

Mr. ANTUN SBUTEGA
Fakultet za pomorstvo
Kotor

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656.6:338.4
Primljeno: 23.05.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

POMORSKA POLITIKA KAO FAKTOR RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

Polazeći od konstatacije da je SFRJ zapravo po Jadranu turistička zemlja, autor smatra da bi pomorska politika trebala predstavljati bitan faktor razvoja turizma u Jugoslaviji. U tom kontekstu on ukratko iznosi poslijeratni razvoj, odnosno stagnaciju jadranske putničke flote, napuštanje klasičnih linija i prelaz na trajektne prevoze, da bi na kraju u 12 točaka dao predloge kakve ekonomske mjere treba poduzeti u toj važnoj prometnoj grani u skladu s općejugoslavenskim dugoročnim interesima.

1. UVOD

Pod pomorstvom u najširem smislu podrazumijevaju se sve vrste djelatnosti i vještina na moru i u vezi s morem, a najvažniji dio pomorstva čini pomorska privreda. Međutim, u teoriji i u praksi pojam pomorske privrede se upotrebljava s različitim značenjem. "Ma koliko izgledao jednostavan pojam pomorske privrede kao zaokružene cjeline, često se različito shvata. Jedanput shvaćena kao skup svih djelatnosti vezanih za more i njegovu eksploataciju u najširem smislu pomorska privreda obuhvata i transport morem i proizvodnju sredstava za taj transport, lučko-trgovačku djelatnost, pomorske kredite i osiguranje, turizam, ribarstvo, pa čak i takve djelatnosti kao što je izgradnja luka i drugih građevinskih objekata na moru i obali. Shvaćena u užem smislu pomorska privreda obuhvata samo pomorski transport zajedno s onom njegovom karikom koja ga povezuje i nadovezuje na pomorski saobraćaj – pomorskim lukama¹.

Postavlja se pitanje da li se turizam može smatrati sastavnim dijelom pomorske privrede. Ako se pomorska privreda posmatra u najužem smislu kao pomorski transport i brodogradnja, onda turizam ne čini njen dio. Ako se pod pomorskom privredom podrazumijeva skup privrednih grana i djelatnosti koje se bave privrednom eksploatacijom mora, onda pojedine turističke aktivnosti (npr. nautički turizam, kružna putovanja itd.) imaju karakter pomorske privrede.

Međutim, turizam, kao i veliki broj drugih privrednih djelatnosti koje se ne bave direktno ili u potpunosti privrednom eksploatacijom mora pokazuje svoju egzistenciju, efikasnost i razvoj za pomorsku privredu. Boris Jurić zbog toga smatra da je pogodan termin primorsko-pomorska privreda "koji bi omogućio zajedničko svrstavanje ukupnosti privrednih djelatnosti primorskih krajeva koje iskorišćavaju more, uključujući i one kojima blizina mora daje određene komparativne prednosti u odnosu na lokacije udaljene od mora"².

Primorsko-pomorska privreda, prema ovoj definiciji obuhvata pet komponenti: pomorsku privredu, primorsku poljoprivredu, primorski turizam, ekonomiju morskog bogatstva i primorsku industriju. Prema tome, primorski turizam, dakle turizam koji je lociran u primorskim regijama i koristi prirodne, kulturne i komunikativne prednosti tih regija čini sastavni dio primorsko-pomorske privrede.

Pomorska politika, kao sistem mjera da se unaprijedi pomorstvo jedne zemlje i što bolje valorizuje njen primorski položaj obuhvata, dakle, i mjere za unapređenje primorskog turizma. "Pomorska politika shvaćena kao rezultanta općih napora i nastojanja društva da se maksimalno iskoriste i valorizuju mnogobrojne prednosti koje pruža more, da se razviju sve aktivnosti materijalne i duhovne prirode koje direktno i indirektno proističu iz tog izuzetnog ambijenta prirode, naročito za pomorske zemlje predstavljaju neizbježnu obavezu koja treba da bude ugrađena u opću politiku zemlje, da iz nje proističe i da na nju utječe."³

U Jugoslaviji je oko 75% kapaciteta turističke privrede smješteno na jadranskoj turističkoj regiji. "Jugoslavija je u prvom redu zapravo po Jadranu turistička zemlja"⁴. U tom smislu pomorska politika čini bitan faktor razvoja turizma u Jugoslaviji.

2. POMORSKI PUTNIČKI SAOBRAĆAJ I RAZVOJ TURIZMA

Od svih grana pomorske privrede za turizam je svakako posebno značajan pomorski putnički saobraćaj. Iako se posebno ističe uloga pomorskog saobraćaja u prevozu turista, treba svakako ukazati i na neke druge indirektno efekte koje on ima na razvoj turizma.

Pomorski saobraćaj i pomorska trgovina kroz hiljade godina bile su najvažnije privredne grane u našem primorju koje su omogućile privredni prosperitet i stvorile bazu za kulturni prosperitet. Pomorska komunikacija s ostalim kulturama Mediterana i svijeta omogućila je kontinuirani kulturni razvoj analogan kulturnoj istoriji razvijenih evropskih mediteranskih zemalja. Na taj način je pomorski saobraćaj odigrao bitnu ulogu u stvaranju duhovne i materijalne kulture ovih krajeva koja se javlja kao veoma značajan atraktivni faktor na turističkom tržištu.

Efikasan pomorski saobraćaj je, zbog razuđenosti obale i velikog broja otoka, osnovni uslov egzistencije znatnog dijela obalnog stanovništva. "Ograničene mogućnosti jadranskog područja uvjetovane prirodnim činiocima (nestašica vode, nedovoljno obradive površine, konfiguracija terena, izoliranost otočnih skupina) nisu omogućile jači privredni razvoj. Pri tome je znatnu ulogu imao i problem komunikacija. Posebno se ovo odnosi na otok koji još i danas pokazuje veoma zabrinjavajuće nazadovanje i u apsolutnom i u relativnom osipanju stanovništva. Ove tendencije mogu doći do jačeg izražaja ako se na brzinu i nedovoljno proučeno usvoji takva politika saobraćajnog povezivanja koja je našla svoj odraz u izrazitoj destimulaciji obalnog putničkog saobraćaja. U ovakvoj situaciji pomorska privreda je ključni faktor i osnovni pokretač razvoja našeg obalnog područja u materijalnom i društvenom pogledu."⁵

Pomorski saobraćaj je odigrao pionirsku ulogu u razvoju turizma na Jadranu. Prve parobrodarske linije koje je duž istočnog Jadrana organizovao u prošlom vijeku Austrijski Loyd's iz Trsta imale su presudan značaj za pojavu turizma u našim primorskim mjestima, koja inače nisu bila naročito saobraćajno povezana s emitivnim područjem. "U proučavanju razvoja pomorstva i turizma

prometna politika
hodno priopćenje
UDK:656.6:338.48
mljeno: 23.05.1989
vačeno: 12.12.1989.

ma od pojave parobroda uočava se i njihova povezanost, zavisnost, bez obzira da li je riječ o razvoju tuđinske premoći na Jadranu do 1918., ili o prvoj nacionalnoj državi južnih Slavena, te o novoj Jugoslaviji. Naime, parobrodarski saobraćaj na Jadranu, pored željezničkog kao veze zaleda s morem, bio je preduvjet za razvitak turizma na istočnoj jadranskoj obali, ali je s druge strane uspješan razvitak turističke privrede utjecao i djelovao na razvoj pomorstva, posebno parobrodarstva".⁶

U poslijeratnom periodu pomorski i putnički saobraćaj se dinamično razvija do početka šezdesetih godina. Rastu kapaciteti flote i povećava se obim prevezenih putnika i ostvarenih putničkih milija. Sistematski razvoj putničke plovidbe počinje 1947.g. osnivanjem Jadrolinije u Rijeci. Osnovano je i više manjih lokalnih brodarskih poduzeća duž obale. U prvoj etapi razvoja putnički promet se odvijao starim, uglavnom parnim, poslije rata obnovljenim brodovima, od kojih je čak 12 izvađeno iz mora i osposobljeno za plovidbu. U toku 1952.g. počinje isporuka novih modernih motornih brodova iz naših brodogradilišta, čime su u narednom periodu do 1961.g. kapaciteti putničkog brodarstva višestruko povećani i modernizirani. Ukupno je od 1952. do 1961.g. izgrađeno 29 putničkih brodova, od čega jedan hidrogliser. Povoljni uslovi finansiranja i turistička ekspanzija bili su glavni faktori koji su omogućavali razvoj putničke flote u ovom periodu. Pored obalnog linijskog prometa 1954.g. uvedena je putničko-teretna pruga na relaciji Trst-Rijeka-Pirej, a iste godine organizovana su i prva turistička putovanja po Mediteranu. Organizovanje kružnih putovanja posebno konformnim brodovima "Jadran", "Jedinstvo", "Jugoslavija" u zimskom periodu povećavalo je korišćenje kapaciteta van sezone.

J I RAZVOJ

Pogoršanje uslova finansiranja i ostale promjene u pomorskoj politici 60-tih godina kao i povećana konkurencija drumskog saobraćaja uslijed izgradnje jadranske magistrale uslovi su stagnaciju u razvoju kapaciteta i prometu putnika. To je usloviло promjene u poslovnoj politici "Jadrolinije", ubrzano rashodovanje starih parnih brodova, prodaju većeg broja klasičnih putničkih brodova građenih poslije rata, ukidanje velikog broja nerentabilnih linija i preorijentaciju na razvoj trajektnog prometa.

"Stagnacija putničkog prometa izazvana je znatnim smanjenjem broja putničkih brodova i tonaže obalne linijske plovidbe, ukidanjem mnogih pruga i preorijentacijom putničkog na cestovni prijevozna sredstva. Do 1967.g. bile su ukinute gotovo sve priobalne pruge, pa je mreža lokalnih pruga svedena uglavnom na pruge za povezivanje otoka s kopnom".⁷

Zbog toga "Jadrolinija" počinje da se preorijentiše na trajekte, koji omogućavaju veći broj obrta i ekonomičnije i rentabilnije poslovanje, kao i zadovoljavanje potrebe za povezivanjem drumskog i pomorskog saobraćaja. Trajektne prevozi između otoka i kopna počinju 1962.g. U početku su korišteni trajekti pretrađeni od starih brodova ratne mornarice, a dobri rezultati koje su oni postigli bili su stimulans za gradnju novih trajekata. Međutim, rast cijena brodova, a posebno troškova goriva znatno su smanjili rentabilitet trajektnog prevoza.

Uspostavljene su i trajektne veze s Italijom (Riminijem, Ankonom, Peskarom i Barijem). Prevoz putnika preko Atlantika našim teretno-putničkim i stranim brodovima je u stalnom opadanju, što je u skladu s trendovima u svjetskom putničkom transportu. Trend bržeg razvoja trajektne flote u odnosu na klasičnu putničku linijsku flotu nastavljen je i u narednom periodu. Ukupni kapaciteti putničke flote stagniraju već više od dvije decenije.

Izgleda paradoksalno da stagnacija u pomorskom putničkom saobraćaju počinje upravo u periodu intenzivnog razvoja turizma na Jadranu. Učešće pomorskog saobraćaja u prevozu putnika u saobraćaju SFRJ drastično je smanjeno sa 2,3% u 1960. na 0,6% u 1987.g. Kapaciteti putničke flote porasli su za svega 2,5 puta po broju putničkih mjesta, odnosno 2,9 puta po BRT u periodu 1947-1986, dok su kapaciteti ukupne trgovačke flote porasli po BRT za 18,1 puta u istom periodu.

Pored malih kapaciteta i njihove nepovoljne strukture veliki problem predstavlja zastarjelost ove flote što s jedne strane izaziva visoke troškove eksploatacije (posebno troškove goriva i održavanja), a s druge strane utiče na nizak kvalitet usluga. Izrazito zaostajanje u razvoju putničke flote i putničkog pomorskog prometa uzrokovani su neriješenim problemima finansiranja gradnje brodova naše flote u cjelini, a posebno neadekvatnom saobraćajnom i pomorskom politikom prema pomorskom putničkom saobraćaju. Očigledno je da se pomorski putnički saobraćaj nije dovoljno afirmisao kao faktor turističkog razvoja, što ima višestruke negativne efekte za pomorsku privredu, turizam i ukupni privredni razvoj jadranskog područja.

3. POMORSKA POLITIKA I RAZVOJ TURIZMA

Pomorsku politiku Jugoslavije treba ocjenjivati imajući u vidu komparativne prednosti naše privrede i društva koji proizlaze iz njenog položaja jadranske i mediteranske zemlje. "Pod pomorskom orijentacijom razvoja Jugoslavije razumijevamo uključivanje Jugoslavije u svjetsku podjelu rada putem mora. Tu se, dakle, ne radi o razvoju nekog priobalnog pojasa teritorijalnog značaja koji će doći na red kada se druge važnije zone namire, niti se radi o moru kao o saobraćajnom putu Jugoslavije kojem se saobraćajna važnost mjeri učestvovanjem u ukupnom prometu dobara u Jugoslaviji, kao što je npr. željeznički ili cestovni saobraćaj. Ne radi se ni o nekim nerazvijenim krajevima uz more kojima također treba nešto da damo. Pomorska orijentacija znači vezu sa svijetom, međunarodnu razmjenu dobara i usluga, koja je uvjet egzistencije moderne razvijene države. Što je veća veza sa svijetom, to je važnije more. I obrnuto, što neka zemlja pridaje veću važnost moru, to može imati veće veze sa svijetom. Jugoslavenska ekonomija je došla u fazu kada se bez te veze ne može više uspješno razvijati".⁸

Pomorska politika je usko povezana sa saobraćajnom politikom zemlje. Činjenice da je ukupni saobraćajni sistem neefikasan, neracionalan, tehnološki zastario, da su veličina i struktura njegovih kapaciteta neodgovarajući, ograničavajuće djeluju na razvoj pomorske privrede, a posebno turizma. Jugoslavenske luke nisu povezane s gravitacionim područjem autoputevima, a željezničke veze su nedovoljnih kapaciteta i neadekvatne. Isto tako Jadranska magistrala je postala usko grlo u saobraćaju duž Jadrana.

U dugoročnom programu ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja ističe se da "puna valorizacija pomorskog položaja naše zemlje uz brži razvoj trgovačke mornarice i sistematsku izgradnju i modernizaciju lučkih kapaciteta može se postići samo uz kompletno tretiranje ove saobraćajne grane u okviru transportnog sistema naše zemlje. Nemoguće je obezbijediti racionalan i efikasan razvoj pomorskog saobraćaja bez istovremenog razvoja i modernizacije saobraćajnica i transportnih kapaciteta koji obezbjeđuju njegovo povezivanje preko lučkih čvorišta sa unutrašnjim saobraćajem naše zemlje i zainteresovanih inostranih zemalja".⁹

Očigledno je, dakle, da neefikasan saobraćajni sistem i neadekvatna saobraćajna infrastruktura onemogućavaju punu privrednu valorizaciju Jadrana, te da je rješenje problema na tom planu preduslov za jadransku orijentaciju zemlje, brži razvoj pomorske privrede u cjelini, a posebno turizma. Zato je apsurdno i suprotstavljanje jadranske dunavskoj orijentaciji zemlje. Optimalno korišćenje saobraćajnih i ostalih privrednih pogodnosti Jadrana i Dunava postavlja se kao imperativ u razvojnoj politici, a posebno sa stanovišta razvoja efikasnog saobraćajnog sistema Jugoslavije i uključivanja u evropski saobraćajni sistem. To suprotstavljanje je izraz regionalnih podjela na privrednom i političkom planu koje se u posljednje vrijeme manifestira i u različitim stavovima prema organizaciji Alpe-Jadran.

Ukupna poslijeratna pomorska politika Jugoslavije može se ocijeniti kao neuspješna i neefikasna. Ne postoji čak ni dovoljno razvijena spoznaja o značaju pomorske orijentacije, kako kod kreatora ekonomske i razvojne politike, tako ni kod većine ekonomskih teoretičara.

Od 1953. g. kada je ukinuto Ministarstvo pomorstva Jugoslavija je postala izuzetak među pomorskim zemljama po tome što u saveznoj administraciji ne postoji institucija koja je zadužena za kreiranje pomorske politike zemlje.

Razvoj naše pomorske privrede znatno zaostaje, kako za našim mogućnostima, tako i za razvojem ostalih evropskih mediteranskih zemalja. Od svih mediteranskih zemalja Evrope (izuzev Bugarske i Albanije) Jugoslavija ima najmanju trgovačku mornaricu. Razvoj lučkog prometa takođe jako zaostaje u odnosu na ostale evropske zemlje. Pri tome posebno zabrinjava stagnacija u razvoju lučkog tranzita i izrazito zaostajanje u kontejnerskom prometu naših luka.

Pomorski put učestvuje s oko 50% u međunarodnoj razmjeni naše zemlje, što je nedovoljno. Isto tako učešće naše flote u prevozu preko naših luka je nedovoljno. Nisu iskorištene ni mogućnosti značajnijeg povezivanja dunavsko-jadranskog putnog pravca.

Naše ribarstvo ima beznačajno učešće u ukupnom ulovu ribe na Mediteranu. U oblasti eksploatacije mineralnih i energetskih bogatstava iz mora, izuzev istraživanja nafte, posljednjih godina i ekstrakcije soli, gotovo da ništa značajno nije urađeno. U poljoprivrednoj proizvodnji mediteranskih kultura zaostajanje je takođe vrlo veliko, a posebno u odnosu na susjedne zemlje Grčku i Italiju.

Brodogradnja je jedina grana pomorske privrede u kojoj zauzimamo značajno treće mjesto u svijetu i prvo mjesto u Evropi.

Ovom prilikom treba takođe ukazati na neadekvatnu i nedovoljnu ekološku zaštitu mora i primorja, što je od posebnog značaja sa stanovišta turističkog razvoja.

Nažalost, i danas se čini veoma aktuelna jedna konstatacija izrečena 1935. g.: "Zbilja je žalosno konstatovati da se u postojeće doba pokazuje veoma mali interes i smisao za potrebe našeg Primorja i razvitak pomorstva, premda bi more moglo biti važan izvor blagostanja za čitavu našu državu".¹⁰

Pri tome treba istaći da pomorska privreda, saobraćaj i turizam predstavljaju privredne grane u kojima Jugoslavija ima značajne komparativne prednosti, koje su izvozno orijentisane i velika šansa za povećanje deviznog priliva i uključivanje u novu evropsku i svjetsku podjelu rada. To su privredne grane koje imaju najveće iskustvo u poslovanju na svjetskom tržištu. "Neki segmenti jugoslavenske pomorske privrede su dokazali da su se, i pod otežanim domaćim uvjetima privređivanja, u stanju nositi s beskrupuloznim uvjetima koji vladaju na svjetskom pomorskom tržištu koje ne posjeduje osjećaj sentimentalnosti. Na njemu mogu egzistirati samo jaki, vitalni i zdravi privredni organizmi, oslobođeni suvišnog administriranja i decenijama duge brige političkih struktura uz istodobno oslobađanje okovanih zakona ekonomije, stručnosti i znanosti".¹¹

4. ZAKLJUČAK

Neosporno je da između svih grana primorsko-pomorske privrede postoji uska tehnološka, organizaciona i ekonomska povezanost i da je nemoguće voditi politiku razvoja jedne od njih nezavisno od drugih, a da se vještački ne naruši organska veza i komplementarnost u ovom privrednom kompleksu, na štetu svake grane posebno i kompleksa u cjelini. Imajući to u vidu nužno je koordinirati pomorsku, saobraćajnu i turističku politiku. Osnovne mjere ekonomske i razvojne politike u tom pravcu treba da budu sljedeće:

1. Identifikacija ekonomskog potencijala primorsko-pomorske privrede;

2. Izgradnja i modernizacija saobraćajne infrastrukture u funkciji razvoja ovog privrednog kompleksa;
3. Kreiranje tehnološki, ekonomski i organizaciono efikasnog saobraćajnog sistema i koordinacija razvoja pomorstva u skladu s drugim granama saobraćaja;
4. Rješavanje problema finansiranja gradnje domaće (posebno putničke) flote u domaćim brodogradilištima i liberalizacija uvoza brodova;
5. Omogućavanje i stimulisanje modernizacije i podizanja ladanja putničke flote;
6. Adekvatno rješavanje problema eksploatacionih subvencija na nivou Jugoslavije u pomorskom putničkom saobraćaju;
7. Organizaciono i ekonomsko povezivanje turističke i pomorske privrede;
8. Otklanjanje postojećih pravnih, ekonomskih i političkih prepreka za veće angažovanje stranog kapitala i domaćeg privatnog kapitala u turizmu, pomorskoj privredi, a posebno u pomorskom putničkom saobraćaju;
9. Plansko razvijanje linijskog pomorskog putničkog saobraćaja duž obale, između otoka i obale i međunarodnog saobraćaja;
10. Obezbjedenje efikasne ekološke zaštite Jadranskog mora i primorja;
11. Stimulisanje bržeg razvoja nautičkog turizma i komplementarnih djelatnosti;
12. Kreiranje razvojne politike pomorstva, saobraćaja i turizma, imajući u vidu dugoročne trendove u svjetskom, a posebno evropskom okruženju.

Međutim, kreiranje ovakve politike razvoja podrazumijeva:

- radikalnu privrednu i društvenu reformu u pravcu afirmacije integralnog tržišta i političke demokratije;
- definisanje uloge savezne države u privredi;
- otklanjanje republičke autarhije, partikularizma i internog republičkog političkog antagonizma;
- osnivanje Saveznog komiteta za pomorstvo.

Razvoj pomorstva i turizma, bez obzira gdje su njihovi kapaciteti locirani, nisu stvar samo primorskih republika, već opštejugoslavenski problem i interes.

SUMMARY

MARITIME POLICY AS AN ELEMENT OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

Starting from the statement that the SFR of Yugoslavia qualifies on the account of the Adriatic sea as a tourist destination i.e. country, the author exposes his belief that the maritime policy should constitute an essential element of tourist trade development in the country. Within this scope the paper provides a brief review of the reported development, that is, stagnation of the Adriatic Passenger Fleet, abandoning of traditional passenger services and shifting to the ferry-boat services in the post-war period while the closing section presents recommendations arranged under 12 headings as to what economic measures should be taken in this significant traffic segment in conformance with all-Yugoslav long-term interests.

POZIVNE BILJEŠKE

1. M. KASTRAPELI: "Pomorstvo kao faktor unapređenja naše vanjske trgovine", Pomorski zbornik, knjiga I, Zagreb 1962. str. 967.

2. **B. JURIĆ:** "Razmatranje u vezi sa pojmom primorsko-pomorska privreda", Pomorski zbornik 4, Rijeka 1966. str. 43.
3. **A. KALPIĆ:** "Razvoj pomorske politike"; Problemi morskog brodarstva i odnos prema ostaloj privredi, Rijeka 1971. str. 97.
4. **N. KUJIŠ:** "Valorizacija saobraćajnih potreba otoka", Problemi morskog brodarstva i odnos prema ostaloj privredi, Rijeka 1971. str. 68.
5. "Pomorski zbornik" 5. Rijeka 1967. str. XIII.
6. **V. ANTIĆ:** "Pomorstvo i naš turizam", Pomorski zbornik, knjiga 1. Zagreb 1962. str. 989.
7. **I. ŽUVELA:** "Trideset godina razvoja pomorske privrede u Jugoslaviji", Pomorski zbornik broj 13, Rijeka 1975. str. 92.
8. **R. BIĆANIĆ:** "O jadranskoj koncepciji ekonomskog razvoja Jugoslavije", Pomorstvo, 9-10, Rijeka 1964. str. 286.
9. "Dugoročni program ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja", "Borba", Beograd 1982. str. 7.
10. **R. GIUNNIO:** "O našem pomorstvu", Obzor-Spomen knjiga 1860-1935., Zagreb 1935. str. 236.
11. **A. BULIĆ:** "Pomorska orijentacija SFRJ", "Naše more", Dubrovnik 1988. broj 3-4, str. 90.

OF TOURIST

FR of Yugoslavia
tourist destination
the maritime policy
trade development
is a brief review of
the Adriatic Passenger
services and shipping
while the closing
the 12 headings as
in this significant
av long-term inte-

stor unapređenja
nik, knjiga 1, Za-