

Mladen Vukčević \*

ISSN 0469-6255  
(21 - 28)

## MOGUĆNOSTI I PERSPEKTIVE GOSPODARSKE SURADNJE NA JADRANU IZMEĐU HRVATSKE I EEZ NAKON 1992.

UDK 330.2 (497.13) : (4)

Prethodno priopćenje

### Sažetak

*U radu se iznose mogućnosti i pespektive Hrvatske u gospodarskoj suradnji s Evropskom ekonomskom zajednicom nakon 1992, i to na jadranskom području.*

*Svoje viđenje autor obrazlaže kroz četiri područja suradnje. Naglasak stavlja na područje gornjeg Jadrana i suradnju na suradnju regija u okviru asocijacije "Alpe-Jadran te na mogućnosti koje postoje u razvoju gospodarstva i ekonomskih odnosa s inozemstvom u realizaciji pomorske orijentacije Hrvatske.*

### 1. UVOD

Bivša Jugoslavija, kao mediteranska, dakle primorska zemlja, nije uspjela valorizirati Jadransko more u mogućem i očekivanom omjeru, niti je, pak, uspjela "dokazati" sebe kao pomorsku ili primorsku zemlju. U usporedbi sa susjednim zemljama, prije svega s Italijom i Grčkom, ona je daleko zaostala kao pomorska zemlja, i to u dvojakom pogledu:

- u razvoju gospodarskih djelatnosti pomorske privrede (ekonomije)
- u društveno-ekonomskom i socio-kulturnom obilježju pomorske i primorske zemlje te naroda i ljudi koji žive uz more i u njegovu zaleđu.

Mogućnosti koje počevši od 1992. stoje pred Hrvatskom višestrane su u valorizaciji sebe kao pomorske zemlje, a svoga gospodarstva kao pretežno orijentirane pomorske ekonomije. Jadran, kao zajedničko more zemalja i naroda s njegovih obala i šire, pruža neprijeporne mogućnosti za razvoj litoralne i cjelokupne ekonomije. Osim toga, dosadašnji bilateralni, specifični,

sporazumi o gospodarskoj suradnji na Jadranu između Jugoslavije i Italije imat će golemo značenje i u budućnosti za sve primorske republike-nasljednice Jugoslavije.

Gospodarska suradnja na Jadranu može se, također, dvojako promatrati. Prvo, kao suradnja između Hrvatske i Italije (EEZ,RZ "Alpe-Jadran") i drugo, kao suradnja primorskih država-republika dosadašnje Jugoslavije međusobno. Ovdje nas, prije svega, zanima suradnja u ekonomiji i njezine perspektive na Jadranu između Hrvatske i EEZ, nakon 1992. Zato će o toj gospodarskoj suradnji i biti riječi u kratkim crtama.

### 2. Mogućnost i perspektive suradnje na Jadranu s EEZ nakon 1992.

Svrhovitost suradnje između EEZ s jedne i Hrvatske i Slovenije, s druge strane, na osnovi tzv. jadranskih bilateralnih sporazuma nedvojbeno prizlazi iz postojećih sporazuma između Jugoslavije i Italije. Ona bi se mogla valjano odvijati kroz četiri oblika:

1. suradnja na Jadranu (luke i gradovi, pomorski promet i ribarstvo);
2. suradnja jadranskih regija (srednjojadranske i južnojadranske);
3. suradnja u okviru Radne zajednice "Alpe-Jadran";
4. suradnja u okviru ostalih oblika (izgradnja plovnog kanala Jadran-Sava, biologija mora, zaštita Jadranskog mora i sl.).

\* dr. Mladen Vukčević  
Onorio Padovan 32  
51 466 Novigrad

## 2.1. Mogućnosti i perspektive suradnje na Jadranu (Gornjem)

Italija, kao članica Evropske zajednice, nema nikakve zapreke da nastavi unapređivati i njegovati specifične oblike bilateralne suradnje s "jugoslavenskim republikama na Jadranskom moru". Štoviše, ona u tu djelatnost može uključiti i Evropsku zajednicu, posredno ili neposredno. Mogućnosti su mnogobrojne, mogu se svrstati u:

1. suradnju jadranskih gradova i luka (1, str.5);
2. suradnju u pomorskom prometu na Jadranskom moru (8, str.94);
3. suradnju u ribarstvu na Jadranu i izvanjskim morima (9, str.122)

Jadransko more, kao veliki zaljev Sredozemnog mora, ima mnoštvo luka i lučica na svojim istočnim i zapadnim obalama. Međutim, njegov sjeverni dio znatno je razvijeniji regionalni pojas od srednjega i južnoga dijela. Tu su gradovi i morske luke Venecija, i Trst, na talijanskoj strani, te Rijeka i Koper. Trst i Koper se, osim tog nalaze i na pograničnom području obiju susjednih zemalja, što još više usmjerava upućenost na ekonomsko- prometnu suradnju te bliskost i identičnost ciljeva.

Venecija, Trst, Rijeka i Koper najrazvijenije su luke Gornjeg Jadrana. Sve četiri karakterizira izvanredno povoljan geografski i geoprometni položaj, a to je, blizina Srednje Evrope, kojoj su najbliži i najpovoljniji izlaz na more. Te činjenice omogućavaju njihove komparativne prednosti u odnosu prema sjeverno morskim, baltičkim i crnomorskim lukama.

Ipak, unatoč tim golemim prednostima, 70% prometa roba iz Srednje Evrope odvija se preko sjevernoevropskih luka (Rotterdam, Hamburg, Emden, Bremen, baltičke luke), a svega 30% preko sjeverojadranskih (1). Toj, vrlo negativnoj činjenici još više pridonosi zatvorenost nacionalnih i regionalnih tržišta na ovom prostoru. To se sve reflektira na međusobnoj konkurenciji sjevernojadranskih luka i na njihovu nezajedničkom nastupu na tržištima Evrope, a što je najprisutnije u tranzitnom prometu, tj. pretovaru.

Da bi se ta konkurencija eliminirala, prijeko je potrebno:

- utvrditi konkretne aktivnosti za ostvarivanje trajne suradnje;
- napuštanje parcijalnih regionalnih i lokalnih interesa luka;
- ujedinjeno nastupati na trećim tržištima, napose u EEZ i EFTA-i;
- koristiti se svim mogućnostima integralnog i multimodalnog transporta;
- razvijati industrijsku, trgovačko-tranzitnu i posredničko- uslužnu funkciju sjevernojadranskih luka, umjesto klasično-prometne, što zahtijeva temeljno preispitavanje, pa i prestrukturiranje privrednih djelatnosti u njima, u skladu sa suvremenim tendencijama na Zapadu.

Na taj način povećao bi se udio stranih zastava u međunarodnom pomorskom prometu, što je i inače bio jedan od ključnih problema vanjskotrgovinske i pomorske politike bivše Jugoslavije, jer međunarodni lučki

promet u vanjskoj trgovini zemlje ostvaruje vrlo visok udio<sup>1</sup>, s dugoročnom tendencijom rasta. S druge strane, među-narodni lučki promet pozitivno utječe na porast va-njskotrgovinske razmjene, ali i na razvoj željezničkog, cestovnog, a manje i zračnog prometa (10, str.9).

Koje su negativne tendencije u istovaru robe u morskim lukama bivše Jugoslavije i Italije na Jadranu, a koje u utovaru robe?

- U istovaru robe sve više prevladava uvoz, dok razvoz i tranzit permanentno smanjuju svoj udio, koji je manji od 1/3 u obje zemlje.

- U utovaru robe raste udio tranzita i razvoza više od 50% u SFRJ i (više od 60% u jadranskim lukama Italije), iako ukupno dominira istovar.

- Tranzit robe iznosi zadnjih godina 1/5 cjelokupnoga lučkog prometa na jugoslavenskom dijelu Jadrana i 1/4 na talijanskom, ali bez nafte (12).

- Tranzit iznosi 1/4 jugoslavenskog i 1/3 talijanskoga lučkog prometa računajući s naftom, jer je to izvor bogatstva, politički i strateški faktor.

Spomenuti činitelji morali bi biti kohezijski element i motiv dogovaranja i povezivanja jadranskih luka i gradova koji im gravitiraju. Koncentracija prometa tereta (generalnoga, rasutog, tekućeg i specifičnog) zahtijeva zajednički nastup na tržištu pomorskog, lučkog transporta, osobito u formiranju cijena usluga, skladištenju robe, prodaji robe, propisima i uzancama u lukama... Štoviše, jadranske luke moraju oblikovati zajedničke programe u podizanju svoje konkurentnosti pred drugim, osobito sredozemnim lukama. Genova, Livorno, Savona, Augusta (3, str.158,159), La Spezia i Palermo znatno nadmašuju, i po prometu i po funkciji i značenju, talijanske jadranske luke (Trst, Veneziju, Bari, Anconu, Pescara), pa i mediteranske francuske i španjolske luke.

Osim toga, zauzimanjem Italije kao izuzetno važne članice Zajednice, EEZ bi dopustila ili barem tolerirala zajedničke programe nastupa jadranskih susjeda, hrvatskih (RH) i talijanskih morskih luka. Zato u Hrvatskoj i organi i privredne organizacije moraju inzistirati na suradnji.

Zajednički program razvoja jadranskih luka obiju zemalja izrađen je još 1981. Međutim, on se u bivšoj Jugoslaviji u potpunosti nije ostvarilo onako kako se očekivalo, iako su postignuti rezultati u pomorsko-teretnom prometu i linijskim vezama, s jedne strane, te u pomorsko-putničkom prometu i linijama, s druge. U izradi zajedničkog plana prometne infrastrukture prema zaleđu nije, međutim, bilo gotovo nikakvih rezultata, kao ni u operativnoj suradnji luka.

Zbog toga bi nakon 1992. Hrvatska i Italija morale uskladiti i realizirati ova pitanja:

- organizaciju sistemskog pristupa jadranskoj luci i njezinu zaleđu;
- tipizaciju lučke opreme i postrojenja prema standardima Zajednice;
- mjere za povećanje teretnih i putničkih linijskih veza na Jadranu;
- suradnju u komercijalnim, marketinškim, skladišnim i propagandnim pitanjima na svom području, a posebno na području Zajednice;
- suradnju u ekološkoj zaštiti luka i mora i fizičko-tehničkoj zaštiti.



Osim tih pitanja smatramo da bi jadranski susjedi morali započeti organiziranu izobrazbu i specijalizaciju lučkih i drugih kadrova (promet, industrija...). Tu bi Italija, kao razvijenija zemlja svomu manje razvijenom susjedu pružila informacije o svojim dostignućima razvoja i planovima razvoja svojih luka, lučkog poslovanja i integralnog prometa, ali i o tim područjima u Zajednici. Zajedničkim prijedlozima i ulaganjima u hrvatske morske luke, promet i lučku industriju privredni subjekti iz Italije i Hrvatske moraju ulaziti u suradnju.

U ribarstvu postojala je značajna i intenzivna dugoročna suradnja između Jugoslavije i Italije, započeta još između dva svjetska rata, a nastavljena 1949. potpisivanjem Sporazuma o ribolovu, da bi do 1990. bilo potpisano osam sporazuma ili njihovih produženja. Godine 1987. potvrđeno je da ribolovna područja Palagruže, Dugog otoka i Bara budu dostupna talijanskim ribaricama, ali najviše 50 ribarica godišnje. Talijanska strana daje naknadu za ribolov u iznosu od 12 milijarda lira. Taj sporazum trebao bi biti na snazi do 1994.

Politika EZ u domeni ribarstva formirana je 1983. Ona daje pravo svim ribarima iz Zajednice da love ribu u njezinim vodama do 200 Nm od obale dok je obalno područje od 12 Nm samo za ribare iz one zemlje Zajednice kojoj ono pripada. Svake godine Savjet ministara Zajednice određuje kvote za ulov i raspodjeljuje ih na zemlje-članice i donosi druge mjere (5).

Italija, kao članica Evropske zajednice, a prema inter-nom sporazumu o ribolovu u Zajednici, ne smije plaćati naknadu za ribolov drugim zemljama, pa je prisiljena protuvrijednost nadomjestiti isporukom brodova i ribarske opreme (5). Tu činjenicu Hrvatska mora respektirati ulazeći u dugoročne i trajne poslovne aranžmane s talijanskim ribolovnim i riboprerađivačkim tvrtkama, jer bi na taj način njezina flota "postala tehnički opremljenija i suvremenija" (9, str.122).

Hrvatska mora nakon 1992. morskome ribarstvu davati povlastice i prioritete u razvoju uz naglasak na pomorskoj orijentaciji privrede. Morsko ribarstvo sudjelovalo je u GBP pomorske privrede zemlje, tijekom zadnjih godina, s manje od 2% (1985. 2%, 1975. 3%, a 1965. 5%), dok je devizni priljev od morskog ribarstva sudjelovao s 0,5 - 1,0% ukupnoga deviznog priljeva pomorske privrede Jugoslavije, a Hrvatske s 2,5 - 3,1%.

Zato se nameću ove aktivnosti i mjere za njegovo unapređenje:

1. prijeko potrebna adaptacija ribarske flote u Hrvatskoj;
2. kupnja suvremenih brodova i ribolovne opreme;
3. ulaganje u marikulturu - uzgoj bijele morske ribe, školjaka, rakova;
4. plasman kvalitetne, skuplje ribe u Italiju i na EEZ-tržište;
5. osnivanje i razvoj mješovitih poduzeća u ribarstvu i riboprerađivačkoj industriji s Italijom, Njemačkom i drugim članicama EZ;
6. formiranje prekooceanske ribarske flote kreditiranjem kupnje;
7. zaštita Jadrana, njegova morskog i ekološkog bogatstva.

## 2.2 Mogućnost i perspektive u suradnji jadranskih regija

Jadransko je more oduvijek bilo spona i most između ljudi i naroda koji su živjeli na njegovim obalama. Posljednja tri desetljeća ta "spona" postaje intenzivnija, uspostavljaju se novi i širi oblici privredne suradnje između regija na objema jadranskim obalama. Tako je 1971. potpisan Protokol-sporazuma o osnivanju međunarodnog financijsko-sajamskog aranžmana između regija srednjeg i južnog Jadrana obiju susjednih zemalja, ali bilateralni sporazum nije potpisan jer ga talijanska strana, nažalost (Protokol) nije prihvatila.

Godine 1973. nadležni jugoslavenski organi donijeli su tzv. odluku dajući suglasnost na predložene robne liste za aranžman "Centro-Jug". Time je i taj akt-aranžman postao unilateralan jer ne obvezuje talijansku stranu, ali ga ona prešutno prihvaća i dopušta realizaciju.

Za budući regionalni razvoj južnojadranske suradnje Hrvatska bi morala:

1. razvijati poslovno-tehničku i investicijsko-finan-cijsku suradnju;
2. zajednički nastupati na tržištima zemalja u razvoju;
3. težiti ulaganju talijanskog kapitala i kapitala drugih zemalja - članica Zajednice u proizvodne kapacitete pojedinih sektora (grana);
4. razvijati prometno-pomorske veze južnojadranskih regija;
5. razvijati turističku, socijalnu i kulturnu suradnju regije.<sup>2</sup>

Zato je nužno sklapanje Protokola (Dubrovnik - Bari) i osnivanje Društva.

## 2.3. Mogućnosti i perspektive suradnje u okviru RZ "Alpe-Jadran"

Regionalna zajednica "Alpe - Jadran" osnovana je 1977, a 1978. pristupile su joj Slovenija i Hrvatska. Danas ona okuplja 18 pokrajina ili regija, od kojih su 14 članice, a 4 su aktivni promatrači<sup>3</sup>. Smještena između Dunav i Jadranskog mora, ova zajednica zauzima središnji dio Evrope te je, zbog toga, i nazivaju "srcem Evrope". Ona nije formirana na nacionalnoj osnovi, pa ni na državnoj, nego na dobrovoljnoj regionalnoj integraciji, a cilj joj je zbližavanje pokrajina, regija, naroda i ljudi koje povezuju identična ili slična kultura, povijest, način života i običaji (tzv. miteleuropski elementi).

U okviru uključivanja Slovenije i Hrvatske u vanjsko-trgovinske i nerodne ekonomske odnose s Evropom Zajednica bi mogla:

1. intenzivnijem povezivanju jadranskih luka;
2. financiranju značajnijih projekata od interesa za RZ;
3. rješavanju ekonomskih pitanja između talijanskih najrazvijenijih regija - članica i Slovenije i Hrvatske, a posebno:
  - financiranju izvoza i uvoza robe i usluga u Zajednici;
  - uvođenju zajedničkog marketinga u trgovini i komunikaciji.

Valja istaknuti da je najviši organ RZ "Alpe - Jadran" Plenum predstavnika vlada članica i aktivnih promatrača (13, str.6), a poslove obavlja Sekretarijat Zajednice, koji se nalazi uz predsjednika delegacije zemlje-domaćina. U zajednici djeluje osam komisija i to za:

1. uređenje prostora i zaštitu okoliša;
2. promet;
3. kulturu;
4. ekonomiju;
5. poljoprivredu;
6. šumarstvo;
7. zdravlje i higijenu;
8. turizam (13, str.11).

Godine 1987. prihvaćena je rezolucija o suradnji sve tri radne zajednice alpskih pokrajina<sup>4</sup>. Danas ta suradnja obuhvaća: izgradnju cesta, zračni promet, planinsku poljoprivredu, tehnologiju i razmjenu industrijskih dostignuća, te ekologiju i turizam. Najveći problem Zajednice je financiranje krupnijih i skupih projekata u prometu, tehnologiji i ekologiji. Godine 1989. Evropska investicijska banka (BEI) odobrila je kredit od 540 milijuna ECU za izgradnju prometnica prema Grčkoj i Bliskom istoku (14).

U dosadašnjih 14 godina u RZ "Alpe - Jadran" učinjeno je ovo:

- postignuta je suradnja sjeverojadranskih luka;
- u školstvu se organiziraju rektorske konferencije, daju stipendije;
- u arheologiji se obavljaju zajednička iskapanja;
- u ekonomiji se godišnje organiziraju sastanci svih gospodarskih komora zemalja (pokrajina) - članica, gdje se raspravljaju pitanja: zajedničko financiranje izvoza i uvoza robe i usluga, formiranje informacijskih i komunikacijskih sistema, uvođenje marketinga (zajedničkog) u proizvodnji, prometu i turizmu, te suradnja u ekologiji Jadrana, šuma, Alpa;
- u prometu je dogovorena izgradnja zajedničke infrastrukture na glavnim cestama i kroz karavanski tunel (Austrija - Slovenija) (15, str.25).

Kakve su mogućnosti razvoja gospodarstva Hrvatske u okviru regionalne Radne zajednice "Alpe - Jadran" nakon 1992. godine?

One se ogledaju u financijskim ulaganjima u različite gospodarske djelatnosti, kao što su poljoprivreda, promet, turizam...

Što se tiče financiranja i ulaganja u privredu Hrvatske, prijeko je potrebno:

- zajednički financirati više oblike privredne suradnje na obali
- ulaganje u ekologiju, biologiju, u zaštitu bilja, šuma i obala.

U prometu trebalo bi raditi na ovim razvojnim projektima:

1. izgradnja jadranskih cesta, ponajprije Trst - Split - Dubrovnik;
2. izgradnja karavanskog tunela i prilaznih cesta iz Slovenije;
3. izgradnja zrakoplovnih pristaništa u centrima i uzduž Jadrana.

U poljoprivredi naglasak bi se stavio na:

- razvoj stočarstva u nizinskom, a napose u planinskom području;
- razvoj primorskih kultura, žitarica, voćnjaka, bilja i travnjaka;

U turizmu Zajednica bi trebala poticati ove razvojne pravce:

- planinski ili alpski turizam, zdravstveni i rekreacijski turizam;
- primorski ili jadranski turizam, a posebno nautički i izletnički;
- kongresni, lovni, sportski i druge selektivne oblike turizma.

Budući da Zajednica ima gotovo 40 milijuna stanovnika s velikim mnogoljudnim gradskim središtima i manje nastanjenim obalnim, a naročito brdskim područjima, logično je da u njoj treba razvijati turizam. Uvjeti i pretpostavke za masovni, ali i elitni, visokoprofitni turizam postoje u potpunosti na tri osnovna područja: jadranskom, brdskom i gradskom.

Poseban naglasak Zajednica bi trebala tavljeti na tehnologiju i razmjenu industrijskih dostignuća te na njihovu primjenu u svim članicama - pokrajinama.

Suradnja RZ "Alpe - Jadran" s Evropskom zajednicom u svim problemskim pitanjima, kao i s EFTA-om, u bliskoj budućnosti ne bi smjela mimoići Hrvatsku.

## 2.4. Mogućnosti i perspektive suradnje u ostalim oblicima

Činjenica je da dosadašnja suradnja na Jadranu ne zadovoljava pa je treba intenzivirati, a posebno bi je valjalo razvijati u ovim domenama:

1. u cjelokupnoj zaštiti Jadranskog mora (flora, fauna, izgled okoline);
2. u cjelokupnoj suradnji u pomorstvu, brodarstvu i brodogradnji;
3. u cjelokupnoj suradnji u turizmu, putničkom prometu i sportu.

Istaknuto mjesto morala bi imati zaštita i planiranje prostora, posebno jadranskoga, obalnog, kao i mediteranske kulture, arhitekture, umjetnosti, tradicije i načina života. O tome će se XXI. stoljeće "morati" više brinuti.

U zaštiti Jadrana nameću se brojna ekološka i biološka pitanja (7):

- kako, zajedničkim akcijama, rješavati kontrolu zaštite Jadrana;
- kako zaštititi Jadran od gradskih, lučkih i industrijskih otpada;
- kako zaštititi Jadran od biocida, ugljikovodika i ostaloga. (6,7).

Čvrsto povezan sa zaštitom Jadrana jest razvoj i očuvanje starih urbanih jezgara i sredina na jadranskoj obali (11, str.3).

Osimskim sporazumima utvrđena je obaveza da se ispita mogućnost i ekonomsku opravdanost izgradnje plovnog kanala Monfalcone - Ljubljana, odnosno Jadran - Sava. Počevši od devetnaestog stoljeća pa do



dan danas ta se ideja manje ili više zagovara. Kulmini-rala je izradom Studije o tehničko-ekonomskoj realizaciji projekta. Njezino značenje će biti još aktualnije nakon 1992, kad je planirano da Dunav spojen kanalom s Mainom i Rainom, a time i sa Sjevernim i Crnim morem.

Talijanski stručnjaci sa stručnjacima Instituta za vodoprivredu Slovenije i Instituta prometnih znanosti Hrvatske (CPZ) izradili su globalnu prometno-privrednu studiju, ističući, u dvije varijante, ekonomsku opravdanost projekta. Prema drugoj varijanti plovni bi put Monfalcone - Vipavska dolina - Ljubljana bio dugačak svega 122 km, pa nju treba zagovarati. Dalje bi se kanal nadovezao Savom i Dunavom na Mainu i Rainu, na oba mora. U RZ "Alpe - Jadran" i u Evropskoj zajednici ističu da bi ovaj pothvat bio projekta 21. stoljeća.

Zbog toga, treba ustrajati u njegovoj provedbi.

### 3. ZAKLJUČAK

Mogućnost i perspektive gospodarske suradnje Hrvatske s Evropskom zajednicom nakon 1992. mnogobrojne su i realne. Jedna od značajnih zajednica u sferi gospodarske suradnje svakako je i suradnja na Jadranu. Ona je moguća, ne samo između Hrvatske i Italije nego i drugih zemalja neposrednim uključivanjem Evropske zajednice kao nadnacionalne integracije i buduće konfederacije.

Realna gospodarska suradnja na Jadranu između Hrvatske i Evropske zajednice može se očekivati u ovim oblicima:

1. suradnja na Jadranu, uglavnom gornjemu ili sjevernom, na području luka i lučkih poduzeća, ribarskih i brodarskih tvrtki, gradova i sl.;

2. suradnja prekomorskih regija srednjeg i južnog Jadrana;

3. suradnja u okviru regionalne specijalizirane RZ "Alpe - Jadran", koja danas ima 18 članica, a kojoj su punopravni članovi Hrvatska i Slovenija još od 1978. godine;

4. suradnja u ostalim oblicima gospodarske i izvan-gospodarske djelatnosti na Jadranu (izgradnja plovnog kanala Jadran - Sava i suradnja u biologiji mora, u ekologiji mora, u zaštiti obala, šuma, voda i sl., zatim suradnja i tehnologiji, u kulturi, obrazovanju, umjetnosti i sportu, te suradnja u znanosti i tehnologiji, u kulturi, obrazovanju, umjetnosti i sportu, te suradnja jadranskih gradova, nacionalnih manjina i etničkih grupa...).

Budući da suradnja regija u okviru specijalizirane RZ "Alpe - Jadran" ima neograničene mogućnosti i perspektive gotovo u svim ljudskim djelatnostima gospodarstva i izvangospodarstva, a kako su tu uključene ekonomski važne regije (pokrajine) EEZ, EFTA i Srednje Evrope općenito, prema njoj se u Hrvatskoj ubuduće mora više usmjeravati, posebno na dugoročnom planu.

### BILJEŠKE

- <sup>1</sup> Lučki promet u vanjskoj trgovini Jugoslavije sudjelovao je 1925. s 23%, 1939. s 41%, 1951. s 61%, te na kraju 1981. sa 69% (u prosjeku 65% od 1980. do 1990)
- <sup>2</sup> Mišljenja i stavovi autora na temelju razgovora i konzultacija 1990 - 1991.
- <sup>3</sup> Somogu Zala i Vasi Gyor u Mađarskoj te Ticino u Švicarskoj
- <sup>4</sup> To su COTRAO (zapadni dio Alpa), ALPE-ARH (središnji dio) i "ALPE-JADRAN (južni dio)

### LITERATURA

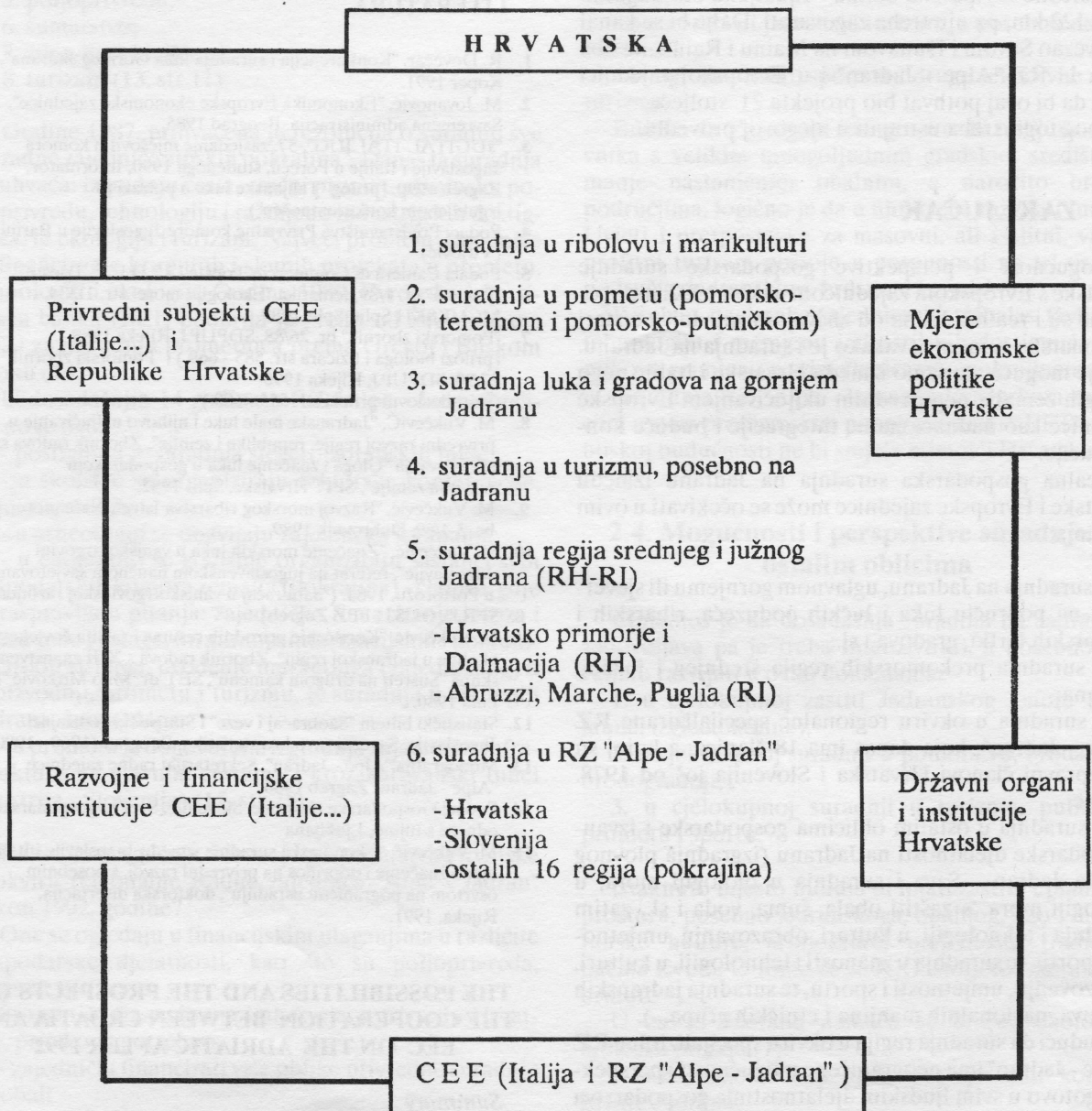
1. R. Dovečar, "Konkurencija i suradnja luka Gornjeg Jadrana", Koper 1991.
2. M. Jovanović, "Ekonomika Evropske ekonomske zajednice", Savremena administracija, Beograd 1985.
3. "JUGITAL-ITALJUG", 57. zasjedanje mješovitih komora Jugoslavije i Italije u Poreču, studenoga 1990, Informator, Zagreb 1990. (prilog "Talijanske luke u potrazi za izgubljenom konkurentnošću")
4. Podaci Predstavništva Privredne komore Jugoslavije u Bariju (Vujović)
5. Podaci Camera di Commercio Trieste i I.S.D.E.E. Trieste
6. "Pogledi" br. 1/89, tematika "Ekologija-more" str. 1-334, MCMKSKH Split, Split 1989.
7. "Pomorski zbornik" br. 26/88, SDPUPJ, Rijeka 1988. (prilozi biologa i fizičara str. 585 - 669.) i "Pomorski zbornik" br. 27/90, SDPUPJ, Rijeka 1990. (prirodoslovni prilozi str. 555 - 680.)
8. M. Vukčević, "Jadranske male luke i njihovo uključivanje u privredni razvoj regije, republike i zemlje", Zbornik radova sa savjetovanja "Uloga i značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje", SPIT Hrvatske, Split 1985.
9. M. Vukčević, "Razvoj morskog ribarstva Istre", Naše more, br. 3-4/89, Dubrovnik 1989.
10. M. Vukčević, "Značenje morskih luka u vanjskoj trgovini Jugoslavije", referat na jugoslavenskom naučnom savjetovanju u Portorožu, 1984. ("Saobraćaj u vanjskotrgovinskoj razmjeni SFRJ", OUSJ i FPZ Zagreb)
11. M. Vukčević, "Korišćenje prirodnih resursa i zaštita čovjekove okoline u jadranskoj regiji", Zbornik radova s XIII znanstvenog skupa "Susreti na drugom kamenu", SET"dr. Mijo Mirković "Pula, Pula 1980.
12. Statistički bilteni "Saobraćaj i veze" i Statistički godišnjaci Jugoslavije, Savezni zavod za statistiku, Beograd (1960 - 1990.)
13. Monografija "Alpe - Jadran", Sekretarijat radne zajednice "Alpe - Jadran" Zagreb 1986.
14. Podaci Gospodarske zbornice Slovenije, Svet za gospodarske odnose s tujino, Ljubljana
15. M. Vukčević, "Ekonomska suradnja između Jugoslavije i Italije, njeno značenje i doprinos na privredni razvoj, s posebnim osvrtom na pograničnu usradnju", doktorska disertacija, Rijeka, 1991.

### THE POSSIBILITIES AND THE PROSPECTS OF THE COOPERATION BETWEEN CROATIA AND EEC ON THE ADRIATIC AFTER 1992

#### Summary

*This paper has displayed the possibilities and prospects of the economical cooperation with EEC after 1992 on the Adriatic. The author has discussed four areas of cooperation. The northern Adriatic has been pointed out and the cooperation of the regions within the association Alpe-Adria. Possible economical development and cooperation with foreign countries as well as the realization of the sea orientation of Croatia have been analysed.*

## P R I L O Z I

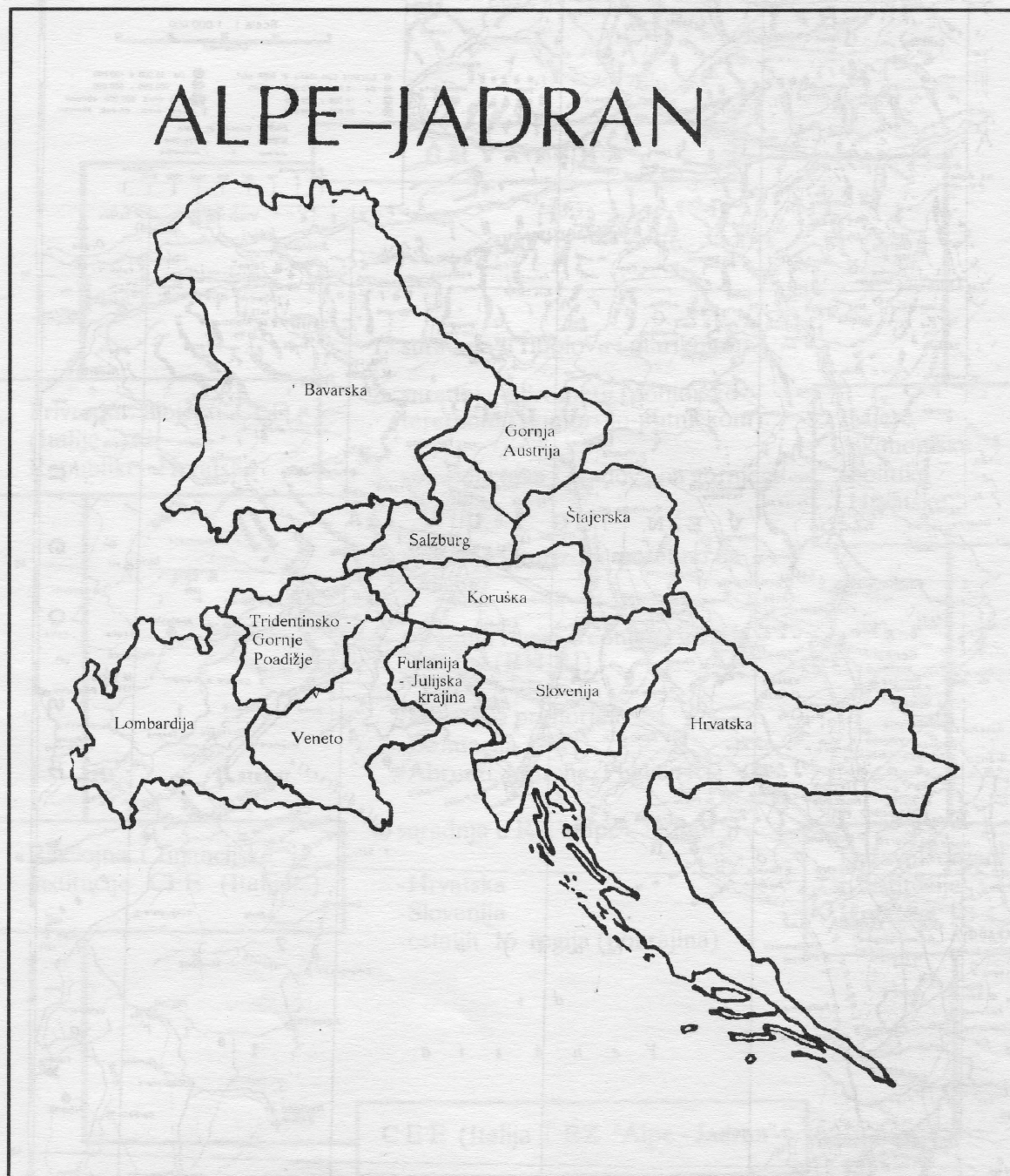


Shema br. 1. Mogućnosti i perspektive gospodarske suradnje na Jadranu između Republike Hrvatske i EEZ (Italije i Radne zajednice "Alpe - Jadran") nakon 1992. godine





Slika 1. Karta pograničnih i gornjojadranskih regija Hrvatske i Slovenije



Slika 2. Prikaz regija (pokrajina) - članica RZ "Alpe - Jadran" u 1988.