

Dr. sc. **Blanka Kesić**
Dr. sc. **Dragan Čišić**
Pomorski fakultet
Rijeka, Studentska 2

Pregledni rad
UDK: 656.61.001.76 (497.5)

PRILOG STRATEGIJI POMORSTVA REPUBLIKE HRVATSKE – PRIJEDLOG MJERA I CILJEVA

U članku se daje analiza postojećeg stanja pomorstva u Republici Hrvatskoj, s posebnim naglaskom na složenost i uvjetovanost komponenata sustava. U drugom dijelu prikazane su mjere i ciljevi razvitka pomorstva, s ciljem revitalizacije pomorskoga gospodarstva. Treći dio predstavlja mjere i ciljeve razvoja djelatnosti pomorstva, a u zaključku je naznačeno strateško opredjeljenje koje je osmišljeno, profilirano i dimenzionirano da potakne gospodarski rast, zapošljavanje i stvaranje dodanih vrijednosti u pomorstvu.

Ključne riječi: strategija, pomorstvo, globalizacija, razvoj

1. POSTOJEĆE STANJE

Strategija razvitka pomorstva Republike Hrvatske polazi od osnovne premise osmišljavanja sadržaja i načina uporabe u funkciji svih segmenata pomorskog sustava i to tako da se očuvaju i zaštite svi njegovi segmenti te da se potakne gospodarski rast, zapošljavanje i stvaranje dodanih vrijednosti.

Pomorstvo je složen sustav segmentiran na djelatnosti različitih tehničko-tehnoloških, ekonomskih i pravnih obilježja. Iako je prisutna značajna diverzificiranost između pojedinih komponenata pomorskog sustava, među njima postoji i uska međusobna uvjetovanost, što je potrebno akceptirati za definiranje razvojnih mjera i ciljeva. Pomorstvo se definira kao "sve djelatnosti i vještine na moru i u svezi s morem". Primjerice, u Europi se u pomorstvo ubraja pomorski prijevoz, brodogradnja, iskorištavanje mora i podmorja, riječno brodarstvo, eksploatacija luka, pomorska privreda i usluge, ribarstvo, nautički turizam i ratna mornarica, te se njihovi učinci ujedinjuju u izračunu utjecaja na ukupan ekonomski sustav zemlje.

Pomorstvo kao cjelovit sustav i svaki segment tog sustava, ako se želi optimizirati njegov utjecaj na promet i gospodarstvo neke primorske zemlje, treba svrsishodno razvijati, a ne stihijski donositi kratkoročna rješenja. Temeljna polazna točka za definiranje ciljeva i mjera pri donošenju odgovarajuće pomorske politike, jesu razrađena i konzistentna zakonska rješenja koja, s jedne strane,

otvaraju mogućnost valoriziranja mora i priobalja, a s druge osiguravaju zaštitu i sigurnost toga prirodnog fenomena i privrednog resursa.

More je prirodni, ekonomski i pravni fenomen. Izvor života na zemlji i bitan čimbenik njegova održavanja zbog svojih jedinstvenih značajki, upravo je more. Zemlje koje imaju more i narodi koji imaju pamet da ga znaju koristiti, već su u samom početku u velikoj prednosti u odnosu prema zemljama bez vlastita izlaza na more. Cilj i smisao razvitka svake primorske države jest razviti osmišljen i cjelovit pomorski sustav i postati *pomorska zemlja*.

Posebna gospodarska i geopolitička dimenzija Republike Hrvatske u tome je što je u cijeloj dužini smještena na istočnoj obali Jadrana. Oko 600 kilometara zračne linije hrvatskog priobalja, kada se obuhvate rubovi svih 1 185 otoka, grebena i hridi, pretvara se u 5 835,5 kilometara obale, što je najznačajniji prirodni i gospodarski resurs koji treba odgovarajuće valorizirati, višeznačno ga osmisliti i sustavno zaštititi.

Aktualni trenutak hrvatskoga pomorstva kao vitalnog segmenta cjelovita nacionalnoga gospodarstva, može se ocijeniti izrazito nezadovoljavajućim. Zadnje je desetljeće obilježeno ne samo stagnacijom, nego i opadanjem svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz more i za more. Takav je opadajući trend ne samo gubitak za nacionalno gospodarstvo, već znači upozoravajuće zaostajanje za svjetskim događanjima u pomorstvu i prometu.

Uloga pomorstva u gospodarskom sustavu Hrvatske trebala bi biti temelj razvitka nacionalnoga gospodarstva i misao vodilja u definiranju strateških ciljeva uspješnog uklapanja Hrvatske u europske i svjetske prometne i privredne tokove budući da je pomorstvo jedna od rijetkih privrednih aktivnosti u Hrvatskoj koja se oduvijek nalazi na svjetskom – globalnom tržištu.

Svjetsko pomorstvo (brodarstvo i luke, sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša, obrazovanje) više nije tradicionalno. U cijelosti je promijenjen pristup k tome prometnom i gospodarskom segmentu. Poprimilo je značajke visoko-industrijalizirane i tehničko-tehnološki napredne gospodarske grane uz uporabu novih tehnologija i informatizacije, s ciljem postizanja optimalnih logističkih i ekonomskih efekata.

Evolucija svjetskog pomorstva koja je obilježena globalizacijskim procesima, liberalizacijom i normizacijom, pruža velike mogućnosti onima koji se pravodobno i učinkovito prilagode novim uvjetima i pravilima ponašanja na jedinstvenoj i cjelovitoj svjetskoj pomorskoj sceni.

Iako Hrvatska raspolaže iznimnim prirodnim i ljudskim potencijalima, pomorstvo je kao gospodarska djelatnost nerazvijeno zbog:

- neodgovarajuće tehničko-tehnološke opremljenosti
- nepostojanja osmišljene pomorske politike
- nepraćenja europskih i svjetskih tendencija u pomorstvu
- nekonzistentnih zakonskih rješenja u oblasti pomorstva
- neusklađenog razvoja pojedinih segmenata pomorskog sustava
- nekompatibilnosti s ostalim prometnim i gospodarskim sustavima.

Proces zaostajanja i propadanja hrvatskog pomorstva u svim njegovim segmentima dugotrajan je i rezultat je mnogobrojnih negativnih objektivnih i subjektivnih okolnosti, od kojih su najznačajnije:

- neujednačeno i nesinkronizirano djelovanje na tržištu, tj. neudruženost u strateške alijanse s nekim od dugogodišnjih partnera, kao što su npr. lučka poduzeća, osiguravajuća društva, špediteri ili brodari
- "eho-efekti" domaćih gospodarskih i političkih zbivanja
- neodgovarajuća menadžerska struktura
- tradicionalna ispolitiziranost rješavanja prioriteta u lučkom sustavu
- nedefinirani odabir gospodarskih partnera na razini države, koji bi bili zainteresirani za razvoj hrvatskoga lučkog sustava
- nedorečena lučka politika, a s tim u vezi nazadovanje hrvatskoga lučkog sustav prema opsegu i strukturi prometa i tehnološkom razvoju
- izolacija lučkog sustava hrvatske u odnosu na gravitacijsko nacionalno i međunarodno zaleđe
- neodređivanje prioriteta u nacionalnome lučkome sustavu
- nikad riješeno pitanje izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima
- nerazumijevanje utjecaja gospodarskih integracija u svijetu na poslovanje hrvatskih brodara na svjetskom tržištu morskog brodarstva, s obzirom na njihov značajan udio u prijevozu između inozemnih luka
- neodređivanje uvjeta angažiranja inozemnih brodara u nacionalnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni
- registracija brodova trgovačke mornarice u međunarodnim registrima zastava pogodnosti
- neriješena pitanja automatizma socijalnog i zdravstvenog osiguranja članova posade brodova hrvatskih brodara bez obzira na zastavu.

2. MJERE I CILJEVI RAZVITKA POMORSTVA

Pomorstvo je složen sustav, od vitalnog značenja za gospodarski život svake primorske zemlje. Hrvatsko je pomorstvo zapušteno i devastirano. Ostvarivanje mjera s ciljem revitalizacije pomorskoga gospodarstva dugoročan je i složen proces koji mora biti osmišljen tako da se:

- dostignu aktualna događanja konkurentnih susjednih država i prometnih
- odrede prioriteta unutar cjelovitoga pomorskog sustava i pojedinih djelatnosti
- definiraju rokovi obavljanja zacrtanih zadataka
- odrede nositelji programskih ciljeva
- izradi transparentan i fleksibilan model prilagođavanja aktualnim trendovima svjetskoga pomorskog tržišta i prometnih pravaca.

Susjedne države Slovenija i djelomično Italija, koje imaju vrlo sličan zemljopisan položaj kao Hrvatska, čak s mnogo manje prirodnih prednosti

iskoristile su svoj geoprometni i primorski položaj. Dovoljan je primjer razvitka luka Trst i Kopar u zadnjem desetljeću. U tom smislu Hrvatska mora:

- iskoristiti razvedenost i dužinu Jadranske obale
- uklopiti riječku luku u sustav sjevernojadranskih luka
- profilirati i dimenzionirati, uz odgovarajući način privatizacije, pomorsku putničku flotu
- iskoristiti komparativne prednosti u razvijanju nautičkog turizma
- afirmirati kružna putovanja i pripadajuće terminale, kroz kulturno-povijesnu baštinu istočne obale Jadrana.
- integrirati pomorski sustav s nacionalnim i međunarodnim prometnim i ekonomskim sustavima uporabom informacijskih tehnologija.

Složenost suvremenoga pomorskog sustava, a zaostalost nacionalnog pomorstva, traži postupno prilagođavanje aktualnim tendencijama jer je potrebno:

- premostiti vremensku barijeru
- osigurati značajna financijska sredstva
- uspostaviti suvremeni način razmišljanja
- uklopiti se u nove tehnologije i digitalnu ekonomiju
- osposobiti odgovarajuće kadrove.

Razvijanje pomorstva u funkciji oplemenjivanja turističke ponude, jedan je od strateških ciljeva hrvatskoga pomorskoga gospodarstva jer znači:

- razvijanje nacionalnog brodarstva i luka
- financijska ulaganja s brzim i velikim povratnim efektom
- jednostavno zaobilazanje vremenske barijere koja treba pri izgradnji kopnenih prometnica.

Razviti Hrvatsku iz primorske u suvremenu pomorsku državu znači, selektivno i osmišljeno koristeći raspoložive prirodne resurse i potencijale, unapređivati i osuvremenjivati djelatnosti pomorskoga gospodarstva. Sukladno Ustavu Republike Hrvatske, more, morska obala i otoci kao prostori izrazita gospodarskog i ekološkog značenja, od posebnog su interesa i imaju osobitu nacionalnu zaštitu te čine prema Pomorskom zakoniku pomorsko dobro. Radi oživljavanja i vrednovanja mora i priobalja, Republika Hrvatska treba pokrenuti i uspostaviti cjeloviti model integralnog upravljanja pomorskim dobrom uz osiguranje maksimalne gospodarske dobiti te zaštitu i očuvanje prirodnih resursa. Koncesijski sustav na pomorskom dobru mora biti jasan i transparentan i to tako da se odredi kako vrednovati pomorsko dobro i određivati koncesijske naknade ali uz jačanje ekonomske i pravne sigurnosti koncesionara.

Pomorsko je dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku i ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava i/ili koristi se pod uvjetima i na način propisan zakonom. Svakome je dopušteno upotrebljavati i/ili koristiti se pomorskim dobrom prema njegovoj prirodi i namjeni, a u skladu sa zakonom. Pomorskim dobrom upravlja, održava ga i zaštićuje Republika Hrvatska

neposredno i/ili preko županija. Pomorsko dobro u okviru obalnog područja složeni je sustav koji zahtijeva integralni pristup upravljanja gospodarskim resursima.

Pomorskim zakonodavstvom Republike Hrvatske potrebno je

- Osigurati institucionalne i zakonske okvire koji će omogućiti trajno održivo korištenje prirodnih resursa pomorskog dobra.
- Osigurati institucionalne i zakonske okvire koji će trajno pružiti pomorskom dobru odgovarajuću zaštitu, očuvati biološke raznolikosti obalnih ekosustava, spriječiti zagađivanje, nezakonitu izgradnju i nezakonito korištenje pomorskog dobra.
- Pokrenuti proces integralnog modela upravljanja pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima koji će na koordiniran način očuvati prirodne resurse pomorskog dobra te osigurati i omogućiti održivi gospodarski razvoj na pomorskom dobru uz osiguranje maksimalne gospodarske dobiti.
- Treba uspostaviti jasan i transparentan decentralizirani koncesijski sustav na pomorskom dobru, kao i model vrednovanja pomorskog dobra i određivanja koncesijske naknade, a s ciljem jačanja pravne sigurnosti koncesionara.
- Uspostaviti učinkovit upravni i inspekcijski nadzor u provođenju propisa o pomorskom dobru.
- Odrediti granice pomorskog dobra na morskoj obali, obilježiti pomorsko dobro na zemljištu, provesti postupak izvlaštenja i evidentirati pomorsko dobro kao opće dobro u zemljišnim knjigama.

Sukladno prethodno predloženim mjerama, aktualnu zakonsku regulativu trebalo bi ažurirati tako da se donesu sljedeći zakoni i pripadajući podzakonski akti:

- Zakon o pomorskom dobru. U okviru Pomorskog zakonika samo propisati osnovne pravne pojmove instituta pomorskog dobra.
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o morskim lukama.
- Zakon o obalnoj straži Republike Hrvatske.
- Sukladno Zakonu o prostornom uređenju, Vlada Republike Hrvatske treba donijeti propise za provođenje Zakona o uređenju i zaštiti obalnog područja mora i voda.

Za ostvarenje ovakvih ciljeva i zadataka nositelji su sve razine odlučivanja, od tvrtki do resornih ministarstava, s tim da se valorizira utjecaj struke i znanja, a minorizira utjecaj politike. S obzirom na složenost i važnost pomorskog sustava, *preporuča se osnivanje zasebnog ministarstva pomorstva*. Dodatni je argument tome da razvijene primorsko-pomorske zemlje imaju čak ministarstvo mora.

Da bi pomorski sustav mogao biti konkurentan u novim globalizacijskim uvjetima, potrebno ga je integrirati u jedinstvenu cjelinu s nacionalnim prometnim sustavom uporabom informacijskih tehnologija elektroničkoga gospodarstva. Posebno je istaknut uvjet informacijskog povezivanje sa zemljama

zaleđa, s ciljem smanjenja troškova i povećanja konkurentnosti, uklapanja u nove ekonomske tokove i odgovarajućeg vrednovanja hrvatskoga pomorskog pravca.

Usklađivanjem s tendencijama razvitka novih tehnologija, dugoročno je potrebno pristupiti razvoju integralne informacijske i logističke infrastrukture pomorstva i prometa Republike Hrvatske. Vlada treba poticati i financirati stvaranje telekomunikacijske i informacijske mreže pomorstva i prometa. Početni bi koraci trebali biti napravljeni u lukama kao čvorištima integracije domaćega i međunarodnih gospodarskih sustava

Geoprometni položaj Hrvatske obilježen je izrazito dugačkom i razvedenom obalom. Takav prirodni atribut neizbježno uvjetuje odgovarajuću prometnu povezanost i to:

- longitudinalno povezivanje obale
- transverzalne veze kopno-otoci
- transverzalne veze između istočne i zapadne obale Jadranskog mora.

Uzdugoobalno povezivanje hrvatskog priobalja moguće je suvremeno provesti kopnenim prometnicama, odnosno morskim putem. Postojeća Jadranska magistrala ni po kojim kriterijima ne udovoljava suvremenim uvjetima prometa u funkciji povezivanja obale, razvijanja turizma, luka ili bilo kojih drugih gospodarskih djelatnosti uz obalu. Planira se izgradnja suvremene autoceste odnosno Jadranske željeznice, što je zasigurno jedan od prometnih prioriteta Hrvatske, ali takve kapitalne investicije traže, uz ostalo, i veliko vrijeme. Tu vremenski skupu i dugotrajnu barijeru moguće je, ali i neophodno, prevladati organiziranjem suvremene *Plave autoceste*. More kao prometni put ne traži ni posebna ulaganja ni vrijeme za njegovu izgradnju.

Plava autocesta s brojnim priključcima prema otocima, bila bi suvremena longitudinalna i transverzalna prometnica koja bi značila oživljavanje obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na more od luka preko brodara do turizma i ribarstva.

Prijevoz *Plavom autocestom* mogao bi imati dva različita pristupa:

1. brzi pomorski prijevoz
2. turistička putovanja kombinacijom trajekta i broda za kružna putovanja.

Moguće provedbene varijante jesu:

1. koncesioniranje stranih brodara
2. domaća flota.

Druga varijanta daje posebne mogućnosti razvoja domaćih brodara i brodograđevne industrije, izgradnjom novih specifičnih brodova uz financijsku potporu države domaćoj brodogradnji korištenjem dugogodišnjeg iskustva i znanja hrvatskih brodograditelja. Kao prijelazno rješenje moguće je i koncesioniranje stranih brodara, posebice s obzirom na izražene sezonske oscilacije ove djelatnosti.

Uređenje takve prometnice traži osmišljene smjernice i istraživanja te izradu posebne multidisciplinarnе studije (turizam, poljoprivreda, promet, brodogradnja, brodarstvo, graditeljstvo).

Ulaganja u uspostavljanje i održavanje takva oblika prijevoza koji je u postojećim okolnostima jedini mogući oblik u Hrvatskoj, značila bi velike dobiti jer bi multiplikativni faktori na cjelokupno nacionalno gospodarstvu bili višestruki, posebice u funkciji poboljšanja prometne povezanosti i oplemenjivanja turističke ponude.

3. MJERE I CILJEVI DJELATNOSTI POMORSTVA

S obzirom na područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi te moguću utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo te vanjskotrgovinsku razmjenu, *morsko je brodarstvo* gospodarska djelatnost kojoj država mora posvetiti posebnu pozornost. Hrvatska trgovačka i putnička mornarica ima perspektive razvoja, a kao posljedica dugotrajnih procesa, i to:

- pomorske tradicije
- primorskog položaja u odnosu na nacionalno i međunarodno zaleđe
- tradicionalno uspostavljenih poslovnih komunikacija i
- neposrednog utjecaja na razvoj, za Hrvatsku strateških gospodarskih djelatnosti kao što su turizam, brodogradnja i prometna infrastruktura i općenito nesmetan tok prometa i ljudi i dobara unutar Republike Hrvatske, prema pomorskim zemljama i iz prekomorskih zemalja te prema zemljama gravitacijskog područja Republike Hrvatske i iz zemalja gravitacijskom područja Hrvatske.

Ciljevi razvoja morskog brodarstva u Hrvatskoj prema navedenom jesu:

- Optimizirati kapacitete i zadržati tržišta kao vitalni minimum.
- Povećati udio nacionalnih brodara u lučkom prometu nacionalnih luka i privlačiti terete gospodarskih subjekata gravitacijskog područja.
- Profilirati i dimenzionirati linijske brodare.
- Prilagođavati se administrativnim zahtjevima Europske unije.
- Revitalizirati kružna putovanja s ishodištem u jednoj ili više hrvatskih luka.

Mjere za morsko brodarstvo potpuno su transparentne, a dijelom se već primjenjuju:

- Suradnja što većeg broja relevantnih subjekata na projektu razvoja nacionalnoga lučkog sustava i određivanja prioritetskoga nacionalnog lučko-prometnog pravca.
- Suradnja organizacija morskog brodarstva i relevantnih domaćih i inozemnih gospodarskih subjekata koji sudjeluju u prekomorskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni koristeći hrvatski lučki sustav, s obzirom na razvijanje nacionalne svijesti o potrebi korištenja domaćeg sustava luka i izmjerljive ekonomske koristi.
- Poduzeti aktivnosti na tehnološkom osuvremenjivanju trgovačke mornarice prema karakteristikama vodećih svjetskih pomorskih zemalja.

Morske luke ključni su podsustav pomorskog sustava i akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti zemlje. Tendencija razvoja morskih luka u svijetu usmjerena je ka:

- koncentraciji prometa na manji broj većih luka
- koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci
- težnji za većom dodatnom vrijednošću (oplemenjivanje i dorada robe)
- suvremenim prometnim vezama sa zaleđem
- većoj autonomnosti upravljanja lukom.

Hrvatski lučki sustav potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati. U budućnosti kao teretne luke mogu se razvijati luke Rijeka i Ploče, a u pomorskom putničkom prometu makrologistički centri trebali bi postati luke Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik. Mjerama lučke politike s ciljem osmišljenog profiliranja hrvatskih luka potrebno je definirati, konkretizirati i pojednostavniti:

- načine financiranja i veličine ulaganja u lučku infrastrukturu
- izgradnju kopnenih prometnica prema kopnenom zaleđu
- način određivanja lučkog područja i dodjele koncesija
- upravljanje u lukama od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku odnosno županijskim i lokalnim lukama.

Osnovni strateški ciljevi razvitka hrvatskoga lučkog sustava u sadržajnom smislu oslanjaju se na ciljeve gospodarskog i prometnog razvitka Hrvatske jer ih je gotovo nemoguće promatrati izdvojeno od postojećih i mogućih gospodarskih i prometnih razvojnih opredjeljenja. S tim u svezi, osnovni strateški ciljevi razvitka lučkog sustava jesu:

- Razvijati aktualne tehnologije transporta i informacijskog ujedinjavanja svih sudionika prometa.
- Dovršiti postupak pretvorbe i privatizacije te provesti postupak dodjele koncesija u lukama. Da bi se strani kapital privukao zakonskim rješenjima, potrebno je omogućiti duži vijek trajanja koncesijskih ugovora. Pritom treba uzeti u obzir da za obavljanje djelatnosti u lukama mogu postojati četiri osnovna tipa koncesijskih ugovora: ugovor o prvenstvenoj koncesiji, ugovor o koncesiji, ugovor o najmu tipa *lease* i franšizni ugovor. Proces pretvorbe i privatizacije glavnih hrvatskih morskih luka treba biti dovršen do kraja 2000. godine, a postupak dodjele prvenstvene koncesije (sukladno članku 62. Zakona o morskim lukama, što pretpostavlja potpisane i prihvaćene ugovore o prvenstvenoj koncesiji) okončan do kraja ožujka 2001. godine. Inače moglo bi doći u pitanje ostvarenje razvojnih procesa luka predviđenih desetogodišnjim planovima razvitka.
- Modernizirati tehnološki zastarjele kapacitete privlačenjem stranog kapitala, ponajprije preko različitih koncesijskih ugovora osposobiti lučke terminale za konkurentniji pristup tržištu pomorskih usluga.

- Uspostaviti koordinirani pristup svih sudionika u realizaciji prometne usluge na prometnim pravcima s ciljem podizanja kvalitete usluge i postizanja konkurentne cijene na prometnom tržištu.
- Ubrzati postupke svestranog aktiviranja slobodnih lučkih zona u morskim lukama.
- Utvrditi prioriteta ulaganja u prometnu infrastrukturu i poboljšati prometne veze luka sa zaleđem.
- Poticati uvođenje suvremenih tehnologija transporta i informacijskih tehnologija ujedinjavanja svih sudionika lučkog sustava.
- U skladu s razvitkom slobodnih lučkih zona, stvoriti uvjete za razvitak pojedinih profitabilnih lučkih djelatnosti.
- Poticati i razvijati *feeder*-servis između hrvatskih i mediteranskih luka te uspostavljati brodskih linijskih veza između hrvatskih i mediteranskih luka.
- U skladu s mogućnostima ulagati u održavanje i razvitak otočnih trajektnih i obalnih luka, s ciljem kvalitetnijeg povezivanja otoka i obalnog područja.
- Razvijati otočne, trajektne i obalne luka, luke za prihvat suvremenih brodova za kružna putovanja te luke nautičkog turizma (marina) u skladu s potrebama putničkog prometa i razvitka turizma.

Ostvarivanje i primjena mjera kojima se unapređuje razina *sigurnosti plovidbe* u najvećem je dijelu u nadležnosti tijela državne uprave, a tek u manjoj mjeri ustanova i drugih subjekata.

S ciljem ostvarivanja strateških mjera, državna politika mora osigurati:

- potrebna sredstva i osoblje, i
- usuglašavanje i suradnju državne uprave, državnih službi, znanstvenih i drugih ustanova te drugih uključenih pravnih subjekata.

Financijska sredstva za osoblje koje izravno nadzire primjenu propisa i opremu koju koristi, valja osigurati u okviru državnog proračuna najmanje u mjeri u kojoj je Republika Hrvatska preuzela stanovite obveze prema međunarodnoj zajednici (prije svega potpisivanjem međunarodnih konvencija i drugih ugovora). Pritom se pretpostavlja da se sredstva i oprema u vlasništvu drugih državnih službi, pravnih i fizičkih osoba, koja mogu biti korištena pri traganju, spašavanju i sprečavanju ili uklanjanju onečišćenja, koriste temeljem posebnih ugovora uz odgovarajuću naknadu vlasnicima.

Usuglašavanje i suradnja državne uprave, državnih službi, znanstvenih i drugih ustanova te drugih uključenih pravnih subjekata nameće se kao obveza zbog ovih razloga:

- provedba obveza preuzetih potpisivanjem međunarodnih konvencija i drugih ugovora nameće uključivanje većeg broja službi, ustanova i drugih subjekata, svaki u svom dijelu nadležnosti, pa u slučaju neusuglašenog djelovanja može doći do ugrožavanja ili nedovoljne zaštite interesa Republike Hrvatske odnosno do neracionalnog trošenja financijskih sredstava, korištenja raspoložive opreme i/ili neučinkovitog rada;

- ograničeni broj raspoloživog osoblja visoke stručnosti nameće potrebu njihova sudjelovanja u više različitih djelatnosti, odnosno prema prevladavajućim potrebama u pojedinom trenutku.

Predložene strateške mjere mogu se učinkovitije ostvariti izmjenom strukture državne uprave i to alternativno:

- osnivanjem posebnog ministarstva nadležnog samo za pomorstvo
- osnivanjem posebne službe (Obalna straže) u okviru postojećeg Ministarstva.

U oba slučaja nužno je objediniti državne službe koje "izlaze na more" odnosno koje na bilo koji način sudjeluju u osiguranju željene razine sigurnosti plovidbe. Navedene izmjene podrazumijevaju:

- zadržavanje postojećeg broja djelatnika te
- znatnu izmjenu organizacijske sheme odgovornosti, radnih zadataka i načina.

Strateške mjere u okviru sprječavanja nezgoda brodova i brodica uključuju:

- proglašavanje Jadranskog mora posebno osjetljivim područjem (*Particularly Sensitive Area*), u skladu s odredbama konvencije MARPOL 73/78 i rezolucije Skupštine IMO-a A.720(17), kako je izmijenjena i dopunjena
- uspostavljanje sustava usmjerene plovidbe u području srednjeg Jadrana te, posebice, u području sjevernog Jadrana
- uspostavljanje sustava izvješćivanja s brodova (*Ship Reporting System*), u suradnji s Republikom Slovenijom i Republikom Italijom i sukladnom rezoluciji Skupštine IMO-a A.851(20)
- uspostavljanje potpune pokrivenosti pomorskim komunikacijskim sustavom u području teritorijalnog mora i unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske
- uspostavljanje sustava nadzora plovidbe (*Vessel Traffic Service*) u lučkim područjima i na prilaznim putovima prema lučkim središtima s najvećim putničkim odnosno teretnim prometom, posebice prometa štetnih i opasnih tvari (Rijeka, Split),
- očuvanje i unapređenje nadzora tehničke ispravnosti brodova i brodica
- unapređenje provjere tehničke ispravnosti stranih (PSC) i domaćih (FSC) brodova i brodica
- provedba drugih obveza prema međunarodnim konvencijama (primjerice mogućnost prihvata otpadnih voda)
- unapređenje sustava provjere osposobljenosti pomoraca.

Potrebno je provoditi *zaštitu morskog okoliša* radi očuvanja blagodatni mora i kulturne baštine, otoka, priobalja i atmosfere koja predstavljaju izvor hrane, mjesta za sport, rekreaciju i odmor, provedbu gospodarskih aktivnosti, ribolov.

Učinkovitost zaštite ovisi i o novčanim sredstvima koja treba postupno povećavati prema mogućnostima proračuna Republike Hrvatske i pronalaziti druge izvore financiranja kao što su: lokalne uprave i samouprave; turističko

gospodarstvo; međunarodni izvori – banke, banke za razvoj, financijske institucije i donatori; povećanjem pristojbi i taksi; odnosno neka onečišćivač plaća.

Posebno je potrebno omogućiti daljnji razvoj nautičkog turizma i turizma općenito na načelu očuvanosti dijela Jadranskog mora .

Učinkovito odlaganje zauljenih voda, štetnih, opasnih i nezdravih tvari, sanitarnih otpadnih voda, smeća i otpada te, u budućnosti, štetnih plinova i para, osobito ugljikovodika i klorofluorouglijaka, balastnih voda i zbrinjavanje boja s biostaticima, preduvjet je zaštite morskog okoliša.

Primjena pristupa *Coast Zone Managementa* uvjetuje nadzor nad svim djelatnostima na obali na udaljenostima i do stotinjak kilometara od mora budući da se zagađenje na obali vrlo brzo očituje i na moru.

Pravilno provođenje postavljenih ciljeva uz dosljedno pridržavanje predloženih mjera, nemoguće je bez obrazovanih kadrova. Osmišljeni razvoj zaostalog pomorskog sustava jedne bogate primorske zemlje potrebno je provoditi tako da se uvažavaju nacionalni, gospodarski, zakonski i politički resursi, polazeći od početne premise da je svjetsko more jedno i da je svjetsko pomorsko tržište jedinstveno.

Mjere zaštite morskog okoliša trebaju:

- omogućiti učinkovito odlaganje otpadnih tvari: zauljenih voda, štetnih, opasnih i nezdravih tvari, sanitarnih otpadnih voda, osobitu pozornost posvetiti prihvatnim uređajima u lučicama, marinama i uvalama, gdje borave nautički i drugi turisti
- unaprijediti suradnju i zajedničko djelovanje sustava zaštite od onečišćenja morskog okoliša s odgovarajućim službama u susjednim državama – Republici Sloveniji i Republici Italiji.
- poboljšati raspoloživost osoblja i sredstava za čišćenje onečišćenja morskog okoliša u rizičnim situacijama
- osigurati kreditiranje ili porezne olakšice za nabavu uređaja za obradu ispušnih plinova iz energetskih postrojenja na pomorskim brodovima
- uspostaviti Obalnu stražu
- unaprijediti i strogo provoditi kaznene odredbe za počinitelje onečišćenja
- primijeniti načela *Coast Zone Managementa* = Upravljanje priobalnim područjem stalna je aktivnost usmjerena na izvođenje radova, prirodne resurse, investicijska sredstva i vrijeme radi ostvarivanja željenih: mjesta za odmor i rekreaciju, opreme za sigurnu plovidbu, kvalitete vode, agrokulture, marikulture i ribolova, stanogradnje u priobalju, zaštitu biotopa i atmosfere te sprječavanje porasta razine mora.

Obrazovanje pomorskih stručnjaka u svijetu, bilo za rad na brodu ili na kopnu, karakteriziraju ova obilježja:

- stalno provjeravanje znanja i potvrđivanje osposobljenosti na međunarodnom tržištu
- trajna potreba za kontinuiranim obrazovanjem i usavršavanjem u skladu s općim tehnološkim razvitkom

- multidisciplinarnost programa i programskih sadržaja
- visok stupanj znanja i sposobnosti usmjerenih k sigurnosti i zaštiti ljudskih života i materijalnih dobara
- visok stupanj svijesti i odgovornosti za očuvanje i zaštitu morskog okoliša
- sposobnost upravljanja ljudskim resursima u posebnim uvjetima (npr. brod kao posebna multinacionalna i multikulturalna zajednica, upravljanje i ponašanje u izvanrednim/opasnim situacijama itd.).

Pomorsko obrazovanje treba poštovati i uskladiti domaće i međunarodne norme i interese te posebno dati pomorskom stručnjaku jednake šanse za zapošljavanje i nastavak radne karijere na kopnu s jednakim pravima i obvezama kao i svakome drugom akademski obrazovanom građaninu, nakon što pomorski časnik u prosjeku 8-12 godina provede u službi na moru te nakon što je u sustavu kontinuiranog obrazovanja stekao sva potrebna ovlaštenja.

4. ZAKLJUČAK

Gospodarska strategija Republike Hrvatske kao temeljni cilj mora zacrtati razvijanje pomorstva uzduž 6.000 kilometara obale i na svojih tisuću otoka. Takvo strateško opredjeljenje mora biti osmišljeno, profilirano i dimenzionirano da bi potaknulo gospodarski rast, zapošljavanje i stvaranje dodanih vrijednosti u pomorstvu.

Da bi pomorski sustav mogao biti konkurentan u novim globalizacijskim uvjetima, potrebno ga je integrirati u jedinstvenu cjelinu, s nacionalnim prometnim sustavom uporabom informacijskih tehnologija digitalne ekonomije te posebno stvarati zajedničke informacijske i logističke sustave sa zemljama zaleđa.

Uloga pomorstva u gospodarskom sustavu Hrvatske trebala bi biti temelj razvitka nacionalnoga gospodarstva i misao vodilja u definiranju strateških ciljeva uspješnog uklapanja Hrvatske u europske i svjetske prometne i privredne tokove.

Hrvatski lučki sustav potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati. U budućnosti, kao teretne luke mogu se razvijati luke Rijeka i Ploče, a u pomorskome putničkom prometu makrologistički centri trebali bi postati luke Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik.

Predlaže se stvaranje "Plave autoceste" s brojnim priključcima prema otocima. To bi bila bi suvremena longitudinalna i transverzalna prometnica koja bi značila oživljavanje obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz more i na more od luka preko brodara do turizma i ribarstva, uza stvaranje novih turističkih vrijednosti.

Temeljem nabrojanih načina ostvarivanja, posebno se nameću sljedeći zaključci, kao mjere koje bi mogle bitno i brzo stvoriti preduvjete razvitka pomorstva u Republici Hrvatskoj, posebice s ciljem povećanja gospodarskog rasta, novog zapošljavanja i stvaranja dodatnih vrijednosti:

1. S ciljem koordiniranja cjelokupnog sustava, potrebno je stvoriti zasebno ministarstvo pomorstva.

2. S ciljem praćenja stanja u svijetu, definiranja ciljeva i pružanja potpore, potrebno je stvoriti zasebno stručno tijelo koje bi služilo kao čimbenik stvaranja kritične mase znanja za potrebe uvođenja novih tehnologija i postupaka. To bi tijelo moglo biti ili Institut za pomorstvo, kao primjerice u Italiji, ili državni ured za pomorstvo, kao primjerice u Irskoj.

Te bi državne ustanove bile regulator i moderator provedbe preustroja i promotor osmišljavanja učinkovita, svrhovita i cjelovita pomorskog sustava Republike Hrvatske.

LITERATURA

- [1] I. Ban, Hrvatske morske luke – svjetska koncepcija na mediteranskom (jadranskom) prostoru, *Naše more*, 41(1-2), Dubrovnik, 1994.
- [2] V. Cerić, A Turina, *Pomorska privreda*, Transjug, Rijeka, 1973.
- [3] D. Čišić, B. Kesić, D. Zec, Network analysis applied to freight transport communications proceedings 12th Bled Electronic Commerce Conference, Bled, Slovenija, 7.-9. lipnja, 1999.
- [4] D. Čišić, P. Komadina, B. Kesić, Simulation of the transport supply chain document flow IAME 2000 – proc. International asociation of the maritime economists, Napulj, 2000.
- [5] Č. Dundović, Prostorna hijerarhija lučkog sustava i pomorsko gospodarstvo Hrvatske, *Suvremeni promet*, God. 17, br. 1-2, Zagreb, 1997.
- [6] Č. Dundović, Hrvatski lučki sustav danas i sutra, *Zbornik radova Pomorskog fakulteta u Rijeci*, God. 7., Sv. 2., Rijeka, 1993., str. 151.-161.
- [7] H. E. Haralambides, S. Tsolakis, C. N. M. Cheung Tam He, The Global Outlook of Liner Shipping and Port Networks in the Information Society of the 21st Century, 16th Interbational Port Logistics Conference, 6.-8. veljače 2000., Aleksandrija
- [8] B. Kesić, Konkurentna sposobnost riječke luke na sjevernojadranskom prometnom pravcu, *Zbornik radova Pomorskog fakulteta u Rijeci*, Rijeka, 1993.
- [9] B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, *Fakultet za pomorstvo i saobraćaj*, Rijeka, 1992.
- [10] B. Kesić, Č. Dundović, D. Čišić, Ports in digital world. Proceedings 3rd International Conference on Traffic Science, 7.-9. listopada 1999., Portorož
- [11] B. Kesić, H. Baričević, D. Čišić, Towards the cost-benefit analysis of the usage of electronic documents in transport Global logistics for the new millenium Proc. Of the 5th international symposium on logistics 12th-15th july 2000 – Iwate Perfectorial University Japan
- [12] P. Komadina D. Čišić, D. Zec, Implications of electronic commerce technologies on transport logisitcs *Promet*. 2 (1999), suppl. 4, str. 85.- 87.
- [13] K. Kylaheiko, D. Čišić, P. Komadina, Application of transaction costs to choice of transport corridors, *Promet* 2 (1999), suppl. 4, str. 95.-100.

- [14] Ivan Mencer, Morsko brodarstvo Republike Hrvatske – Kompleksan proizvod u specifičnom poslovnom okruženju, Ekonomski pregled 7–8, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 1999., str. 836.–853.
- [15] Ivan Mencer, Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1990.
- [16] Ivan Mencer, Vanja Frančišković, Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, 5–6, 1995., str. 433.–451.
- [17] S. S. Peteresen, Maritime Education and Training – The BIMCO/ISF Manpower 2000 Update, Solving MET Issues, 11th IMLA Conference on Maritime Education and Training, Malmö, 2000.
- [18] B. Pritchard, Novija kretanja u svjetskom pomorskom školstvu. Pomorski zbornik, Rijeka, 1992.

Summary

A CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT STRATEGY OF THE MARITIME AFFAIRS IN THE REPUBLIC OF CROATIA – PROPOSED MEASURES AND GOALS

The paper aims at analyzing the prevalent conditions of the maritime affairs in the Republic of Croatia, strongly emphasizing the component systems, being conditioned and complex. The second part of the paper deals with the measures and goals of the development of maritime affairs, aiming at reviving the maritime economy. The third part presents the measures and goals of the development of maritime affairs, while the conclusion points out to the strategic commitment which is theoretically organized, well defined and dimensioned to induce the economic growth, employment and creation of added values within the maritime affairs.

Key words: strategy, maritime affairs, globalization, development