51	10,91	46,4
	Keelung	27,00	17,87	13,92	77,9
	Hong Kong	84,22	50,17	33,65	67,1
	Manila	22,17	19,53	13,29	68,0
	Bangkok	19,44	...	12,76	65,6 ¹⁾
	Kelang	28,40	19,71	13,92	70,6
Australija	Fremantle	18,07	2,15	1,62	75,3
	Melbourne	12,55	9,08	7,26	80,0

¹⁾ Kontejnizirani teret/ukupni promet

Izvor: JMM, 3595/1988, p. 2988; 3602/1988, p.3440; 3810/1992, pp. 3242-3243; 3858/1993, pp. 2910-2915; 3863/1993, pp. 3264-3277; Shipping Statistic, 10/1993, p. 56, 58; Statistika "Luke" Rijeka

službe, službe komuniciranja, informiranja, jezičnih i pravnih konzultacija, izložbe, konferencije, know-how na visokoj su razini, a svojim opsegom i kvalitetom imaju za luku privlačnu snagu.⁴⁶

U literaturi koja analizira to obilježje obično se kao primjeri ističu luke Dalekog istoka (Hong Kong), južni istok Azije (Singapur), sjeverozapadne Europe (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Gent), Sjeverne Amerike (Toronto), Kariba (Guadeloupe).⁴⁷

Očito je da mediteranske luke nisu na komercijalnoj razini koja bi mogla poslužiti kao uzor, i da, svjesne svog

zaostajanja, one žele bržim koracima do tog cilja. Zato se u strategijama njihova razvoja komercijalizacija uvijek ističe kao važna zadaća, a za primjer uzima se azijski model.⁴⁸

Do identičnog zaključka za sredozemne luke može se doći i glede stupnja oplemenjivanja, dakako s prometnog stajališta, roba ("added value") kojima se prometuje u luci, jer i te "proizvodne" aktivnosti izravno pridonose razini komercijalizacije.⁴⁹ Ta dodana vrijednost osobito dolazi do izražaja ako je luka i distribucijsko središte za pojedine robe ili grupe roba iz kojeg se nadzire tržište, vrše zahvati prema zahtjevima kupaca, usklađuju zalihe.

⁴⁶ Port marketing..., o.c., p. 16; "Making money without making waves", Fairplay, September 6, 1990, p. 20, 23, 24.

⁴⁷ Port marketing..., o.c., pp. 15-16.

⁴⁸ "Marseille - La strategie du port", JMM, 3587/1988, p. 2467; "Les transitaires face aux problemes portuaires et a la perspective du grand marche communautaire", JMM, 3522/1987, p. 1374, 1376.

⁴⁹ Odnosi se na poslove: sjedinjavanje, razlaganje, informiranja o robi i njezinu kretanju, punjenja i pražnjenja kontejnera, uvrećavanja, ambalažiranja, obilježavanja, vaganja, prepakiranja, posebnih postupaka, saniranja, zaštite i dr.

Kao svjetski primjer visokog stupnja oplemenjivanja roba mogu se uzeti luke Rotterdam i Singapur, u kojima se gotovo na svim robama prave dodatni zahvati, što ne ide u redovite poslove (iskrcaj, ukrcaj, prekrcaj, skladištenje i sl.)⁵⁰

Jedno od vrlo važnih obilježja luka treće generacije jest viši stupanj autonomnosti. Gotovo u svim zemljama svijeta prisutni su procesi deregulacije i liberalizacije, što se odražava i u lukama. Praksa je, naime, dokazala da veća samostalnost luka pridonosi njihovoj konkurentskoj sposobnosti i uspješnom poslovanju.

Europa u tome zaostaje u usporedbi s Angloamerikom i Dalekim istokom, iako od početka 90-ih sve naglašenijom reformom luka utjecaj države postupno slabi.⁵¹ Politika prema lukama usklađuje se unutar Europske unije, ali stoji pitanje u kojoj će se mjeri "pustiti luke same". Prisutna opravdana bojazan da, suviše opterećena tradicionalizmom, inače konzervativna Europa, a sada još i više zatvorena u sebe,⁵² u lučkim reformama ne bude išla sporim i teškim koracima. Promjene su opterećene i otporom lučkih radnika, jer ih je u novim uvjetima potrebno znatno manje.⁵³

Mediterranske luke imaju sudbinu europskog modela, iako su stvarne promjene u njima još sporije. Razloge svakako treba tražiti u slabijoj izravnoj konkurenciji susjednih zemalja ili općem zaostajanju u razvoju (sjevernoistočni i istočni Jadran).⁵⁴

Privatizacija luka tijesno je povezana s njihovom autonomnošću. Zato, sve što je izneseno u svezi s tim obilježjem u mediteranskim lukama vrijedi i za privatizaciju, u kojoj se vide rješenja brojnih problema (investiranja, proizvodnosti, menadžmenta).⁵⁵

Brzina iskrcajnih, ukrcajnih i prekrcajnih operacija te svih drugih poslova povezanih s prometom robe u luci, a što pridonosi kraćem zadržavanju brodova i ostalih transportnih sredstava, njihovu većem obrtu i učincima lučke mehanizacije, boljem korištenju pristana, skladišta i terminala, danas je jedno od najbitnijih obilježja luka treće generacije. Taj se zahtjev odnosi osobito na promet kontejnera jer se u prijevoyu i rukovanju koristi specijaliziranim i iznimno skupim sredstvima i opremom.⁵⁶

Za razliku od europskih, pa čak i američkih luka, u lukama Dalekog istoka i jugoistočne Azije za iskrcaj/ukrcaj kontejnerskog broda istodobno se upotrebljava već i po pet obalnih dizalica, a kontejneri se prenose portalnim prijenosnicima (transtainerima) velikog raspona.⁵⁷ Time se postižu visoki učinci u rukovanju kontejnerima;⁵⁸ znatno su veći nego u ostalim lukama svijeta.⁵⁹ U azijskim lukama veliki protok brodova, tereta, osobito sjedinjenoga, moguć je i zbog široke primjene najnovijih kompjutorskih tehnologija.⁶⁰

Mediterranske luke znatno zaostaju po brzini rukovanja kontejneriziranim teretom. U njima je, kao i u

⁵⁰ Dodana vrijednost (bruto) na različitim teretima u Rotterdamu 1989. bila je:

Vrsta tereta	mln. t	NLG po toni	mln. NLG (bruto)
Žitarice, stočna hrana	20,2	7,4	149,5
Rude	45,0	2,4	108,0
Ugljen	17,0	3,0	51,0
Ostali rasuti tereti	24,4	4,0	97,6
Sirova nafta	89,1	2,0	178,2
Mineralna ulja	37,3	11,6	432,7
Kontejneri	38,4	10,1	387,8
Generalni teret	11,2	30,0	336,0
Teret u vozilima	7,6	3,6	27,4
Ukupno:	290,0		1 768,2

Izvor: Obradeno prema - Annual Report 1989, Port of Rotterdam, 1990, p. 10. U luci Singapur 1990. od tih aktivnosti ostavreno je 12% ukupnih lučkih prihoda (cf. Annual report 1990, Port of Singapore Authority, 1991, p. 18)

⁵¹ Cf. I. Ban, Morske luke - pred stalnim izazovom vremena, Ekonomska misao i praksa, Vol. 2., 1993, FTVT, Dubrovnik, 10-11., 20-21.; M. Počuča, Upravljanje u morskim lukama, Zbornik radova, god 6., Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka 1992., 162.-169.

⁵² Od ukupnog izvoza 1991. EU-e u iznosu od 1 370,6 mlrd US\$ 61,7% (845,7 mlrd. \$) ostvareno je unutar EU; ukupni uvoz bio je 1 456,6 mlrd. \$, a 42% (618,2 mlrd. \$) iz EU (prema - Financial Times, January 19 1993, sec. III, p.VI).

⁵³ Cf. Fairplay, August 5, 1993, p. 7 (za Portugal); Fairplay, June 24, 1993, p. 27 (za Španjolsku); Seatrade Review, April 1993 (UK), p. 39; International Bulk Journal, December 1992., pp. 26-27 (za Francusku); Fairplay, June 13, 1993, pp. 42-43 (za Italiju); Fairplay, June 3, 1993, p. 36 (za Grčku).

⁵⁴ Država daje različit stupanj autonomije pojedinim lukama. U pravilu utjecaj države u većim lukama je naglašeniji, a manje su samostalnije (prema izvorima u bilješci 53.)

⁵⁵ Detaljnije o privatizaciji u lukama svijeta. Terminološkim razjašnjenjima, modelima, razlozima, rizicima u - I. Ban, Morske luke - pred stalnim izazovom vremena, o.c. 14. -18.

⁵⁶ Primjerice, kontejnerski brod od 13 000 dwt (1 000 TEU) stoji od 24 do 25 mln. US\$ i skuplji je od bulk-carriera iste nosivosti (cijena oko 13 mln \$) dakle više od 88% (prema podacima dobivenim izravno od Brodogradilišta "3.maj" Rijeka, veljača 1994.)

⁵⁷ E. Marnjavec, Perspektive suvremenih tehnologija prometa u rukovanju objedinjenim teretima u hrvatskim lukama, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, god. 7. Rijeka 1993., 163.

⁵⁸ "Hong Kong terminal: model of efficiency", Supplement to The Journal of Commerce International Edition, January 1994, p. 6.

⁵⁹ "Far East terminals prove productive", Containerisation International, Special Report, September 1987. London, p.21.

⁶⁰ U luci Singapuru istodobno je i do 700 brodova. Svake tri minute u luku ulazi ili izlazi jedan brod. Za pronalaženje jednoga određenog kontejnera na skladištu sa 60 tisuća složenih u pet visina, prijevoz do pristana i ukrcaj na brod potrebno je samo nekoliko minuta. Godine 1992. promet je iznosio 7,56 mln. TEU, 1993. oko 9 mln (procjena) - cf. "Singapore finds quay to success" Financial Times, January 13 1994, p. 10.

drugim europskim lukama, donekle izuzimajući Rotterdam, zastupljena lučka mehanizacija starijih generacija. Značajnije azijske luke, a i one koje to postaju (npr. Bangkok, Kelang, Colombo),⁶¹ odmah su opremile svoje terminale mehanizacijom većih mogućnosti, i tako su izbjegle slabosti drugih.

Analiza sredozemnih luka prema glavnim obilježjima luka treće generacije pokazuje, dakle, kako su one daleko od gornjeg dijela svjetske ljestvice. Svjesne svog položaja, najveće se, doista, nastoje priključiti suvremenim kretanjima,⁶² ali ni u kojem slučaju nisu prepoznatljiv model koji bi trebalo kopirati. Moglo bi se od njih kao vrijedno uzeti samo ono što se odnosi na napuštanje staroga i okretanje novome.

3. Jadranske luke

Iako smještene na obalama mora bliskoga područjima važnih prometnih odredišta i izvorišta, glavne jadranske luke (Venecija, Trst, Koper, Rijeka) "korak" i više su iza mediteranskih. Prema temeljnim obilježjima luka treće generacije: kontejneriziranost tereta, stupnju komercijalizacije, oplemenjivanju tereta, autonomnosti, privatizaciji (nije ni započela), proizvodnosti i tehničkoj opremljenosti one nisu, globalno gledajući, dostigle razinu vodećih sredozemnih luka.

Ne može ih se, doista, staviti u iste okvire, jer su razlike, kao posljedica prije svega razvijenosti domicilnoga gospodarstva, ipak očite.

U trima lukama, Veneciji, Rijeci, a osobito Trstu, prevladava tekući teret, pa je struktura prometa po robnim skupinama slična mediteranskom prosjeku, od kojega odstupa Koper (tabl. 4.)

Iskrcaj nafte u Veneciji za rafineriju u Margheri i udaljenijoj Mantovi, u Trstu za tršćansku rafineriju i transalpski naftovod (Trst - Ingolstadt - ogranak za Schwechat) i u Rijeci za rafineriju u Urinju i naftovod iz Omišlja, bitno utječu na opseg prometa i godišnje promjene.

Razmatrajući preobrazbu jadranskih luka od klasičnoga prema suvremenom modelu, zatim količine i strukturu tereta, te pravce kretanja, može se zaključiti da one, iako u specifičnom položaju, nisu uspjele prevladati ono što je nedostatak ni izrazitije iskoristiti one okolnosti koje su prednost, odnosno u svijetu dokazani poticatelj brzih promjena.⁶³

Tablica 4. Količina (ml. t) i udio (% - u zgradama) robnih skupina u prometu glavnih jadranskih luka

Godina/luka	Ukup. promet	Rasuti tekući	Rasuti suhi	Gener. teret	Ugljen	Kontej. teret
1986.						
Venecija	26,1 (100)	14,7 (56)	8,7 (34)	2,7 (10)	3,5 (13)	0,5 (2)
Trst	22,9 (100)	16,7 (73)	4,5 (20)	1,7 (7)	...	0,8 (3)
Koper	3,9 (100)	0,5 (13)	2,3 (59)	1,1 (28)	1,0 (26)	0,4 (10)
Rijeka	19,6 (100)	12,9 (66)	4,8 (24)	1,9 (10)	1,1 (6)	0,3 (2)
1989.						
Venecija	25,4 (100)	13,7 (54)	9,1 (36)	2,6 (10)	3,3 (13)	0,8 (3)
Trst	29,1 (100)	22,8 (78)	4,2 (15)	2,1 (7)	3,3 (11)	1,2 (4)
Koper	5,1 (100)	0,7 (14)	3,0 (59)	1,4 (27)	0,4 (8)	0,6 (12)
Rijeka	18,9 (100)	12,5 (66)	4,5 (24)	1,9 (10)	1,2 (6)	0,4 (2)
1992.						
Venecija	24,5 (100)	13,1 (53)	8,3 (34)	3,1 (13)	2,9 (12)	0,9 (4)
Trst	36,7 (100)	29,8 (81)	4,3 (12)	2,6 (7)	3,5 (10)	1,2 (3)
Koper	4,8 (100)	0,9 (19)	2,8 (58)	1,1 (23)	0,3 (6)	0,4 (8)
Rijeka	10,0 (100)	4,5 (45)	3,3 (33)	1,2 (12)	0,7 (7)	0,4 (4)

Izvor: JMM, 3550/1987, pp. 3150-3151; Analiza poslovanja i ekonomskog položaja... u 1986., Dubrovnik 1987., 14., 101.; JMM, 3706/1990, pp. 3304-3307; JMM, 3863/1993, pp. 3266-3269; Statistika "Luke" Rijeka.

Naime, jadranske su luke u nepovoljnijem položaju od sredozemnih jer prometne potrebe njihova nacionalnog zaleđa nisu velike, što je svakako ograničavajući činitelj. Međutim, konkurencija luka četiriju mora (Sredozemnog, Atlantskog, Baltičkog i Crnog), transibirskog kopnenog mosta,⁶⁴ a i međusobna, trebala je biti snažni poticaj bržim promjenama zbog povećanja konkurentnosti, ali se to u naglašenijoj mjeri nije dogodilo. Tu se nije potvrdilo pravilo da se "konkurentna prednost postiže stalnom borbom između konkurenata".⁶⁵

Osim toga nije iskorištena blizina Sueskog kanala, što je trebalo privući europske robne tijekove iz/prema Srednjem i Dalekom istoku. Očekivanja da će se ponovnim otvaranjem toga važnog pomorskog puta (5. lipnja

⁶¹ "How the quality of port services could be improved", Ports and Harbors, March 1993, Tokyo, pp. 20/26.

⁶² Za primjer može se uzeti izgradnja kontejnerske luke-terminala Voltri, desetak kilometara sjeverno od Genove. Prema zamisli bio bi to najveći južnoeuropski terminal, konkurent sjevernoatlantskim i mediteranskim lukama u prometu s Dalekim istokom. "Pokriao" bi zapadnoeuropsko tržište sve do Engleske, te Srednju i Istočnu Europu, a bio bi ugovorima povezan s industrijama, željeznicama i drugim prijevoznicima iz više zemalja (cf. "Fiat vows Voltri operation by May", the Journal of Commerce, Eur. ed., January 1994, pp. 1-2).

⁶³ Dobro je poznato da su unutarnja i vanjska konkurencija glavni pokretač svih promjena i unapređenja u razvijenim zemljama; u tome izrazito prednjače zemlje Dalekog istoka.

Konkurentne prednosti izabranih zemalja temeljito su analizirane u knjizi - M. E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, The Macmillan Press Ltd, London 1990.

Konkurencija luka na pacifičkoj, atlantskoj i karipskoj obali SAD-a također pridonosi promjenama (cf. Fairplay, June 10, 1993, p. 27).

⁶⁴ Transibirski kopneni most (11 000 km) konkurirao je pomorskom prijevozu kontejnera iz Europe za Daleki istok, jugoistočnu Aziju i Australiju. Sadašnji problemi u Rusiji smanjili su konkurentnu sposobnost tog pravca. Osim administrativnih problema ni cijena više nije povoljna. Prije nekoliko godina prijevoz morem jednog TEU-kontejnera stajao je 3 300 US\$, kopnenim mostom 10 - 15% manje; danas morem 2 500 \$, kopnom 3 200 \$ (cf. "Problems in Russia punch holes in trans-Siberian landbridge", The Journal of Commerce, January 1994, p. 1, 3)

⁶⁵ Cf. M. E. Porter, o.c., p. 34.

1975.) znatno povećati promet u sjevernojadranskim lukama nisu se obistinila (tabl. 5.)⁶⁶

Budući da su te količine ipak ograničene, veće izglede imat će one luke koje mogu pružiti potpunije usluge. To su svakako luke sa svim obilježjima treće generacije.

Tablica 5. Promet u glavnim jadranskim lukama (mln. t)

Godina	Venecija	Trst	Koper		Rijeka	
			ukupno	tranzit	ukupno	tranzit
1970.	23,6	27,9	2,0	0,6	10,3	3,4
1973.	25,2	38,2	1,9	0,9	10,5	3,2
1975.	20,7	35,3	1,9	1,0	12,0	4,2
1976.	24,0	39,8	2,1	0,8	14,0	5,0
1977.	23,8	36,7	1,9	0,7	14,1	4,1
1978.	25,3	37,3	2,1	0,7	14,7	4,4
1979.	27,2	41,7	2,4	0,6	16,4	4,6
1980.	25,5	37,2	2,5	1,1	20,4	4,5
1983.	23,2	26,6	2,7	1,1	18,5	2,9
1985.	25,2	28,0	4,0	1,4	18,2	3,4
1988.	25,4	26,3	4,5	2,1	19,9	3,3
1991.	24,9	35,5	4,3	2,4	18,1	2,9
1992.	24,5	36,7	4,8	2,8	10,0	1,7

Izvor: Pomorska enciklopedija, II. izd., sv.4., JLZ, Zagreb 1978., 34.; sv. 8., 230., 434; Saobraćaj i veze 1973, SB 880, SZS, Beograd 1974., 105; Analiza poslovanja lučkih radnih... u 1980., Rijeka 1981., 17., 20., ... u 1989., Rijeka 1990., 10., 30., 33.; Shipping Statistics Yearbook 1989, p. 392, 394; Shipping Statistics, 10/1993, p. 56; JMM, 3810/1992, p. 3244, 3246; 3863/1993, p. 3266, 3268; Statistika "Luke" Rijeka; Statistika Luke Koper

Tablica 5. pokazuje da su rijetke godine u kojima je promet Venecije i Trsta bio veći nego primjerice 1973. Koper i Rijeka se, doista, nešto razlikuju, iako je rast prometa u tim dvjema luka više rezultat domaćih potreba, koje su s prometnog stajališta bez ozbiljnije alternative, i izgrađenog naftovoda u Omišlju (konac 1979.), nego europskog tereta (tranzit).

I u budućnosti će promet glavnih jadranskih luka ovisiti o: 1. količini nafte koja će se otpremati već izgrađenim naftovodima, kojih kapaciteti su dosad samo polovično iskorišteni, u druge zemlje; 2. nafti za rafinerije na lučkim područjima; 3. potrebama ostale litoralizirane industrije; 4. prometnoj potražnji nacionalnog zaleđa; 5. razvozu; 6. tranzitu.

U skladu s iznesenim tendencijama tereta će biti relativno (prema proizvodnji) sve manje,⁶⁷ a tranzit je u odnosu prema lukama iskrcaja i ukrcaja "elastičan". Jadranskim lukama ostaje da ga u konkurentnoj utakmici nastoje privući u što većim količinama.

4. Hrvatske luke

Hrvatske glavne morske luke bliže su po svojim obilježjima razredi prve i druge nego druge i treće generacije, što znači da za svjetskim kretanjima zaostaju tridesetak godina.⁶⁸ To je posljedica: 1. netržišnih gospodarskih prilika u bivšoj Jugoslaviji; 2. najnepomorskije pomorske politike propale Federacije; 3. nedjelotvorne pomorske politike Hrvatske, kao federalne jedinice, prema pomorskom gospodarstvu u užem smislu; 4. neposlovne poslovne politike luka - lučkih društvenih poduzeća.

Kad se sve te ograničavajuće okolnosti uzmu u obzir, onda nije nikakvo čudo što su hrvatske luke tako daleko od luka treće generacije, koje su izrasle upravo u suprotnim uvjetima.

Danas hrvatske luke "životare". U ratnom okruženju s blokiranim prometnicama bore se za opstanak. U nešto su povoljnijem položaju Pula i Rijeka, koja ostvaruje tek polovicu prometa iz 1990.⁶⁹ U takvim prilikama i uz dosta nepoznanica nije lako predviđati budućnost.

Međutim, unatoč svim tim poteškoćama i naizgled možda nerješivim problemima, ne smije se klonuti. Teškoće i problemi trebaju biti snažni poticaj nalaženju potpuno novih rješenja. Poznata je poslovice: "nužda je majka dosjetljivosti", pa bi hrvatske luke upravo u ovom momentu trebale temeljito analizirati pogreške prošlosti, vlastite prednosti i nedostatke, okruženje, svjetska dostignuća, i ono što se već potvrdilo u životu luka uz prilagodbu primjenjivati u strategiji svog razvoja.

Za uzor se ipak ne mogu uzeti europske mediteranske luke jer je dokazano da one zaostaju u odnosu prema svjetskim dostignućima. Razumije se da bi se gotovo u svakoj luci moglo pronaći nešto što je vrijedno pažnje. U mediteranskima također ima takvih rješenja koja bi dobro došla i u hrvatskim lukama. Ali općenito uzevši, mediteranski model nije na svjetskoj razini, pa se zato na njega ne bi trebalo ni ugledati.

Pri takvim razmišljanjima nužno se nameće pitanje je li moguće iskakati iz okruženja i ići prema svjetskim "visinama" Odgovor je potvrđan; moguće je, ali uz temeljne pretpostavke: 1. riješiti se kompleksa inferiornosti; 2. ne čekati da netko drugi nešto napravi; 3. koristiti znanost i znanje; 4. angažirati nositelje ofen-

⁶⁶ O tome se dosta pisalo i takve su se prognoze davale u tad poznatom časopisu "Pomorstvo", Rijeka. U radovima se razabire stanoviti strah od moguće "navale" tereta (cf. "Otvaranje Sueskog kanala i odraz toga otvaranja na riječku pomorsku privredu", br. 3-4/1974., 166-168; "Važnost ponovnog otvaranja Sueskog kanala", br. 7-8/1974., 396.-399; "Otvaranje Sueskog kanala". "Iza otvaranja Sueskog kanala", br. 5-6/1975., 302.-305.).

⁶⁷ Sve ja manja razlika između godišnjeg rasta svjetske trgovine i GDP (proizvodnje) - u razdoblju 1950-60 = 2,3 postotna poena, 1980/88 = 1,0 postotni poen u korist trgovine. To se svakako odražava i na količinu prometnog supstrata (cf. Global Economic Prospects..., o.c., p. 9)

⁶⁸ U literaturi se obično u glavne hrvatske morske luke svrstavaju: Rijeka, Ploče, Split, Šibenik, Zadar i Pula. U domaćoj je statistici obuhvat i grupiranje drukčije.

Još uvijek važeći Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima (NN, 19/1974. i daljnje izmjene i dopune) dijeli luke na: 1. luke javnog prometa (domaći i međunarodni promet) i 2. posebne luke. U tekstu Nacrta prijedloga novog zakona o morskim lukama (siječanj 1994.) luke se načelno kategoriziraju - pojedinačno ne.

Neujednačenost čini probleme u praćenju prometa. Očito je da će ubuduće trebati i ujednačiti kategorizaciju.

⁶⁹ Cf. supra, bilješka 6. i 7.

zivne strategije s menedžerskim i poduzetničkim duhom; 5. poticati i pomagati novčano luke od države, ali uz visoki stupanj samostalnosti; 6. omogućivati konkurenciju između domaćih luka.

U razvoju hrvatskih luka glavnu ulogu mora imati mededžment luke kao pokretač i nositelj svih ideja i aktivnosti. Praksa je pokazala da se prema vrhu išlo upravo zahvaljujući silnoj stvaralačkoj energiji iz luka, kreativnošće i prodornošću nositelja poslova, nužnošću da se bude iznad drugih - osobito konkurenata.⁷⁰

U predviđanju budućnosti luke se moraju osloboditi sindroma milijuna tona tereta i na tome graditi strategiju razvoja. Beskrajnih milijuna tona tereta nema ni na nacionalnom prostoru ni izvan njega, a za taj međunarodni teret otimaju se brojne luke od kojih neke imaju prevelike (nerealne) ambicije.⁷¹

U nedostatku većih količina tereta i nedostatnom iskorištavanju već izgrađenih lučkih kapaciteta, luke se moraju orijentirati na maksimalno izvlačenje ekonomskih koristi - profita iz svih aktivnosti. Roba ne smije kroz luku samo prolaziti, ona se u njoj mora u što većoj mjeri oplemenjivati; s robom iz luke treba upravljati na cijelom prijevoznom putu. Hrvatske luke moraju ovladati obilježjima "proizvodnje" treće generacije luka.

Jačanje konkurentne sposobnosti, i na taj način iskorištavanje zemljopisnih prednosti, bitna je strateška zadaća hrvatskih luka. U tržišnoj utakmici treba se truditi za svaki posao - svaki teret. Niži troškovi i zadovoljni korisnici privlačna su snaga za robne tijekove.

Dugoročno povezivanje s korisnicima lučkih usluga i sa sudionicima transportnog procesa, kao što su: pomorski brodari, proizvođači, trgovci, željeznice, cestovni prijevoznici, riječni brodari, druge luke, pristaništa, špediteri, osiguravatelji i banke u svijetu, već je dobro poznata praksa.⁷² Takvu orijentaciju moraju imati i naše luke; za sposobne ima mjesta na domaćem i svjetskom prometnom tržištu.

Sve hrvatske luke koje su dosad kategorizirane kao glavne luke nemaju istu važnost za gospodarstvo zemlje niti njezinu pomorsku trgovinu. Zato u skladu s ulogom i značenjem treba i rangirati te prema tim kriterijima voditi selektivnu državnu politiku.

Država mora pomagati luke različito prema njihovoj važnosti, ali to ne bi trebao biti jedini kriterij. Potporu bi trebali imati svi programi koji će osobito pridonijeti razvoju luke i nacionalne ekonomije. Takav odnos države prema lukama ima opravdanje u početku u dok ukupno gospodarstvo ne stane na "čvrste noge". Dugoročno gledajući, država treba pustiti luke same da se "oštre" na tržištu.

Kontrola države je razumljiva i trebala bi biti usmjerena samo na opće strategijske postavke. Dokazano je

da država ne može biti poduzetnik; njezina uloga treba biti pomažuća i infrastrukturna.

ZAKLJUČAK

Europske mediteranske luke, unatoč zemljopisno-prometnim prednostima, ipak su, s pomorsko-prometnog i ekonomsko-funkcionalnog stajališta, iza sjevernomorskih i atlantskih luka, a osobito iza Dalekog istoka, jugoistočne Azije i Sjeverne Amerike.

Jadranske luke, mjereno obilježjima treće generacije luka, zaostaju za mediteranskima, što u hrvatskim lukama osobito dolazi do izražaja.

Hrvatske luke moraju se osposobiti i upustiti bez kompleksa u unutarnju (međusobnu) i vanjsku konkurentnu utakmicu, koja se treba temeljiti na vlastitoj poduzetnosti i sposobnostima, na visokom stupnju autonomnosti, po uzoru na suvremena svjetska kretanja.

Država svakako treba pomagati luke u ostvarivanju njihovih ciljeva, ali različito prema značenju za nacionalnu ekonomiju. S ekonomskog stajališta bilo bi nekorisnije da uloga države bude samo infrastrukturna.

LITERATURA

I. Knjige, monografije, studije

- Božičević, J., *Ratna razaranja i štete u prometu i vezama Hrvatske*, HAZU, Zagreb 1992.
- Dragičević, A., *Ekonomski leksikon*, Informator, Zagreb 1991.
- Petrić, I., *Obalska industrija*, Ekonomski fakultet Split, Split 1991.
- Porter, M.E., *The Competitive Advantage of Nations*, The Macmillan Press Ltd, London 1990.
- Stražičić, N., *Pomorska geografija svijeta*, Školska knjiga, Zagreb 1984.
- Stražičić, N., *Pomorska geografija Jugoslavije*, Školska knjiga, Zagreb 1989.
- Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1980., 1983., 1986., 1989. godini, Privredna komora Jugoslavije, Udruženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, Rijeka 1981., 1984., Dubrovnik 1987., Rijeka 1990.
- Annual Report 1989, Port of Rotterdam, 1990.
- Annual Report 1990, Port of Singapore Authority, 1991.
- Development and Improvement of Ports, The principles of modern port management and organization, UNCTAD, 1992.
- Global Economic prospect and the Developing Countries, May 1991, World bank, Washington
- Maritime Transport 1971., 1985., OECD, Paris 1972., 1986.
- Port marketing and the challenge of the third generation port, UNCTAD, 1992.
- World Bulk Trade 1991., Fearnleys, November 1992., Oslo

⁷⁰ Kao primjer može poslužiti luka La Havre, koja je upravo željom i trudom svih nositelja lučkih aktivnosti i onih oko njih (port community) polovicom 80-tih zakoračila u treću generaciju (cf. "Steps taken to establish a third generatiro port", Port marketing..., o.c., p. 22).

⁷¹ Rumunjska glavna luka Konstanca ima ambiciozni projekt - postati druga najveća luka u Europi, što se "temelji" na činjenici da je smještena na ušću Dunava (kanalom Cernavoda—Agigea i povezana sa Sjevernim morem kanalom Rajna—Majna—Dunav, te samo tri dana plovidbe udaljena od Sueskog kanala (cf. "Constanza builds on danube link", Fairplay, February 4, 1993, p.27).

Malta račun da bi njezino područje moglo postati glavnim sabiralištem kontejnerskog prometa na Mediteranu. Zato se na terminal Marsaxlokk (jugoistočni dio otoka Malte) gleda kao na vodeću tranzitnu luku u koju bi se feeder-brodovima dopremali kontejneri sa šireg područja i otpremali brodovima koji prometuju prema američkom kontinentu i Dalekom istoku. ("More hub action to Marsaxlokk", Malta, Financial Times Survey, Financial Times, February 18, 1994, p.II).

⁷² Za primjer, a kao dokaz tvrdnji, mogu se uzeti luke: Bremen, Dublin, Belfast (Fairplay, July 1, 1993, p. 7), Los Angeles (International Bulk Journal, December 1992, p. 89), Baltimore (Fairplay, October 21, 1993, p.14).

II. Radovi, članci

15. Ban, I., Uloga i značenje pomorskog gospodarstva u razvitku Republike Hrvatske, Ekonomska misao i praksa, br. 1/1992., FTVT, Dubrovnik
16. Ban, I. Morske luke - pred stalnim izazovom vremena, Ekonomska misao i praksa, Vol. 2., 1993.
17. Bulić, A., Pomorski saobraćaj Mediterana, Radovi, br. 6, Ekonomski fakultet Split., Split 1992.
18. Mađarić, J. Ivanković, Č., UN EDIFACT "Ante portas" ususret međunarodnoj trgovini bez papira, Promet, 4/1992., FPZ, Zagreb
19. Marnjavec, E., Perspektive suvremenih tehnologija prometa u rukovanju objedinjenim teretima u hrvatskim lukama, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, god 7., Rijeka 1993.
20. Muščet, J., Dekada 1990-ih u znaku primjene EDI-a u pomorstvu, Promet, 5-6/1990.
21. Padjen, J., Mogućnosti supstitucije geografsko-prometnog položaja i politika razvoja tranzitnog prometa, Autocesta, 1-3/1989., Zagreb
22. Petrić, L., razvoj turizma u mediteranskoj regiji, Mediteranski koncept nacionalnog gospodarstva, radovi, br. 6., Ekonomski fakultet Split, Split 1992.
23. Roglić, J., Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, naučno savjetovanje, Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb 1971.
24. "Constanza builds on Danube link", Fairplay, February 4, 1993.
25. "Far East terminals prove productive", Containerisation International, Special Report, September 1987 London
26. "Fiat vows Voltri port operation by May", The Journal of Commerce, Eur. ed., January 1994.
27. "Help for Eastern Europe is becoming ever more urgent", the Economist, December 18th 1993.
28. "Hong Kong terminal: model of efficiency", Supplement to The Journal of Commerce International Edition, January 1994.
29. "How the quality of port services could be improved", Ports and Harbors, March 1993, Tokyo
30. "Le management des operations du transport maritime: one competence cle pour la facade atlantique", JMM, 3863/1993. Paris
31. "Les transitaires face aux problemes portuaires et a la perspective du grand marche Communautaire", JMM, 3522/1987.
32. "Making money without making waves", Fairplay, September 6, 1990.
33. "Marseille - La strategie du port", JMM, 3587/1988.
34. "Otvaranje Sueskog kanala i odraz toga otvaranja na riječku pomorsku privredu", Pomorstvo, 3-4/1974., Rijeka
35. "Otvaranje Sueskog kanala", "Iza otvaranje Sueskog kanala", Pomorstvo, 5-6/1975.
36. "More hub action to Marsaxlokk", Malta, Financial Times Survey, Financiala Times, February 18, 1994.
37. "Port work and training in developing countries", Hansa, 16/1990, Hamburg
38. "Problems in Russia punch holes in trans-Siberian landbridge", The Journal of Commerce, January 1994.
39. "Singapore hub gears up for high - tech tools", The Journal of Commerce Eur. ed., November 1992.
40. "Singapore finds quay to success", Financial Times, January 13, 1994.
41. "The painful road to capitalism", Financial Times, January 30, 1993.
42. "Transportentwicklung, Containerverkehre, Reaktionen", Hansa, 2/1992.
43. "Važnost ponovnog otvaranja Sueskog kanala", Pomorstvo, 7-8/1974.

44. "Verteilungszentrum Europas (Mainport Rotterdam)", Hansa, 19-20/1991.

III. Enciklopedije

45. Pomorska enciklopedija, II. izd., sv. 3., 4., 8., JLZ, Zagreb 1976., 1978., 1989.

IV Periodika

46. Fairplay, May 20, 1993; June 3, 1993; June 10, 1993; June 24, 1993; July 1, 1993; August 5, 1993; October 21, 1993.
47. Financial Times, January 19, 1993; October 4, 1993.
48. International Bulk Journal, December 1992.
49. Journal de la marine marchande, 3393/1984, 3550/1987, 3595/1988, 3602/1988, 3706/1990, 3810/1992, 3858/1993, 3863/1993.
50. Pogledi (Ekologija: more), Vol. 19, No. 1, 1989, Split
51. Seatrade Review, April 1993 (UK)
52. The Economist, December 8th 1990., January 4th 1992., December 26th 1992., October 16th 1993.
53. The Journal of Commerce, Eur. ed., September 1992.

V. Statistika

54. Mjesečno statističko izvješće, br. 5, 10, DZS, Zagreb
55. Nacrt prijedloga zakona o morskim lukama, Zagreb, siječanj 1994.
56. Saobraćaj i veze 1973, SB 880, SZS, Beograd 1974.
57. Shipping Statistic, 8-9/1993, 10/1993, 11-12/1993. ISL, Bremen
58. Shipping Statistics Yearbook 1989, ISL, Bremen
59. SGH / 91
60. Statistika luke Koper
61. Statistika "Luke" Rijeka
62. Tarifa usluga i naknada u međunarodnom prometu roba, Poduzeće "Luka" Rijeka, Rijeka 1991.
63. U.S. Liner Trade Review, 1992. 3rd Quarter Issue, PIERS/Journal of Commerce, December 1992., New York
64. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, NN 19/1974.

CROATIAN SEAPORTS - WORLD CONCEPT IN THE MEDITERRANEAN (ADRIATIC) REGION

Summary

The features of the third generation ports, as it is emphasized in this paper, do not prevail in the Mediterranean ports and thus they cannot be the model to Croatian seaports. Croatian seaports, in spite of the difficulties, should use the world's best adopted solutions in their development strategy. The destiny of Croatian seaports depends, first of all, on their own managerial abilities, while a high degree of autonomy as well as financial backing and infrastructural role of the state are advocated.

Key words: Mediterranean seaports, third generation ports, features, development.

Rukopis primljen: 22.3.1994.