

# PLAVI PUTOVI EUROPSKE HRVATSKE

*Iz niza valjanih razloga, duboko legitimno pravo Hrvatske je da svoj morski okoliš i resurse štiti pravno priznatim mjerama. Među takvima su ne samo regionalna suradnja na proglašenju Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem, nego i potpuna primjena hrvatskog gospodarskog pojasa, odnosno tzv. ZERP-a*

Dr. Davor VIDAS

Među raznim putovima, prevladavajući je politički diskurs u Hrvatskoj sve jače određen putom prema članstvu u Europskoj uniji. Ta situacija, u kojoj se gotovo svaki politički potez počinje sagledavati kroz europsku prizmu, uz svoje prednosti sadrži i "zamke". Među takvima je opasnost da, gledajući sve veći broj "drveća", ujedno teže zahvaćamo "šumu" u cjelini. Pogledajmo zato moguće putove buduće europske Hrvatske iz jedne svježije perspektive. Iz perspektive "plavih putova" mora.

## ■ Zemlja s čarobnom obalom

Povjerenik Europske komisije za ribarstvo i pomorstvo, Maltežanin Joe Borg, u posljednje je vrijeme više svojih govora otvorio konstatacijom da je Europa – izrazito pomorski kontinent, jer joj se obale protežu na oko 68 tisuća kilometara. A duljina hrvatske obale, uračunavajući i onu oko brojnih otoka, iznosi skoro 6.300 km! Moguće je da, već kvantitativno gledano, govorimo o najvećem udjelu nečega što će Hrvatska sutra unijeti u EU. No, važnije od samog broja jest kvaliteta te obale i mora uz nju.

Kvaliteta tog prostora obilježena je dvjema osobinama. Posebice činjenicom da je tu i dalje jedan od najočuvanijih morskih krajolika Europe, ali i jednom trajnom osobinom, koja obilježava taj prostor tijekom tisućljetne povijesti. To je smještaj na istočnoj obali Jadrana, kojoj gravitira velik broj zemalja srednje Europe, od kojih su mnoge bez morskih obala.

Već se i letimičnim pogledom na geografsku kartu Europe vidi zašto je taj smještaj važan: Jadran je more iznimno duboko uvučeno u europsko kopno. No dionice važnosti tog smještaja rastu tek uvidom političke karte Europe. Nakon što su dvije crnomorske

zemlje, Bugarska i Rumunjska, nedavno postale članicama Unije, na Starom kontinentu su još samo dvije strateški važne obale ostale izvan EU-a. Jedna je istočna obala Jadrana, na kojoj Hrvatska drži pretežni dio; ta je obala obilježena ne samo ljepotom već i dubokomorskim lukama. A druga je dugačka, razvedena obala Norveške na dalekom sjeveru Europe, kojoj međutim uglavnom ne gravitiraju druge zemlje u zaleđu.

Vjerojatno nismo dovoljno svjesni u kojoj je mjeri Hrvatska posljednjih godina u svijetu sve više i sve bolje prepoznata upravo po Jadranu. Za široku inozemnu javnost, ona se već nametnula kao turistički atraktivno odredište. Zemlja s čarobnom obalom, gdje se spajaju prirodne ljepote, očuvani morski okoliš, povijesni ambijenti... Pojedine dileme, poput onih na hrvatskom putu prema EU, širu javnost manje zanimaju.

U nešto užim, zatvorenijim krugovima, važnost Hrvatske i istočne obale Jadrana prepoznata je u analizama narastajućeg geostrateškog potencijala toga prostora. Razmjere interesa koji se danas susreću (i, dakako, sudaraju) na području jadranske regije, i to osobito njezine istočne obale, može se potpunije sagledati tek širenjem europskog



Marko GRACIN



konteksta – na euroazijski. Prostor Euroazije je danas, nakon raspada Sovjetskog Saveza, već niz godina u velikom restrukturiranju, i to osobito s obzirom na promjene u transportnim pravcima za naftu i plin. Niz se novih pravaca projicira u raznim projektima, od kojih mnogi i neće zaživjeti; ali neki zasigurno hoće.

### ■ Rastući geostrateški potencijal Jadrana

Pri tome je, prije svega, važno biti svjestan činjenice da se na području Hrvatske i istočnog Jadrana nalazi dio odgovora na glavna dva "uska grla" naftnog transporta Euroazije – a to su naftovod Družba (u ovom slučaju njegov južni ogranak) i Bosporski tjesnac. Osim toga, smještaj Hrvatske na istočnoj strani Jadrana i pristup dubokomorskim lukama otvara mnogim srednjoeuropskim zemljama alternativni put za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom (LNG), čime bi te zemlje u doglednoj budućnosti mogle uvelike smanjiti svoju ovisnost o isporukama plina iz i preko Rusije.

Iz svih se tih razloga na ovom području danas susreće (i isprepleće) nekoliko velikih vizija o tome kako bi transport energentima tim istočnoja-

dranskim prostorom trebao izgledati u budućnosti. To baš i nije uvijek jako srdačan i prijateljski susret. Naprotiv, ima tu i sudaranja, međusobnog isključivanja, ali i djelomičnog podudaranja. Tako danas na Hrvatsku i Jadransko more pušu vjetrovi iz nekoliko glavnih smjerova. Dodatni je problem u tome što se ti smjerovi povremeno modificiraju, ovisno o promjenama raznih parametara.

### ■ Promicanje i zaštita hrvatskih interesa

No sve to ipak za Hrvatsku, kao malu zemlju "na putu", otvara i određeni manevarski prostor za promicanje *vlastitih* interesa. Pri tome je ključno pitanje za Hrvatsku: može li ona s obzirom na Jadran učiniti odgovarajuće strateške izbore i potaknuti razvoj, a ujedno očuvati svoj morski okoliš i jedinstvenu obalu?

Naime, zahvaljujući svojem položaju, duljini svoje obale te smještaju i dubini svojih luka, upravo će Hrvatska biti ta koja će, često i za tuđi račun, preuzimati rizik mogućeg zagađenja morskog okoliša i obale. Istodobno su, međutim, more i obala među glavnim uporištima njezina razvoja. Zaštita tog prostora važna je ne samo u gospodarskom, nego i u demografskom,

povijesnom, kulturnom, pa i u estetskom smislu. Obilježja njezina smještaja ujedno određuju identitet Hrvatske kao primorske, mediteranske i, štoviše, pomorske zemlje – obilježja po kojima je ona u novije vrijeme sve bolje prepoznata u svijetu. Zato je, iz niza valjanih razloga, duboko legitimno pravo Hrvatske da svoj morski okoliš i resurse štiti pravno priznatim mjerama. Među takvima su ne samo regionalna suradnja na proglašenju Jadrana osobito osjetljivim morskim područjem, nego i potpuna primjena hrvatskoga gospodarskog pojasa, odnosno ZERP-a.

Veliki zahvati za uvođenje i primjenu takvih mjera zaštite hitni su i nužni već danas. Pogledaju li se neki današnji jadranski omjeri, oni pokazuju vrlo ambivalentnu sliku Jadrana kao regije okupljene oko poluzatvorenog mora. Zbroji li se ukupna duljina svih jadranskih obala, dobiva se obalna crta od oko 8.300 kilometara. Od toga Hrvatska sama ima više od 6.200 kilometara, računajući tu i obale brojnih otoka. Talijanska jadranska obala proteže se na oko 1.300 kilometara. Drugim riječima, na Jadranu Hrvatska ima oko 75 posto duljine svih obala, a Italija oko 15 posto. Sve ostale obalne zemlje Jadrana sudjeluju s preostalih 10 posto – od toga najviše Albanija i Crna Gora.

Duljina slovenske obale, koja se proteže na 45 kilometara, čini samo oko 0,5 posto cijele jadranske obale.

## ■ Talijani pomorstvo vode

Podaci o obujmu međunarodnoga pomorskog prometa i trgovine pokazuju pak uvelike drukčiju jadransku situaciju. Najveći udio odnosi se na talijanske luke, koje na Jadranu sudjeluju s oko 75 posto ukupnoga brodsko trgovačkog prometa i s oko 80 posto pretovarenog tereta na godinu. Udio hrvatskih luka za sada je tek oko desetak posto. Sve ostale jadranske zemlje zajedno ostvaruju preostatak brodskog prometa i pretovara. Od toga uvjerljivo najviše jedina međunarodna trgovačka luka Slovenije, Kopar, koja je s više od 14 milijuna tona pretovarenoga tereta na godinu sada veća od bilo koje druge južnije luke na istoj strani Jadrana.

Ova obrnuto proporcionalna jadranska računica omjera obale i pomorske trgovine ipak nije tako jednostavna. Italija je bez premca najveća ribarska zemlja na Jadranu. Njezina bi ribarska industrija mogla biti teško pogođena

raznim oblicima onečišćenja mora. No i bez toga jadranski riblji fond, a prije svega pojedina vrijedna riblja naselja pridnenih vrsta, neće više dugo moći podnositi sadašnji pritisak nekontroliranog ribarenja te regionalno dominantne ribarske flote.

Usto, duž Jadranskog mora je važan plovidbeni trgovački pravac, ujedno jedan od važnih tankerskih naftnih pravaca u Sredozemlju. A Mediteranom, koje čini jedva 1 posto morske površine svijeta, prevozi se oko 30 posto svjetske trgovine, pri čemu i oko jedna četvrtina globalnog naftnog prometa!

Glavnim jadranskim plovidbenim pravcem, koji vodi od Otrantskih vrata do sjevernojadranskih pristaništa, u luku Trst sada se na godinu preveze oko 38 milijuna tona nafte – u venecijansku luku desetak milijuna tona (nafte i derivata), Omišalj prima oko 7 milijuna tona nafte na godinu, a Kopar oko 2 milijuna tona (ali samo derivata). Prema tomu, samo u te četiri sjeverne jadranske luke godišnje stiže oko 57-58 milijuna tona nafte, a veći dio toga (lani 37 milijuna tona) transportira se Transalpskim naftovodom dalje u srednju Europu. Odatle Austrija podmiruje

oko 75 posto svoje potrošnje nafte, Bavarska 100 posto, Baden-Württemberg više od polovine potrošnje...

## ■ Čuvajmo naše more!

Nije potrebna kristalna kugla da bi se predvidjelo kako će pomorski transport energentima i drugim potencijalno opasnim teretima Jadranom zsigurno rasti. U prilog tomu govori ne samo visoka industrijska razvijenost uz zapadnu jadransku obalu, nego i činjenica da istočnoj obali Jadrana gravitiraju mnoge razvijene srednjoeuropske zemlje. A upravo duž te istočne strane Jadrana proteže se iznimno razvedena i za sada dobro očuvana obala i otočni arhipelag Hrvatske. Tih vrijednih i jedinstvenih 6.278 kilometara za Hrvatsku je ujedno 6.278 jakih i valjanih razloga da svoje more i obalu – ali i svoj položaj na tom prostoru – štiti mjerama prihvaćenima međunarodnim pravom. Osiguravajući takvim konkretnim mjerama da joj plavi morski putovi ne pocrne i da joj more ostane očuvano, Hrvatska se odgovorno brine ne samo za vlastitu nego i za europsku budućnost.

