

Dr. ANTUN SBUTEGA
Fakultet za pomorstvo
Kotor, Dobrota 36

Prometna politika
Prethodno priopćenje

UDK: 656.61(497.1): 339.92:061.1EEZ

Primljeno: 19.01.1990.

Prihvaćeno: 24.09.1990.

JADRANSKA ORIJENTACIJA KAO FAKTOR EVROPSKE ORIJENTACIJE JUGOSLAVIJE

SAŽETAK

Autor najprije razmatra ekonomski, kulturni i politički aspekt jadranske orijentacije, da bi zatim najveći dio izlaganja posvetio saobraćaju kao faktoru iste. Na kraju povezuje jadransku i evropsku orijentaciju i pledira za bolje povezivanje naših luka sa zaleđem.

1. ZNAČAJ MEDITERANA U EVROPSKOJ INTEGRACIJI

Najvažnije komparativne prednosti Jugoslavije vezane su za njene prirodne karakteristike i geografski položaj, obzirom da društveno-ekonomski razvoj nije kreirao nove proizvodne i kulturne činioce koji bi stavljali jugoslavensku privredu u ravnopravan i bolji položaj u odnosu na njene konkurente iz evropskog i svjetskog okruženja.

Isto tako, u dosadašnjem privrednom razvoju nisu dovoljno korištene i valorizirane te prirodne prednosti za razvoj saobraćaja, poljoprivrede, turizma i pomorske privrede. Zato se kao imperativ budućeg razvoja postavlja korištenje ovih potencijala i razvoj privrednih djelatnosti koje ih valoriziraju.

Izlaz na more za svaku zemlju ima izuzetan ekonomski, kulturni i politički značaj, a pogotvo izlaz na tako važno svjetsko more, kao što je Mediteran. Kada se procjenjuje značaj Mediterana, dakle, i mediteranskog položaja Jugoslavije, onda treba uzeti u obzir ekonomski, prometni, kulturni i politički značaj ovoga prostora za zemlje na njegovim obalama, za njegovo šire zaleđe, te njegov globalni značaj, posmatran u širokoj istorijskoj dimenziji. Obale i zaleđe Mediterana bili su kolijevka prvih i najvažnijih antičkih civilizacija i kultura, koje su intenzivno međusobno komunicirajući i razmjenjujući ekonomske i kulturne vrijednosti, stvorile specifičnu mediteransku kulturu. Temelji sadašnje evropske, pa samim tim i najvećeg dijela svjetske kultura, postavljeni su na Mediteranu. Grčko-rimska i judeo-hrišćanska kultura formirali su evropsku kulturu, čija će globalna ekspanzija od XV vijeka do danas imati presudan uticaj na svjetsku kulturnu i ekonomsku integraciju.

U mediteranskom okruženju su stvorene najvažnije religije svijeta, filozofija, postavljeni temelji nauke, političke organizacije, kreirani

najvažniji umjetnički pravci i stilovi, tu je sve do XVII vijeka bio kulturni, politički i ekonomski centar svijeta.

Razvojem zemalja na atlantskoj obali Evrope i aktiviranjem transatlantske trgovine i pomorskog puta oko Afrike, Mediteran postepeno gubi na značaju. Otvaranjem Sueskog kanala 1869. g. Mediteran ponovo postaje važan međunarodni prometni put, što utiče da njegova ekonomska i politička važnost bude u porastu. Tome je znatno doprinio i privredni razvoj zemalja Mediterana i zemalja u njegovom zaleđu. Ka Mediteranu gravitira veliki dio Evrope, sa ogromnim privrednim potencijalom. "U porastu savremene pomorsko-prometne važnosti Mediterana i mediteranskih luka, važnu ulogu ima litoralizirana industrija, koja koristi prednosti relativno jeftinog pomorskog transporta sirovina iz prekomorskih zemalja (prerada nafte, petrohemija, metalurgija itd.), zašto je najbolji primjer Italija.¹⁾

Mediteran je najrazvijenija turistička regija svijeta, a mediteranske zemlje raspolazu velikim kapacitetima trgovačke flote, brodogradnje i drugim granama pomorske privrede.

Kroz čitavu svoju dugu istoriju, mediteranski prostor je imao ogroman politički značaj. Od grčko-persijskih ratova do danas, on je područje sukoba i susreta različitih civilizacija, religija i političkih sila. Mediteran je okružen kopnom tri kontinenta, na njegove obale imaju izlaz države koje se razlikuju po svom društveno-ekonomskom uređenju, stepenu razvoja i pripadnosti vojno-političkim i ekonomskim grupacijama, tu se ukrštaju različite kulture i tri velike religije. Zbog toga je ovo područje koje omogućava saradnju i dogovaranje, ali je i područje konfrontacija, sukoba i političkih tenzija.

Posebno treba naglasiti činjenicu da od 12 članova EZ, 4 čine mediteranske zemlje (Grčka, Italija, Francuska i Španija), te da pored toga sve ostale evropske zemlje imaju velike političke i ekonomske interese na Mediteranu, tako da EZ sve više ulaže napore u kreiranju efikasne mediteranske politike. Pripadnost mediteranskom području obavezuje Jugoslaviju na uvažavanje svih ovih činjenica i aktivno uključivanje u privredne, kulturne i političke tokove na njemu.

2. EKONOMSKI, KULTURNI I POLITIČKI ASPEKTI JADRANSKE ORIJENTACIJE

Jadranska orijentacija ima mnogo šire značenje od saobraćajne orijentacije. Vrlo lapidarno objašnjenje ovog pojma dao je Vicko Krstulović, bivši ministar pomorstva FNRJ: "Osjetiti važnost položaja na moru i mogućnost korištenja takva položaja, to predstavlja jadransku orijentaciju Jugoslavije"²⁾.

Ne radi se, naravno, samo o sjećanju i spoznaji značaja primorskog položaja, već svakako i o njegovom punom korištenju. "Ona znači samo jedno: da prednosti svog položaja na moru zemlja mora u punoj mjeri iskoristiti za napredak cjelokupnog ekonomskog i kulturnog razvitka zemlje i naroda"³⁾.

Jadranska orijentacija ima ekonomsku, kulturnu, političku i vojno-stratešku dimenziju.

U ekonomskom smislu radi se, u prvom redu, o korištenju mogućnosti za razvoj privrednih grana i djelatnosti koje su vezane za eksploataciju mora i priobalnog područja. Tu, dakle, spada pomorska privreda, u najširem smislu; brodarstvo, luke, brodogradnja, snabdjevanje brodova, pomorske agencije, špedicija, pomorsko osiguranje, kasiranje brodova, spasavanje i tegljenje, ribarstvo, marikultura, eksploatacija mineralnih i energetskih bogatstava mora, te primorski i nautički turizma. Značajne mogućnosti pružaju se u razvoju agroindustrijskog kompleksa u primorskom pojasu, a posebno u gajenju i preradi mediteranskih kultura.

Veoma razudjena obala i karakteristike mora pružaju izvanredne mogućnosti za razvoj marikulture i ribarstva, te za industriju, koja se bavi preradom ribe i morskih plodova.

Razvoj pomorskog saobraćaja stvara povoljne uslove za lokaciju transportno-intenzivnih industrija u priobalnom pojasu, te njima komplemetarnih privrednih grana, posebno u slobodnim zonama, pri čemu treba strogo voditi računa o ekološkim kriterijumima.

Jadranska orijentacija je posebno značajna sa stanovišta razvoja turizma, obzirom da je jadransko područje turistički najatraktivnije i najrazvijenije područje naše zemlje.

Sve navedene razvojne mogućnosti, kao i prednosti sa stanovišta transporta, čine ovo područje najatraktivnijim za strana ulaganja i razne oblike poslovne kooperacije sa inostranstvom.

U kulturnom smislu jadranska orijentacija znači, prije svega, pripadnost mediteranskom kulturnom prostoru. U toku nekoliko milenijuma, taj prostor je blagotvorno uticao na razvoj kulture na ovim obalama.

Možemo, zapravo, tvrditi da su najvažniji kulturni uticaji za najveći dio naše zemlje, dolazili sa Mediterana. Sve do prodora Turaka u jedan dio Balkana, ti kulturni uticaji su se širili u kontinentalno područje, i miješajući se sa vizantijskim (dakle, opet izvorno mediteranskim), te srednje-evropskim kulturnim ozračjem, kreirali specifične, originalne kulturne vrijednosti i

sinkretizme na materijalnom i duhovnom planu.

Činjenica da je priobalni dio naše zemlje jedini imao neprekidni kontinuitet u razvoju kulture od praistorije do danas, i da je, uz sve lokalne i nacionalne specifičnosti, njegova kulturna istorija analogna kulturnoj istoriji razvijenih evropskih mediteranskih zemalja, može se objasniti samo uticajem koji je pomorska komunikacija sa starim kulturama Mediterana i svijeta imala na ovo područje, kao i privrednim prosperitetom čija je osnova bila pomorska privreda. Najznačajniji centri pomorske privrede na našoj obali - Boka, Dubrovnik, Korčula, Split, Trogir, Zadar, Šibenik, Hvar, bili su istovremeno i najznačajniji kulturni centri sa vrlo visokim dometima u materijalnoj i duhovnoj kulturi.

Naš položaj na Jadranu i Mediteranu ima poseban politički značaj koji se sastoji u prednostima u povezivanju sa svijetom i razvoju ekonomske i političke saradnje. Koliki je politički značaj pomorstva najbolje ilustruje primjer dubrovačke republike, koja je sačuvala svoj politički integritet i ostvarila ekonomski i kulturni prosperitet u turbulentnom okruženju izrazito nepovoljnih istorijskih okolnosti, a čija je ekonomska i politička snaga počivala na pomorstvu.

Što se tiče povezivanja sa EZ, treba naglasiti da su dvije jedine članice EZ sa kojima se graničimo - Italija i Grčka, mediteranske zemlje sa vrlo razvijenom pomorskom privredom.

Važan socijalni efekat razvoja primorsko-pomorske privrede je podizanje standarda stanovništva, naročito u ovim regijama u kojima je ona najvažnija privredna djelatnost. Hiljadama godina pomorstvo je, pored ekstenzivne, pretežno naturalne poljoprivrede, bilo glavni izvor egzistencije stanovništva naše obale i otoka.

Uspostavljanje kontakata sa drugim krajevima zemlje i svijeta omogućilo je razbijanje izolovanosti i uslovalo promjene u načinu života. Na taj način pomorstvo je uticalo na povećanje obrazovnog i kulturnog nivoa stanovništva, na razvoj školstva i čitavog niza drugih socijalnih i kulturnih institucija, te cehovskih organizacija pomoraca, koje su vjekovima imale značajan uticaj na socijalnu strukturu i dinamiku u primorskim krajevima.

Utičući na razvoj gradova, manufakture i trgovine, a kasnije i na razvoj industrije u lučkim centrima i njihovom gravitacionom području, pomorstvo je bilo važan faktor izmjene socijalne strukture stanovništva, u smislu pretvaranja agrarnog u urbano stanovništvo. Isto tako, razvoj pomorske trgovine i pomorske privrede imao je značajan uticaj na razvoj savremenih formi društveno-ekonomskog života, na razvoj robno-novčane privrede, na razbijanje plemenske i feudalne strukture i prodor kapitalističke privrede, tako da je, za razliku od velikog dijela kontinentalnog područja naše zemlje, primorje imalo kontinuitet u razvoju društveno-ekonom-

skih odnosa.

Pri tome treba posebno naglastiti da je jadranska orijentacija nije samo interes priobalne regije, odnosno priobalnih republika, već da je ona zajednički interes čitave zemlje i svih njeni dijelova. Taj zajednički interes ogleda se kada je u pitanju saobraćaj, u kreiranju racionalnog i efikasnog saobraćajnog sistema, optimalno integrisanom u evropski i svjetski sistem, a to nužno podrazumijeva valorizaciju jadranskog pomorskog puta. Činjenica da 50-60% jugoslovenske robne razmjene sa svijetom ide preko jadranskih luka jasno ukazuje na zajednički interes da se taj transport odvija što sigurnije, brže i ekonomičnije. Treba posebno napomenuti da je pomorska privreda višestruko povezana sa ostalim privrednim granama, tako da se sektorski multiplikator ove privredne oblasti procjenjuje na 6-8. Isto tako radi se o privrednoj oblasti izrazito izvozno orijentisanom koja zadnjih godina stvara oko 2,5 - 3 mlrd USD deviznog priliva. Najvažnije grane pomorske privrede posluju gotovo u potpunosti na svjetskom tržištu, i činjenica da su uspijevale, uprkos svih ograničenja nacionalnog, privrednog i političkog sistema i oštroj konkurenciji, da ne samo opstanu, nego da se i razvijaju, a neke od njih po kvalitetu i kapacitetima dostignu sam svjetski vrh, svjedoči o ogromnom vitalitetu ove privrede i velikim mogućnostima koje ona ima.

Kapacitetima pomorske privrede mogu raspolagati i vlasnici iz kontinentalnih dijelova zemlje. U krajnjoj liniji, svi su zainteresovani za razvoj propulzivnih privrednih oblasti, koje imaju multiplikativne efekte, zbog direktnih ili indirektnih koristi koje od njih imaju. Interesi kontinentalnog i primorskog područja u razvoju pomorstva su zajednički, obzirom da su njihove privrede komplementarne, pa je kontinent zainteresovan za efikasno pomorstvo, kao kanal za privrednu komunikaciju sa svijetom, i kao mogućnost dinamiziranja privrede, a primorje je vitalno zainteresovano za razvoj svog kopnenog zaledja od koga zavisi i njegov razvojni potencijal.

3. SAOBRAĆAJ KAO FAKTOR JADRANSKE ORIJENTACIJE

Iako jadranska orijentacija ne znači samo saobraćajnu orijentaciju, ona je nužno podrazumijeva. Razvoj efikasnog saobraćajnog sistema je preduslov za racionalno korištenje svih razvojnih mogućnosti koje pruža naš položaj na Jadranu. Pri tome se misli na:

1. saobraćajno povezivanje luka i priobalnog područja sa zaledjem,
2. razvoj luka,
3. razvoj pomorskog brodarstva.

Danas su pojedine saobraćajne grane sve više integrisane u ukupni nacionalni sistem, a nacionalni saobraćajni sistem u kontinentalni i svjetski. Ta integracija je od posebnog značaja za našu zemlju, s jedne strane zbog našeg geopolitičkog položaja i posebnog interesa za raz-

voj tranzita, a s druge strane zbog autarhične politike razvoja, koja je rezultirala sve većom saobraćajnom izolacijom i tehničko-tehnološkim zaostajanjem.

Očigledno je da puna valorizacija Jadrana nije moguća bez izgradnje adekvatne saobraćajne infrastrukture u drumskom i željezničkom saobraćaju i razvoja ekonomski i tehnološki efikasnog saobraćajnog sistema.

U željezničkom saobraćaju osnovni zadaci koji se u tom pogledu postavljaju su:

- a) kompletiranje željezničke mreže,
- b) poboljšanje željezničke veze luka sa zaledjem,
- c) modernizaciju ukupnog željezničkog sistema.

Najvažniji zadatak koji se postavlja u kompletiranju željezničke mreže je izgradnja longitudinalne željezničke pruge južno od Save, čime bi se skratila duga i zaobilazna prevoženja i snizili transportni troškovi.

Neophodno je povećati prevoznu moć pruge Rijeka-Zagreb, koja je najkraća veza Jadrana sa Podunavljem, te riješiti vezu ove pruge sa Istrom. Treba modernizirati ličku i unsku prugu, koje predstavljaju željezničku vezu luka srednje Dalmacije. Isto tako nužno je ekonomskim, organizacionim i tehnološkim mjerama unaprijediti željeznički saobraćaj na pruzi Beograd-Bar.

Tehnološka zastarjelost željeznice zahtijeva:

- a) osposobljavanje željezničkih pruga za brzine od 160 km i osovinske pritiske preko 20 t,
- b) izgradnju infrastrukture za putničke vozove brzine preko 250 km,
- c) izgradnju infrastrukture u gradskim aglomeracijama i uvođenje vozila na vazдушnom jaštuku,
- d) poboljšanje performansi dizel-vučice i unapređenje lokomotiva sa turbo i linearnim elektro-motorima,
- e) izgradnja kibernetičkih upravljačkih sistema.

U drumskom saobraćaju pored modernizacije putne mreže i povećanje dužine autoputeva (posebno na najvažnijim pravcima koji imaju međunarodni značaj), u prvi plan se postavlja zadatak povećanja propusne moći i kvaliteta drumske infrastrukture prema našim lukama. "Treba istaći da se danas u svjetskim relacijama ne uvažava značenje neke veće kontejnerske, odnosno savremene luke, ako između ostalog, nije povezana bar sa jednom auto-cestom⁴).

Od posebnog je značaja izgradnja Jadranskog autoputa i njegovo povezivanje sa kontinentalnim dijelom zemlje.

Postoje velike mogućnosti da se kreiranjem efikasne pomorske i saobraćajne politike povežu komplementarni jadranski i dunavski prometni put, što bi bitno uticalo na intenziviranje robnih tokova u tranzitu, na privrednu, kulturnu i političku integraciju ovog prostora, te na povećanje efikasnosti ukupnog saobraćajnog sistema.

"Ni jedna jugoslovenska, srećom ni talijanska luka na Jadranu, ne leži na ušću plovne

rijeke, koja bi Jadransko more izravno povezala sa transdinarskim dijelovima zemlje i sa evropskim riječkim sistemom. Medjutim, pojedini dijelovi jugoslavenske obale locirani su povoljno u odnosu na mrežu jugoslavenskih riječnih puteva. Takav odnos dopušta vrlo efikasno povezivanje morskih i riječnih puteva, i njihovo intenzivno uključivanje u srednjoevropski plovni sistem⁵⁾.

Puštanje u promet kanala Rajna-Majna-Dunav bitno će uticati na promjene u pravcima i u intenzitetu robnih tokova u Evropi, a posebno preko naše zemlje, što postavlja posebne zahtjeve pred našu saobraćajnu politiku. To će uticati ne samo na promjene u značaju Dunava, kao prometnog puta, već i na prometni značaj naših luka, naročito sa stanovišta tranzita. Zbog toga je neophodno blagovremeno kreirati jedinstvenu jugoslovensku saobraćajnu i pomorsku politiku, kako bi geoprometne prednosti naše zemlje bile optimalno valorizirane. "Na kopnenom dijelu tj. u zaledju naših morskih luka nisu izgrađeni kontejnerski terminali i RTC (izuzem kontejnerskog terminala u zagrebu), nije izvršena regulacija rijeke Save i izgradnja kanala Vukovar-Šamac, kao vrlo značajne prometnice u povezivanju sa transevropskim plovidbenim putem Rajna-Majna-Dunav itd. Prema tome, gledano kao cjelina, prometnice sa potrebnim terminalima i voznim parkom u zaledju jugoslavenskih luka, nisu osavremenjene, dapače, nalaze se u dosta zastarjelom i nerazvijenom stanju. Ovo su ujedno i neophodne potrebe da se dostupno ali i ubrzano, izgrade i moderniziraju navedeni kapaciteti, kako ne bi doživjeli još veću prometnu izolaciju⁶⁾. Što se tiče nacionalnih luka, treba istaći da je na relativnom malom prostoru ulagano u razvoj velikog broja luka, tako da su ograničena sredstva disperzirana, a ograničeni promet iz zaledja dovodi do oštre konkurentne borbe, koja se često vodi i neobjektivnim sredstvima između pojedinih luka. Odsustvo dugoročne nacionalne lučke politike uslovlilo je da je razvoj jugoslovenskih luka bio stihijski i da su na njega mnogo uticali republički partikularni i regionalni interesi. Posljedica ovakve politike je, s jedne strane, predimenzioniranje kapaciteta većine luka, dok, s druge strane, na pojedinim prometnim pravcima nedovoljni kapaciteti luka predstavljaju "usko grlo" u transportu (Rijeka).

Poseban problem naših luka je njihovo tehničko-tehnološko zaostajanje. Te luke su se kasno uključile u kontejnerski promet, a obim toga prometa je izrazito mali, i sporo se razvija. Promet kontejnera pojedinim konkurentskih talijanskih luka je znatno veći od prometa kontejnera svih naših luka. Isto tako nisu iskorištene pogodnosti za razvoj Ro-Ro saobraćaja.

Nepovoljan razvoj naših luka i lučkog prometa, naročito posljednjih 10-ak godina, ima negativne posljedice na značaj Jadrana kao prometnog puta i na razvoj pomorske i ostale privrede Jugoslavije. Kreiranje efikasne lučke politike podrazumijeva:

- ostvarivanje efikasnih saobraćajnih veza sa zaledjem,
- specijalizaciju i podjelu rada,
- izbor prioriteta u investiranju,
- uskladjivanje carinske politike,
- modernizaciju kapaciteta,
- koordinaciju razvoja,
- razvoj savremenih transportnih tehnologija, a posebno kontejnerskog i Ro-Ro servisa,
- razvoj industrijske i trgovačke funkcije luka,
- stvaranje uslova za bolje snabdijevanje strane i naše flote,
- modernizaciju u organizaciji i kadrovima,
- zadovoljavajuće rješenje finansiranja lučke infrastrukture,
- efikasan marketing, posebno na tranzitnom tržištu,
- razvoj savremenih informacionih sistema,
- uklapanje jugoslovenskih luka u evropsku podjelu rada u ovoj oblasti.

Naravno, da za valorizaciju primorskog položaja poseban značaj ima morsko brodarstvo. Imajući u vidu sve pogodnosti za razvoj brodarstva u SFRJ, te njegov izuzetni ekonomski, socijalni i vojno-politički značaj, ukupan razvoj našeg brodarstva i poslijeratnom periodu može se ocijeniti kao nezadovoljavajući. To se odnosi na dinamiku razvoja kapaciteta i veličinu trgovačke flote, njenu strukturu, mjesto u svijetu i sposobnost da zadovolji nacionalne potrebe za prevozom robe i putnika u međunarodnom prometu i kabotaži. Jugoslovenska flota nije bitno povećala svoje učesće u svjetskoj floti u odnosu na predratno vrijeme, a na rang-listi pomorskih zemalja prema veličini flote, Jugoslavija je sa 17-og mjesta u 1939. g., pala na 25-30-to mjesto u 80-im godinama, što ukazuje da su druge zemlje znatno brže od nas razvijale svoju trgovačku flotu. Poseban problem predstavlja nepovoljna starosna struktura naše flote, i u skladu sa tim, nepovoljna tehničko-tehnološka struktura.

Pomorski saobraćaj svojim velikim kapacitetima i niskim transportnim troškovima omogućava najefikasnije povezivanje sa prekomorskim tržištima, što uslovljava da se oko 90% svjetske međunarodne trgovine, a oko 60% naše spoljne trgovine, obavlja morem. Zato je zaostajanje u razvoju brodarstva limitirajući faktor integracije u svjetsko tržište i svjetsku podjelu rada.

Sa stanovišta povezivanja sa Evropom, naše brodarstvo ima trostruku ulogu:

1. naša flota ostvaruje znatan dio deviznog priliva po osnovu prevoza tereta za evropske luke,
2. naša flota ima veliki značaj u prevozu robe iz naše pomorske trgovine sa evropskim lukama, naročito u linijskom brodarstvu,
3. poseban značaj imaju efikasne pomorske veze sa našim susjedima, Italijom i Grčkom.

Ono što naročito zabrinjava je činjenica da je upravo flota u jadranskom prometu, potrebna za intenziviranje privredne saradnje sa

Italijom i Grčkom, izrazito zastarjela i malih kapaciteta.

Nedovoljna tonaža flote, njena tehnološka zastarjelost i slaba organizovanost naših brodarka, špeditera i agenata, bitno smanjuju naše šanse za penetraciju na pomorsko tržište Ujedinjene Evrope, najveće regionalno pomorsko tržište svijeta.

Kreiranje dugoročne efikasne politike razvoja brodarstva podrazumijeva:

- rješenje problema finansiranja gradnje nacionalne flote u domaćim brodogradilištima,
- kreiranje politike subvencioniranja gradnje novih brodova i politike eksploatacionih subvencija,
- liberalizaciju uvoza brodova i oslobađanje od uvoznih dažbina,
- mjere za veće uključivanje nacionalne flote u nacionalnu pomorsku trgovinu i tranzit,
- stvaranje uslova za zajednička ulaganja i druge oblike poslovne saradnje sa partnerima iz inostranstva,
- podmlađivanje, prestrukturiranje i tehničko-tehnološku modernizaciju flote,
- modernizaciju u organizaciji i poslovanju pomorskih preduzeća,
- stimuliranje razvoja brodarstva od posebnog društveno-ekonomskog značaja (međunarodne linije, linijski saobraćaj na Jadranu, razvoz).

Jugoslavija u cjelini ima izvanredne uslove za razvoj tranzita a posebno za razvoj lučkog tranzita. U toku 50-ih i 60-ih godina tranzit se vrlo brzo razvijao, a taj razvoj se usporava u toku 70-ih godina, a od 1976. g. kada je ostvaren rekordni tranzit naših luka od 6,4 mln t, on uz godišnje oscilacije, opada. Glavni ograničavajući faktori razvoja tranzitnog prometa naših luka su:

- neefikasnost saobraćajnog sistema u cjelini, a posebno slabe saobraćajne veze luka sa zaleđem,
- tehnološko zaostajanje brodarstva, luka i saobraćaja,
- neadekvatna tarifska politika u saobraćaju sa stanovišta privlačenja tranzita,
- nedovoljni kapaciteti glavnih tranzitnih luka,
- slabo razvijena industrijska i trgovačka funkcija luka,
- nedovoljna saradnja saobraćajnih preduzeća, špedicija i agencija na planu privlačenja tranzita,
- zaoštavanje konkurencije na tranzitnom tržištu i slabljenje konkurentne sposobnosti naše ponude,
- nedovoljna primjena marketinga u istraživanju tranzitnog tržišta i penetraciji na to tržište.

Velike ekonomske i političke promjene u Istočnoj Evropi i procesi intenzivnije saradnje Zapada i Istoka sigurno će već u bliskoj budućnosti intenzivirati tranzitne robne i putničke tokove u oba smjera. Isto tako, naše sjeverne luke imaju izuzetne pogodnosti za razvoj Ro-Ro saobraćaja sa Grčkom, a luke južnog i srednjeg Jadrana za intenziviranje trajektnog saobraćaja sa Italijom.

4. POLITIČKE I EKONOMSKE DETERMINANTE JADRANSKE I EVROPSKE ORIJENTACIJE SFRJ

Veliki problemi vezani za radikalne promjene političkog, privrednog i ukupnog društvenog sistema SFRJ čine svako predviđanje razvoja nacionalne privrede neizvjesnim, te samim tim i veoma otežavaju kreiranje svake dugoročne razvojne strategije i politike. Jadranska orijentacija podrazumijeva formiranje dugoročne pomorske i saobraćajne politike, te uspješno rješavanje niza ekonomskih i političkih problema.

U prvom redu, to se odnosi na konačno oblikovanje političkog sistema, ne samo u smislu zamjene totalitarnog društva parlamentarnom demokratijom i diktature proletarijata pravnom državom, već rješavanje dileme konfederacije ili federacije, što će bitno uticati na ekonomsku i razvojnu politiku, velike sisteme poput saobraćaja i kompetencije savezne države. Neophodno je, u skladu sa tim, jasno odrediti ulogu države u privredi, odnosno, ciljeve, obim i metode državne intervencije, te odnose saveznih i republičkih organa. No, bez obzira na ova rješenja, sigurno je da pomorska orijentacija zemlje nužno zahtijeva osnivanje Saveznog sekretarijata (ministarstva) za pomorstvo, kao i odgovarajućih republičkih organa, sa zadatkom kreiranja pomorske politike i rješavanja problema iz te oblasti.

Ključni problem privredne reforme predstavlja transformacija društvene u druge, normalne oblike svojine (privatnu, korporacijsku, državnu).

Pri tome je od posebne važnosti jasno definisati ulogu javnog sektora privrede, odnosno uvesti državnu svojinu i odrediti na koji način, u kom obimu i u kojim privrednim granama. Državna svojina bi trebalo da ima veliku ulogu u saobraćaju, a posebno u velikim sistemima (PTT, željeznica) i u oblasti infrastrukture. Pri tome u saobraćaju, a posebno u pomorskom treba odrediti koji su to vidovi saobraćaja i saobraćajne djelatnosti, koji treba da budu nacionalizirani, odnosno koji treba da dobiju državnu pomoć u vidu subvencija ili raznih koncesija, bez obzira na karakter svojine, a koji su oni koji treba da se bez posebne državne pomoći prepuste tržišnoj utakmici.

Definisanje razvojne i zaštitne politike, uopšte, pa i u saobraćaju i pomorskoj privredi, mora nužno voditi računa o trendovima u toj sferi u evropskom okruženju. U tom smislu, potrebno je da ukupna politika razvoja pomorstva i saobraćaja bude formirana u skladu sa principima makromarketinga, a da pojedina preduzeća također primjenjuju marketing u kreiranju svoje poslovne politike.

Na taj način, polazeći od istraživanja tržišta i cjelokupnog političkog, socijalnog i ekonomskog okruženja, formira se razvojni program koji, s jedne strane, obezbjeđuje optimalno zadovoljenje potreba sadašnje i buduće tražnje, a s druge strane, obezbjeđuje proiz-

vođaču povoljnu konkurentsku poziciju na tržištu, maksimalizaciju dobiti i dugoročni razvoj.

Promjene od epohalnog značaja u Istočnoj i Zapadnoj Evropi, i u svijetu u cjelini, nužno zahtijevaju prelazak sa autarhične koncepcije razvoja na uvažavanje faktora iz kontinentalnog i globalnog okruženja. Pri tome dug put do izgradnje efikasnog i racionalnog društva u SFRJ i njene potpune integracije u Evropu, zahtijeva da se prethodno iskoriste sve mogućnosti za regionalno povezivanje sa razvijenim evropskim zemljama i da se iskoriste komparativne prednosti zemlje u privrednom razvoju, naročito one koje mogu biti privlačne za evropske partnere. U tom smislu jadranska orijentacija predstavlja bitan faktor evropske orijentacije Jugoslavije.

SUMMARY

ADRIATIC ORIENTATION AS AN ELEMENT OF EUROPEAN ORIENTATION OF THE COUNTRY

The author deals with the economic,

cultural and political aspects of the Adriatic orientation to subsequently dedicate most space to the review of traffic as an element of this every important orientation. In the closing lines the author draws references to the relationship of the Adriatic and the European orientation and pleads for better linkage of the ports with the mainland.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) N. STRAŽIČIĆ: Mediteran-prirodno-geografski aspekt, Pomorski zbornik 24, Rijeka, 1976, str. 20.
- 2) V. KRSTULOVIĆ: Jadranska orijentacija, Zagreb, 1967, str. 269.
- 3) Ibidem, str. 264.
- 4) I. MARKOVIĆ: Osuvremenjivanje prometnog koridora Podunavlje-Jadran, Pomorski zbornik 26, Rijeka, 1988, str. 280.
- 5) A. TURINA: Integraciona kretanja u prevozu tereta i povezivanje pomorskog i riječnog brodarstva, Savjetovanje o problemima i mogućnostima brodarstva, Rijeka, 1974, str. 1.
- 6) I. MARKOVIĆ, Op. cit, str. 279.