

UDK 911.2:556 (265)

Primljeno (Received): 2. 9. 1992.

Prihvaćeno (Accepted): 10. 12. 1992.

Pregledni članak

Review

LUKE S OBALA VELIKOG OCEANA PREUZELE VODSTVO U POMORSKOM PROMETU SUVREMENOG SVIJETA (Geografija mora)

JOSIP RIDANOVIĆ

Od godine 1987. promet u lukama Velikog (Tihog) oceana nadmašio je prvi put u povijesti primat luka na Atlantiku. Velikooceanska privredna regija ostvaruje najveći kontejnerski promet.

Središte svjetskog gospodarstva prešlo je iz Atlantskog u Veliki ocean.

The Ports of Great Ocean Have Taken Leadership in Maritime Traffic of Contemporary World – A Maritime Geography

In 1987 the maritime traffic in the ports of Great ocean surpassed for the first time in history a primacy of the Atlantic ports.

The economic region of the Great ocean is characterized by the greatest containertraffic in the world.

The centre of world economy has been moving from Atlantic to the Great ocean.

Uvod

Poslije industrijske revolucije i pojave broda na parni pogon Europa je bila vodeća svjetska regija u pomorstvu svijeta. Promet morem u Europi prema svjetskim gospodarskim središtima od početka bio je usmjeren na Atlantik i njegove luke. U prvim desetljećima 20. stoljeća, Ujedinjeno Kraljevstvo i Njemačka bili su industrijski najvažnije zemlje svijeta, posebice prema izgradnji brodovlja i veličini trgovačke flote zauzimale su visoko mje-

sto u svjetskom pomorskom prometu. Atlantik je bio iznimno važan pomorski put. Godine 1950. od okruglo 500 milijuna tona robnog prometa morem otpadalo je 70% na luke Atlantika. Još 1952. u leksikonima i enciklopedijama pisalo je da je za privredu i promet Atlantski ocean najvažnije »svjetsko more«. Takvu je ulogu u svjetskom pomorskom prometu Atlantik zadržao sve do pred nekoliko godina (Stražičić, 1984).

Nakon II svjetskog rata promet zrakoplovima i kontejnerski prijevoz zamijenili su vrlo uspješno, čak i prevladali inače brze putničke brodove (Sić, 1991). Promet roba i razmjena dobara u lukama Atlantika izgubili su tako primat u suvremeno svijetu.

Premještanje tokova svjetske trgovine koje se najviše vrši u morskim lukama izravno je povezano sa svekolikim kretnajem svjetskog gospodarstva.

Podaci

Svjetski bruto društveni proizvod (BSP) rastao je od 1967. do 1988, osim u razdobljima naftnih kriza 1973/74. i 1979/80, toliko da je u godini 1988. dosegao dvostruku vrijednost iz 1967! (Fischer Weltalmanach, 1989). Svjetski gospodarski polet uvjetovao je značajno povećanje međunarodne trgovine robama. Osobito u industrijskim zemljama porasla je potreba za energijom, mineralnim i biljnim sirovinama, te izvozom gotovih proizvoda. S rastom svjetskog BSP i razvoja svjetske trgovine posebno se jako povećala trgovina u morskim lukama sve do druge naftne krize. Otada prijevoz roba morem ipak je u padu, da bi tek godine 1988. dosegao opseg prometa iz 1973. Dinamika svjetskog BSP odmah iza druge naftne krize je stagnirala, da bi zatim zajedno s obnovljenom svjetskom trgovinom bilježila pozitivan trend. Ali drugačije nego u prijašnjem razdoblju, kada se trgovina u morskim lukama razvijala brže od bruto društvenog proizvoda i svjetske trgovine. Pomorski promet ostvaruje dalji napredak samo sada srazmjerno rasu BSP.

Iznenadni rast svjetskog bruto društvenog proizvoda i svjetske trgovine morem uvjetovali su do prve naftne krize vrlo brzu, pravu ekspanziju izgradnje brodova tzv. supertankera. Tijekom same krize (1973/74) izgradnja brodova malo je opala, posebice tankera. Sveopća štednja nafte također je utjecala na smanjenje potreba izgradnje velikih brodova koji bi prevozili naftu. Pronalazak nafte u Sjevernom moru to je još jače naglasio. Proizvodnja brodova u Zapadnoj Njemačkoj zbog toga je zabilježila pad, u skladu s tim smanjen je i broj brodogradilišta od 45 u 1975. na 22 u godini 1987. Ali već se godine 1988. Njemačka uvrstila u sam vrh međunarodne izgradnje brodova ponajprije zbog specijalizacije i najsuvremenijih tehnologija, posebice u izgradnji brodova za istraživanje mora (oceana).

U razdoblju '70-ih i '80-ih godina ovoga stoljeća došlo je do važnih promjena u globalnom rasporedu svjetske brodogradnje. Ranije vodeće zemlje svijeta u brodogradnji poput Ujedinjenog Kraljevstva, Norveške i Nizozemske sada su gotovo bez važnosti. Istočna Azija preuzela je vodsvo u gradnji brodova. Izgradnja brodova zbog nižih troškova sve se više koncentrirala u istočnoj Aziji (51,6% od svjetskog brodogradnje u godini 1975. i 75% u godini 1988.!) dok je u zapadnoj Europi zabilježen pad (godine 1975. ipak 41,3%, ali 1988. samo 9,6%!). I u Japanu su pojedina brodogradilišta smanjila proizvodnju, međutim vrlo je znakovit uspon Južne Koreje u sam vrh svjetske brodogradnje, na drugu poziciju u svijetu, poslije Japana!

Atlantska Europa u brodogradnji, toj značajnoj grani svjetskog gospodarstva, izgubila je vodeću ulogu, jer

je težište izgradnje brodova prešlo u zemlje Azije na obalama Velikog oceana.

Rezultati

Promet roba u lukama Atlantskog i Velikog oceana pokazao je da su luke Velikog oceana u cjelini od godine 1987. preuzele vodeću ulogu u svjetskom pomorskom prometu.

Tab. 1. Promet roba u lukama Atlantskog i Velikog oceana za razdoblje od 1972. do 1987. u milijunima tona

Luke	1972	1975	1982	1984	1986	1987
Atlantika	896,2	928,1	837,4	838,6	738,4	820,7
Velikog oceana	529,5	734,1	665,0	729,1	711,6	951,5

Izvor: Fischer Weltalmanach, 1975-1990.

Od petnaest vodećih pomorskih luka svijeta godine 1990, tri su samo na obalama Atlantskog oceana (Rotterdam, Antwerpen i Marseille).

Tab. 2. Robni promet u vodećim morskim lukama svijeta godine 1990. (u milijunima tona)

Luke	Ukupni promet	Udio nafte	Luke	Ukupni promet	Udio nafte
1. Rotterdam	287,692	121,118	18. Los Angeles (USA)	67,895	24,103
2. Singapore	187,789	-	19. Vancouver (Kanada)	66,448	3,788
3. Kobe	171,465	-	20. Corpus Christi (USA)	64,789	51,183
4. Chiba (1989)	164,182	57,572	21. Pusan (Busan, Južna Koreja)	63,382	0,254
5. Shanghai (1988)	133,000	-	22. Hamburg (Njemačka)	61,360	13,622
6. Nagoya	128,934	17,602	23. Inchon (Južna Koreja)	60,337	-
7. Yokohama	123,873	19,500	24. Hampton Roads (USA)	58,977	-
8. Antwerpen (Anvers)	102,009	-	25. Houston (USA)	57,172	-
9. Osaka	97,378	-	26. Tubarao (SD Brasil, 1987)	56,083	-
10. Kytakyushu (Japan)	95,190	8,910	27. London (1989)	54,034	21,776
11. Kawasaki (Japan)	90,442	15,945	28. Le Havre (Francuska)	54,019	34,086
12. Marseille	90,323	58,620	29. Richard's Bay (Južna Afrika)	52,414	-
13. Hongkong	89,005	9,346	30. New York/New Jersey	49,678	-
14. Tokyo	79,335	-			
15. Kaohsiung (Tajvan)	77,987	26,126			
16. Long Beach (USA)	74,762				
17. Philadelphia (USA)	68,570	52,182			

Izvor: Institut za pomorski promet, Bremen, 1992.

Uzroci su brojni, ponajprije uspon trgovine morem u regiji Velikog oceana. Zatim veći rast bruto društvenog

proizvoda (BSP) '80-ih godina širom svijeta. Osobito u vodećim industrijskim zemljama Europe, USA i Japana

posebice od 1986. Privredni uzmah (polet) potakao je potrebu industrijskih zemalja za povećanim uvozom svih vrsta sirovina. *Istočno-azijske zemlje godine 1988. ostvarile su 20% svjetskog izvoza!* Na taj način su znatno ublažile (smanjile) razliku na rang listi vodećih zemalja u svjetskoj trgovini, primjerice Tajvan (Republika Kina), Južna Koreja, Hongkong, zemlje s azijskih obala Velikog oceana (Schätzl, 1992). To su najvažniji uzroci tolikih promjena u trgovini Velikooceanske regije.

Velikooceanski privredni razvitak karakteriziraju tri grupe zemalja:

1. Industrijske zemlje, Japan, Australija, Novi Zeland, USA i Kanada;
2. Istočnoazijske naprednije zemlje, Tajvan, Južna Koreja, Singapur i Hongkong, tzv. »mali tigrovi«;
3. Zemlje ASEAN-a, Indonezija, Malezija, Filipini, Brunei i Tajland. Singapur pripada također zemljama ASEAN-a. Zajednički cilj ASEAN-a (Association of Southeast Asian Nations) je unapređenje i poticanje regionalnog razvitka među zemljama članicama na gospodarskom, društvenom i kulturnom polju i posebice na očuvanju mira u zemljama jugoistočne Azije (Kraus, 1984).

Navedene azijske zemlje Velikooceanskog privrednog kruga važne su po orijentaciji na tržišno gospodarstvo. Narodna Republika Kina administrativno ne pripada trima gornjim grupama, čije jezgro predstavlja zonu kooperacije u nastajanju, ali svojim posebnim ekonomskim aktivnostima u novije vrijeme otvara se postupno

tržišnom gospodarstvu. U poređenju s međunarodnom stopom rasta bruto društvenog proizvoda, te zemlje bilježe značajan napredak. U svom privrednom razvoju prevladale su tradicionalnu ulogu sirovinskih opskrbljivača industrijskih zemalja. Udjel njihove prerađivačke industrije u bruto društvenom proizvodu kreće se već iznad 20% u pojedinim slučajevima čak 43% (Tajvan) ili 33% (Južna Koreja). Izvoz »malih tigrova« čine gotovi industrijski proizvodi, 30% od zemalja ASEAN-a! (Kolb, Jaschke, 1986).

Prema intenzitetu trgovačkih putova određuje se privredna i politička snaga pojedinog prostora, odgovarajuće zemlje.

Unutar zemalja Velikooceanske privredne regije razvila se živa trgovina i povećao se osjetno obujam prometa morem. *Između zemalja Velikooceanske gospodarske regije obavlja se, međusobno razmjenjuje, 52% njihova izvoza i 54% njihova uvoza!* (Kadel, 1991). Te vrijednosti gotovo nadilaze privredna ostvarenja zemalja Europskog zajedničkog tržišta! Velikooceanska privredna regija već sada se prepoznaje kao (buduće) središte svjetskog gospodarstva i svjetske politike.

Trijumf kontejnerskog prometa. Robni promet morem bilježi godišnji porast od 2,5%. Najveći rast ostvaruje generalni teret, koji se prevozi ponajviše kontejnerima. Kontejnerski prijevoz roba je najsuvremeniji način brzoga i sigurnog pomorskog prijevoza robe. Kontejnerski promet započeo je '60-ih godina ovog stoljeća u lukama Atlantika, da bi maksimalni razvoj postigao u lukama Velikog (Tihog)

oceana. Započinje novo razdoblje brzog razvitka, prosperiteta malih zemalja na obalama Velikog oceana. To su Tajvan (Republika Kina), Južna Koreja, Singapur i Hongkong, četiri »mala tigra« ili četiri »zmaja« s azijskih obala Velikog oceana (Schätzl, 1986).

Između osam najvećih luka s kontejnerskim prometom u svijetu godine 1988. šest su na obalama Velikog oceana. Hongkong je najveća kontejnerska

Tab. 3. 20 najvećih luka svijeta godine 1988. s kontejnerskim prometom (TEU*)

1. Hongkong (Xiang-Gang)	4,033.427
2. Singapore	3,400.000
3. Rotterdam	3,290.000
4. Kao-hsiung (Gao-xiung, Tajvan)	3,082.837
5. Kobe	2,232.911
6. Pusan (Busan, Južna Koreja)	2,200.000
7. New York	2,095.530
8. Chi-lung (Keelung-Jilong, Tajvan)	1,670.000
9. Los Angeles	1,652.000
10. Hamburg	1,621.615
11. Long Beach	1,539.803
12. Antwerpen (Anvers)	1,469.949
13. Yokohama	1,450.000
14. San Juan (Puerto Rico)	1,420.000
15. Tokyo	1,396.026
16. Felixstowe (Engleska)	1,278.449
17. Bremen/Bremerhaven	1,121.454
18. Seattle	1,024.000
19. Oakland	1,020.000
20. Bangkok (Krung Thep)	791.584

Izvor: Containerisation International, 1989 (HANSA).

* TEU je engleska kratica za »twenty feet equivalent unit«, a služi za označavanje broja kontejnera, koji se dobije preračunavanjem broja kontejnera raznih veličina na uvjetnu veličinu od 20 engleskih stopa. Kontejneri, naime, mogu biti od 10, 20, 30 ili 40 stopa. Za statistiku uzima se prosječna vrijednost, 1 TEU = 20 tona.

luka u svijetu; na drugom mjestu je Singapore s progresivno najvećom godišnjom stopom rasta od 29%!

Diskusija

Prema ukupnom prometu roba, vodeća luka svijeta, Rotterdam u kontejnerskom prometu bilježi (samo) 17% povećanja. Da bi Rotterdam zadržao prvo mjesto pred ostalim lukama svijeta, za toliku prednost nužno je poboljšati infrastrukturu, posebice izgradnju logističkih sustava za elektoničku obradu podataka i najsuvremenije obavijesti o prometu roba, kako je to učinjeno već u kontejnerskim lukama Velikog oceana. Bangkok, s ukupnim prometom godine 1987. tek na 33 mjestu, godine 1988. u kontejnerskom prometu izbio je na 20. mjesto sa stopom rasta 22%. Tajland se vrlo brzo približava gospodarskoj grupi »malih tigrova«.

Na temelju ostvarenog kontejnerskog prometa s lukama Felixstowe (Engleska) s 21%, San Juan (Puerto Rico) s 21% i Hamburg s 12% najavljeno je ponovno oživljavanje u lukama Atlantika.

Kontejnerski prijevoz roba u lukama Velikog oceana godine 1985. dosega je udio od 28%, a godine 1987. čak 36% od ukupnog svjetskog kontejnerskog robnog prometa. Prema predviđanjima USA kontejnerski promet pod kraj stoljeća bilježit će dalji porast, najveći između Sjeverne Amerike i Azije, oko 2,4 puta; tada između Europe i Azije, oko 2 puta, dok između Sjeverne Amerike i Europe oko 1,8 puta. Udjel »hladnog« tereta (smrznute robe) između Azije i Europe

opada, a u ostalim smjerovima je u porastu, osobito između Sjeverne Amerike i Azije, 2,6 puta (Volk, 1989).

Važnost Velikog oceana kao međunarodnog trgovačkog puta u stalnom je porastu. Investicijski programi velikih pomorskih udruženja gajili su optimizam u svezi s povoljnim razvojem trgovčke razmjene roba s Azijom. Tako je Hapag-Lloyd 1989. naručio pet velikih kontejnerskih brodova koji bi do 1995. preuzeli transport za luke Velikog oceana. I za američku trgovačku flotu »President Lines« godine 1988. bilo je isporučeno pet specijaliziranih brodova iz njemačkih brodogradilišta.

Velikim oceanom plovili su ponajviše brodovi sjevernoameričkih i japanskih pomorskih društava. U posljednjem desetljeću nastupile su velike promjene. Pojavili su se brodovi novih industrijskih zemalja, Tajvana, Južne Koreje, Hongkonga i Singapura. Te su zemlje zbog svoje ekspanzije nazvane »četiri mala tigra«.

Kina je u zaljevu Hangzhou izgradila specijaliziranu luku Ningbo, Vladivostok nudi također brojne mogućnosti suradnje s Japanom i Južnom Korejom. Premještanje i specijalizacija industrijskih djelatnosti u USA od istočnih prema zapadnim regijama, posebice u Kaliforniji (Silicon Valley) upućuje na povećano značenje i napredak u zoni Velikog oceana. Sve su to geografske posljedice buma, naglog razvitka, privrede u zemljama Velikog oceana.

U sklopu tih okolnosti i skrivene opasnosti od rata, a u nastojanjima za mir i razvitak privrede na tržišnoj

osnovi još su se 8. kolovoza 1967. u Bangkoku udružili Indonezija, Malezija, Filipini, Singapur i Tajland u organizaciju ASEAN. Poslije (1984) im se pridružio Brunei, a od godine 1989. i Južna Koreja, ali s posebnim statusom (Uhlig, 1992).

Japan i druge industrijske zemlje u Velikom oceanu postigle su prevlast u elektronici. Američka sigurnost je ovisna o uvozu elektroničkih ključnih stavki, primjerice od poluvodiča... to su politički aspekti pomicanja težišta svjetskog gospodarstva iz Atlantskog u Veliki ocean.

Engleski filozof Toynbee nagovijestio je nastanak jedne cvatuće azijsko-pacifičke civilizacije koncem stoljeća. Njemački znanstvenik Kraus piše godine 1984. o samostalnom razvitku s *duhovno*-kulturalnim posebnostima zemalja jugoistočne Azije. George Shultz (Đord Šulc) također godine 1984, kao ministar inozemnih poslova USA, skrenuo je proročanski pozornost na *razantan* gospodarski razvitak, skokoviti napredak, zemalja pacifičkog regiona istaknuvši misao: »Tko želi progres u budućnosti, mora se okrenuti Velikom oceanu.« I stvarno, godina 1987. označila je prekretnicu u svjetskom pomorskom prometu roba jer je promet u lukama Velikog oceana prvi put u povijesti nadmašio tradicionalno vodeću trgovinu i promet u lukama Atlantika.

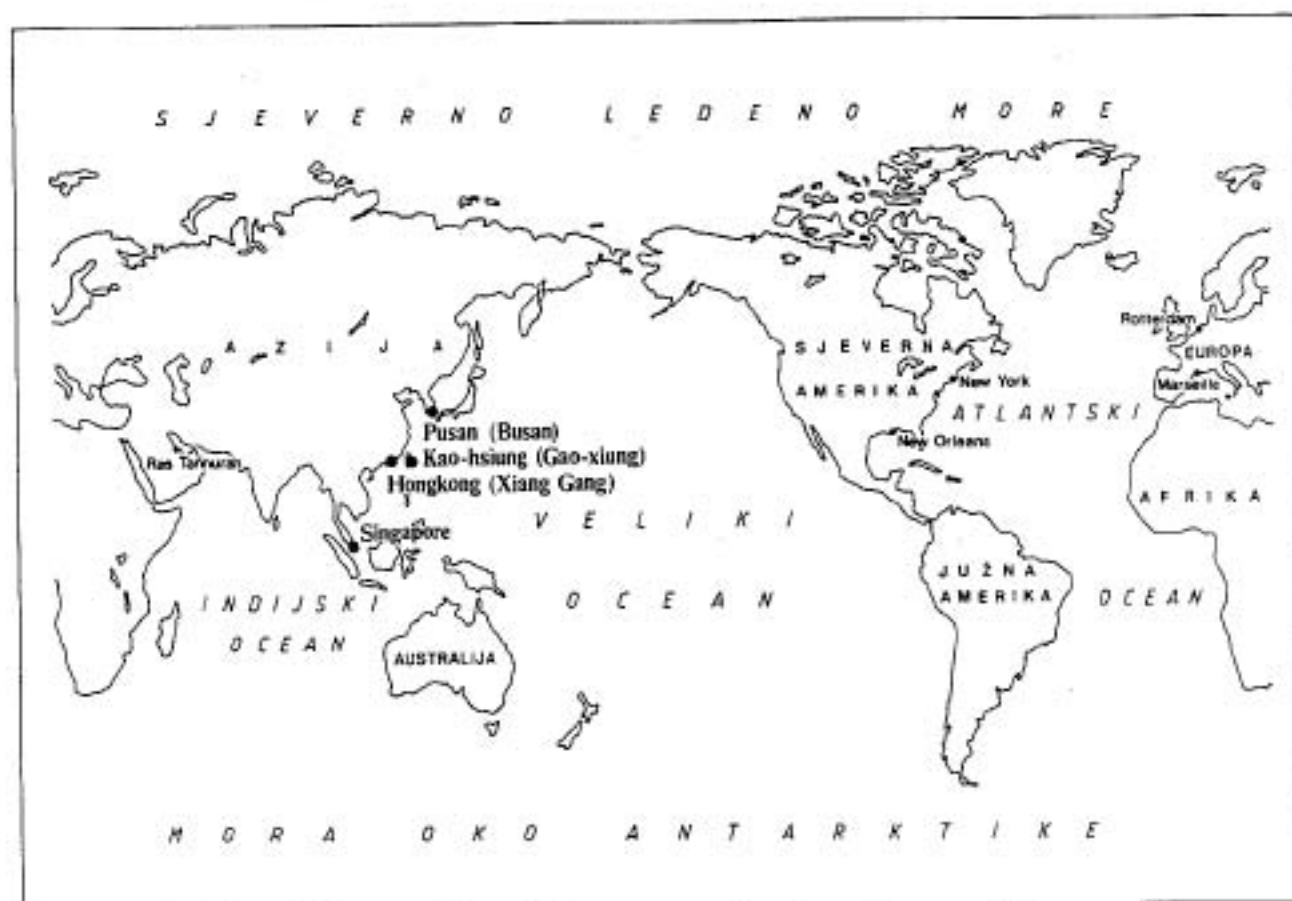
Zaključak

Nagli razvitak tržišnog gospodarstva u zemljama Velikog oceana izmijenio je tradicionalne odnose i vodeću ulogu luka na Atlantiku.

1. Od godine 1987. promet roba u lukama Velikog oceana (951,5 milijuna tona) nadmašio je prvi put u povijesti promet roba u lukama Atlantskog oceana (820,7 milijuna tona, tab. 1).
2. Od petnaest vodećih pomorskih luka svijeta godine 1990. dvanaest ih je na obalama Velikog oceana (tab. 2).
3. Između osam luka svijeta s najvećim kontejnerskim prometom godine 1988 šest su na obalama Velikog oceana (tab. 3). To su: Hongkong ili Xiang-Gang, Singapore (Lavlja luka), Kao-hsiung ili Gao-xiung na

Tajvanu, Kobe, Pusan ili Busan u Južnoj Koreji i Chi-lung, Keelung ili Jilong na Tajvanu (sl. 1).

4. Na obalama i u primorju Velikog oceana razvila se vrlo važna gospodarska regija unutar koje pripadajuće zemlje razmjenjuju međusobno 52% njihova izvoza i 54% njihova uvoza! Te vrijednosti (gotovo) nadilaze privredna ostvarenja (dostignuća) zemalja Europskog zajedničkog tržišta. Velikooceanska gospodarska regija prepoznaje se već sada kao središte svjetskog gospodarstva i svjetske politike.



Sl. 1. Smještaj luka - »četiri mala tigra«

Fig. 1. Location of ports - »The four small tigers«

Literatura

1. FISCHER WELTALMANACH, izdavač: G. FOCHLER-HAUKE, s više autora, izdanja 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. i 1993. Frankfurt/M. (Fischer Taschenbuch).
2. KADEL, G. (1991): Die Verlagerung der Handelsströme vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean. GR. 43 (1991), Heft 2. Braunschweig (Westermann). 116-119.
3. KOLB, A., D. JASCHKE (1986): Der Pazifische Raum im Welthandel. GR. 38. Heft 10. Braunschweig (Westermann).
4. KRAUS, W. (1984): Gravitationszentrum Pazifik. Objavljeno u FISCHER WELTALMANACH 1985. Frankfurt/M. (Fischer Taschenbuch).
5. SIĆ, M. (1991): Oblici gospodarske djelatnosti (pomorski promet). Geograf. horizont, br. 2. (1991). Zagreb (NIŠP »Varaždin«). 95-99
6. STRAŽIČIĆ, N. (1984): Pomorska geografija svijeta. Zagreb (Šk. knjiga).
7. SCHÄTZL, L. (1986): Wachstumsregion Ost- /Südostasien. Wirtschaftliche Erfolge mit einer Strategie der »angepassten Integration« in die Weltwirtschaft. GR. 38. H. 10. 490-494.
8. SCHÄTZL, L. (1992): Raumwirtschaftspolitische Ansätze in den Wachstumsländern Ost- /Südostasiens. (Fallbeispiele: Südkorea, Malaysia, Thailand). GR. 44. Heft 1. Braunschweig (Westermann). 18-24.
9. UHLIG, H. (1992): Südostasien vor dem Jahr 2000. GR. 44. H. 1. Braunschweig (Westermann). 10-17.
10. VOLK, B. (1989): Entwicklung der Nachfrage nach Handelsschiffneubauten in den kommenden 10 Jahren. HANSA. Zschr. f. Schifffahrt-Schiffbau-Hafen 126. Nr. 22.

Summary

THE PORTS OF GREAT OCEAN HAVE TAKEN LEADERSHIP IN MARITIME TRAFFIC OF CONTEMPORARY WORLD A Maritime Geography

by

Josip Ridanović

A rapid development of market economy in the countries participating in the region of Great ocean has changed traditional relations and leading role of the Atlantic ports.

1. In 1987 the traffic of goods in the port of the Great ocean (951,5 million tons) surpassed for a first time the quantity of traffic taking place in the ports of the Atlantic ocean (820.7 million tons).
2. Among fifteen leading maritime ports in the world in 1989, twelve of them participated in the region of the Great ocean (Tab. 2).
3. Among eight world major ports in container-traffic in 1988, six ports

participated in the region of the Great ocean: Hongkong (or Xiang-Gang), Singapore, Kao-hsiung (or Gao-xiung) on Taiwan (Formosa), Kobe, Pusan (or Busan) in South Korea and Chi-lung (or Keelung of Jilong) on Taiwan.

4. On the coast of the Great ocean significant economic region has been developing. Participating countries of the region exchange 52% of their export and 54% of their total import! This figures (almost) surpass economic enterprises of the European Common Market countries! The economic region of Great ocean is distinguishing now as promoting centre of world economy and politics.

Dr. Josip Ridanović, red. prof.
Geografski odjel PMF
Hrvatska, 41000 Zagreb
Marulićev trg 19.

Recenzenti:

Dr. Nikola Stražičić, red. prof. Rijeka
Dr. Miroslav Sić, red. prof. PMF