

Razmatranje faktora smještaja industrije u morskim lukama

UDK 338.45:387

More je nepresušni izvor bogatstva naroda koji žive na njegovim obalama i uvijek živo vrelo inspiracije pjesnika i učenjaka. U nizu radova posvećenih raznim oblicima čovjekovog bavljenja morem, luke zauzimaju vidno mjesto. Morske luke su utočišta na obali u kojim su brodovi tražili zaklon, a ljudi zaposlenje. One doživljavaju mijene kroz povijest, ali su uvijek mjesta odvijanja glavnih ekonomskih aktivnosti vezanih za more.

1

Seoba industrije u morske luke uzela je poslije drugog svjetskog rata takvog maha, da se u povijest njihova razvoja teško može uočiti pojava primjerena ovom. Fenomen je to koji ima duboke korijene, te je tumačen na različite načine.

Razloge zbog kojih industrija seli ka morskoj obali mnogi autori različito formuliraju. Najrasprostranjenije je tumačenje koje se naslanja na Weberovu smještajnu teoriju i Palanderov zakon refrakcije. Osnovni faktori na kojima je Weber izgradio svoju teoriju lokacije jesu:

1) transportni troškovi, troškovi radne snage i aglomerativno-deglomerativni faktori. Pri tom, najvažniju ulogu imaju transportni troškovi. Naslanjajući se na rezultate Weberove teorije, Palander je razradio teoriju točke refrakcije. 2) Industrije će se smjestiti u onim točkama gdje su transportni troškovi najniži. Najčešće je to u tzv. refrakcionim točkama, gdje se roba prekrca s jednog transportnog sredstva na drugo. Ako se na takvim transportnim prekretnicama pružaju mogućnosti korištenja različitih transportnih sredstava sa različitim visinama vozarina, onda je moguće odabrati i duži, ali jeftiniji put.

Ovo klasično obrazloženje zadržalo se u velikom dijelu stručne i naučne literature o smještaju industrije u morskim lukama. Navodimo neke primjere:

1. »Industrijska funkcija morskih luka sastoji se u pogodovanju razvitka industrija, koje prerađuju glomazne i teške inozemne sirovine, koje se dovoze jeftinijim morskim putem i onda po opsegu i težini smanjeni tvornički proizvodi šalju u unutrašnjost ili u zemlje zaleđa relativno skupim kopnenim saobraćajnicama.«³

2. »Povoljnost smještaja (crne metalurgije — primj. Z. B.) očituje se ponajprije u postizavanju što manjih ukupnih transportnih troškova... Najniži su pomorski prijevozni troškovi...

(oni su) utjecali na prijevoz velikih količina sirovina i goriva veoma udaljenih zemalja svijeta... Danas se o smještaju željezara na obalama može govoriti kao o smještajnoj zakonitosti.«⁴

3. »Industrijska funkcija luka je relativno mlada.⁵ Povoljnost smještaja industrije u lukama proizlazi iz ovih faktora:

— bržeg relativnog pojeftinjenja pomorskih od kopnenih prijevoza,

— porasta optimalne veličine jediničnih proizvodnih postrojenja,

— svjetske podjele rada...«⁶

4. »Da bi se maksimalno iskoristili povoljni efekti pomorskog transporta u lukama se počela silovito razvijati industrija za preradu sirovine i energije dopremljenih iz dalekih prekomorskih krajeva. Otpremljeni proizvodi sada lakše mogu podnositi troškove vezane za kopneni saobraćaj...«⁷

5. »Osnovni poriv koji tjera energetske, sideruške, metalurške i kemijske industrije da se smjeste na primorje, umjesto u unutrašnjosti, sadržan je u težnji da se što više smanje prijevozni troškovi.«⁸

6. »Dvije su osnovne komponente ubrzale ovaj razvoj. Prva je došla kao rezultat smanjenja prijevoznih troškova, zahvaljujući sve većim, sve ekonomičnijim brodovima za prijevoz tekućih tereta. Druga je bila težnja za smanjenjem troškova lučkih operacija, koji su negdje bili tako visoki da su prohibitivno djelovali na svaku industrijsku aktivnost u luci.«⁹

7. Dr Juraj Padjen razlikuje industriju koja je fizički vezana za luku od industrije koja je ekonomski vezana za luku, koju onda ispituje sa stanovišta smještajnih faktora. Konstatirajući da se industrija oduvijek smještala ili bliže izvoru sirovina ili bliže tržištu prvenstveno zbog djelovanja prijevoznih troškova, on nadovezuje Palanderovu teoriju refrakcione točke: »... troškovi kopnenog transporta (su) po 1 tkm znatno veći od pomorskog i ... prijevoz velikih količina niskovrijednih dobara iz morske luke do industrijskog pogona u zaleđu jako opterećuje jedinične troškove proizvodnje. Iz toga slijedi, da su za izbor mjesta u kojem će se locirati prerada željezne rude, nafte ili neke druge masovne sirovine mjerodavni troškovi kopnenog prijevoza od luke iskrcaja do neke točke u zaleđu, pa će se zbog toga proizvodnja smjestiti na krajnjem dijelu onog prometnog puta koji ima najniže prijevozne troškove...«¹⁰

Djelovanje transportnih troškova na smješ-taj industrije u morskim lukama ne može se zaobići. Međutim, isto tako tom faktoru ne treba pridavati značaj isključivosti. Nauka je ponu-dila mnoge odgovore, a praksa dodala svoja rje-šenja i drugih faktora zbog kojih određena in-dustrija prelazi na morsku obalu. Tako:

1. Dr Ante Turina¹¹ tumači razvitak indus-trije u lukama na dva načina:

— Prvo, uzajamnom vezom i zavisnošću ko-ja postoji između industrijske i prometne funk-cije, jer je osnovni zadatak prometa da bude što jeftiniji.

— Drugo, uzajamnom zavisnošću i vezom koja postoji između industrijske i trgovinske funkcije morskih luka.

2. Dr Mirko Dokić¹² razlikuje četiri faktora koji združeno djeluju na lokaciji industrije u lukama: potrebe uslužnih djelatnosti za opsluži-vanje same luke; mogućnost da se u luci pre-rađuju uvezene sirovine i poluproizvodi; potre-ba da se osigura povratni teret brodovima po-vlači za sobom stvaranje teške industrije; stva-ranje industrije u lukama na temelju zakona ekonomske osmoze.

3. L. Delwaide¹³ konstatira najprije da je lociranje postrojenja visokih peći u velikoj mje-ri određeno prednostima prijevoza morem. Me-đutim, iako su luke u tom pogledu postale ne-zaobilazne točke, autor ističe da prijevozni tro-šak nije odlučujući kod lokacije industrije blizu mora. Dapače, kaže on, prijevozni troškovi za si-rovine, koje su često homogeni proizvodi i pre-voze se u znatnim količinama, niži su od tro-škova za gotove proizvode, koji redovno imaju veliku vrijednost, a prodaju se u malim količi-nama. Teorija o najpovoljnijem smještaju nije više u skladu s mišljenjima Alfreda Webera. Ona u današnjim prilikama mnogo više uvažava takve činioce kao što su: patentno zakonodav-stvo, stanje tržišta, lokalne takse i porezi, poli-tička atmosfera u najširem smislu, kao i »com-munity attitudes«. Nesumnjivo je da transportne prednosti koje luke nude, omogućavaju indus-trijama da smanjuju svoje troškove i jačaju snagu u odnosu na konkurenciju, navodi autor. Ali, ove pogodnosti nisu nove, pa zato ne do-puštaju da se objasni sigurna »litoralizacija« in-dustrija po cijelom svijetu. Autor navodi rezul-tate ankete koju je obavilo Ministarstvo trgo-vine SAD. Anketa se odnosila na važnost pojed-inih činilaca za biranje industrijskih lokacija, obuhvaćala je 63 industrijska poduzeća, a njeni su rezultati prikazani u tabeli 1.

Na prvom mjestu je jedan od faktora klasič-ne teorije (blizina radne snage), ali zato transport-ni troškovi nemaju nego sporednu važnost.

4. Dr Vojnović¹⁴ govoreći o transnacional-nim korporacijama, ističe da njih karakterizira ne samo izvoz robe na strano tržište, nego i iz-voz kapitala. On navodi rezultate ankete iz

Tabela 1

Faktori koji utječu na lokaciju industrije po učestalosti

Faktori	Učestalost
Blizina radne snage	45
Blizina tržišta	35
Dostupnost sirovina	27
Blizina dobavljača; izvršilaca usluga i onih koji su pod ugovorom	26
Pomoć u financiranju javne infra-strukture:	
— električna energija	17
— voda	16
— cestovna mreža	15
— željeznički priključak	13
— kanalizacija	11
Raspoloživo zemljište	7
Blizina prethodne tvornice	6
Racionalni raspored uređaja	4
Rezervno zemljište radi daljnjeg širenja	3

Izvor: DELWAIDE L.: Industrijska orijentacija evropskih luka, Industrija i luke — se-minar, Split, 1969., str. 16

1971/72. godine, provedene u Francuskoj, u ko-joj su rukovodioci transnacionalnih korporacija istakli slijedeće razloge prostorne ekspanzije po-duzeća:

- prisustvo na stranom tržištu (36% odgovora),
- smanjenje rizika geografskom diverzifikaci-jom (34%),
- zasićenost francuskog tržišta (31%),
- eksploatacija neke tehničke prednosti (28%),
- pojava nacionalnih ili inozemnih konkurenata na francuskom tržištu (23%),
- iskorištenje određenih okolnosti (20%) i
- eksploatacija prednosti cijene (14%).

5. prof. F. Suykens¹⁵ konstatira da je seoba industrije na more prvenstveno evropski feno-men, pa kaže da su dva faktora igrala odluču-juću ulogu u njenom razvoju:

— **Kronični nedostatak sirovina** (energetskih i ostalih) čini tu industriju zavisnom od uvoza. Budući da se radi o proizvodima male vrijednos-ti, oni su jako osjetljivi na troškove transporta. Slijedeći Weberijansku logiku, industrije za pre-radu sirovina našle su svoje mjesto u lukama.

— Drugi ekonomski razlog **formiranje EEZ**, a rezultat toga je bilo da su snage novo — usta-novljenje industrije računale na mogućnosti po-većane prodaje zbog većeg ujedinjenog tržišta. Na taj se faktor nadovezuju ostali: infrastruk-tura, tržište radne snage, financiranje i sl.

6. P. Hanappe i M. Savy¹⁶ razlikuju četiri fundamentalne tendencije, koje su generirale rast i razvoj lučke industrije iza drugog svjet-skog rata:

— **dominacija naftne industrije**, koja je ili sama ili preko djelatnosti koje je pokrenula, ubrzala razvoj lučkog gospodarstva;

— tehničke i institucionalne značajke luke, koje je čine posebno pogodnom za **ulaganje javnog kapitala**, sa malim ili nikakvim povratom, dok se privatni kapital može ulagati u profitabilnije poduhvate;

— **značajan utjecaj ekonomije obima**, posebno u transportu morem i proizvodnji (određeni oblici internacionalizacije privređivanja potaknuti naftnom privredom pokrenuli su faktore proizvodnje u dužem razdoblju prema morskim lukama);

— **kombinacija ovih elemenata** ili samo neki od njih napravili su od luka prvorazredna područja ulaganja dominantnog naftnog kapitala.

7. Dr Bogomir Koželj¹⁷ dijeli faktore razvoja industrije u lukama na makroekonomske i mikroekonomske. **Makroekonomski faktori** su:

— **luka**, kao najvažniji faktor, čija vrijednost zavisi od komunikacija s tržištem i nalazištem sirovina, te od drugih faktora, od kojih je svakako najvažniji privredni potencijal gravitacionog područja;

— **robni tokovi** (po količini i kakvoći) koji u najvećoj mjeri uključuju okolnosti tržišta;

— **plafon lučko-industrijskog kompleksa** koji definira kapacitete luke;

— **racionalne programske mogućnosti** koje uključuju razne mjere privredne politike, kao što su: specijalni devizni režim, povlašteni carinski tretman, stimuliranje financijskog kapitala na ulaganje u luke, politika razvoja lučke infrastrukture.

Mikroekonomski faktori su:

— tehnološka voda po ekonomski opravdanoj cijeni,

— rješenje energetske pitanja,

— mogućnost rješavanja transportnog problema u okviru industrijske zone i luke,

— zemljište.

Svijest o složenosti razloga koji djeluju na kretanje industrije prema morskim lukama, stekla je, dakle, postepeno mjesto u stručnoj i naučnoj literaturi. Svaka odluka o instaliranju industrije na obali ima svoje specifične razloge. Jedna zaokružena teorija smještaja industrije u morske luke, mora uzimati u obzir slijedeće:

1. Potrebno je lučiti pojam **litoralizacije** od pojma **lučke industrije**. Litoralizacija bi, nekritički prihvaćena, mogla dozvoljavati smještaj industrije bilo gdje na obali. Kriteriji instaliranja industrije u lukama mnogo su složeniji. Tek tu su mogući svi oni pozitivni efekti i uštede za koje računa klasična smještajna teorija.

2. Nije svaka industrija na obali tipična lučka industrija. Dio njezin je orijentiran na more po prirodi svojeg proizvoda. To su: brodogradilišta, tvornice motora za brodove, remontna brodogradilišta i sl. Jedan dio industrije razvija se u lukama radi opskrbe brodova i

luke, kao: tvornice konopa, boja, lakova, živežnih namirnica i sl. Dio industrije seli prema obali zato, jer je potaknuta na to izgrađenom infrastrukturom, radnom snagom i drugim pogodnostima koje pruža luka. To je tzv. **efekat indukcije**. I konačno, onaj dio industrije koji se temelji na preradi robe što prolazi kroz luku predstavlja lučku industriju u užem smislu. Ta djelatnost obavlja se u prekidu transporta, na robu koja se koncentrirana u luci zbog tokova prekomorske robne razmjene, a razvija se u uskoj sprezi sa ostalim lučkim djelatnostima (prometom i trgovinskom).

3. Luka je najvažniji faktor razvoja industrije. Od vjkada luke su pripadale među najveće i najvažnije centre ekonomskih aktivnosti. Tako se to kroz povijest ponavlja do današnjih dana i u svim zemljama svijeta. Tek ako su razvijene druge lučke funkcije (prometna i trgovinska), moguć je i razvoj treće (industrijske). To potvrđuje razvoj lučkih industrijskih zona u Evropi. One se nisu pojavljivale stihijski u bilo kojoj luci, nego uvijek kao plod smišljene politike u najvećim lukama.

4. U lučkim industrijskim zonama znan je udio transnacionalnih korporacija. Podaci o glavnim sjevernomorskim i tri francuske luke govore da gotovo tri četvrtine pogona pripadaju transnacionalnim korporacijama.¹⁸ Ovo ne smije izbjeći pažnji kod proučavanja smještajnih faktora industrije u lukama. **Razvoj pogona u lukama sastavni je dio strategije transnacionalnih korporacija**. One su smjestile svoje pogone u lukama zbog najmanje tri razloga:

a) Izgrađujući pogone u morskim lukama, **transnacionalne korporacije nastoje iskoristiti poticajne mjere državne vlasti u razvoju morskih luka**, koje se ogledaju prvenstveno u carinskim olakšicama vrlo širokog spektra, ali i raznim drugim oblicima državnog intervencionizma.

b) Javna vlast preuzima brigu o gradnji infrastrukturnih objekata, pa su **troškovi izgradnje industrijskih pogona u lukama niži**. Osim toga, već i zbog činjenice koncentracije privrednih aktivnosti u lukama su dostupniji izvori financiranja. Često se sredstva osiguravaju i pod povoljnim uvjetima, sve u svrhu poticanja razvitka luke. **Poznato je da transnacionalne korporacije kod svake nove investicije nastoje prvenstveno iskoristiti lokalne fondove**.

c) Lučka industrija ne razvija se bilo gdje, na bilo kojoj lokaciji uzduž morske obale. Ona se javlja samo u lukama koje pružaju sigurne veze sa bogatim tržištem u pozadini. **Težnja za stavljanjem pod kontrolu tržišta gotovih proizvoda je onaj osnovni poriv koji transnacionalne korporacije tjera prema lukama najrazvijenijih zemalja**.¹⁹

Prema tome, strategija i odluke rukovodstva transnacionalnih korporacija odlučno djeluju na pojavu i razvoj industrije u sasvim određenoj luci. Luke su za njih odskočna daska za stavljanje pod kontrolu tržišta gotovih proizvoda, mjesta gdje se može uz najmanje rizika i

uz mali angažman postići najveće efekte.

5. Tržište se, dakle, pojavljuje kao faktor koji u poslovnim odlukama o smještaju industrijskih pogona u sasvim određenu luku odlučujuće djeluje. Weberijansko tumačenje faktora razvoja industrije u lukama i Palanderova razrada teorije daju objašnjenje jedino makro faktora zbog kojih se pogoni instaliraju na obali. Ono može poslužiti kao poticaj ekonomskoj politici određene zemlje da zacrta brži razvoj luka, na kojemu bi se temeljio onda i razvoj industrije u njima, sve u svrhu ostvarenja ušteta koje odatle proizlaze. Međutim, ako u pozadini luka nema tržišta za gotove proizvode industrijskih pogona, do željenog razvoja neće doći. Na efekte izvozne orijentacije teško se može računati, jer se svaka radna organizacija koja ima svoj pogon u luci susreće u izvoznim nastoja-

njima sa transnacionalnim korporacijama i strategijom koju one imaju.

6. Na kraju treba istaći, da je razvoj industrije u lukama uvjetovan i prirodnim faktorima, kao što su: dubina mora uz obale, klima, pristupni kanali i sl. Jedan od važnijih faktora je i zemljište. Podaci u tabeli 2 ilustriraju kolika je, razvojni promatrano, potreba za zemljištem u luci Rotterdam za razvoj industrije. Ovo govori u prilog našeg prethodnog zaključka, da razvoj industrije u lukama mora biti plod smišljene politike na nivou šire društvene zajednice. Kao opredjeljenje ono se onda mora očitovati i u carinskim olakšicama, raznim drugim mjerama državnog intervencionizma na polju razvoja morskih luka općenito, a posebno i u financiranju razvitka.²⁰

oOo

Tabela 2

Pregled namjene terena u lučkom području Rotterdama u HA i eksploatacija do 2000. god.

O p i s	G o d i š n j i							
	1950	1955	1960	1965	rast %	1970	1980	2000
Laka industrija, trgovina i pomorski promet	62	89	108	141	6	189	338	1.085
Komadni teret	60	66	76	127	6	170	305	907
Rasuti teret	23	48	165	268	10	432	1.094	7.524
Bazna industrija	425	503	997	1.551	9	2.386	5.650	31.670
Ukupno:	570	706	1.346	2.087		3.177	7.387	41.257

Izvor: TAKEL, R. E.: Industrial Port Development, Scientehnica. Ltd., Bristol, 1974., str. 73.

oOo

LITERATURA

a) Knjige

1. DOKIĆ Mirko: Saobraćajna politika SFRJ, Privredni pregled, Beograd 1973., str. VIII + 328
2. GALBRAITH John Keneth: Ekonomika i društveni ciljevi »Otokar Keršovani — Rijeka«, Opatija, 1978., str. 312
3. HANAPPE Paul-SAVY, Michel: Industrial Ports and Economic Transformations, The IAPH Head Office Maintenance Foundation, Tokyo, 1980., str. VI + 202
4. KREŠIĆ Ivan: Prostorna ekonomija, Osnove teorije, lokacije, razmjesta i organizacije u prostoru, Informator, Zagreb, 1977., str. XII + 174.
5. MILOŠEVIĆ Bogomir — VUKOV, Joško — ŽUVELA, Ivo; Oplemenjivanje robe u riječkoj luci, Ekonomski Institut — Rijeka, Rijeka 1966., strana XIV + 536.
6. RACKI Andrija: Povijest grada Sušaka, Tisak pomorskog štamparskog društva, Sušak, 1929., str. 320.
7. TAKEL R. E.: Industrial Port Development with Case Studies from south Wales and Elsewhere, Scientehnica (Publishers) LTD, Bristol, 1974., str. XVI + 246.
8. TOMAŠIĆ Želimir: Ekonomika luka, Viša pomorska škola — Rijeka, Rijeka 1975., str. VIII + 202.
9. TURINA Ante: Morske luke i problem carinskog imuniteta, štampano kao rukopis, Rijeka, 1963., str. 532.

10. VOJNOVIĆ Milan: Transnacionalne korporacije, Institut za međunarodnu politiku i privredu — Beograd, NIGP »Privredni pregled« — Beograd, Beograd, 1979., str. 284.

b) Članci

1. DELWAIDE L.: Industrijska orijentacija evropskih luka, Industrija i luke — seminar, Split 1969.
2. GORUPIĆ Drago: Prilog metodi ekonomske analize i izbora lokacije industrijskih objekata, Ekonomski pregled — Zagreb, 11, 1956.
3. KOS Lucijan: Rijeka kao slobodna luka u razdoblju od 1719-1939. godine, Anali Jadranskog instituta — svezak IV, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1968.
4. KOŽELJ Bogomir: Planiranje, usmjerenje razvoja industrijske zone, Industrija i luke — seminar, Split 1969.
5. PADJEN Juraj: Promjena nekih smještajnih uvjeta i razvitak industrije, a napose industrije nafte u morskim lukama, Međunarodni seminar o saobraćaju, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb, 1969.
6. PADJEN Juraj: Značenje smještaja industrije u lukama, »Industrija i luke« — seminar, Split, 1969.
7. PETRIĆ Ivo: Industrija i luke, Industrija i luke — seminar, Split, 1969.
8. ROMANA-ZZI Francesco: Smještaj crne metalurgije na morskoj obali — Tipovi postrojenja — Buduće perspektive, Industrija i luke — seminar, Split, 1969

9. SUY KENS F.: The Future of Port Development in the Rhine Meuse and Scheldt Delta, Ports and Harbors — Tokyo, 4, 1979.

10. SUY-KENS F.: The Future of Port Development in the Rhine Meuse and Scheldt Delta, Ports and Harbors — Kokyo, 5, 1979.

11. TURINA Ante: Litoralizacija gornjojadranskog područja i suradnja između Rijeke i Trsta na provedbi litoralizacije, Pomorski zbornik, knjiga 9, Rijeka 1971.

12. VOJNOVIĆ Stevo: Crna metalurgija kao primjer industrije koja teži smještaju u lukama — ekonomska opravdanost smještaja crne metalurgije na našoj morskoj obali, Industrija i luke — Seminar, Split, 1969.

Bilješke:

¹ KREŠIĆ Ivan: Prostorna ekonomija, Osnove teorije lokacije, razmještaja i organizacije u prostoru, Informator, Zagreb, 1977., str. 15.

² KREŠIĆ Ivan: op. cit. str. 125 i 126.

³ MILOSEVIĆ Bogomir — VUKOV, Joško — ŽUVELA, Ivo: Oplemenjivanje robe u riječkoj luci, Ekonomski institut Rijeka, Rijeka, 1966., str. 2.

⁴ VOJNOVIĆ Stevo: Crna metalurgija kao primjer industrije koja teži smještaju u lukama — ekonomska opravdanost smještaja crne metalurgije na našoj morskoj obali, Industrija i luke — seminar, Split, 1969., str. 4-7.

⁵ Neke crtice iz povijesti:

a) »U Podvežici, na humku što ga svijet zove Tunić, sagrađena bi prije svjetskog rata taliona olova, zvana Plumbum. Gradilište bi kupljeno godine 1911., od zemljišne zajednice u Podvežici za svotu od 125 hiljada kruna, a već iste godine započe gradnja. Taliona je vlasništvo dioničkog društva koje se zove »Metallverbrünnunge und Chemische Industrie Gesellschafts«, a kome je sjedište u Frankfurtu na Majni. Sama taliona imade devet velikih zgrada, vlastiti kolosijek, te uspinjaču kojom je dovlačila sirovine s parobroda, što su stizavali u Martišćicu. Sirovine se dovlačilo iz Australije, te njemačkih kolonija u Africi, a olovo se plasiralo najvećma u Njemačku i Austriju. Prije rata radila je taliona veoma mnogo, te je tamo bilo zaposleno oko 500 ljudi. (RAČKI, Anton: Povijest grada Sušaka, Sušak, 1928., str. 282). b) Kronicke govore i ovo: »... ti su se oblici industrije razvili na litoralnom području Gornjeg Jadrana davno prije prvog svjetskog rata, te prema tome predstavljaju naslijeđe iz bivše Austro-Ugarske. Gotovo sve industrije Gornjeg Jadrana počivaju na tom naslijeđu. Već 1750. carska Austrija osnovala je trgovačku kompaniju »Trst i Rijeka«, koja je podigla rafineriju šećera i dala snažan impuls litoralizaciji industrije, trgovine i drugih privrednih djelatnosti. U Rijeci su još 1882. postojali ovi industrijski kapaciteti: tvornica duhana (522.284 kg. duhana za pušenje, 12.004 kg. burmuta, 45 milijuna cigara i 211 milijuna cigareta), tvornica papira »Smith Meynier« (1.720 t. papira), tvornica torpeda (Whitehead), rafinerija nafte (46.000 t. prečišćenog petroleja, 1.200 t. koštanog brašna, 3.700 t. nusproizvoda, 800 t. benzina, 600 t. superfosfata, 40 t. parafina), ljuštiona riže (32.000 t. ljuštene riže, 4.060 t. nusproizvoda, 1.900 t. škroba), tvornica dužica i bačava (190.900 bačava), te pogoni za proizvodnju namještaja (140.000 komada) kemikalija (3.800 t. kemijskih proizvoda), sapuna (426 t.), tjestenine (375 t.), umjetnog gnojiva (2.900 t.), za mljevenje žitarica (10.000 t. brašna), za štavljenje kože (9.225 komada kože) i plinara (852.638 cm³ plina i 1.676 t. kokska).« (TURINA, Ante: Litoralizacija Gornjojadranskog područja i suradnja između Rijeke i Trsta u provedbi litoralizacije, Pomorski zbornik, knjiga 9, Rijeka, 1971., str. 39).

⁶ TOMASIĆ, Želimir: Ekonomika luka, Viša pomorska škola — Rijeka, Rijeka, 1975. str. 28.

⁷ PETRIĆ Ivo: Industrija i luke, Industrija i luke — seminar, Split, 1969., str. 4.

⁸ TONILO Alberto: Oživljavanje i organizacija

industrijsko-lučkih zona, Industrija i luke — seminar, Split, 1969., str. 14.

⁹ KOJIĆ Branko: Osnovne tendencije u razvoju morskih luka u svijetu, Zbornik radova o problemima pomorske privrede, Ekonomski fakultet — Rijeka, Rijeka 1968., str. 208.

¹⁰ PADJEN Juraj: Značenje smještaja industrije u lukama, Industrija i luke — seminar, seminar, Split, 1969., str. 8 i 9.

Isti autor u drugom svojem radu priznaje da »osim refrakcione točke i porasta razlike u prijevoznim troškovima između pomorskog i kopnenog dijela puta utjecali su još neki smještajni faktori« ali u istom tekstu konstatira da se na temelju »nekim općih zapažanja« (kojih? primjedba Z. B.) »ipak... može ustvrditi a utjecaj ostalih faktora znatno zaostaje za utjecajem refrakcione točke i porasta razlike u prijevoznim troškovima između pomorskog i kopnenog puta... (PADJEN Juraj: Promjena nekih smještajnih uvjeta i razvitak industrije, a napose industrije nafte u morskim lukama, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze — Zagreb, Međunarodni seminar o saobraćaju, Zagreb, 1969., str. 239).

¹¹ TURINA Ante: Morske luke i problem carinskog imuniteta, umnoženo kao rukopis, Rijeka, 1963., str. 208.

¹² DOKIĆ Mirko: Saobraćajna politika SFRJ, Privredni pregled, Beograd, 1973., str. 138 i 139.

¹³ DELWAIDE L.: Industrijska orijentacija evropskih luka, Industrija i luke — septembar, Split 1969.,

¹⁴ VOJNOVIĆ Milan: Transnacionalne kooperacije, Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd, 1977., str. 95.

¹⁵ SUYKENS F.: The future of Port Development in the Rhine, Meuse and Scheldt Delta — Conclues, Port and Harbors — Tokyo, 5, 1979., str. 15 i 16.

¹⁶ HANAPPE, Paul-SAVY, Michael: Industrial Ports and Economic Transformations, The IAPH Head Office Maintenance Foundation, Tokyo, 1980., str. 32.

¹⁷ KOŽELJ Bogomir: Planiranje i usmjeravanje razvoja industrijske zone, Industrija i luke — seminar, Split, 1969., str. 3 — 15.

¹⁸ HANAPPE Poul — SAVY, Michael: op. cit. str. 61.

¹⁹ Tako Galbraith: »Kad god sirovina ili neki dio predstavljaju krupnu stavku u troškovima proizvodnje — ako se, na primjer, radi o sirovom petroleju, željeznoj rudači, ili papirnoj pulpi — normalna strategija tehnostrukture teži za tim da se domogne takvih izvora sirovina. Na taj način tehnostrukturna ostvaruje jednim potezom dva cilja: ona stavlja pod kontrolu firme ne samo troškove proizvodnje nego i opskrbu sirovinom... gotovo svatko će se složiti s postavkom da bi se monopolistima moglo prigovoriti da se posve nehaljno trude oko postizanja maksimalnih profila kad bi postigavši kontrolu nad cijenama nekog proizvoda odustali od svakog pokušaja da djeluju na potražnju tog proizvoda, tj. kad bi se firma lijepo opustila i pomirila se s tim da potrošač hirovito prihvaća ili odbija taj proizvod kako mu padne na pamet.« (GALBRAITH, John Kenneth: Ekonomika i društveni ciljevi, Otokar Keršovani, Opatija, 1979., str. 118 i 128).

²⁰ Ulaganje javnih fondova u razvoj neke luke mjera je izrazito protekcionističkog karaktera. Ona se u pravilu primjenjuje u kombinaciji s drugim mjerama (povlaštene željezničke tarife, subvencioniranje i sl.) Njenom primjenom postižu se dva efekta:

a) u nacionalnim okvirima znatno poboljšanje položaja, sve do ustanovljenja monopola određene luke,

b) u međunarodnim uvjetima, poboljšanje konkurentne sposobnosti luke, te privlačenje i koncentraciju stranih ulaganja u njenom pravcu.