

RAZVOJ PRIVREDNE SURADNJE IZMEĐU JUGOSLAVIJE I ITALIJE NA JADRANSKOM PODRUČJU DO DANAS

UDK 330.2(45:497.1)

Prethodno priopćenje

1. Prirodne osobine Jadranskog mora i jadranske makroregije

Jadransko more kao zaljev Sredozemnog mora smješteno je između Balkanskog poluotoka na istoku i Apeninskog na zapadu te Furlanijske ravnice na sjeveroistoku i Otranta na jugoistoku. Istočna Jadranska obala pripada Jugoslaviji a zapadna Italiji. Širina Jadranskog mora je različita a prosječno iznosi 248 km odnosno 87 Nm. Dužina Jadranskog mora iznosi 783 km odnosno 274,5 Nm. Dubina mu je prosječno 173 m, a najviše dostiže u južnom dijelu prema Otrantu, 1210 m. Površina Jadranskog mora iznosi 138.595 km², a obujam 34.977 km³. Dužina kopnene obale Jadranskog mora iznosi 3.737 kilometara, što govori o izvanredno razvedenoj obali. Dužina morske obale koja pripada Jugoslaviji (od ušća rijeke Bojane na jugu do uvale Sv. Jerneja na Miljskom poluotoku na sjeveru) iznosi 2.092 km što čini 56% njegove ukupne kopnene linije. Italijanska Jadranska obala iznosi 1.249 km odnosno 33% njegove cjelokupne kopnene linije. Albaniji pripada 396 km kopnene obale Jadrana što iznosi svega 11%.

Ne samo da se Jadransko more najdublje usjeklo kao zaljev Mediterana u evropski kontinent, nego je ono uz Egejsko i Jonsko more jedno od najljepših sredozemnih i svjetskih mora. Jadranska obala, prvenstveno jugoslavenska, jedna je od najrazvedenijih na svijetu. Sastoji se od 8 većih i preko 300 manjih zaljeva, zatim 725 otoka, od toga 66 naseljenih i 659 nenaselejenih, odnosno 20 većih otoka, od 20 do 410 km te ukupno 705 manjih otoka, uz stotine školjica.² Inače površina otoka iznosi preko 3.000 km², a duljina otočne obale 4.424 km. Zbog svega toga nije čudo da je takva obala i uopće cjelokupna Jadranska regija od davnine bila predmet, motiv i cilj osvajanja, posjedovanja i boravka. Zbog povoljnog geografskog položaja, morskog puta-spone između istoka i zapada, povoljnih trgovačkih putova, izvanredne klime, flore i faune i prirodnih ljepota Jadranska makroregija je u prošlosti bila odredište osvajačkih interesa, a u novije vrijeme odredište turista. Njeni su najbitniji turistički motivi prirodna svojstva: morska voda, klima, reljef i biljni pokrivač, što joj prijeko svega daje prirodno-lijebilišno-rekreacijskoobilježje.³

Jadranska regija je po temperaturi zraka i mora jedna od najpovoljnijih na Sredozemlju. Temperatura zraka na jadranskoj obali kreće se prosječno godišnje od 13,6°C

do 17,1°C. Prosječna ljetna temperatura zraka kreće se od 21 do 27°C, a temperatura mora od 22 do 25°C. Što znači da sezona kupanja traje četiri mjeseca. Uspoređujući jugoslavensku jadransku obalu s talijanskom, zapaža se da je na jugoslavenskoj obali temperatura zraka toplija u prosjeku 2°C, a temperatura mora 3°C. Vlažnost zraka također je povoljna na jugoslavenskoj obali (od 60-70% u prosjeku) nego na talijanskoj (od 65-70% u prosjeku) obali u ljetnim mjesecima. Insolacija je veoma povoljna - broj sunčanih dana kreće se na Jadranu od 280 (Istra) do 300 dana (Crnogorsko primorje) u prosjeku odnosno oko 2.600 sati.

Zaljevi, uvale i lagune, plaže i obala prirodni su biseri za razvoj morskog turizma. Blizina planinskih masiva, koji su ujedno i nacionalni parkovi nije dovoljno valorizirana, iako je to pravo bogatstvo jer daje mogućnost razvoju komplementarnog i raznovrsnog turizma.

Osim navedenog, ovdje se pojavljuje i problem zaštite čovjekova okoliša. Jadranski se pojas mora unapređivati i s ekološkog stajališta, a ne samo ekonomskog ili većinom ekonomskog. Zaštita prirodnih resursa jadranskog područja sve će više postojati naglašena, naročito u razvoju pomorske i turističke privrede Jugoslavije i Italije, što će, iste, ubuduće zajednički morati provoditi u praksi. Ipak, da bi se to što prije i svestranije postiglo potrebno je s deklarativnih načela preći na praktične zahvate.

U ovom poglavlju obradit ćemo u kratkim crtama privrednu suradnju na Jadranu (u pojedinačnim segmentima) između dva susjeda.

2. Ekonomsko-historijsko značenje privredne suradnje između Jugoslavije i Italije na jadranskom području

Pretpostavke, uvjeti i mogućnosti oblika suradnje, opće i pogranične, mnogostruke i raznolike su, naročito ako se ta suradnja odvija morem, kakav je slučaj između Jugoslavije i Italije. Tu je Jadransko more u pravom i prenesenom smislu most suradnje odnosno spona između dvije obale, između dvije zemlje. Stoga nas ovdje zanima ekonomska vrijednost Jadranskog mora, njegovo bogatstvo, obilježje i suština, te valorizacija prednosti koje pruža more u prošlosti i sadašnjosti.

Značenje Jadranskog mora za privredne (ekonomske), vojne, političke, egzistencijalne i kulturne potrebe, došlo je do izražaja još kod najstarijih naroda, koji su živjeli na njegovim obalama: Keltima, Ilirima, Rimljanima i Grcima. Stari Slaveni od ranog srednjeg vijeka pa nadalje dobro su znali koristiti njegove prednosti u ekonom-

* mr Mladen Vukčević
51466 Novigrad
O. Padovana br.32

skom i izvanekonomskom pogledu. Postupno su se sve više naseljavali na obalama lijepog Jadranskog mora, prilagođavajući mu se i učeći od starosjedilaca. Od romanskog i ilirskog življa naučili su loviti ribu i koristiti riblje bogatstvo Jadrana, plovidbu njime, a kasnije i trgovinu. Postali su s vremenom dobri pomorci, brodograditelji, trgovci i ribari. Kroz čitav srednji i novi vijek bili su upućeni na suradnju kako sa starosjediocima na istočnoj obali tako i sa Talijanima i drugim narodima (Grci, Langobardi, Germani, Goti, Španjolci i dr.) koji su obitavali na zapadnim obalama Jadranskog mora.

Upravo zahvaljujući povoljnom geografskom, geopolitičkom, prometnom, pomorskom i trgovinskom položaju na istočnoj obali Jadrana razvile su se značajne luke i trgovački centri u prošlosti: Kotor, Dubrovnik, Split, Šibenik, Zadar, Rijeka, (Trsat) i Pula i Piran. U novije doba razvile su se: Trst, Rijeka, Bar, Ploče (Kardeljevo) i Kopar, koje uz Split predstavljaju danas najznačajnije jugoslavenske morske⁴ i uopće istočnojadranske luke i centre.

Osim ovih većih još od srednjeg vijeka na jugoslavenskoj jadranskoj obali egzistiraju "srednje i manje luke"⁵; od kojih su značajnije njih tridesetak, mada prema Jugoslavenskom pomorskom vodiču na Jadranu postoji 158 morskih lučica.⁶ Inače od tzv. "manjih luka" ili "ostalih luka" (izvan navedenih 7 luka) najznačajnije su po ostvarenom prometu: Pula, Zadar i Metković mada i male istarske (slovenske i hrvatske) luke imaju promet, koji ne treba zanemarivati, kako po obujmu prometa tako i po značenju koje ove lučice imaju za svoju mikroregiju i zaleđe zemlje. Tako sedam glavnih luka sedamdesetih i osamdesetih godina ovoga stoljeća ostvaruju u prosjeku preko 80% cjelokupnog jugoslavenskog prometa robe u morskim lukama (1971 = 88,0%, 1981 = 76,4%), dok tzv. "ostale luke" ostvaruju u prosjeku ispod 20% (1971 = 12,0% i 1981 = 23,6%).

U novijoj prošlosti tzv. "austroougarske luke" Trst i Rijeka imale su izuzetno značajnu ulogu u pomorsko-trgovačko-razvojnog pogledu kako za sam grad tako i za šire zaleđe i čitavu dvojnju monarhiju. U prošlosti (srednji vijek) to su bili, kako prof. Mijo Mirković u Ekonomskoj historiji Jugoslavije naglašava slobodni gradovi Dubrovnik ili "mletačke luke" (Kotor, Trogir i Zadar). Ulogu Venecije s otkrićem novih svjetova i pomorskih putova izvan Sredozemlja počeli su postupno preuzimati Trst, Rijeka, Bari i Ancona, osobito razvojem znanosti, industrije i parobroda. Ovi gradovi uz Veneciju i Split ujedno su i najnaseljeniji na Jadranu te su, osim lučkih i privrednih centara, postali i kulturna i socijalna središta karakteristična po velikim imigracijskim kretanjima.

Za Jugoslaviju i Italiju Jadransko more, kao u prošlosti za Veneciju, Tursku i Austroougarsku, ima golemo ekonomsko i izvanekonomsko značenje. Ono je njihov put u svijet, osobito za Jugoslaviju za koju je to i jedino more, dok Italija ima još i Ligursko, Tirensko i Jonsko. Osim toga, ono je i za Centralno-Evropske zemlje (Austriju, Švicarsku, Čehoslovačku, Mađarsku i druge zemlje) koje nemaju izlaz na more izrazito značajan pomorsko-tranzitno-trgovački put, njihov izlaz i spona s vanjskim svijetom.

Međutim, nas ovdje zanima Jadransko more kao most suradnje između Jugoslavije i Italije, kao prirodna spona

privredne suradnje dvije zemlje koje se nalaze na njegovim obalama i koje su, stoga, uvijek bile upućene na njega i njegovo korištenje i više ili manje iskazivale iste interese. Ovdje ćemo u kratkim crtama analizirati i prikazati osnovnu ekonomsku suradnju na Jadranu između Jugoslavije i Italije kroz:

1. suradnju sjevernojadranskih gradova i luka,
2. suradnju u ribolovu na Jadranskom moru,
3. suradnju u saobraćaju (prometu) na Jadranskom moru,
 - 3.1. suradnju u pomorsko-teretnom saobraćaju na Jadranu,
 - 3.2. suradnju u pomorsko-putničkom saobraćaju na Jadranu,
4. suradnju regija u okviru radne zajednice "Alpe-Jadran",
5. suradnju u sajamsko-kompezacijskim aranžmanima Centro-Jug između jadranskih regija Jugoslavije i Italije,
6. suradnju na Južnom Jadranu u okviru zajedničkog društva "Levant-CO" Bari Jugoslavije i Italije, te
7. suradnju u ostalim oblicima prekomorske razmjene i razvoja na Jadranu između Jugoslavije i Italije.

Što se tiče razvoje međunarodnog turizma na Jadranu, a posebno razvoja primorskog i nautičkog turizma, on će biti posebno obrađen u narednim poglavljima.

3. Razvoj privredne suradnje sjevernojadranskih gradova i luka Jugoslavije i Italije

U pomorskom prometu put je prirodan - more. Njega ne treba graditi ali treba graditi ishodišta i odredišta na tome putu: luke, svjetionike, brodogradilišta i brodove i prateće objekte i kapacitete bez kojih ne može egzistirati pomorski promet. Činjenica da je pomorski put najjeftiniji, takoreći besplatan, utjecala je od davnina na razvoj pomorskog prometa. Osim toga to je pridonjelo ranijem i bržem razvoju pomorskih zemalja u odnosu na kontinentalne, što i danas vrijedi.

Jadransko more kao duboki zaljev Sredozemnog mora, ima mnoštvo luka i lučica na svojim istočnim i zapadnim obalama. Međutim, sjeverni dio Jadrana, kao razvijeniji regionalni pojas od južnoga, posjeduje veće i značajnije luke, u prvom redu: Veneciju i Trst na talijanskoj i Rijeku i Koper na jugoslavenskoj jadranskoj obali. Trst i Koper su osim toga i u pograničnom području, što još više potencira upućenost na ekonomsko-prometnu suradnju, bliskost i identičnost ciljeva. Rijeka i Venecija nalaze se u neposrednoj blizini ovoga područja.

Sve četiri luke karakterizira izvanredno povoljan geografski položaj, blizina Centralne Evrope, odnosno zemalja, koje nemaju izlaz na more ili im je Jadran (Sjeverni ili Gornji Jadran) najbliži, što im je omogućilo komparativne prednosti u odnosu na sjeveroevropske luke, a dobrim dijelom i crnomorske i istočnosredozemne. Preko sjevernojadranskih luka Centralna Evropa ima najjeftiniji i najkraći put Sredozemnom moru, a kroz Giblartar i Suez u svijet prekomorskih zemalja svih kontinentata.

Ove prednosti su goleme. Ipak 70% prometa robe iz Centralne Evrope odvija se preko sjevernoevropskih luka (Hamburg, Rotterdam, Emden, Bremen, Baltičke luke) a svega 30% preko sjevernojadranskih⁷, što je veoma negativna činjenica za Jugoslaviju i Italiju, kada se zna, da udaljenost od Hamburga do Sueza iznosi 3.400 Nm, a

od Trsta (Kopra) do Sueza svega 1.150 Nm. U ovom slučaju kraći i jeftiniji put od 2.250 Nm nije iskorišten u korist sjevernojadranskih luka. Razlog tome treba tražiti u zatvorenosti nacionalnih i regionalnih tržišta i njihovoj protekcionističkoj politici, ali i u nezajedničkom nastupu Rijeke, Kopra, Trsta i Venecije. Dobrim dijelom ove četiri luke jedna drugoj konkuriraju, osobito kada se radi o tranzitnom prometu.

Upućenost na trajnu suradnju i ostvarenje konkretne suradnje sjeverojadranskih luka i gradova Jugoslavije i Italije imperativ je nametnut sadašnjim kretanjem robnih tokova u Evropi i Sredozemlju a naročito odnosima nakon 1992. Sjevernojadranske luke, te industrijski gradovi koji su se razvili uz morske luke, moraju napustiti parcijalne interese i vazvenost i objedinjeni nastupati na evropskom i sredozemnom tržištu. Željeznička povezanost sa Centralnom Evropom samo je pozitivan faktor povezivanja a ne trvenja i konkurentnosti nastupa na robnom tržištu Evrope. Multimodalni i integralni transport⁸, koji je sedamdesetih godina deklarativno i sporazumno prihvaćen i proklamativno zacrtan⁹, nije u Jugoslaviji posebno razvijan.

Funkcija luka značajno je izmijenjena sedamdesetih godina. Od prometne ranije dominantne funkcije značajno se razvila industrijska, trgovačko-tranzitna i posredničko-uslužna funkcija. Sjevernoevropske luke najbolji su primjer te promjene. Od sjeverno-jadranskih luka ta je funkcija očigledna u Trstu a donekle i u Rijeci i Kopru, a od ostalih u Splitu i Bariju. Svakako, Trst je izgubio nakon 1945. ono značenje koje je imao u vrijeme Austrougarske Monarhije i do drugog svjetskog rata, ali je svakako jedna od najznačajnijih tranzitnih luka Evrope i Jadrana.

Luke su značajan faktor u međunarodnoj, nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razmjeni dobara. Bez njih ne bi mogla egzistirati ni vanjska ni unutarnja trgovina, a napose brodarstvo i ukupni promet. Od njihove opremljenosti, brzine rada i stručnosti ovisni su vanjsko-trgovinski subjekti, obrtaj robe, troškovi rada i sl. Nažalost, ovo su kasno shvatile jugoslavenske organizacije, institucije i odgovorni organi, kao i talijanske nacionalne i regionalne organizacije i institucije koje su neopravdano zapostavljale svoj Gornji Jadran zaboravljajući da, što je privreda pojedine zemlje razvijenija, to je i značenje samih luka veće kao i upućenost zemlje i zemalja na te luke. Stoga i država svojim poticajnim mjerama mora razvijati morske luke.

Značenje morskih luka jedne zemlje ogleda se i u njihovom sudjelovanju u međunarodnom robnom prometu te zemlje. Tako je sudjelovanje međunarodnog lučkog prometa u vanjskoj trgovini Jugoslavije iznosilo 1925. 23%, 1939. 41%, 1951. 61%, 1971. 56%, 1981. 69%.¹⁰ Ovi postoci pokazuju vrlo pozitivan trend rasta udjela lučkog prometa u vanjskoj trgovini Jugoslavije, što ima pozitivne efekte na vanjskotrgovinsku razmjenu zemlje i ukupan promet u nacionalnom i međunarodnom pogledu, s obzirom na razvoj i rast cestovnog, željezničkog i zračnog prometa Jugoslavije.¹¹ Međutim udjel strane zastave u međunarodnom pomorskom prometu (prijevozu) robe Jugoslavije konstantno raste (sa 68,3% 1968. na 79,4% 1982), što je jedan od ključnih problema vanjskotrgovinske i pomorske politike Jugoslavije.¹² Osobito je strana zastava pristuna u uvozu, ali i u tranzitu i izvozu.

Međutim, prema podacima Privredne komore Trst (regija F-V-G) i Privredne komore Venezia (regija Veneto) isti problem prisutan je i u Italiji, naročito u jadranskim lukama (Trst, Venezia, Bari).

Negativna tendencija u istovaru robe u morskim lukama Jugoslavije i Italije (na Jadranu) je u tome, što u istovaru robe sve više dominira uvoz, dok razvoz i tranzit smanjuju udjel. Međutim, u utovaru robe raste udjel tranzita i razvoza (preko 50% u SFRJ te preko 60% u jadranskim lukama Italije), mada ukupno dominira istovar. Danas tranzit robe iznosi 1/5 cjelokupnog lučkog prometa na jugoslavenskom Jadranu 1/4 na talijanskom, bez nafte, te 1/4 (na talijanskom 1/3) računajući i naftu.¹³ I ovi faktori moraju utjecati na veću povezanost jadranskih, posebno gornjojadranskih luka SFRJ i RI.

Koncentracija prometa tereta (generalnog, rasutog i tekućeg) u četiri sjevernojadranske luke (Rijeka, Koper, Trst i Venezia) zahtijeva njihovo dogovaranje, zajednički nastup na tržištu u formiranju cijena usluga lučkih i transportno-posredničkih, skladištenja i prodaje robe. Godine 1981. sačinjen je zajednički program zadataka i djelatnosti četiri sjevernojadranske luke, a čemu će biti govora u narednim točkama.

4. Razvoj privredne suradnje u saobraćaju između Jugoslavije i Italije na jadranskom području

Radi razvoja privredne i prometne suradnje između jadranskih luka Jugoslavije i Italije bilo je neophodno sačiniti zajednički program. Taj program razvoja luka obje zemlje¹⁴ sadrži:

1. izradu zajedničkog plana prometne infrastrukture prema zaleđu, naročito cestovne, željezničke, PTT i druge infrastrukture,
2. mjere za povećanje linijskih veza u pomorsko-teretnom i pomorsko-putničkom prometu među lukama obje zemlje,
3. suradnju na komercijalnim i skladišnim pitanjima,
4. tipizaciju luke opreme, postrojenja za održavanje i sl.,
5. intenziviranje operativne suradnje luka obje zemlje,
6. suradnju u marketingu i propagandi na obali i zaleđu,
7. organiziranje sistemskog pristupa luci radi njenog razvoja, razvoja regije i zemlje, kao najispravnijeg i najsuvremenijeg,
8. suradnju u obrazovanju i specijaliziranju kadrova u lukama,
9. suradnju u fizičko-tehničkoj i ukupnoj zaštiti luka,
10. suradnju u ekološkoj zaštiti luka i mora (nezaštićenje).

Na ovaj način i zahvaljujući zajedničkoj brizi za razvoj Jugoslavija i Italija od 1981. pa nadalje obje zemlje unapređuju suradnju između jadranskih luka a posebno u pomorskom prometu.

Suradnja u pomorskom prometu prisutna je dugi niz godina. Ona se ogleda u unapređenju pomorsko-teretnog prometa i linijskih veza s jedne strane i unapređenju pomorsko-putničkog prometa i linijskih veza na Jadranu, s druge strane.

Ovdje ćemo, u kratkim crtama, iznijeti pojedinačne oblike suradnje.

4.1. Razvoj suradnje u pomorsko-teretnom prometu na Jadranu

Već smo na početku istakli suradnju sjevernojadranskih luka Jugoslavije i Italije. Ova suradnja datira još iz 18. i 19. stoljeća u vrijeme Austrougarske Monarhije i procvata luka Trst i Rijeka, pa preko prijeratne suradnje do današnjih dana. U novije vrijeme uključila se i luka Koper u intenzivnu privredno-prometnu suradnju s Rijekom i susjednim Trstom sklopivši sporazume i dogovore o zajedničkoj suradnji i dogovaranju. Također je suradnja između južnojadranskih luka, u prvom redu Bara i Dubrovnika s jedne i Barija s druge strane. Od sjevernojadranskih luka suradnju imaju Split i Zadar s jedne te Ancona i Pescara s druge strane Jadrana.

Navedena suradnja luka i gradova Jadrana ogleda se u:

1. suradnji morskih luka u vezi operacionalizacije poslovanja,
2. informiranju o dostignućima razvoja i planovima razvoja,
3. intenziviranju brodskih veza u prijevozu tereta obje zemlje,
4. uključivanju brodskih tvrtki na Jadranu u tu suradnju,
5. uključivanje cestovnih i željezničkih prijevoznika u suradnju radi prometne povezanosti sa zaledem i razvoja integralnog transporta.

Valja istaći da se od 1972. redovito održavaju Konferencije jadranskih gradova Jugoslavije i Italije.¹⁵ Na tim se konferencijama iznose mogućnosti privredne suradnje jadranskih luka i gradova, daju preporuke i donose zaključci o daljnjoj suradnji. Stoga je na njima konstatirano da se suradnja većih gradova i luka intenzivno razvija, međutim suradnja manjih gradova i luka nije dovoljna ili uopće razvijena, te nju treba ubuduće razvijati.

Što se tiče prijevoza tereta morskim putem, ovdje valja istaći vrlo uspješnu i intenzivnu suradnju između istarskih luka, lučica i gradova. Tu je značajna suradnja između Kopra i Trsta od većih luka, te Duina i Sistiane, s druge strane. Aktivna je suradnja uspostavljena između Umaga i Novigrada s jedne strane te talijanskih lučica u Padskoj delti i Marini di Ravenna s druge strane. Ona se odnosi na prijevoz cementa, klinkera, kamena, šljunka i pijeska, a obavlja se brodovima velike obalne plovidbe, koji takoreći svakodnevno pristižu u navedne luke. Ovdje treba istaći i konstantnu suradnju odnosno promet ribarskih brodova na Sjevernom Jadranu i to u oba sektora vlasništva. Zahvaljujući prometu ribe i dobrom ulovu te bogatijem ribljem fondu na jugoslavenskom dijelu Jadrana, ovaj se saobraćaj ne odvija samo morskim, nego i cestovnim putem. No, o tome će biti više govora o jugoslavensko-talijanskoj suradnji na Jadranu u ribolovu.

4.2. Razvoj suradnje u pomorsko-putničkom prometu na Jadranu

Povećanje putničkog i turističkog prometa između Jugoslavije i Italije na Jadranu ovisno je o prometnoj povezanosti i cjelokupnom razvoju saobraćaja ove dvije

zemlje. Pomorski putnički saobraćaj između dvije obale Jadrana je relativno razvijen, mada je daleko ispod realnih mogućnosti, želja i potreba povezivanja. Ovdje su uključene samo veće luke, i tradicionalne veze, dok manje turistički atraktivne luke, lučice, gradovi i mjesta na obali nisu uključene, što negativno utječe na turističku valorizaciju jadranske makroregije i multiplikativne efekte u turizmu, prometu i pomorstvu u obje susjedne zemlje.

Izuzetak čini Istra odnosno povezanost zapadne obale Istre sa pograničnim i sjevernojadranskim područjem na talijanskoj strani. Ova povezanost jako je prisutna za vrijeme ljetne turističke sezone (Istra-Trst, Istra-Venezia, Istra-Rimini, Istra-Grado ...), dok je izvan sezone pristupa stalna veza između pograničnog područja (Poreč - Novigrad - Umag - Piran - Izola - Koper) Jugoslavije i Italije (Trst), koja se odvija određenim putničkim brodovima ("Dionea", "Edra" i dr.) namijenjenim za te svrhe.

Od klasičnih, duže godina ustaljenih, brodskih putničkih linija između jugoslavenske i talijanske obale i luka navodimo one najznačajnije za pomorski i obalni turizam i promet na Jadranu:¹⁶

1. brod "Ilirija" na liniji: Ancona - Zadar i Zadar-Ancona,
2. brodovi "Liburnija" i "Ambasador" na liniji Dubrovnik - Krf - Bari - Venezia i obrnuto,
3. brod "Slavija" na liniji: Dubrovnik - Krf i Dubrovnik-Bari,
4. brod "Sveti Stefan" na liniji: Bar - Bari - Bar,
5. brod "Jacopo Tintoretto" na liniji: Ancona - Dubrovnik i Bari - Dubrovnik i obrnuto,
6. brod "Tiziano" na liniji: Pescara - Split i Pescara - Primošten,
7. brod "Balkanija" na liniji: Ancona - Split i Ancona-Zadar,
8. brod "Marco Polo" na liniji: Venezia - Dubrovnik i Venezia - Split.

Na ovim linijama promet je mnogo življi u turističkoj sezoni nego izvan nje, što je razumljivo jer se uvodi veći broj redovitih sezonskih i izvanrednih linija. Nažalost opet, osim Primoštena, nijedna manja luka na Jadranu nije linijski povezana. Zabrinjava što nisu povezane redovitim brodskim linijama: Kvarnerski otoci, Srednjodalmatinski otoci i manja mjesta na jugoslavenskoj obali Jadrana, kao ni Boka kotorska i Crnogorsko primorje s talijanskom obalom i turističkim mjestima. Ipak, u ove regije i mikroregije sporadično stižu, mada sve rjeđe zbog visokih vozarina i lučkih taksi, veći prekooceanski brodovi na svojim krstarenjima, ali to nema nikakve veze s linijskim putničkim brodarstvom, jer se dešava povremeno.¹⁷

Usporedbe radi navodi se povezanost brodskih pomorskih transfera na talijansko-grčkoj obali, koja je tri puta veća od povezanosti jugoslavensko-talijanske obale. Samo iz Baria i Brindisia, u punoj sezoni, ima oko petnaest-dvadeset polazaka za Grčku. Krstarenja između talijansko-grčke obale i otoka redovita su pojava, te bi takva krstarenja trebalo uvesti na Jadranu, koji po prirodnim ljepotama i atraktivnosti ne zaostaje za Egejskim i Jonskim morem. O ovome se raspravljalo na zadnjim konferencijama jadranskih gradova Jugoslavije i Italije, te

je za pretpostaviti da će se u buduću uspostaviti veći broj brodskih linija.

5. Razvoj suradnje u ribolovu na Jadranskom moru

Ribolov je izuzetno značajna suradnja dvije susjedne zemlje na Jadranu. Pravo ribolova i kupoprodaja ulova između dvije zemlje postoji još između dva svjetska rata, da bi od 1949. kad je potpisan Sporazum o ribolovu između FNRJ i RI, te aktivnosti postale još intenzivnije i sveobuhvatnije. U razdoblju od 1949. do 1980. potpisano je šest sporazuma ili njihovih produženja. Talijanskim ribarima ustupane su određene zone u Jadranskom moru na korištenje odnosno ribolov uz naknadu u milijunima lira. Najveći dio ovih sredstava od dobivene naknade pripao je organizacijama koje se bave ribolovom (86,4% SRH i 13,6% SRCG) u Hrvatskoj i Crnoj Gori. Nakon 1980. predstavnici obje zemlje pokušali su naći trajnija rješenja za daljnju suradnju u morskom ribolovu na Jadranu.

U pregovorima se došlo do uglavnom usuglašenih interesa i stavova o osnivanju mješovitog društva za zajednički ribolov. Na ovaj način omogućilo bi se talijanskim ribarima da love u znatno bogatijim vodama ribom u Jadranskom moru. S druge strane bi ribarska privreda Jugoslavije osnažila i povećala svoju flotu, te bi se uz njeno usuvremenjivanje povećao i ulov sitne plave ribe, što bi, opet, zadovoljilo prerađivačke kapacitete na jugoslavenskom Jadranu i tržište u zemlji i inozemstvu.¹⁸ Osim toga, snažnijom ribarskom flotom Jugoslavija bi postigla veću konkurentnost od dosadašnje nezadovoljavajuće, te izašla na Sredozemlje i Atlantik i sjeverna mora što je ranije i zacrtavala.¹⁹

U toku 1987. pregovorima je potvrđeno 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 milijardi lira. Sporazum između Italije i Jugoslavije bio bi na snazi do 1994. dakle 7 godina. Kako Italija, kao članica Evropske ekonomske zajednice prema internom sporazumu o ribolovu u Zajednici ne smije plaćati ribolov tj. naknade za ribolov drugim zemljama, prinuđena je time protuvrijednost ribolovnoj naknadi nadoknađivati isporukom brodova i ribarske opreme. Tako bi jugoslavenska morska flota postala tehnički opremljenija i suvremenija.

Jugoslavenski društveni i privatni ribari ne zagovaraju ovakve sporazume i dogovore zbog izrazito bolje opremljenosti talijanskih ribara i "pustošenja" ribljeg fonda po moru i dnu Jadrana. Osim toga mješovito zajedničko društvo imalo bi sjedište u Italiji te bi poslovalo po talijanskim zakonima na štetu jugoslavenskim. Stoga, prije svega, treba osnažiti i modernizirati jugoslavensku ribarsku flotu na Jadranu, posebno u privatnom sektoru, i omogućiti joj i zakonskim propisima da se razvija bar do približnog nivoa talijanskoj floti na Jadranu, pa tek onda upuštati se u ravnopravne sporazume i ugovore o suradnji i ribolovu na Jadranu, pa čak i na Sredozemlju. Ne smijemo ovdje zaboraviti da Italija ima tri mora i jednu od najjačih ribarskih flota, ne samo u Sredozemnom moru, nego i u Evropi općenito.

Analizirajući razvoj ribarske morskog flote u Jugoslaviji, može se zaključiti da se ona još sporije povećavala nego ulov morske ribe. Dok je 1984. broj motornih brodova na moru iznosio svega 45, 1961. je iznosio čak 209. Međutim, nakon 1961. dolazi do usporavanja rasta flote, tako da je 1971. zabilježen broj od 185 brodova. Ovo je neshvatljivo i bez presedana da jedna pomorska zemlja u godinama razvoja umanjuje svoju ribarsku flotu.²⁰ Sedamdesetih godina jugoslavenska ribarska flota na Jadranu kreće se oko 210 brodova, da bi 1981. iznosila 222 broda, a 1986. 285 brodova. Danas se procjenjuje da na jugoslavenskom Jadranu ima oko 350 motornih ribarskih brodova u funkciji. Nosivost flote povećala se sa 1.485 BRT 1948. na 13.401 BRT 1988.²¹

Ulov morske ribe prije rata bio je relativno nizak. On je iznosio oko 10.000 tona godišnje, da bi 1948. bilo evidentirano 16.942 tona ulova, 1961. 25.560 tona, 1981. 44.465 tona te 1988. 45.316 tona (1987. je ulov morske ribe bio znatno veći i iznosio je 56.217 tona). Danas se procjenjuje da godišnji ulov morske ribe iznosi preko 55.000 tona u oba sektora. Svakako, preko 80% ulova čini sitna plava riba, što je izuzetno nezadovoljavajuće u strukturi ulova, s obzirom na minimum prisutnosti druge osobito bijele ribe, školjki i rakova.

Morsko ribarstvo Jugoslavije sudjelovalo je u ukupnom društvenom proizvodu pomorske privrede zemlje sa 5% 1960. zatim sa 3% 1970. te sa oko 2% nakon 1985. pa 1989. Ovi procenti najbolje ilustriraju njegovu regresiju i minimalno značenje za pomorsku privredu zemlje. Morsko ribarstvo Jugoslavije ima najmanji udio, ne samo u pomorskoj privredi zemlje, nego i u cjelokupnoj privredi (sva tri sektora privrede). Broj zaposlenih se u ribarstvu Jugoslavije smanjuje ili stagnira (1960. je bilo 14.229 radnika, 1970. 3.176 radnika a 1986. 4.342 radnika), dok je broj organizacija u ribarstvu od 78 1960. te 58 1970. opao na svega 66 1986. godine

Devizni priliv od izvoza morskog ribarstva zemlje minimalan je i sudjeluje sa 0,5-1% u ukupnom deviznom prilivu pomorske privrede. Uvoz ribe znatno je veći i u bržem je porastu od izvoza ribe. To znači, da je u razdoblju 1952-1987. u svakoj godini ostvarena negativna platna bilanca morskog ribarstva Jugoslavije (1972. je ostvareno minus 64 milijuna dinara, a 1986. minus 1.440 milijuna dinara). Ovo je još jedna značajna negativnost u razvoju ribarstva Jugoslavije.²²

Mnoge pomorske zemlje, a naročito susjedna Italija i Grčka, daju ribarskoj privredi znatne ekonomske olakšice, kao što su: beneficiranost kredita za ulaganja u kapacitete i ribarsku opremu te u istraživanja i projekte, zapošljavanje i obrazovanje kadrova u ribarstvu i dr. Međutim, Jugoslavija je u čitavom poslijeratnom razdoblju imala zanemarujući pristup i razvojni odnos prema ribarstvu. Beneficije su bile neznatne, krediti minimalni, opterećenja vrlo visoka, a povrh sveg društveni sektor ribarstva posluje bez akumulacije i reprodukcije te često ima gubitke. U domaćim brodogradilištima već 25 godina nije izgrađen nijedan ribarski brod.

Regionalno promatrajući ribarstvo Jugoslavije je najrazvijenije u Istri. Ulov morske ribe Istre sudjelovao je u ukupnom ulovu morske ribe Jugoslavije 1986. 20%, a uključujući i Slovensko primorje 33%. Najveće ribarske organizacije u zemlji nalaze se u ovoj regiji: "Delamaris" Izola, "Mirna" Rovinj, "Mirna" Banjole (kod Pule) i "Školj-

ka" Poreč. Ovo su ujedno, i najveće organizacije prerade ribe u zemlji.

Srednjoročnim planovima razvoja (1986-1990) predviđeno je moderniziranje i adaptiranje postojeće ribarske flote na Jadranu, te nabavka novih brodova i ribolovne opreme. Ulaganje u marikulturu - uzgoj bijele morske ribe i školjaka predviđa se u narednom srednjoročnom razdoblju (1991-1995) i to: 1.400 tona brancina, 4 milijuna kamenica i 8.500 tona dagnji. Ukupna proizvodnja plasirala bi se u izvozu na talijansko tržište, kao i, manjim dijelom, za potrebe turizma u Istri i u jadranskoj makroregiji, te za potrebe stalnog stanovništva.²³

Godišnji kapacitet odnosno riblji fond jugoslavenskog dijela Jadrana iznosi 250.000 tona, što je preko četiri puta više od sadašnjeg ulova. Na talijanskom dijelu Jadrana riblji fond iznosi ispod 50.000 tona godišnje, što je pet puta manje u odnosu na jugoslavski dio. Stoga je Italija itekako zainteresirana za ulog i suradnju u ribolovu na jugoslavenskom dijelu Jadrana, koji je izrazito (pet puta) bogatiji ribom.

S druge strane, Italija ima flotu u morskome ribarstvu koja je deset puta jača od jugoslavenske te tehnološki daleko opremljenija: preko 1.000 KS posjeduje 300 brodova, tisuće kočarica, lebdjelica. Međutim, masovnim ribarenjem i eksploatacijom Talijani su opustošili svoj dio Jadrana, a dobrim dijelom Ligurskog i Tirenskog mora. Zbog toga talijanska vlada često donosi odluke o zabrani uloga ribe, naročito sitne plave ribe, na Jadranu, pa i na Ligurskom i Tirenskom moru. Također isplaćuje visoke naknade ribarima, ako se prestanu baviti ovom djelatnošću odnosno prenamijene ili prodaju brod izvan EEZ tržišta.²⁴ Propisi Evropske zajednice zahtijevaju zaštitu ribljev fonda i morskog bogatstva, zatim zaštitu od zagađivanja mora i obnovu morske flore i faune. Predviđene su razne nadoknade vlasnicima ribarskih brodova i članovima posade za odustajanje od bavljenja ovom djelatnošću. Ogromna je želja i cilj talijanske vlade da njezini ribari dobiju suglasnost za ribolov na jugoslavenskom dijelu Jadrana. Ipak, jugoslavenska strana zagovara zajednička ulaganja u razvoj marikulture, u razvoj ribarske flote Jugoslavije i njeno tehnološko osuvremenjivanje a ne prosto iznajmljivanje Jadrana za eksploataciju. Talijani, kao jedni od najvećih potrošača ribe na svijetu (uz Japance, Skandinavce i Amerikance) izuzetno su zainteresirani za njen ulov izvan svojih ribolovnih područja. Stoga, često povrjeđuju teritorijalne vode Jugoslavije, Grčke, Albanije ... bespravno loveći ribu.²⁵

Prema tvrdnjama nekih sudova, koji rješavaju ovakve krivične sporove (Rijeka, Pula, Koper) talijanski ribari imaju razradenu strategiju krivolova. Budući da su udruženi u zadruge dogovaraju se o žrtvovanju jednog broda, plativši kaznu za uplovljenje u strane vode tome brodu (posadi), da bi drugi ribarski brodovi mogli pobjeći. Jugoslavija ima izuzetno blage kazne za krivolov i to talijanski ribari često zloupotrebljavaju. Ponekad dolazi i do neželjenih incidenata, koji narušavaju sveukupne dobrosusjedske odnose i ekonomsku suradnju dvije zemlje.

Godine 1987. ratificiran je Sporazum o ribolovu u Tršćanskom zaljevu, kojim su utvrđene zone ribolova i broj brodova koji smiju sudjelovati u ribolovu u zaljevu (najviše 40 brodova snage 40-80 KS).

BILJEŠKE

- ¹ Statistički godišnjaci SFRJ,SRH,Pomorski vodiči i Enciklopedije
- ² SGJ-1982, str.70.
- ³ mr Mladen Vukčević, dipl.oec. Valentin Jakac: Male luke na Jadranu i razvoj nautičkog turizma u njima u sklopu jedinstvene organizacije "ACY", Zbornik radova, Split 1985. (SPITH Zagreb), str.102.
- ⁴ Statistički bilten "Saobraćaj i veze" br.1054. te SGJ-1950-1989.
- ⁵ Opće udruženje saobraćaja i veza SFRJ, Grupacija luka SFRJ, vodi 7 luka kao glavne luke zemlje: Rijeka, Ploče, Kopar, Split, Šibenik, Dubrovnik i Bar, ostale su "male luke".
- ⁶ Vidjeti prilog JPV, RLjeka, 1975: Luke-lučice po abecednom redu s oznakama strana u knjizi.
- ⁷ dr Mihajlo Acimović: Ekonomika pogranične suradnje, Privredni vijesnik, Zagreb, 1988, str. 121.
- ⁸ Marketing u integralnom transportu, DM Rijeka, Opatija, 1979, (uvod)
- ⁹ Srednjoročni plan razvoja SIZ integralnog transporta 1976-1980, Zagreb
- ¹⁰ SGJ-1960, st. 179, SGJ-1970, str. 193, SGJ-1982, str.298. i 306.
- ¹¹ mr Mladen Vukčević: Značenje morskih luka u vanjskotrgovinskoj razmjeni Jugoslavije, Savjetovanje: Saobraćaj u VT razmjeni SFRJ, 1984.
- ¹² mr Mladen Vukčević: Jadranske male luke i njihovo uključivanje u privredni razvoj regije, republike i zemlje, Zbornik radova sa savjetovanja u Splitu: Značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, Split, 1985, str. 87.
- ¹³ mr Mladen Vukčević: op.cit., str.88.
- ¹⁴ Program razvoja četiri sjevernojadranske luke Jugoslavije i Italije, Rijeka-Trst, 1981, str.3.
- ¹⁵ KJGJI se svake 2 godine održavaju u različitim gradovima (Ancona, Venezia, Bari, Split, Zadar, Dubrovnik ...), kada se podnose koreferati i zaključci.
- ¹⁶ dr Stevan Popović: Turistička saradnja i saobraćaj, koreferat na 17. Konferenciji jadranskih gradova SFRJ i RI, Ancona 1978, str.55.
- ¹⁷ Tu se misli na prekoceanske turističke (putničke) brodove za duga krstarenja: "Gentile da Fabriano", "Leonardo da Vinci", "Rafaello Santi" i neke američke, francuske i grčke brodove.
- ¹⁸ dr Mihajlo Acimović: op. cit., str. 123.
- ¹⁹ mr Mladen Vukčević: Razvoj morskog ribarstva Iste, Gospodarstvo Istre, 3/90, str.88.
- ²⁰ dr Mladen Vukčević: Razvoj morskog ribarstva Istre i Jugoslavije, "Naše more" broj 3-4/89, Dubrovnik, 1989, str. 124.
- ²¹ SGJ-1989, str.261.
- ²² SGJ-1966, 1982, 1987. i 1989. (str. 322.).
- ²³ dr Mihajlo Acimović: op. cit., str. 124.
- ²⁴ Ta naknada iznosi 45 milijuna lira.
- ²⁵ Podaci Privredne komore Rijeka, PK Pula i PK Koper (PK Obalne skupnosti)

LITERATURA :

1. dr Mihajlo Acimović: Ekonomija pogranične suradnje, "Privredni vijesnik", Zagreb, 1988.
2. dr Stevan Popović: Turistička saradnja i saobraćaj, koreferat na IV.Konferenciji jadranskih gradova, Ancona, 78.
3. mr Mladen Vukčević: Značenje morskih luka u vanjskotrgovinskoj razmjeni Jugoslavije, savjetovanje: Saobraćaj u vanjskotrgovinskoj razmjeni SFRJ, Portorož, 84.
4. mr Mladen Vukčević - dipl.oec. Valentin Jakac: Male luke na Jadranu i razvoj nautičkog turizma u njima u sklopu jedinstvene organizacije "ACY", Zbornik radova sa savjetovanja: Značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, SPITH Zagreb, Split, 1985.
5. mr Mladen Vukčević: Jadranske male luke i njihovo uključivanje u privredni razvoj regije, republike i zemlje, Zbornik radova sa savjetovanja: Značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, SPITH, Split, 85.
6. mr Mladen Vukčević: Razvoj morskog ribarstva Istre i Jugoslavije, "Naše more" broj 3-4/89, Dubrovnik, 1989.
7. mr Mladen Vukčević: Razvoj morskog ribarstva Istre, "Gospodarstvo Istre" broj 3/89, Pula, 1989.
8. Jugoslavenski pomorski vodič, "Agencija Rijeka", Rijeka,1975.
9. Podaci Privrednih komora u Rijeci, Puli i Koprju, 1990.
10. Program razvoja četiri sjevernojadranske luke Jugoslavije i Italije, RLjeka-Trst, 1981.
11. Marketing u integralnom transportu, Savjetovanje II, DMR, Opatija, 1979.
12. Srednjoročni plan razvoja SIZ integralnog transporta 1976-80, Zagreb, 1980.
13. Statistički bilten "Saobraćaj i veze" broj 1054 i SGJ-60-89, SZS, Beograd.