

Antonije Đukić *

ISSN 0469-6255
(69-72)

LUČKI SUSTAV HRVATSKE DANAS I SUTRA

UDK 627.2(497.13)
Prethodno priopćenje

Sažetak

Lučki sustav Hrvatske danas i sutra, koji je prikazan u ovom radu, globalni je pristup u sagledavanju razvoja luka Hrvatske. Za razliku u sagledavanju razvoja luka polazeći od standardnog ekonomskog pristupa koji je prisutan kod nas i koji nedovoljno respektira prostorno-funkcionalne karakteristike, geografski pristup, ovdje zastupljen, daje uvid u prostorno-funkcionalne karakteristike razvoja lučkog sustava.

Stagnacija razvoja lučkog sustava Hrvatske rezultat je više faktora, ponajviše zbog nedosljednog regionalnog i nedefiniranog procesa litoralizacije. To je bilo uzrokom da je od 76 luka (luka, lučica, obalnih naselja) koje su bilježile robni promet u 1960. godini, njih samo oko 50 u 1990. godini zabilježilo je robni promet.

To prestrukturiranje lučkog sustava Hrvatske nije odraz konceptualnog prestrukturiranja, odnosno procesa diferencijacije ili pravilne izmjene nodalne hijerarhije, što se susreće u razvoju luka brojnih primorskih zemalja. Prije bi se moglo reći da se lučki sustav Hrvatske dezintegrirano razvija.

Stanovite promjene koje su se dogodile u lučkom sustavu Hrvatske pokazuje da se prostorno-funkcionalna organizacija u posljednjih trideset godina modificirala, ali se nisu formirali snažni robno-prometni koridori.

Perspektiva koju u procesu integracije Evrope dobiva razvoj pomorstva Hrvatske, uključujući i razvoj luka, nova je dimenzija, bilo da je riječ o tranzitnom prometu ili pak o procesu litoralizacije.

Ključni su pojmovi: transformacija lučkog sustava, prostorna hijerarhija i prostorno-funkcionalna diferencijacija.

UVOD

Posljednjih desetljeća u Hrvatskoj je došlo do znatnih promjena u društveno-ekonomskom razvoju. Proces litoralizacije, koji se stihijski razvija i nastavlja do danas, otvorilo je brojna pitanja daljnjeg razvoja lučkog sustava Hrvatske.

Povezivanjem prirodnih, tehničkih i ljudskih resursa pomorskih i kontinentalnih dijelova moguće je postignuti značajnije ekonomsko razvojne i društvene efekte u cjelini i uspješno se uključivati u međunarodnu podjelu rada.

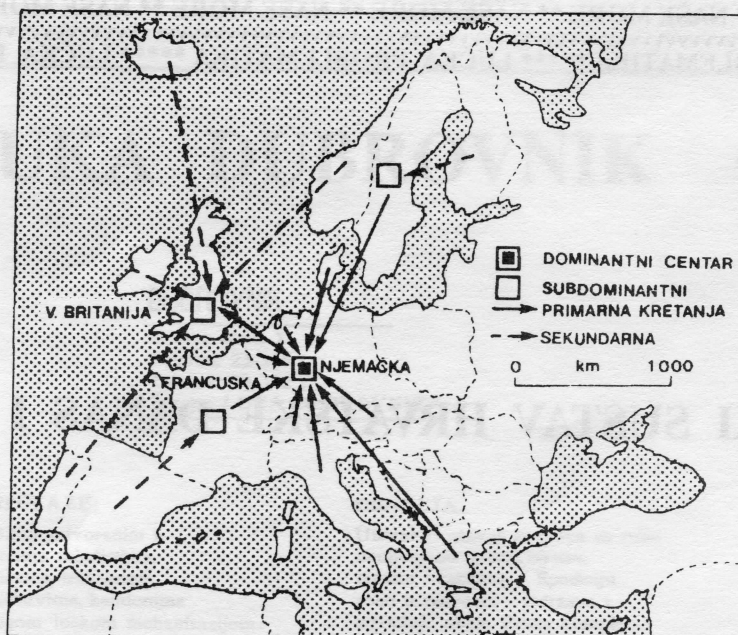
Evropski ekonomski prostor moguće je sagledati u kontekstu prostorno-ekonomske integracije u njegovoj jedinstvenosti, nekad zamagljen zbog njegove institucionalne podjele u dvije trgovinske interesne sfere: Evropsku ekonomsku zajednicu (EZ) i Evropsko udruženje za slobodnu trgovinu (EFTA). Ta podjela nije samo izraz ekonomskih interesa već i snažne političke integracije. Ekonomska integracija Zapadne Evrope, koja teži za jedinstvenim ekonomskim prostorom, funkcionira na prostornoj hijerarhiji dvaju središta:¹

1. prevladavajućim ili dominantnim centrom;
2. subdominantnim centrom.

Kretanje robe, kapitala, radne snage i drugoga uglavnom, osim u pojedinim situacijama, odvija se prevladavajućim ili dominantnim protokom i sekundarnim protokom koji je u prostorno-ekonomskoj hijerarhiji, tj. u ekonomskom pogledu, podređen centru.

Proširenje ove ekonomske strukture vrlo je realno. Otvaranjem EZ prema trećim zemljama u Evropi, tj. njegovo širenje u skoroj je budućnosti izvjesno. Stvaranjem jedinstvenoga ekonomskog prostora od Atlantika do Urala je logično. Tako bi uključivanjem zemalja istočne i srednje Evrope u jedinstveni ekonomski prostor "osamnaestorice", a potom u EZ, Hrvatska mogla

* dr. Antonije Đukić
Pomorski fakultet
Dubrovnik



Prostorno-geografski prikaz nodalne strukture poslovanja Zapadne Evrope (Izvor: Barke, 1986)

unaprijediti razvoj pomorstva, uključujući tu i lučki sustav.

Prednosti koje pruža povoljan geoprometni položaj Hrvatske, s duboko usjećenim morem u evropsko kopno, podunavskim riječnim slivom te značajnim željezničkim i cestovnim prometnim pravcima, nisu dovoljne da se postojeći prometni sustav konkurentno uključi u evropske prometne tokove. Nedovoljna tehničko-tehnološka i organizacijsko-ekonomska razvijenost prometne i lučke infrastrukture Hrvatske odražava se na stagnaciju tranzitnog prometa iz područja koji prirodno-geografski gravitira. Drugo, ne manje značajno, što ne ide u prilog razvoju lučkog sustava jest nedostatna prometna povezanost sa značajnim evropskim prometnim objektima.

Srednjoevropske podunavske zemlje: Austrija, Mađarska i Čehoslovačka najznačajnije su zemlje za tranzitni promet preko hrvatskih jadranskih luka u kombiniranom željezničko-pomorskom i cestovnom prijevozu. Potrebno je istaknuti da te zemlje imaju četiri konkurentna prometna pravca u izvozu i uvozu svojih roba:

1. zapadnoevropski;
2. baltički;
3. crnomorski;
4. sjevernojadranski.

Najkraći, ali ne i najpovoljniji, prometni pravac zasad je sjevernojadranski, međutim, zapadnoevropski je najviše korišten. Razlog za to je u tome što prometni sustav Hrvatske zaostaje s obzirom na integracijske ekonomske procese, a time i prometnu organiziranost.

Baltičkim se lukama manje koristi u prijevozu srednjoevropskih tereta zbog njihove udaljenosti, što vrijedi i za crnomorske luke. Međutim, nakon otvaranja kanala Rhein-Main-Dunav crnomorske će luke, a posebno Konstantza, postati vrlo značajne i konkurentne

za robni prometni pravac Srednja Evropa-Mediterran-Bliiski i Daleki istok, i obrnuto.

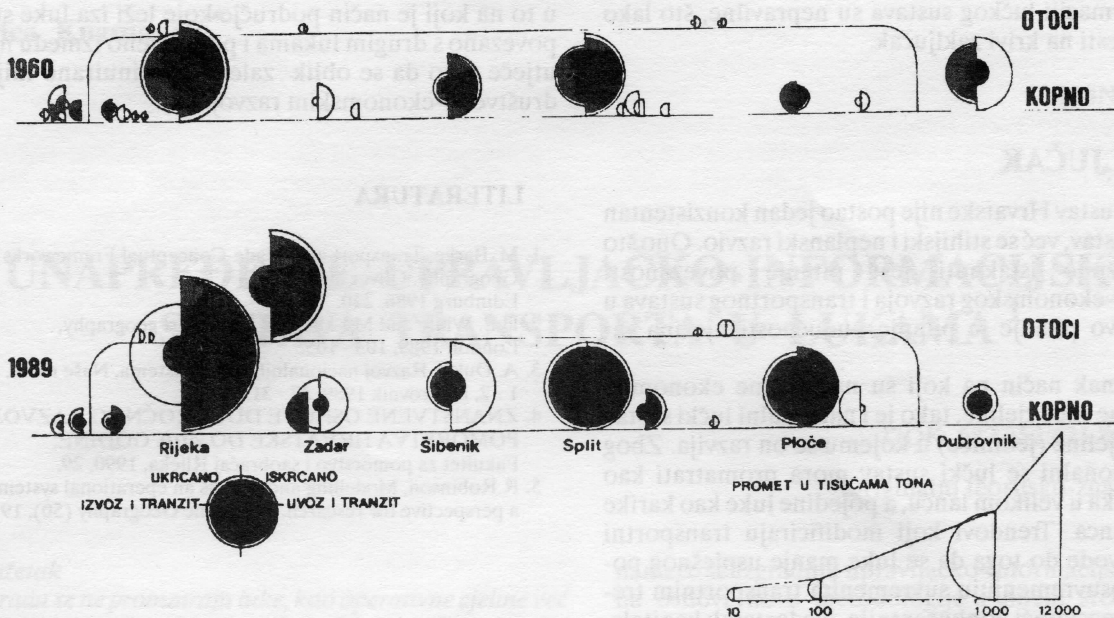
Kako će se integracijski procesi u Evropi odraziti na "novu" nodalnu ili hijerarhijsku ekonomsku strukturu, uključujući tu i prometne tokove, jedno je od značajnih pitanja za daljnji razvoj lučkog sustava Hrvatske. U tim otpočetim promjenama daljnji razvoj lučkog sustava Hrvatske trebalo bi temeljito razmotriti, kako bi on u doglednom vremenu preuzeo pomorsku funkciju šireg zaleđa, onoga izvan granica Hrvatske. Međutim, prometno-tranzitne prednosti i shvaćati ih kao jedinu mogućnost za sve veze prema jugoistoku, jer su mogući zaobilasci našeg teritorija.

Integracijski procesi u Evropi potiču kretanje ljudi i dobara. Izgrađeni su prometni sustavi velikih kapaciteta s dalekosežnim utjecajem na cjelokupni razmještaj proizvodno-ekonomskih potencijala. Hrvatska je geo-

**PRIKAZ STRUKTURALNIH PROMJENA
OSTVARENOG POMORSKOG PROMETA
U HRVATSKIM LUKAMA
OD 1961 DO 1989. GODINE**

Kategorija prometa (000)	broj luka		Ostvaren promet	
	1961	1989	1961	1989
Do 100	66	36	919 321	539 000
100 -500	6	8	1 387 099	1 777 000
500 -1 000	2	1	1 583 869	897 000
1 000 -2 000	1	1	1 960 395	1 356 000
2 000 -3 000	-	-	-	-
3 000 -4 000	-	1	-	3 000 000
4 000 -5 000	1	1	4 645 440	4 251 000
5 000 i više	-	1	-	19 923 000
Ukupno	76	49	10 496 124	31 743 000

Izvor: Saobraćaj i veze, Statistički bilten, SZS, Beograd 1961 i 1989.



Agrafatni model lučkog sustava Hrvatske (Izvor: Đukić, 1992)

grafski prisutna u prostoru evropskog tehnološkog razvoja i ekonomske ekspanzije.

Lučki sustav nije statičan po prirodi, već se kontinuirano razvija, modificira i prilagođuje suvremenim proizvodnim odnosima zemlje i širega gravitirajućega prostora. Lučki sustav u sebi sadrži stagnaciju i nazadovanje, dinamični rast, ili promjenjiv stupanj rasta. Budući da se on nastoji integrirati u prostorno-ekonomski sustav određene zemlje, lučki sustav je značajna spona u ekonomskom razvoju.²

Samim tim, proces mijenjanja lučkog sustava je delikatniji i složen, što zahtijeva kontinuirano praćenje faktora koji ga mijenjaju i modificiraju. Neujednačen rast pojedinih luka, ili kolebanje u njegovu sustavu, zahtijeva da pojedine luke prilagode svoje aktivnosti u skladu s nastalim promjenama.³

Transformacija lučkog sustava

U posljednjih nekoliko desetljeća struktura lučkog sustava Hrvatske znatno se transformirala. Iako na prvi pogled, gledajući rast pomorskog prometa Hrvatske, koji je u periodu od pedesetih do devedesetih godina porastao oko 6,5 puta, moglo bi se pretpostaviti da se razvio i snažan lučki sustav. Ali, do toga nije došlo. Razlozi su za to brojni. One glavne treba tražiti u nedovoljno koncipiranom regionalnom razvoju. Zbog toga su ostala otvorena brojna pitanja u daljnjem međusobnom povezivanju društveno-ekonomskog i transportnog sustava Hrvatske.

Šezdesetih godina, otkada se cjelovito statistički prati lučki sustav Hrvatske (isključujući popise stanovništva), moguće je dobiti globalni uvid u strukturalne promjene njegova razvoja.

Dok je šezdesetih godina 76 luka u Hrvatskoj zabilježilo robni promet, nakon trideset godina situacija se znatno izmijenila. Tako je u 1989. godini samo 49 luka (luka, lučica i sl.), ili 65% u usporedbi s 1961. godinom, zabilježilo promet. Jedan broj luka se transformirao u turističke, dok se ne mali broj njih, smještenih u ruralnom okruženju (otoci, kopno) nije razvijao.

Neravnomjeran regionalni razvoj Hrvatske, uključujući tu i nedovoljno definiran proces litoralizacije, najveći je razlog tome da se lučki sustav Hrvatske stihijski razvija. Sagledavajući u cjelini razvoj lučkog sustava Hrvatske, bilo je potrebno izraditi njegov agregatni model.

Svrha izrade agregatnog modela lučkog sustava Hrvatske je da se uputi na prostornu hijerarhiju razvoja luka koja se konstituirala u dužem vremenskom periodu. Period od oko 30 godina sasvim je dovoljan da se uoče globalne promjene u konstituiranju prostorne hijerarhije lučkog sustava, njezine promjene i transformacija u prostorno-funkcionalnom pogledu, uključujući i gašenje pojedinih luka.

Sjeverojadranske i južnojadranske luke u globalnom pogledu imaju znatno intezivniji rast robnog prometa od srednjeadrskih luka.⁴ To je što se tiče količine robnog prometa. Ali, kad se pođe od izmjena u prestrukturiranju prostorne-funkcionalne organizacije lučkog sustava Hrvatske, mogu se zapaziti znatno složenije promjene. Te promjene odnose se na jačanje tranzitne funkcije i izvoza preko luke Split i Ploče, dok luka Rijeka u stanoovitom smislu slabi svoju tranzitnu funkciju, iako bilježi stalan rast pomorskog prometa. Slična je situacija kod sjeverojadranskih luka Italije Trsta i Venecije čija tranzitna funkcija također slabi, s tim što kod njih dolazi i do pada ukupnog pomorskog prometa: u deset godina od 70 na 50 milijuna tona.

Često određene okolnosti utječu na to da neka luka u hijerarhiji mijenja svoj položaj na viši stupanj što

obavezno ne podrazumijeva i rast prometa.⁵ Promjene u transformaciji lučkog sustava su nepravilne, što lako može navesti na krivi zaključak.

ZAKLJUČAK

Lučki sustav Hrvatske nije postao jedan konzistentan cjelovit sustav, već se stihijski i neplanski razvio. Ono što je najvažnije istaknuti jest pitanje povezanosti društveno-ekonomskog razvoja i transportnog sustava u cjelini. Ovo pitanje je pitanje budućnosti njezina razvoja.

Na jednak način na koji su nacionalne ekonomije odraz jedne veće cjeline, tako je i nacionalni lučki sustav dio veće cjeline (jedinice) u kojemu se on razvija. Zbog toga, nacionalni se lučki sustav mora promatrati kao jedna karika u velikom lancu, a pojedine luke kao karike drugog lanca. Trendovi koji modificiraju transportni sustav dovode do toga da se luke manje uspješnog poslovanja osuvremenjuju suvremenim transportnim trendovima, postajući konkurentnije. Nedostatak kapitala, prostorna ograničenja, koja karakteriziraju većinu hrvatskih luka, i smještaj u neposrednom kontaktu s gradom ozbiljna su kočnica u njihovu prostorno-organizacijskom razvoju.

Zbog otvorenosti brojnih pitanja, u razvoju lučkog sustava Hrvatske za njegovo "sutra" potrebno je:

- preispitati regionalni razvoj;
- razmotriti proces litoralizacije;
- analizirati pojedine transportne podsustave, u neposrednom republičkom i šire gravitirajućem području;
- izbjegavati preklapanje pojedinih transportnih podsustava i predvidjeti njihovo preklapanje (presjecanje) radi racionalnije izgradnje prometnica;
- izraditi simulacijski model lučkog sustava Hrvatske za usmjeravanje razvoja pojedinih luka.

Osim tih pitanja, u razvoju lučkog sustava Hrvatske potrebno je diferencirati horizontalni i vertikalni podsustav. Horizontalni lučki sustav kojih su granice prilično nejasne otvaraju mogućnost specijalizacije pojedinih luka. U vertikalnoj diferencijaciji naglasak je potrebno staviti na veličinu luke i njezin odnos prema drugim lukama. Kod ove diferencijacije lokacijski faktori nisu toliko važni, dok su kod horizontalne oni od presudnog značaja. Te dvije strukture, horizontalna i vertikalna, prirodno su povezane, tako da je u prirodi nemoguće pravilno razvijati lučki sustav ako se ne vodi računa o njihovom usklađivanju.

Samim tim, otvara se pitanje lučkog zaleđa. Njegovo određivanje u lučkom sustavu Hrvatske (isključujući primarno zaleđe) prilično je nejasno. Prije se može reći da se ono stihijski formiralo, makar u većini luka. To nisu odraz jasno definiranih robnih tokova. Lučko se zaleđe u budućnosti mora odrediti. Ono zahtijeva opsežna

istraživanja korisnika lučkih usluga. Time se dobiva uvid u to na koji je način područje koje leži iza luke stvarno povezano s drugim lukama i podijeljeno između njih. To utječe tako da se oblik zaleđa kontinuirano mijenja s društveno-ekonomskim razvojem.

LITERATURA

1. M. Barke, Transport and Trade-Conceptual Frameworks in Geography, Oliver and Boyd, Edinburg 1986. 240.
2. H.P. White and M.L. Senior, Transport geography, London 1989. 103 - 105.
3. A. Đukić, Razvoj nacionalnih lučkih sistema, Naše more, 1 - 2, Dubrovnik 1989, 27 - 31.
4. ZNANSTVENE OSNOVE DUGOROČNOG RAZVOJA POMORSTVA HRVATSKE DO 2010. GODINE, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, 1990, 29.
5. R. Robinson, Modelling and port as an operational system: a perspective for research, Economic Geography (50), 1976.

BILJEŠKE

1. M. Barke, Transport and Trade-Conceptual Frameworks in Geography, Oliver and Boyd, Edinburg 1986.
2. Saobraćaj i veze, Statistički bilten, SZS, Beograd 1961. i 1989.
3. Jurnal de la Marine marchande, Paris, 1980. i 1989.

THE PORT SYSTEM OF CROATIA AT PRESENT AND IN THE FUTURE

Summary

The Port system of Croatia at present and in the future is presented here globally in analyzing the development of the ports of Croatia. The geographical approach presented here is give an insight in spacio-functional characteristics of the port system. This approach differs from the economic approach which incompletely takes into account its spatio-functional characteristics.

The stagnation of the port development system of Croatia is the result of several factors. First of all there is the uncorzistency of the regional development processes of littoralization. These factors affecte the reduced traffic of goods: only about 50 ports recorder the trafic of goods in 1990 compared to 76 such ports in 1960. This re-structuring of the Croation port system is not a reflection of the conceptual re- structuring, i.e. ie processes of differentiano-ri of the regular exchange of the model hierorchy we find in the port development of numbers maritime countries. At most, it could be said that the Croatia port system has been disintegrative in its development. Certori change which occured in the Croatia port system indicate not the spatio-functional organization has modified during the post 30 years; traffic-good corridor has not been formed.

The perspective that in the development of Croatian maritime has in the process of the Evropean integration is a new in two ways: first, dimension in terms of the transit traffic, and second in terms of the procees of litoralization. This uncluds the development of new ports.