

**Peter Gripaioš**  
**Rose Gripaioš**  
Sveučilište u Plymouthu, Drakes Circus,  
Devon, Velika Britanija

## UTJECAJ LUKE NA MJESNU PRIVREDU: SLUČAJ PLYMOUTH

*U dva potencijalno utjecajna dokumenta rečeno je da bi razvoj luka mogao biti važno sredstvo za razvoj regionalne privrede u područjima kao što je jugozapadna Engleska. U ovom članku analizirat ćemo tu tvrdnju potanko ispitujući slučaj Plymoutha, jednog od područja u toj regiji zbog kojega je pokrenuto pitanje razvoja luka. Na primjeru Plymoutha vidjelo se da je lako preveličati postojeću i moguću ulogu luka u regionalnom razvoju. Luke ne zapošljavaju velik broj radnika i nisu više međusobno povezani industrijski kompleksi. Stoga u većini slučajeva služe industriji u područjima koja se nalaze daleko od njih.*

### 1. UVOD

U dva potencijalno važna dokumenta izneseno je mišljenje da bi razvoj luka mogao biti ključni čimbenik u ekonomskom razvitku i oživljavanju određenih područja. Prvi je takav dokument istraživačka studija izrađena na zahtjev *European Commission on the Atlantic Regions of the Community* (Europska komisija za atlantska područja zajednice) [1]. To upućuje na to da bi luke u zapadnom dijelu Zajednice mogle postati važna trgovačka središta za uvoz, izvoz, sabiranje i distribuciju robe za kontinentalnu Europu, te se predlažu poboljšanja u komunikaciji i drugoj infrastrukturi kako bi se olakšao njihov razvoj. Jugozapadna Engleska pripada atlantskom području te ne iznenađuje da je ideja o razvoju luke prihvaćena s oduševljenjem. Ta je ideja konkretizirana u drugom dokumentu *Regional Planning Guidance* (Regionalni vodič u planiranju) koji je objavio *Secretary of State at the Department of the Environment* (ministar u Ministarstvu za okoliš) [2]. Taj vodič, namijenjen oblasnim i regionalnim vlastima koje rukovode planiranjem u regiji, navodi da bi "planirajući trebalo uvidjeti stratešku i regionalnu vrijednost luka... kao važan izvor zapošljavanja".

No, zapravo, u jugozapadnoj Engleskoj postoje samo četiri mjesta u kojima je moguć veći lučki razvoj, a to su već postojeće luke u Bristolu, Falmouthu, Plymouthu i Pooleu, a već se u barem dvije od tih luka snažno potiče takav razvoj.

Na žalost, niti jedan od navedenih dokumenata ne sadrži detaljnu analizu ili uvjerljive dokaze koji bi išli u prilog takvu razvoju. Bilo kakva studija trebala bi, prvo, pokazati da bi takav razvoj luke bio održiv kao ekonomska investicija *per se*. To je, kao što smo već rekli, upitno [3]. Drugo, takva bi studija trebala pokazati da će razvoj lučkih postrojenja i/ili uz to povezane infrastrukture značiti djelotvorno korištenje oskudnih regionalnih ekonomskih razvojnih izvora.

O tome se može raspravljati na osnovi dokaza iz drugih područja. Brojni autori (uključujući Gossa [4] i Randalla [5]) ističu da nije potrebno mnogo ljudi za rad na kontejnerskim i ro-ro postrojenjima koja su osvojila veći dio tržišta. Uz to, možemo se zapitati da li su višestruki efekti razvoja luke uopće značajni (vidi npr. Slackov dokaz [6] za Kanadu). Goss [4] ističe četiri razloga zbog kojih širenje ili unapređenje luke vjerojatno neće biti uspješno sredstvo ekonomske razvojne strategije. Prvo, korist od toga vjerojatno bi "procurila" korisnicima na kontinentalnim lokacijama (npr. Birmingham u slučaju Bristola ili Plymoutha). Drugo, pomaganje luci vjerojatno će značiti pomaganje stranim izvoznicima, od kojih će neki moći djelotvornije konkurirati domaćim proizvođačima. Treće, bilo kakva državna pomoć luci vjerojatno bi prouzročila više lokalne poreze nego što je to inače slučaj, te bi područje postalo manje privlačno mjesnom stanovništvu, a možda i poduzećima. I, naposljetku, budući da je cjelokupna potražnja za radnom snagom u okviru određene ekonomije određena makroekonomskim čimbenicima, luke se međusobno natječu za dio donekle jednake količine posla, kaže Goss. Drugim riječima, širenje jedne luke na jugozapadnom dijelu Engleske može biti samo na štetu trgovine u drugim lukama jugozapadne Engleske i/ili lukama Velike Britanije.

To što se mnoge luke oživljavaju i koriste za druge svrhe (vidi primjer Hoylea [7,8], Turnbulla [9]), još više dovodi u pitanje efikasnost razvoja luke, kao i očigledno nedovoljno korištenje nedavno izgrađenih postrojenja. Kao što Goss (1990.) ističe: "Odgovorni za izgradnju luka mogu pogrešno procijeniti tržište za svoje usluge te izgraditi nove prilaze dokovima i nekoliko kilometara pristaništa koja onda stoje uglavnom neiskorištena. Primjeri za to mogu se naći u Portbury Docku, blizu Bristola i u Dunkirku."

Premda ni jedan od tih primjera nema ro-ro postrojenja, moglo bi doći do pomanjkanja kapaciteta i u ovom sektoru, osobito nakon dovršenja tunela ispod La Manchea.

Sve ovo navodi nas na pitanje da li bi se oskudni ekonomski razvojni izvori trebali iskoristiti za razvoj luka.

Ovo zadnje pitanje vrlo je bitno u kontekstu regionalnog planiranja i sada se detaljno ispituje u vezi s jednim od četiri spomenuta lokaliteta, Plymoutha. Ta se analiza koristi brojnim izvorima informacija, uključujući:

- a) popis podataka vezano uz zaposlenost – broj zaposlenih u luci i u industrijama povezanim s lukom
- b) pregled lučkih brodara i korisnika luke
- c) pregled hotelijera
- d) statistike *Brittany Ferries*, jedine putničke trajektne kompanije koja plovi iz Plymoutha.

Prije nego što analiziramo ove izvore, iznijet ćemo neke opće informacije o lučkoj trgovini Plymoutha, koje smo dobili iz *Lučke statistike* 1990. (Port Statistics 1990.) [10].

## 2. LUČKA TRGOVINA U PLYMOUTHU

### Prijevoz robe

Plymouth ima jednu od najboljih proizvodnih luka te je jedan od glavnih pomorskih baza Velike Britanije. No kada govorimo o prijevozu robe, Plymouth je manje važan budući da od cjelokupnog prijevoza robe koja je prošla kroz britanske luke 1990., na njega otpada samo 0,3%. Uzmemo li u obzir samo količinu trgovine strane robe (432.000 tona), njegovo je značenje još manje jer je, u usporedbi s 66% domaće robe, tek 29% njegova cjelokupna opsega prometa bila strana roba. Nadalje, od 81 luke u Velikoj Britaniji, koja se bavi prijevozom strane robe, samo su 23 imale manji opseg poslovanja sa stranom robom 1990. godine od Plymoutha [11].

Važnost Plymoutha kao luke razmjerno je mala, čak i u okviru jugozapadne regije Engleske. U 1990. Plymouth je imao samo 11% cjelokupnoga pomorskog prometa regije, te je bio na četvrtome mjestu od jedanaest luka u regiji, nakon Bristola, Poolea i Foweya. Govoreći o stranoj trgovini, još je manje važan jer je preko te luke prošlo tek 5% inozemnog prometa, te je Plymouth po tome na osmome mjestu od jedanaest luka u regiji.

Opseg unutarnjeg prometa dopreme robe bio je četiri puta veći od unutarnjeg prometa otpreme robe zbog uvoza naftnih proizvoda iz velikih rafinerija kao što je ona u Fawleyu.

Druga najvažnija stavka u trgovini luke Plymouth 1990. je suhi rasuti teret čija je količina iznosila 369.000 tona, od čega je 61% bio inozemni promet s time da je opseg izvezena robe neznatno premašio količinu uvezene robe. Strana izvozna roba uglavnom se sastojala od gline, dok su od strane uvezene robe najvažniji bili prerađena gnojiva i ugljen, koks i briket. Domaći promet suhim rasutim teretom uglavnom se sastojao od otpreme neprerađene rudače.

Treća, najvažnija kategorija u trgovini Plymoutha bio je ro-ro promet s 204.000 tona robe u 1990. godini, čime se Plymouth svrstao na 24 mjesto u Velikoj Britaniji s obzirom na prevezenu tonažu u kategoriji kontejnera i ro-ro. Plymouth ima sreće da može pružiti usluge ro-ro prijevoza i za Roscoff u sjeverozapadnoj Francuskoj i za Santander u sjevernoj Španjolskoj.

Najveći postotak brodova koji su stigli u Plymouth 1990. bili su ro-ro brodovi, iako su to najvećim dijelom bili putnički brodovi, a manje teretni. Ako usporedimo obujam ro-ro tereta Plymoutha s drugim kontejnerskim/ro-ro lukama na jugu, vidjet ćemo da je onaj Plymoutha iznimno mali. Poole, npr., s nekoliko dnevnih plovidbi za Cherbourg i Channel Islands, imao je pet puta više ro-ro i kontejnerskog prometa nego Plymouth 1990. godine, a Portsmouth s tjednim *lilo* (lift-on lift off) plovidbama za Bilbao, Oporto, Lisbon, Vigo i Le Havre, dnevnim *lilo*-plovidbama za Channel Islands i nekoliko dnevnih ro-ro plovidbi za Caen, Cherbourg, Le Havre i St. Malo, imao devet puta više ro-ro/kontejnerskog prometa nego Plymouth u isto vrijeme. No iznenađujuće je da je Plymouth u toj kategoriji bio ispred Bristola, unatoč tome što Bristol za tu svrhu ima sagrađeni kontejnerski

terminal, dok Plymouth ima samo ro-ro pristanište s dvostrukom mogućnošću, tj. da pruža usluge i za teret i za putnike, ali nema kontejnerskog terminala.

### Prijevoz putnika

Plymouth je važna luka za prekomorske putničke trajekte koji plove u Francusku i Španjolsku i iz tih zemalja.

U sezoni trajekti plove i do 12 puta na tjedan za Roscoff u Francuskoj i iz njega, tvoreći tako više od tri četvrtine dolazaka i odlazaka putničkih trajekata, i dvije ili tri plovidbe na tjedan u Santander u Španjolskoj i iz njega. U 1990. godini tim je trajektima stiglo i otputovalo 639.980 putnika u/iz Plymontha, barem 2% sveukupnog broja za Europu i Wales. Kao rezultat toga, Plymonth je bio 11. po međunarodnome putničkom prometu između barem 19 luka u Engleskoj i Walesu u kojima su postojale međunarodne trajektne linije u 1990., i bio je u tome važniji od Poolea.

Kada se radi o broju automobila s putnicima na prekomorskim trajektnim linijama, Plymouth je imao više od 3% cjelokupnog broja za Englesku i Wales. No puno je takvih automobila s putnicima dolazilo i odlazilo u neke druge zemlje, a ne u Francusku i Španjolsku, dok Plymouth pruža usluge plovidbe samo u tim dvjema zemljama. Kada uzmemo u obzir samo prijelaz između Britanije i Francuske, Španjolske i Portugala, tada Plymouthu pripada nešto više od 5% vozila s putnicima na tim putovanjima.

Zadnjih nekoliko godina Plymouth je obnovio svoju ulogu kao luka za brodove za krstarenje. Velik broj kompanija sada koristi Plymouth kao sezonsku matičnu luku ili kao luku za ukrcaj ili iskrcaj putnika.

Godine 1991., npr., pet brodskih linija za krstarenje, uključujući dvije brodske kompanije, koristilo je luku Plymouth kao matičnu luku.

Koliko je sva ta aktivnost bila važna za ekonomiju toga grada?

## 3. DOPRINOS LUKE LOKALNOJ EKONOMIJI

Doprinos luke lokalnoj ekonomiji, teoretski bi se mogao najbolje vidjeti po povećanom prihodu luke. Na žalost, nema statističkih podataka čak ni na razini regije za bruto domaći proizvod u toj industriji, a čak se i procjene za jugozapadnu regiju Engleske u cijelosti odnose na široku kategoriju "Prijevoza i komunikacija". Sve to znači da je nužno ponajprije pogledati jedini moguć alternativni izvor podataka, a to je zaposlenost. Čak i tu postoje problemi budući da se jedini redoviti podaci o zaposlenosti u Velikoj Britaniji, i to na lokalnoj razini, odnose na zaposlenike u kompanijama i poduzećima, te su stoga isključeni samostalni djelatnici i pripadnici mornarice. Najnoviji dostupni podaci u vrijeme pisanja ovog članka bili su oni s Popisa o zaposlenima iz 1989.

### Podaci s Popisa o zaposlenosti iz 1989.

Popis zaposlenih iz 1989. zasnivao se na standardnoj industrijskoj klasifikaciji (SIC) iz 1980. i osim općih prije istaknutih problema, postoje još neki specifični problemi vezani uz pokušaj da se dođe do podataka o lučkoj aktivnosti.

Postoje dvije industrijske kategorije za koje se može reći da su vezane samo za lučku aktivnost. To su "Prijevoz morskim putem" (SIC 7400) i "Dodatne usluge u

prijevozu morskim putem" (SIC 7630). Na žalost, druge kategorije uključuju zaposlenike čiji posao izravno ovisi, djelomično ili u cijelosti, o lučkoj aktivnosti, i neke druge kategorije koje ne ovise o njoj. To uključuje kategorije "Mješovite prijevozne usluge" (SIC 7700) što obuhvaća "Agenti za vozarinu i druge agente koji olakšavaju prijevoz tereta" i "Uskladištenje i skladišta" koji mogu i ne moraju biti povezani s pomorskom aktivnošću na određenom području. Oni također uključuju druge kategorije koje se odnose npr. na cestovni i željeznički prijevoz, na nacionalne i lokalne vladine službe i policiju. Glavna je teškoća određivanje omjera zaposlenih u ovim drugim kategorijama koje bi se mogle pripisati luci. Što se tiče analize podataka Odsjeka za zaposlenost, pretpostavlja se da su tri petine poslova u mješovitome transportnom prometu povezane s lukom. Zaposlenost u drugim kategorijama razmatra se odvojeno.

Detalji o zaposlenosti u Plymouthu u posebnim kategorijama pomorskog prijevoza i dodatnih usluga, kao i različite transportne usluge, dani su u tablici 1. Kao što se može vidjeti, samo je 301 osoba bila zaposlena u pomorskom prijevozu i dodatnim uslugama. Ako luci pripišemo tri petine zaposlenih u različitim prijevoznim uslugama, otprilike 496 zaposlenja bilo je izravno vezano za luku u tim kategorijama. To znači samo 0,4% sveukupno zaposlenih u Plymouthu, ne računajući tu samostalne djelatnike i velik broj pripadnika mornarice, što je vrlo mali omjer sveukupnog broja zaposlenih.

Ako ovi podaci iznenađuju, treba istaknuti da luke općenito ne zapošljavaju puno radnika. To se vidi i iz podataka u tablici 2. o zaposlenosti u područjima gdje ljudi putuju na posao i to u pet najvećih luka Velike Britanije i u Portsmouthu, Bristolu, Pooleu i Plymouthu, i u cjelokupnom Ujedinjenom Kraljevstvu. Kao što se može vidjeti, samo je Dover imao više od 4% zaposlenih u pomorskom prijevozu i uz to povezanim dodatnim uslugama i ne bi bilo velike razlike ako bi tu dodali postotak zaposlenih u cestovnom prometu i raznim drugim prijevoznim uslugama. Bitno je da mnoge dodatne uslužne djelatnosti pomorskog prijevoza kao što su špediteri, radnici koji rade na pakiranju robe za izvoz ili prijevoznici tereta, nisu poslovi specifični samo za luku. I zaista, mnoga mjesta u unutrašnjosti na jugozapadu Engleske uključujući Cheltenham, Bath i Exeter, imala su veći postotak ljudi zaposlenih u različitim prometnim uslugama nego Plymouth u 1989. Sveukupno Velika je Britanija imala više nego dvostruko veći postotak zaposlenih od Plymoutha u ovoj kategoriji i sličan postotak osoba zaposlenih u pomorskom prometu i dodatnim uslugama.

Kao zaključak iz podataka o zaposlenosti u 1989. godini proizlazi da se 496 zaposlenja može pripisati tim trima aktivnostima vezanim uz luku. Ovi podaci se sada uspoređuju s podacima iz izvještaja o lučkim vlastima, brodarima i korisnicima iz 1991. godini.

Tablica 1. Zaposlenost u pomorskom prometu i uz to vezane usluge u Plymouthu u području gdje ljudi putuju na posao, 1989.

	Zaposlenost	Zaposlenost vezana uz luku (procjena)
Pomorski promet	147	147
Dodatne usluge pomorskog prometa	154	154
Različite prometne usluge	325	195
Sveukupna zaposlenost vezana uz luku		496
Sveukupna zaposlenost	116076	
Postotak		0,4

Izvor: Odsjek za zaposlenost

Tablica 2. Zaposlenost u pomorskom prometu kao postotak cjelokupnog broja nesamostalnih djelatnika (zaposlenika), 1989.

	Pomorski promet i dodatne uslužne djelatnosti pomorskog prometa	Različite usluge
GRIMSEY	2,4	3,1
MIDDLESBOROUGH i HARTLEPOOL	0,8	0,7
IPSWICS	3,9	2,6
DOVER	18,3	3,7
SOUTHAMPTON	1,9	1,0
PORTSMOUTH	1,3	0,4
BRISTOL	0,3	0,8
POOLE	0,6	0,5
PLYMOUTH	0,3	0,3
UJEDINJENO KRALJEVSTVO	0,3	0,8

Izvor: Odsjek za zaposlenost

### Podaci iz izvještaja za 1991. godinu

Detalji dobiveni iz izvještaja koje je sastavio South West Economic Research Centre (SWERC) (Jugozapadni centar za ekonomska istraživanja) 1991. prikazani su u tablici 3. Dvjesto i osamdeset zaposlenja prikazanih u 1991. godini mnogo je manje od 496 zaposlenja evidentiranih u podacima o zaposlenju iz 1989. Ovaj nerazmjer može biti posljedica niza čimbenika, uključujući korjenitu reorganizaciju posla od 1989., odvajanje aktivnosti tako da sad proizlazi da su pod drugim kategorijama,

nepotpuni izvještaji i precjenjivanje zaposlenosti u različitim uslugama koje se mogu pripisati luci. Svakako, čini se da brojke Popisa o zaposlenosti, premda niske, znače maksimum. Za naše potrebe, uzet je prosjek dviju brojki (388) kao procjena zaposlenja u ovim kategorijama. Niti podaci s Popisa o zaposlenosti niti prije navedeni podaci iz Izvještaja ne prikazuju pravo stanje jer su neka druga lokalna zaposlenja isto tako izravno vezana uz luku. Glavne kategorije koje su isključene jesu carina, ured za useljenje, Poseban odjel policije, čuvari i čistači koje izravno ne zapošljavaju lučke vlasti i brodari. Isto tako, tu nisu uključeni službenici za okoliš i zdravlje koje zapošljava Gradsko vijeće Plymoutha, neki zaposlenici naftnih kompanija koji imaju skladišta u luci i zaposlenici u mjenjačnici novca te zaposlenici u Automobilskom udruženju. Procjene za te kategorije dane su u tablici 4., a dobivene su telefonskim raspitivanjem kod mjerodavnih služba.

Tablica 4. uključuje i broj zaposlenja u cestovnom prometu koji može izravno ovisiti o luci. To je učinjeno na osnovi podataka s Popisa o zaposlenosti za 1989. i uz pretpostavku da se jedan od deset lokalnih zaposlenja u cestovnom prometu (0,2 x 664) može pripisati luci.

Procjena za cjelokupnu zaposlenost vezanu uz luku tada se povećava na 338 + 239 = 627 (tablica 5.). To je bilo 0,5% svih zaposlenih u Plymouthu 1989., na području gdje ljudi putuju na posao, i teško se može reći da ove brojke kazuju da je luka u Plymouthu toliko važna za lokalnu ekonomiju. Štoviše, vjerojatno je došlo do velikog smanjenja broja zaposlenih carinika i službenika u trošarinskom poreznom uredu zbog manjih procedura, što je posljedica kretanja prema jedinstvenom tržištu i drugih promjena. Te prije spomenute promjene, naravno, odnose se na izravno zapošljavanje i u to ne ulaze nikakvi neizravni poslovi vezani uz potrošnju lučkih zaposlenika ili putnika koji se koriste lukom. Sada ćemo ispitati te probleme.

Tablica 3. Izravno zapošljavanje u luci Plymouth

	Broj zaposlenih (približan ekvivalent broja zaposlenih s punim radnim vremenom)
Lučke vlasti*	74
Lučki brodari i korisnici:	
radnici koji rukuju teretom	34
Operateri trajekata	140
špediteri / carinski posrednici / brodski agenti	32
Sveukupno	280

Izvor: SWERC izvještaj 1991.

\* Lučke vlasti uključuju Udružene britanske luke, povjerenike Cattlewater Harbour i Sutton, Harbour Company

Tablica 4. Drugi lučki poslovi

	Broj zaposlenih (ekvivalent zaposlenih s punim radnim vremenom)
Carina, Ured za useljništvo	108
Poseban ogranak policije i ostala policija	13
Spremište nafte	8
Čuvari i čistači	39
Zdravstvena stanica (Plymouth CC)	3,5
Mjenjačnica/AA	1,5
Sveukupno (za ovaj dio)	173
Procjena za cestovni promet vezan uz luku	66
Sveukupno	239

Izvor: SWERC izvještaj 1991.

**Indirektno zapošljavanje: Plymouth**

Ne možemo izračunati točan lokalni multiplikator koji bi se odnosio na lučku aktivnost u Plymouthu, no ako uzmemo kao smjernicu ulazne i izlazne podatke/brojke koje se odnose na Ujedinjeno Kraljevstvo, tada bi brojka iznosila otprilike 1,55. Međutim, mnogo je razloga zbog kojih bismo očekivali da će brojke za Plymouth biti niže. Jedan od razloga je taj što Plymouth ima malo lokalne industrije koja ovisi o luci. Ima npr. skladište za naftu, ali nema rafineriju, vrlo malo se prerađuje hrana koja se uvozi/izvozi. Još jedan dokaz za to dobili smo iz izvještaja vezanog za proizvođače izvoznike u jugozapadnoj Engleskoj, od kojih vrlo mali broj koristi luku Plymouth ili bilo koju drugu lokalnu luku [12]. Na kraju možemo reći da niski stupanj industrijske aktivnosti i u Plymouthu i u Devonu i u Cornwallu u cijelosti znači da puno potrošnje "iscuri" iz regije. Sve to upućuje na to da visina multiplikatora za zaposlenost ne bi bila viša od 1,3. Ako je tako, prije navedeni poslovi ne bi se odnosili na više od 815 zaposlenja u cijelosti koji se odnose na izravno zapošljavanje i potrošnju tih zaposlenika u lokalnoj ekonomiji.

Sad ćemo se vratiti na trošenje onih koji koriste luku, i osobito na potrošnju putnika koji koriste trajektne usluge prema Španjolskoj i Portugalu. To uključuje sljedeće:

- Britanci koji putuju preko Plymoutha za/iz Roscoffa i Santandera. Puno njih vozi izravno do luke i nastavljaju put, isto tako pri povratku kući. Neki se, međutim, zadržavaju i traže smještaj, obično kada kreću na put, tj. na početku putovanja.
- Strani turisti koji putuju kroz Plymouth i nastavljaju dalje prema nekim drugim odredištima. Većina njih se ne zaustavlja u gradu, već odmah dalje nastavlja prema svojim odredištima u Velikoj Britaniji. No neki ipak ostaju u Plymouthu nekoliko dana, dok drugi opet tu prenoće na putovanju.

Tablica 5. Cjelokupna zaposlenost u luci

	Broj zaposlenih (ekvivalent zaposlenih s punim radnim vremenom)
Prosjeak DE* 1989. i SWERC 1991.	388
Druge kategorije, 1992.	239
Sveukupno	627

\* DE = Department of Employment = Odsjek za zaposlenost

Tablica 6. Dio noćenja koja su ostvarili trajektni putnici

	Broj hotela*	Broj malih obiteljskih hotela**	Broj hotela na principu noćenja i doručka***	Sveukupan broj hotela	
				Broj	%
0 – 10%	12	14	20	46	61
11 – 20%	3	4	6	13	17
21 – 30%	1	4	4	9	12
31 – 40 %	2	2	-	4	5
> 40%	-	3	-	3	4
Ne zna se/ Nema odgovora	1	2	6	9	
Sveukupno	19	29	36	84	100
Vodič za smještaj, 1991.	21	51	48	120	

Izvor: SWERC izvještaj 1991.

\* Hoteli koji primaju i one s prebivalištem i one bez prebivališta u Velikoj Britaniji

\*\* Hoteli i manji obiteljski hoteli samo za one s prebivalištem u Velikoj Britaniji

\*\*\* Broj koji je naveden u *Plymouth Marketing Bureau*, vodiču za smještaj za 1991.

Nema pouzdane procjene o trošenju tih turista u lokalnoj ekonomiji, jer premda je *Plymouth Marketing Bureau* proveo istraživanje o, npr., broju turističkih noćenja i trošenju turista koji tu borave danju, podaci se ne odnose izdvojeno na trošenje stranih turista i onih koji tek kreću u inozemstvo.

Drugi pokazatelji pak upućuju na to da bi brojke mogle biti važne. Podaci koje je dala trajektna kompanija *Brittany Ferries* pokazuju da su oni rezervirali otprilike tri i pol tisuće hotelskih noćenja za svoje klijente u gradskom hotelu *Moat House* u razdoblju od siječnja do kraja listopada 1991.

Podaci koje smo dobili od *Brittany Ferries* odnose se, naravno, na rezervacije koje je provela sama kompanija, te ne uključuju putnike koji su si sami rezervirali smještaj. Procjena sveukupne važnosti hotelskog turizma povezanog s trajektima

dobivena je telefonskim ispitivanjem većine hotela u Plymouthu u jesen 1991. Od hotelijera se jednostavno tražilo da iznesu postotak noćenja putnika u protekloj godini, koje su rezervirali oni koji su putovali služeći se uslugama *Brittany Ferriesa*. Rezultati su jako varirali i između i unutar različitih vrsta smještaja, a njihov pregled dan je u tablici 6. Iako je samo 9% od sveukupnog broja hotela imalo više od 30% turističkih noćenja povezanih s ljudima koji su koristili luku, 21% ih je imalo više od 20% noćenja i 38% više od 10% noćenja povezanih s lukom.

Ne možemo "prevesti" ove brojke u cjelokupan broj turističkih noćenja, a još manje u cjelokupnu turističku aktivnost vezanu uz luku. No ovaj problem možemo dalje rasvijetliti ispitujući sveukupna kretanja putnika kroz luku. *Brittany Ferries* dao je podatke za 1990., koji su prikazani u tablici 7. Gruba pretpostavka da je pojedini turist u prosjeku potrošio 10 £ u dva putovanja (tj. na odlasku i dolasku), dovodi nas do sveukupnog indirektnog doprinosa lokalnoj ekonomiji od otprilike 5,3 milijuna funti, uključujući efekte multiplikatora. Naravno da je broj putnika i vozila nastavio rasti od 1990., tako da ove brojke ne prikazuju pravi doprinos lokalnoj ekonomiji. Štoviše, puno, posebno stranih, turista sigurno provede neko vrijeme i potroše novac u ostalom dijelu Devona i Cornwalla, čime pridonose puno više podregionalnom dohotku nego što to pokazuju prije navedene brojke.

Koliko bi radnih mjesta takvo indirektno trošenje osiguravalo, teško je odrediti. Trebalo bi biti čak 185 u području Plymoutha, gdje ljudi putuju na posao, da bi sveukupan broj zaposlenih u vezi s lukom bio 1.000 (na osnovi srednje procjene) i ova druga brojka predstavljala bi manje od 1% nesamostalnih zaposlenika i čak manje od toga za cjelokupnu radnu snagu.

### Indirektno zapošljavanje: Devon i Cornwall

Utjecaj luke na zaposlenost u Devonu i Cornwallu bit će naravno veći nego u Plymouthu, s obzirom na manje gubitaka. Veći multiplikator (brojka koja se nalazi između one koja vrijedi za Veliku Britaniju i procjene za Plymouth) od 1,425 dao bi brojku 893 za cjelokupnu zaposlenost – što je 0,2% nesamostalnih zaposlenika u Devonu i Cornwallu. To isključuje utjecaj turizma povezanog s trajektnim prometom. Stoga se čini da luka u Plymouthu, kao i luke drugdje, ne zapošljava puno ljudi i doprinosi razmjerno malo, izraženo u postotcima, zaposlenosti u Plymouthu i Devonu. Sada ćemo ispitati položaj luke s obzirom na rezultat.

### Rezultat

Kao što smo već istaknuli, nema nikakvih objavljenih podataka vezanih uz rezultate lokalne luke ili cjelokupan rezultat, no možemo napraviti procjenu računajući bruto domaći proizvod po zaposleniku u Devonu i Cornwallu u 1989. i onda primijeniti tu brojku na izravno lučko zapošljavanje. To daje 627 (srednja procjena direktne zaposlenosti) \* £ 18923 = £ 11,9 milijuna. Primjenjujući taj multiplikator dobili bismo maksimum od  $11,9 * 1,3 = £ 15,5$  milijuna, koji se ulaže u privredu u Plymouthu svake godine kao rezultat izravna ili neizravna utjecaja luke.

Kada govorimo o Devonu i Cornwallu, veći multiplikator od 1,425 dao bi sveukupan prihod od 17 milijuna funti. Ove brojke, međutim, isključuju utjecaj trošenja turista vezanog uz luku. U slučaju Plymoutha, dodajući procijenjenih 5,3

milijuna takva trošenja, dalo bi sveukupni prihod od 20,8 milijuna funti po cijenama iz 1989. Dok ono što smo iznijeli može predstavljati razumnu procjenu onoga što potroše Britanci u Devonu i Cornwallu koji putuju trajektom, to ne bi bilo dovoljno za trošenje stranih turista koji stižu preko luka Roscoff i Santander, od kojih mnogi barem dio svog vremena provedu u te dvije pokrajine. Koliko bi onda trebalo dodati za takve posjetitelje?

Godine 1990. u Plymouth je trajektom stiglo otprilike 52.900 stranih turista. Pod pretpostavkom da je polovica njih ostala u Devonu i Cornwallu i potrošila u prosjeku 150 funti po osobi, dobivamo sveukupni prihod zasnovan na stranim turistima od 4 milijuna funti – ili 5,7 milijuna funti, ako uzmemo u obzir djelovanje multiplikatora. Dodajući tih 5,3 milijuna funti prihodu od domaćih turista, dobit ćemo sveukupni prihod od turizma od (5,3 + 5,7) 11 milijuna funti po cijenama iz 1989., iako možemo računati otprilike 28 milijuna funti kao cjelokupni (vjerojatno maksimalni) utjecaj luke na ekonomiju tih dviju pokrajini. To možemo usporediti s cjelokupnim bruto domaćim proizvodom od 3.696 milijuna funti u te dvije pokrajine pa je to 0,8% podregionalnog bruto domaćeg proizvoda.

Tablica 7. Kretanje putnika i vozila kroz luku Plymouth, 1990.

	Broj
Putnici	639 983
Automobili	161 858
Kamioni	16 548

Izvor: Brittany Ferries [13].

Međutim, ove brojke možda suviše precjenjuju doprinos luke lokalnom ili podregionalnom bruto domaćem proizvodu. Jedan je razlog taj što luka potiče gubitak prihoda budući da je vjerojatno da će stanovnici Devona i Cornwalla putovati ili kupovati drugu kuću u inozemstvu.

Drugi je razlog taj što su lokalni proizvođači – osobito u poljoprivredi – suočeni sa stranom konkurencijom, a to inače ne bi bilo tako. Treći je razlog taj što su mnogi strani turisti koji dolaze u Devon i Cornwall, mogli tu doći nekim drugim putem da nije bilo izravne trajektne veze. Na kraju, lokalni izvoznici koji koriste trajekte za distribuciju, mogli su koristiti neki način prijevoza za tu svrhu.

Ove brojke mogu, naravno, podcijeniti lokalnu važnost trajekta budući da bi trajekti mogli biti od presudne važnosti za preživljavanje određenih lokalnih poduzeća. Istaknuto je, npr., da je poljoprivreda posebno ovisna o luci zbog uvoza stočne hrane i izvoza žita. Isto tako, ro-ro postrojenja su važna za izvoz ribe i školjki.

Moglo bi se reći i to da je luka važan čimbenik kada treba privući domaće ulagače. Međutim, nema puno dokaza koji bi upućivali na to da luka Plymouth ima i najmanji utjecaj na poticanje industrijskog razvoja u Devonu i Cornwallu [14].

U zadnjih osam godina izrađeno je nekoliko studija u kojima su razmatrani razlozi zbog kojih su proizvođači odabrali Plymouth i neke druge dijelove Devona i Cornwalla kao mjesto za svoje tvrtke. Ni jedna od tih studija nije navela pristupačnost luci kao prednost te lokacije u odnosu prema ostalima u tom području. Najčešće iznošene prednosti bile su "ugodna radna okolina", "kvalificirana radna snaga" i "područje dobiva novčanu potporu".

To što postojanje luke Plymouth ima vrlo malo utjecaja na odluku poduzeća u vezi s lokacijom, potvrđeno je i nedavnim ispitivanjem proizvođača izvoznika u jugozapadnoj Engleskoj [12]. Potvrđeno je da ispitanici vrlo malo koriste lokalne luke u jugozapadnoj pokrajini, a samo pet, od 122 ispitanih koji su naveli kojim se lukama koriste, navelo je luku Plymouth.

Na kraju, moglo bi se reći da je postojanje same luke dovelo turiste čija potrošnja nije samo utjecala na stvaranje dodatnih poslova, već i na stvaranje sadržaja koji inače ne bi bili dostupni mjesnom stanovništvu. Takvo je gledište neodrživo budući da strani turisti u Devonu i Cornwallu predstavljaju samo mali postotak sveukupnog broja turista i da mnogi od njih ne stižu u te dvije pokrajine preko trajektne veze u Plymouthu. Štoviše, stanovnici Velike Britanije, koji nisu iz tog kraja, koriste se trajektnim uslugama, ali vjerojatno ne koriste puno lokalne turističke objekte, osim hotela u Plymouthu, o čemu je već bilo riječi.

#### 4. ZAKLJUČAK

Primjer Plymoutha pokazuje da je lako pretjerati u postojećoj i potencijalnoj ulozi luka u regionalnom ekonomskom razvoju. Luke više ne trebaju puno radne snage i nisu više međusobno povezani industrijski kompleksi kao što su nekad bile [7]. Rezultat toga je da u većini slučajeva luke služe industrijama koje se ne nalaze u područjima gdje i luke same. Stoga luke nisu djelotvorni pokretač ekonomskog razvoja, što su potvrdile i studije u drugim zemljama [5,6]. Zato možda ne bi bilo pametno za planere razvoja jugozapadne regije u Engleskoj i za tim istraživača EZ, koji rade na Atlantic Arcu (Atlantski luk) da se suviše oslanjaju na lučki razvoj kao sredstvo ekonomske obnove.

#### LITERATURA

- [1] Cedre (1992.), *Etude prospective des Regions Atlantiques* (Brussels: European Commission), to be published.
- [2] Department of the Environment (1993.), *Regional Planning Guidance for the South West, Consultation Draft*, July.
- [3] P. A. Gripaios and R. J. Gripaios (1992.), *An Examination of the Case for New Port Developments in the South West of England* (Plymouth, U.K.: Plymouth Business School).
- [4] R. O. Goss (1990.), *Economic policies and seaports. The economic functions of ports. Maritime Policy and Management*, 17(3), 207.-209.
- [5] J. E. Randall (1988.), *Economic development and non-marine initiatives at American seaports, Maritime Policy and Management*, 15(3), 225.-240.
- [6] B. Slack (1989.), *Port services, ports and the urban hierarchy. Tijdschrift voor Econ en Soc Geografie*, 80(4), 236.-243.

- [7] B. S. Hoyle (1989.), The port-city interface: trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429.-435.
- [8] B. S. Hoyle (1990.), *Port Cities in Context* (Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers)
- [9] P. J. Turnbull (1991.), The docks after de-regulation. *Maritime Policy and Management*, 15(1),15.-27.
- [10] British Ports Federation/Department of Transport (1991), *Port Statistics 1990*. (London, U.K.: HMSO)
- [11] R. J. Gripaios et. al. (1992.), *The Port of Plymouth: an Examination of the Economic Impact and of the Case for Further Development* (Plymouth, U.K.: South West Economic Research Centre, University of Plymouth)
- [12] P. A. Gripaios, editor (1992.), *Exporting from the South West. South West Economy: Trends and Prospects*, fourth edition (Plymouth, U.K.: Plymouth Business School)
- [13] Brittany Ferries (1991.), "Brittany Ferries" Statistics for 1990 (Plymouth, U.K.: Brittany Ferries)
- [14] P. A. Gripaios and R. J. Gripaios (1992.), *The Impact of Inward Investment: the Case of Plymouth* (Plymouth, U.K.: South West Economic Research Centre, University of Plymouth)

*The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth,  
Maritime policy and management, 1995, vol. 22, no. 1, 13-23.*

*Prevela Tatjana Šepić*