

Prilog teoriji o konkurenciji između morskih luka

UDK 387.003

Povijest nas uči da konkurencija između luka postoji kao svakodnevna praksa. Razvitak riječke luke za vrijeme Austro-Ugarske monarhije kretao se paralelno i konkurentski u odnosu na Trst. Tako kronika govori: Radi razvoja što veće utakmice između suparnika, Rijeke i Trsta, bio je usvojen prijedlog kneza Alfonza Porcija po kojem se Patentom od 17. 03. 1719. godine ove luke postale »porti franchi austriachi«. »Politikom izgradnje željezničkih pruga. . . Austrija je išla za tim da se naša zemlja otvori za izvoz sirovina i za tržište svoje industrijske robe, a naročito da što više otešča i uspori razvoj Rijeke, koju je tada već ekonomski prigrabila Mađarska. Trebalo je da riječka luka posluži Mađarskoj za njenu ekspanziju na svjetska tržišta. . . Mađarska je ovu »svoju« luku još od 1776. godine sve više favorizirala diferencijalnim carinama, brodarskim subvencijama, željezničkim preferencijalnim tarifama i drugim mjerama, tako da se i promet brodova u toj luci stalno povećavao. On je u 1981. godini iznosio 6.884 broda sa 930.589 tona, a u 1913. godini iznosio je već 9.539 brodova sa 2.898.743 tona. Kao pandan Trstu već je tada projektirala izgradnju kanala Vukovar—Šamac, kako bi se roba prevozila Dunavom i Savom do Siska, a zatim Kupom do Broda n/k, pa projektiranim tunelom 30 km dugim do Bakra i Rijeke, odnosno Karlovca (136 km), a odatle cestom do mora. . .«¹

Relativno rano pojavila se i dugo vladala tvrdnja da je jednom formirani robni tok relativno neelastična veličina i da stoga nije potrebno istraživati tržište lučkih usluga. Da li je to tako? Robni tok može biti više ili manje fiksna veličina, ali raspodjela tereta između luka može varirati iz godine u godinu. Za takav zaključak pružaju nam mnogobrojne dokazne podatke o ostvarenom lučkom prometu evropskih luka po pojedinim lučkim kompleksima.

Zato luke nastoje povećati ponudu usluga i proširiti njihov dijapazon kroz razvoj novih tehnologija, proširenje vrsta trgovinskih usluga i sl. Treba uočiti činjenicu, da u svakodnevnom lučkom poslovanju nisu svi kapaciteti zauzeti sa 100%. Obale mogu biti slobodne, a oprema nezaposlena i skladišta prazna. Upravo to dovodi do porasta konkurentne borbe između luka. »Dok je u periodu kongestije potražnja (korisnik) u slabijem položaju ili drugim riječima elastičnost potražnje je ispod jedan, tržište se izrazito mijenja dodatnim investiranjem od tržišta prodavača prema tržištu kupca, gdje je elastičnost potražnje iznad jedan.«² Za problematiku konkurencije između morskih luka mjerodavno je pitanje teritorijalnog obuhvata i faktora koji djeluju na konkurentsku sposobnost luke.

1.

U suvremenim udžbenicima o ekonomici luka, možemo pronaći i ovakvo razmišljanje: »Definirati gravitaciono područje jedne luke znači utvrditi veličinu i granicu područja u zaleđu luke za čiju proizvedenu robu, namijenjenu izvozu ili za morskim putom uvezenu robu, namijenjenu potrošnji na tom području, odnosna luka predstavlja najpovoljniju kontaktnu točku između kopnenog i pomorskog transporta. Luke služe svom zaleđu, pa će i određivanje gravitacionog područja jedne luke biti u stvari i ocjena o jednoj luci, ocjena o njenoj vrijednosti za privredu zaleđa i predviđanja mogućnosti razvoja luke.«³ Glavna osobina ovog teksta je da nije definicija, iako se nalazi u poglavlju »definicija gravitacionog područja luke« i započinje riječima »Definirati gravitaciono područje jedne luke. . .« Druga, ali ne sporedna značajka je »kontinentalni pristup problemu. Luke su integralni dio toka prekomorske robne razmjene. One su istovremeno i zavisne i samostalne u odnosu i na »hinterland« i na »foreland«. Kada to ne bi bilo tako, onda ne bi mogli govoriti niti o tržištu lučkih usluga kao posebnoj kategoriji. Definicija ovog razmatranja ne može biti, jer ne utvrđuje specifične osobine pojma, već prostorni obuhvat. Osim toga, ono bi, kada bi bilo definicija, bilo neekonomično, jer su »prekomorski izvoz« i »morskim putem uvezena roba namijenjena potrošnji na tom području dijelovi jedinstvenog pojma »prekomorska robna razmjena«. Uz sve ostalo, ovo je razmatranje za udžbenik iz prometne geografije, a ne ekonomike, jer termin »najpovoljnija kontaktna točka« upotrebljava nauku o geografiji prometa.

Dr Ante Turina definira zaleđe morskih luka ovako: »Zaleđe određene morske luke predstavlja . . . sumu onih područja kojih udaljenosti — izražene u prijevoznim troškovima gravitiraju toj luci pod jednakim ili povoljnim uvjetima od bilo koje druge luke.«⁴

Značajke ove definicije jesu:

— da se izjednačavaju gravitaciono područje i zaleđe luke,

— da se uvodi kriterij prijevoznih troškova iako su oni u svakoj procjeni zbog npr. subvencije koje daje država željeznici vrlo nesigurna kategorija,

— spominje jednake ili povoljnije uvjete, a ne određuje ih po vrsti, tj. da li su to prometni, ekonomski, pravni ili drugi uvjeti (svi zajedno ili neki više, a drugi manje).

Za suvremeno definiranje pojma zaleđa morske luke u ekonomskom smislu čini nam se najbitnijim istaći slijedeće:

1. Zaleđe nije isto što i gravitaciono područje. Ono je širi pojam i predstavlja potencijalni izvor robe za promet jedne luke. Gravitaciono područje je onaj stvarni izvor potražnje za lučkim uslugama sasvim određene luke. Odatle se iz gravitacionog područja formira potražnja za lučkim uslugama, a razlika između zaleđa i gravitacionog područja je prostor za razvoj konkurencije između luka. Zaleđe i gravitaciono područje su, dakle, pojmovi, koji se odnose na prostorno određivanje tržišta.

2. Morska luka je polifunkcionalna, a svaka njena nova funkcija ima utjecaj na opseg i definiciju zaleđa.

3. Na formiranje veličina gravitacionog područja i zaleđa, čiji je odnos jednak odnosu skupa i njegovog podskupa, odlučno djeluju mjere državnog intervencionizma, ali i zaštitna politika na nivou ekonomskih grupacija.

Zaleđe morskog luka je, dakle, područje u kojem, pod utjecajem prekomorske robne razmjene, postoji formirana potražnja za lučkim uslugama, koja se realizira u određenoj luci pod utjecajem faktora pomorskog prijevoza, razvoja lučkih usluga te lučke politike jedne zemlje i zajednice zemalja. Gravitaciono područje je dio zaleđa jedne luke, a predstavlja prostor na kojem se potražnja za lučkim uslugama zadovoljava ponudom te luke.

O faktorima koji utječu na formiranje gravitacionog područja jedne luke mnogo je pisano⁵. Smatramo da je najbolju sistematizaciju dao dr Ante Turina⁵, pa je ovdje u glavnim crtama prenosimo, uz slijedeće napomene:

a) U njoj nije precizno istaknuto razlikovanje pojmova zaleđa i gravitacionog područja.

b) Gradacija faktora nije izvršena. Smatramo, da posebno treba istaknuti pomorske faktore. Da bi bilo koja morska luka mogla uopće aspirirati na to da se uključi u tokove prekomorske robne razmjene, mora zadovoljiti osnovne preduvjete za pružanje usluga morskog brodu. Općenito, morski brod mora biti uslužen u luci tako da sveukupni troškovi pomorskog prijevoza budu što niži. No zavisno od tipa broda i vrste robe važni su i prirodni preduvjeti (dubina mora) i tehnološki faktori. U pravilu su različite zakonitosti formiranja gravitacionog područja kod tramp i generalnog tereta⁷.

c) Morska luka je u pravilu polifunkcionalno privredno središte. Što su pojedine funkcije više razvijene, respektivno se širi i gravitaciono područje.

Dr Ante Turina, dakle, ističe, da zaleđe utječe na značenje morskog luka. A činioci tog utjecaja jesu:

A — Prostornost zaleđa

Tu vrijede dva aksioma:

— gravitacijsko područje ne može biti definirano nacionalnim (državnim, političkim) granicama i

— gravitacijsko područje ne može uopće biti definirano geofizičkim pojmovima.

Umjetne izmjene prednosti određene luke u pogledu transportnih troškova dovode do presjecanja interesnih sfera dvije ili više luka, pa autor razlikuje dvije zone gravitacionog područja jedne luke: prirodnu (primarnu) i umjetnu (sekundarnu). Sekundarna je ona zona koje nema nikakve prednosti u pogledu prometne gravitacije prema određenoj luci, pa se mogu uklopiti u interesnu sferu odnosne luke samo subjektivnim pogodnostima i koncesijama⁸. To je, dakle, područje konkurencije dvije ili više luka.

B — Kopnene veze između luka i zaleđa.

C — Pomorske veze s drugim lukama.

D — Ekonomska razvijenost zaleđa.

E — Položaj zaleđa u odnosu na konkurentsku luku.

2.

Stuchtey se osvrće i na pitanje faktora koji utječu na konkurentsku sposobnost luke. Na mjestu gdje govori o konkurenciji između luka govori zapravo o prometnoj funkciji luka, a okolnosti koje djeluju na izbor luke odnose se gotovo isključivo na linijske brodove, iako to autor nigdje izričito ne naglašava. On piše: „... Brodarska kompanija će odabrati luke ili odlučiti da se koncentriše na samo nekoliko luka na temelju ekonomskih kriterija. U konkurentskoj borbi, od svake pojedine luke zavisi u kojoj mjeri je ona u mogućnosti aktivno djelovati na kriterije izbora. Tri su osnovna pravca koji će djelovati na procese izbora:

— Nautička i operativna situacija luke. Ovo uključuje kvalitet pomorskih uvjeta kod dolaska i odlaska iz luke, a također i kvalitet obrade broda, kao što su garancije za uštede koje se odnose na kvalitet i kvantitet zahtjeva linije. Sve ovo je poznato kao **konkurencija uslugama**.

— Troškovi ticanja luke i manipulativni troškovi po vozarskoj toni ili jedinici tereta (kontejner, ro-ro jedinica, paleta itd.). Direktni troškovi ticanja luke (takse i naknade, troškovi čišćenja i sl.) kao i direktni troškovi rukovanja teretom su glavni faktori kod donošenja odluke na strani korisnika usluga. Sve ovo je poznato kao **konkurencija cijenama**.

— Treći faktor koji djeluje na konkurenciju je razmišljanje, odluka i preferenca otpremnika ili primaoca. U konačnoj verziji troškove transporta trebaju apsorbirati izvoznici/uvoznici u svojim izvozno/uvoznim kalkulacijama, a odatle i velika pažnja koju polažu na fizičke tokove njihove robe. Kao opće pravilo vrijedi da brodarska kompanija neće biti u mogućnosti da nezavisno odabere luku ticanja, jer će nalozi krcatelja imati uvijek najveću težinu⁹.

Dr Ante Turina¹⁰ dijeli sve faktore koji utječu na međunarodnu konkurenciju između pojedinih luka na dvije osnovne grupe:

— objektivne (prirodne) i

— subjektivne (umjetne).

1. Objektivni su faktori:

- privredna struktura konkurentske zemlje,
- geografska udaljenost od proizvođačkih odnosno potrošačkih centara do konačnih odredišta,
- prometne veze između konkurentskih luka i njihova zaleđa,
- položaj luke prema prekomorskom prometu i njene brodarske veze s tim područjem.

2. Subjektivne faktore čine:

- kvalitet lučkih usluga s naročitim obzirom na tehničku opremljenost luke i broj brodarskih poduzeća,
- razvijenost trgovine u odnosnoj luci,
- utjecaj državne prometne politike na lučki promet,
- tarifna politika prometnih poduzeća koja sudjeluju u prekomorskom prijevozu i
- tarifna politika same luke u odnosu na oblikovanje cijene lučkih usluga.

Konkurencija između luka kao složenih sistema zavisi od mnogih okolnosti, koje citirani autori ne spominju. Prije svega, jedno je pitanje odnosa luka u međunarodnim ekonomskim odnosima, a drugo problem statusa pojedine luke u matičnoj zemlji. Zatim, konkurencija između luka različita je u odnosu na uvoz/izvoz vlastite zemlje i prema inozemnom prometu. Konačno, različiti su konkurentski odnosi zavisno od stadija razvitka pojedinih funkcija morske luke.

Ako neka luka nema direktnih konkurenata u vlastitoj zemlji ona zauzima relativno monopolan položaj. To znači da za domaći izvozno/uvozni promet nema konkurenata, a stupa u konkurentske odnose za inozemni promet. Naravno, takav je status praćen mjerama lučke politike zemlje u pogledu izgradnje luke i pristupne infrastrukture, usmjeravanja domaćih i stranih investitora na ulaganja u luku i sl. Sasvim je drukčija situacija ako već u istoj zemlji postoji nekoliko luka, naročito, ako bi sve ili više njih htjele biti univerzalne. Tipičan primjer za drugi slučaj jest razvoj jugoslavenskih luka. O tome je dr Turina¹¹ pred petnaest godina pisao ovako: »Do krize našeg lučkog sustava došlo je uslijed ekstenzivne izgradnje luka. Citiramo: »Početak današnje krize u lučkoj djelatnosti koincidira s puštanjem u promet nove pruge do luke Ploče. U skoroj budućnosti dovršenjem barske pruge, bit će omogućeno jače aktiviranje luke Bar. To će predstavljati novi veliki skok u razvoju naših lučkih kapaciteta. Prema tome, teškoće u kojima se nalazi lučka djelatnost, nisu dostigle svoju kulminaciju i realno je očekivati njihovo daljnje zaoštavanje. . .«. Posljedice ekstenzivne izgradnje jugoslavenskog lučkog mehanizma, ogledaju se u tome:

- prvo, da jugoslavenske luke imaju svaštarski karakter, sve naše luke »rade sve i međusobno se kopiraju«,
- drugo, da je međulučka konkurencija u Jugoslaviji dobila značaj tarifnog rata,

— treće, da su kapaciteti jugoslavenskih luka preveliki i neadekvatni,

— četvrto, da je jugoslavenski lučki sustav kao cjelina nesuvremen i nesposoban da udovolji zahtjevima modernog pomorskog i kopnenog transporta,

— peto, da je način našeg gospodarenja, s obzirom na skupnost lučkog sistema nejasan, konfuzan i u najvećoj mjeri anarhičan,

— šesto, da se jugoslavenske luke nalaze u vrlo teškom položaju i može se reći da se gotovo nijedna grana djelatnosti ne nalazi u većim teškoćama«.

Ovaj poduži citat zorno prikazuje situaciju lučkog sustava u zemlji u kojoj se istovremeno razvija više luka, iako za to ne postoji niti osnovnih preduvjeta niti stvarne potrebe. Jasno je, da u takvim slučajevima:

a) konkurencija mora biti poduprta s pomoći »iz vana«, od šire društvene zajednice (općine, republike, federacije), koja raznim protekcionističkim mjerama pomaže razvitak luka;

b) koristi od konkurencije, koja se odražava ne prvenstveno kroz kvalitet i vrste usluga, nego kroz cijene, imaju prvenstveno korisnici lučkih usluga, a najmanje su pozitivni rezultati za morske luke i širu zajednicu;

c) gotovo uvijek se radi o pogrešnim procjenama gravitacionog područja i zaleđa — morske luke imaju svoje sasvim točno određeno mjesto u prekomorskoj robnoj razmjeni, a prognoze lučkog prometa jugoslavenskih luka su i danas kao pred petnaestak godina, nerealne.

Neposredno se na to nadovezuje problem domaćeg i inozemnog prometa. U pravilu za domaći promet iz neposrednog zaleđa luke je konkurencija isključena. Zaštitna politika je, naime, takva, da dovodi odnosnu luku u povlašten položaj. To su npr. povlaštene željezničke tarife, direktne zabrane korištenja stranih luka u izvozu/uvozu domaće robe, povlaštene uvjeti financiranja, sve do direktnog udjela u izgradnji objekata i sl. Inozemni promet je, međutim, predmet oštre konkurencije između luka. U pravilu, korisnici lučkih usluga imaju mogućnost izbora između više luka. Koja će biti odabrana ovisi o više faktora.

I. Cijena lučke usluge. Tvrditi, da je cijena lučke usluge odlučujuća pri izboru između više luka je *contradictio in adjecto*. Mnogo su važniji **ukupni troškovi prekomorske robne razmjene**. Williamson¹² navodi procjenu sekretarijata UNCTAD-a po kojoj je 1970. godine ukupna prekomorska robna razmjena iznosila 2.605 milijuna tona od čega 1.440 milijuna tona nafte. Ukupna CIF vrijednost te robe iznosila je oko 211.000 milijuna US \$, od čega su troškovi transporta morem iznosili 23.000 milijuna US \$ tj. 10,9% CIF vrijednosti. Još veću važnost imaju troškovi pomorskog transporta za primarne sirovine. U istom članku Williamson daje primjer prijevoza željezne rudače iz Brazila, Čilea i Indije do Japana 1969. godine. Na toj ruti su troškovi prijevoza morem iznosili preko 75% od FOB vrijednosti¹³.

Lučke troškove u ukupnim troškovima transporta morem čine, piše u istom članku (na strani 2 i 3) E. Williamson, tri glavna elementa, a to su:

a) — izdaci za **upotrebu luke**, koje čine lučke takse i posebne naknade za privez i odvez, pilotažu, tegljenje i slično;

b) — troškovi **manipulacije s teretom**, koji su kod linijskih brodova u pravilu uključeni u vozarinu;

c) — troškovi **čekanja broda u luci**.

Ove tri glavne grupe troškova, prema studijama UNCTAD-a čine respektivno 5%, 25% i 35% linijskih vozarinskih stavova između razvijenih i zemalja u razvoju¹⁴.

Problem je, dakle, u smanjenju lučkih troškova prvenstveno kroz smanjenje vremena boravka broda u luci. Time dolazimo do druge grupe faktora konkurencije između luka.

II. Ubrzanje i poboljšanje kvalitete rada u luci. Do zakrčenja (kongestije), dolazi onda kada u luku istovremeno dolazi više brodova na ukrcaj/iskrcaj, nego što ih ona može prihvatiti. Mjeru kongestije predstavlja vrijeme koje brod provede na sidru. Williamson iznosi cijelu listu faktora koji uzrokuju kongestiju, od lošeg i neadekvatnog planiranja, radne snage, rukovanja teretom, održavanja, kretanja dokumentacije, lokacije i funkcije luke, do tehnoloških promjena u prekomorskoj robnoj razmjeni. Sve stranke trpe posljedice kongestije.¹⁵ **Luke** trpe posljedice kongestije kroz troškove operacija, a postoji mogućnost privremenog ili trajnog gubitka prometa. **Brodar** teško podnosi kongestiju zbog smanjenih zarada brodova, mogućnosti oštećenja brodova i robe, te opterećenja koje mjeseci čekanja na sidru predstavljaju posadi. **Krcatelj** trpi povećanje direktnih troškova zbog odgađanja prekrcaja, gubitka dobrog trgovačkog glasa i konačno, povećanja troškova broda. **Nacionalna privreda** osjeća posljedice zbog čekanja na materijal za industriju ili razvojne projekte, smanjuje se izvozna aktivnost i povećavaju transportni troškovi.

III. Državna politika u međunarodnim ekonomskim odnosima, igrat će sve veću ulogu kao faktor u konkurentskoj borbi luka na vanjskom tržištu. Razmatrajući problem evropske lučke politike F. Suykens¹⁶ ističe, da je raznolikost jedna od glavnih značajki Evrope. Autor ističe, da će mnogi ciljevi jedinstvene lučke politike biti postignuti kada u Evropi bude postignuto veće jedinstvo. Ali na kakvom se nivou nalazi, svjedoči i ovaj odlomak iz istog članka (str. 18): »Evolucija evropske lučke politike je dugoročan proces koji se ne može odvijati brže od same integracije... Kad se poznamo bolje... možemo kooperirati. Takva kooperacija prirodno se odvija postupno. U prvoj fazi ona se može sastojati u razmjeni informacija. Nije, npr. nemoguće zamisliti sporazum evropskih luka o međusobnom informiranju u pogledu tarifnih promjena koje one periodično vrše. Moguće bi bilo osigurati redovne izvještaje o izrađenim planovima za ra-

zvoj luke, tako da se može učiti na susjedovim iskustvima... Htio bih podvući potrebu, da se evropska statistika učini komparabilnijom i slično«. Govori se zapravo o prvim koracima uspostavljanja organizirane suradnje.¹⁷ Nasuprot sporazuma o zajedničkoj lučkoj politici, stoje mnogobrojne razlike između najvažnijih evropskih luka koje se mahom nalaze u granicama EEZ. No, da je regionalna suradnja u lučkoj politici neophodna, kako za zemlje u razvoju, tako i za razvijene zemlje, sve više dolazi do izražaja. Ona će, predvidivo, sve više djelovati na budućnost luka.

Konkurencija među lukama prijavljuje se i s obzirom na razvijenost pojedinih lučkih funkcija — (prometne, industrijske, trgovinske). Što je neka funkcija u određenoj luci razvijenija, to se smanjuje mogućnost konkurencije drugih luka za odnosni robni prometni pravac. Npr. jednom ustanovljena robna burza u nekoj luci uz dobro organizirani linijski servis i riješene probleme kongestije čini je apsolutnim gospodarom za određenu vrstu robe. Isto tako, industrija u lukama koristi tramp teret, koji se uvozi u luku u velikim količinama na obale rezerviranim za njega. Dakle, konkurencije tu u klasičnom smislu nema.

3

Konkurencija između luka postoji kao svakodnevna praksa i pojavljuje se kroz razne oblike. Jednom je to konkurencija cijenama, drugi puta kroz razvoj suvremenih oblika lučkih usluga, treći put kroz povećani kvalitet rada. Posebno podvlačimo slijedeće:

1. Morska luka je svojim poslovanjem vezana za točno određeni prostor. Da bi uopće mogla biti konkurentna na vanjskom i unutrašnjem tržištu lučkih usluga neophodne su najmanje dvije pretpostavke:

a) dobra **saobraćajna** povezanost sa gravitacionim područjem i zaledem i

b) dobra **linijska** povezanost sa prekomorskim zemljama.

Osim toga, neophodna je i smišljena lučka politika, koju donose, provode i za nju odgovaraju organi koji predlažu, donose i provode i mjere vanjskotrgovinske politike, te posebno politike razvoja pomorstva. Bez državne intervencije na području razvoja i poslovanja lučkog sustava nezamisliva je i konkurencija između luka. Lučki protekcionizam jedna je od najstarijih oblika intervencije države u privredi, a ogleda se u: subvencijama, povlaštenim tarifama unutrašnjeg transporta, prvenstveno željeznice, financiranju izgradnje i održavanja lučkih infrastrukturnih objekata i drugim mjerama.

2. Konkurencija između luka može biti domaća i međunarodna. Postojanje međulučke konkurencije unutar jedne zemlje, a posebno ako se ona odvija unutar jedne te iste relativno ograničene količine prekomorskog prometa, dokaz je **nepostojanja jedne suvisle politike razvo-**

ja luka i posebno rasipanja sredstava, umjesto njihove koncentracije i racionalne upotrebe.

3. Razvoj prometnih sredstava govori u prilog koncentraciji što većih količina prometa u što manjem broju luka. Pod djelovanjem zakona ekonomije obima troškovi transporta po jedinici prevezenog tereta opadaju s porastom količine prevezenog tereta i s dužinom relacije na kojoj se odvija prijevoz, a troškovi gradnje broda po jedinici njegovog kapaciteta opadaju s porastom veličine. To je imalo za posljedicu porast veličine broda. Dugo je vremena kretanje ka gigantizmu bio najizrazitiji trend u razvoju brodova. Ponajvećma je to dolazilo do izražaja kod tekućih tereta, posebno nafte, a u nešto manjoj mjeri i kod suhih rasutih tereta. Protiv ovako snažno izraženog trenda ka gradnji sve većih i većih tankera djeluju određeni faktori. »Optimum veličine broda moguće je definirati kada su sve operacije prekomorskog transporta uzete u račun: investicije u luke za prihvata brodova velikog gaza rastu više nego proporcionalno u od-

nosu na tonažu koju prevozi brod. Druga ekonomska zapreka trendu ka gigantizmu jeste ukupna količina robe koju treba prevesti na datoj relaciji.«¹⁸ Osim toga, snažno djeluju i neki vanekonomske faktori. Strateški je za neku zemlju nepovoljno kada se mora služiti lukama u susjednoj zemlji, iako i sama ima more. Flota mamut brodova (zbog dubine gaza) radikalno smanjuje broj luka u koje može pristati. Osim toga, ogromne su opasnosti od onečišćenja okoliša i visoki troškovi povezani s eventualnim čišćenjem.

Brodovi za generalni teret najduže su ostali nepromijenjeni. Iza drugog svjetskog rata bili su u upotrebi brodovi tipa Liberty i Victory. Odrđene preinake do kojih je došlo početkom šezdesetih godina povećanjem pogonske snage strojeva i brzine brodova, nisu značile revoluciju u transportu generalnih tereta. Tek uvođenje sasvim nove tehnologije tzv. jediničnih tereta značila je radikalna zaokret u kvaliteti manipulacija. Po P. Mingretu troškovi prekrcaja kod brodova

„LUKA DUBROVNIK“ DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

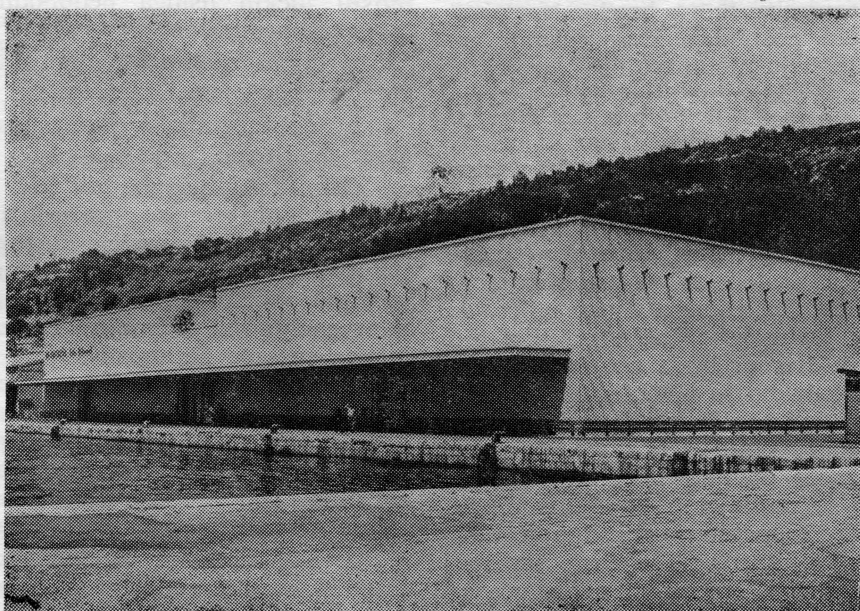
Brzovjav: LUKA DUBROVNIK

RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.



Specijalizirano rashladno skladište (hladnjača), kapacitet 3000 m³, za smještaj južnog voća, smrznute robe i ostalih lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda

— nosača teglenica opadaju na 0,9 FF po toni, a dosižu 13,5 FF po toni za kontejner i 50 —
— 68 FF po toni konvencionalnog prometa.¹⁹

Luke se moraju adaptirati novim uvjetima koje im diktiraju brodovi. »Od najranijih vremena brod je bio taj koji je imao inicijativu i »diktirao« luci svoje zahtjeve. Luke su obično činile napore da ih slijede, ali uvijek sa zakašnjenjem zbog ekonomskih ili administrativnih razloga... Rezultati takvog razvoja su da transport morem teži koncentraciji...²⁰ Pomorski su faktori, dakle, neosporno najvažniji za ocjenu konkurentne sposobnosti neke luke. Oni uključuju zahtjeve morskih brodova i adaptibilnosti luke na njih.

4. Utjecaj ekonomskih grupacija različitih zemalja nesporno je za lučku politiku još uvijek teško odrediti, ali se na njega kao na faktor razvoja luka u budućnosti mora računati. Njegov će utjecaj na konkurentsku sposobnost pojedinih luka sve više rasti.

5. Konkurencija između luka je, dakle, ograničena ili nepotpuna zbog: velikog utjecaja državne lučke politike, mogućnosti luke da djeluje na svoj položaj na tržištu razvojem i diferencijacijom, te sve izraženije težnje ka koncentraciji prometa.

BILJEŠKE

¹ KOS Lucijan: Rijeka kao slobodna luka u razdoblju od 1719. do 1939. godine, Anali Jadranskog instituta — Svezak IV, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1968., str. 342 i 343.

² STUCHTEY R.: Port Competition and Marketing, Port Management Textbook, Institute of Shipping Economics, Bremen 1978., str. 288.

³ TOMASIĆ Želimir: Ekonomika luka, Viša pomorska škola — Rijeka, Rijeka 1975., str. 32.

⁴ TURINA Ante: Morske luke i problem carinskog imuniteta, umnoženo kao rukopis, Rijeka, 1963., str. 128. Autor koristi definiciju Andre ab. Egg. O tome vidjeti fusnotu 51. citiranog djela.

⁵ Klasifikaciju faktora dao je dr. Dražen Beković. Po njegovu mišljenju najvažniji faktor za utvrđivanje gravitacionog područja jesu: uvjeti unutrašnjeg transporta, uvjeti pomorskog transporta, uvjeti luka, te stupanj privrednog razvitka i naseljenost pozadine luke. Od uvjeta unutrašnjeg transporta ističe i razgranatost mreže saobraćajnica (željeznica, ceste, plovni putovi unutrašnje plovidbe i u manjoj mjeri zračna saobraćajna mreža), kvalitet saobraćajne mreže (glavne ili sporedne željezničke pruge, autoputovi ili putovi slabije građe), troškovi transporta, koji se javljaju u tri oblika (s gledišta korisnika saobraćajne usluge, s gledišta transportnog poduzeća i s gledišta društvene zajednice). Uvjeti pomorskog transporta su po mišljenju autora: vrste tereta (masovni, generalni), koncentracija linijskog prometa, stanje lučkog servisa, stanje suvremene opreme, specijalizacija luka, stručnost kadrova i drugo. Autor navodi i mišljenje stranih autora. Tako engleski profesor Morgan smatra da postoji više pozadina, koje ovise o prirodi robe (masovni, generalni teret), mehanizam pomorskog saobraćaja (broj linija, priroda lučke mehanizacije i drugo) i utjecaja političke vještine (kao kontrola i upotreba unutrašnjeg vodnog puta, struktura, vozarina željeznickog i riječnog saobraćaja). Francuska škola je razvila ideju da je pomorski odnos jedne luke od primarne važnosti i da zasjenjuje sve druge faktore. Američki profesor Weiglud iznosi stanovište da gravitaciona područja luke zavise od: lake i brze veze s lukom, strukture vozarina i politike, eko-

nomske strukture pozadine, uslužnosti luka i sposobnosti njihovog djelovanja, organizacije pomorstva u odnosu na luku i njen foreland, te od samog forelanda, pri čemu pod forelandom podrazumijeva ona područja koja su povezana s odnosnom lukom u odnosu na oceansko-morske prijevoznike (BEJAKOVIĆ Dražen: Mjerila u nauci i ekonomskoj politici za utvrđivanje saobraćajnih gravitacionih područja luka, Jugoslavenski institut za ekonomska istraživanja, Radovi 6, Beograd 1964., str. 1 — 3).

⁶ TURINA Ante: op. cit. str. 126 — 137.

⁷ Više o tome vidi u:

RUBINIĆ Ignac: Izvod iz studije »Pomorski faktori koji utječu na utvrđivanje gravitacionih područja luke«, Prilog investicionom programu razvika riječke luke za period 1961 — 1975., Ekonomske studije br. II/7., Štampano kao rukopis, Rijeka 1958.

⁸ MORGAN — razlikuje primitivnu, odnosno prvobitnu pozadinu nad kojom luka ima neospornu kontrolu i sirovinsku pozadinu, gdje je smještaj podešen tako da bude što kraći unutrašnji transport, te linijsku lučku pozadinu, kao najviši stupanj, najširi po prostiranju i najkompliciraniji po strukturi (BEJAKOVIĆ Dražen: op. cit. str. 3).

⁹ STUCHTEY R.: op. cit. 289 i 290.

¹⁰ TURINA Ante: op. cit. str. 136 i 137.

¹¹ TURINA Ante: Prometna funkcija morskih luka, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Studije, knjiga 4, Rijeka, 1971., str. 23.

Citat pod a) iz:

ZOBUNDŽIJA Ladislav: Mogućnost proširenja suradnje između naših luka, Zbornik radova o problemima pomorske privrede, Rijeka, 1969., str. 223.

Citat pod b) iz:

VUKOV Joško: Financiranje lučkih investicija, Zbornik radova o problemima pomorske privrede, Rijeka, 1969., str. 283.

¹² WILLAMSON Fric: The Port Contribution to international trade and development, Paper from the 10th IAPH Conference, Houston, 1977., str. 4.

¹³ Williams navodi i primjer prijevoza manganove rude između Južne Afrike i Japana, kod čega je 1973. godine situacija bila takva da je FOB vrijednost robe bila 10 US \$ po toni, a troškovi prijevoza morem su iznosili 18 US \$ po toni.

¹⁴ Jedna studija UNCTAD-a dala je orijentaciju u pogledu troškova broda od 10.000 dwt za prijevoz na udaljenosti od 3.000 n. m., koji bi iznosili 25 US \$ po toni (aproksimativno), a čine ih:

— 40% troškovi čekanja u luci,

— 7% lučke pristojbe (uključujući pilotažu i remontažu)

— 13% troškovi štivadora i

— 40% troškovi rukovanja teretom na obali.

(VOORHAME R. i WINKELMANS W.: The Influence of Port Dues and Basic Port Infrastructure on Port Traffic, Ports and Harbors — Tokyo, 10, 1982., str. 14.)

¹⁵ WILLIAMSON Eric: Problems of Port Congestion, Report of the Group of experts, Paper from the 10th IAPH Conference, Houston, 1977., str. 10 — 13.

U istom članku Williamson navodi efekte kongestije, kao direktne i indirektno troškove. **Direktni troškovi** su prvenstveno oni koji nastaju zbog čekanja broda u luci. Po cijenama iz vremena pisanja članka, troškovi broda za generalni teret iznosili su 4.000 US \$ dnevno, pa ako je u svakoj od 30 promatranih luka obrađeno 60 brodova mjesečno, a vrijeme čekanja iznosi 40 dana, ukupni mjesečni troškovi zakašenja bili su 30 x 40 x 60 x 4.000 = 286 milijuna US \$, tj. gotovo 3.500 milijuna US \$, tj. gotovo 3.500 milijuna US \$ godišnje. A cijeli taj teret pada zapravo na leđa uvoznika/izvoznika u zemljama u razvoju čije su luke najčešće zakrčene. Cijene proizvoda iz tih zemalja određuje tržište, a cijene proizvoda koje one kupuju određuje proizvođač, pa se na osnovu cijene dodaju troškovi rukovanja, osiguranja, vozarine i sl. Dva su primjera često citirana u literaturi:

— Nigeriju je pristigao brod s teretom cementa. Na SIF vrijednost od US \$ 59.50 po toni dodani su troškovi dangube od 98,40 US \$ po toni, pa je ukupni trošak bio 157,90 US \$ po toni za robu koja je imala malu vrijednost kad je iskrcana, jer propada pod utjecajem atmosferilija.

— Iz Irana je svojevremeno stigao izvještaj da je šećer čija je cijena bila 50 riala po kili, dostigao troškove dangube od 500 diala po kili.

Drugi direktni efekat danguba je interes kapitala angažiranog na brodovima. Tu Williamson polazi od pretpostavke, da je oportunitetni trošak, oko 2.000 US \$ po danu iskrcanja, a 4.000 US \$ trošak broda. Računica je ova: 30 x 40 x 60 x 6.000 = 432 milijuna US \$ mjesečno za troškove broda i tereta na vezu. **Indirektne efekte** čine sve one stavke koje je teško ili nemoguće izraziti brojem. Tu su poteškoće zbog neophodnih sirovina ili poluproizvoda u proizvodnji, nevolje na koje nailaze tzv. »laud — locked« zemlje. Nadalje zagušenje luka se u pravilu prenosi na susjedne zemlje, jer brodovi »bježe« iz zakrčenih luka, pa i one u koje odlazi postaju zakršene. Teret »bježi« na kamione ili željeznicu, pa umjetno poskupljuju transport, a zagušenje se prenosi na te grane saobraćaja. Veliki su gubici za pogođene kongestijom u komercijalnom i svakom drugom pogledu.

¹⁶ SUYKENS F.: European Seaport Policy (Concluded) Ports and Harbors — Tokyo, 11, 1979., 11, 1979., str. 18.

¹⁷ Suykens opisuje razvojni put suradnje među lukama u EEZ, pa navodi, da iz temeljnog dokumenta o osnivanju Zajednice nije moguće izvući niti jedan temeljni princip za lučku politiku. Već 29. XI 1961. godine Kapetanov izvještaj sadržavao je obranu zajedničke lučke politike. U paragrafu 80. navedeno je osam glavnih principa koji se odnose na luke. No, dok se Kapteynov izvještaj odnosi na cijelu transportnu politiku Evrope, prvi izvještaj koji je izrađen specijalno o lučkoj politici bio je onaj S. Seifrizza, koji je izložen u Evropskom parlamentu 26. X 1967. godine. U ožujku 1971. godine komisija EEZ-a objavila je notu o zajedničkoj lučkoj politici gdje u paragrafu 57. navodi principe postupne razrade evropske lučke politike:

- na prvom mjestu je faza **konzultacije**, gdje treba sakupiti informacije i o sadašnjoj situaciji o razvoju lučke aktivnosti,
- **uskладiti** napore na onaj promet gdje velike promjene pogađaju jednako tehnološki i ekonomski aspekt lučke aktivnosti,
- **zajednička akcija** da bi se došlo do zajedničkog rješenja problema,
- **koordinacija** lučkih politika zemalja članica spoznavanjem o nekim bazičnim predmetima,
- konačnoj, sporazum o **zajedničkoj lučkoj politici**.

Izvještaj IX Seefeldta podnesen je Evropskom parlamentu 12. IV 1972. godine. Rezolucija koju je on prihvatio temelji se na tom izvještaju, a izlaže 16 principa na kojima bi se trebala zasnivati evropska lučka politika. Nakon parlamentarne faze Evropska komisija je sazvala sastanak 20 velikih evropskih luka 21. XI 1972. godine. Drugi sastanak predstavnika glavnih luka EEZ sazvan je za 19. II 1974. godine. Ovaj sastanak rezultirao je formiranjem radne grupe, čiji posebni zadatak je bio izrada izvještaja sa glavnim faktima o organizaciji i funkcioniranju evropskih luka. Izvještaj o ovome je bio objavljen početkom 1977. godine i raspravljan na sastanku predstavnika glavnih evropskih luka 9. i 10. lipnja 1977. godine. Na tom sastanku je radna grupa dobila novi zadatak, koji se sastojao u sljedećem:

1. istražiti razloge razlika u organizaciji, rukovođenju, funkcioniranju, financiranju itd., što treba biti objavljeno u izvještaju, da bi se ustanovilo do koje mjere ove razlike mogu izazvati porast konkurencije,

2. pokušati utvrditi utjecaj gore spomenutih razlika na troškove koji terete robu što prolazi kroz luku, kao i troškove koji terete brodove što dotiču luku,
 3. na temelju gornjih analiza napraviti listu mogućih prioritarnih analiza koje moraju biti poduzete na polju luke,
 4. izvještavanju o činjeničnom stanju glavnih luka zajednice svake dvije godine,
 5. iznošenju pogleda o lukama s osvrtnom na zajedničku prometnu politiku,
 6. davanju preporuka o poboljšanju i prikupljanju, publiciranju i sl. (usporedive) lučke statistike.
- ¹⁸ HANAPPE Paul — SAVY Michael: Industrial Ports and Economic Transformations, The IAPH Head Office Maintenance Fondation, Tokyo, 1980., str. 35.
- ¹⁹ HANAPPE Paul — SAVY Michael: op. cit. str. 135.
- ²⁰ BRUUN Per — LOE Halvard: New Concept of the Development of Ports and Increased World Trade — International Symposium, Bergen, 1970., str. PB/4 — PB/5.

LITERATURA

A. KNJIGE:

- BABIĆ Mate: Pomorska politika u svijetu, Ekonomski institut, Zagreb, 1970., str. 132
- BEJAKOVIĆ Dražen: Mjerila u nauci i ekonomskoj politici za utvrđivanje saobraćajnih gravitacionih instituta za ekonomska istraživanja, Beograd 1964., str. VII + 142
- HANAPPE Paul — SAVY Michael: Industrial Ports and Economic Transformations, The IAPH Head Office Maintenance Fondation, Tokyo, 1980., str. VI + 202
- TOMASIĆ Želimir: Ekonomika luka, Viša pomorska škola Rijeka, Rijeka, 1975., str. VIII + 202
- TURINA Ante: Morske luke i problem carinskog instituta, Štampano kao rukopis, Rijeka, 1963., str. 532
- TURINA Ante: Prometna funkcija morskih luka, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Studije, knjiga 4, Rijeka 1971., str. 76

B. ČLANCI:

- BRUUN Per — LOE Halvard: New Concept of the Development of Ports, Development of Ports and Increased World Trade, International Symposium, Bergen 1970.
- KOS Lucijan: Rijeka kao slobodna luka u razdoblju od 1719 — 1939. godine, Anali Jadranskog instituta, Svezak IV, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1968.
- NAGORSKI Bohdan: Global Port Development Policy, Ports and Harbors — Tokyo, 7-8, 1978.
- RUBINIĆ Ignac: Izvod iz studije »Pomorski faktori koji utječu na utvrđivanje gravitacionih područja luka«, Prilog investicionom programu razvika riječke luke za period 1961 — 1975., Ekonomska studija br. II/7, Štampano kao rukopis, Rijeka, 1958.
- SUYKENS F.: European Seaport Policy (concluded) Ports and Harbors — Tokyo, 11, 1979.
- STUCHTEY R.: Port Competition and Marketing, Port Management Textbook 2, Institute of Shipping Economics, Bremen, 1978.
- VOORHAMME R. — WINKELMANS W.: The Influence of Port Dues and Basic Port Infrastructure on Port Traffic, Ports and Harbors, Tokyo, 10, 1982.
- WILLIAMSON Eric: Problems of Port Congestion, Report of the Group of Experts, 10th IAPH Conference, Houston 1977.
- WILLIAMSON Eric: The Port Contribution to International Trade and Development, 10th IAPH Conference, Houston 1977.