

Dr. sc. Zoran Klarić  
Pomorski fakultet  
Rijeka, Studentska 2

Izvorni znanstveni rad  
UDK: 338.47(100)  
656.61.003.1(100)

## PROMJENE U VAŽNOSTI POMORSKIH DJELATNOSTI U SVIJETU NA KRAJU DRUGOG MILENIJA

*U ovom radu opisuju se promjene u važnosti pomorskih djelatnosti u svijetu na kraju drugog milenija, s naglaskom na lučkom prometu kao ključnom sektoru. Analiza je pokazala da su u većini pomorskih djelatnosti vodeću ulogu preuzele države Azijskoga pacifičkog pročelja, koje se definitivno potvrdilo kao najrazvijenija pomorska regija svijeta i prostor najintenzivnijega gospodarskoga rasta. Uz Kinu kao državu s najvišim stopama rasta u većini pomorskih djelatnosti i gospodarstvu općenito, primjetan je i snažan porast pomorske važnosti Južne Koreje, te zadržavanje visokog mjesta Japana unatoč određenom padu zadnjih desetak godina.*

*Ključne riječi: pomorske djelatnosti, lučki promet, svijet*

### 1. UVOD

Zadnje desetljeće drugog milenija obilježeno je nizom promjena u svjetskome gospodarstvu, pa tako i u pomorstvu kao jednoj od najvažnijih ljudskih aktivnosti. U gotovo svim pomorskim djelatnostima<sup>1</sup> države koje su bile vodeće početkom devedesetih godina dvadesetoga stoljeća više to nisu, a prva mjesta zauzele su uglavnom države Dalekog istoka, u prvom redu Narodna Republika Kina. Iako je na ove promjene velikim dijelom utjecalo pripajanje Hong Konga NR Kini 1997. godine<sup>2</sup>, Kina bi vodeću ulogu u većini pomorskih djelatnosti preuzela i bez toga.

Uključivanje Hong Konga u sastav Kine ponajviše je utjecalo na povećanje udjela ove najmnogoljudnije zemlje svijeta u pomorskoj trgovini, odnosno vanjskoj trgovini općenito, te brodarstvu, gdje je mali Hong Kong zbog svoje

<sup>1</sup> Pomorstvo u širem smislu prema N. Stražičiću Pomorska geografija svijeta, Školska knjiga, Zagreb 1996., str. 3., obuhvaća sve vrste djelatnosti vezane za korištenje mora kao prometnog medija i izvora prirodnih dobara – dakle brodarstvo, pomorsku trgovinu, lučki promet, ribarstvo, marikulturu, brodogradnju te nautički turizam.

<sup>2</sup> NR Kini je, osim Hong Konga, pripojen i Macao 1999. godine, no kako se radi o mnogo manjem i gospodarski bitno slabijem teritoriju, to nije bitno utjecalo na promjenu položaja NR Kine u odnosu prema drugim državama svijeta.

tradicionalne funkcije "prozora" Kine prema svijetu imao jednaku ili veću važnost nego cijela Kina. Tako usprkos pripajanju Hong Konga i s time povezanoga velikog napretka zadnjih godina, Kinu opsegom pomorskog prometa još uvijek nadmašuju SAD i Japan, a po financijskom opsegu vanjske trgovine, od Kine je mnogo važnija i Njemačka. No zato na izbijanje Kine na prvo mjesto u svijetu po opsegu ribarstva te na treće mjesto u svjetskoj brodogradnji, priključenje Hong Konga nije imalo nikakav utjecaj.

Uzmemo li u obzir raspad bivšeg SSSR-a i komunističkog sustava u sovjetskoj sferi utjecaja te vojno-gospodarsko urušavanje Rusije kao glavnog baštinika SSSR-a, nekadašnje druge svjetske supersile, Kina je već zapravo postala vojno-politički najjača država svijeta nakon SAD-a. Ako bi se NR Kini priključio i Tajvan,<sup>3</sup> po općoj gospodarskoj i pomorskoj važnosti Kina bi postala jača i od Japana, kao još uvijek prve gospodarske sile u Aziji, a aktualne stope rasta u kombinaciji s njezinom populacijskom snagom, vode Kinu prema vodećem položaju i u cijelom svijetu.

U tom kontekstu valja spomenuti da je Kina već postala najveći svjetski proizvođač dviju najvažnijih svjetskih krutih rudača – ugljena i željezne rude, te prvi proizvođač dviju glavnih žitarica – pšenice i riže. To što Kina unatoč golemoj proizvodnji još i uvozi željeznu rudu, upućuje na golemu važnost crne metalurgije, što ima za posljednicu iznimnu ekspanzivnost kineskoga graditeljstva i gospodarstva općenito.

Osim Kine, evidentan je i porast pomorske važnosti Južne Koreje koja je nakon dugogodišnjega drugog mjesta u svjetskoj brodogradnji ne samo prestigla Japan, nego danas zauzima uvjerljivo prvo mjesto s više od jedne trećine udjela u tonaži naručenih brodova u svijetu. Povrh toga, čak četiri južnokorejske luke spadaju među petnaest najvećih u svijetu i iskazuju stalni rast zadnjih godina. Evidentan je i porast pomorske važnosti Tajvana te zadržavanje visokog mjesta Japana u svim pomorskim djelatnostima usprkos pada prometa japanskih luka zadnjih godina.

Na taj način prostor Dalekog istoka čini danas pomorski najrazvijeniji dio svijeta s tendencijom daljnjeg jačanja i u budućnosti. S njime se donekle mogu nositi jedino SAD kao i dalje prva gospodarska sila svijeta, dok je važnost Europe definitivno umanjena, posebice po pitanju nekad visoko rangiranih djelatnosti brodogradnje i ribarstva. Primat u svijetu od europskih pomorskih sila zadržala je zapravo samo Grčka kao zemlja koja još uvijek raspolaže s najvećom stvarnom flotom kao svjedočanstvom europske pomorske tradicije.

## 2. GOSPODARSKA SLIKA SVIJETA NA POČETKU TREĆEG MILENIJA

Promjene u pomorskoj važnosti zemalja svijeta izravna su posljedica promijenjene gospodarske slike na početku trećeg milenija. Naime, za veći dio druge polovice

<sup>3</sup> Iako je *de facto* Tajvan neovisna država, aktualna tajvanska vlast koristi naziv "Republika Kina" za svoju državu. Povrh toga, na temelju činjenice da se radi o nasljednicima kineske vlasti svrgnute komunističkom revolucijom nakon Drugoga svjetskog rata, tajvanska vlast smatra sebe jedinom legalnom vlašću cijele Kine. Istodobno NR Kina tretira Tajvan jednom od svojih pokrajina s namjerom pripajanja po uzoru na model Hong Konga i Macaoa ("jedna država, dva sustava").

dvadesetoga stoljeća karakteristična slika o tri pola razvoja – SAD, Europa i Japan, više nije aktualna. To nam najbolje pokazuje lista svjetskih država prema gospodarskoj važnosti, gdje su se među najjača gospodarstva svijeta prema izvozno-uvoznoj bilanci, osim Kine, uvrstili i Južna Koreja, Tajvan i Singapur (tablica 1.). Razmjerno visoko su rangirani Meksiko i Malezija, uz otprije vrlo snažna gospodarstva Kanade, Australije, zemalja Beneluksa i Španjolske. Stoga možemo reći da iako i dalje postoje tri osnovna pola svjetskoga gospodarskog razvoja, umjesto o Japanu, trebalo bi govoriti o Dalekom istoku, a umjesto samo o SAD-u, o sjevernoameričkom kontinentu u cjelini. Naime, u skladu s najnovijim trgovačkim sporazumima o ukidanju trgovinskih barijera, SAD, Kanada i Meksiko već čine jedinstvenu gospodarsku cjelinu.

Političko-gospodarska slika svijeta promijenjena je u još većoj mjeri. Naime, nakon raspada komunističkog sustava i sovjetskog imperija u Europi devedesetih godina, Rusija kao glavna zemlja nasljednica bivšeg SSSR-a samo na papiru funkcionira kao važna svjetska sila. To se ponajbolje očituje zadržavanjem Rusije u skupini G-8 gospodarski najsnažnijih država svijeta,<sup>4</sup> iako rusko gospodarstvo umnogome zaostaje ne samo za svim preostalim zemljama te skupine, nego i za još desetak država. Istodobno u skupinu gospodarski najjačih svjetskih država nije uvrštena Kina, iako ona već čini četvrto svjetsko gospodarstvo iza SAD-a, Japana i Njemačke, a uzmemo li u obzir društveni proizvod prema kupovnoj moći, zapravo i drugo odmah iza SAD-a. Nakon očekivana skorog primanja Kine u Svjetsku trgovačku organizaciju,<sup>5</sup> pitanje položaja Kine u skupini G-8 zasigurno će doći na dnevni red, to više što Kina svojom vojnom snagom i utjecajem već počinje ugrožavati položaj SAD-a kao jedine svjetske supersile.

Budući da se većina svjetske trgovine odvija pomorskim putem, jasno je da promijenjena slika uvozno-izvozne bilance gospodarski najvažnijih država svijeta ima i te kakva utjecaja na pomorske djelatnosti, napose lučki promet. To posebice dolazi do izražaja upravo kod Dalekog istoka gdje, s obzirom na prometne i političke okolnosti, drugi oblici prometa i ne mogu imati veću važnost. Naime, od četiri glavne dalekoistočne gospodarske sile, dvije su zemlje otočne (Japan i Tajvan), dok su preostale dvije (Kina i Južna Koreja) zbog vrlo slabih kopnenih veza sa susjednim državama također u vanjskoj trgovini orijentirane gotovo isključivo na pomorski promet.<sup>6</sup> Isto vrijedi i za najsnažnija gospodarstva jugoistočne Azije, Maleziju i Singapur.

Važnost pomorskog prometa imala je golem utjecaj i na vrlo visoko mjesto u uvozno-izvoznj bilanci malih europskih država Nizozemske i Belgije, s dvjema najvećim europskim lukama Rotterdamom i Antwerpenom. Od gospodarski najznačajnijih zemalja razmjerno je slaba pomorska važnost Njemačke, orijentirane velikim dijelom upravo na nizozemske i belgijske luke, te kontinentski izoliranih europskih zemalja Švicarske i Austrije. Pomorska važnost Meksika također je mala jer je ta država uglavnom usmjerena na kopnene veze sa SAD-om kao svojim najvažnijim trgovačkim partnerom.

<sup>4</sup> Skupina zemalja G-8 nastala je pridruživanjem Rusije nakon raspada bivšeg SSSR-a skupini G-7 gospodarski najjačih zemalja svijeta: SAD-a, Japana, Njemačke, Francuske, Velike Britanije, Italije i Kanade.

<sup>5</sup> World Trade Organization – WTO

<sup>6</sup> Zbog zatvorene granice između razvijene Južne Koreje i izrazito nerazvijene rigidno komunističke Sjeverne Koreje, Južna Koreja praktički funkcionira kao otok.

Tablica 1. Države svijeta s uvozno-izvoznom bilancom većom od stotinu milijardi dolara  
1999. godine

Red. br.	Država	Uvoz i izvoz u milijardama US \$				Dr. proizvod po stan. u \$*
		Uvoz	izvoz	ukupno	razl. %	
1.	SAD**	663	912	1.575	-27,3	33.900
2.	Njemačka	610	587	1.197	3,9	22.700
3.	Japan	413	306	719	35,0	23.400
4.	Francuska	305	281	586	8,5	23.300
5.	Velika Britanija	271	306	577	-11,4	21.800
6.	Kina	272	278	550	-2,2	3.800
7.	Kanada	277	259	536	6,9	23.300
8.	Italija	243	207	450	17,4	21.400
9.	Belgija	187	173	360	8,1	23.900
10.	Nizozemska	169	152	321	11,2	23.100
11.	Meksiko	137	142	279	-3,5	8.500
12.	Južna Koreja	144	116	260	24,1	13.300
13.	Španjolska	112	138	250	-18,8	17.300
14.	Tajvan	122	108	230	13,0	16.100
15.	Singapur	114	111	225	2,7	27.800
16.	Švicarska	98	99	197	-1,0	27.100
17.	Švedska	86	68	154	26,5	20.700
18.	Malezija	84	62	146	35,5	10.700
19.	Austrija	63	70	133	-10,0	23.400
20.	Australija	58	67	125	-13,4	22.200
21.	Rusija	75	48	123	56,3	4.200
22.	Irska	66	44	110	50,0	20.300
23.	Tajland	59	45	104	31,1	6.400

Izvor: Central Intelligence Agency (CIA), The World factbook 2000.

\* Društveni proizvod odnosi se na paritet kupovne moći stanovništva, a ne na stvarni društveni proizvod.

\*\* Podaci za SAD odnose se na 1998. godinu.

U kontekstu važnosti pomorskog prometa posebno je važna činjenica da u prometu svih glavnih roba, osim donekle nafte, glavnu ulogu također imaju zemlje Dalekog istoka. Uz Kinu kao najvećega svjetskog proizvođača ugljena, željezne rude i žitarica kao glavnih sipkih tereta, vrlo veliku ulogu u prometu tih

roba imaju i Japan i Južna Koreja, među najvećim svjetskim uvoznicima rudača i žitarica. Budući da je Kina zbog golemih vlastitih potreba, usprkos najvećoj svjetskoj proizvodnji i ugljena i željezne rude, ujedno i njihov uvoznik, nije neobično da prostor Dalekog istoka čini najvažnije područje uvoza sipkih tereta u svijetu.

Kod prometa kontejnera kao najvažnijeg oblika generalnih tereta, važnost je Azijskoga pacifičkog pročelja još i veća, što nam najbolje govori podatak da je od deset najvećih kontejnerskih luka svijeta, pet smješteno upravo u ovom prostoru. Konačno, iako u pomorskom prometu nafte Daleki istok zaostaje za zemljama Perzijskog zaljeva kao glavnim izvoznicima, a u uvozu veliku ulogu imaju SAD i europske zemlje, Japan i Južna Koreja ističu se i kao jedni od najvećih svjetskih uvoznika nafte.

Sve to upućuje na činjenicu da prostor Azijskoga pacifičkog pročelja s nastupanjem novog milenija počinje zauzimati ključno mjesto u svjetskome gospodarstvu, te da Japan više nije jedina velika gospodarska sila ovog prostora. Povrh toga, razmjerno visok standard života počinju ostvarivati ne samo Japanci, nego i stanovnici drugih zemalja istočnog dijela najvećega svjetskog kontinenta, o čemu govori snažan porast turističkih putovanja iz Južne Koreje, Tajvana, Malezije prema Australiji, Novom Zelandu, ali i SAD-u i Europi. Već sada razmjerno visoka kupovna moć kineskog stanovništva,<sup>7</sup> upućuje na to da bi snažnije otvaranje Kine prema svijetu moglo dovesti do turističkih kretanja neslućenih razmjera u oba smjera.<sup>8</sup>

### 3. SUVREMENO STANJE SVJETSKOGA BRODARSTVA

Brodarstvo kao osnovna pomorska djelatnost pretrpjelo je razmjerno najmanje promjene na kraju drugog milenija, barem što se tiče stvarne flote. Naime, iako se pomorski promet, a tako i broj brodova bitno povećao u zadnjih desetak godina, prvo mjesto po stvarnoj floti i dalje drži Grčka koja je, štoviše, dodatno umnogome povećala svoj udio u svjetskoj floti i u ukupnoj količini i razmjerno (tablica 2.). Ostala su nepromijenjena i druga dva mjesta, koja drže Japan i Kina, iako je porast japanske flote bio mnogo manji nego kineske. Došlo je do promjene samo između četvrtog i petog mjesta, gdje se Norveška, usprkos stagnaciji u razvoju flote, našla ispred SAD-a, koji su znatno smanjili veličinu flote u svom vlasništvu.

<sup>7</sup> U odnosu prema nekim prethodnim podacima i stvarnome društvenom proizvodu, sadašnji prosječni godišnji društveni proizvod Kine od čak 3.800 US \$ po stanovniku izgleda neuobičajeno visok, posebice u usporedbi s hrvatskih 5.100 US \$ po stanovniku. No to je posljedica iznimno niskih cijena osnovnih proizvoda u Kini, te drastičnih razlika u prihodima između najbogatijih i najsiromašnijih stanovnika usprkos proklamiranom komunističkom sustavu. Za Kinu je karakteristična i velika razlika u načinu života u velikim gradovima s otvorenijim gospodarstvom (posebice Shanghai i Shenzhen u zaleđu Hong Konga, odnosno sam Hong Kong), koji se vanjskim izgledom ne razlikuju od velikih svjetskih metropola, te manjih gradova i ruralnih područja gdje se još uvijek živi tradicionalnim životom.

<sup>8</sup> Prema procjenama Svjetske turističke organizacije (World Tourism Organization – WTO), Kina bi do 2020. godine trebala postati prvom zemljom svijeta prema broju inozemnih turističkih posjeta. Istodobno intenzivnije kretanje Kineza u inozemstvo u većoj mjeri ograničava politički sustav u Kini (problemi oko dobivanja dozvola za turistička putovanja u inozemstvo), nego bojazan od pritiska kineskih useljenika i kupovna moć stanovništva, koja je barem za bogatiji sloj vrlo visoka.

Tablica 2. Države svijeta prema veličini trgovačke mornarice u vlasništvu 1992. i 2000. godine

Red. br.	Država	Veličina trgovačke mornarice u tisućama DWT-a		
		1992.	2000.	razlika 1992.-2000. %
1.	Grčka	97.494	135.110	38,6
2.	Japan	84.289	96.266	14,2
3.	Kina	58.472	75.904	29,8
4.	Norveška	53.713	54.147	0,8
5.	SAD	57.650	44.549	-22,7
6.	Njemačka	16.113	30.880	91,6
7.	Južna Koreja	17.693	25.476	44,0
8.	Tajvan	11.668	19.872	70,3
9.	Singapur	7.840	18.873	140,7
10.	Velika Britanija	23.638	16.815	-28,9
11.	Danska	12.693	16.674	31,4
12.	Rusija	21.439	14.108	-34,2
13.	Italija	12.285	13.203	7,5
14.	Indija	10.970	11.711	6,8
15.	Švedska	12.255	11.147	-9,0

Izvori: Shipping Statistics and Market Review, ISL, Bremen, August-September 2000 i Lloyd's Register of Shipping – Statistical tables 1992

Od ostalih zemalja primjetno je drastično smanjivanje britanske i ruske flote, iako su razlozi za takvo stanje različiti. Naime, u slučaju Velike Britanije do smanjenja je, kao i u slučaju SAD-a, došlo zbog političke odluke da se ne potiče daljnji razvoj brodarstva pod vlastitom zastavom, dok je pad ruske flote u najvećoj mjeri posljedica raspada bivšeg SSSR-a i gospodarske krize u samoj Rusiji.<sup>9</sup> Istodobno je izniman rast njemačke flote zasigurno uvjetovan određenim poticajnim mjerama s ciljem održavanja pomorske tradicije, slično kao i u slučaju Danske.<sup>10</sup> Veliki rast južnokorejske, tajvanske i pogotovo singapurske flote (čak dva i pol puta) možda je i imao osnove u određenim poticajnim mjerama, no teško ga se može odvajati od općenito uzlaznog trenda pomorskog razvoja u prostoru Azijskoga pacifičkog proćelja.

<sup>9</sup> Iako se smanjenje ruske flote tumači i time što ruska flota danas služi uglavnom samo Rusiji, a ne i drugim državama bivšeg SSSR-a, valja spomenuti da ostale države nastale raspadom bivšeg SSSR-a ni danas nemaju osobito velike flote. Tako, primjerice, Ukrajina kao jedina značajnija pomorska država osim Rusije, unatoč više nego deseterostruko većem broju stanovnika od Hrvatske, raspolaže manjom flotom.

<sup>10</sup> S obzirom na to da su i Velika Britanija i Njemačka i Danska članice Europske unije kao jedinstvenoga gospodarskog prostora, sasvim suprotni trendovi u razvoju brodarstva zasigurno se ne mogu tumačiti samo ekonomskim razlozima.

Tablica 3. Najveće svjetske flote prema zastavi 1992. i 2000. godine

Red. br.	Država	Veličina trgovačke mornarice u tisućama BT-a		
		1992.	2000.	razlika 1992.-2000. %
1.	Panama	52.486	107.702	105,2
2.	Liberija	55.918	50.023	-10,5
3.	Bahami	20.616	30.039	45,7
4.	Malta	11.005	26.993	145,3
5.	Grčka	25.739	24.618	-4,4
6.	Kina	21.166	24.153	14,1
7.	Cipar	20.487	23.156	13,0
8.	Singapur	9.905	21.619	118,3
9.	Norveška	22.231	21.363	-3,9
10.	Japan	25.102	14.717	-41,4
	SAD	14.435	9.425	-34,7
	Rusija	16.302	6.427	-60,6

Izvori: Shipping Statistics and Market Review, ISL, Bremen, November-December 2000 i Review of Maritime Transport 1992, UNCTAD, New York 1992

Za razliku od strukture svjetske flote prema stvarnom vlasništvu, struktura svjetske flote po zastavama uvelike je promijenjena u odnosu prema razdoblju od prije desetak godina. Glavna se promjena odnosi na izrazit porast važnosti Paname, tako da danas pod najzastupljenijom panamskom zastavom plovi dvostruko više brodova nego pod nekad najvažnijom liberijskom zastavom (tablica 3.). Na to su zasigurno ključni utjecaj imali Panamski kanal, koji je došao pod panamsku upravu, te odluka SAD-a da smanji trgovačku flotu u svom vlasništvu. Kao vrlo važne zastave pogodnosti u zadnjih deset godina etablirale su se Malta i Singapur s dvostrukim povećanjem flote, te Bahami zahvaljujući smještaju u neposrednoj blizini SAD-a. Smanjenje flote pod norveškom i pogotovo japanskom zastavom svjedoči o i dalje snažnoj ulozi zastava pogodnosti, unatoč negativnim stavovima pomorskih sindikata o tretmanu pomoraca na tim brodovima.

#### 4. SUVREMENO STANJE I TRENDOVI RAZVOJA SVJETSKE BRODOGRADNJE I RIBARSTVA

Dok je u razvoju svjetskog brodarstva, unatoč općenitome umjerenom rastu, bilo malo promjena što se tiče važnosti pojedinih zemalja, u dvije pomorske djelatnosti sekundarnog i primarnog sektora brodogradnji i ribarstvu<sup>11</sup> promjene su bile vrlo velike kako u općem rastu, tako i vezano uz uloge pojedinih zemalja. Ipak, simptomatično je da u obje djelatnosti uvjerljivo prva mjesta zauzimaju države Dalekog istoka – Južna Koreja u brodogradnji i Kina u ribarstvu, te da su obje zemlje drastično povećale i ukupnu proizvodnju i svoj udio u svijetu.

Tako je Južna Koreja, koja je prije dvadeset godina bila gotovo nepoznata kao proizvođač brodova, prije desetak godina dostigla do tada uvjerljivo prvi Japan, da bi početkom trećeg milenija postala daleko najjača u svijetu (tablica 4.). To je posebice važno u svjetlu činjenice da je za početak novog milenija znakovit izraziti uzlet brodogradnje s trostruko većom proizvodnjom nego prije deset godina. Kao nova brodograđevna sila pojavila se i Kina koja bi s dvostruko većom proizvodnjom brodova od četvrtoplasirane Njemačke i prednostima jeftine radne snage mogla s vremenom izbiti i na prvo mjesto.

Ostali dijelovi svijeta teško mogu držati korak s tri dalekoistočna diva, koji sami već sada pokrivaju više od tri četvrtine svjetskog tržišta brodogradnje. Od europskih zemalja taj korak, zahvaljujući određenim državnim poticajima, donekle drže samo Njemačka, Italija, Poljska te Finska i Hrvatska, čije je osmo mjesto u svjetskoj brodogradnji jedina godpodarska djelatnost u kojoj naša zemlja spada u prvih deset u svijetu. Zanimljivo je i da se nakon dugih godina zapostavljanja određena (iako još uvijek razmjerno mala) pozornost brodogradnji počela pokazivati u SAD-u, dok su nekoć velike brodograđevne sile Švedska, Velika Britanija i Danska danas gotovo posve napustile tu djelatnost.

Tablica 4. Vodeće države svijeta u brodogradnji 2000. godine

Red. br.	Država	Količina izgrađenih brodova u tisućama BT-a		
		1992.	2000.	razlika 1992.–2000. %
1.	Južna Koreja	4.767	28.719	502,5
2.	Japan	7.582	17.406	129,6
3.	Kina	...	5.122	...
4.	Njemačka	904	2.216	145,1
5.	Poljska	341	2.059	503,8
6.	Italija	392	2.037	419,6
7.	Tajvan	...	1.482	...
8.	Hrvatska	251	1.050	318,3
9.	Finska	...	890	...
10.	SAD	54	775	1.335,2
	SVIJET	16.423	66.778	306,6

Izvor: Lloyd's Register of Shipping – Statistical tables 1992 i 2000

U ribarstvu dominacija Dalekog istoka nije toliko izražena kao u brodogradnji, no podatak da je ulov ribe u Kini kao prvoj ribarskoj sili svijeta veći nego u

<sup>11</sup> Većina djelatnosti koje spadaju u pomorstvo u širem smislu odnosi se na tercijarni sektor djelatnosti (brodarstvo, pomorska trgovina, lučki promet, nautički turizam), dok u sekundarni sektor spada samo brodogradnja kao posebna vrsta industrije, te ribarstvo uz koje se vezuje i marikultura.

sljedeće četiri zemlje zajedno, te da je porast ulova u samo šest godina povećan dva i pol puta, govori sam za sebe (tablica 5.). Pritom se na slatkovodno ribarstvo odnosi oko trećina, a na morsko ribarstvo gotovo dvije trećine ukupnog ulova.

Umjeren porast ribarstva znakovit je i za dvije tradicionalno jake ribarske sile pacifičkog dijela Južne Amerike – Peru i Čile na drugom i trećemu mjestu, što je velikim dijelom posljedica prirodnih pogodnosti, odnosno blagotvorna utjecaja za ribolov iznimno pogodne hladne Humboldtove struje. Izrazit pad ribarstva znakovit je samo za nekoć prvu ribarsku silu svijeta Japan, izloženu konkurenciji obližnje Kine, te za gospodarskim problemima bremenitu Rusiju. No zanimljiv je porast važnosti ribarstva u Norveškoj, što svjedoči o težnji održavanja ribarske tradicije u ovoj razmjerno maloj, ali pomorski veoma važnoj zemlji.

Tablica 5. Vodeće države svijeta u ribarstvu 2000. godine

Red. br.	Država	Ulov ribe u tisućama tona		
		1990.	1996.	razlika 1990.-1996. %
1.	Kina	12.095	31.937	164,1
2.	Peru	6.875	9.522	38,5
3.	Čile	5.195	6.910	33,0
4.	Japan	10.354	6.793	-34,4
5.	SAD	5.856	5.394	-7,9
6.	Indija	3.791	5.260	38,7
7.	Rusija	7.808	4.729	-39,4
8.	Indonezija	3.081	4.402	42,9
9.	Tajland	2.650	3.648	37,7
10.	Norveška	1.747	2.963	69,6

Izvor: Statistical Yearbook United Nations 1990 i 1996.

## 5. SUVREMENI RAZVOJ LUČKOG PROMETA KAO KLJUČNE POMORSKE DJELATNOSTI

Unatoč nesumnjivoj važnosti brodarstva, brodogradnje i ribarstva, lučki promet s obzirom na ukupnu zaposlenost, ostvarene prihode i utjecaj na svjetsko gospodarstvo ipak najvažnija pomorska djelatnost. Stoga se i promjene u redoslijedu glavnih svjetskih luka mogu smatrati vrlo indikativnima i za promjene u važnosti svjetskog pomorstva u cjelini. U tom kontekstu apsolutni svjetski primat luka Azijskoga pacifičkog proćelja, odnosno Dalekog istoka, samo potvrđuje vodeće mjesto ovog prostora u svjetskom pomorstvu općenito.

Tablica 6. Svjetske luke s prometom većim od stotinu milijuna tona 1990, 1996. i 1999. godine\*

Red. br.	Luka	Ukupan lučki promet u tis. tona			promjena 1990.-2000.%
		1990.	1996.	1999.	
1.	Singapore	206.400	314.164	326.044	58,0
2.	Rotterdam	291.800	284.358	299.145	2,5
3.	New Orleans-South Louisiana**	142.886	291.363	236.413	65,5
4.	Los Angeles-Long Beach**	146.800	166.283	220.819	50,4
5.	Hong Kong	93.000	157.300	168.838	81,5
6.	Shanghai	140.000	166.000	166.000	18,6
7.	Chiba***	192.000	177.811	164.741	-14,2
8.	Ulsan	50.562	130.000	148.332	193,4
9.	Nagoya***	137.000	137.064	133.038	-2,9
10.	Kwangyang	64.262	111.000	131.059	103,9
11.	Antwerpen	102.009	106.526	115.654	13,4
12.	Yokohama***	126.000	126.448	114.538	-9,1
13.	Kaoshiung	77.100	83.232	110.722	43,6
14.	Inchon	60.337	105.000	108.227	79,4
15.	Busan	57.558	95.000	107.757	87,2
16.	Osaka***	99.000	104.641	85.391	-13,7
17.	Kobe***	174.000	135.520	82.778	-52,4

Izvor: Shipping Statistics and Market Review, ISL, Bremen, 1991-2000

\* U pojedinim američkim publikacijama luke Houston i New York-New Jersey su u razdoblju od 1990. do 1999. godine povremeno također iskazivale promet nešto veći od 100 milijuna tona, no prema Shipping Statistics and Market Reviewu, kao osnovnom izvoru podataka, u nijednoj od navedenih godina Houston nije imao više od 95, a New York zajedno s New Jerseyem više od 60 milijuna tona tereta, uključujući i domaći promet

\*\* Luka South Louisiana pridružena je New Orleansu jer se ne radi o posebnom urbanom središtu, već o kompleksu luka u više manjih naselja u blizini New Orleansa kao jedinoga značajnijeg urbanog središta u području delte Mississippija. Luka Long Beach pridružena je Los Angelesu jer je Long Beach dio grada Los Angelesa, a ne posebno urbano središte kao npr. Jersey City i Newark u gradskoj aglomeraciji New Yorka. Promet veći od stotinu milijuna tona pojedinačno su imali samo South Louisiana i Long Beach, dok je promet užih luka Los Angeles i New Orleans bio bitno manji.

\*\*\* Japanske luke Chiba i Yokohama glavne su luke velikoga lučkog kompleksa Tokijskog zaljeva, luke Kobe i Osaka glavne luke kompleksa zaljeva Osaka, a Nagoya kompleksa luka u zaljevu Ise. Ipak, ta tri zaljeva nisu tretirana kao jedinstveni lučki kompleksi jer se radi o posebnim administrativnim cjelinama pojedinih gradova, a nije se raspolagalo ni podacima o svim dijelovima tih kompleksa za sve navedene godine. Kada bismo ta tri lučka kompleksa tretirali kao jedinstvene cjeline, onda bi kompleks Tokijskog zaljeva u sve tri navedene godine bio na prvome mjestu u svijetu s prometom većim od 500 milijuna tona. Lučki kompleks zaljeva Osaka bi s obzirom na pad prometa glavnih luka (oko 350 milijuna tona 1990. i oko 220 milijuna tona 1999. godine), zauzimao drugo mjesto 1990. i tek šesto mjesto 1999. godine, a lučki kompleks zaljeva Ise s prometom između 200 i 250 milijuna tona na godinu najvjerojatnije četvrto mjesto 1990. i sedmo mjesto 1999. godine.

Tako je od ukupno sedamnaest svjetskih luka s prometom većim od stotinu milijuna tona, čak trinaest smješteno upravo u prostoru Azijskoga pacifičkog proćelja, a samo po dvije u SAD-u i Europi (tablica 6.). Ćak i kada bi u razmatranje uzeli sve luke s prometom većim od pedeset milijuna tona, kojih je u svijetu oko pedesetak, blizu polovice bi se odnosilo upravo na pacifićku obalu azijskog kontinenta. Povrh toga, gotovo sve velike istoćnoazijske luke su univerzalnog karaktera i većim dijelom orijentirane na uvoz, dok meću najvećim lukama ostalih dijelova svijeta imamo zastupljene gotovo isključivo specijalizirane izvozne terminale za pojedine rudaće.<sup>12</sup>

Prvo mjesto u svijetu i dalje drži Singapur, kojega još uvijek uspijeva slijediti najveća europska i nekoć najveća svjetska luka Rotterdam. Na trećem je mjestu kompleks luka na ušću rijeke Mississippi u SAD-u oko New Orleansa, a na četvrtome lućki kompleks Los Angelesa, također u SAD-u. Na peto i šesto mjesto izbile su kineske luke Hong Kong i Shanghai, dok najveće japanske luke bilježe znaćajan pad, posebice Kobe, koji je s četvrtog mjesta 1990. godine, pao na tek 17. u 1999. godini.

Od četiri najveće luke svijeta, tri bilježe znaćajan porast, a stagnira samo Rotterdam, dobrim dijelom zbog nemogućnosti daljnjeg širenja u prostoru. Od ostalih luka osobito veliki porast bilježe četiri najveće jućnokorejske luke – Ulsan, Kwangyang, Inchon i Busan, ćiji se promet u zadnjih deset godina udvostrućio, a u slućaju Ulsana i utrostrućio. Tome je ponajviše pridonio porast uvoza nafte, osobito u slućaju Ulsana, uz tradicionalno visok udio sipkih tereta vezanih uz snaćan jućnokorejski metalurški kompleks, te generalnog tereta, odnosno kontejnera.

Što se tiće pada prometa japanskih luka, njega trebati promatrati i s druge strane. Naime, iako se nalazi u fazi sporijeg razvoja, Japan se, kao i dalje gospodarski daleko najsnaćnija drćzava Azije, od metalurgije, metalne industrije, brodogradnje, a dijelom i automobilske industrije sve više okreće najsuvremenijim tehnologijama, posebice elektronicu, poluvodićima i robotici. Mnogo veću ulogu u zaposlenosti imaju i tercijarne djelatnosti, što sve utjeće na manju potrebu za uvozom i izvozom velikih kolićina tereta. U tom kontekstu valja spomenuti da zbog razmjerno visokih cijena radne snage, Japanci velik dio svoje industrije sele u inozemstvo, posebice u Jućnu Koreju i odnedavno Kinu, u kojima su troškovni rada mnogo nići.

Ipak, odrećeno gubljenje koraka u odnosu prema blićem susjedstvu, u Japanu se već osjeća. Jedan je od najboljih pokazatelja za to promet kontejnera kao jedan od najprofitabilnih oblika lućkog prometa. Naime, dok su 1992. godine meću prvih deset kontejnerskih luka bile i dvije japanske – Kobe i Yokohama, danas nema ni jedne, dok se istodobno pojavila jedna nova vrlo snaćna kontejnerska luka upravo u prostoru Dalekog istoka – Shanghai u Kini (tablica 7.). U tom je kontekstu zanimljivo da se sve tri najveće kontejnerske luke svijeta – Hong Kong u Kini, Singapore u istoimenoj drćzavi te Kaoshiung na Tajvanu – iako se nalaze u tri razlićite zemlje, odnose na gradove u kojima su apsolutna većina stanovništva Kinezi.

<sup>12</sup> Izuzmemo li glavne luke SAD-a i Europe, ostale svjetske luke s prometom većim od 50.000.000 tona u razdoblju od 1990. do 1999. godine gotovo su se isključivo odnosile na terminale za izvoz nafte, željezne rude i ugljena. Tako su promet veći od 50.000.000 tona u Latinskoj Americi imali samo terminali za izvoz željezne rude Tubarao i Itaquí u Brazilu, u Africi terminal za ugljen Richards Bay u Jućnoafrićkoj Republici, na Azijskom proćelju Indijskog oceana naftni terminali Ras Tanurah, Kharg i Mina al Ahmadi u Perzijsko-arapskom zaljevu te u Australiji terminali za izvoz željezne rude Dampier i Port Hedland i za ugljen Newcastle i Hay Point.



Tablica 7. Deset najvećih kontejnerskih luka svijeta 1992., 1996. i 1999. godine

Red. br.	Luka	Ukupan promet kontejnera u tisućama TEU-a			promjena 1990.-1999. %
		1992.	1996.	1999.	
1.	<b>Hong Kong</b>	7.555	13.460	16.211	114,6
2.	<b>Singapore</b>	7.556	12.944	15.945	111,0
3.	<b>Kaoshiung</b>	3.961	5.063	6.985	76,3
4.	<b>Rotterdam</b>	2.652	4.906	6.245	135,5
5.	<b>Busan</b>	2.595	4.290	5.527	113,0
6.	Long Beach	1.838	3.067	4.408	139,8
7.	<b>Los Angeles</b>	2.289	2.885	4.354	90,2
8.	<b>Shanghai</b>	...	1.971	4.206	...
9.	<b>Hamburg</b>	2.268	3.060	3.750	65,3
10.	<b>Antwerpen</b>	1.836	2.654	3.614	96,8

Izvor: Shipping Statistics and Market Review, ISL, Bremen, 1991-2000

Osnovni razlog što je ova regija preuzela vodeću ulogu u pomorstvu, ponajprije je nagli uspon Kine kao jedne od glavnih gospodarskih i pomorskih sila svijeta, ali su tome pridonijeli i snažan pomorski razvoj Južne Koreje, Tajvana i Singapura, uz još uvijek vrlo veliku ulogu Japana, unatoč određenome zaostajanju u zadnjih desetak godina. Štoviše, aktualni trendovi razvoja upućuju na to da bi već zauzeto vodeće mjesto ove pomorske regije s vremenom moglo samo jačati, što je za Europu i svijet u cjelini velik izazov na početku trećeg milenija.

## LITERATURA

- [1] Central Intelligence Agency (CIA), The World factbook 2000.
- [2] CT Evans, World Map Blank 2000.
- [3] Der Fischer Welt Almanach '91. Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main 1990.
- [4] Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal, Paris, 1997.
- [5] Z. Klarić, Pomorska regionalizacija svijeta, POMORSTVO, Godina 13, Rijeka, 1999. str 265.-280
- [6] Lloyd's Register of Shipping – Statistical tables 1992 and 2000
- [7] Review of Maritime Transport 1992, UNCTAD, New York 1992
- [8] Shipping Statistics and Market Review, ISL, Bremen, 1992-2000
- [9] Statistical Yearbook United Nations 1990 i 1996.
- [10] Statistički ljetopis 98, DZS, Zagreb 1998.
- [11] N. Stražičić, Pomorska geografija svijeta, Školska knjiga, Zagreb, 1996.
- [12] The Statesman's Year-book 1998-1999. 135<sup>th</sup> Edition, The Macmillan Press Ltd, London/Basingstoke, 1998.
- [13] The Times Atlas of the World. Times Books, London 1985.

*Summary*CHANGES IN THE IMPORTANCE OF MARITIME ACTIVITIES IN THE  
WORLD THE END OF THE SECOND MILLENIUM

*The paper aims at elaborating changes in the importance of maritime activities in the world at the end of the second millennium, with a special emphasis on port traffic as the key sector. The analysis has shown that the Asian Pacific facade has taken over the leadership in the majority of maritime activities, thus establishing itself as the most developed maritime region in the world with the highest economic growth. Besides China, as a state with the highest growth rates in the majority of maritime activities and economy in general, South Korea is rapidly gaining in importance as a maritime country, while Japan still retains its high position in spite of a certain decline in the last ten years.*

*Key words: maritime activities, port traffic, World.*