

Program razvoja Grada Dubrovnika do 2020. godine



Za... 2007.

SADRŽAJ

Autorski pristup	4
Popis autora	6
Motivi za izradbu programa	7
Teorijsko-metodske determinante (načela, ciljevi, metode)	9
- Načela gospodarskog i društvenog razvoja	11
- Ciljevi razvoja	14
- Metodska osnovica	17
Lokalni, županijski i regionalni razvoj (kriterijalni sustav i odrednice)	18
Geopolitičke i povijesne odrednice razvoja	24
Scenarij budućnosti	27
Makroekonomske projekcije	30
- Projekcija BDP-a i njegovih komponenti u razdoblju 2005.-2020.g.	32
- Siva ekonomija	36
- Osobna potrošnja	39
- Investicijska potrošnja	43
- Geometrijska metafora	46
- Gospodarska struktura	48
Stanovništvo	51
- Projekcija razvoja stanovništva Grada Dubrovnika do 2031. godine	52
- Metodske napomene	54
- Broj i dobni sastav stanovništva Grada Dubrovnika	56
- Varijantne projekcije stanovništva Grada Dubrovnika	59
- Projekcije ukupnog broja i dobnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika do 2031. godine	62
Sustav prometno-zemljovidnih kriterija	87
Prostorne determinante razvoja	89

Održivi razvoj i fenomenologija budućnosti	91
- Ekološki izazovi	92
- Internacionalizacija i metropolizacija	95
- Demotorizacija	102
Gospodarstvo u globalizacijskim izazovima	106
- Ocjena efikasnosti gospodarske strukture Grada Dubrovnika	108
- Redefinicija gospodarskog koncepta	114
- Turizam	117
- Naznake temeljnih pravaca razvoja gospodarskih djelatnosti	138
- Operacionalizacija razvojnog plana grada - razvojni projekti	142
Promet, bitna odrednica dugoročnog razvoja	146
Lokalna samouprava i proračun	168
- Sustav lokalne samouprave - kriteriji	169
- Analiza dostignute razine fiskalne decentralizacije i fiskalne autonomije Grada Dubrovnika u trenutačnom sustavu lokalne samouprave	172
- Analiza proračuna Grada Dubrovnika	177
- Proračunske projekcije u razdoblju od 2005.-2020. godine	182
- Otočna problematika	192
Sažetak	192
Temeljne preporuke za provedbu programa	201
Literatura	203



AUTORSKI PRISTUP

AUTORSKI PRISTUP

Program razvoja Grada Dubrovnika do 2020. godine je dokument koji na temelju široke programske osnovice sadržane u znanstvenim istraživanjima, analitičkim elaboracijama te u brojnim projektima o razvoju Grada, trasira put gospodarskog i društvenog napretka na početku 21. stoljeća. Program za razliku od studije sličnog sadržaja, ne razmatra alternative i ne prosuđuje varijante (osim segmentarno), već se decidirano određuje preko optimalnih vrijednosti za rast i razvoj u kvantitativnom izrazu i u smislenim odrednicama.

Upravo zbog toga, on je tematikom u cjelosti okrenut budućnosti (retrprospekt se implicira preko polaznog trenutka) i kroz interakciju vlastitih projekcija i holistički predstavljenih fenomena budućnosti, pronalazi odgovore glede pozicije u budućnosti. Uporaba na tomu temeljene methodske i kategorijalne kompozicije budućnosti čini njenu percepciju kompleksom kvantitativnih veličina i vrijednosnih sudova sukladnog izričaja, a ne puki scenarij impresija i slučajeva.

Uz rečeno, Program svim nositeljima političkog i društvenog života pruža konzistentnu osnovicu za odluke o budućnosti, što im razumljivo povećava sigurnost glede strateških određenja i vjerodostojnost glede sugestija. I konačno, naglašavamo kako je želja autora da se njihove poruke, sugestije i očekivanja u kontekstu iznesenog pristupa i shvate.

Autori

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
EKONOMSKI FAKULTET**

**POPIS AUTORA
I SURADNIKA**

prof. dr. sc. Anđelko	Akrap
prof.dr.sc. Ivo	Ban
prof. dr. sc. Mato	Bartoluci
prof. dr. sc. Nevenka	Čavlek
prof.dr.sc. Drago	Jakovčević
Dr.sc. Gordana	Kordić
Dr.sc. Branimir	Lokin
prof.dr.sc. Ivan	Lovrinović
Mr. sc. Nika	Sokol Knjaz

Zagreb, lipanj 2007.



MOTIVI ZA IZRADBU PROGRAMA

MOTIVI ZA IZRADBU PROGRAMA

Sve snažnija razvojna dinamika Grada Dubrovnika uz istodobnu globalizaciju njegovih gospodarskih i društvenih procesa, i sve posljedice što su ih ti procesi uzajamno sobom donijeli, motivirala je na prvom mjestu potrebu izradbe dugoročnog razvojnog programa. Naime, razvojni spontabilitet diktiran igrom slučajeva i događanja više se nije smio dozvoliti, budući da je njegova tolerancija počela prijetiti kaosom. Također, u uvjetima realizacije Prostornog plana uređenja Grada Dubrovnika, Generalnog urbanističkog plana i prihvaćanja Razvojnog operativnog plana na razini Županije, razvojnim su programom Grada morale biti ostvarene poveznice svih tih odnosa, budući da se radi o Gradu koji dominira područjem Južnog Jadrana, uz to predstavlja i turističku svjetsku destinaciju. Nadalje, Grad Dubrovnik je osuđen na kapitalno intenzivni razvojni obrazac, što implicira visoka kapitalna sredstva čije učinke je moguće jedino dugoročno valorizirati, što opet nalaže cjelovito vrijednovanje razvoja zbog iznimno odgovornih odluka s jedne strane, i nužne programske legitimacije u odnosu na potencijalne ulagače s druge strane. Uz spomenuto, razvojni program jedini je društveni instrument koji omogućuje pretvaranje političke vizije u realnu političku opciju, jer političku retoriku zamjenjuju znanstvenom temeljenom na analitičkim i znanstveno potvrđenim vrijednostima. Na taj način politička se odluka rješava verbalne ornamentike i prerasta u čvrsto utemeljnu činjeničnu logiku. Današnje vrijeme svojom znanstvenom, metodološkom i tehnološkom aparaturom smanjuje sustavne entropije na svim područjima ljudskog djelovanja, međutim one su vrlo često i rezultat ljudskih slabosti i voluntarizma, što je moguće razriješiti konsensualnim pristupom budućnosti što opet omogućuju razvojni programi holističkog tipa kojemu pripada i ovaj Grad Dubrovnika do 2020. godine. Naravno, rečenome treba pridodati i povijesno potvrđenu istinu o tome, kako društvo lišeno vizije, strategije i programa budućnosti postaje zajamčeno predmetom tuđih strategija, odnosno kako ono sukladno tomu vlastite interese *via facti* pretvara u tuđe. Budući da razvoj na svakom području ljudske djelatnosti proizvodi ne samo vidljive, dakle izravne posljedice, već i one druge neizravne, odnosno nevidljive, ovim se Programom svim nositeljima gospodarske, političke i društvene aktivnosti pružaju informacije koje oni nisu u stanju sami pribaviti ili pak oformiti. Razumljivo je kako samim time Razvojni program cjelinom svog sadržaja i interesa put prema budućnosti čini prepoznatljivim, a prepreke na njemu transparentnijim.



TEORIJSKO-METODSKE DETERMINANTNE (NAČELA, CILJEVI, METODE)

TEORIJSKO-METODSKE DETERMINANTE (NAČELA, CILJEVI I METODE)

Teorijsko-metodske determinante (načela, ciljevi i metode) su sastavnice programiranja budućnosti koje predviđivu (moguću) budućnost razlikuju od željene (maštane). U svojoj osnovici te poveznice sažimaju dugoročna iskustva kao i vladajuća idejna i metoda određena glede budućnosti, koja u našem vremenu znače put u društvo znanja, te visokih tehnoloških i organizacijskih rješenja ali i socijalne kohezije na području gospodarstva i društva. Corpus tih rješenja predstavlja jamstvo u pogledu smanjenja sustavne entropije, čime se razumljivo minimiziraju moguće greške glede budućnosti i programskih osnovica koje je određuju.

Naime, svjedoci smo i danas brojnih programa budućnosti koji jednoznačne primjere neovisno o mjestu i vremenu u kojima su se dogodili, koriste kao gotovo činjenice na području programiranja budućnosti. Rezultat takvih metoda grešaka jesu golemi promašaji u pristupu budućnosti, koji redovito pokreću fatalne odluke i skupa određena.

Naravno, skupu poveznica budućnost treba pridodati i viziju budućnosti koja je motivacijski i glede željene slike identiteta korisna, međutim čije projekcije budućnosti nije nikada upitno glorificirati, riječju treba ih s oprezom prihvaćati.

NAČELA GOSPODARSKOG I DRUŠTVENOG RAZVOJA

NAČELA GOSPODARSKOG I DRUŠTVENOG RAZVOJA GRADA DUBROVNIKA

Razvoj prema definiciji počiva na načelima koja povezuju sustav (gospodarskih) kriterija, na način, očuvanja ravnovjesja u njihovoj primjeni. Uvjet poštivanja ravnovjesja u primjeni kriterija povećava se sukladno smanjenju prostornog obuhvata, što znači, kako je on na razini države najmanji, a na razini lokalne samouprave najveći. Kriteriji o kojima je riječ odnose se na zahtjeve u pogledu konkurentnosti, efikasnosti i teritorijalne povezanosti gospodarstva i društva. Razumljivo, uporaba kriterija uključuje i njihov slijed u vremenu.

Načelo **konkurentnosti** visoko je istaknuto u slučaju Grada Dubrovnika zbog toga jer je pretežiti dio neto-prihodnog gospodarstva, prema prirodi svoje tržišne orijentacije, ovdje podređen konkurenciji globalnog tržišta. Radi se o tržišnoj utakmici koja s jedne strane predstavlja konkurenciju u izvozu, a s druge strane u uvozu. Međutim, za razliku od onih slučajeva lokalnog gospodarstva gdje se izvoze i uvoze proizvodna dobra i gdje su kriteriji konkurentnosti lako prepoznatljivi, kod izvoza usluga, što je ovdje slučaj, ekonomski se učinci raspoređuju na gospodarsku strukturu u cijelosti, što razumljivo u primjeni vrednovanja kriterija traži složeni postupak. Proizvod u slučaju vrednovanja konkurentnosti kod Grada Dubrovnika nije ekonomski homogen već su njegovi gospodarski učinci disperzirani na cjelu strukturu, što opet posebno vrijedi kada se radi o turističkoj aktivnosti. Načelo **efikasnosti**, zbog pretežitog utjecaja prethodnog načela, mora biti također visoko respektirano. Naime, poznato je, kako troškovna struktura značajno određuje upravo stupanj konkurentnosti i kako usporedo s jačanjem konkurencije utjecaj tog načela raste. Taj proces ubrzava globalizacija budući da njen utjecaj dovodi do povećanja ponude ali i do rasta troškova poglavito eksternih ekonomija, kao što su troškovi prostora, komunalija, stanovanja, ekologije i ostalog.

Treće načelo koje značajno utječe na sinergiju dvaju prethodnih načela, konkurentnosti, i efikasnosti, je načelo **gospodarske povezanosti**, odnosno **multiplikativni učinci ekonomije u prostoru**. U slučaju usluga utjecaj je tih učinaka snažnije naglašen u usporedbi s proizvodnjom. Također, vrijednosti multiplikacije posebno su istaknute u turističkoj djelatnosti gdje se odgovarajući koeficijent mjeri vrijednošću 7, što znači, kako kuna potrošena za integralnu turističku uslugu (korespondentno obrascu strukture potrošnje) pokreće gospodarsku aktivnost u vrijednosti od sedam kuna. Namjera je stoga gospodarske politike da najveći mogući obujam tih učinaka ostvari u vlastitom prostoru.

Prethodna tri načela ugrađena su u sam koncept programiranja budućnosti Grada Dubrovnika, također njihova se primjena ostvaruje u uvjetima održivog razvoja koji uključuju ekonomske i društvene ciljeve kao što su potpuni respekt okoliša, te socijalna i društvena ravnoteža.

Gospodarski razvoj povijesno je obilježen etapama koje označava poljoprivredna i primarna proizvodnja na početku, nakon toga trgovina i konačno industrijska revolucija čiju trenutačnu fazu predstavlja tercijarizacija. Primjeri povijesnih događanja govore o radikalnim i dramatičnim promjenama života i rada pojedinih prostornih cjelina i aglomeracija, kada su one čak prostorno i u odnosu na povijesni identitet zbrisane, ali isto tako pokazuju, kako je jedan njihov broj relativno lako prebrodio te promjene.

U krug takvih aglomeracija moguće je ubrojiti i Grad Dubrovnik koji je kroz povijest održao približno istu gospodarsku strukturu temeljenu na trgovini, pomorstvu, a u posljednje vrijeme i turizmu. To obilježje u kontinuitetu povijesti stvorilo je jaku tradiciju i omogućuje napredak u budućnosti.

Također, kada se radi o tradiciji koja je nastala tijekom života Dubrovačke Republike, onda valja istaknuti kako svoj uspon i slavu ona ne zahvaljuje prirodnim bogatstvima, niti pak geopolitičkom interesu moćnih sila kroz povijest, već vlastitom političkom i gospodarskom geniju koji je uvijek imao mudrosti i odvažnosti izaći na globalnu scenu najmoćnijih i umiješa se u povijest. Tradicija koju su stvorili trgovci i političari Republike nastavlja se u pomorstvu i obnavlja u turizmu, a njeni se tragovi već potvrđuju za budućnost uvjetovani geopolitičkom renesansom Mediterana.

CILJEVI RAZVOJA

CILJEVI RAZVOJA

Ciljna orijentacija razvoja Grada Dubrovnika u razdoblju do 2020. godine racionalno je ostvariva dvostrukim pristupom: prema jednom, razvoj se grada postavlja kao rast i strukturni sadržaj aglomeracije u cijelosti, koji znače stalnu i potpunu afirmaciju grada kao prostora internacionalnog sadržaja i jedne od metropola Južnog Jadrana; prema drugom pak, Grad razvija sve sastavnice materijalnog i duhovnog života stvarajući na taj način uvjete za bogati i sadržajni život njegovih građana.

Dinamične geopolitičke odrednice koje Sredozemlje pa tako i Grad Dubrovnik čine konvergentnim točkama svijeta 21. stoljeća uz prednosti nose i brojne prijetnje. U prvom redu se one odnose na brzinu samog procesa koju treba respektirati budući da alokacija i stupanj ubrzanja kapitalske implementacije, postaju sve jači. Svjedoci smo stoga kako brojne destinacije visokih atrakcija upravo zbog spore prilagodbe gube izražene početne prednosti. Također, proces kapitalske alokacije nosi u svojoj prirodi prijetnju brzog i neodgovarajućeg iscrpljivanja resursa, kao i neobnovljivih resursnih potencijala s vrlo teškim ireverzibilnim posljedicama posebice demografske, ali i kulturološke i duhovne prirode. Riječju, ciljne opcije, a preko njih onda i strategijska rješenja, moraju održati ravnovjesje materijalnog, socijalnog, duhovnog i naravno povijesnog razvoja Grada.

Materijalni pak rast, koji u najvećoj mogućoj mjeri određuje sve razvojne sadržaje, već prema definiciji je temeljen na rastu standarda stanovništva i općem blagostanju. Taj cilj prema svojoj prirodi konvergira, poglavito kratkoročno, ali i u odlukama koje mogu imati dugoročne implikacije, i ostale aspekte razvoja. Kako bi međutim cilj ostvario i svoju društvenu stranu sastavljenu od brojnih sadržaja, on se obično kvalificira kao održivi razvoj. U pogledu pak gospodarskog razvoja taj se uvjet zadovoljava optimalnom stopom rasta nekih od širokih ekonomskih agregata, najčešće Bruto domaćem proizvodu.

U slučaju Grada Dubrovnika, zbog tržišnih okolnosti kao i demografskih razloga poglavito, obrazac je razvoja određen visokim kapitalnim ulaganjima koja opet, budući da su nositelji razvoja uslužne djelatnosti, nalaže i visoku stopu zapošljavanja.

Raskorak između ponude radne snage koja će perspektivno biti nedovoljna i tih zahtjeva, nalagati će maksimalno korištenje radnih resursa s područja županije i naravno šire. Ta okolnost otvara nove zahtjeve u pogledu rasta standarda na koje perspektivno treba računati.

Demografska slika Grada u budućnosti diktira brojne ciljeve društvene i gospodarske provenijencije. Naime, aktivnom populacijskom politikom predviđa se sredinom drugog desetljeća zaustaviti dugoročno izražene negativne demografske trendove, a oko 2030. godine ostvariti i pozitivnu stopu prirodnog priraštaja. Međutim, kako zapošljavanje predstavlja uvjet gospodarskog rasta, a stanovništvo *conditio sine qua non* održivog razvoja i opstanka, onda je razumljivo visoko mjesto prioriternih pitanja razvoja na tom području – populacijske politike u užem smislu, sadrži politiku stanovanja i izgradnje stanova, pridobivanje mladog stanovništva za ostanak i priljev u radni kontingent, privlačenje visoko kvalificiranih kadrova, i tako dalje.

I naravno, kao razvojni cilj, Grad treba uključiti i razvoj društva pluralne demokracije. Taj proces treba razvijati u kontekstu rasta lokalne samouprave i shvatiti ga kao pitanje odgovornosti a ne samo kritike. Radi se o promjeni mentalnih sadržaja koji su ostvarivi tek onda kada se uvjetno rečeno, količina prava izjednači s količinom obveza, i kada sva relevantna pitanja razvoja postanu transparentna.

U kontekst izloženih ciljeva uključuju se i brojna pitanja različitih sadržaja, od stope rasta do održivog razvoja, međutim postupak njihove implementacije treba ostvariti definiranjem hijerarhije ciljeva u vremenu.

METODSKA OSNOVICA

METODSKA OSNOVICA

Grad Dubrovnik u svom programskom fundusu ima iznimno veliki broj sektorskih razvojnih studija i programa, također jedan je njihov broj već u fazi realizacije što zajedno otvara mogućnosti glede budućeg razvoja. Tu konstataciju i autori programa a i njegovi naručitelji sa zadovoljstvom su prihvatili, ali i zajednički zaključili, kako nije moguće valorizirati učinke tih programa na budućnost Grada u cijelosti.

Naime, nedostatak cjelovite studije o razvoju ne pruža potrebnu vjerodostojnost programima, posebice u sferi makroekonomskih verifikacija i mogućih scenarija budućnosti. Taj zaključak rezultirao je prihvatanjem studije o razvojnom programu, međutim, on je istodobno odredio metodski pristup i primijenjene metode. One su oslonjene na razvoj u cijelosti, odnosno takav holistički zahvat koji razvoj predstavlja kao jedinstvenu demografsku, socijalnu, gospodarsku i društvenu komponentu. U tom su pogledu bili potrebni brojni zahvati koji ex post određuju gospodarsku snagu područja Grada, njenu sektorsku osnovicu i strukturu. Valja naime kazati kako je u Programu prvi put ocjenjena vrijednost bruto domaćeg proizvoda Grada Dubrovnika, njegova struktura, te struktura osobne potražnje i cjelovita slika sektorske potrošnje područnog stanovništva.

Također prvi put je data ocjena učinaka sive ekonomije na bruto domaći proizvod i raspored potrošnje tih sredstava po sektorima potrošnje. Stvaranjem takve methodske osnovice omogućena je uspostava instrumentarija za programiranje i praćenje razvoja u budućnosti, ali i referentne vrijednosti za vrijednovanje i praćenje razvojnih programa u budućnosti. Istim instrumentarijem stvorena je i osnovica za dimenzioniranje proračuna, kao i analitičkog polazišta za financijske operacije glede razvoja Grada.

I konačno, temeljem je takvog metodskog pristupa stvorena transparentna osnovica za najširu verifikaciju cjelovite gospodarske politike Grada, odnosno ostvarena baza njene pune legitimnosti u odnosu na interese građana.



LOKALNI, ŽUPANIJSKI I REGIONALNI RAZVOJ (kriterijalni sustav i odrednice)

LOKALNI, ŽUPANIJSKI I REGIONALNI RAZVOJ (kriterijalni sustav i odrednice)

U dokumentu "Strateški okvir za razvoj 2006.-2013."¹ apostrofira se nužnost ravnomjernog i specifičnim uvjetima prilagođenost regionalnog razvoja Republike Hrvatske i ističu ponajprije ciljevi očuvanja prostora, odnosno uravnoteženog rasporeda i razvoja svih kapaciteta gospodarstva i društva u prostoru usklađeni s visokim ekološkim normama, zahtjevima očuvanja okoliša, te zaštiti arhitektonskih i krajobraznih vrijednosti. Uz to, nalaže se zajednički partnerski rad institucija središnje, područne (regionalne) i lokalne razine. I konačno, upućuje se na potrebu prihvaćanja temeljnih načela regionalne politike EU u svim institucijama regionalnog planiranja i programiranja. Smjernice regionalne politike istaknute u dokumentu navode kao posebnu zadaću odnos prema područjima koja imaju teškoća u razvoju i područjima specifičnih razvojnih obilježja (brdsko-planinska, otoci i dr.). Ugrađujući te kriterije u programe razvoja lokalne samouprave, u našem slučaju Grada, moramo u prvom redu dati odgovore na pitanja razvojnog ravnovjesja između Grada i Županije, posebice u uvjetima kada se radi o županijskom središtu.

Usporednice, grad-selo, središte-provincija i slične, povijesno gledajući stalno se ponavljaju u vječnoj dilemi oko pojmovne definicije, izbora ciljeva, metoda i uporabe sredstava. Još od antičkih vremena, kada se grad shvaća kao prirodno središte, a provincija kao njemu podređen prostor, pravac utjecaja grada na razvoj provincije je prijeporan. Povjesničari ekonomske misli nisu suglasni u ocjenama, pa prosudbe ostaju radikalno podvojene. Jedni ukazuju na potpuno pozitivan utjecaj grada za razvoj provincije poglavito uzimajući za primjer izradbu putova i komunikacija, sustava za navodnjavanje, te obrambenih sustava, čija je izgradnja tražila velika investicijska sredstva koja su osiguravali gradovi, dok drugi tvrde, kako su gradovi svjetski eksponirani i najčešće živeći od trgovine i ratova, tek koristili resurse i potencijale provincije diskriminirajući ih za svoje ciljeve.

¹ Strateški okvir za razvoj 2006.-2013., Središnji državni ured za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova EU, Zagreb, srpanj 2006.

Dilema vezana uz ulogu grada u antici našla je svoje mjesto i u Bibliji gdje se Babilon ističe kao paradigma zlog i razarajućeg grada, a Jeruzalem kao grad jednog srca i duše (Psalam 121.). Razvoj mediteranskih gradova prema Braudelu ne govori u prilog teoriji o pozitivnoj ulozi grada u razvoju provincije, budući da se ti gradovi razvijaju na trgovini i koriste sukladno tomu najjeftiniju robu u krugu Mediterana, šire Afrike i Srednje Azije, zanemarujući i diskriminirajući vlastito zaleđe i područje. Suprotno tomu, uloga se hanzeatskih gradova Srednjeg vijeka temelji na razvoju provincije poglavito izgradnji putova, melioracijama i izgradnji sustava navodnjavanja, te komercijalizacijom proizvodnje artikala vlastite provincije. Međutim, u zadnjoj fazi merkantilizma i počecima rasta financijskih središta gradovi opet pretežito imaju negativni odnos prema provinciji težeći prvenstveno povećanju vlastite moći i bogatstva.

Danas, pozicija gradova i provincije u razvijenom svijetu teži ravnotežnom odnosu što međutim traži ne samo dobru volju primjećuje se, već i više od toga uspostavu složenog sustava kriterija nužnih kako bi se ostvarili ciljevi ravnoteže. Primjeri međutim nerazvijenih zemalja otkrivaju pogubnu i razarajući ulogu gradova koji patološki povećavaju stanovništvo bez izgleda za materijalnom ravnotežom uz te nove potrebe vezanom. U jednom dijelu hiperurbanizacija opterećuje i megalopolise razvijenih zemalja ovdje uzrokovana nedostacima u razvoju i socijalnoj politici, ali i problemima dekolonizacije i pauperizacije zemalja trećeg svijeta, odnosno doseljavanjem stanovništva iz tih zemalja. U primjerima brojnih, poglavito mediteranskih zemalja, urbanizacija već nosi i negativne konotacije. To se posebice odnosi na turistički receptivne zemlje koje su podlegle hiperurbanizaciji, tzv. betonizaciji obalnog pojasa, što naravno na prostorima hrvatskog Jadrana treba izbjeći, shvaćajući tu poruku kao ozbiljno upozorenje.

Kada govorimo o problemima ravnoteže grad-županija u slučaju Grada Dubrovnika, onda valja naglasiti kako su njihovi uvjeti puno bolji u odnosu na spomenute svjetske primjere što naravno zadržava pozornost i na pitanjima drugačijeg sadržaja i karaktera. Pristup njihovom rješavanju na prvom mjestu traži odluku o definiciji granica, dakle razgraničenju između prostora koji pokriva grad i prostora koji se odnosi na ostatak županije. To razgraničenje važno je upravo zbog svih onih programa i ciljeva koje grad i županija prihvaćaju i ugrađuju u pozicije svojih ambicija i odgovornosti, također razgraničenje unosi taj kriterij u prostorna i urbanistička rješenja, koliko grada, toliko i županije.

Poznate su tendencije vezane uz gradske aglomeracije koje govore o permanentnom osvajanju prostora, kao i tendencije dislokacija redovito već iskorištenih kapaciteta i koncepata prema okružju. Razumljivo, svjedoci smo i suprotnih tendencija, odnosno procesa aglomeriranja prostora od okoliša prema gradovima, već spomenutog u slučajevima nerazvijenih zemalja. Uz rečeno, razgraničenje je značajno i zbog toga kako bi i Grad i Županija mogli donijeti razvojne programe koji se u svojoj cjelovitosti mogu jedino i temeljiti na precizno utvrđenim prostornim, urbanističkim, gospodarskim i socijalnim sadržajima, i rješenjima. U uvjetima globalizacije odnosi Grada i Županije već prema prirodi bivaju ugroženi brojnim i multiplicirajućim izazovima. Radi se o sukobu ciljeva što ih u tim odnosima proizvode procesi globalizacije i tercijarizacije. U odnosu na materijalne interese misli se na već opisane procese diskriminacije u situaciji kada je Grad kao neto-izvoznik usluga, a neto uvoznik roba, zbog ekonomiziranja u svojoj troškovnoj matrici okrenut apsorpciji artikala izvan lokalnih pa i nacionalnih granica.

S druge strane interes je Županije upravo suprotan. Neprijeporno sukob je interesa na gospodarskom planu moguće pravladati jedino razvojem, gdje interese treba konvergirati zajedničkim ciljevima. Radi se o korištenju tako zvanog načela distrikt-učinka prema kojem se kroz vertikalnu podjelu rada i učincima na vrhu piramide odnosa određuju kriteriji u podjeli rada i ostvaruje podijeljena uloga u odnosu na ciljne vrijednosti. Kada se radi o sferi robnih odnosa onda su na nekim sektorima ciljevi i njihova distribucija lako prepoznatljivi, kao u poljodjelstvu (proizvodi na bazi voća, prerada, konzerviranje i konfekcioniranje ribe, i dr.), međutim stvari nisu tako jednostavne u sferi robno-uslužnih odnosa kada cijeli splet odnosa u sustavu vrijednosti, ali i interesno šire eksponiranih dolazi do izražaja.

U tom je pogledu vrlo teško pronaći zajedničke interese kada se primjerice radi o korištenju domaće hrane, opreme i drugog u pružanju turističkih usluga, ali i općenito. Te se suprotnosti mogu razriješiti interpolacijom složenih interesa najčešće na dulji rok, naravno uvijek uz puni respekt temeljnih ekonomskih zakonitosti. Jedinstveni ciljevi o kojima je riječ moraju ugraditi načelo demonopolizacije brojnih usluga koje Grad prema prirodi stvari u odnosu na Županiju ima. Međutim i Županija, šire prostorno okružje može u odnosu na grad proizvoditi također suprostavljene, pa i diskriminirajuće oblike ponašanja i odnosa.

Posebice se takva mogućnost otvara u odnosu na prostorno uređenje, prometnu infrastrukturu i njenu funkciju, te u korištenju resursa najšire shvaćeno (voda, prostor). Razumljivo, pitanje odnosa ravnoteže između Grada i Županije najbolje se ostvaruje izradom razvojnih programa. Ovdje se složenim analitičkim postupcima definiraju ciljevi i metode konvergencije pojedinačnih u zajedničke interese.

Respektirajući nabrojena načela i funkcije u odnosu gradova i okružja, njihovu povijesnu dimenziju i suvremene sadržaje, valja istaknuti kako globalizacijski pritisci u pravcu jačanja konkurentnosti, kao univerzalni proces sve više ističu ulogu područnog gospodarstva kao odlučujućeg razvojnog činitelja. Također, u tom se kontekstu afirmiraju određeni organizacijski oblici na području gospodarstva, poglavito klasteri i industrijski okruži. Njihova se zadaća sastoji u povezivanju gospodarstva i stvaranju sinergijskih učinaka na unutarnjem i vanjskom tržištu. Razumljivo je, kako ti organizacijski oblici trebaju biti kriterijalno umreženi u razvoj gospodarstva i društva u cijelosti, odnosno kako njihovi učinci ekonomija moraju poglavito pridonositi razvoju gospodarstva u cijelosti.

U 2006. godini izrađen je dokument "Regionalni operativni program Dubrovačko-Neretvanske županije" (Nesek, Hrvatski farmer, Raiffeisen consulting) u kojemu su deklarativno navedeni ciljevi i strategijske odrednice razvoja Županije, međutim mjesto i uloga Grada Dubrovnika kao središta Županije (metropole) i internacionalnog grada nisu valorizirani. Ovim dokumentom ta se praznina najvećim dijelom sužava.



GEOPOLITIČKE I POVIJESNE ODREDNICE

GEOPOLITIČKE I POVIJESNE ODREDNICE

U ovdje provedenoj kratkoj analizi geopolitičkog činitelja kroz povijest, željeli smo predočiti mjesto i ulogu Grada Dubrovnika u gospodarskim i političkim relacijama Sredozemlja, s namjerom da tradicijske i povijesne vrijednosti identificiramo kao konstante. Naime, namjera nam je bila da preko njegovih geopolitičkih odrednica u prošlosti prepoznamo i njegove mogućnosti u budućnosti. Dubrovačka Republika obilježila je dio srednjovjekovne povijesti Sredozemlja u gospodarskom, političkom i kulturološkom pogledu u vremenu kada je ovaj dio svijeta diktirao odnose na globalnom planu. Smještena između dviju velesila ondašnjeg vremena, Mletačke Republike i Otomanskog carstva, Dubrovačka se republika brzo razvijala trgujući i gradeći pomorsku flotu respektabilnog opsega i sadržaja. Izloženo brojnim prijetnjama i ograničenjima gospodarstvo se Republike razvijalo zahvaljujući političkoj mudrosti i spoznaji, da strategijski dalekosežnim rješenjima, kvaliteti ljudi i organizaciji gospodarstva i društva, može pronaći mjesto u konkurentski i neprijateljski raspoloženom okružju. Dokaz su tomu geopolitičko repozicioniranje i gospodarska orijentacija u uvjetima kada je Vasco de Gama pronašao put za Indiju preko Rta Dobre Nade, što je u ono vrijeme izazvalo opću gospodarsku krizu zemalja Sredozemlja, međutim ne i Republike. Ona je u tim novim odnosima pronašla rješenje upravo forsirajući sredozemni pomorski pravac.

Drugi slučaj geopolitičkog repozicioniranja dogodio se nakon Kandijskih ratova (Creta) kada Republika postaje vrata istoka, ostvarujući goleme gospodarske prednosti i ostvarujući političke reference. Isto se ponovilo i nakon razornog potresa koji je u strategijskom pogledu značio renesansu Republike. Neprijeporno, Dubrovnik se geopolitički i povijesno mjereno, nalazio u točki civilizacijskih, konfesionalnih i duhovnih izvorišta suvremenog svijeta. Jer, pisana povijest čovječanstva vezana uz kršćanstvo otvara se na Sredozemlju, također ovdje se začima suvremena znanost, tehnologija, kultura i gospodarstvo, i konačno, Sredozemlje je središnja točka monoteizma, poglavito kršćanstva, koje obilježava dvije tisuće godina svjetonazorne karizme suvremenog svijeta.

Dubrovnik se, ne samo nalazi u epicentru tog svijeta, nego je on i značajni činitelj i protagonist njegove povijesti, što potvrđuju njegovi pisani, likovni spomenički arhitektonski sadržaji pohranjeni u arhivima i izloženi u interijerima i eksterijerima njegovih prostora.

Razumljivo, povijest Dubrovačke Republike svjedoči i apokaliptičke događaje, poglavito one iz vremena rušenja Republike i one recentne povijesti iz razdoblja Domovinskog rata. Ti događaji, koliko god to bizarno zvučalo, također govore o geopolitičkim poukama i upozoravaju, upućujući na staru ugrozu, ali i novu paradigmu za njeno prevladavanje.

Dvadeset i prvo stoljeće koje je pred nama svojim početkom najavljuje nove geopolitičke odrednice. Moguće je reći kako je 20. stoljeće obilježilo uspon SAD-a kao vodeće gospodarske i političke sile svijeta, ali i pad kolonijalizma kao vladajuće imperijalne doktrine 19. stoljeća. Stoljeće je uz to bilo ispunjeno krvavim ratovima i brojkom od 150 milijuna poginulih. Promjena geopolitičkih odrednica stoljeća u nastupanju, obilježava na prvom mjestu pomak središnjih interesa i motiva od atlantskih integracija prema azijskim integracijama. Uspostavljaju se novi odnosi svijeta moći i interesa na Dalekom i Bliskom Istoku, te u Rusiji na što ponajprije upozoravaju mnogoljudni činitelji, resursne, tehnološke i političke prednosti tih regija i zemalja. Također, obilježje takvom procesu pridaje i kapitalaska konvergencija, koja svoj epicentar locira poglavito u Kini i Indiji. Konstelacija novog svijeta govori o njegovoj bipolarnosti u čijem se središtu, nakon gotovo dvostoljetnog intervala ponovno javlja Sredozemlje. Naime, ono se ponovno, upravo kao u merkantilnom razdoblju, uspostavlja kao veriga globalnih odnosa. To razumljivo svim zemljama i destinacijama na Sredozemlju otvara nove izglede i pruža neprijeporne prednosti.

Grad Dubrovnik već počinje osjećati prednosti nastupajućih geopolitičkih rekonpozicija. Raste interes za njegove povijesne, kulturološke i prirodne vrijednosti što generira turističku potražnju i otvara nove izazove. Valja naglasiti kako će taj trend rasti usporedo s prostornim otvaranjem grada prema unutrašnjosti, poglavito u uvjetima izgradnje Jadransko-jonske ceste i otvaranja prometnica prema Srednjoj i Istočnoj Europi preko Bosne i Hercegovine.



SCENARIJ BUDUĆNOSTI

SCENARIJ BUDUĆNOSTI

Koncipiranje budućnosti u operativnu izvedenicu nalazi svoj izraz u scenariju budućnosti. Radi se o stanovitoj skici nadolazećih procesa s optimalnim rješenjem. Pristup scenariju međutim u posljednjih se dvadesetak godina značajno izmijenio što je obilježeno, poglavito na razini lokalne samouprave, autonomnim pristupom budućnosti, koji je zamijenio prethodno vladajući pristup šire integriranih cjelina (regija, država i sl.). Riječju, prilikom stvaranja scenarija poglavito se polazi od vlastitih vizija i strategijskih odrednica da bi se u drugom koraku one verificirale širim okruženjem. Međutim, valja naglasiti, kako niti na ovom području ne postoje univerzalna rješenja, odnosno kako je svaki razvoj u svojoj suštini izraz specifičnih obilježja i paradigmi.

U slučaju Grada Dubrovnika to je posebno naglašeno zbog njegove globalne izloženosti s jedne strane i prirodne orijentacije na usluge tradicionalnih obilježja snažne dohodovne utemeljenosti. Razumljivo je, i potpuno prirodno, da jednoglasno svi scenariji budućnosti univerzalno počivaju na razvoju tehnologija, istraživanja i razvoja i da stoga i u ovom slučaju scenarij budućnosti mora apostrofirati reference takve orijentacije. Međutim, isto je tako razumljivo kako tehnologija generira razvoj univerzalno na svim područjima aktivnosti, što znači da scenarij budućnosti poglavito slijedi resursne i ljudske okolnosti na definiranom prostoru i u vremenu, pa je sukladno tomu u slučaju Grada Dubrovnika moguće ustvrditi, kako on slijedi razvoj uslužnog sektora od tradicionalnih usluga (turizam, promet), pa do usluga višeg intelektualnog sadržaja napose onih orijentiranih u pravcu obrazovanja, istraživanja i razvoja. Valja također kazati, kako bitnu osobinu modernih scenarija budućnosti čini i promijenjeni metodski postupak u njihovoj primjeni, što temeljito određuje odnos programa i sredstava i njihov raspored u vremenu.

Naime, proces gospodarske i političke liberalizacije utječe s jedne strane na opću sustavnu regulativu, istodobno s druge strane on otvara regulativu izdvojenih slučajeva, najprije prostornih, ali i granskih.

Upravo zbog toga opća sustavna regulativa (država) razvija se kao skup mjera i instrumenata horizontalnog utjecaja (fiskalni i monetarni okviri), dok regulativa nižih administrativnih jedinica uključuje prioritete, te potiče potpore i specifične prednosti. Razumljivo, proces o kojemu je riječ povijesni je i implementira se u dugom vremenskom razmaku.

Scenarij budućnosti koji polazi od specifičnih oznaka lokalnog prostora glede Grada Dubrovnika posebnu pozornost poklanja pitanju gospodarenja prostorom. Taj zahtjev uključuje sva područja života i rada i ima snažne povratne utjecaje u istom smjeru. Drugi sadržaj scenarija odnosi se na aktivnost izgradnje i održavanja gradskih prostora, te brojna pitanja standarda koja treba u tom pogledu usvojiti. Taj zahtjev uključuje sva područja života i rada i ima snažne povratne utjecaje u istom smjeru.

Naravno, sve je to povezano sa problemom stanovništva i snažnim demografskim distorzijama čiji se tijek mora zaustaviti i pronatalitetno kondicionirati. Radi se o brojnim i vrlo snažnim mehanizmima i mjerama obnove vitalne strukture stanovništva i stvaranja atraktivnog životnog prostora.



MAKROEKONOMSKE PROJEKCIJE

MAKROEKONOMSKE PROJEKCIJE

Makroekonomske vrijednosti izražavaju kvantum gospodarskih aktivnosti i njihovu strukturu u definiranom vremenu i prostoru. Vrijednosti o kojima je riječ izražavaju se u određenim valutama i cijenama i budući da se radi o stohastičkim a ne matematičkim veličinama, one su u većini slučajeva procijenjene. Potpuno je razumljivo, kako zbog dinamičkih i složenih procesa, stupanj prosudbe podliježe sve većim rizicima usporedo sa smanjenjem prostornog i općenito sadržajnog obuhvata.

Grad Dubrovnik razvojnim dokumentom o kojemu je ovdje riječ, prvi put nakon završetka Domovinskog rata uspostavlja sustav računa makroekonomskih vrijednosti, što znači, da prvi put identificira svoju gospodarsku poziciju u cijelosti. Također, i isto tako, Grad preko makroekonomskih projekcija po prvi put globalizira sliku svojih gospodarskih i društvenih percepcija u nastupajućem petnaestogodišnjem razdoblju, koje vrijeme će prema brojnim prosudbama odlučujuće utjecati na pozicioniranje svjetskih odnosa u prvoj polovici 21. stoljeća.

U potpunosti okrenut globalizacijskim izazovima Grad Dubrovnik makroekonomskim projekcijama određuje svoje mjesto u budućnosti odlučan da zacrtane opcije i ostvari. Budući da projekcije budućnosti ujedno predstavljaju i informacije o njoj, na prvo mjesto dolazi pitanje njihove vjerodostojnosti, ali i odgovor o njihovoj znanstvenoj i stručnoj utemeljenosti. U slučaju Grada Dubrovnika znanstveni je pristup u potpunosti respektiran, na koji način je i stupanj vjerodostojnosti podignut na prihvatljivo najvišu razinu.

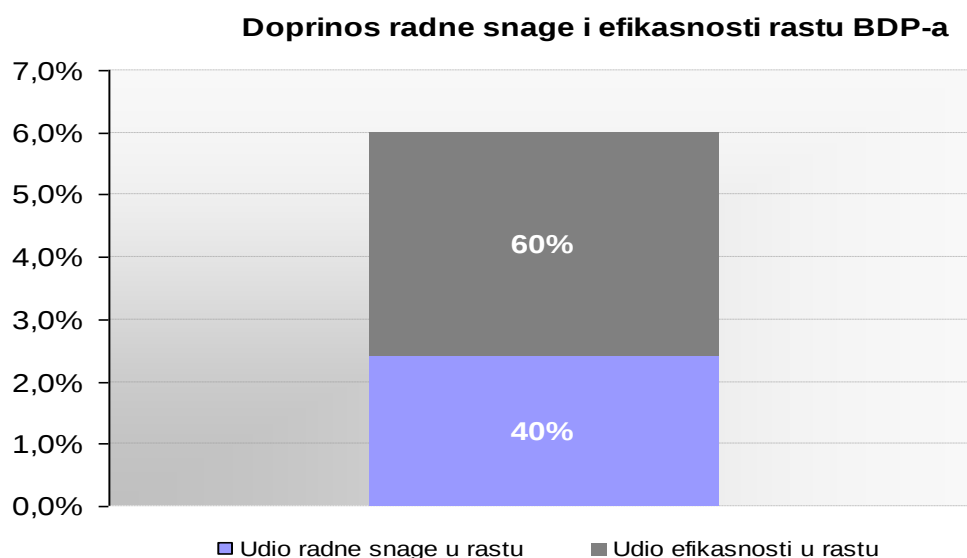
**PROJEKCIJA BRUTO DOMAĆEG PROIZVODA
I NJEGOVIH KOMPONENTI u razdoblju 2005.-2020. g.**

PROJEKCIJA BRUTO DOMAĆEG PROIZVODA I NJEGOVIH KOMPONENTI U RAZDOBLJU 2005-2020.GODINE

Bruto domaći proizvod projiciran je na bazi cjelovitih vrijednosti potrošnje (raspoloživa sredstva), u vremenskim sekvencama 2010., 2015. i 2020. godine.

Projekcija domaćeg bruto proizvoda izvedena je na temelju sljedećih pretpostavki:

- rasta zaposlenih i rasta proizvodnosti po zaposlenom²
- povećanja udjela bruto investicija u BDP-u s 25% u baznoj, na 30% u terminalnoj godini³
- pada udjela osobne potrošnje u BDP-u sa 60% u baznoj, na 55% u terminalnoj godini⁴
- promjena u strukturi novozaposlenog te ukupno zaposlenog stanovništva
- doprinosa radne snage rastu BDP-a u visini od 40%, a proizvodnosti rada od 60%.



² rast zaposlenosti izveden je na temelju potrebe za radnom snagom i pretpostavljene proizvodnosti

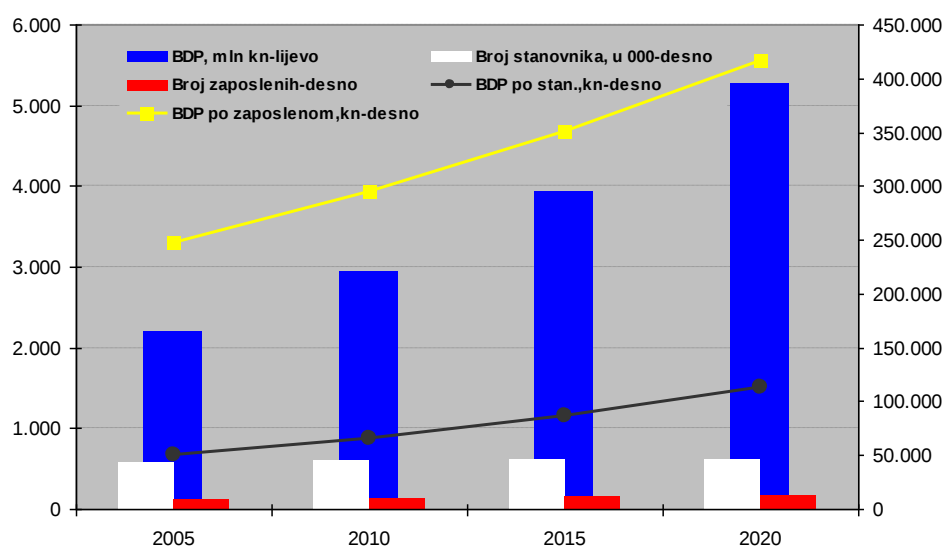
³ predviđena dinamika stope rasta bruto investicija i njihove efikasnosti predstavlja ključnu pretpostavku rasta bruto domaćeg proizvoda

⁴ prosječan rast odnosno relativni pad osobne potrošnje posljedica je stratezijskih odluka o potenciranju investicija

Pod navedenim pretpostavkama BDP u razdoblju od 15 godina povećao bi se za 2,4 puta, odnosno prosječnom godišnjom stopom od 6%. Usporedo s dinamikom rasta stanovništva i zaposlenosti, u nadolazećem bi se razdoblju dogodile promjene u razini raspoloživog dohotka zaposlenog, kao i ukupnog stanovništva:

Razdoblje	2005	2010	2015	2020	Indeksi			Stope
					2010/2005	2015/2005	2020/2005	2005-10-15-20
BDP, mln kn	2.200	2.944	3.940	5.272	133,8	179,1	239,7	6,0
BDP, mln EUR	301	403	540	722	133,8	179,1	239,7	6,0
Broj stanovnika	43.509	44.824	45.831	46.436	103,0	105,3	106,7	0,4
BDP po stanovniku, kn	50.564	65.681	85.965	113.542	129,9	170,0	224,5	5,5
BDP po stanovniku, EUR	6.927	8.997	11.776	15.554	-	-	-	-
Broj zaposlenih	8.874	9.991	11.249	12.665	112,6	126,8	142,7	2,4
BDP po zaposlenom, kn	247.915	294.668	350.237	416.286	118,9	141,3	167,9	3,5
BDP po zaposlenom, EUR	33.961	40.365	47.978	57.025	-	-	-	-

1 EUR= 7,3 kn

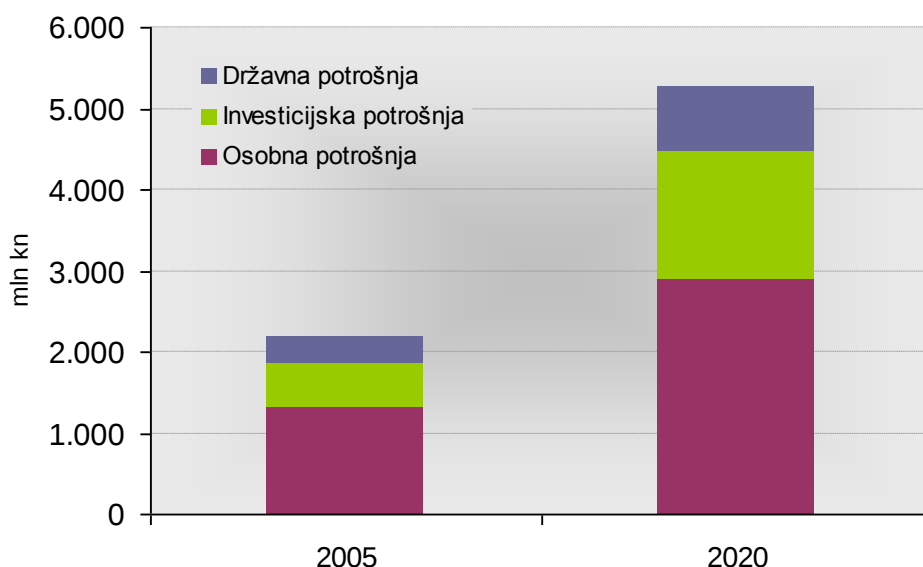


Rast domaćeg bruto proizvoda po stanovniku iznosi 5,5% u prosjeku te je gotovo izjednačen s rastom BDP-a u cijelosti, a razlog tomu su visoka dinamika gospodarske aktivnosti s jedne te usporeni demografski rast s druge strane. Ovako značajan porast standarda koji proizlazi iz tih odnosa i pune zaposlenosti gradskog stanovništva, kao i zapošljavanja stanovništva s područja Županije, višestruko bi povećali privlačnost života na prostoru grada Dubrovnika, a bruto domaći proizvod po stanovniku porastao bi 2,2 puta, odnosno sa 50,6 tisuća kuna u 2005. godini (6,9 tisuća eura) na 113,5 tisuća kuna u 2020. godini (15,6 tisuća eura).

U nadolazećem će razdoblju visoku stopu gospodarskog rasta biti moguće ostvariti, kao što je već rečeno, prvenstveno zahvaljujući dinamici investicija što će sukladno tomu promijeniti strukturu trošenja BDP-a:

Razdoblje	2005		2020		Indeks	Stopa
	Struktura, %	Iznos, mln kn	Struktura	Iznos, mln kn	2020/2005	2020-2005
Osobna potrošnja	60	1.320	55	2.900	219,7	5,4
Investicijska potrošnja	25	550	30	1.582	287,6	7,3
Državna potrošnja*	15	330	15	791	239,7	6,0
Ukupno	100	2.200	100	5.272	239,7	6,0

*) Lokalna država



Vidljivo, elementi potrošnje BDP-a ne rastu usporedo s prosječnim rastom BDP-a koji iznosi 6%. Tako investicije rastu za 1,3 postotna poena brže od prosječnog rasta, dok je rast osobne potrošnje sporiji od prosječnog rasta (5,4%). Razlog tomu su zaostajanje investicijskih aktivnosti u dosadašnjem razvoju, odnosno njihov prespor rast, te namjera da se u nadolazećim godinama ovaj zaostatak prevlada., što zajedno proizlazi kao rezultanta orijentacije prema kapitalno intenzivnom modelu rasta gospodarstva.

SIVA EKONOMIJA

Udjel sive ekonomije u gospodarstvu Grada Dubrovnika relativno je visok, što je posljedica brojnih uzročnosti: naslijeđene socijalističke strukture, ratnih razaranja, promjenama bližem i daljnjem okružju, zaposlenosti i drugom⁵.

Razvoj tržišta rada na legalnim osnovama potaknut novim investicijama pridonijeti će smanjenju udjela sive ekonomije u bruto domaćem proizvodu u promatranom razdoblju. Sukladno tomu, udio izvora sive ekonomije u BDP-u bio bi snižen s 25%, odnosno 550 milijuna kuna u 2005. godini na 10%, odnosno 527 milijuna kuna u terminalnoj godini, ili za 15 postotnih poena.

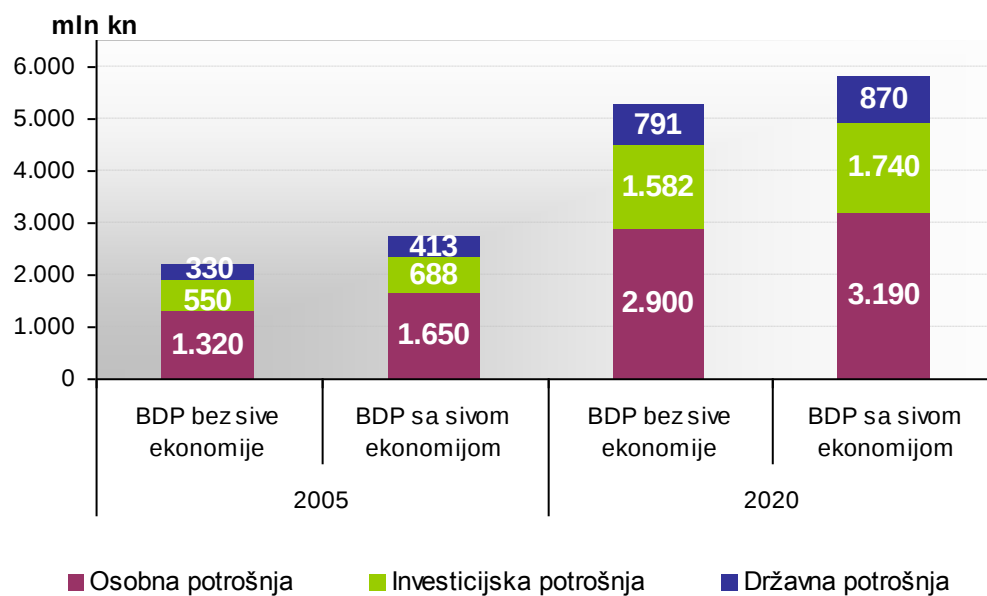
Uzmemo li u obzir pri izračunu BDP-a sivu ekonomiju, dolazimo do iznosa domaćeg proizvoda u visini od 2,75 milijardi kuna u baznoj te 5,8 milijardi kuna u terminalnoj godini, a kao rezultat pada značaja izvora sive ekonomije, u ovoj je varijanti prosječan rast niži gotovo 1 postotni poen i iznosi 5,1%:

Tabela 1.

Razdoblje	2005		2020		Indeks	Stopa
	Struktura, %	Iznos, mln kn	Struktura	Iznos, mln kn	2020/2005	2020-2005
Osobna potrošnja	60	1.650	55	3.190	193,3	4,5
Investicijska potrošnja	25	688	30	1.740	253,1	6,4
Državna potrošnja	15	413	15	870	210,9	5,1
Ukupno	100	2.750	100	5.800	210,9	5,1

⁵ Kriterijalni sustav primjenjen u prosudbi udjela sive ekonomije u BDP temelji se na brojnim kombiniranim pokazateljima (BDP, zaposleosti, PDV-a, prometu u trgovini idr.

Graf 1.



Vidljivo siva ekonomija najviše utječe na kategoriju osobne potrošnje, što je razumljivo s obzirom na njene funkcionalne izvore (izvanpodručni rashodi).

OSOBNÁ POTROŠŇA

OSOBNÁ POTROŠNJA

Osobna potrošnja najvažnija je stavka bruto domaćeg proizvoda, a njen je značaj posebice jačao potaknut procesima dezinvestiranja i supstitucije domaće ponude uvoznom, što se kao obilježje odnosi također i na zemlju u cijelosti. U baznoj godini osobna potrošnja dosiže 60% ukupnog bruto domaćeg proizvoda, odnosno iznos od 1.320 milijuna kuna. Kako se Grad u razdoblju do 2020. godine strateški usmjerava prema jačanju investicija, tako se i udio osobne potrošnje u strukturi smanjuje na 55%, pa ona u terminalnoj godini iznosi 2.900 milijuna kuna.

Istodobno, dolazi i do promjene u njenoj strukturi, sukladno rastu standarda i približavanju EU, odnosno sukladno promjenama dobne i obrazovne strukture stanovništva te rastu njegovih potreba.⁶

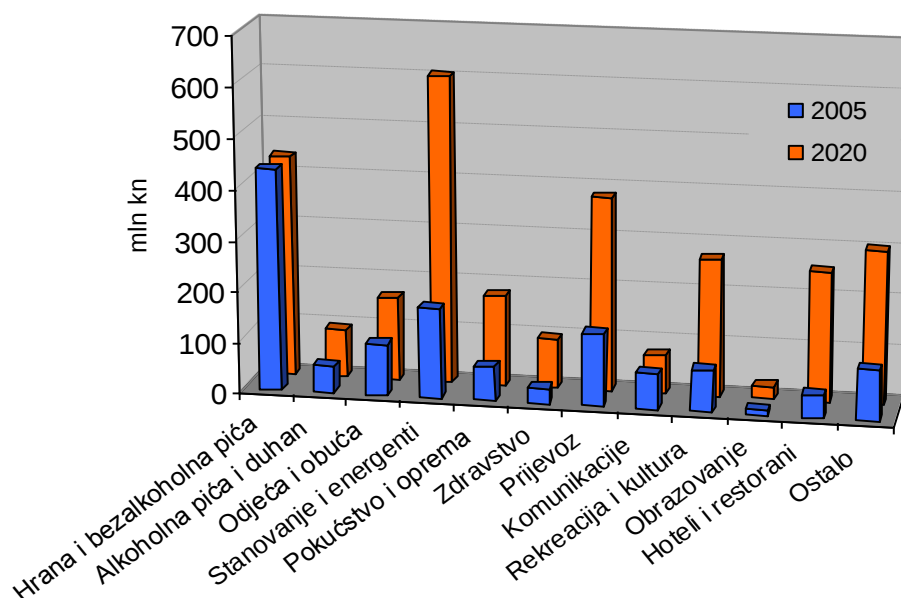
Tabela 2.

Projekcija strukture osobne potrošnje u 2005. godini i 2020. godini je sljedeća:

Razdoblje	2005	2020	Indeks	Stopa
			2020/2005	2020-2005
UKUPNO, mln kn	1.320	2.900	219,7	5,4
Hrana i bezalkoholna pića	438	438	100,0	0,0
Alkoholna pića i duhan	53	95	180,3	4,0
Odjeća i obuća	102	165	162,1	3,3
Stanovanje i potrošnja energenata	179	608	339,5	8,5
Pokućstvo i oprema za kuću	67	179	266,7	6,8
Zdravstvo	30	98	324,2	8,2
Prijevoz	143	384	267,6	6,8
Komunikacije	70	76	107,7	0,5
Rekreacija i kultura	82	272	330,8	8,3
Obrazovanje	10	25	251,2	6,3
Hoteli i restorani	45	258	575,7	12,4
Ostala dobra i usluge	100	302	302,3	7,7

⁶ Rast BDP po stanovniku iznad vrijednosti od 3% prosječno godišnje drži se općenito, iznimno dinamičnim.

Graf 2.



U promatranom razdoblju osobna će potrošnja rasti prosječnom stopom od 5,4% godišnje, što je 0,6% niže od stope rasta ukupnog BDP-a, no navedeno nipošto ne ukazuje na smanjenje standarda stanovništva, već je rezultat promjene u odnosima finalne potrošnje pri kojoj veće investicije predstavljaju zalog rasta i razvoja. U prilog tomu govori i prikaz strukture osobne potrošnje koji predodžuje kako se struktura potrošnja drastično mijenja kroz razdoblje od petnaest godina odražavajući u 2020. godini razvijenost društva i viši standard. Tako se u terminalnoj godini osobna potrošnja značajnije počiva na stanovanju, energentima, rekreaciji i kulturi te ugostiteljskim uslugama nego na tradicionalnim elementima kao što su hrana i bezalkoholna pića.

Dinamika promjena jasno je vidljiva kroz odstupanja u udjelima pojedinih stavki u 2020. u usporedbi s 2005. godinom:

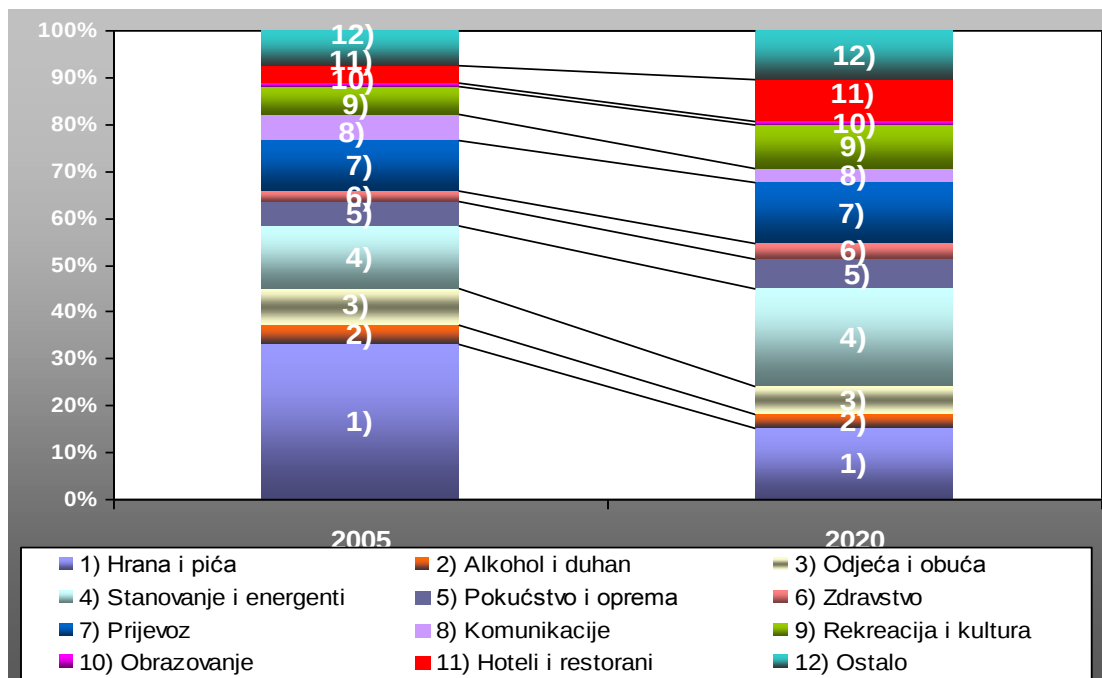
Struktura osobne potrošnje

Tabela 3.

Razdoblje	2005	2020	Odstupanje
			2020-2005
UKUPNO	100	100	
Hrana i bezalkoholna pića	33,2	15,1	-18,1
Alkoholna pića i duhan	4,0	3,3	-0,7
Odjeća i obuća	7,7	5,7	-2,0
Stanovanje i potrošnja energenata	13,6	21,0	7,4
Pokućstvo i oprema za kuću	5,1	6,2	1,1
Zdravstvo	2,3	3,4	1,1
Prijevoz	10,9	13,2	2,4
Komunikacije	5,3	2,6	-2,7
Rekreacija i kultura	6,2	9,4	3,1
Obrazovanje	0,8	0,9	0,1
Hoteli i restorani	3,4	8,9	5,5
Ostala dobra i usluge	7,6	10,4	2,8

u %

Graf 3.



INVESTICIJSKA POTROŠNJA

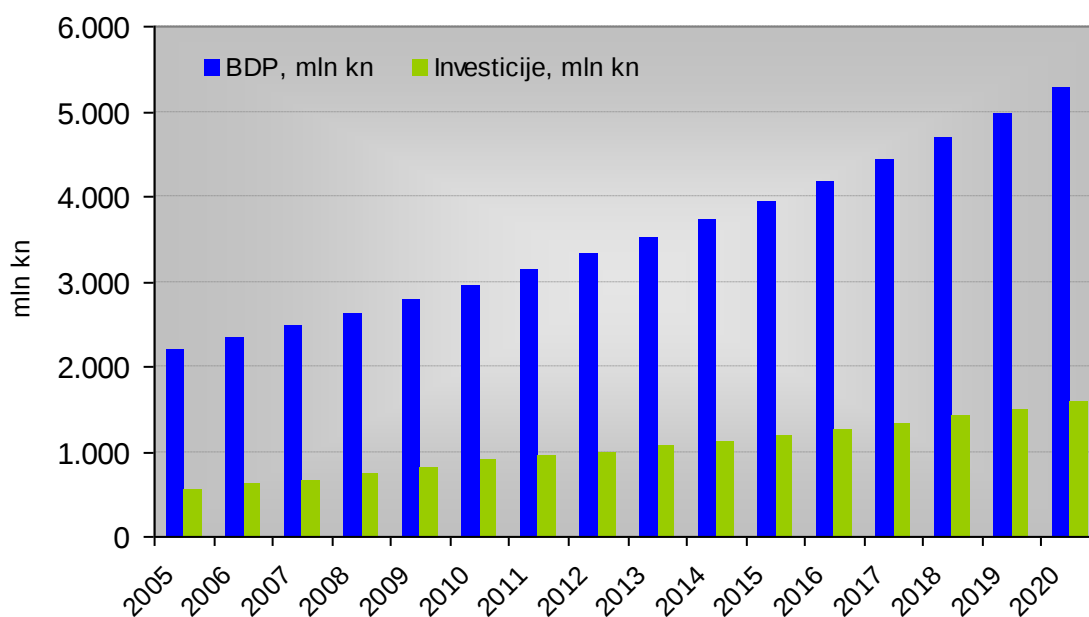
INVESTICIJSKA POTROŠNJA

Tabela 4.

Domaći bruto proizvod i investicije

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Stopa 2020-2005
BDP, mln kn	2.200	2.332	2.472	2.620	2.777	2.944	3.121	3.308	3.506	3.717	3.940	4.176	4.427	4.692	4.974	5.272	6,0
Investicije, mln kn	550	606	667	734	805	883	936	992	1.052	1.115	1.182	1.253	1.328	1.408	1.492	1.582	7,3
Udio investicija	25%	26%	27%	28%	29%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	-
Stopa rasta investicija	-	10,2%	10,1%	9,9%	9,8%	9,7%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	-
Rast investicija, mln kn	-	56	61	66	72	78	53	56	60	63	67	71	75	80	84	90	

Graf 4.



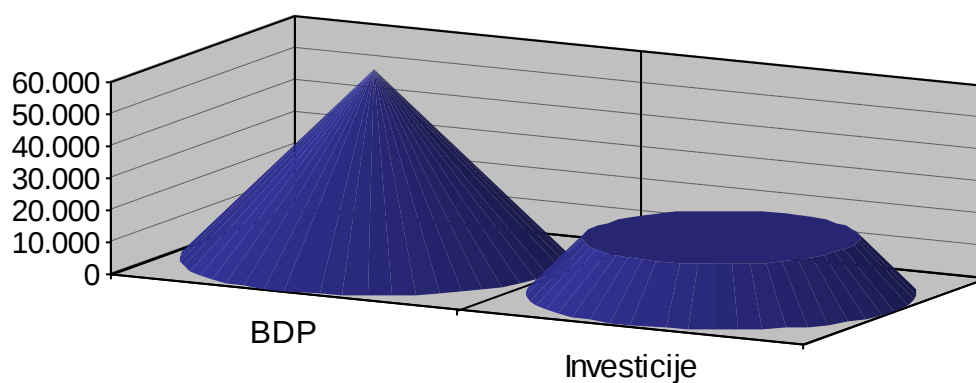
U razdoblju do 2020. godine vidljiva je visoka dinamika investicija, posebice usporedi li je se s dinamikom rasta cjelovitog bruto domaćeg proizvoda. Kako smo već navodili, dok prosječan rast BDP-a dosiže 6%, investicije istovremeno rastu stopom od 7,3%, dosežući udio u BDP-u od 30%.

Značaj investicija na razvidan način prikazuju kumulativne vrijednosti:

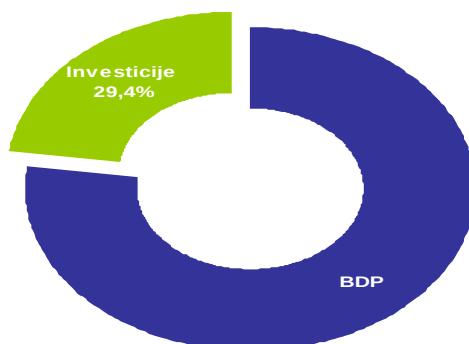
Tabela 5.

	2005-2020
BDP, mln kn	56.480
Investicije, mln kn	16.586
Udio investicija u BDP-u	29,4%

Graf 5.



Graf 6.

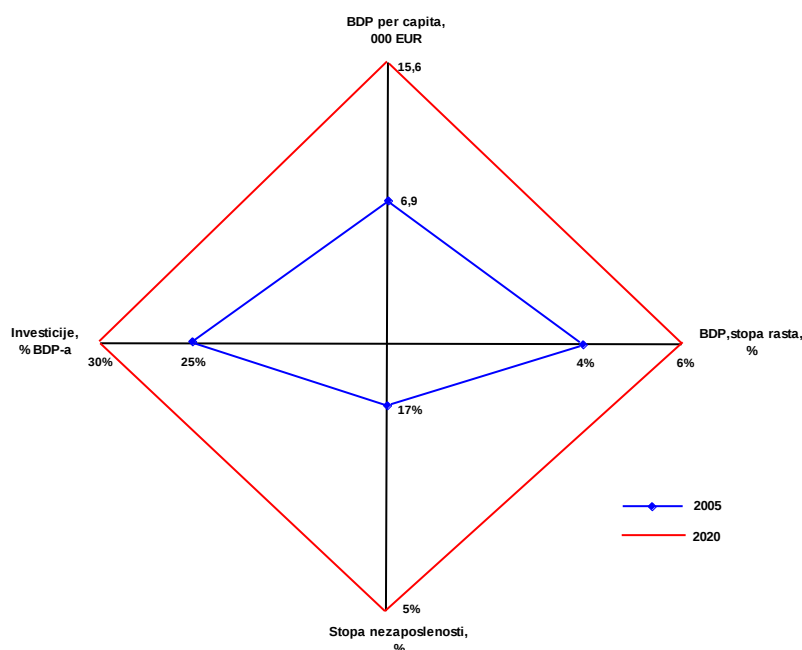


Grad će uz prosječan rast investicija od 7,3 posto godišnje kumulirati u razdoblju od 15 godina sredstva raspoloživa za investicijsku potrošnju u vrijednosti od 16,6 milijardi kuna.

GEOMETRIJSKA METAFORA RASTA

GEOMETRIJSKA METAFORA RASTA

Dileme vezane uz projekciju budućnosti najčešće otvaraju sumnje glede izbora varijabli, odnosno njihove vjerodostojnosti. Stoga se, u cilju smanjenja sustavne entropije, kombiniraju pristupi i metode, što je i ovdje učinjeno uporabom metode četverokuta u koordinatnom sustavu. Rezultati te metode slijedeći su:



Objašnjenje: Četverokut se služi pokazateljima rasta, standarda nezaposlenosti i investicija. Funkcija njegova ustroja temelji se na gibanju tih veličina u koordinatnom sustavu, a njihova se ekonomska uspješnost izražava površinom i oblikom četverokuta. Rast površine četverokuta nije moguć ako se istodobno ne ostvaruje i njegova konceptualizacija u pravcu pravilnog četverokuta.

Rezultati: Rast i preoblikovanje četverokuta podudarni su na grafikonu u razdoblju do 2020. godine, što znači kako se radi o optimalnom rastu koji svojom dinamikom (stopa rasta) omogućuje rast standarda i pad nezaposlenosti. Naravno to se poglavito postiže stopom rasta investicija od 25% na 30%.

GOSPODARSKA STRUKTURA

GOSPODARSKA STRUKTURA

Projekcija gospodarske strukture temeljena je na sljedećim pretpostavkama:

- Bržem rastu proizvodnih u odnosu na uslužne djelatnosti zbog nužnosti veće strukturne konsolidacije (razumljivo kako je taj zahtjev jače istaknut na županijskoj razini)
- Promjenama u uslužnoj sferi u pravcu većeg udjela intelektualnih usluga.

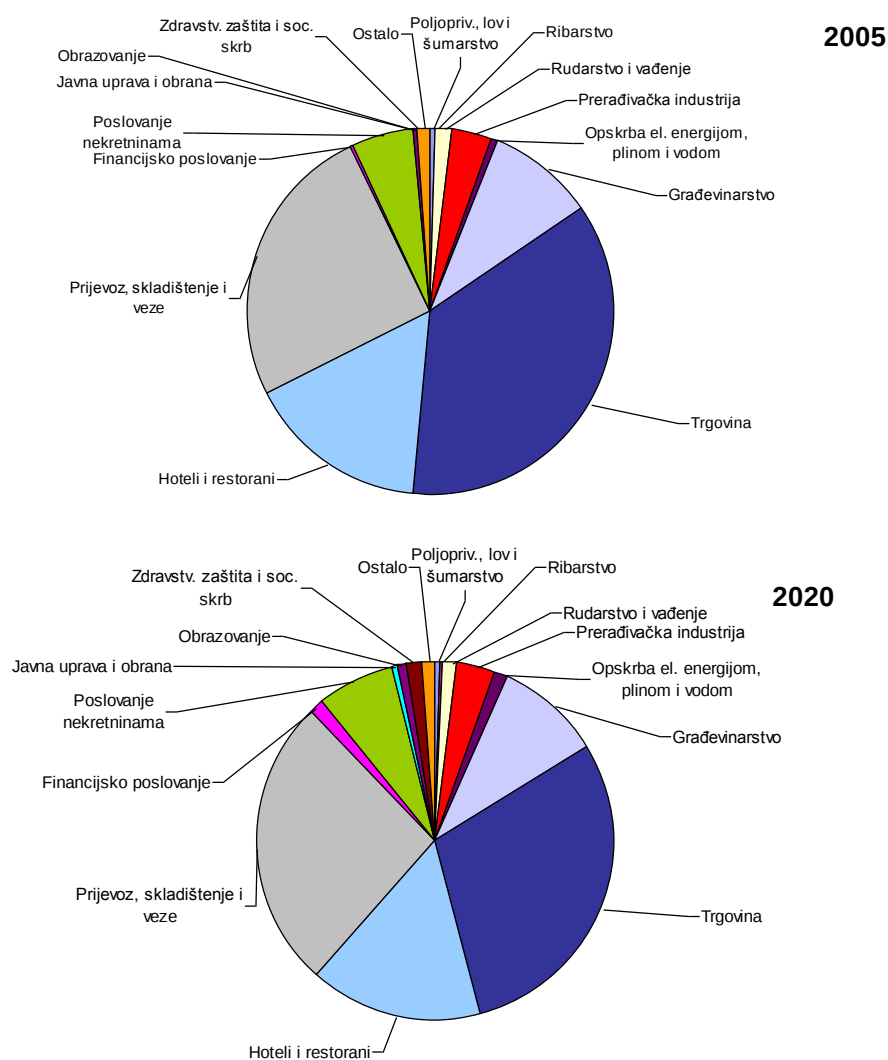
Tabela 7.

Sektorske projekcije imale bi sljedeće vrijednosti:

Razdoblje	2005		2020		Indeks
	Iznos, mln kn	Struktura, %	Iznos, mln kn	Struktura, %	2020/2005
Poljoprivreda, lov i šumarstvo	11	0,5	36	0,7	328,3
Ribarstvo	2	0,1	10	0,2	469,0
Rudarstvo i vađenje	29	1,3	52	1,0	180,4
Prerađivačka industrija	79	3,6	196	3,7	247,5
Opskrba električnom energijom, plinom i vodom	15	0,7	52	1,0	335,0
Građevinarstvo	207	9,4	516	9,8	249,5
Trgovina na veliko i malo	790	35,9	1.548	29,4	196,0
Hoteli i restorani	352	16,0	825	15,7	234,5
Prijevoz, skladištenje i veze	559	25,4	1.393	26,4	249,3
Financijsko poslovanje	4	0,2	77	1,5	1.758,7
Poslovanje nekretninama, iznajmljivanje	121	5,5	361	6,8	298,5
Javna uprava i obrana, obvezno socijalno osiguranje	2	0,1	26	0,5	1.172,5
Obrazovanje	2	0,1	52	1,0	2.345,0
Zdravstvena zaštita i socijalna skrb	4	0,2	77	1,5	1.758,7
Ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti	22	1,0	52	1,0	234,5
UKUPNO	2.200	100	5.272	100	239,7
Proizvodnja	343	15,6	862	16,3	251,0
Usluge	1.857	84,4	4.411	83,7	237,6

U prikazu što slijedi prezentirana je gospodarska struktura Grada Dubrovnika u polaznoj, 2005. i terminalnoj 2020. godini:

Graf 7.



Iz prikaza je vidljiv brži razvoj i povećanje udjela baznih i prerađivačkih djelatnosti u strukturi sa 15,6% na 16,3% koji je najvećim dijelom rezultat rasta udjela građevine (+0,4%) i opskrbe energentima (+0,3%). Istovremeno, među tercijarnim djelatnostima najviše opada značaj trgovine (-6,5% u strukturi), dok raste udio financijskog posredovanja, poslovanja nekretninama i zdravstva (+1,3%) i obrazovanja (+0,9%).



STANOVNIŠTVO

**PROJEKCIJA RAZVOJA STANOVNIŠTVA
GRADA DUBROVNIKA DO 2031. GODINE**

PROJEKCIJE RAZVOJA STANOVNIŠTVA GRADA DUBROVNIKA DO 2031. godine

Broj i sastav stanovništva prema različitim demografskim i socio-gospodarskim obilježjima čini temeljnu odrednicu sadašnjeg i predvidivog društvenog i gospodarskog rasta i razvoja. Temeljno je, dakle, za usmjeravanje ukupnog razvoja poznavati broj, dinamiku i prostorni razmještaj stanovništva prema, različitim demografskim i gospodarskim obilježjima. Također, valja naglasiti da je stanovništvo temeljni čimbenik koji svojom aktivnošću mijenja društvene, gospodarske, socijalne, kulturne, psihološke i druge uvjete razvoja. Osobito je važno imati u vidu činjenicu da su demografski procesi po svojoj naravi dugoročni, koliko u nastajanju, toliko i po budućim učincima.

Upravo je stoga moguće na temelju prošlih dugogodišnjih demografskih kretanja, trenutnog stanja i očekivanih promjena - u normalnim razvojnim uvjetima, tj. bez ratova i jačih gospodarskih i društvenih kriza - s dosta pouzdanosti projicirati buduća demografska kretanja. Egzaktnost demografskih pokazatelja i mjera te postupnost i dugoročnost demografskih procesa omogućuju dakle projiciranje demografskih kretanja.

METODSKE NAPOMENE

METODSKE NAPOMENE

Dosadašnje kretanje i projiciranje prirodnog kretanja, koje je u velikoj mjeri određeno sadašnjim dobno-spolnim sastavom, ima višestruko značenje jer pokazuje promjene broja i sastava potrošača usluga pojedinih sektora ali i, što je bitno važno, dugoročni priljev na tržište radne snage koji se temelji na vlastitim biološkim potencijalima. Ponajprije predočava potražnju u sektorima koji su usmjereni na dijete, npr. rodilišne odjele bolnica, zdravstvenu zaštitu, dječje vrtiće i škole, ali i one sektore industrije, kulture i trgovine koji zadovoljavaju potrebe djece i mladeži.

Dijagonalnim praćenjem broja rođenih u pojedinoj godini možemo pratiti priljev u osnovnoškolsku dob te poznajući obuhvat srednjoškolskim obrazovanjem dobivamo i godišnji priljev u ovaj kontingent stanovništva. U uvjetima smanjivanja broja živorođenih iz naraštaja u naraštaj slijedi sve manji priljev u osnovnoškolsku, srednjoškolsku i visokoškolsku dob, i konačno manji priljev na tržište radne snage. Projiciranje demografskog razvoja i promjena u strukturama stanovništva ima sasvim praktične razloge radi oblikovanja različitih makroekonomskih politika za Grad Dubrovnik. Bez projekcija kretanja temeljnih demografskih struktura nemoguće je planirati potrebne gospodarske, socijalne, obrazovne, zdravstvene i druge kapacitete. Polazište toga jesu upravo projekcije ukupnog broja i dobnog sastava stanovništva iz čega se mogu projicirati demografski okviri ponude radne snage.

**BROJ I DOBNI SASTAV STANOVNIŠTVA
GRADA DUBROVNIKA**

BROJ I DOBNI SASTAV STANOVNIŠTVA GRADA DUBROVNIKA

Prema zadnjem popisu stanovništva 2001. Grad Dubrovnik ima 43.770 stanovnika a prema političko-teritorijalnom ustroju u vrijeme popisa obuhvaća naselja: Bosanka, Brsečine, Čajkovica, Čajkovići, Donje Obuljeno, Dubravica, Dubrovnik, Gornje Obuljeno, Gromača, Kliševo, Knežica, Koločep, Komolac, Lopud, Lozica, Ljubač, Mokošica, Mravinjac, Mrčevo, Nova Mokošica, Orašac, Osojnik, Petrovo Selo, Podbrežje, Prijevor, Rožat, Sudurađ, Sustjepan, Šipanska Luka, Šumet, Trsteno i Zaton. Procjenjujemo da u Dubrovniku veći dio godine živi više od 2 tisuće stanovnika koji su se prijavili kao stanovnici otoka podrijetla, kako bi mogli koristiti državne povlastice koje ima otočno stanovništvo, Konavljani, Župljani i Primorci koji su prijavili stalni boravak u jednom od izvangradskih naselja zbog korištenja određenih državnih povlastica. Popis 2001. pokazuje da se stanovništvo Grada Dubrovnika nalazi u procesu intenzivnog demografskog starenja: udio mladih (od 0 do 14. godina) u ukupnom stanovništvu pao je na 16,7 posto, a udio starijih (65 i više godina) porastao je na 15,8 posto. Radi usporedbe, isto tako prema popisu 2001., udio mladih u ukupnom stanovništvu Hrvatske iznosi 17,2 posto, a starijih iznad 65 i više godina bio je 16,2 posto.

Uspoređujući s gradovima u Hrvatskoj s približno istim brojem stanovnika Grad Dubrovnik ima blago nepovoljniji dobni sastav stanovništva. Gospodarski i demografski razvoj Grada Dubrovnika ne možemo promatrati izolirano već u sklopu njegovog gravitacijsko-funkcionalnog okruženja. Tako primjerice popis 2001. pokazuje da oko 2.500 Konavljana dnevno putuje na posao u Dubrovnik ili Cavtat lako izvan političko-teritorijalnog ustroja Grada Dubrovnika, ali je njegov funkcionalni dio, općina Župa dubrovačka sa 6.663 stanovnika (popis 2001.) je jedino vitalnije područje u okružju jer ima 21,2 posto mladih i samo 10,2 posto starijih u ukupnom broju stanovnika.

Općina Dubrovačko primorje sa 16,6 posto mladih i čak 26,1 posto starijih 65 i više godina *nalazi se* u dubokoj demografskoj starosti. Početkom 1990-ih ratna agresija, okupacija Konavala, Župe i Primorja, razaranje velikog dijela turističkih kapaciteta i zamiranje turističke djelatnosti najvažniji su čimbenici gospodarske krize i nezaposlenosti. To dodatno ubrzava i produbljuje nepovoljne demografske procese a osobito iseljavanje koje je karakteristično za čitavo 20. stoljeće. Iseljavanju je pogodovala činjenica što proces deagrarizacije nije praćen mogućnošću zapošljavanja u nepoljoprivrednom sektoru. Razvoj turizma samo je dijelom zaustavio iseljavanje. Velika je većina turističkih kapaciteta orijentirana na sezonski turizam što je za domaće stanovništvo, uglavnom, prihvatljivo ako može rad u sezonskom turizmu kombinirati s radom izvan sezone u poljoprivredi ili obrtu.

Držimo vrlo važnim skrenuti pozornost kako razvoj Sveučilista u Dubrovniku ima vrlo važnu ulogu u zaustavljanju i postupnoj revitalizaciji dubrovačkog kraja. Naime, Dubrovnik je sve donedavno imao obrazovni sustav orijentiran uglavnom na obrazovanje kadrova potrebnih za turističku djelatnost što je, uz ostalo, ograničavalo razvoj drugih djelatnosti. To je bio potisni činitelj za iseljavanje mladih koji su se obrazovali u sveučilišnim centrima gdje se većina i zapošljavala, a s druge strane, nije bilo značajnijeg razvoja gospodarskih sektora osim turizma pa se mladi obrazovani nisu mogli u značajnijoj mjeri zaposliti u Dubrovniku i njegovu okružju. Jednostavno, gospodarska struktura bila je jedan od važnih činitelja odljeva visokoobrazovanog mladog stanovništva.

**VARIJANTE PROJEKCIJA STANOVNIŠTVA
GRADA DUBROVNIKA**

VARIJANTE PROJEKCIJA STANOVNIŠTVA GRADA DUBROVNIKA

Buduća demografska kretanja temeljan su i nezaobilazan čimbenik u usmjeravanju društvenog i gospodarskog razvoja kako ukupnog tako i po pojedinim segmentima. Projekcije stanovništva Grada Dubrovnika izrađene su u četiri varijante. Razumljivo, sve varijante polaze od dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika utvrđenog popisom stanovništva 2001. godine, uvažavajući demografske promjene koje su se zbile do kraja 2006. godine. Valja još jednom napomenuti da su demografski procesi po svojoj naravi rezultat dugoročnih prošlih kretanja kako u nastajanju tako i u svojim budućim učincima. Dakle, nemoguće je u kratkom roku eliminirati negativne učinke nepovoljnih demografskih procesa koji su se postupno kumulirali tijekom čitave druge polovice 20. stoljeća. Popis 2001. utvrdio je da Grad Dubrovnik ima nepovoljan dobni sastav stanovništva koji se vrlo jasno očituje u opadajućem priljevu u fertilni i radni kontingent u projiciranom razdoblju. Pri postavljanju hipoteza uključena je analiza demografskog stanja, procesa i tendencija u gravitacijskom okružju Grada Dubrovnika koje je stoljećima, a osobito u drugoj polovici 20. stoljeća u jeku procesa deagrarizacije, bilo ishodište radne snage. Prethodna je demografska *analiza* pokazala kako je gradsko gravitacijsko okružje zahvaćeno intenzivnim procesom demografskog starenja, te se tu više ne kriju potencijalne radne i biološko-reproduktivne rezerve.

Projekcije pokazuju da se mjerama pronatalističke populacijske politike mogu postupno zaustavljati temeljni nepovoljni demografski procesi a to je iseljavanje i prirodna depopulacija. Time će se ublažiti sasvim izvjesni negativni učinci demografskog starenja. Uz prepuštanje spontanosti dosadašnjih demografskih trendova posve su izvjesni jaki poremećaji dobnog sastava stanovništva. To će pratiti sve izraženiji gospodarski i socijalni problemi.

Valja upozoriti na jedan mogući i vrlo nepovoljni problem na tržištu rada. Poznato je da su u protekloj turističkoj sezoni neki privatizirani hoteli nelegalno angažirali jeftinu sezonsku radnu snagu iz Bugarske. Ipak to nije bila masovna pojava. No, postavlja se pitanje kako zaštititi domaće tržište radne snage od priljeva jeftine radne snage osobito iz Bugarske i Rumunjske ako im Hrvatska, jer je u pristupnim pregovorima, bude morala dozvoliti slobodan pristup na tržište rada jer su članice Europske unije. Dakle, mogući slobodni pristup na tržište rada iz zemlja Europske unije u kojima su nadnice manje nego u Hrvatskoj nosi sa sobom nove i dalekosežne probleme. Sve pokazuje da se Grad Dubrovnik treba osloniti na vlastite biološko-reproduktivne i radne potencijale. Zbog niza posebnosti u odnosu na preostali prostor u Hrvatskoj, ne mogu se očekivati značajniji pozitivni demografski pomaci u Gradu Dubrovniku samo na temelju planiranih mjera pronatalističke populacijske politike koje bi se trebale u Hrvatskoj tekuće (2007.) godine postupno, iz godine u godinu i mjera po mjeru, uvoditi. Još jednom skrećemo pozornost koliko je sa demografske strane važan razvijen visokoškolski obrazovni sustav. Prateći regionalni demografski razvoj u Republici Hrvatskoj uočeno je kako otvaranje Sveučilišta ima vrlo značajan učinak ne samo za smanjivanje iseljavanja već i u privlačenju mladog i obrazovanog stanovništva u sveučilišnim gradovima i njihovu prirodnom gravitacijskom području. U slučaju Grada Dubrovnika ta je temeljna pretpostavka u intenzivnom procesu nastajanja.

U zaustavljanju prirodne depopulacije u Gradu Dubrovniku posebnu pozornost treba obratiti na stambenu problematiku mladih. U Hrvatskoj je stambena problematika mladih važan čimbenik neulaska ili odgode ulaska u brak što doprinosi snižavanju nataliteta. Poznato je da Republika Hrvatska zasada nema strategiju za zadovoljavanje stambene potrošnje mladih. Vrtoglavi porast cijena stanova u Dubrovniku i gravitacijskom okružju postavio je problem stambene opskrbe mladih na prvo mjesto. Općenito je u Hrvatskoj za mlade koji se odlučuju na brak i djecu veliki problem nesigurna zaposlenost. Taj opći hrvatski problem treba za Dubrovnik povezati i sa velikim udjelom sezonske radne snage. Naravno, kao i za druga gradska područja treba osigurati infrastrukturu za pomoć zaposlenoj ženi i majci. Stambenu opskrbu mladih držimo jednim od presudnih činitelja za Grad Dubrovnik u postupnom demografskom oporavku.

**PROJEKCIJA UKUPNOG BROJA I DOBNOG SASTAVA
STANOVNIŠTVA GRADA DUBROVNIKA DO 2031. GODINE**

PROJEKCIJA UKUPNOG BROJA I DOBNOG SASTAVA STANOVNIŠTVA GRADA DUBROVNIKA DO 2031.god.

Projekciju stanovništva napravili smo za razdoblje do 2031. godine u petogodišnjim intervalnim vrijednostima. Također, projekcija je izvedena u četiri varijante prema kojima smo htjeli pokazati izdvojene demografske procese u zavisnosti s pretpostavljenim hipotezama. Kao prikladna varijanta u potpunosti usklađena s dinamikom i strukturom gospodarskog rasta, pokazala se varijanta 4., stoga je ona prihvaćena kao konačna vrijednosna odrednica.

VARIJANTA 1.

Hipoteze:

- Ukupna stopa fertiliteta neće se mijenjati - biti će na razini prosjeka 2001 .-2005.
- Saldo migracija: nula
- Porasti će očekivano trajanje života muškaraca i žena

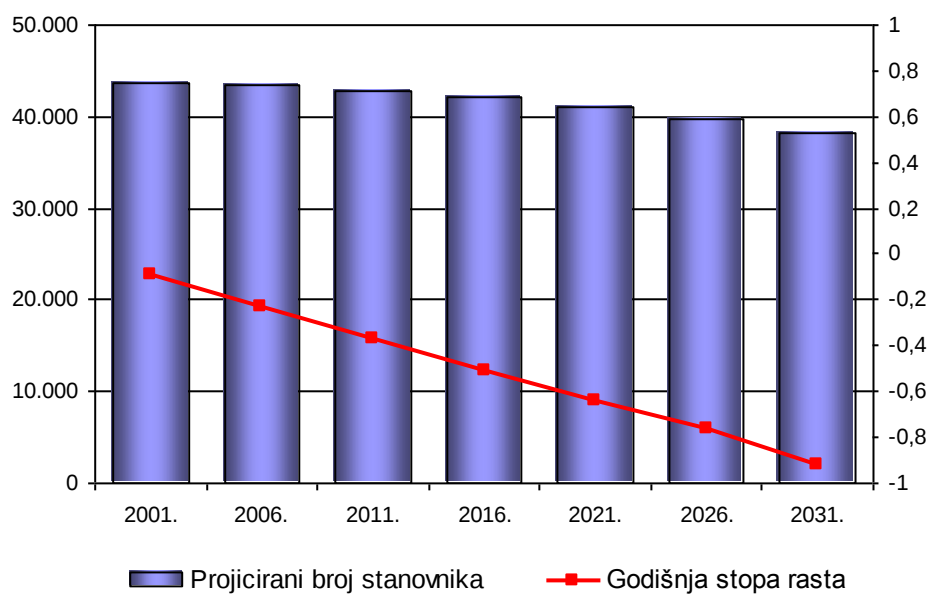
Tablica 1.-VARIJANTA 1.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika,
Ukupne stope fertiliteta i neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**

Godina	Projicirani broj stanovnika	Godišnja stopa rasta	Prosječni godišnji porast	TFR	Neto stopa reprodukcije
2001.	43.589	-0,09	-40	1,29	0,62
2006.	43.390	-0,23	-98	1,29	0,62
2011.	42.902	-0,37	-158	1,29	0,62
2016.	42.114	-0,51	-214	1,29	0,62
2021.	41.046	-0,64	-261	1,29	0,62
2026.	39.743	-0,76	-296	1,29	0,62
2031.	38.265	-0,92	-346	1,29	0,62

Graf 1.-VARIJANTA 1.:

Projekcija ukupnoga broja stanovnika



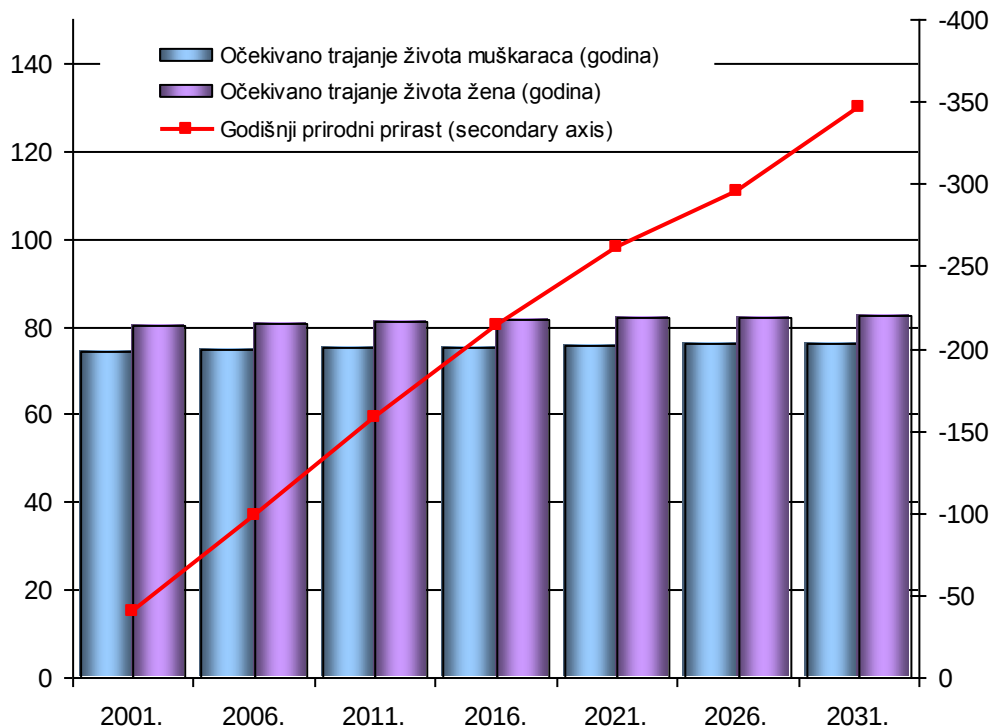
Tablica 2.-VARIJANTA 1.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**

Godina	Očekivano trajanje života muškaraca (godina)	Očekivano trajanje života žena (godina)	Godišnje neto migracije	Živorodeni	Umrli	Godišnji prirodni prirast	Stopa nataliteta (promili)	Stopa mortaliteta (promili)
2001.	74,31	80,38	0	384	424	-40	8,8	9,7
2006.	74,70	80,82	0	375	472	-98	8,7	10,9
2011.	75,05	81,22	0	353	511	-158	8,3	12,0
2016.	75,37	81,56	0	326	539	-214	7,8	13,0
2021.	75,66	81,85	0	300	560	-261	7,4	13,9
2026.	75,93	82,10	0	273	569	-296	7,0	14,6
2031.	76,16	82,30	0	250	596	-346	6,7	15,9

Graf 2.-VARIJANTA 1.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**

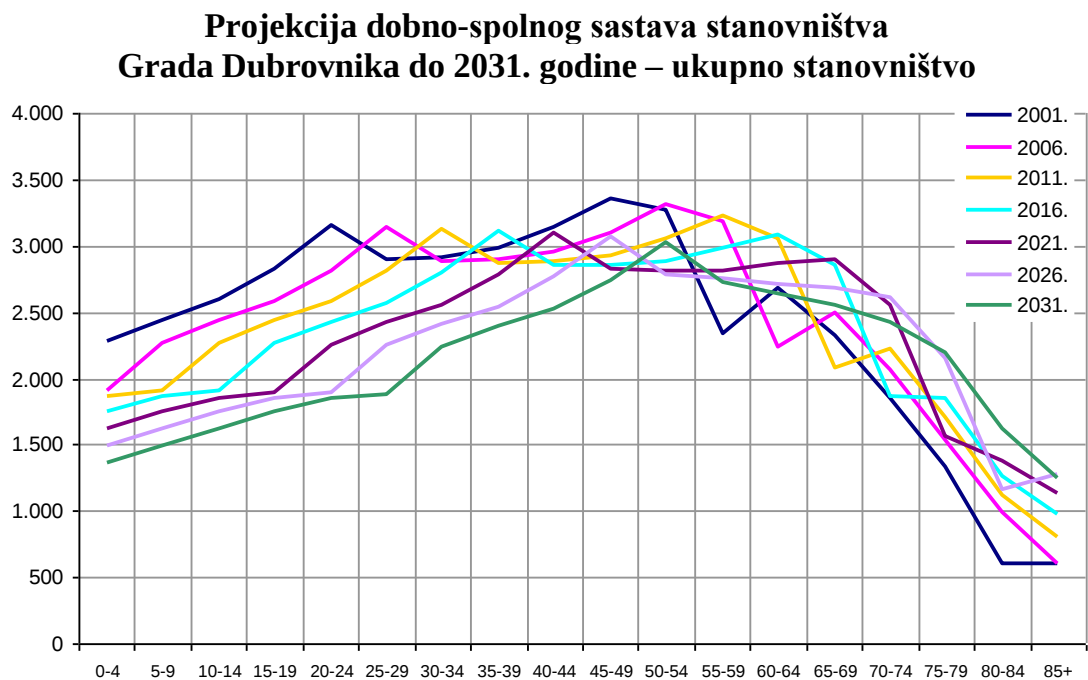


Tablica 3.1.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine**

Ukupno stanovništvo							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	2.274	1.905	1.859	1.753	1.618	1.488	1.358
5-9	2.440	2.270	1.902	1.857	1.750	1.616	1.486
10-14	2.589	2.438	2.268	1.901	1.855	1.749	1.615
15-19	2.825	2.584	2.433	2.264	1.897	1.852	1.746
20-24	3.159	2.815	2.575	2.425	2.257	1.892	1.847
25-29	2.897	3.145	2.803	2.565	2.416	2.249	1.885
30-34	2.914	2.884	3.131	2.792	2.554	2.407	2.241
35-39	2.976	2.899	2.869	3.117	2.779	2.543	2.396
40-44	3.133	2.956	2.880	2.852	3.098	2.763	2.529
45-49	3.360	3.102	2.928	2.854	2.826	3.072	2.741
50-54	3.271	3.305	3.054	2.885	2.813	2.787	3.030
55-59	2.341	3.183	3.220	2.978	2.817	2.748	2.724
60-64	2.687	2.237	3.047	3.089	2.861	2.710	2.645
65-69	2.321	2.494	2.083	2.846	2.892	2.685	2.547
70-74	1.853	2.058	2.220	1.862	2.554	2.604	2.424
75-79	1.338	1.527	1.702	1.846	1.556	2.145	2.195
80-84	604	983	1.124	1.257	1.371	1.164	1.613
85+	607	606	801	973	1.129	1.271	1.242
Ukupno	43.589	43.390	42.902	42.114	41.046	39.743	38.265

Graf 3.1.- VARIJANTA 1.:



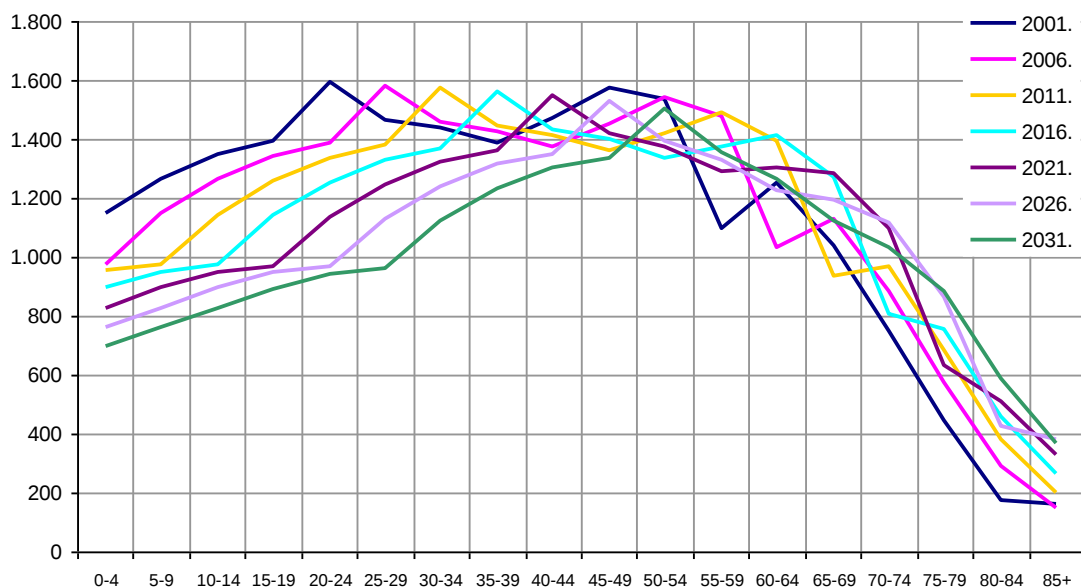
Tablica 3.2.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - muškarci**

<u>Muškarci</u>							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.148	975	952	897	828	762	695
5-9	1.263	1.146	973	950	895	827	761
10-14	1.347	1.262	1.145	972	949	895	826
15-19	1.394	1.344	1.259	1.142	970	947	893
20-24	1.592	1.387	1.337	1.253	1.137	966	943
25-29	1.466	1.582	1.378	1.329	1.245	1.131	961
30-34	1.436	1.456	1.572	1.370	1.321	1.238	1.124
35-39	1.389	1.426	1.446	1.561	1.361	1.313	1.231
40-44	1.468	1.377	1.414	1.435	1.549	1.351	1.303
45-49	1.577	1.449	1.360	1.397	1.418	1.532	1.336
50-54	1.533	1.544	1.420	1.334	1.371	1.393	1.506
55-59	1.098	1.479	1.492	1.374	1.292	1.330	1.352
60-64	1.251	1.033	1.395	1.410	1.301	1.225	1.263
65-69	1.039	1.131	937	1.269	1.287	1.191	1.124
70-74	747	883	966	804	1.094	1.113	1.034
75-79	444	575	684	753	630	862	881
80-84	175	293	383	458	508	428	588
85+	160	150	199	263	327	380	369
Ukupno	20.527	20.490	20.311	19.971	19.486	18.884	18.191

Graf 3.2.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – muškarci**



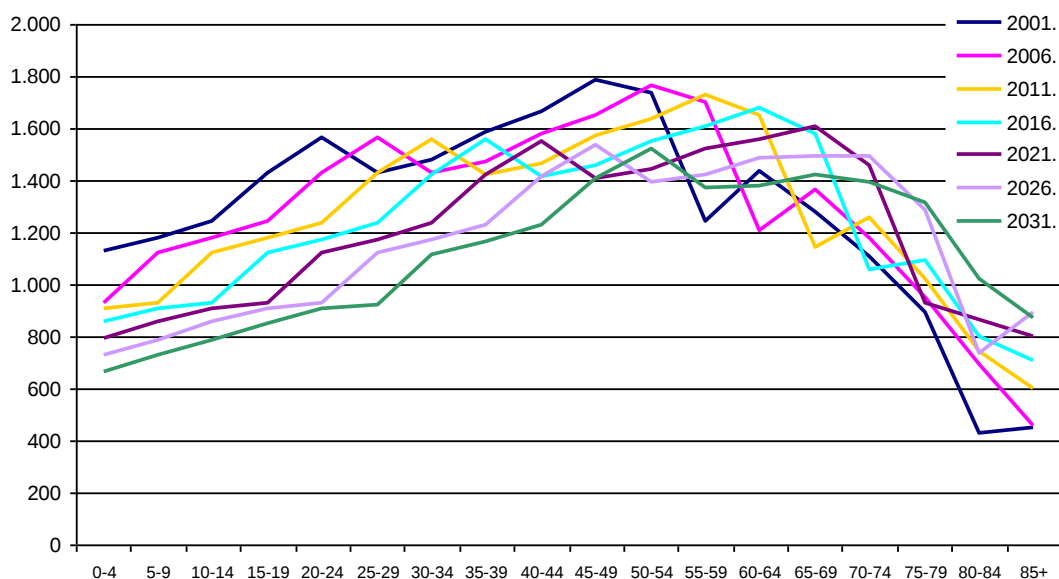
Tablica 3.3.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - žene**

Žene							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.126	930	908	856	790	727	663
5-9	1.177	1.124	929	907	855	789	726
10-14	1.242	1.176	1.124	928	906	854	789
15-19	1.431	1.240	1.175	1.122	927	905	853
20-24	1.567	1.428	1.238	1.173	1.121	926	904
25-29	1.431	1.563	1.425	1.236	1.170	1.118	924
30-34	1.478	1.427	1.560	1.422	1.233	1.168	1.116
35-39	1.587	1.473	1.423	1.555	1.418	1.230	1.165
40-44	1.665	1.580	1.467	1.417	1.549	1.413	1.225
45-49	1.783	1.652	1.568	1.457	1.408	1.539	1.404
50-54	1.738	1.761	1.633	1.551	1.441	1.394	1.524
55-59	1.243	1.703	1.728	1.604	1.524	1.418	1.372
60-64	1.436	1.204	1.652	1.679	1.560	1.484	1.382
65-69	1.282	1.363	1.146	1.576	1.604	1.494	1.423
70-74	1.106	1.175	1.254	1.058	1.460	1.490	1.391
75-79	894	952	1.018	1.093	926	1.283	1.314
80-84	429	690	742	799	864	736	1.025
85+	447	456	602	710	802	890	873
Ukupno	23.062	22.900	22.591	22.142	21.560	20.860	20.074

Graf 3.3.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – žene**



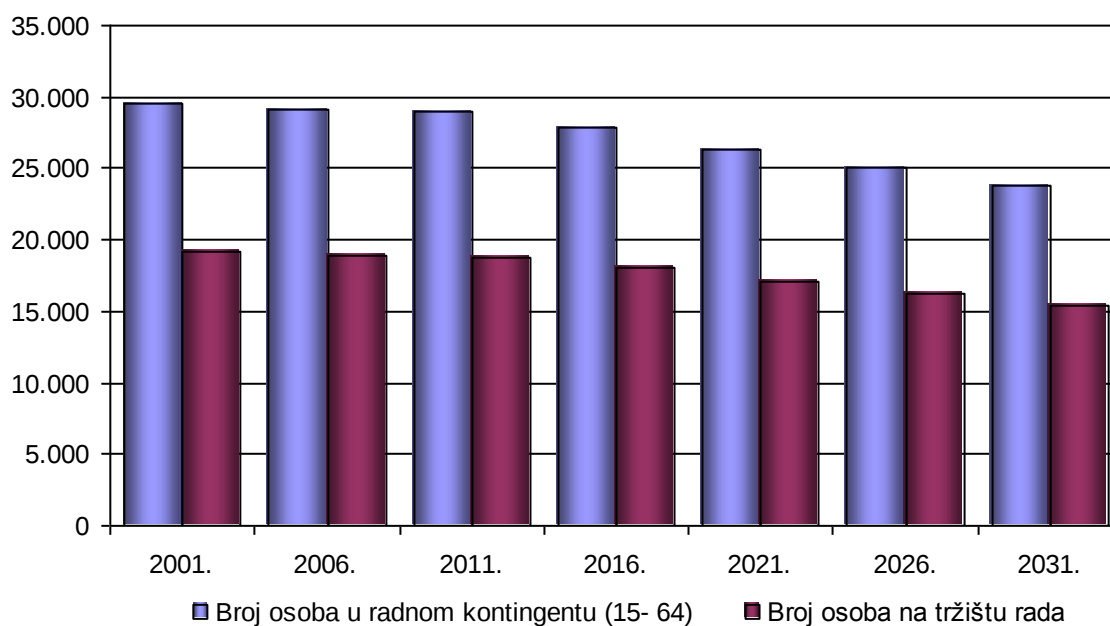
Tablica 4.- VARIJANTA 1.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu
i ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika**

Godina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
Broj osoba u radnom kontingentu (15- 64)	29.563	29.109	28.942	27.820	26.319	25.022	23.783
Ponuda na tržištu rada uz stopu ekonomske aktivnosti radnog kontingenta od 65%							
Broj osoba na tržištu rada	19.216	18.921	18.812	18.083	17.108	16.264	15.459

Graf 4. - VARIJANTA 1.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu
i ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika**



KOMENTAR: Vidljivo, degresivni demografski procesi koji prosljeđuju na temelju ove varijante, ne bi osigurali ni demografski niti gospodarski razvoj, stoga ova varijanta nije prihvatljiva

VARIJANTA 2.

Hipoteze:

- Ukupna stopa fertiliteta neće se mijenjati - biti će na razini prosjeka 2001.-2005.
- Saldo migracija pozitivan: 300 useljenika godišnje
- Porasti će očekivano trajanje života muškaraca i žena kao i u varijanti 1.

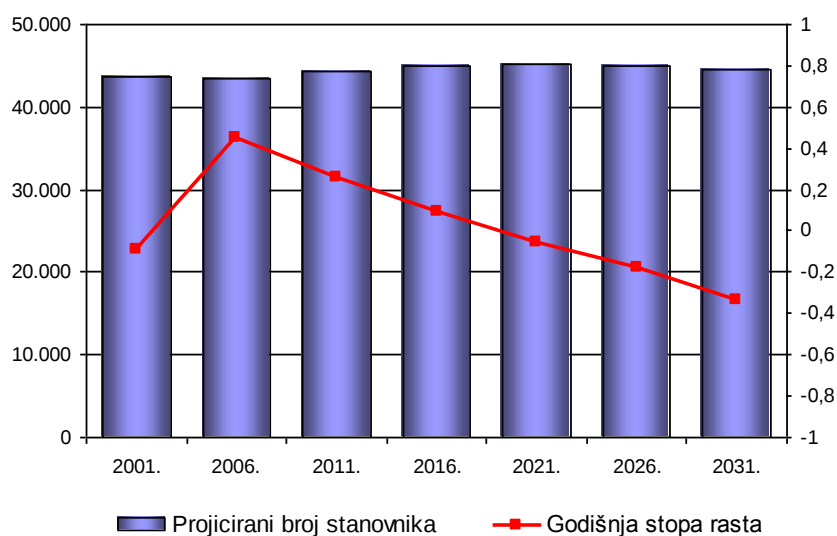
Tablica 1.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika, Ukupne stope fertiliteta
i neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**

Godina	Projicirani broj stanovnika	Godišnja stopa rasta	Prosječni godišnji porast	TFR	Neto stopa reprodukcije
2001	43.589	-0,09	-40	1,29	0,62
2006	43.390	0,45	195	1,29	0,62
2011	44.365	0,26	114	1,29	0,62
2016	44.937	0,09	39	1,29	0,62
2021	45.131	-0,06	-28	1,29	0,62
2026	44.990	-0,18	-82	1,29	0,62
2031	44.581	-0,34	-150	1,29	0,62

Graf 1.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika, Ukupne stope fertiliteta
i neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**



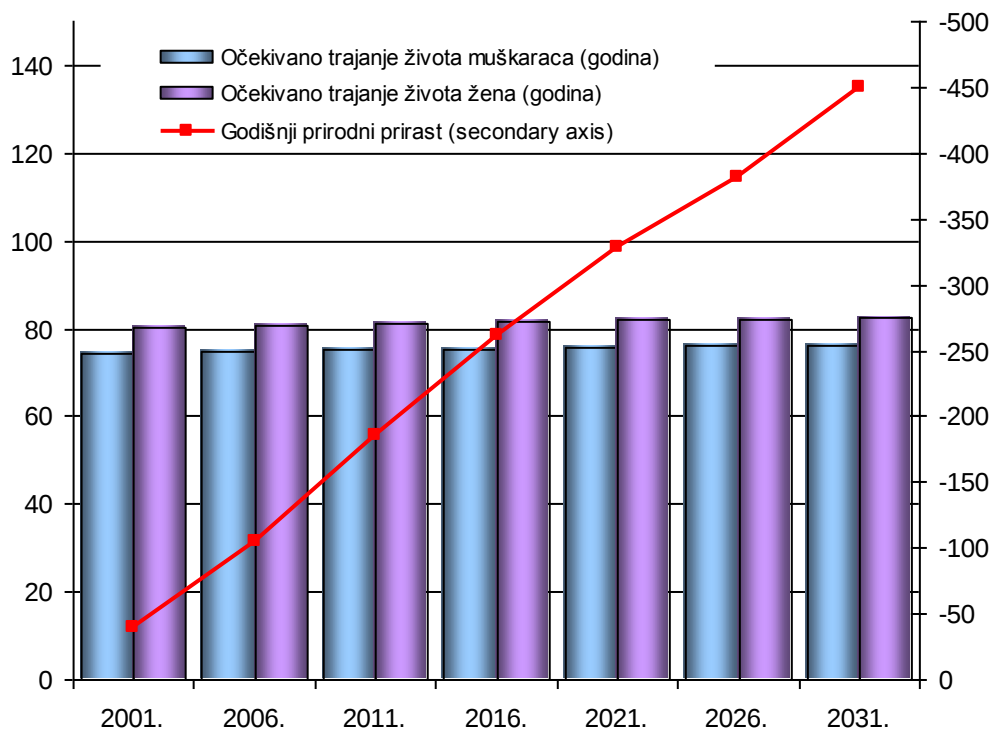
Tablica 2.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**

Godina	Očekivano trajanje života muškaraca (godina)	Očekivano trajanje života žena (godina)	Godišnje neto migracije	Živorodeni	Umrli	Godišnji prirodni prirast	Stopa nataliteta (promili)	Stopa mortaliteta (promili)
2001.	74,31	80,38	0	384	424	-40		
2006.	74,70	80,82	300	379	484	-105	8,6	11,0
2011.	75,05	81,22	300	365	550	-186	8,2	12,3
2016.	75,37	81,56	300	345	607	-261	7,7	13,5
2021.	75,66	81,85	300	327	655	-328	7,2	14,5
2026.	75,93	82,10	300	308	689	-382	6,9	15,4
2031.	76,16	82,30	300	290	739	-450	6,6	16,7

Tablica 2.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**



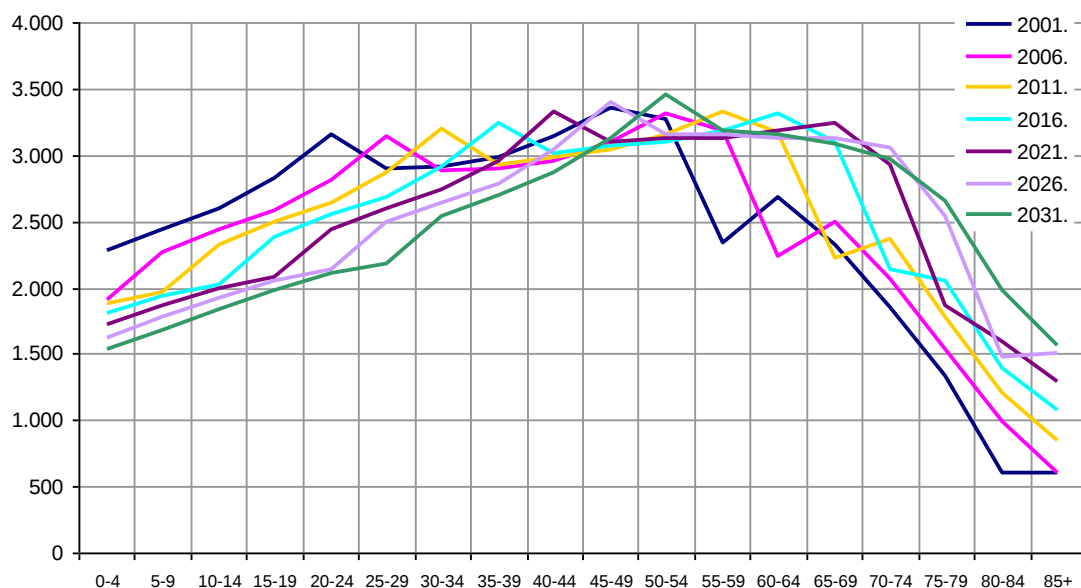
Tablica 3.1.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – ukupno stanovništvo**

	Ukupno stanovništvo						
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	2.274	1.905	1.879	1.811	1.715	1.623	1.528
5-9	2.440	2.270	1.962	1.936	1.868	1.772	1.681
10-14	2.589	2.438	2.328	2.021	1.995	1.927	1.831
15-19	2.825	2.584	2.493	2.384	2.077	2.052	1.984
20-24	3.159	2.815	2.635	2.545	2.437	2.131	2.105
25-29	2.897	3.145	2.863	2.684	2.595	2.488	2.183
30-34	2.914	2.884	3.191	2.911	2.733	2.645	2.538
35-39	2.976	2.899	2.929	3.236	2.958	2.781	2.693
40-44	3.133	2.956	2.985	3.016	3.322	3.046	2.870
45-49	3.360	3.102	3.033	3.062	3.094	3.398	3.125
50-54	3.271	3.305	3.158	3.092	3.122	3.155	3.456
55-59	2.341	3.183	3.324	3.184	3.122	3.154	3.187
60-64	2.687	2.237	3.164	3.306	3.176	3.121	3.153
65-69	2.321	2.494	2.227	3.100	3.239	3.125	3.079
70-74	1.853	2.058	2.362	2.133	2.924	3.058	2.963
75-79	1.338	1.527	1.784	2.045	1.864	2.537	2.659
80-84	604	983	1.202	1.395	1.596	1.470	1.983
85+	607	606	846	1.077	1.294	1.510	1.561
Ukupno	43.589	43.390	44.365	44.937	45.131	44.990	44.581

Graf 3.1.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – ukupno stanovništvo**



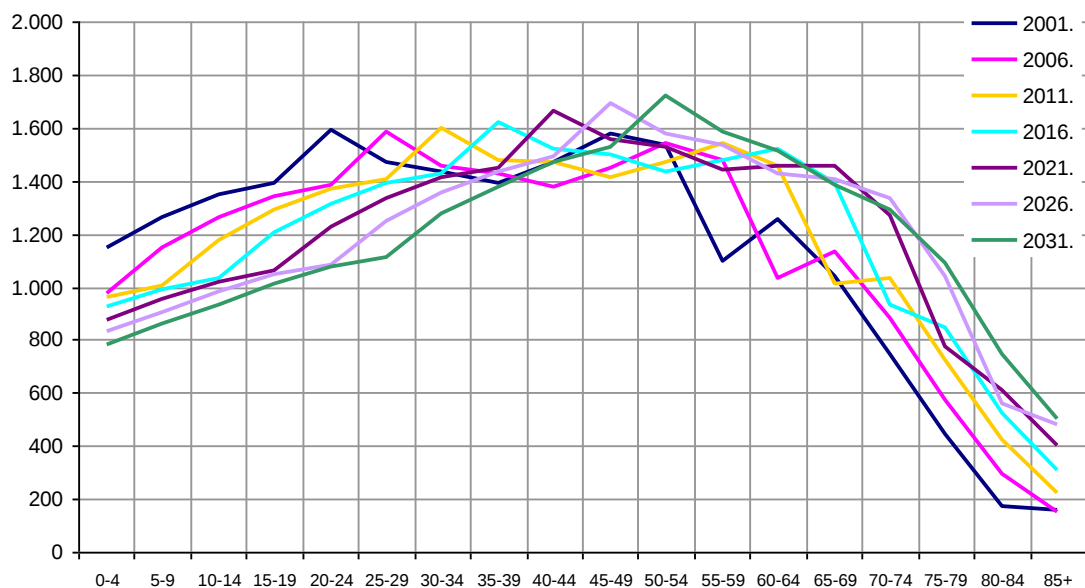
Tablica 3.2.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – muškarci**

<u>Muškarci</u>							
Dobna skupina	2001	2006	2011	2016	2021	2026	2031
0-4	1.148	975	962	927	878	831	782
5-9	1.263	1.146	1.003	990	955	906	859
10-14	1.347	1.262	1.175	1.032	1.019	984	935
15-19	1.394	1.344	1.289	1.202	1.060	1.047	1.012
20-24	1.592	1.387	1.367	1.312	1.226	1.085	1.072
25-29	1.466	1.582	1.408	1.389	1.335	1.250	1.109
30-34	1.436	1.456	1.602	1.429	1.410	1.357	1.273
35-39	1.389	1.426	1.476	1.621	1.450	1.432	1.379
40-44	1.468	1.377	1.466	1.517	1.661	1.492	1.473
45-49	1.577	1.449	1.412	1.501	1.552	1.695	1.528
50-54	1.533	1.544	1.472	1.437	1.525	1.576	1.718
55-59	1.098	1.479	1.544	1.476	1.444	1.531	1.581
60-64	1.251	1.033	1.453	1.517	1.456	1.428	1.512
65-69	1.039	1.131	1.008	1.394	1.457	1.405	1.382
70-74	747	883	1.035	935	1.271	1.330	1.289
75-79	444	575	724	847	773	1.042	1.093
80-84	175	293	420	523	609	562	748
85+	160	150	221	311	400	481	499
Ukupno	20.527	20.490	21.037	21.361	21.481	21.432	21.246

Graf 3.2.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – muškarci**



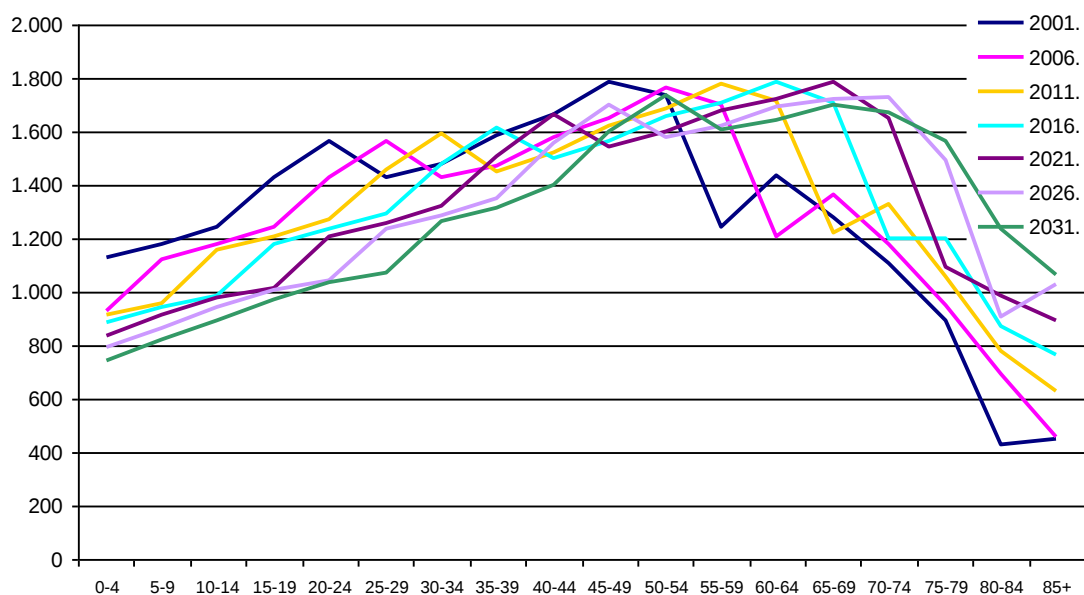
Tablica 3.3.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – žene**

<u>Žene</u>							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.126	930	917	884	837	792	746
5-9	1.177	1.124	959	946	913	866	822
10-14	1.242	1.176	1.154	988	976	943	896
15-19	1.431	1.240	1.205	1.182	1.017	1.005	972
20-24	1.567	1.428	1.268	1.233	1.210	1.046	1.033
25-29	1.431	1.563	1.455	1.296	1.260	1.238	1.074
30-34	1.478	1.427	1.590	1.482	1.323	1.288	1.266
35-39	1.587	1.473	1.453	1.615	1.508	1.349	1.314
40-44	1.665	1.580	1.519	1.499	1.661	1.554	1.397
45-49	1.783	1.652	1.621	1.561	1.542	1.703	1.597
50-54	1.738	1.761	1.685	1.655	1.597	1.579	1.739
55-59	1.243	1.703	1.780	1.707	1.679	1.623	1.606
60-64	1.436	1.204	1.711	1.788	1.720	1.694	1.641
65-69	1.282	1.363	1.219	1.706	1.783	1.720	1.697
70-74	1.106	1.175	1.326	1.198	1.653	1.728	1.674
75-79	894	952	1.060	1.197	1.091	1.495	1.566
80-84	429	690	782	872	987	907	1.235
85+	447	456	625	766	894	1.028	1.062
Ukupno	23.062	22.900	23.328	23.577	23.650	23.558	23.335

Graf 3.3.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – žene**



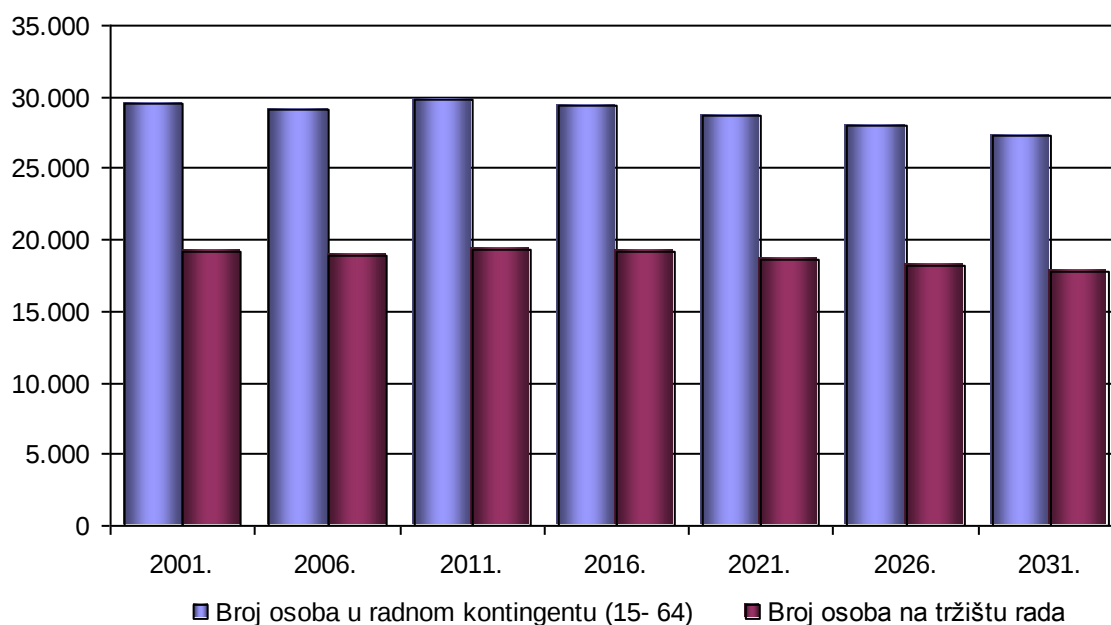
Tablica 4.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu i
ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika**

Godina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
Broj osoba u radnom kontingentu (15-64)	29.563	29.109	29.776	29.420	28.636	27.969	27.296
Ponuda na tržištu rada uz stopu ekonomske aktivnosti radnog kontingenta od 65%							
Broj osoba na tržištu rada	19.216	18.921	19.354	19.123	18.613	18.180	17.742

Graf 4.- VARIJANTA 2.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu i
ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika**



KOMENTAR: Premda osigurava rast stanovništva u jednom razdoblju ova varijanta međutim nije u stanju ostvariti trajnu revitalizaciju stanovništva, također njene posljedice u odnosu na ponudu radne snage su glede gospodarskog rasta neodgovarajuće. Zaključak je, kako ovu varijantu nije moguće prihvatiti.

VARIJANTA 3.

Hipoteze:

- Totalna stopa fertiliteta će porasti na razinu od 1,6 zbog uvođenja mjera državne pronatalitetne populacijske politike i dodatnih pronatalitetnih mjera Grada Dubrovnika Saldo migracija je nula Porasti će očekivano trajanje života muškaraca i žena

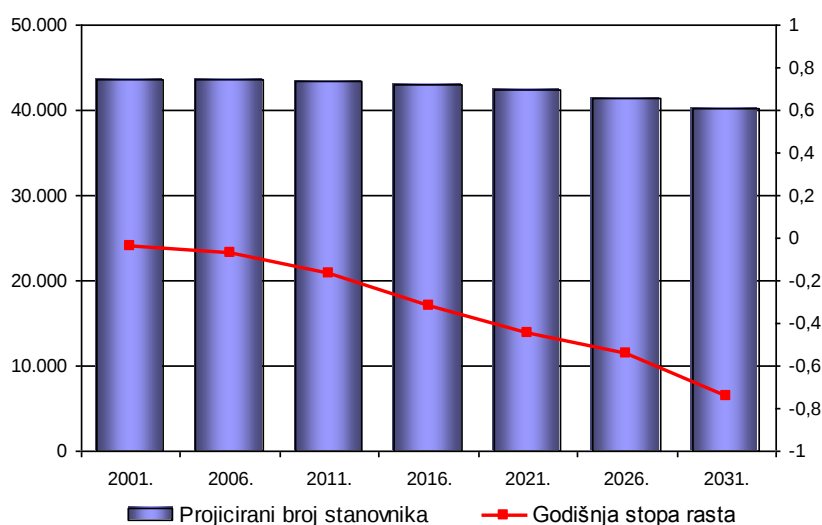
Tablica 1.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika, Ukupne stope fertiliteta i
neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**

Godina	Projicirani broj stanovnika	Godišnja stopa rasta	Prosječni godišnji porast	TFR	Neto stopa reprodukcije
2001.	43.589	-0,04	-16	1,29	0,62
2006.	43.508	-0,07	-30	1,45	0,70
2011.	43.356	-0,17	-73	1,60	0,77
2016.	42.988	-0,32	-136	1,60	0,77
2021.	42.310	-0,45	-187	1,60	0,77
2026.	41.376	-0,54	-219	1,60	0,77
2031.	40.278	-0,74	-292	1,60	0,77

Graf 1.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika, Ukupne stope fertiliteta i
neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**



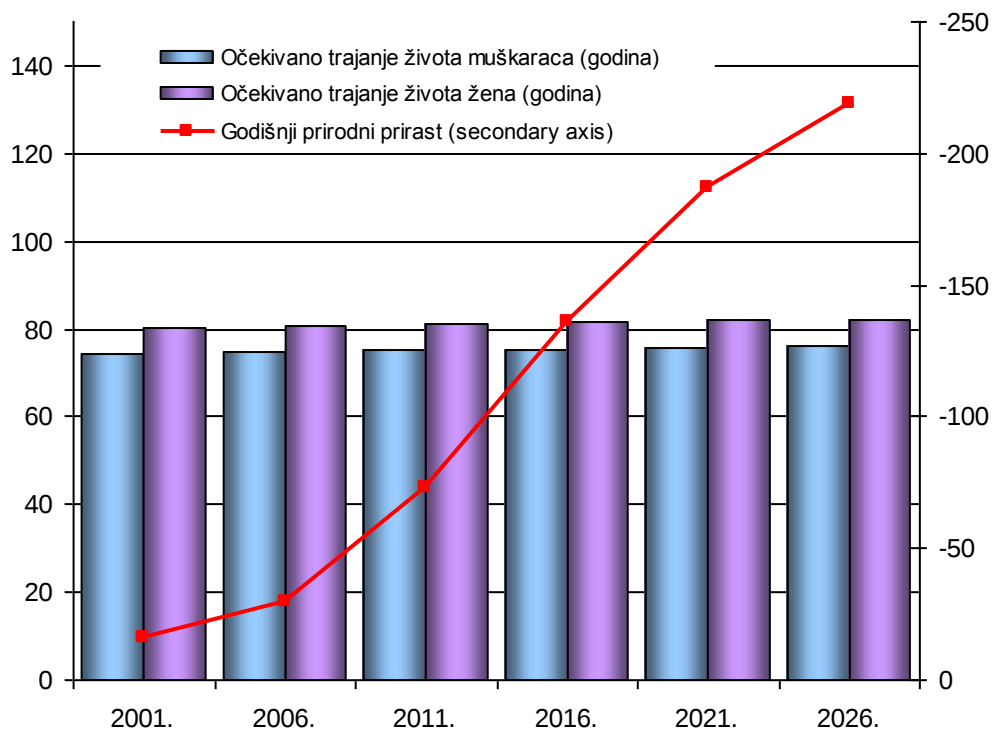
Tablica 2.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**

Godina	Očekivano trajanje života muškaraca (godina)	Očekivano trajanje života žena (godina)	Godišnje neto migracije	Živorodeni	Umrli	Godišnji prirodni prirast	Stopa nataliteta (promili)	Stopa mortaliteta (promili)
2001.	74,31	80,38	0	408	424	-16	9,4	9,7
2006.	74,70	80,82	0	442	473	-30	10,2	10,9
2011.	75,05	81,22	0	438	511	-73	10,1	11,8
2016.	75,37	81,56	0	404	540	-136	9,5	12,7
2021.	75,66	81,85	0	374	561	-187	8,9	13,4
2026.	75,93	82,10	0	351	570	-219	8,6	14,0
2031.								

Graf 2.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija očekivanog trajanja života
i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika**



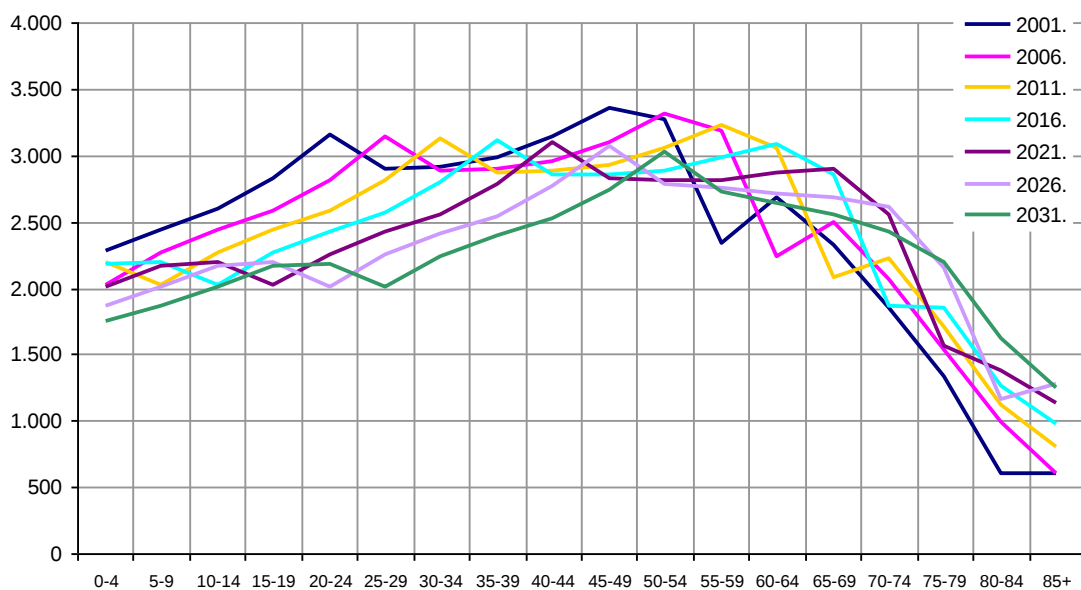
Tablica 3.1.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine**

Ukupno stanovništvo							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	2.274	2.023	2.196	2.174	2.008	1.859	1.742
5-9	2.440	2.270	2.020	2.193	2.171	2.005	1.857
10-14	2.589	2.438	2.268	2.018	2.191	2.169	2.004
15-19	2.825	2.584	2.433	2.264	2.015	2.188	2.166
20-24	3.159	2.815	2.575	2.425	2.257	2.008	2.181
25-29	2.897	3.145	2.803	2.565	2.416	2.249	2.001
30-34	2.914	2.884	3.131	2.792	2.554	2.407	2.241
35-39	2.976	2.899	2.869	3.117	2.779	2.543	2.396
40-44	3.133	2.956	2.880	2.852	3.098	2.763	2.529
45-49	3.360	3.102	2.928	2.854	2.826	3.072	2.741
50-54	3.271	3.305	3.054	2.885	2.813	2.787	3.030
55-59	2.341	3.183	3.220	2.978	2.817	2.748	2.724
60-64	2.687	2.237	3.047	3.089	2.861	2.710	2.645
65-69	2.321	2.494	2.083	2.846	2.892	2.685	2.547
70-74	1.853	2.058	2.220	1.862	2.554	2.604	2.424
75-79	1.338	1.527	1.702	1.846	1.556	2.145	2.195
80-84	604	983	1.124	1.257	1.371	1.164	1.613
85+	607	606	801	973	1.129	1.271	1.242
Ukupno	43.589	43.508	43.356	42.988	42.310	41.376	40.278

Graf 3.1.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine – ukupno stanovništvo**



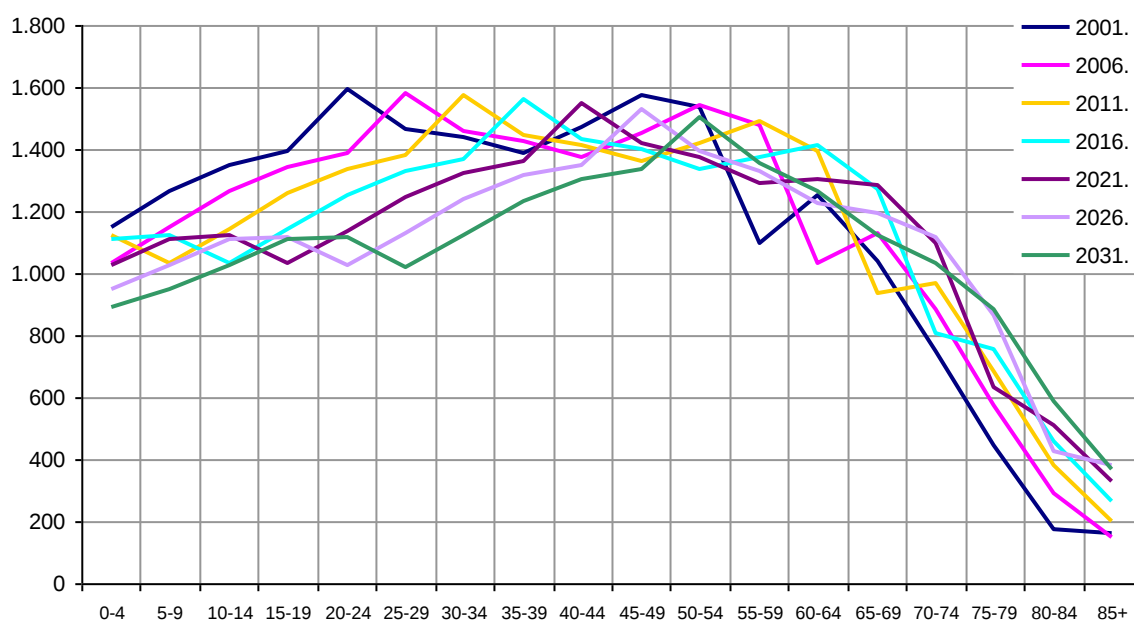
Tablica 3.2.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - muškarci**

Muškarci							
Dobna skupina	2001	2006	2011	2016	2021	2026	2031
0-4	1.148	1.035	1.124	1.112	1.028	951	891
5-9	1.263	1.146	1.033	1.122	1.111	1.026	950
10-14	1.347	1.262	1.145	1.032	1.121	1.110	1.025
15-19	1.394	1.344	1.259	1.142	1.030	1.118	1.107
20-24	1.592	1.387	1.337	1.253	1.137	1.025	1.114
25-29	1.466	1.582	1.378	1.329	1.245	1.131	1.020
30-34	1.436	1.456	1.572	1.370	1.321	1.238	1.124
35-39	1.389	1.426	1.446	1.561	1.361	1.313	1.231
40-44	1.468	1.377	1.414	1.435	1.549	1.351	1.303
45-49	1.577	1.449	1.360	1.397	1.418	1.532	1.336
50-54	1.533	1.544	1.420	1.334	1.371	1.393	1.506
55-59	1.098	1.479	1.492	1.374	1.292	1.330	1.352
60-64	1.251	1.033	1.395	1.410	1.301	1.225	1.263
65-69	1.039	1.131	937	1.269	1.287	1.191	1.124
70-74	747	883	966	804	1.094	1.113	1.034
75-79	444	575	684	753	630	862	881
80-84	175	293	383	458	508	428	588
85+	160	150	199	263	327	380	369
Ukupno	20.527	20.551	20.543	20.419	20.132	19.719	19.220

Graf 3.2.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-polnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - muškarci**



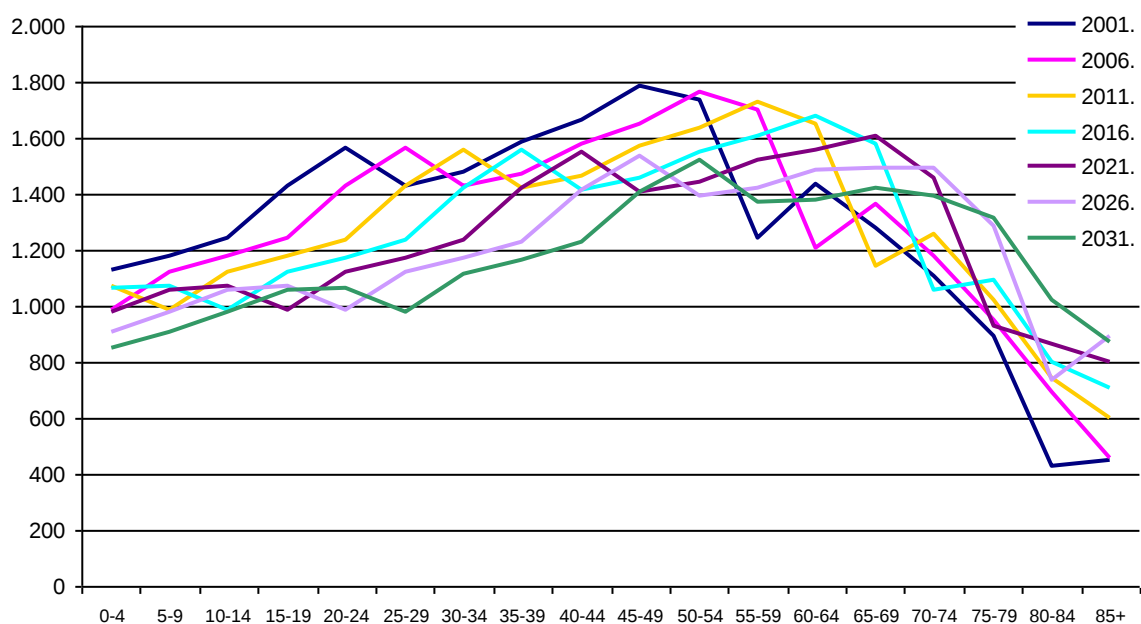
Tablica 3.3.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - žene**

<u>Žene</u>							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.126	988	1.072	1.061	980	908	850
5-9	1.177	1.124	986	1.071	1.060	979	907
10-14	1.242	1.176	1.124	986	1.070	1.060	979
15-19	1.431	1.240	1.175	1.122	985	1.069	1.058
20-24	1.567	1.428	1.238	1.173	1.121	983	1.067
25-29	1.431	1.563	1.425	1.236	1.170	1.118	981
30-34	1.478	1.427	1.560	1.422	1.233	1.168	1.116
35-39	1.587	1.473	1.423	1.555	1.418	1.230	1.165
40-44	1.665	1.580	1.467	1.417	1.549	1.413	1.225
45-49	1.783	1.652	1.568	1.457	1.408	1.539	1.404
50-54	1.738	1.761	1.633	1.551	1.441	1.394	1.524
55-59	1.243	1.703	1.728	1.604	1.524	1.418	1.372
60-64	1.436	1.204	1.652	1.679	1.560	1.484	1.382
65-69	1.282	1.363	1.146	1.576	1.604	1.494	1.423
70-74	1.106	1.175	1.254	1.058	1.460	1.490	1.391
75-79	894	952	1.018	1.093	926	1.283	1.314
80-84	429	690	742	799	864	736	1.025
85+	447	456	602	710	802	890	873
Ukupno	23.062	22.957	22.813	22.569	22.178	21.657	21.058

Graf 3.3.- VARIJANTA 3.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva
Grada Dubrovnika do 2031. godine - žene**



VARIJANTA 4.

Hipoteze:

- Totalna stopa fertiliteta će porasti na razinu od 1,6 zbog uvođenja mjera državne pronatalitetne populacijske politike i dodatnih pronatalitetnih mjera Grada Dubrovnika
- Saldo migracija pozitivan: 300 useljenika godišnje
- Porasti će očekivano trajanje života muškaraca i žena

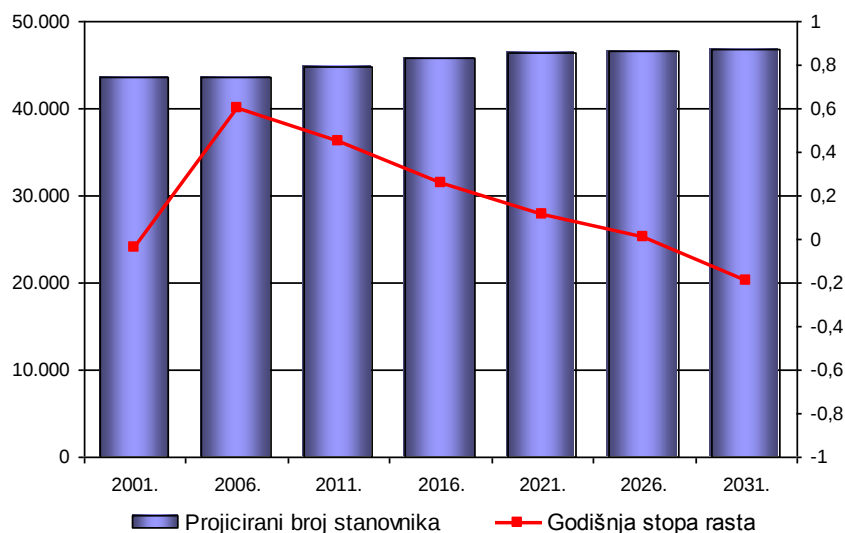
Tablica 1.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika,
stope fertiliteta i neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**

Godina	Projicirani broj stanovnika	Godišnja stopa rasta	Prosječni godišnji porast	TFR	Neto stopa reprodukcije
2001	43.589	-0,04	-16	1,29	0,62
2006	43.508	0,60	263	1,45	0,70
2011	44.824	0,45	201	1,60	0,77
2016	45.831	0,26	121	1,60	0,77
2021	46.436	0,11	52	1,60	0,77
2026	46.697	0,01	3	1,60	0,77
2031	46.710	-0,19	-90	1,60	0,77

Graf 1.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija ukupnoga broja stanovnika,
stope fertiliteta i neto stope reprodukcije Grada Dubrovnika**



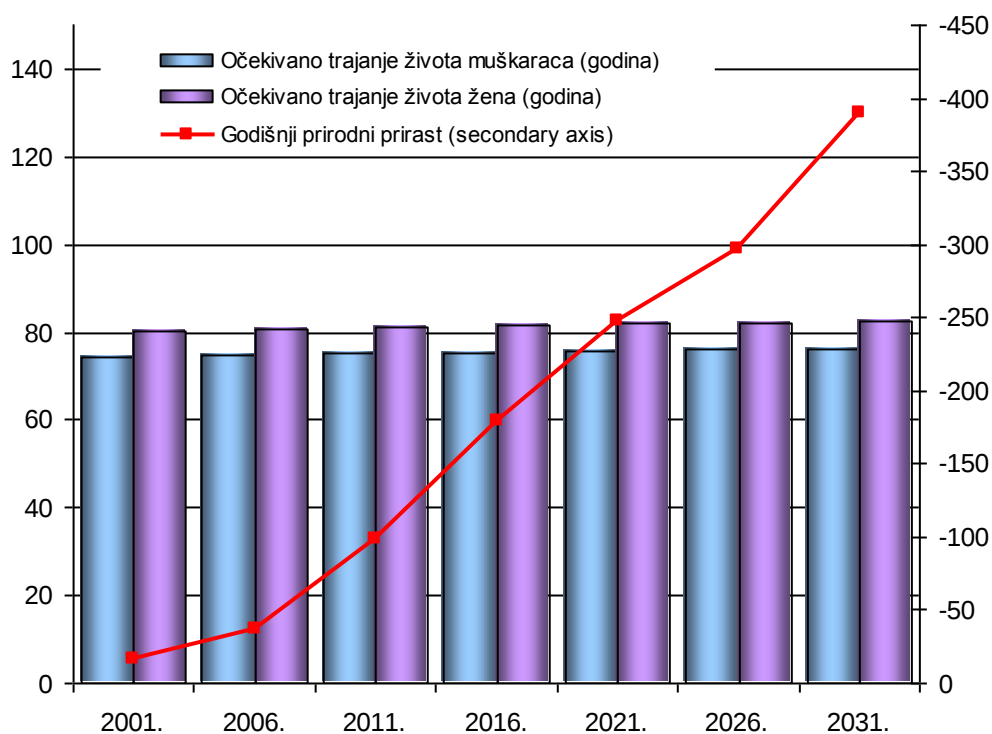
Tablica 2.- VARIJANTA 4.:

Projekcija očekivanog trajanja života i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika

Godina	Očekivano trajanje života muškaraca (godina)	Očekivano trajanje života žena (godina)	Godišnje neto migracije	Živorodeni	Umrli	Godišnji prirodni prirast	Stopa nataliteta (promili)	Stopa mortaliteta (promili)
2001.	74,31	80,38	0	408	424	-16	9,4	9,7
2006.	74,70	80,82	300	447	484	-37	10,1	11,0
2011.	75,05	81,22	300	452	551	-99	10,0	12,2
2016.	75,37	81,56	300	428	607	-179	9,3	13,2
2021.	75,66	81,85	300	408	656	-248	8,8	14,1
2026.	75,93	82,10	300	393	690	-297	8,4	14,8
2031.	76,16	82,30	300	350	741	-390	7,5	15,9

Graf 2.- VARIJANTA 4.:

Projekcija očekivanog trajanja života i prirodnog prirasta Grada Dubrovnika



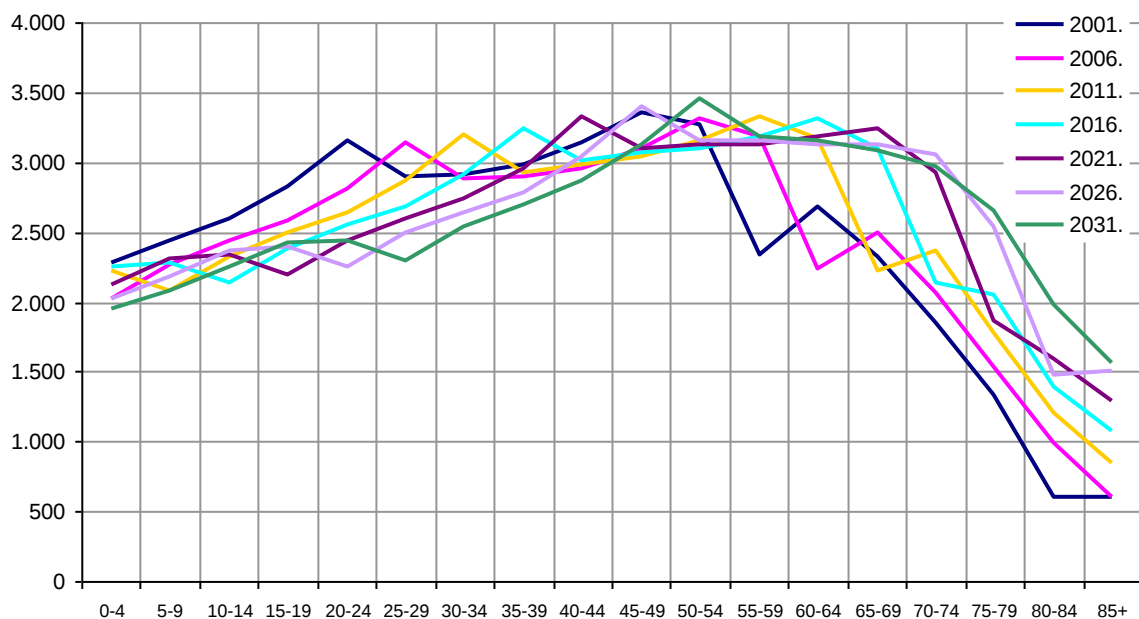
Tablica 3.1.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – ukupno stanovništvo**

Ukupno stanovništvo							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	2.274	2.023	2.220	2.246	2.128	2.026	1.953
5-9	2.440	2.270	2.080	2.277	2.303	2.185	2.083
10-14	2.589	2.438	2.328	2.138	2.335	2.361	2.244
15-19	2.825	2.584	2.493	2.384	2.194	2.391	2.418
20-24	3.159	2.815	2.635	2.545	2.437	2.247	2.444
25-29	2.897	3.145	2.863	2.684	2.595	2.488	2.299
30-34	2.914	2.884	3.191	2.911	2.733	2.645	2.538
35-39	2.976	2.899	2.929	3.236	2.958	2.781	2.693
40-44	3.133	2.956	2.985	3.016	3.322	3.046	2.870
45-49	3.360	3.102	3.033	3.062	3.094	3.398	3.125
50-54	3.271	3.305	3.158	3.092	3.122	3.155	3.456
55-59	2.341	3.183	3.324	3.184	3.122	3.154	3.187
60-64	2.687	2.237	3.164	3.306	3.176	3.121	3.153
65-69	2.321	2.494	2.227	3.100	3.239	3.125	3.079
70-74	1.853	2.058	2.362	2.133	2.924	3.058	2.963
75-79	1.338	1.527	1.784	2.045	1.864	2.537	2.659
80-84	604	983	1.202	1.395	1.596	1.470	1.983
85+	607	606	846	1.077	1.294	1.510	1.561
Ukupno	43.589	43.508	44.824	45.831	46.436	46.697	46.710

Graf 3.1.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – ukupno stanovništvo**



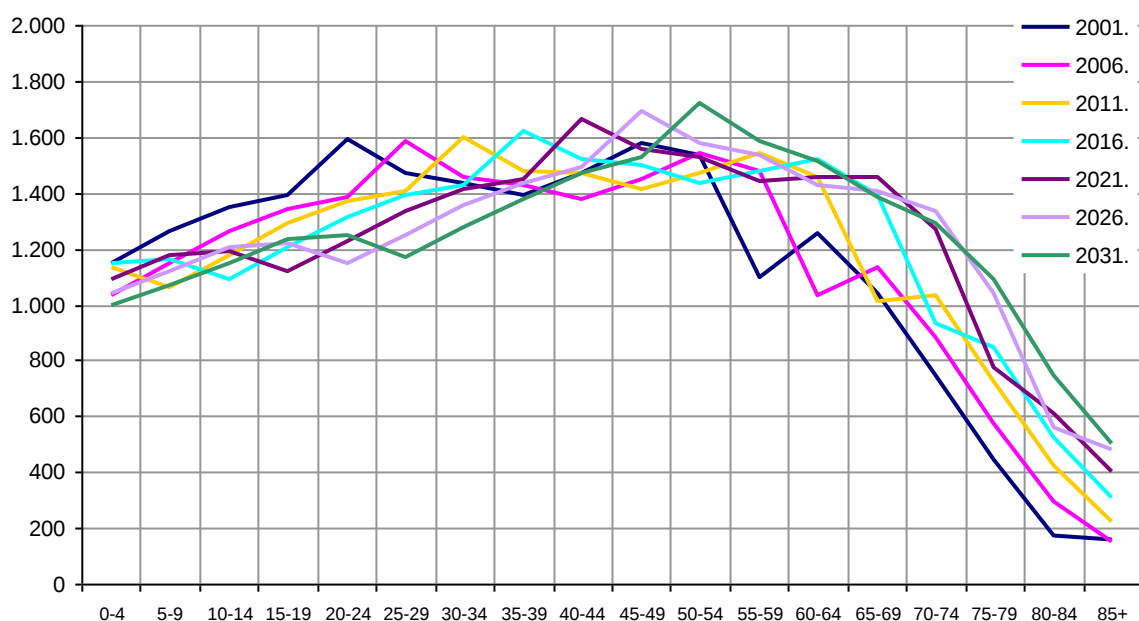
Tablica 3.2.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – muškarci**

Muškarci							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.148	1.035	1.136	1.149	1.089	1.037	1.000
5-9	1.263	1.146	1.063	1.164	1.178	1.117	1.065
10-14	1.347	1.262	1.175	1.092	1.193	1.207	1.146
15-19	1.394	1.344	1.289	1.202	1.120	1.221	1.234
20-24	1.592	1.387	1.367	1.312	1.226	1.145	1.245
25-29	1.466	1.582	1.408	1.389	1.335	1.250	1.169
30-34	1.436	1.456	1.602	1.429	1.410	1.357	1.273
35-39	1.389	1.426	1.476	1.621	1.450	1.432	1.379
40-44	1.468	1.377	1.466	1.517	1.661	1.492	1.473
45-49	1.577	1.449	1.412	1.501	1.552	1.695	1.528
50-54	1.533	1.544	1.472	1.437	1.525	1.576	1.718
55-59	1.098	1.479	1.544	1.476	1.444	1.531	1.581
60-64	1.251	1.033	1.453	1.517	1.456	1.428	1.512
65-69	1.039	1.131	1.008	1.394	1.457	1.405	1.382
70-74	747	883	1.035	935	1.271	1.330	1.289
75-79	444	575	724	847	773	1.042	1.093
80-84	175	293	420	523	609	562	748
85+	160	150	221	311	400	481	499
Ukupno	20.527	20.551	21.272	21.818	22.149	22.305	22.335

Graf 3.2.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – muškarci**



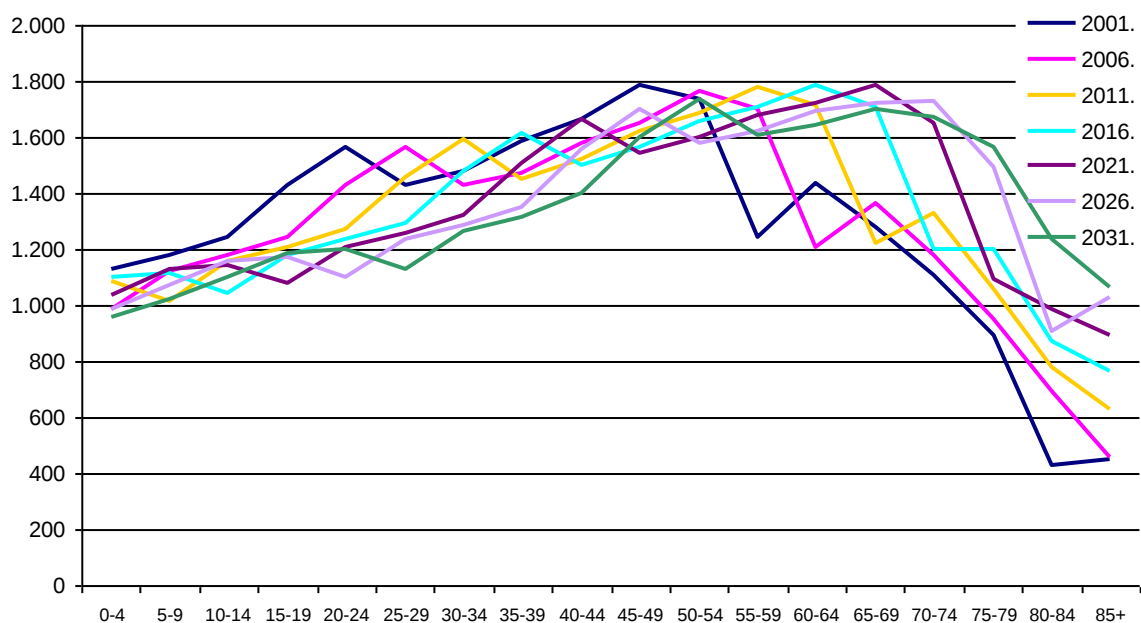
Tablica 3.3.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – žene**

<u>Žene</u>							
Dobna skupina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
0-4	1.126	988	1.084	1.097	1.039	989	954
5-9	1.177	1.124	1.016	1.113	1.125	1.068	1.018
10-14	1.242	1.176	1.154	1.046	1.142	1.155	1.097
15-19	1.431	1.240	1.205	1.182	1.075	1.171	1.184
20-24	1.567	1.428	1.268	1.233	1.210	1.103	1.199
25-29	1.431	1.563	1.455	1.296	1.260	1.238	1.131
30-34	1.478	1.427	1.590	1.482	1.323	1.288	1.266
35-39	1.587	1.473	1.453	1.615	1.508	1.349	1.314
40-44	1.665	1.580	1.519	1.499	1.661	1.554	1.397
45-49	1.783	1.652	1.621	1.561	1.542	1.703	1.597
50-54	1.738	1.761	1.685	1.655	1.597	1.579	1.739
55-59	1.243	1.703	1.780	1.707	1.679	1.623	1.606
60-64	1.436	1.204	1.711	1.788	1.720	1.694	1.641
65-69	1.282	1.363	1.219	1.706	1.783	1.720	1.697
70-74	1.106	1.175	1.326	1.198	1.653	1.728	1.674
75-79	894	952	1.060	1.197	1.091	1.495	1.566
80-84	429	690	782	872	987	907	1.235
85+	447	456	625	766	894	1.028	1.062
Ukupno	23.062	22.957	23.552	24.013	24.287	24.391	24.375

Tablica 3.3.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija dobno-spolnog sastava stanovništva Grada Dubrovnika
do 2031. godine – žene**



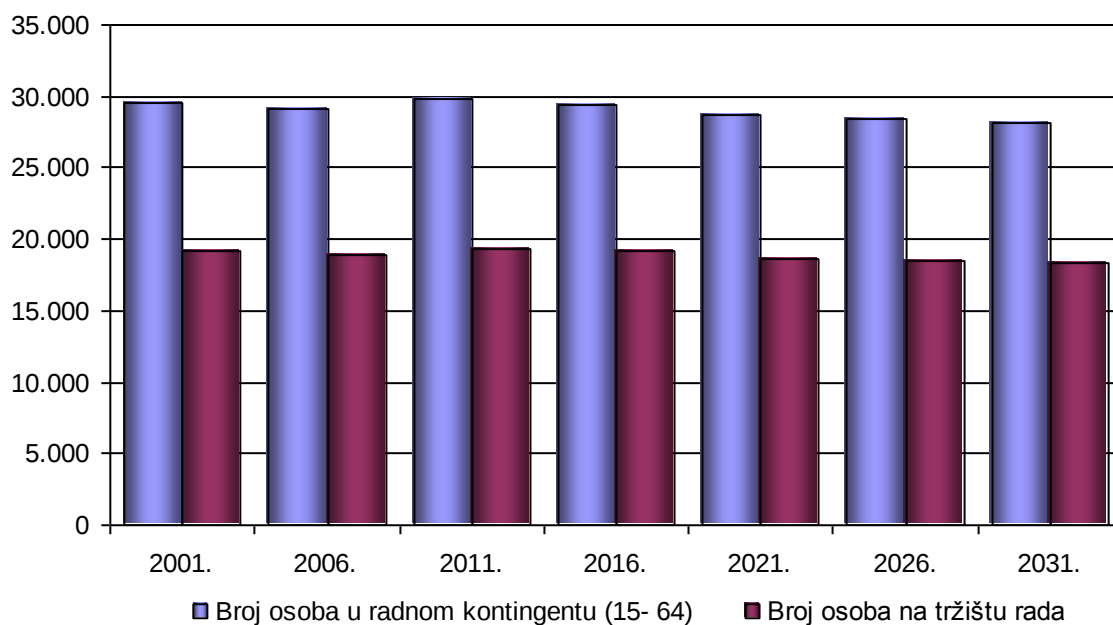
Tablica 4.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu
i ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika do 2031. godine**

Godina	2001.	2006.	2011.	2016.	2021.	2026.	2031.
Broj osoba u radnom kontingentu (15-64)	29.563	29.109	29.776	29.420	28.753	28.426	28.185
Ponuda na tržištu rada uz stopu ekonomske aktivnosti radnog kontingenta od 65%							
Broj osoba na tržištu rada	19.216	18.921	19.354	19.123	18.689	18.477	18.320

Graf 4.- VARIJANTA 4.:

**Projekcija broja stanovnika u radnom kontingentu
i ponude rada na tržištu radne snage Grada Dubrovnika do 2031. godine**



KOMENTAR: Kao što je uvodno rečeno ova varijanta u potpunosti ostvaruje zadane demografske ciljeve, uz to ona osigurava projicirane stope gospodarskog rasta.



SUSTAV PROMETNO-ZEMLJOVIDNIH KRITERIJA

SUSTAV PROMETNO-ZEMLJOVIDNIH KRITERIJA

Prometno-zemljovidni kriteriji su jedna od bitnih odrednica glede kapitalske i radne alokacije gospodarskih resursa. Razumljivo, taj je kriterijalni sustav integralni dio ukupnog sustava gospodarskih vrijednosti i najvećim je dijelom povijesno bio determiniran prednostima resursa i geopolitičkim okolnostima.

Globalizacijski proces, moguće je slobodno kazati, donosi značajne promjene u pogledu vrijednovanja prometno-zemljovidnih kriterija, budući da djeluje pozitivno na geopolitičkom planu, što je u slučaju Grada Dubrovnika posebno naglašeno. Istodobno, valja voditi računa kako otvaranje lokalnog prostora nameće nove brojne obveze i u isto vrijeme potencira konkurenciju na međunarodnom planu. Riječju, ovdje djeluju dvije dijametralno suprotne tendencije: gospodarska koncentracija i gospodarska desperzija. Prva u uvjetima rasta prometne izloženosti povećava jedinične učinke gospodarstva, dok ih druga smanjuje. Ekonomski odgovor je optimum utjecaja tih dvaju sila, što uspješna gospodarska politika mora osigurati. Grad Dubrovnik će već u bliskoj budućnosti radikalno povećati svoju prostornu izloženost izgradnjom Jadransko-jonske magistrale i izgradnjom ceste od Mađarske do Jadranskog mora preko Bosne i Hercegovine. Slični primjeri u svijetu u uvjetima nižih tehnoloških performansi, pokazali su kako u prvoj fazi radikalne prometne izloženosti pozitivni učinci utječu na povećanje lokalnog bruto domaćeg proizvoda i do 10%, međutim u slijedećoj fazi taj se omjer zaustavlja na optimalnoj vrijednosti od oko 5%.

Međutim, bilježe se i slučajevi negativnih učinaka u slučajevima kada su promjene pasivno prihvaćene. Naime, brojna mjesta poznata kao odmorišne destinacije postala su tek tranzitne odrednice. Posljedice prometne izloženosti pogađaju najviše turističku djelatnost, što upravo na području Grada Dubrovnika, ali i Županije traži već danas strategijske odgovore. Valja naglasiti, kako upravo metropolizacija i internacionalizacija pružaju najveće mogućnosti u pravcu optimalne valorizacije prometno-zemljovidnog kriterija.



PROSTORNE DETERMINANTE RAZVOJA

PROSTORNE DETERMINANTE RAZVOJA

Gospodarski, kulturološki, civilizacijski i svaki drugi razvoj Grada u razdoblju pred nama bitno je određen prostornom komponentom zbog poznatih ograničenja koje taj element razvoja na ovom području determinira. Strategijske odrednice ovdje imaju dvostruka obilježja: s jedne strane potrebno je ostvariti visoku funkcionalnost postojećeg prostornog obuhvata na način, da se ostvari revitalizacija povijesne gradske jezgre u svim sadržajima gospodarstva i društva, i s druge je strane nužno osigurati prometnu protočnost u ulasku i izlasku iz Grada i nesmetanu komunikaciju s povijesnom jezgrom.

Te zadaće predmet su prostornog plana, kao i brojnih projekata razvojnih provenijencija koji obuhvaćaju gotovo sva područja života i rada.

Generalnim urbanističkim planom obuhvaćene su granice od 3.496 ha, a područje je obuhvata podijeljeno na uže urbano područje (971,29 ha) i šire urbano područje (2.346,21 ha). Sve prognoze i projekcije dimenzionirane su 2015. godinom⁷. Razvojni program u potpunosti je respektirao strategijska polazišta GUP-a, stoga ona ovdje nisu posebno navedena.

⁷ Generalni urbanistički plan Dubrovnika, Urbos Split, 2005. godina



ODRŽIVI RAZVOJ I FENOMENOLOGIJA BUDUĆNOSTI

EKOLOŠKI IZAZOVI

Ekološki problemi danas prerastaju u univerzalne izazove. Istodobno, potvrđuje se, kako briga o ekologiji postaje obveza na svim razinama društva i na području multidisciplinarnih studija i iskustava. U gospodarskom pogledu troškovi ekoloških sustava sve su značajniji, što naravno traži odgovore u pogledu njihovih ograničavanja, ali i stvaranja prihoda, poglavito u tehnološkoj i organizacijskoj sferi.

Moguće je ustvrditi sažeto, kako ekološki problem pokreće slijedeća pitanja:

- Koji su i koliki troškovi održavanja okoliša i kako ih identificirati u pogledu odgovornosti i sukladno tomu financirati.
- Kakvo je stanje prirodnih, posebice neobnovljivih resursa i kakve posljedice oni trpe uslijed gospodarskog i demografskog rasta.
- Kako ekološki trošak, ali i dobitak uslijed aktivnosti na tom području ekonomski vrijednovati u pogledu postizanja optimuma.

Kada se govori o univerzalnim ekološkim troškovima općenito vrijedi pravilo kako njih u što većoj mjeri treba uključiti u lokalnu gospodarsku matricu iz više razloga. Prvo, taj postupak onemogućuje eroziju sustava, što znači da troškove pro futuro čini optimalnim. Drugo, budući da se u slučaju ekoloških incidenata ili nemara, radi o ireverzibilnim procesima, postupci preventivnih intervencija su neponovljivi. Treće, sustav koji ugrađuje troškove u najvećem mogućem opsegu stvara troškovnu predispoziciju za budućnost jer ostvaruje dugoročno troškovnu prilagodbu i implicate u odnosu na konkurente forsira ekonomiju troškova.

Međutim, sustav održavanja ekološke ravnoteže, nema samo i nema poglavito, ekonomske sadržaje budući da se radi o sustavu koji generira sva područja života i rada. Upravo, zbog toga, ali i zbog presudnog preventivnog djelovanja na ovom sektoru, ekološku ravnotežu treba najprije razviti kao kriterij na području edukacije. Povezano s time ekološki kriterij nužno je ugraditi kao motiv razvoja tofophilije, odnosno ljubavi prema lokalnom prostoru. U slučaju Dubrovnika na ovome se puno radi, međutim isto tako brojni su i utjecaji suprotnih učinaka koji prijete agresivnošću i devastaciji prostora, što naravno treba onemogućiti

Najopćenitije u slučaju se Grada Dubrovnika radi o gradskoj aglomeraciji koja s jedne strane ima nova dinamična naselja i s druge strane krhku povijesnu jezgru u samom središtu prostorne komunikacije. Kada tu prostornu strukturu lociramo u okvire dinamičnog gospodarskog rasta, uz to kapitalno orijentiranog, ekološki se izazovi multipliciraju. Neprijeporno, istaknuti i brojni drugi razlozi, nalažu izradbu cjelovite studije ekološke orijentacije Grada u dugoročnom razdoblju.

Raspravu o ekološkim prijetnjama i ograničenjima sve više zamjenjuje ona o ekološkim mogućnostima i pozitivnom utjecaju na ekonomiju rasta. Naime, drži se kako će za otklanjanje nastalih šteta na tom području biti potrebna sredstva ravna onima nastalim incidentnim i organizacijskim tehnologija i koncepata. Naravno, u tom se kontekstu onda govori o pozitivnom utjecaju ekologije na rast. Primjećuje se kako u gradskim aglomeracijama već oko 2 posto aktivnog stanovništva izravno radi na očuvanju okoliša, što bi za Grad Dubrovnik značilo zapošljavanje 200-300 ljudi u nastupajućem razdoblju. Također, radi se o visokoobrazovanim kadrovima specijalističkog tipa, što naravno predstavlja potvrdu u pogledu opće kadrovske orijentacije u budućnosti. Međutim, valja također računati i na rast investicija u ekološku zaštitu koje se ocjenjuju vrijednošću od 2-4% ukupnih investicija.

Premda se na području proizvodnje ekološki pritisci zbog tercijarizacije gospodarske strukture smanjuju u gradovima, umjesto njih rastu pritisci izazvani funkcijom potrošnje koji su puno agresivniji budući da ih u pravilu nije moguće locirati.

Zbog toga se gradovima preporuča izradba svojevrzne ekološke karte koja bi sadržavala:

- inventar zagađivača i koncentraciju polutanata,
- predviđanja u pogledu zagađivanja,
- elemente obrane i njihov funkcionalni mehanizam.

Gradovi, pa tako i Grad Dubrovnik glede ekološke orijentacije treba potencirati: 1. uvođenje čistih energenata u energetske sustav; 2. borbu protiv buke; 3. organizaciju sklanjanja otpada; 4. izgradnju instalacija s ugrađenom zaštitom od incidenata; 5. ugradbu instalacija koje isključuju incidente zagađivanja tla, zraka i vode, i 6. demotorizaciju.

INTERNACIONALIZACIJA I METROPOLIZACIJA

INTERNACIONALIZACIJA I METROPOLIZACIJA

Pojmovi *internacionalizacija* i *metropolizacija* sve češće se nalaze u razvojnim planovima urbanih sredina. Međutim, oni se značajno razlikuju od tradicionalnog značenja ovih pojmova te ih je nužno preispitati kako s aspekta novih globalnih trendova tako i u okviru mikrosredine jednog grada sa svim njegovim specifičnostima.

Naziv metropola nema jednako značenje u suvremenom svijetu kao što ga je imalo u svom tradicionalnom pojmu. Povijesno gledano, metropole su u pravilu bile glavni gradovi država u kojem su bili koncentrirani moć i ugled, poslovna i institucionalna središta. U njima su se nalazila sjedišta administracija i uprava te kulturni, znanstveni, športski i drugi sadržaji. Pojedini su gradovi kroz vrijeme gubili obilježja središta, mijenjale su se političke, gospodarske i druge okolnosti te su ih novonastale prilike činile sve manje atraktivnima⁸ na svjetskoj karti metropola, a neka nova središta nametala su se udovoljavajući nepisanim pravilima. Novo doba i globalizirani, informatizirani svijet u kojem praktički više ne postoji pojam provincije u tradicionalnom smislu, stavlja nove izazove pred gradove koji pretendiraju biti metropolama. Više nije nužno biti glavni niti veliki, da bi se mogao zvati **metropolom**. Grad treba biti intelektualno, kulturno te gospodarsko središte regije.

Metropolizacija danas uključuje i internacionalizaciju kao kriterij koji proizlazi iz pravila globalnog svijeta u kojem grad funkcionira.

Neosporna je činjenica da je Dubrovnik oduvijek bio internacionalni grad i metropola ovog dijela Mediterana. Nakon stagnacije tijekom socijalizma i teških ratnih godina, Grad polako vraća svoju nekadašnju atraktivnost, koja nosi i određene negativne posljedice (npr. iznimno visoke cijene nekretnina) te je budući razvoj potrebo pažljivo planirati u smjeru izgradnje urbane sredine koja će svim svojim stanovnicima, i autohtonim i doseljenicima, pružiti ugodan život, i neće ga odvesti u smjeru grada duhova koji živi tek par mjeseci godišnje u vrijeme turističke sezone.

⁸ Primjerice, bivše metropole propalih monarhija koje su značajno izgubile sjaj tijekom razdoblja socijalizma

Metode analize i procjene

I.

Kriterij industrijalizacije – u ranijim razdobljima, stupanj industrijalizacije gospodarske strukture bio je među najvažnijim kriterijima u procesu označavanja grada metropolom. Danas, međutim, ovaj kriterij gubi na značaju u svom tradicionalnom smislu, tako da se u suvremenom pristupu industrijalizaciji prednost daje novim u odnosu na tradicionalne industrije, kao što su informatika, biotehnologija, visoka tehnologija i sl.

Dubrovnik je prije rata imao udio industrije, poljoprivrede i brodarstva u ukupnoj gospodarskoj strukturi oko 10%, dok su dominirajuće gospodarske grane bile iz tercijarnog sektora, prije svega turizam i ugostiteljstvo (55 – 60% udjela u ukupnom prihodu). Potrebno je u razmatranje uključiti kriterij razlikovanja tercijarnog sektora prema tipu tercijarne djelatnost, odnosno moderne (informatika, istraživanja i sl.) od klasičnih (trgovina, usluge.. koje zahtijevaju nižu razinu obrazovanja) djelatnosti. Budući razvoj Grada Dubrovnika predviđa značajniji udio tercijarnih djelatnosti prema široj zastupljenosti intelektualnih usluga.

II.

Postupak se temelji na egzaktnim, kvantitativnim pokazateljima:

- Udio stanovništva Grada u ukupnom stanovništvu županije. U 2005. na području grada Dubrovnika bilo je 43.509 stanovnika, u odnosu prema ukupnom broju od 124.800 stanovnika na području Dubrovačko-neretvanske županije, što je udio od 34,86%, dok europski primjeri visoke zastupljenosti uključuju 50 – 55 %. Migracije u i izvan županije imaju lagano negativan trend (2.204 doseljene osobe u odnosu na 2.344 odseljenih) s tim što se može primijetiti priljev stanovništva iz inozemstva (741 osoba tijekom 2005. godine u odnosu na odseljene 102 osobe) te značajnija migracija u i iz drugog grada/općine unutar iste županije (doselila se 941 osoba, dok se odselilo njih 947) koja nema značajnijeg utjecaja na konačni broj stanovnika.

Udio zaposlenih u Gradu u odnosu na ukupno stanovništvo. - Europske vrijednosti iznose 40 – 42%, dok je u Dubrovniku taj odnos iznosio 20,39% u 2005. godini, s tendencijom rasta te bi prema makroekonomskim prognozama trebao iznositi 22,28% u 2010., 24,5% u 2015. i 27,3% u 2020. godini. U obzir pri tome treba uzeti i značajan udio sive ekonomije.

- *Udio tercijarnog sektora u ukupno aktivnom stanovništvu* - U 2005. taj udio je na području Grada Dubrovnika iznosio 83% (trgovina na veliko i malo, hoteli i restorani, prijevoz, skladištenje i veze, financijsko poslovanje te poslovanje nekretninama i iznajmljivanje), dok se udio iznad 65% smatra iznimno visokim. Međutim, Dubrovnik nikad nije bio snažno industrijsko središte, njegove primarne djelatnosti tradicionalno su bile one uslužne, čemu treba dodati i negativne posljedice ratnih djelovanja te slabu prometnu povezanost.
- *Udio zaposlenih u bankama i osiguravajućim društvima u odnosu na aktivno stanovništvo* – na području cijele županije broj zaposlenih u oblasti financijskog posredovanja iznosio je 816. djelatnika (2005. godina), što predstavlja udio od oko 2% (procjena) aktivnog stanovništva na području Grada Dubrovnika. U europskim omjerima udio iznosi oko 5%, dok se već 7% smatra visokim.
- *Broj studenata na 1000 stanovnika* – u europskim metropolama iznosi 70 – 80; u ekstremnim slučajevima prelazi 100. Dubrovnik je dobio status sveučilišnog grada, ali još je neriješenih pitanja, kao što su pitanja smještaja studenata (ne postoji studentski dom, cijene privatnog smještaja su visoke, uz masovne otkaze ugovora s početkom turističke sezone) što je faktor koji ograničava razvoj po ovom kriteriju. Ipak, tijekom 2006. godine na 2 visoka učilišta studiralo je 4.216 studenata što iznosi 97 studenata na 1000 stanovnika grada.
- *Broj turističkih ležajeva na 1000 stanovnika* – Dubrovnik je u 2006. godini raspolagao s ukupno 15.129 ležajeva u 42 hotelska i 1.567 objekata privatnog smještaja (rangirana od jedne do 5 zvjezdica). Riječ je o turističkom središtu i ovaj broj visok je u odnosu prema ostalim, napose kontinentalnim europskim metropolama. Dok u mediteranskim gradovima u pravilu iznosi preko 500, u Dubrovniku (43.390 stanovnika prema demografskim procjenama koje su sastavni dio ove studije) iznosi 349.

Mjereno po ovim kriterijima, koji se mogu smatrati i vrlo relevantnim jer se zasnivaju na egzaktnim pokazateljima, Dubrovnik ima još zahtjeva koje treba ispuniti kako bi se mogao smatrati metropolom. Iako je riječ o gradu koji zauzima istaknuto mjesto na popisu najatraktivnijih svjetskih destinacija, potrebno je osigurati uvjete za kvalitetan svakodnevni život njegovim stanovnicima. O tome više u makroekonomskim projekcijama koje su sastavni dio ovog projekta.

III.

Postupak koji je primjenjivan 80ih godina, a metropolizacija i internacionalizacija mjere se slijedećim kriterijima:

- *Stanovnici (aktivnosti) koji svojom aktivnošću sudjeluju u razmjeni ekonomskih, znanstvenih i kulturoloških sadržaja.* Na razini Grada Dubrovnika teško je odrediti egzaktno pokazatelje, ali, s obzirom kako je riječ o turističkom gradu, lako je zaključiti kako je udio ljudi koji sudjeluju u međunarodnoj razmjeni velik. Taj broj je značajno manji kad se govori o znanstvenim i kulturološkim sadržajima, osim tijekom ljetnih mjeseci kada se održava prestižni ljetni festival. S obzirom kako je riječ o središtu županije, administrativnom i poslovnom središtu regije te o sveučilišnom gradu Grad Dubrovnik u cjelini udovoljava ovom kriteriju.
- *Postojanje ljudi koji su u stanju organizirati međunarodne priredbe (kongrese, simpozije, sajmove, natjecanja, isl.)* - Ovaj kriterij donekle je neprikladan za svijet u kojem živimo jer se takve aktivnosti bez ikakvih poteškoća mogu organizirati bilo gdje u svijetu. Grad Dubrovnik ima tradiciju i nužne kapacitete za organiziranje takvih događaja i generalno se, uzimajući u obzir i bogatu kulturnu baštinu, međunarodnu reputaciju te klimatske, gastronomske i ostale pogodnosti percipira kao dobar izbor za organiziranje međunarodnih priredbi.
- *Postojanje nerezidenata (stranaca) i njihova uklopljenost (sudjelovanje) u životu grada* je kriterij koji u suvremenom globaliziranom svijetu gubi na značaju. U Dubrovniku je udio stranaca koji posjeduju nekretnine značajan, ali još uvijek nema njihovog značajnijeg sudjelovanja u vlasti. Upravo je u tom dijelu, posebno kada se zna da stranci uglavnom kupuju nekretnine u povijesnoj gradskoj jezgri, nužno izraziti zabrinutost i pozvati na oprez kako bi taj dio Grada ostao ono što jest – istinsko središte grada. Ipak, za očekivati je kako će, s obzirom na rastući udio u ukupnom stanovništvu, rasti i sudjelovanje nerezidenata u svakodnevnom životu Grada.
- *Reputacija u pogledu turizma, posebno internacionalnog.* U ovom kriteriju Dubrovnik ima vrlo visoku reputaciju i već dulje se⁹, unatoč snažnim ratnim razaranjima, redovno se uvrštava na liste najznačajnijih i najatraktivnijih turističkih odredišta u Europi i svijetu

IV.

⁹ primjerice, već na dočeku 2000. godine proglašen je 7. najatraktivnijim mjestom za doček novog milenija, uz izravno uključivanje u program MTVa

- *Prirodno – geografski položaj* koji omogućuje otvorenost prema inozemstvu. Kao mediteranski grad prošlosti bogate trgovinskim, financijskim, pomorskim, diplomatskim i drugim vezama s tadašnjim svjetskim centrima moći, pri čemu je bio jedno od središta tada poznatog svijeta, Dubrovnik u potpunosti udovoljava ovom kriteriju. Međutim, napredak je nužno potreban u poboljšavanju prometne infrastrukture za koju možemo reći da je daleko od zadovoljavajuće, a u uvjetima rastuće potražnje.

- *Prikladnost ulasku stranih investicija i školovane radne snage na području Grada i razvoj svih oblika razmjene s inozemstvom.* Iako Dubrovnik udovoljava ovom kriteriju u značajnoj mjeri, opasnosti prijete od ulaska stranog kapitala koji će privući niže obrazovanu radnu snagu. Planovi budućeg razvoja Dubrovnika uključuju porast životnog standarda što ga, zajedno s ostalim razvojnim faktorima, može i treba učiniti privlačnim odredištem za investicije koja će privući i visokoobrazovanu radnu snagu, potpomognutu domaćim stručnjacima školovanim na dubrovačkom Sveučilištu. Prethodno je potrebno riješiti infrastrukturne probleme, omogućiti mladim stručnjacima kvalitetan život (jedna od prepreka trenutno je npr. iznimno visoka cijena nekretnina koja mladim ljudima čini rješavanje egzistencijalnih (stambenih) problema gotovo nemogućima, nadalje, s obzirom na dio populacije na koji se cilja ovim mjerama, potrebna je odgovarajuća zdravstvena zaštita, dovoljan broj dječjih vrtića i dodatnih edukativnih sadržaja i isl)

- *Priklonjenost uvozu i izvozu nematerijalnih faktorskih vrijednosti* (znanja, edukacije, savjetovanja i sl.) – Dubrovnik dobro udovoljava ovom kriteriju, ali je još uvijek moguće poboljšanje kroz daljnji razvoj visokoškolskih institucija koje će pozitivno utjecati na razmjenu ovih vrijednosti s okolinom.

- *Transportna, komunikacijska i turistička povezanost s inozemstvom.* Dubrovnik ne udovoljava ovim kriterijima na zadovoljavajući način – cestovna povezanost je loša, brodske veze ne zadovoljavaju, željeznički promet ne postoji, zračni promet snažno ovisi o vremenskim (ne)pogodama. Problemi u cestovnom prometu javljaju se prije svega zbog loše cestovne infrastrukture, potom pitanje granice s Bosnom i Hercegovinom (gdje je kopnena Hrvatska presječena teritorijem druge države) i nužnost prolaska kroz grad Neum na putu ka ostatku Hrvatske što stvara prometne gužve,

ali i zahtijeva postojanje niza carinskih prijelaza što otežava svakodnevnu prometnu komunikaciju između Dubrovnika i ostatka zemlje i svijeta te ne doprinosi turističkom imidžu ovog dijela Hrvatske. Može se očekivati kako će značajan dio problema biti riješen izgradnjom mosta Klek – Pelješac čime će se kopneno povezati Dubrovnik s ostatkom teritorija. Posebnu pozornost¹⁰ nužno je posvetiti ekološki prihvatljivijem željezničkom prometu te smanjenju automobilskeg prometa u gradu (više o tome u dijelu o demotorizaciji)

- *Uslužni sektori* (hoteli, kongresne dvorane, izložbeni prostori, edukacijske institucije, športski sadržaji i objekti, banke i osiguravajuće institucije, elektronski mediji) koji su okrenuti inozemstvu. Dubrovnik još ima prostora za poboljšanje po ovom kriteriju, ali tijekom posljednjeg desetljeća ubrzano se povećava opseg i kvaliteta usluga koje ulaze u ovaj kriterij
- *Gradska diplomacija, kulturna i politička administracija i reprezentacija*, sposobna predstavljati Grad na međunarodnoj sceni. Ovaj kriterij Grad Dubrovnik zadovoljava u određenoj mjeri, ali na ovom statusu potrebno je kontinuirano raditi. Dubrovnik ima dugu povijest i tradiciju diplomacije koju može i treba iskoristiti u potvrđivanju statusa metropole ovog dijela Mediterana.

Kvaliteta života koju svaki grad bazira na prirodnim i društvenim (pred)uvjetima. Prirodni uvjeti u Dubrovniku jamče visoku kvalitetu života, ali društveni uvjeti zahtijevaju daljnja ulaganja u infrastrukturu (demotorizacija – rješavanje problema prometa gradskog i prigradskog prometa), stambenu politiku (domaće stanovništvo sve teže uspijeva pratiti rast cijena nekretnina koji nameću strani kupci), ekologiju (odlaganje otpada) i sl. Upravo ovaj dio koji se odnosi na društvene (pred)uvjete kvalitete života dio je budućnosti u kojoj upozoravamo na oprez i gdje svi stanovnici Dubrovnika, bez obzira sudjeluju li u vlasti ili ne te da li su njegovi stanovnici postali rođenjem ili doseljenjem, moraju dati svoj doprinos njegovom svakodnevnom životu. U suprotnom će njegova vrijednost i prepoznatljiv identitet biti bespovratno izgubljeni. Prema projekcijama predstavljenim u Studiji prostora za poboljšanje kvalitete ima u svim segmentima, od povećanja bruto domaćeg proizvoda 2,3 puta; porasta zaposlenosti stopom od 2,4% godišnje i td.

¹⁰ vidjeti dio Studije vezan uz promet

DEMOTORIZACIJA

DEMOTORIZACIJA

Demotorizacija je jedna od tema koje su u središtu pozornosti urbanog planiranja – demotorizacija urbanih sredina. Kako je riječ o problemu koji je kompleksan i pod utjecajem niza faktora od osobne do državne razine, nužno ga je sagledati s nekoliko aspekata: aspekta prostornog planiranja i postojećih mogućnosti razvoja, aspekta porasta potražnje sa ekološkog (posebno s obzirom na ambiciozne planove za elitni turizam u budućem razdoblju), aspekta poboljšanja kvalitete života na određenoj lokaciji i sl. Riješiti problem gradskog prometa i uklopiti potrebe građana i turista za efikasnim, jeftinim i praktičnim prijevozom u postojeće infrastrukturne mogućnosti (posebno u središtu grada gdje prostora za poboljšanje naprosto fizički nema) zadatak je koji uključuje kombinaciju niza mjera kako bi se iskoristio njihov sinergijski učinak. U dijelu Studije koji se bavi pitanjima prometa, stanje prometa na području Grada i prigradskih zona definirano je kao nezadovoljavajuće, uz tendenciju stalnog pogoršanja i bez sustavne brige o izgradnji infrastrukture prilagođene uvjetima stanovanja u gradu.

Istraživanje koje se bavilo problemima s kojima će se u budućnosti susresti veliki svjetski gradovi, a koje su provela dva istraživačka instituta GlobeScan i MRC McLeanHazel, uz podršku Siemens¹¹, pokazalo je kako pitanje zaštite okoliša dolazi u središte pozornosti. Međutim, nerijetko se gura u drugi plan, zbog potreba rasta gospodarstva, izgradnje infrastrukture i privatnih interesa.

Jedan od najvećih problema življenja u gradovima jest zagađenje koje nastaje kao izravna posljedica povećanja broja automobila¹². Na temelju tih podataka, u spomenutom istraživanju¹³ 71% stručnjaka za promet smatra kako će se gradovi koncentrirati na razvoj i osuvremenjivanje mreže javnog prometa u budućnosti, dok njih 29% smatra da će automobilski promet ostati primarni način prijevoza. Dobro organiziran, pouzdan i efikasan javni prijevoz značajno pridonosi kvaliteti života, posebno u centru, dok se automobili i parkirališta sele u rubne dijelove gradova.

¹¹ Obuhvaćena su 522 ispitanika iz 25 najvećih metropola u Africi, Aziji, Sjevernoj i Južnoj Americi te u Europi - pitalo ih se kakav utjecaj očekuju od ubrzane urbanizacije te kako uskladiti gospodarsku privlačnost, kvalitetu života i zaštitu okoliša

¹² Istraživanje Svjetske zdravstvene organizacije pokazalo je kako od zagađenosti zraka u razvijenim zemljama umre oko 130.000 ljudi godišnje.

¹³ Megacity Challenges, istraživački project GlobeScan I MRC McLean Hazel; Siemens AG

Grad Dubrovnik u tom smislu ne samo da nije iznimka, nego je, štoviše, izvrstan primjer opterećenosti središta grada prometom, što rezultira nizom problema (gužve, niža kvaliteta života, nezadovoljstvo stanovnika posebno tijekom sezone kada se broj stanovnika grada, a time i opterećenje prometnica, značajno poveća dolaskom turista, i sl.). Stoga je nužno poraditi na mjerama demotorizacije i promoviranja alternativnih načina prijevoza, odnosno načina života koji ne podrazumijeva svakodnevno korištenje osobnih automobila. Za ispunjenje tog cilja potrebno je prije svega osigurati potrebnu infrastrukturu, a paralelno s tim, mijenjati stav prema javnom prijevozu i načinu života koji (ne) uključuje korištenje automobila kao pokazatelj uspjeha u životu.

Među pitanjima koje treba riješiti u nadolazećem razdoblju svakako spadaju:

- Efikasnija organizacija gradskog i prigradskog prometa
 - izmještanje autobusa iz centra grada s ulaza u povijesnu jezgru s Pila koji, osim što zagađuju zrak, stvaraju buku i gužvu na jednom od vrata za ulazak u stari dio grada i na prostoru koji bi se mogao daleko bolje iskoristiti u turističke i ugostiteljske svrhe, odnosno za poboljšanje opće kvalitete života u gradu.
 - kontinuirano ulaganje u vozni park kako bi promet bio udoban, redovan (o čemu posebno treba voditi računa jer je to važna komponenta korištenja ovog načina prijevoza uopće) i u dovoljno kratkim vremenskim razmacima između linija što će mu dati prednost pred drugim oblicima prijevoza. Kvaliteta autobusa i redovitost prometa jamči putnicima ugodnu i sigurnu vožnju što je važan faktor pri odabiru načina svakodnevnog prijevoza
 - subvencionirani/ besplatan prijevoz što je moguće većem broju ljudi, osobito socijalno osjetljivim skupinama (umirovljenici, studenti i đaci, nezaposleni, majke s malom djecom itd.)
- ublažavanje problema parkiranja i to kroz nekoliko načina: poskupljenjem parkiranja u centru grada, izgradnjom jedne ili više podzemnih garaža, kako u centru tako izvan njega, gdje bi prigradsko stanovništvo tijekom dana moglo ostaviti svoje automobile i nastaviti put ka centru grada pješice ili nekim drugim sredstvom (javnog) prometa

- pojeftinjenje taksi usluga kroz ukidanje monopola i eventualnu (gradsku) subvenciju ili olakšicu što vodi masovnijoj uporabi ovog načina prijevoza i ublažava problem parkiranja u gradu. U uvjetima postojanja dostupne, efikasne i jeftine taksi službe građani za obavljanje svakodnevnih poslova niti ne trebaju osobni automobil. (Primjeri drugih gradova pokazuju kako i pojedini ugostiteljski objekti organiziraju vlastite mini taxi službe)
- praćenje sezonske oscilacije potražnje za uslugama javnog i taxi prijevoza i njihovo podupiranje kako uvođenjem novih linija, tako i edukacijom zaposlenih (strani jezici, ophođenje sa strankama i sl.), informiranjem potencijalnih korisnika o mogućnostima korištenja alternativnih načina prijevoza, politikom cijena te različitim marketinškim kampanjama kojima će se promovirati korištenje drugih načina prijevoza, osim osobnih automobila
- promoviranje alternativnih načina prijevoza, u prvom redu biciklističkog prometa, što uključuje mjere kao što su
 - uklapanje biciklističkog prometa u gradski i prigradski promet (prometna regulacija, prometne trake za bicikliste) i time poboljšanje sigurnosti biciklista
 - postavljanje opreme potrebne za parkiranje i ostavljanje bicikala (zatvorena garaža za bicikle, pod nadzorom čuvara i/ili video kamera)
 - *rent-a-bike* usluga koja uključuje punktove na kojima se može iznajmiti bicikl i dodatna oprema (a koja se može kombinirati s turističkim uslugama razgledanja grada i okolice)
 - sve navedeno za bicikle vrijedi i za dio stanovništva koji za svakodnevne potrebe koriste manje motocikle/ vespe
- promovirati alternativne načine prijevoza (time i zdraviji, kvalitetniji život) kroz medijske kampanje, edukacije, pružanje određenih beneficija i sl.

S obzirom na postojeće probleme i ograničenja gradskog prometa, potrebno je krenuti iz više smjerova – promijeniti svijest o pitanjima nužnosti i nezamjenjivosti korištenja osobnih automobila s jedne strane, a s druge kontinuirano ulagati u razvoj infrastrukture i korištenje ekološki prihvatljivijih načina prijevoza.



GOSPODARSTVO U GLOBALIZACIJSKIM IZAZOVIMA

GOSPODARSTVO U GLOBALIZACIJSKIM IZAZOVIMA

Grad Dubrovnik kao već danas globalna činjenica u turističkom, prometno-zemljovidnom, geopolitičkom, kulturološkom i povijesnom smislu, može svoju ulogu zadržati i u budućnosti jedino ako razvije tomu korespondentnu gospodarsku osnovicu.

Naime, u razvojnim je načelima već istaknuto, kako konkurentnost, efikasnost i multiplikativnost tvore elemente za globalnu utakmicu, što znači kako gospodarski resursno oni čine same uvjete općeg napretka. Budući da razvojna orijentacija Grada počiva na uslužnom sektoru, a zbog njegove sporije apsorpcije tehnološkog napretka u odnosu na proizvodni sektor, to predstavlja vrlo tešku i odgovornu zadaću. Ako tomu priključimo i činjenicu izraženih prostornih specifičnosti glede očuvanja okoliša, arhitektonskih i krajobraznih vrijednosti, u jednu riječ ograničenja održivog razvoja koja su ovdje izrazito visoka, onda izazovi istaknutih ekonomskih načela postaju iznimno teški. Zbog toga smo u metodskom pristupu budućem razvoju i rastu gospodarstva raščlambe i prosudbe temeljili na kvalitativnim obilježjima razvoja mjereći učinke tih odnosa u cijelosti i njihove refleksije sukladno tomu na gospodarsku i društvenu strukturu u cijelosti.

Referentne vrijednosti takvih kvalitativnih obilježja dovedene u odnos s projiciranim gospodarskim rastom i njegovom strukturom potvrdile su se, na koji način je onda ostvarena verifikacija gospodarskih planova i programa za razdoblje do 2020. godine.

OCJENA EFIKASNOSTI GOSPODARSKE STRUKTURE GRADA DUBROVNIKA

OCJENA EFIKASNOSTI GOSPODARSKE STRUKTURE GRADA DUBROVNIKA

1. Ocjena efikasnosti za gospodarstvo Grada Dubrovnika za razdoblje 2004-2005.

Ocjena efikasnosti gospodarske strukture za razdoblje 2004.-2005. izvedena je na dvije razine. Na prvoj razini obuhvaćeno je cjelokupno gospodarstvo Grada Dubrovnika u zadanom vremenskom intervalu s obzirom na temeljne financijske pokazatelje kao što su ; prihod, rashod, dobit ili gubitak , prosječan broj zaposlenih i prosječna neto plaća po zaposlenom.

Na temelju horizontalne analize svih kategorija iz stupca 1 u tablici 1. moguće je zaključiti sljedeće :

- u promatranom razdoblju svi pokazatelji efikasnosti imaju pozitivan trend
- konsolidirana dobit nakon oporezivanja kao najvažniji pokazatelj efikasnosti pokazuje najvišu stopu rasta od 289 % što je izravna posljedica porasta ukupnih prihoda gospodarstva za više od 25%, smanjenog rasta rashoda u odnosu na prihode po godišnjoj stopi od 16,4% i smanjenja gubitaka nakon oporezivanja za 21,4% na godišnjoj razini.
- prosječna zaposlenost povećala se po godišnjoj stopi od 5%, a prosječna neto plaća po zaposlenom za 11,9% .

Tablica 1.

Temeljni financijski pokazatelji gospodarstva Grada Dubrovnika krajem 2005.

Kategorije	2004.	2005.	Indeks
1	2	3	4
Broj poduzetnika	1.214	1.351	111,3
Ukupni prihodi	4.169.410	5.215.709	125,1
Ukupni rashodi	3.950.387	4.597.642	116,4
Dobit prije oporezivanja	380.235	732.993	192,8
Gubitak prije oporezivanja	161.213	114.922	71,3
Dobit poslije oporezivanja	359.623	700.190	194,7
Gubitak poslije oporezivanja	161.358	126.828	78,6
Konsolidirana dobit nakon oporezivanja	198.265	573.362	289,2
Prosječan broj zaposlenih na bazi sati rada	8.697	9.134	105,0
Prosječna neto plaća po zaposlenom	3.534	3.953	111,9

Izvor: Fina, registar godišnjih financijskih izvješća

Na drugoj razini izdvojeni su sektori gospodarstva koji u ukupnim prihodima sudjeluju sa više od 5% prihoda. Primjenom takvog kriterija ocjena efikasnosti fokusira se na svega pet od ukupno 15 gospodarskih sektora(grana). Efikasnost se analizira kroz sedam pokazatelja(kategorija), od kojih su pet u apsolutnim vrijednostima, a dva ključna pokazatelja prikazuju se u relativnim brojevima.

Odabirom sektorske distribucije prihoda koju ilustrira tablica 2. zahvaća se najvitalniji i najperspektivniji dio gospodarske strukture Grada Dubrovnika . Tome u prilog svjedoče sljedeći argumenti :

Tablica 2.

**Odabrani uzorak sektora prema kriteriju udjela u
ukupnim prihodima gospodarstva iznad 5%, kraj razdoblja 2005**

SEKTOR	Broj zaposlenih u 2005.	Ukupni prihodi 2005.(000)	Udio u ukupnim prihodima gospodarstva grada	Dobit nakon oporezivanja	Gubitak nakon oporezivanja	Konsolidirana dobit nakon oporezivanja 2005.(000)	Udio u konsolidiranoj dobiti gospodarstva grada
1	2	3	4	5	6	7	8
Poslovanje nekratninama, iznajmljivanje i poslovne usluge	819	271.640	5,21%	42.914	15.652	27.262	4,8%
Građevinarstvo	1.222	436.899	8,38%	15.180	6.685	8.495	1,5%
Hoteli i restorani	2.197	778.763	14,93%	102.041	42.499	59.542	10,4%
Trgovina na veliko i malo	2.142	1.584.230	30,37%	51.334	51.888	- 554	-
Prijevoz, skladištenje i veze	1.437	1.763.163	33,80%	470.639	5.644	464.995	81,1%
UKUPNO	7.817	4.834.695	92,69%	682.108	122.368	559.740	97,7%
Svi ostali sektori*	1.317	381.014	7,31%	18.082	4.460	13.622	2,3%
SVEUKUPNO	9.134	5.215.709	100,00%	700.190	126.828	573.362	100%

* Poljoprivreda lov i šumarstvo

Ribarstvo

Opskrba električnom energijom i plinom

Prerađivačka industrija

Rudarstvo i vađenje

Financijsko posredovanje

Javna uprava i obrana; obvezno socijalno osiguranje

Obrazovanje

Zdravstvena zaštita i socijalna skrb

Ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti

Izvor: Fina, registar godišnjih financijskih izvješća

- odabrana gospodarska struktura zapošljava krajem 2005 godine 7.817 ljudi što čini 85,6% ukupnog broja zaposlenih(9.134) u gospodarstvu Grada Dubrovnika
- ista struktura u promatranom razdoblju ostvaruje gotovo 93% ukupnih prihoda cijelog gospodarstva Grada Dubrovnika
- pet odabranih sektora gospodarstva sudjeluje sa 97,7 % dobiti nakon oporezivanja u ukupnoj dobiti nakon oporezivanja svih sektora
- u odabranoj gospodarskoj strukturi najbolju efikasnost pokazuje sektor Prijevoza skladištenja i veza, jer sam ostvaruje više od 81,1% dobiti svih pet odabranih sektora, što podrazumijeva i najmanje iskazani gubitak nakon oporezivanja u odnosu na ostala četiri sektora.

Jedini segment strukture koji na konsolidiranoj osnovici iskazuje gubitak nakon oporezivanja je sektor trgovine na veliko i malo. Međutim, s obzirom na apsolutno malu svotu gubitka(554 tisuće kuna), te uzimajući u obzir najveći broj poduzetnika ovog sektora(433) u odnosu na sve sektore Grada Dubrovnika, može se zaključiti kako će se i ti gubici u relativno kratkom roku potpuno prevladati ili minorizirati do razine statističkih irelevantnosti. U prilog toj tvrdnji može se navesti pravilo po kojem poduzetnici koji nekoliko godina u neprekinutom nizu iskazuju gubitak moraju restrukturirati svoje poslovanje, pokrenuti likvidaciju ili pristati na preuzimanje od snažnijih konkurenata. Takvim scenarijem automatizmom se apsorbiraju zaposleni iz poduzetnika „gubitaša“ čime se neće poremetiti stupanj zaposlenosti tog sektora pa prema tome niti ukupne gospodarske strukture.

2. Projekcija efikasnosti gospodarstva Grada Dubrovnika za razdoblje 2005-2020

Projekcija efikasnosti gospodarstva Grada Dubrovnika za sljedeće razdoblje do 2020 temelji se na nekoliko pretpostavki. Prvo, zbog značajne efikasnosti odabrane gospodarske strukture koju čini pet sektora (tablica 2) te njene perspektive ocjenjeno je da to može biti apsorbirajući sektor tehnoloških viškova i otpuštenih zaposlenika iz poduzeća koja posluju nerentabilno. Zbog takve ocjene, moguće je pretpostaviti kako se gubici na konsolidiranoj osnovici za 2015 i 2020 neće iskazivati ili neće biti značajni.

Drugo, u projekcijama kategorija za ocjenu efikasnosti gospodarstva podrazumijeva se ravnomjeran godišnji rast broja zaposlenih, prihoda, rashoda i prosječne neto plaće.

Sve bitne kategorije projektirane su na temelju koeficijenata multiplikacije koje prikazuje tablica 3.

Tablica 3.

Projekcija efikasnosti gospodarstva Grada Dubrovnika za razdoblje 2005.-2020.

Kategorije	2004.	2005.	Indeks
1	2	3	4
Broj zaposlenih	9.000		
Ukupni prihod (000 kuna)	5.200.000		
Ukupni rashod (000)	4.600.000		
Konsolidirana dobit nakon oporezivanja (000 kn)	600.000		
Prosječna neto plaća (000 kn)	4.000		
Dobit po zaposlenom (000 kn)	67		
Koeficijent multiplikacije	Godišnja stopa	Godina 2015.	Godina 2020.
Zaposlenost	2,5%	1,2801	1,4483
Prihod	6,0%	1,7908	3,2071
Rashod	5,5%	1,7081	2,9178
Prosječna neto plaća	5,5%	1,7081	2,9178

Projektiranu efikasnost gospodarstva Grada Dubrovnika do 2020. godine moguće je ocijeniti kako slijedi:

- prosječnim godišnjim prirastom prihoda od 6% godišnje 2015. godine gospodarstvo Grada Dubrovnika dosegnut će ukupne prihode od 9,3 milijarde kuna, a 2020 gotovo 17 milijardi kuna
- gospodarska struktura Grada Dubrovnika već 2015. godine može ostvariti 1,4 milijardu kuna konsolidirane dobiti nakon oporezivanja što znači 126 tisuće kuna dobiti nakon oporezivanja po zaposlenom. Krajem 2020. godine isti će pokazatelji biti : 3, 2 milijardi kuna dobiti nakon oporezivanja što predstavlja 250 tisuća kuna dobiti nakon oporezivanja po zaposlenom
- prema predloženim koeficijentima multiplikacije(tablica 3) broj zaposlenih će se do 2020. povećati za više od 4 tisuće, a prosječna neto plaća utrostručiti u odnosu na 2005. godinu.

REDEFINICIJA GOSPODARSKOG KONCEPTA

REDEFINICIJA GOSPODARSKOG KONCEPTA (smjernice)

U dokumentu "Strateški okvir za razvoj 2006.-2013."¹⁴ naglašena je orijentacija u pravcu ravnomjernog razvoja Republike Hrvatske i uz obvezu države u tom pravcu istaknuta je uloga županija, gradova i općina. U istom smislu potencirana je i potreba novih organizacijskih i funkcionalnih koncepata, poglavito na području gospodarstva. U dokumentu "Polazne osnove za industrijsku politiku RH"¹⁵ naglašena je potreba nove organizacije i politike razvoja koja se treba temeljiti na proizvodnji vezanoj uz nove tehnologije i istraživanja razvoja, ali i na izmijenjenom organizacijskom ustroju gospodarstva. U tom su pogledu istaknuti novi organizacijski koncepti utemeljeni na trostrukom organizacijskom ustroju koji počiva na tako zvanim klasterima, industrijskim (gospodarski) okružjima i generičkim točkama. Prvi (klaster) vezan je za tehnološke i tržišne odrednice i razvijen je na kriteriju inozemnog tržišta, te stožernom utjecaju na nacionalno (lokalno) gospodarstvo, drugi (okrug) za regionalne sadržaje razvoja, i treći (generičke točke) za tehnološke inovacije i istraživanje.

Sukladno zastupljenom kriterijalnom sustavu Grad Dubrovnik neprijeporno ostvaruje kriterijalne uvjete najvišeg ranga značenja (inozemno tržište) na najmanje dva sektora: pomorstvu i turizam. Upravo zbog toga Grad i Županija bi trebali forsirati razvoj pomorskog turističkog klastera, koji bi uključio nacionalne sudionike (poljoprivredu, industriju, ali i otvorio prostor za procese klasterizacije na europskom i globalnom planu. Autonomni razvoj klastera što šireg obuhvata iznimno je važan, budući da se njime u budućoj neizostavnoj općoj klasterizaciji koja slijedi, ostvaruju pregovaračke i brojne druge prednosti.

¹⁴ Državni ured za strategiju razvoja Vlade RH

¹⁵ Dokument Ministarstva gospodarstva

Drugi oblik nove gospodarske organizacije, gospodarski okrug, na razini Grada i Županije mora koncentrirati gospodarske potencijale, ali i ostvariti socijalnu ravnotežu i održivi razvoj. Taj organizacijski koncept gospodarstva posebno je važan za razvoj Grada Dubrovnika zbog, s jedne strane iznimno velikog interesa kapitala za prostor Županije i Grada, i s druge strane rastućih teškoća i koje se time otvaraju, poglavito na području održivog razvoja i socijalno-ekonomske ravnoteže.

I konačno, treći oblik značio bi povezivanje lokalnog gospodarstva s obrazovnom i znanstvenom strukturom, što ima naglašenu važnost budući da Grad Dubrovnik programira ekspanzivni rast djelatnosti obrazovanja i visokog školstva.



UVOD

Turizam je, prema brojnim kriterijima, jedna od vodećih gospodarskih djelatnosti danas, što posebno vrijedi za receptivne turističke zemlje poput Hrvatske. Turizam je uz to u Hrvatskoj djelatnost s brojnim multiplikativnim učincima, istodobno on je značajan izvozni proizvod i generator zapošljavanja, s implikacijama na razvoj u ekonomskoj, socijalnoj, kulturnoj i ekološkoj sferi.

Turizam Dubrovnika čini jednu od najvrjednijih i najprepoznatljivijih turističkih destinacija na turističkom tržištu Sredozemlja, a s pravom se smatra biserom hrvatskog turizma. Turizam u Dubrovniku ima dugu povijesnu tradiciju koja se zasniva na iznimno vrijednim resursima: moru, priobalju s otocima, povoljnoj klimi, čistoći okoline, atraktivnim prirodnim resursima, te posebno vrijednoj kulturno-povijesnoj baštini. Istodobno ti potencijali čine osnovu razvoja dubrovačkog turizma.

Premda je turizam Dubrovnika, sa svim svojim potencijalima, dosegao značajnu razinu kvalitete, ratna i poratna, zbivanja ostavila su goleme posljedice na njegov razvoj¹⁶. Osim toga, brojne promjene na globalnom tržištu, kao i strukturni problemi samog dubrovačkog turizma, traže redefiniranje dosadašnjih planova razvoja, ali i utvrđivanje novih koncepcijskih i stratezijskih odrednica.

Njihov temeljni cilj je stvoriti stratezijska polazišta za razvoj kvalitetne turističke ponude konkurentne na svjetskom tržištu, te ostvarivanje optimalnih ekonomskih učinaka, uz poštivanje kriterija održivog razvoja.

¹⁶ Procjenjuje se da je u razdoblju od 1991. do 1995. godine zbog rata u Hrvatskoj turizam u Dubrovniku izgubio oko 1200 milijuna DEM prihoda. Izvor: Strategija razvoja Županije Dubrovačko-neretvanske. Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 2002. g., str. 30.

ANALIZA TEMELJNIH POKAZATELJA DOSADAŠNJEG RAZVOJA DUBROVAČKOG TURIZMA

ANALIZA STANJA HOTELSKIH I KOMPLEMENTARNIH SMJEŠTAJNIH KAPACITETA

Struktura smještajnih kapaciteta u Dubrovniku, prema podacima iz 2006. g., je sljedeća:

Tablica 1.

Struktura smještajnih kapaciteta

Godina	SMJEŠTAJNI KAPACITETI (broj postelja)								Ostalo	UKUPNO
	Hoteli	%	Kućanstva apartmani	%	Kampovi	%	Luke nautičkog turizma	%		
2001.	6.184	55	3.121	27	-	-	1.940	17	82	11.327
2002.	5.789	47	4.703	37	-	-	1.940	16	-	12.432
2003.	6.167	44	5.468	39	498	3	1.940	14	-	14.073
2004.	7.540	47	6.071	38	498	3	1.940	12	93	16.142
2005.	9.136	42	9.059	41	1.621	7	1.940	9	165	21.921
2006.	8.839	45	7.216	37	1.681	8	1.940	9	373	19.676

Izvor: Promet turista u primorskim gradovima i općinama; DZS 2002-2006; Turistička zajednica Grada Dubrovnika 2007; vlastiti izračun autora

Iz strukture smještajnih kapaciteta razvidno je da se najveći broj postelja nalazi u hotelima, privatnim kućama i apartmanima. U promatranom razdoblju došlo je do značajnog povećanja smještajnih kapaciteta u privatnim kućama i apartmanima, dok je u hotelima ostvaren tek neznatan porast. To je razumljivo s obzirom na činjenicu prema kojoj još uvijek nisu obnovljeni ratom uništeni hoteli (Belvedere, Libertas, Plat, Orlando i dr.). Stoga je sadašnji broj smještajnih kapaciteta u hotelima još uvijek ispod razine prema predratnom razdoblju. Pozitivni pomaci učinjeni su u podizanju kvalitete hotelskih smještajnih kapaciteta.

Tablica 2.

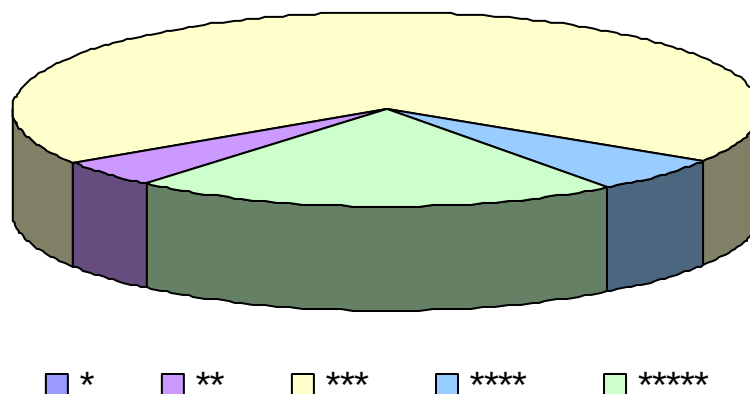
Struktura vrsta smještaja za hotele 2006. g.

Kategorija	Broj objekata	Redovni ležajevi	Pomoćni ležajevi	Ukupno ležajevi	%
*	1	0	0	0	0,0%
**	4	399	6	405	4,6%
***	25	5.485	479	5.964	68,1%
****	5	526	27	553	6,3%
*****	7	1.698	137	1.835	21,0%
UKUPNO	42	8.108	649	8.757	100,0%

Izvor: Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Graf 1.

Struktura vrsta smještaja za hotele 2006.g. po kategorijama



Najveći broj hotelskih objekata ima tri zvjezdice (25), što čini 68%, zatim pet hotela je sa četiri zvjezdice, što čini 6%, i sedam hotela sa pet zvjezdica ili 21%.

Kvaliteta hotelskih kapaciteta može se ocijeniti zadovoljavajućom u odnosu na strukturu današnje turističke potražnje. Međutim, raznovrsnost hotelskih sadržaja nije u skladu sa zahtjevima klijentele visoke platežne moći. Broj hotelskih objekata nije zadovoljavajući prema postojećoj i budućoj dinamici turističke potražnje, posebno u vršnoj sezoni. U budućem razvoju turizma, obnova, izgradnja i privatizacija devastiranih hotelskih objekata te izgradnja novih turističkih sadržaja treba postati prioritet turističke politike Dubrovnika.

Tablica 3.

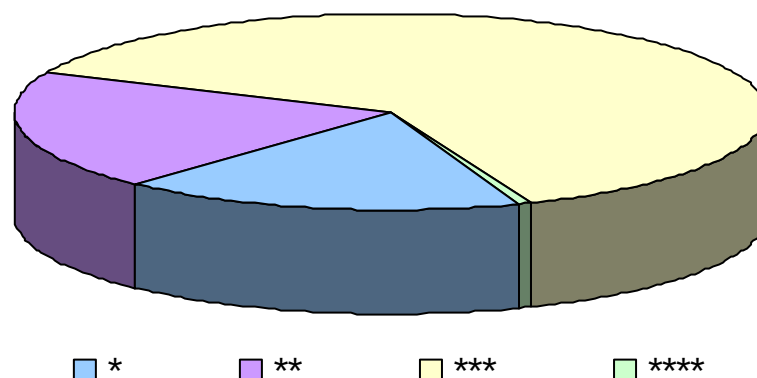
Struktura vrsta smještaja za privatni smještaj 2006. g.

Kategorija	Broj objekata	Redovni ležajevi	Pomoćni ležajevi	Ukupno ležajevi	%
*	367	1.083	29	1.112	17,5%
**	410	1.132	127	1.259	19,8%
***	792	3.419	546	3.965	62,2%
****	7	28	8	36	0,6%
UKUPNO	1.576	5.662	710	6.372	100,0%

Izvor: Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Graf 2.

Struktura vrsta smještaja za privatni smještaj 2006.g. po kategorijama



Drugi po veličini su smještajni kapaciteti u privatnom smještaju. Veličina kapaciteta u kućama za odmor i apartmanima nadilazi postojeću turističku potražnju. S obzirom na izrazito nizak stupanj iskorištenja tih kapaciteta (tablica 7), trebalo bi istražiti odnose između postojeće i potencijalne turističke potražnje za ovim kapacitetima i postojeće strukture smještajnih kapaciteta u privatnom smještaju.

Ovdje su naročito potrebna poboljšanja kvalitete u pogledu novih sadržaja.

Različitim mjerama turističke politike trebalo bi djelovati na smanjenje izrazite sezonalnosti poslovanja u toj domeni.

ANALIZA ISKORIŠTENJA SMJEŠTAJNIH KAPACITETA

Tablica 4.

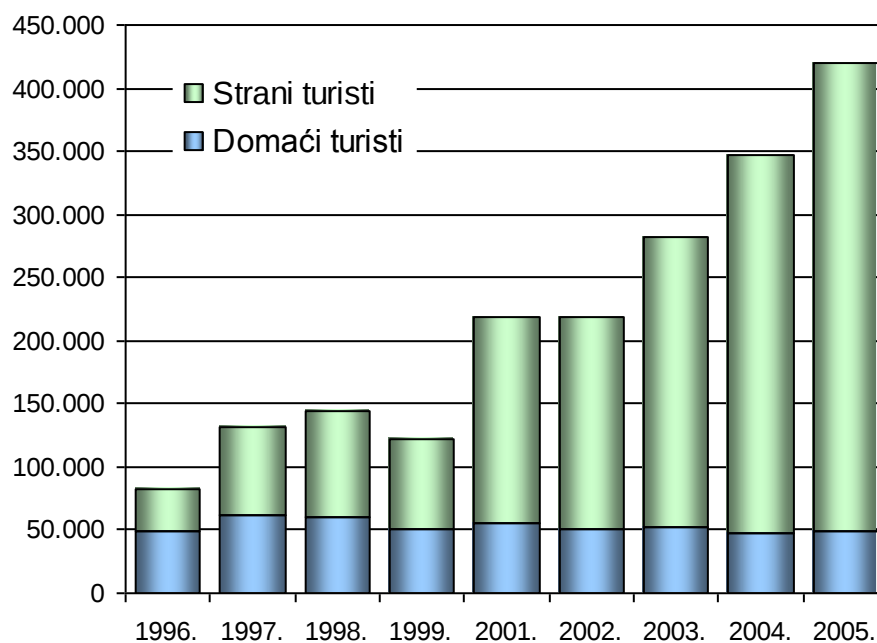
Broj turista u Dubrovniku

Godina	Turisti	Domaći turisti	Strani turisti	% domaćih turista	% stranih turista
1996.	81.928	48.484	33.444	59	41
1997.	130.977	62.233	68.744	48	52
1998.	143.924	60.745	83.179	42	58
1999.	121.866	50.370	71.496	41	59
2001.	218.007	54.809	163.198	25	75
2002.	218.352	50.348	168.004	23	77
2003.	282.563	51.793	230.770	18	82
2004.	346.261	47.303	298.958	14	86
2005.	420.048	49.835	370.213	12	88

Izvor: Promet turista u primorskim gradovima i općinama. DSZ 1997-2006; i izračun autora.

Graf 3.

Broj turista u Dubrovniku



Analiza broja turista u Dubrovniku u razdoblju od 1996. do 2005. godine pokazuje stalan rast broja turista, osobito u hotelskom smještaju. Ukupan broj turista u tom razdoblju povećao se oko pet puta i približio se turističkom prometu ostvarenom u rekordnoj 1987. godini (Statistički ljetopis 1987.). U poratnom razdoblju ostvaren je značajan rast stranih turista, sa 41% u 1996. godine porastao je na 88% 2005. godine. Rezultat je to prvenstveno globalnog pozicioniranja dubrovačkog turizma i tomu pratećih njihovih kvalitativnih promjena.

OSTVARENI BROJ NOĆENJA U DUBROVNIKU U RAZDOBLJU 1996.-2005. GODINE

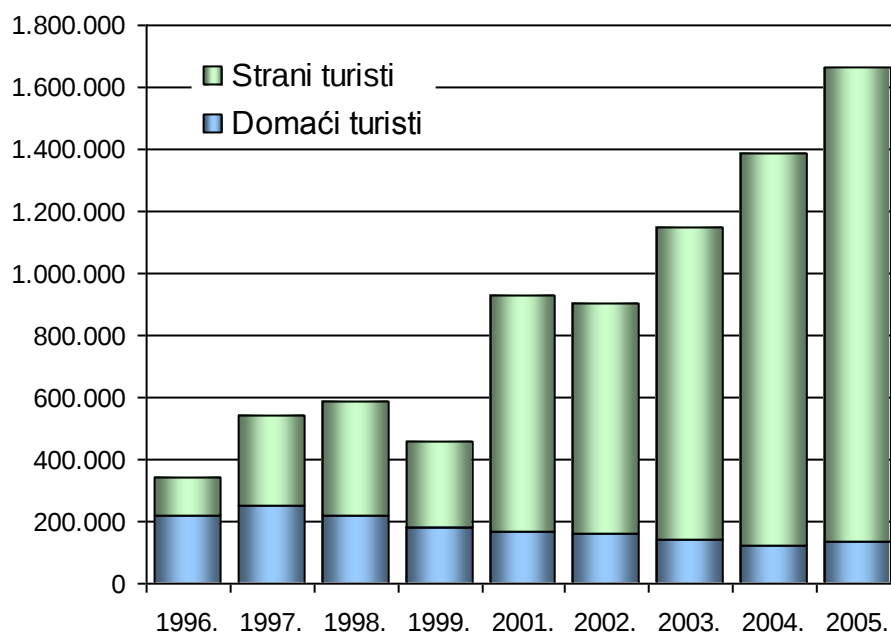
Tablica 5.

Broj noćenja u Dubrovniku

Godina	Noćenja	Domaći turisti	Strani turisti	% domaćih turista	% stranih turista
1996.	342.306	221.925	120.381	64	36
1997.	550.662	254.119	286.543	48	52
1998.	585.554	217.823	367.731	37	63
1999.	458.726	180.897	277.829	39	61
2001.	928.607	167.763	760.844	18	82
2002.	904.757	159.066	745.691	18	82
2003.	1,151.155	142.946	1,008.209	12	88
2004.	1,385.502	123.143	1,262.359	9	91
2005.	1,665.732	138.655	1,527.077	8	92

Izvor: Promet turista u primorskim gradovima i općinama. DSZ 1997-2006; i izračun autora.

Broj noćenja u Dubrovniku



Analiza ostvarenih noćenja pokazuje visoku stopu rasta u promatranom razdoblju. Ostvareni broj noćenja 2005. godine u odnosu na 1996. povećao se gotovo pet puta, što je u skladu s porastom broja turista. Međutim valja naglasiti da se značajniji rezultati ostvaruju tek od 2001. godine, kada je obnovljen i stavljen u funkciju veći broj hotelskih kapaciteta, uništenih ili devastiranih za vrijeme rata. Naravno, tomu je poglavito pridonijela privatizacija, budući da su njome ubrzani procesi obnove i unapređenja kvalitete hotelskih kapaciteta.

U strukturi ostvarenih noćenja prevladavaju sukladno broju turista strana noćenja, koja se približavaju prijeratnim rezultatima, dok su ostvarena noćenja domaćih turista i u apsolutnom i u relativnom padu.

ANALIZA SEZONALNOSTI DUBROVAČKOG TURIZMA

Na temelju ostvarenog turističkog prometa po mjesecima tijekom 2006. godine, izvršena je analiza iskorištenja smještajnih kapaciteta u hotelima, privatnom smještaju, te u marinama, koji zajedno imaju dominantnu ulogu u strukturi ukupnih smještajnih kapaciteta (tablica 6).

Analiza ostvarenih noćenja u hotelskom smještaju pokazuje da se 74% ukupnih noćenja ostvaruje u glavnoj turističkoj sezoni (V. – IX. mjesec). Najpotpunije iskorištenje smještajnih kapaciteta ostvaruje se u srpnju, kolovozu i rujnu. U razdoblju od siječnja do travnja, te od listopada do prosinca u hotelskom smještaju ostvaruje se prosječno iskorištenje smještajnih kapaciteta ispod 50%, što naravno ne osigurava profitabilno poslovanje.

Glavne smjernice turističke politike trebalo bi biti okrenute u pravcu potpunijeg iskorištenja kapaciteta u pred i posezoni, što traži brojne promjene u strukturi i kvaliteti turističke ponude.

Tablica 6.

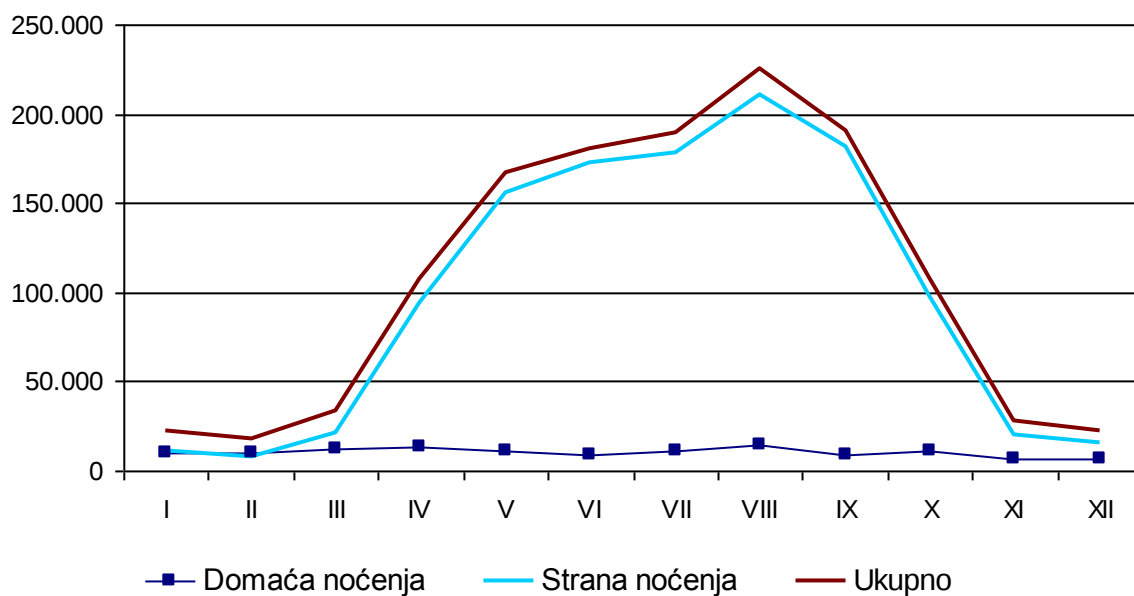
Pregled noćenja turista po mjesecima u Razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za hotele

Mjesec	Domaći	Strani	% domaćih turista	% stranih turista	Ukupno	% udjela	% iskorištenosti
Siječanj	10.609	11.403	48,2%	51,8%	22.012	1,7%	9,0%
Veljača	10.590	7.870	57,4%	42,6%	18.460	1,4%	8,3%
Ožujak	12.348	21.804	36,2%	63,8%	34.152	2,6%	13,9%
Travanj	13.881	93.670	12,9%	87,1%	107.551	8,3%	45,5%
Svibanj	11.651	155.574	7,0%	93,0%	167.225	12,9%	67,9%
Lipanj	8.473	172.183	4,7%	95,3%	180.656	14,0%	75,4%
Srpanj	11.375	178.565	6,0%	94,0%	189.940	14,7%	76,4%
Kolovoz	14.968	210.294	6,6%	93,4%	225.262	17,4%	90,6%
Rujan	8.768	181.542	4,6%	95,4%	190.310	14,7%	79,1%
Listopad	10.692	97.275	9,9%	90,1%	107.967	8,3%	43,4%
Studen	6.888	20.694	25,0%	75,0%	27.582	2,1%	11,5%
Prosinac	6.772	15.582	30,3%	69,7%	22.354	1,7%	8,9%
UKUPNO	127.015	1.166.456	9,8%	90,2%	1.293.471	100,0%	44,1%

Izvor: Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Grafikon 5.

**Pregled noćenja turista po mjesecima
u razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za hotele**



Pregled ostvarenih noćenja turista u privatnom smještaju pokazuje da se u glavnoj sezoni (VI. – IX. mjesec) ostvaruje 89% ukupnih noćenja (tablica 7.). Prosječno iskorištenje iznosi tek 35,4%, što teško može osigurati profitabilno poslovanje, osobito u pred i posezoni. Međutim, ti pokazatelji upućuju na potrebu promjena u ponudi, što treba rezultirati bitno boljim ekonomskim performansama.

Tablica 7.

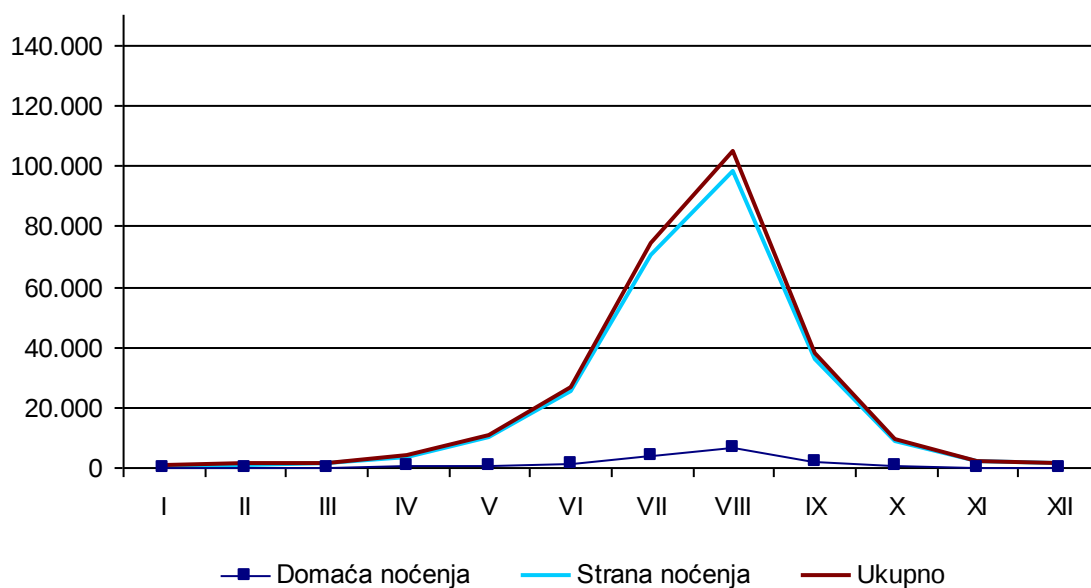
**Pregled noćenja turista po mjesecima u
razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za privatni smještaj**

Mjesec	Domaći	Strani	% domaćih turista	% stranih turista	Ukupno	% udjela	% iskorištenosti
Siječanj	188	550	25,5%	74,5%	738	0,3%	0,5%
Veljača	53	987	5,1%	94,9%	1.040	0,4%	0,7%
Ožujak	159	1.245	11,3%	88,7%	1.404	0,5%	0,9%
Travanj	345	3.416	9,2%	90,8%	3.761	1,4%	2,4%
Svibanj	711	9.928	6,7%	93,3%	10.639	3,9%	6,4%
Lipanj	1.484	25.044	5,6%	94,4%	26.528	9,7%	16,2%
Srpanj	4.041	70.539	5,4%	94,6%	74.580	27,2%	43,1%
Kolovoz	6.694	98.316	6,4%	93,6%	105.010	38,3%	60,1%
Rujan	1.940	35.996	5,1%	94,9%	37.936	13,8%	22,3%
Listopad	495	8.564	5,5%	94,5%	9.059	3,3%	5,2%
Studen	263	1.673	13,6%	86,4%	1.936	0,7%	1,1%
Prosinac	279	1.306	17,6%	82,4%	1.585	0,6%	0,9%
UKUPNO	16.652	257.564	6,1%	93,9%	274.216	100,0%	13,3%

Izvor: Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Grafikon 6.

**Pregled noćenja turista po mjesecima u
razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za privatni smještaj**



Pregled noćenja turista po mjesecima ostvaren u marini pokazuje također visoku sezonalnost turističkog prometa. Najveći turistički promet ostvaruje se u razdoblju od svibnja do rujna, tj. u glavnoj turističkoj sezoni (90%). Razumljivo i ovdje se radi o niskom korištenju kapaciteta, ali i mogućnostima koje njihova veća iskoristivost otvara.

Iako luke nautičkog turizma ostvaruju u glavnoj sezoni preko 80% iskorištenja vezova (Statistički ljetopis 2005. g., Nautički turizam), postoje značajne rezerve za povećanje turističkog prometa u nautičkom turizmu izvan glavne turističke sezone.

Tablica 8.

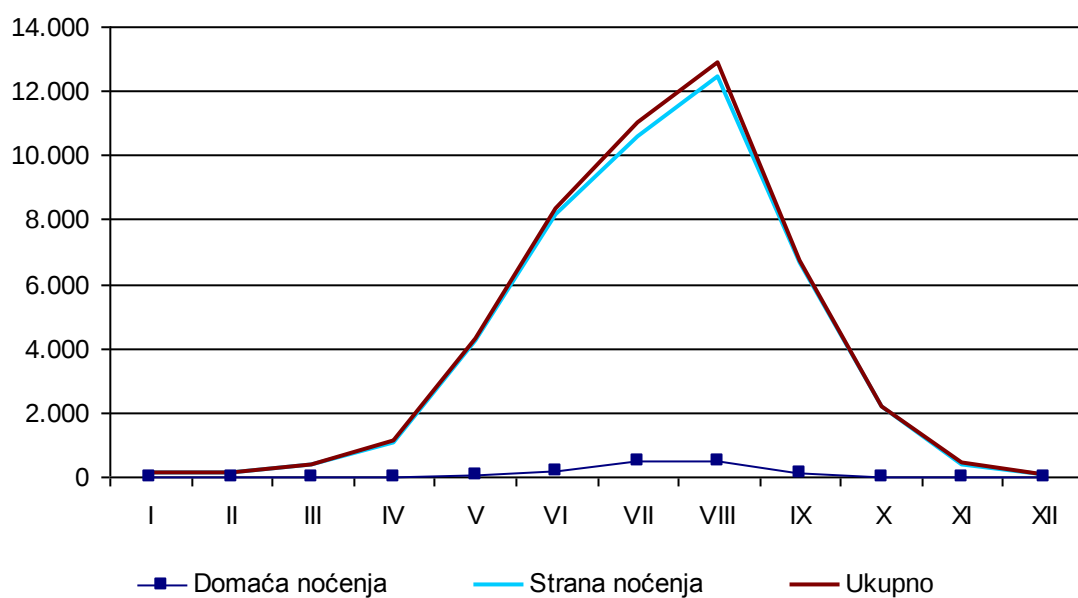
**Pregled noćenja turista po mjesecima u
Razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za marine**

Mjesec	Domaći	Strani	% domaćih turista	% stranih turista	Ukupno	% udjela	% iskorištenosti
Siječanj	11	136	7,5%	92,5%	147	0,3%	1,1%
Veljača	10	126	7,4%	92,6%	136	0,3%	1,1%
Ožujak	14	367	3,7%	96,3%	381	0,8%	2,8%
Travanj	15	1.086	1,4%	98,6%	1.101	2,3%	8,2%
Svibanj	74	4.218	1,7%	98,3%	4.292	9,0%	31,1%
Lipanj	168	8.174	2,0%	98,0%	8.342	17,5%	62,5%
Srpanj	476	10.557	4,3%	95,7%	11.033	23,1%	74,1%
Kolovoz	486	12.422	3,8%	96,2%	12.908	27,0%	86,7%
Rujan	98	6.652	1,5%	98,5%	6.750	14,1%	46,9%
Listopad	31	2.177	1,4%	98,6%	2.208	4,6%	14,8%
Studen	16	391	3,9%	96,1%	407	0,9%	2,8%
Prosinac	6	76	7,3%	92,7%	82	0,2%	0,6%
UKUPNO							

Izvor: Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Grafikon 7.

**Pregled noćenja turista po mjesecima u
Razdoblju od 01/2006 do 12/2006 za marina**



TRENDOVI NA MEĐUNARODNOM TURISTIČKOM TRŽIŠTU

Turizam djeluje u sustavu izrazito brzih promjena na koja utječu ne samo globalna kretanja u svjetskom gospodarstvu, već i sveopća društvena kretanja, suvremena demografska kretanja i političke promjene. Na turizam sve izrazitiji utjecaj ima moderna tehnologija te klimatske promjene. Jedan od najuočljivijih trendova suvremenog turizma svakako je njegov stalan rast i izrazita dinamičnost promjena. Turizam nije samo vodeća «industrija» u svijetu, već je i aktivnost koja bilježi najbrže stope rasta u svjetskom gospodarstvu. Međutim, iz godine u godinu na svjetskom turističkom tržištu raste broj novih destinacija, pa konkurencija među njima postaje sve žešća. Razlog je tome i višak smještajnih kapaciteta u odnosu na potražnju. Stoga su sve destinacije u svijetu kontinuirano suočene s izazovom popunjavanja smještanih kapaciteta i održavanjem ili poboljšanjem svoje konkurentske pozicije na međunarodnom turističkom tržištu.

Analiza dosadašnjeg razvoja turizma u Dubrovniku potvrđuje da se Dubrovnik danas nalazi pred sljedećim izazovima:

- 1) Kako svoje komparativne prednosti pretočiti u konkurentske prednosti?
- 2) Kako osigurati popunjenost smještajnih kapaciteta, odnosno povećati njihovu iskorištenost na godišnjoj razini?
- 3) Kako upravljati rastom koji neće ugroziti budućnost razvoja turizma u Dubrovniku?
- 4) Kako upravljati održivim razvojem turizma?
- 5) Kako se pozicionirati na međunarodnom tržištu?

Iako Dubrovnik raspolaže izuzetno vrijednim prirodnim i antropogenim resursima te odgovarajućim smještajnim objektima (što ga uvrštava u najprepoznatljivije turističke destinacije na Sredozemlju), sve to više ne jamči mogućnost kvalitetnog razvoja turizma u budućnosti. Naime, istraživanja turističke potražnje na međunarodnom turističkom tržištu potvrđuju da je turistima danas postalo važnije **kako provesti nezaboravan odmor**, nego gdje ga provesti.

U tom kontekstu prirodne i antropogene resurse, komunikacijsku infrastrukturu (dostupnost destinacije), objekte za smještaj, zabavu, rekreaciju i trgovine, sigurnosne elemente te cijene turističkih usluga treba sagledavati kao osnovne elemente atraktivnosti koji su nužni za razvoj svake turističke destinacije. Ono što pak destinaciju diferencira na sve zahtjevnijem međunarodnom turističkom tržištu su konkurentske prednosti koje se odnose na sposobnost turističke destinacije da efikasno koristi svoje atraktivne resurse.

Iskorištenost smještajnih kapaciteta u Dubrovniku pokazuje da se hotelski kapaciteti koriste ispod europskog prosjeka koji, prema podacima UNWTO za 2006. godinu, iznosi 69,2% . I kad se uspoređuju stope iskorištenosti hotelskih kapaciteta u nekim gradovima, poput Barcelone, Venecije ili Atene, Dubrovnik još više zaostaje. Već površna gospodarska usporedna analiza pokazuje kako se u slučaju Dubrovnika radi o relativno velikim hotelskim objektima, odmorišnog tipa, koji međutim imaju nedovoljnu ponudu sportskih i rekreacijskih sadržaja.

U strukturi hotelskih gostiju na dubrovačkom području prevladavaju turisti koji dolaze organizirano (putem turoperatora ili turističkih agencija) te oni čine oko 80% svih hotelskih gostiju (prema istraživanju Instituta za turizam i Horwath Consultinga). Radi se uglavnom o angažiranju hotelskih kapaciteta na principu alotmanskog ugovora, što organizatoru putovanja ostavlja mogućnost da kapacitete u ugovorenom roku otkaže, ukoliko ih ne uspije plasirati na tržištu. S obzirom da preko 90% hotelskih gostiju čine stranci, to znači da hoteli u Dubrovniku uvelike ovise o inozemnim organizatorima putovanja.

Struktura smještajnih kapaciteta na Sredozemlju, pa tako i na dubrovačkom području je takva da jednostavno ovisi o turoperatorima. I dok su mnogi skloni ustvrditi da su turoperatorima glavni krivci za rast klijentele niže platežne sposobnosti, praksa razvoja mnogih destinacija u svijetu pokazuje kako je destinacija ta koja ponuđenim mogućnostima određuje kategoriju potrošača, a ne sama cijena aranžmana. Kad destinacija postigne željenu kvalitetu, u pravilu uspostavlja adekvatan omjer vrijednosti za cijenu i na tržištu uspijeva pronaći klijente one kupovne moći kojoj je turistički proizvod svojom ukupnom kvalitetom «dorastao». Voditi se idejom da se samo izgradnjom kapaciteta visoke kategorije može privući klijente visoke platežne moći, promašena je teza.

Razumljivo, valja imati ipak na umu i činjenicu, da su svjetski turistički tokovi danas pod velikim utjecajem vertikalno integriranih turoperatorskih koncerna koji usmjeravaju turističku potražnju prema onim destinacijama za koje je zainteresiran kapital koji te koncerne podržava. Tako vodeći turoperatorski koncerni danas ne samo da kontroliraju vodeća emitivna turistička tržišta, već vlasništvom i suvlasništvom smještajnih kapaciteta u mnogim destinacijama svoju dominaciju proširuju i na ta tržišta. Logika poslovanja nalaže da u takvim situacijama turoperator potražnju usmjeravaju prema onim destinacijama u kojima su sami involvirani vlastitim kapitalom, a destinacije izvan tog „začaranog kruga“ na margini su njihova interesa.

Treba stoga upozoriti i na opasnost da Dubrovnik, predstavljen kao kulturno-povijesni turistički brand, ne postane samo atrakcija turistima-izletnicima iz cijenom dostupnijih destinacija u okruženju, u kojima vodeći turoperator pronalaze bolji odnos vrijednosti za cijenu, što nosi sobom opasnost odlijeva prihoda u te destinacije. Na to već upozoravaju rezultati prema istraživanju Svjetskog ekonomskog foruma (WEF), koji govore kako Hrvatska po bogatstvu kulturnih i nacionalnih dobara zauzima visoko 11. mjesto, ali po ocjeni se povoljnog okruženja za razvoj poslovanja nalazi tek na 40. mjestu.

Potrebno je naglasiti, da se turizam ni u jednoj destinaciji ne može uspješno razvijati kao monokulturna djelatnost, već se konkurentnost turizma postiže kroz konkurentnost ukupnog gospodarstva na turističkom tržištu. Stoga za uspjeh turizma na području Dubrovnika presudni su elementi razvoj poljoprivrede (ponuda zdrave hrane iz zaleđa, otoka), ribarstva, trgovine (turizam ipak predstavlja akt demonstrativne potrošnje), osiguranje obrazovanog osoblja, zadržavanje lokalnog stanovništva u povijesnoj gradskoj jezgri. Tu orijentaciju moguće je upotpuniti različitim djelatnostima na otocima dubrovačkog akvatorija. Otoci stoga moraju osigurati kvalitetan turistički razvoj baziran na čistoći mora i okoliša, na ribarstvu, poljoprivrednoj proizvodnji zdrave hrane i autohtonih proizvoda (maslinarstvo, vinarstvo, voćarstvo). Međutim, u strategiji razvoja dubrovačkih otoka posebno je važno poštovati kriterije održivog razvoja.

«Temeljni cilj turističkog razvoja nije ulaganje stranog kapitala nego osiguranje opstanka živih ljudi na otocima».¹⁷

Na međunarodnom turističkom tržištu događaju se iznimno velike promjene ne samo u kvantitativnom smislu rasta turističkog prometa, već se sve više intenziviraju promjene u kvalitativnom smislu. Već se duži niz godina na vodećim emitivnim turističkim tržištima

¹⁷ Strategija razvoja Županije dubrovačko-neretvanske, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 2002., str. 71

svijeta uočava trend polarizacije turističkog tržišta potražnje, što je općenito rezultat polarizacije suvremenog društva na dvije kategorije stanovništva: «bogate novcem i siromašne vremenom», odnosno «materijalno siromašne s obiljem slobodnog vremena». Tako se turistička potražnja sve više polarizira na dvije kategorije potrošača: 1) one koji traže visoku kvalitetu usluga i 2) one kojima je važno da usluge kupe po niskim cijenama. Rečeno postavlja nove zahtjeve pred turističke destinacije, ali i pred vodeće organizatore putovanja u svijetu. Strukturne promjene na turističkom tržištu sve su uočljivije, naime tržište organiziranih putovanja kakvo smo poznavali do 2000. godine temeljito se promijenilo. Standardni turistički aranžmani, glavni proizvod turopoperatora, počeli su stagnirati. Turopoperatori, kao jedni od najjačih i najutjecajnijih subjekata na turističkom tržištu, vrlo se brzo prilagođavaju promijenjenim zahtjevima suvremenih klijenata, pa omogućavaju puno više fleksibilnosti u kreiranju aranžmana i nastoje se maksimalno prilagoditi individualnim željama svojih klijenata. U tome im nova tehnologija daje šire mogućnosti za pružanje brže, profesionalnije i kvalitetnije usluge klijentima.

Istraživanja na vodećim emitivnim tržištima pokazuju, da udio organiziranih putovanja u svijetu raste i da će se taj trend u narednim godinama još više intenzivirati. Razloge prije svega treba tražiti u sigurnosti putovanja koju organizatori putovanja pružaju klijentima i u njihovoj brznoj prilagodbi novim zahtjevima turističke potražnje. To znači da turističke destinacije trebaju postati svjesne ne samo promjena u zahtjevima suvremenih potrošača, već i promjena koje se događaju kod kanala distribucije na tržištu. Klijenti traže drugačiji proizvod i drugačije se ponašaju na odmoru, što turističke destinacije prisiljava na strukturne promjene i promjene u ponuđenim kapacitetima. Povezano s time, destinacije i smještajni kapaciteti moraju se danas znatno brže repositionirati na tržištu.

S obzirom da se turistička ponuda Dubrovnika orijentira na segment potrošača koji traže visoku kvalitetu usluga, nužno je uočiti trendove turističke potražnje tog dijela klijentele.

Iz analize dosadašnjeg razvoja turizma u Dubrovniku i njene komparacije s globalnim trendovima razvidno je, da nisu dovoljno dobro iskorišteni potencijali kojima destinacija raspolaže. Na to upućuju stope iskorištenosti kapaciteta smještaja hotela u Dubrovniku koje tek prelaze nekih 50-ak posto u osnovnim smještajnim kapacitetima, dok su u komplementarnim kapacitetima i znatno niže. Analize kretanja svjetskog turističkog tržišta pokazuju da turističke destinacije koje su se okrenule «industriji doživljaja» bilježe znatno više stope rasta od onih čiji se «brand» vezuje samo na faktore atraktivnosti, bilo da se radi o prirodnim ili antropogenim faktorima. Da bi turistička destinacija optimalno iskoristila svoje komparativne prednosti, u strategiju razvoja mora implementirati doživljaje vezane uz specijalne događaje (events), odnosno mora kreirati «event portfolio» koji će omogućiti postizanje zadanih ciljeva. Turistički doživljaj zbroj je nezaboravnih specijalnih doživljaja.

Dubrovnik se trenutno nalazi u fazi korištenja „eventa“ kao dodatka standardnoj turističkoj ponudi (sa izuzetkom Dubrovačkih ljetnih igara). Međutim, to nije dostatno. Pozitivan pomak k tom cilju je npr. projekt golfa u Dubrovniku, odnosno «Projekt izgradnje golfa na Srđu» 2007. g.. Prema Projektu golfa osigurano je zemljište pretežno u privatnom vlasništvu, a u pripremi je projektna dokumentacija i druge pripremne radnje. Uz golf gradit će se i turističko naselje sa cca 1800 ležajeva visoke kategorije. Novi Projekt golfa trebao bi osigurati: izgradnju novih turističkih sadržaja; preduvjete za produženje turističke sezone; novo zapošljavanje; razvoj komplementarnih djelatnosti, te promociju Dubrovnika kao nove golf destinacije u svijetu.

Specijalni događaji („eventi“) moraju postati turistički proizvod posebno dizajniran za turiste. Uspješne turističke destinacije, uz sve rečeno, koriste ovaj koncept ponude da bi se diferencirale na tržištu, da bi kreirale ili ojačale svoj image, odnosno da bi destinaciji dale prepoznatljiv i jedinstven brand.

SMJERNICE ZA RAZVOJ DUBROVAČKOG TURIZMA

Istraživanja u turizmu pokazuju da ulaganje u višu kvalitetu turističke ponude osigurava i veću profitabilnost na svim razinama turističke djelatnosti. Polazeći od tih spoznaja moguće je utvrditi globalne smjernice budućeg razvoja dubrovačkog turizma pomoću odgovarajuće SWOT analize. U ovoj fazi studije nije moguće izvršiti ponderiranje odgovarajućih kriterija iz SWOT analize, nego samo navesti važnije prednosti, prilike, slabosti i prijetnje budućih smjernica razvoja turizma.

1) *PREDNOSTI:*

- Optimalna valorizacija prirodnih ljepota mora, obale i otoka.
- Ekološki čisto prirodno okruženje.
- Geoprometni položaj (zračna luka, pomorski putovi, buduća nova autocesta).
- Izuzetno bogata i očuvana kulturno-povijesna baština.
- Kvalitetni hotelsko-ugostiteljski kapaciteti.
- Tradicija i kultura turizma Dubrovnika.
- Prepoznatljivost Dubrovnika na međunarodnom turističkom tržištu.

2) *PRILIKE:*

- Povećani interes emitivnih tržišta za Dubrovnik.
- Kvaliteta i atraktivnost prirodnog prostora.
- Autentičnost turističke ponude.
- Rast individualno organiziranih putovanja.
- Specifični oblici turizma i turističke ponude: nautički, M.I.C.E. turizam, kulturni, sportsko-rekreacijski (napose golf), wellness, izletnički i dr.
- Ulazak Hrvatske u Europsku Uniju.

3) *SLABOSTI:*

- Nedovršeni procesi privatizacije hotela i drugih turističkih kapaciteta.
- Uništeni hotelski kapaciteti dubrovačkog turizma.
- Slabosti prometne infrastrukture u vršnoj sezoni.
- Sezonalnost dubrovačkog turizma.
- Visoke cijene proizvoda i usluga (odnos vrijednosti za novac).
- Visoki troškovi života.
- Nedostatak stručnih kadrova.

4) *PRIJETNJE:*

- Ekološki problemi zagađenja mora, obale, otoka i okoliša.
- Neadekvatna komunalna infrastruktura.
- Visoke cijene zemljišta, nekretnina te investicija.
- Pretjerana koncentracija turističkog prometa u ljetnoj sezoni.
- Neadekvatna turistička politika.

Na temelju ovih spoznaja moguće je postaviti buduće smjernice razvoja turizma Dubrovnika:

- Podizanje kvalitete usluga u svim segmentima turističke ponude kako bi ona korespondirala s image-om i «vrijednošću za novac»;
- U planovima razvoja turizma poštivati kriterije održivog razvoja;
- Zaštita, obnova i održavanje kulturno-povijesne baštine (nužnost uključivanja svih subjekata vezanih uz turizam);
- Očuvanje i zaštita korištenja prirodnih resursa (more, obala, otoci);
- Obnova i izgradnja uništenih i devastiranih turističkih objekata u domovinskom ratu;
- Inoviranje postojećih hotelsko-ugostiteljskih objekata i podizanje na višu razinu kvalitete;
- Izgradnja novih turističkih objekata i sadržaja u dubrovačkom zaleđu;
- Razvoj specifičnih oblika turizma i turističke ponude (M.I.C.E., kulturni, nautički, sportsko-rekreacijski);
- Razvoj novih sadržaja turističke ponude, posebno izvan sezone (golf, wellness, fitness, zdravstveno-preventivna ponuda i dr.);
- Izgradnja novih smještajnih kapaciteta i ugostiteljskih objekata striktno u skladu s važećim prostornim planovima i novim GUP-om;
- U nove turističke objekte uključiti hotelske lance i turoperatore;
- Uređenje vlasničkih odnosa i okončanje procesa privatizacije hotela;
- Proširenje i adaptacija postojeće komunalne i prometne infrastrukture;
- Kontrola izletničkog turističkog prometa, posebno tijekom glavne sezone;
- Unapređenje odnosa domicilnog stanovništva i turista;
- Koordinacija aktivnosti svih turističkih subjekata na razini turističke destinacije Dubrovnik;
- Usklađivanje turističke politike na razini države, županije i Grada Dubrovnika;
- Subvencija države u izgradnju prometne infrastrukture;

- Investiranje u obrazovanje i permanentnu edukaciju postojećih i budućih stručnih kadrova na svim razinama turističke djelatnosti;
- U planovima razvoja turizma Dubrovnika koristiti moguće oblike javno-privatnog partnerstva;
- Strategiju razvoja turizma ugraditi u dugoročne planove, studije i projekte za realizaciju razvoja turizma;
- U politici cijena turističkih usluga respektirati kretanja cijena konkurencije na regionalnom i globalnom tržištu;
- Koordinacija promotivnih aktivnosti na globalnom turističkom tržištu.

**NAZNAKE TEMELJNIH PRAVACA
RAZVOJA GOSPODARSKIH DJELATNOSTI**

NAZNAKE TEMELJNIH PRAVACA RAZVOJA GOSPODARSKIH DJELATNOSTI

Slijedom načela o gradu promotoru, struktura i pravci razvoja gospodarskih djelatnosti u ovom su programu tek naznačeni. Naime, polazilo se od stajališta kako je taj razvoj interes investitora na prvom mjestu, odnosno kako u okviru tog interesa grad tek određuje svoj interes u pogledu javnog dobra i uvjeta koje to dobro prema prirodi stvari veže uz sebe.

Poljodjelstvo

Razvoj poljodjelstva u Gradu Dubrovniku obilježiti će u nastupajućem razdoblju najviši oblici organizacijskih, znanstveno-istraživačkih i edukativnih djelatnosti povezanih s bazom poljodjelske proizvodnje na području Županije. Istodobno potražnju (tržište) će determinirati rast standarda i njihove izmijenjene prehrambene navike kao i turistički promet svojim obujmom i strukturom. Naravno i poštujući kriterij gospodarske multiplikativnosti razvoj poljodjelske proizvodnje sve više će biti orijentiran u pravcu lokalnog tržišta s punim respektom globalnog kriterijanog sustava. Značajna komparativna prednost je mogućnost razvitka ekološke poljoprivrede i proizvodnje zdrave hrane.

Prerađivačka industrija

Proces daljnjeg jačanja tercijarizacije isključuje i po sadržaju i po funkciji reindustrijalizaciju. Njen razvoj bliže će obilježiti obrtnička djelatnost uglavnom orijentirana u pravcu turističke ponude. Razumljivo, proces reindustrijalizacije na području Županije u potpunosti mora korespondirati potrebama grada, ali i turističkim zahtjevima na lokalnom tržištu.

Energetika

Problemi energetike na području Grada Dubrovnika u promatranom razdoblju do 2020. godine očitovati će se preko pitanja potrošnje. Moguće je očekivati s obzirom na postojeći stupanj potrošnje kako će se njen rast kretati na razini iznad prosječnog gospodarskog rasta, predvidivo stopom od 6,3-6,5% prosječno godišnje. Naravno, već danas se moraju uzeti u obzir i strukturne promjene u potrošnji (plinifikacija), što će naravno u okviru cjelovitog energetskeg programa zemlje, tražiti u budućnosti značajne prilagodbe.

Graditeljstvo

Kao djelatnost značajnih multiplikativnih učinaka, graditeljstvo ima prema definiciji istaknuto mjesto u gospodarskoj strukturi na gotovo svim razinama. Iako je njegov značaj u prvom redu kao prateće gospodarske djelatnosti. Graditeljstvo se razvija na području Dubrovnika kao djelatnost lokalnog značenja koju karakteristiku će zadržati i u budućnosti, razumljivo poštujući proces brže modernizacije.

Trgovina

Rast trgovinske djelatnosti i na ovom području bio je iznimno brz i sa značajnim strukturnim promjenama u pravcu stvaranja veletrgovina. Međutim, u nastupajućem se razdoblju predviđa sporiji rast trgovine u odnosu na rast gospodarstva u cijelosti. Također, predviđa se i osjetni stupanj dislokacije trgovine izvan područja Grada i sukladno tomu stvaranja novog profila ponude potaknutog rastom turističke potrošnje poglavito.

Obrazovanje i znanost

Obrazovanje i znanost predstavljaju pravce tercijarizacije na području Grada. U tom se pogledu očekuje daljnji brzi rast obrazovnih kapaciteta, te stvaranje mreže znanstveno-istraživačkih institucija.

Informacijske i financijske djelatnosti

Širenje tržišta i brz razvoj tehnologije leže u podlozi razvoja ovih djelatnosti. One uz to predstavljaju *conditio sine qua non* gospodarskog napretka. Stoga se zajedno, a vodeći računa o niskoj razvojnoj bazi ovdje očekuje njihov ubrzani rast u budućnosti.

Zdravstvena zaštita i športska djelatost

Zdravstvena zaštita i športska djelatnost također se planiraju kao sektori brzog rasta. Naravno, ovdje se očekuje veći stupanj diversifikacije aktivnosti, ali i značajniji privatizacijski procesi.

Promet i skladištenje

Povijesna tradicija i ponovni brzi uspon brodarstva na svjetskoj sceni, rezultirali su reafirmacijom brodarske djelatnosti. Neprijeporno, brodarstvo ima jasno zacrtanu dugoročnu perspektivu i operativne programe koji su u tijeku, uz to ono počinje značajno diverzificirati svoje financijske plasmane i na taj način odlučujuće utjecati na afirmaciju temeljnih gospodarskih načela Grada u budućnosti (konkurentnost, efikasnost, multiplikativnost)

**OPERACIONALIZACIJA RAZVOJNOG PLANA GRADA
– RAZVOJNI PROJEKTI**

OPERACIONALIZACIJA RAZVOJNOG PLANA GRADA – RAZVOJNI PROJEKTI

Programiranje, ali još više i provedba, razvojnog programa u cijelosti, bitno su određeni čvornim programskim projektima koji čine istodobno i okosnicu kriterijalnog sustava, a time i sustava odluka, glede razvoja. Iskustveno je i u povijesnoj perspektivi potvrđeno, kako odlučujuće na razvoj djeluju infrastrukturni projekti, od gospodarskih do kulturoloških i kako je u slučaju gradskih aglomeracija, njihov utjecaj prevalentan. Slučaj Grada Dubrovnika u tom je pogledu upravo paradigmatičan. Generalnim urbanističkim planom u Gradu su Dubrovniku tako utvrđeni gradski projekti koji imaju osobiti utjecaj na uređenje prostora te gospodarski i svekoliki razvoj, također to su projekti koji istodobno predstavljaju koncept javno-privatnog vlasništva očekivano dominantan u razvojnoj metodi budućnosti.

Projekti su slijedeći:

1. Golf centar Srđ,
2. Poslovni centar Gruž,
3. Povijesna jezgra i kontaktna zona,
4. Luka Gruž,
5. Garažno-poslovni objekti
6. Športsko-rekreacijski centar Gospino polje,
7. Prostor od Boninova do Grada,
8. Obnova ljetnikovca Rijeke dubrovačke, uređenje važnih pješačkih poteza i javnih prostora
9. Turističko naselje Babin Kuk,
10. Rekreativna zona Velike i Male Petke i Gorice Sv. Vlaha
11. Urbana rekonstrukcija naselja Mokošica,
12. Marina u Lapadu
13. Poduzetnički centri-gospodarske zone,
14. Izletišta i vidikovci,

Gruški zaljev predstavlja vrlo vrijedan dio Grada gdje se dinamično isprepliću važni i atraktivni gradski sadržaji. To je također najdinamičniji gradski prostor u transformaciji i prostor u kojem se isprepliću prometni sustavi od međunarodnog, državnog, županijskog i lokalnog značaja. Ovaj prostor je uglavnom na pomorskom dobru i u državnom vlasništvu.

Luka Gruž je jedini prostor na kojemu Grad može oblikovati tzv. "waterfront" -zonu kontakta grada i vode (mora). To je prilika da Grad oblikuje svoj novi identitet jednog suvremenog grada obogaćenog novim sadržajima neophodnim za jedan zanimljiviji turizam.

S druge strane luka Gruž bi time trebao postati glavno turističko-trgovačko-prometno središte Grada Dubrovnika sto bi pružilo dodatne mogućnosti proširenja turističke sezone putem kružnih putovanja. Luka Gruž bi ovim zahvatima obogatila se novim pratećim objektima i sadržajima, novim obalama, servisom brodova, slobodnom carinskom zonom, garažnim prostorima, tehničkim muzejom, trgovinama i ugostiteljskim objektima itd. o čemu detaljnije govori "programsko prostorna studija"¹⁸

Posebna novost je izgradnja nautičko-turističkog centra sa planiranim kapacitetom od 400 vezova što će svakako privući nautičare koji do sada nisu imali dovoljno mogućnosti koristiti takav oblik turističke ponude u Dubrovniku. To bi trebao biti značajan doprinos u segmentiranju turističkog tržišta i time kvalitetnije turističke politike prema određenim ciljnim skupinama na tržištu.

U ovom projektu su postavljena tri načina razvitka turističke tehnologije na prostoru Gruža:

- "transformiranje postojećih kulturnih atrakcija u turističke produkte (povijesne lokacije i zaštićena prirodna i kulturna baština),
- stvaranje novih atrakcija,
- uvođenje turističke komponente u trgovačke sadržaje".¹⁹

Waterfront bi trebao biti komplementarna nadopuna povijesnoj jezgri sa programski i prostorno novim identitetom koji će promovirati novu sliku Grada a pri tome očuvati njegov identitet i baštinu kao i ekološke standarde.

¹⁸ UPU Gruški akvatorij-programsko prostorna studija – revizija, Urbos d.o.o. Split, 2006.g.

¹⁹ UPU Gruški akvatorij-programsko prostorna studija – revizija, Urbos d.o.o. Split, 2006.g.

Izgradnja putničke luke, odnosno međunarodne trajektne luke za trajekte i velike putničke brodove sa terminalom kojeg čine pokretni iskrcajni mostovi stvorit će sliku o Gradu kao o modernoj putničkoj luci.

Dubrovnik ovim i drugim projektima poboljšava svoju urbanu kompetitivnost. Pod ovim izrazom se podrazumijeva stalan proces poboljšavanja poslovnog ambijenta, infrastrukture i logistike kao i poduzetničke i kreativne atmosfere.

Posebno važnu ulogu u razvoju Dubrovnika ima "Atlantska plovidba" d.d koja po svojoj poslovnoj filozofiji može biti uzor drugim kompanijama. Atlantska plovidba je u punom smislu riječi globalna kompanija čiji brodovi plove svjetskim morem. Ona je nastavila slavnu pomorsku tradiciju Dubrovnika kao jedne od vodećih pomorskih sila na Sredozemlju i u svijetu u Srednjem vijeku. Tradicija, iskustvo, moderni brodovi i sredstva komunikacije kao i uspješan menadžment doveli su do toga da je Atlantska plovidba ugledno ime i važan čimbenik u međunarodnom brodarstvu jer posjeduju 22 broda s 800 tisuća tona nosivosti.

S prosjekom starosti brodova od 14 godina znatno povoljnijom od svjetskog prosjeka koji iznosi 18 godina, Atlantska plovidba u pomorstvu zapošljava oko 700 radnika, a kada se dodaju i povezana društva tada se ukupan broj zaposlenih penje na oko 1200.

Koncept poslovanja Atlantske plovidbe pored brodarstva proširio i se i na druge djelatnosti. Tako su npr. kupili, obnovili i na viši stupanja kvalitete podigli hotel Hilton Imperial Dubrovnik i hotel Grand na Lopudu. Također su kupili i hotel Lapad koji će biti centar buduće marine u Gruškom zaljevu čime će se obogatiti turistička ponuda Dubrovnika.

Pored hotelijerstva "Atlantska plovidba" je osnovala poduzeće Dubrovnik airline s pet zrakoplova čime je napravila logičnu vezu s turizmom. Naime, od svih turista koji dođu u Hrvatsku zrakoplovom njih 85% dolazi u Dubrovnik. To znači da je za dubrovački turizam presudno važan zračni prijevoz.

Ukratko opisani primjer "Atlantske plovidbe" govori o mogućem modelu razvoja kojem je orijentiran Dubrovnik, a to je snažna veza između pomorstva, turizma, zračnog i cestovnog prometa. U segmentu turizma trebalo bi riješiti problem njegovog sezonskog karaktera, odnosno produljenja sezone. To je moguće jedino unošenjem novih sadržaja i poboljšanjem infrastrukture.

Razvojni projekti Grada Dubrovnika koji su spomenuti po svom obujmu i koji su u postupku realizacije i raznolikosti vjerojatno su najveći u posljednjih nekoliko desetljeća. Njihova realizacija će u značajnoj mjeri promijeniti sliku Dubrovnika, obogatiti turističku ponudu, dinamizirati život u Gradu i doprinijeti snažnijem gospodarskom razvoju.



**PROMET,
BITNA ODREDNICA DUGOROČNOG RAZVOJA**

PROMET

BITNA ODREDNICA DUGOROČNOG RAZVOJA

NEKE NAPOMENE

Promet je na području Dubrovnika opterećen brojnim i složenim problemima. Naime, ti su problemi kumulirali godinama zbog izostanka promišljenih, znanstveno utemeljenih rješenja. Aktivnosti na planu prometa su uglavnom kratkoročne naravi. Naprosto, prostor se pod snažnim pritiskom osobnih uskih interesa stihijski izgrađivao, a promet sustavno zbijao i potiskivao na margine života kako bi se poput bumeranga vraćao, ali ne samo onima koji su ga uputili nego svima, što znači da se zbog takve politike opći (društveni) trošak (šteta) višestruko bili veći. Prometne potrebe ali i ograničenja svakim danom osjetno rastu, generirani sporim pomacima u tom sektoru – prometne infrastrukture, dakle podloge po kojoj se promet odvija i na kojoj se promet temelji, prometne prilike vidljivo je, lošije.

PROMETNA POTRAŽNJA

Površina Grada Dubrovnika (jedinice lokalne samouprave) je 14.335 ha i ima 31 naselje.²⁰ Naselje Dubrovnik (područje Kantafig – Orsula) tek je 9,1 posto površine Grada Dubrovnika²¹, simbolično je u odnosu na površinu dubrovačkog područja²² i samo je 0,7 posto teritorija Dubrovačko – neretvanske županije (DNŽ).²³ Međutim, na tom je relativno malom prostoru koncentrirana glavnina aktivnosti dubrovačkog područja. Tu živi više od trećine stanovništva (tabl. 1.), i iznad je 40 posto registriranih motornih vozila kojih je sve više na cestama (tabl. 2., tabl. 3.).²⁴

²⁰ Službeni glasnik Grada Dubrovnika, broj 11, godina XLI od 20. XII. 2005., 24.-5.

²¹ Površina naselja Dubrovnik je 1.306,2 ha (Lapad 284 ha, Montovjerna 116 ha, Gruž 160 ha, Pile – Kono 345 ha, Povijesna jezgra Grada 18,2 ha, Ploče iza Grada 383 ha) – prema GUP Dubrovnika, URBOS, Split, 2005.,

²² U dubrovačko područje (područje dnevnih migracija) obuhvaćene su jedinice lokalne samouprave: Grad Dubrovnik, Dubrovačko primorje, Konavle i Župa dubrovačka.

²³ Izračunano na temelju podataka iz GUP-a Dubrovnik, o. c., i SLJRH – 2006., 727.

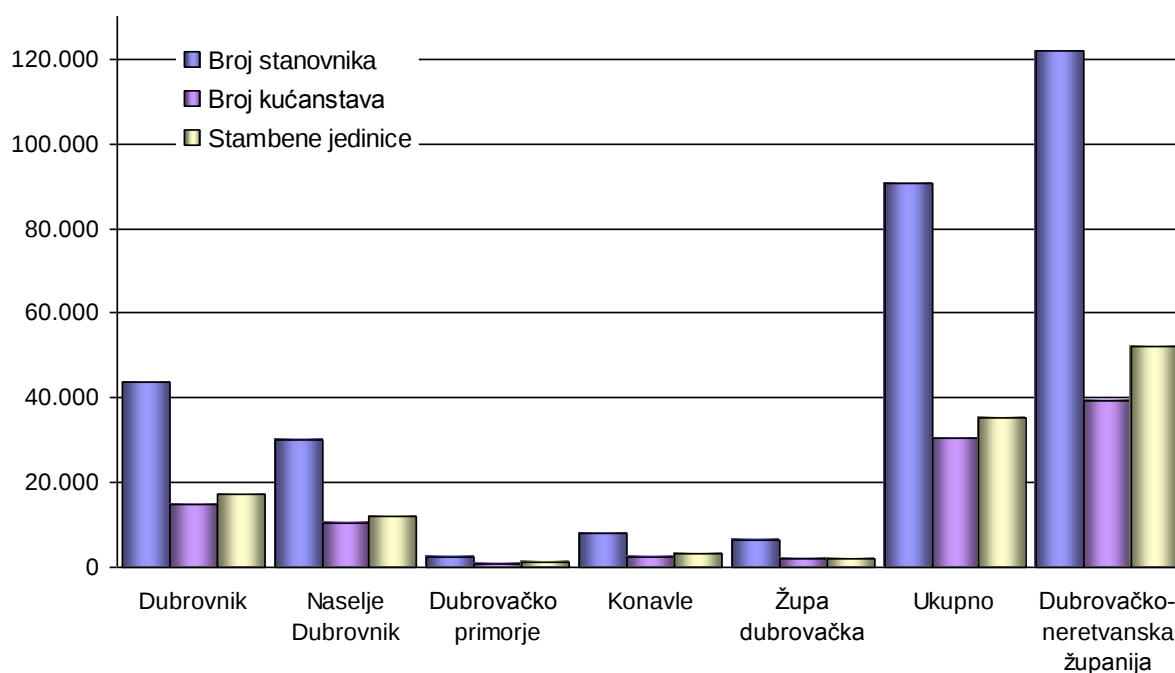
²⁴ U razdoblju 2001. – 2006. prosječna godišnja stopa rasta registriranih motornih vozila na području Grada Dubrovnika bila je 7,6 posto, a na području Dubrovačkog primorja, Konavala i Župe dubrovačke 6,5 posto (izračunano prema podacima iz tabl. 2. i 3.).

Tablica 1. Stanovništvo na dubrovačkom području (2001.)

Područje/naselje	Broj stanovnika	Broj kućanstava	Stambene jedinice
Dubrovnik	43.607	14.891	17.082
Naselje Dubrovnik	30.078	10.571	11.886
Dubrovačko primorje	2.208	777	1.004
Konavle	8.190	2.534	3.018
Župa dubrovačka	6.532	1.910	2.128
Ukupno	90.615	30.683	35.118
Dubrovačko-neretvanska županija	121.871	39.234	52.324

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Popis stanovništva, kućanstava i stanova 31. ožujka 2001., Prvi rezultati po naseljima, 1137, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2001., 294.-95., 298.-99., 304.-05.

Graf 1. Stanovništvo na dubrovačkom području (2001.)



U naselju Dubrovnik najviše je stanovnika i to 33,2 posto u odnosu na dubrovačko područje ili 24,7 posto od stanovništva DNŽ.

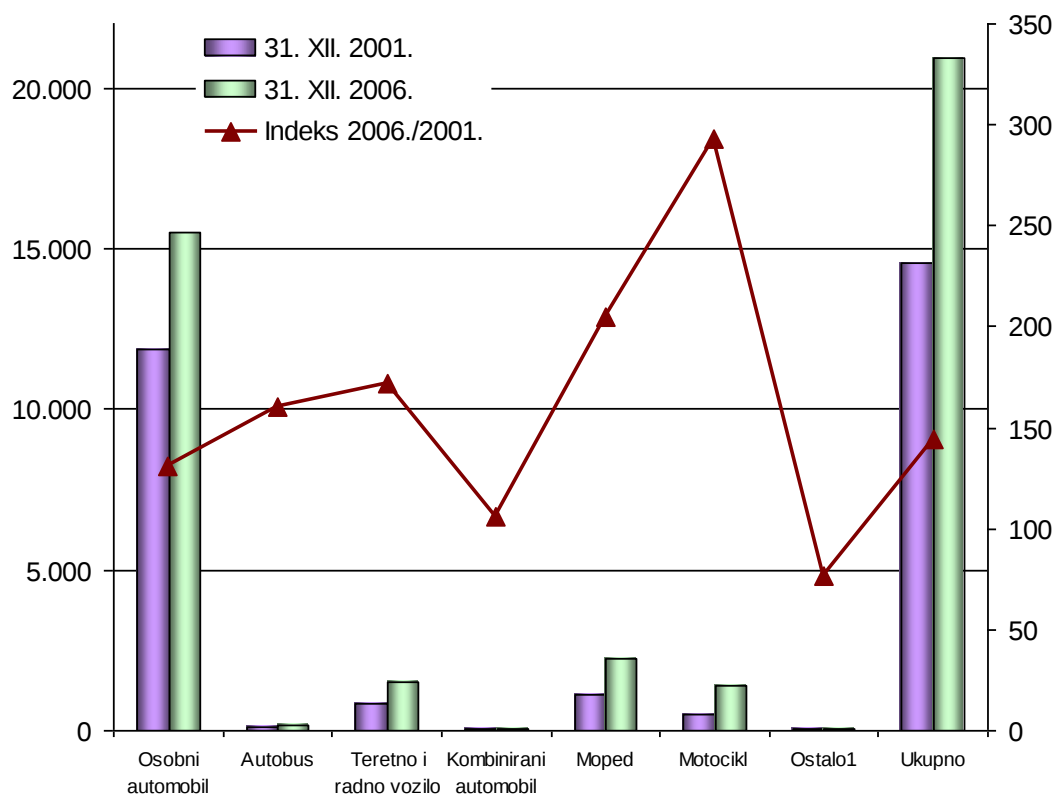
Tablica 2. Registrirana motorna vozila (Grad Dubrovnik)

Vrsta vozila	31. XII. 2001.	31. XII. 2006.	Indeks 2006./2001.
Osobni automobil	11.856	15.524	130,9
Autobus	99	159	160,6
Teretno i radno vozilo	863	1.485	172,1
Kombinirani automobil	70	74	105,7
Moped	1.097	2.245	204,6
Motocikl	484	1.416	292,6
Ostalo ¹	59	45	76,3
Ukupno	14528	20.948	144,5

¹ Odnosi se na radni stroj, traktor, priključno vozilo i laki četverocikl.

Izvor: Policijska uprava dubrovačko – neretvanska (interni podaci).

Graf 2. Registrirana motorna vozila (Grad Dubrovnik)



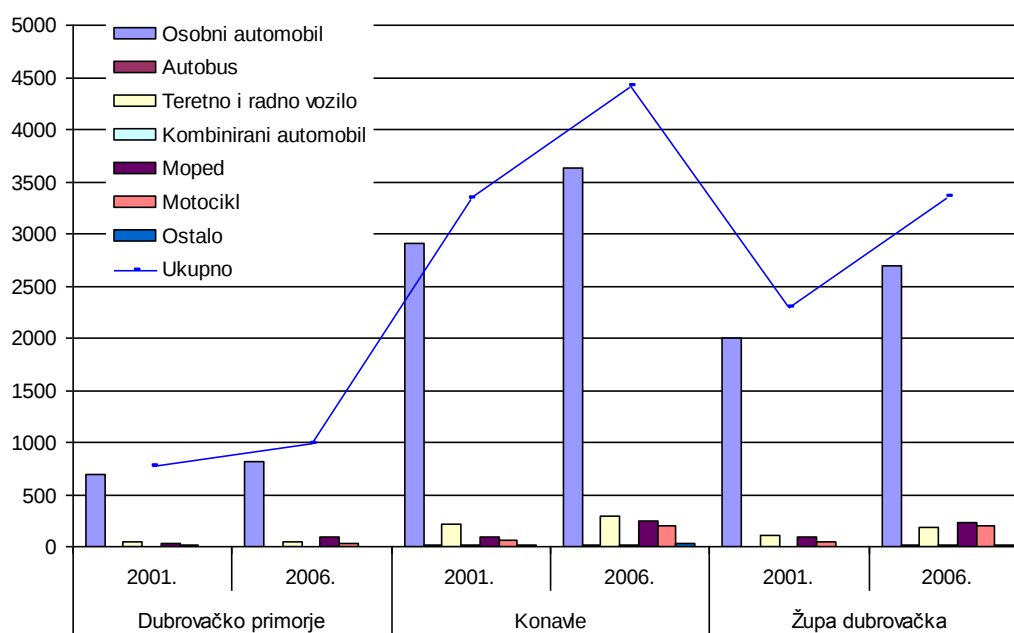
U petogodišnjem razdoblju od 2001. do 2006. broj registriranih motornih vozila prosječno je godišnje rastao 7,6 posto, što se uz stalno smanjenje slobodnih površina itekako nepovoljno odražava na prometne prilike.

Tablica 3. Registrirana motorna vozila

Vrsta vozila	Dubrovačko primorje		Konavle		Župa dubrovačka	
	2001.	2006.	2001.	2006.	2001.	2006.
Osobni automobil	695	810	2.913	3.638	2.004	2.697
Autobus	-	2	16	15	4	13
Teretno i radno vozilo	44	51	220	287	114	182
Kombinirani automobil	3	4	13	10	4	9
Moped	24	88	92	243	100	237
Motocikl	8	33	68	202	53	201
Ostalo	1	2	18	28	7	13
Ukupno	775	990	3.340	4.423	2.286	3.352

Izvor: Ibid. tabl. 2.

Graf 3. Registrirana motorna vozila



Prosječna je godišnja stopa rasta registriranih motornih vozila na području obuhvaćenom u tablici 3. od 2001. do 2006. iznosila 6,5 posto.

Tablica 4. Cestovni promet (broj vozila) na brojačkim mjestima Zaton i Kupari

Godina	Z a t o n		K u p a r i	
	PGDP ¹	PLDP ²	PGDP ¹	PLDP ²
2002.	4.812	5.342	8.594	...
2003.	5.210	8.962	8.844	13.103
2005.	6.128	10.452	10.576	15.090
2006.	...	10.352	...	15.276

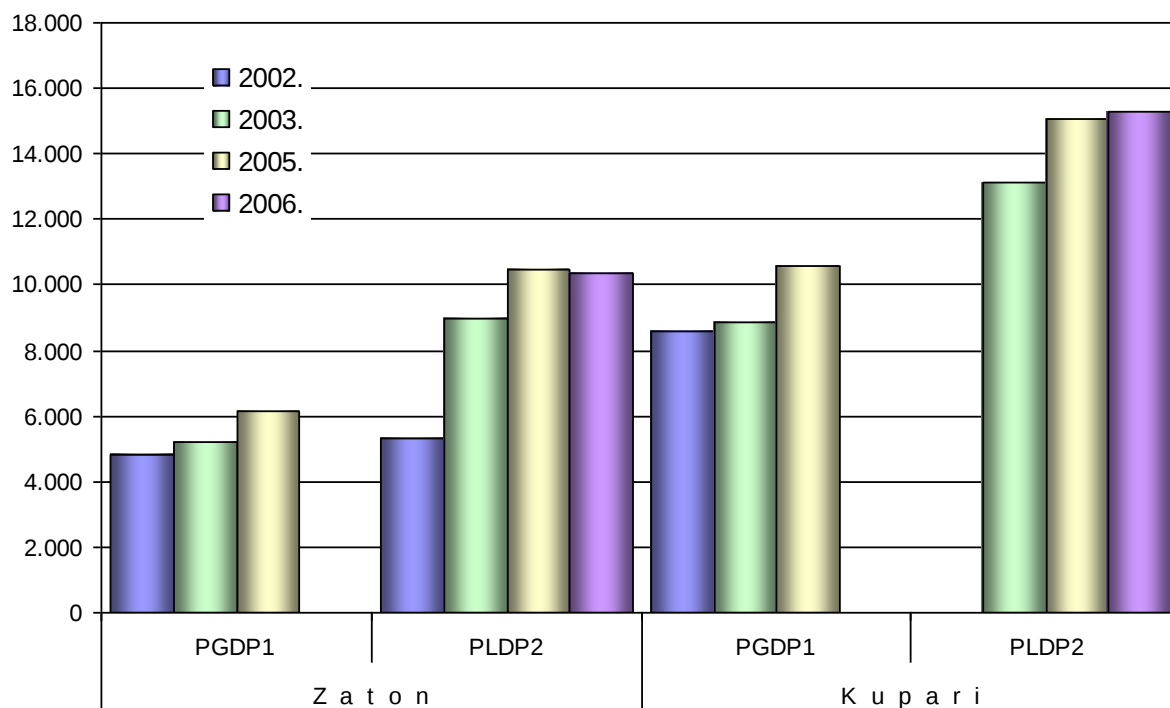
¹ Prosječni godišnji dnevni promet.

² Prosječni ljetni (srpanj – kolovoz) dnevni promet.

Izvor: Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2002., Hrvatske ceste,

Zagreb, 2003., 64., 81.; Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2003., Hrvatske ceste, Zagreb, 2004., 47.; Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2005., Hrvatske ceste, Zagreb, 2006., 3-9.; Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske 2006., Prosječni ljetni dnevni promet, Hrvatske ceste, Zagreb, studeni 2006., 16.

Graf 4. Cestovni promet (broj vozila) na brojačkim mjestima Zaton i Kupari



Promet na državnoj cesti broj 8 raste iz godine u godinu (tabl. 4.) što se, dakako, odražava i na promet u Gradu. Gotovo 90 posto tog cestovnog prometa otpada na osobna vozila od kojih glavnina „završava“ na gradskim ulicama.²⁵

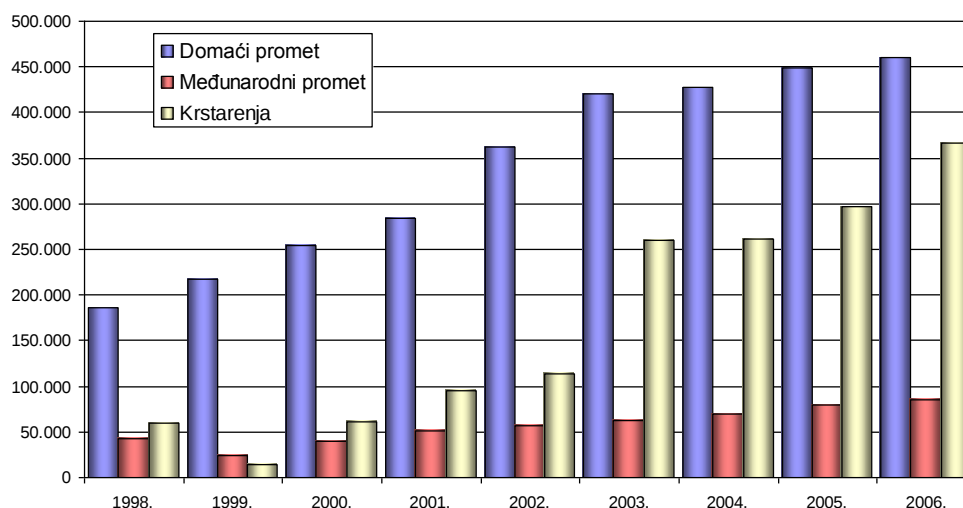
Na prometnu potražnju utječe i promet putnika te vozila u luci Gruž (tabl. 5., tabl. 6.). Dodatno prometne prilike „podgrijavaju“ putnici na krstarenjima (tabl. 7.) koje na samo nekoliko sati u luku Gruž i Gradsku luku dovoze uglavnom mega kruzeri (tabl. 8.).

Tablica 5. Promet putnika u luci Gruž

Godina	Domaći promet	Međunarodni promet	Krstarenja	Ukupno
1998.	185.637	42.857	59.331	287.825
1999.	217.007	24.475	13.808	255.290
2000.	253.871	39.555	61.591	355.017
2001.	284.608	51.296	95.031	430.935
2002.	361.693	57.244	114.196	533.133
2003.	420.810	62.419	259.704	742.933
2004.	427.000	70.000	260.800	757.801
2005.	449.370	79.719	297.466	826.555
2006.	460.000	85.000	366.000	911.000

Izvor: Statistika Lučke uprave Dubrovnik.

Graf 5. Promet putnika u luci Gruž



²⁵ Izračunano prema podacima iz Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2002., 2003. i 2005., o. c., 64., 81.; 70., 83.; 4-16.

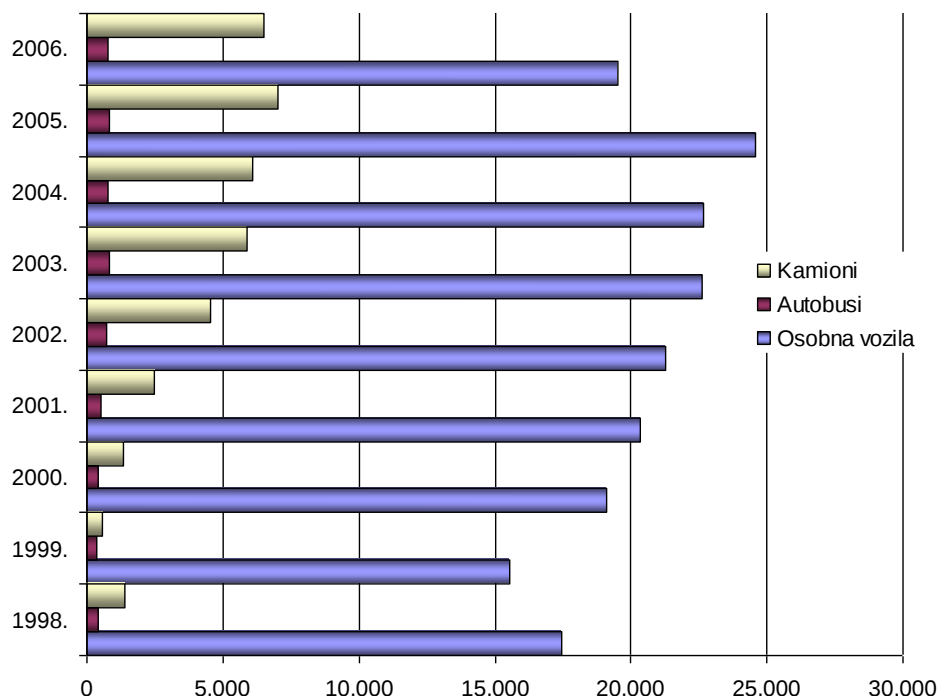
Što za promet i prometne tokove Grada znači uključivanje u samo nekoliko najčešće podnevnih sati više tisuća putnika – turista (ponekad i oko desetak tisuća), koji su na krstarenju Jadranom nakratko posjetili Dubrovnik, ne treba posebno isticati. U takvim okolnostima promeni su kolapsi neizbježni.

Tablica 6. Promet (iskrcano + ukrcano) vozila u luci Gruž

Godina	Osobna vozila	Autobusi	Kamioni	Ukupno
1998.	17.433	402	1.400	19.235
1999.	15.523	372	549	16.444
2000.	19.119	417	1.355	20.891
2001.	20.325	498	2.481	23.304
2002.	21.256	724	4.520	26.500
2003.	22.600	820	5.900	29.320
2004.	22.687	800	6.100	29.587
2005.	24.557	850	7.000	32.407
2006.	19.532	800	6.500	26.832

Izvor: Ibid. tabl. 5.

Graf 6. Promet (iskrcano + ukrcano) vozila u luci Gruž

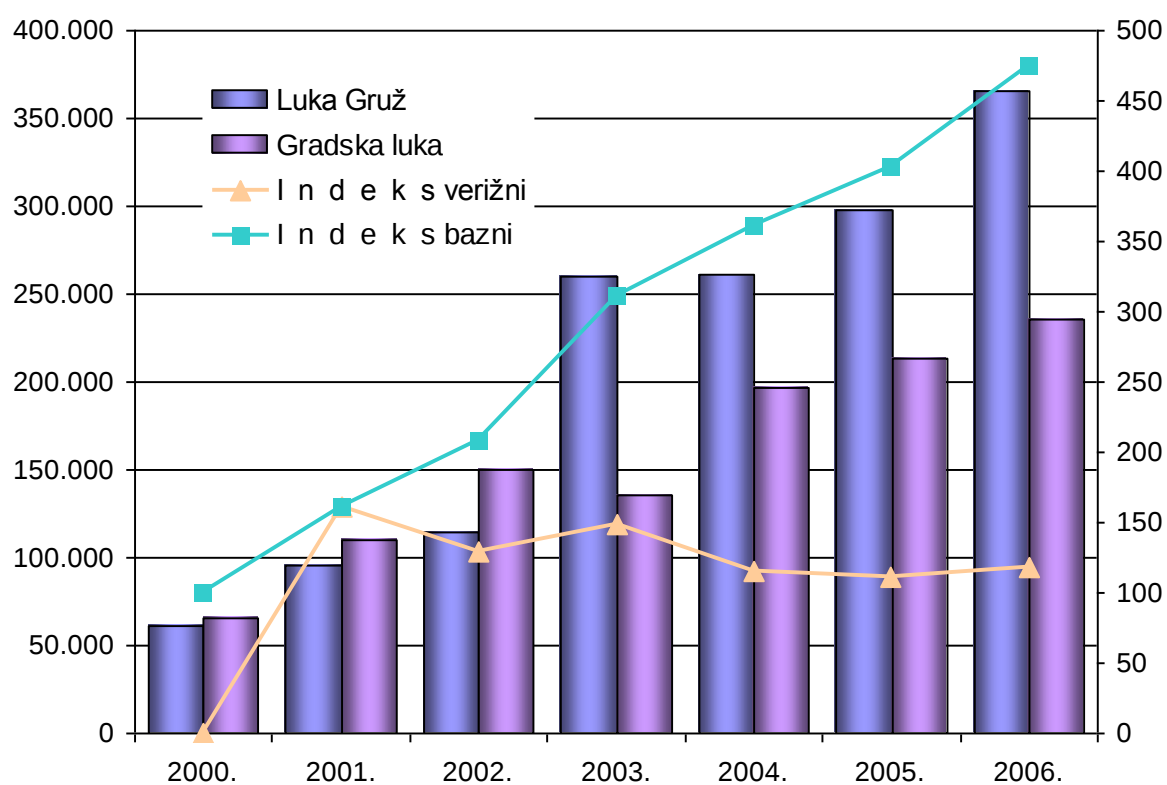


Tablica 7. Putnici na krstarenjima u Dubrovniku

Godina	Luka Gruž	Gradska luka	Ukupno	I n d e k s	
				verižni	bazni
2000.	61.591	65.250	126.841	-	100
2001.	95.031	110.064	205.095	161,7	161,7
2002.	114.952	149.950	264.902	129,2	208,8
2003.	259.704	135.637	395.342	149,2	311,7
2004.	260.801	196.533	457.334	115,7	360,6
2005.	297.466	213.175	510.641	111,7	402,6
2006.	366.000	235.726	601.726	117,8	474,4

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz statistike Lučke uprave Dubrovnik.

Graf 7. Putnici na krstarenjima u Dubrovniku



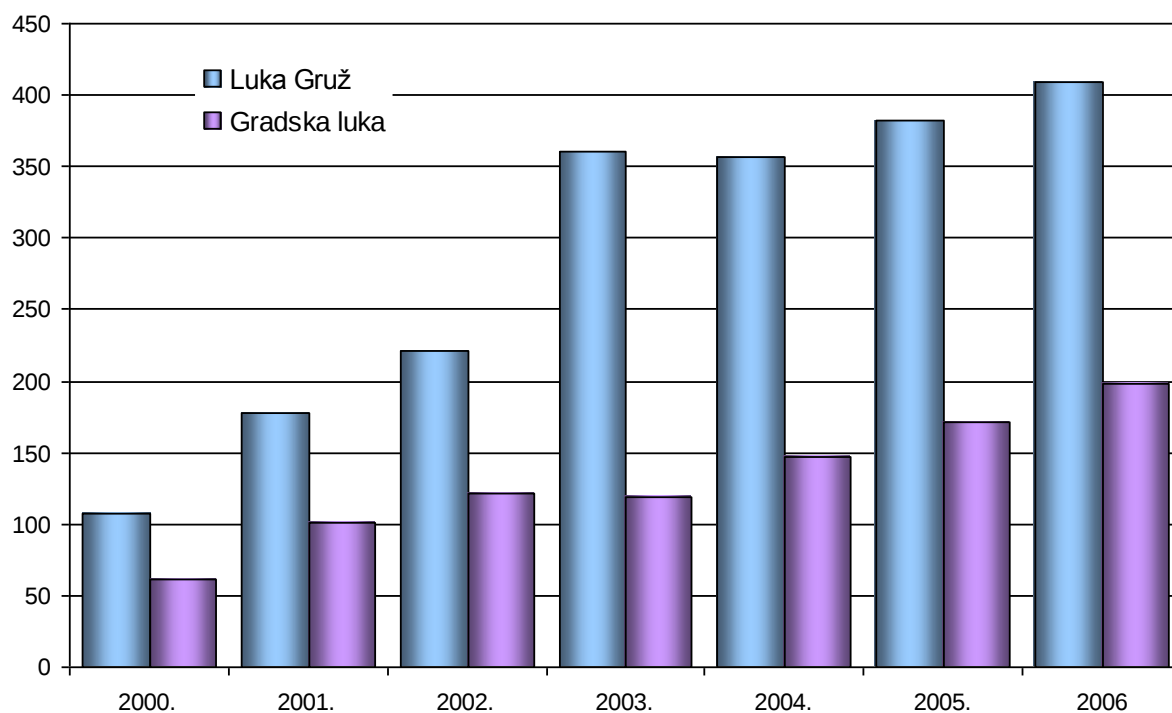
Tablica 8. Ticanja kruzera u Dubrovniku

Godina	Luka Gruž	Gradska luka	Ukupno
--------	-----------	--------------	--------

2000.	107	61	168
2001.	178	101	279
2002.	221	122	343
2003.	361	119	480
2004.	357	147	504
2005.	382	171	553
2006.	409	198	607

Izvor: Ibid. tabl. 6.

Graf 8. Ticanja kruzera u Dubrovniku



Dubrovačko područje i sam Grad su izrazito turistički orijentirani. Tu se bilježi stalan rast turističkog prometa. U razdoblju 1998. – 2006. tri su puta povećani dolasci, a noćenja je 2,7 puta više (tabl. 9., tabl. 10.). Glavnina se turističkog prometa ostvari u ljetnim mjesecima.

Primjerice, u razdoblju lipanj – rujanj, tj. u trećini godine, ostvari se više od dvije trećine turističkih noćenja, a u srpnju i kolovozu, dakle šestini godine, samo nešto manje od tri

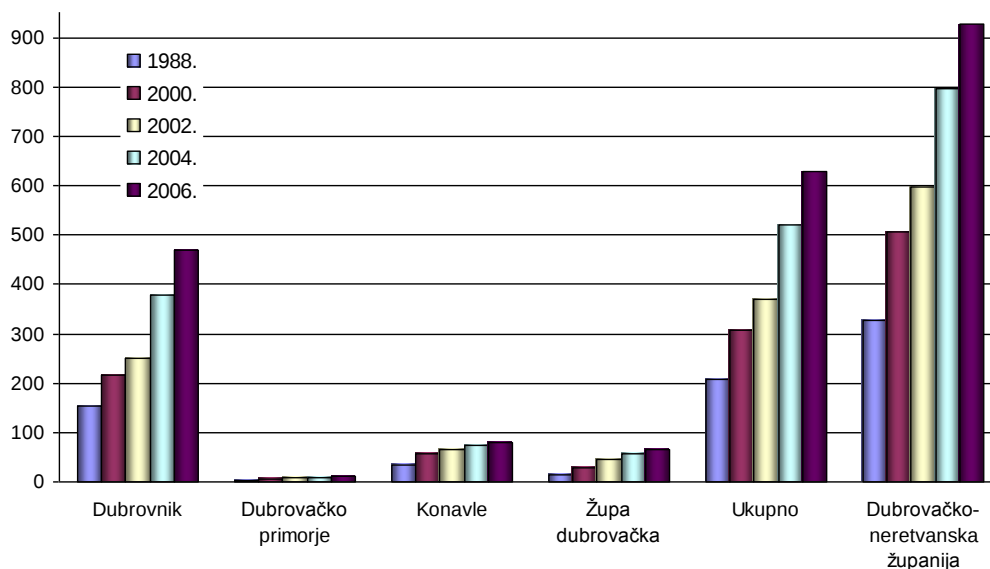
šestine. Ta i takva sezonalnost aktivnosti koje uvelike utječu na prometnu potražnju pridonosi velikom naprezanju u sektoru prometa, što pred nositelje prometnih aktivnosti te sve one koji upravljaju i odlučuju o prometu stavlja iznimno složene zadatke.

Tablica 9. Turisti (u tisućama) na dubrovačkom području

Grad/općina	G o d i n a				
	1988.	2000.	2002.	2004.	2006.
Dubrovnik	154,2	217,4	249,7	379,6	470,1
Dubrovačko primorje	3,4	6,1	8,9	9,9	12,3
Konavle	35,5	56,5	65,3	75,2	80,1
Župa dubrovačka	13,7	28,1	45,8	56,8	66,4
Ukupno	206,8	308,1	369,7	521,5	628,9
Dubrovačko-neretvanska	328,0	506,2	597,2	796,8	928,6

Izvor: Obradeno prema podacima iz Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 1988., 1079, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 1999., 16., 20., 42.; SLJRH – 1999., 555. (za DNŽ); Promet turista u Primorskim gradovima i općinama u 2000., 1135, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2001., 16., 20., 40., SLJRH – 2001., 593.; Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 2002., 1196, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2003., 16., 18., 22., 52., SLJRH – 2003., 696.; Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 2004., 1265, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2005., 18., 22., 52., SLJRH – 2005., 726.; Ured za statistiku DNŽ (za 2006.).

Graf 9. Turisti (u tisućama) na dubrovačkom području



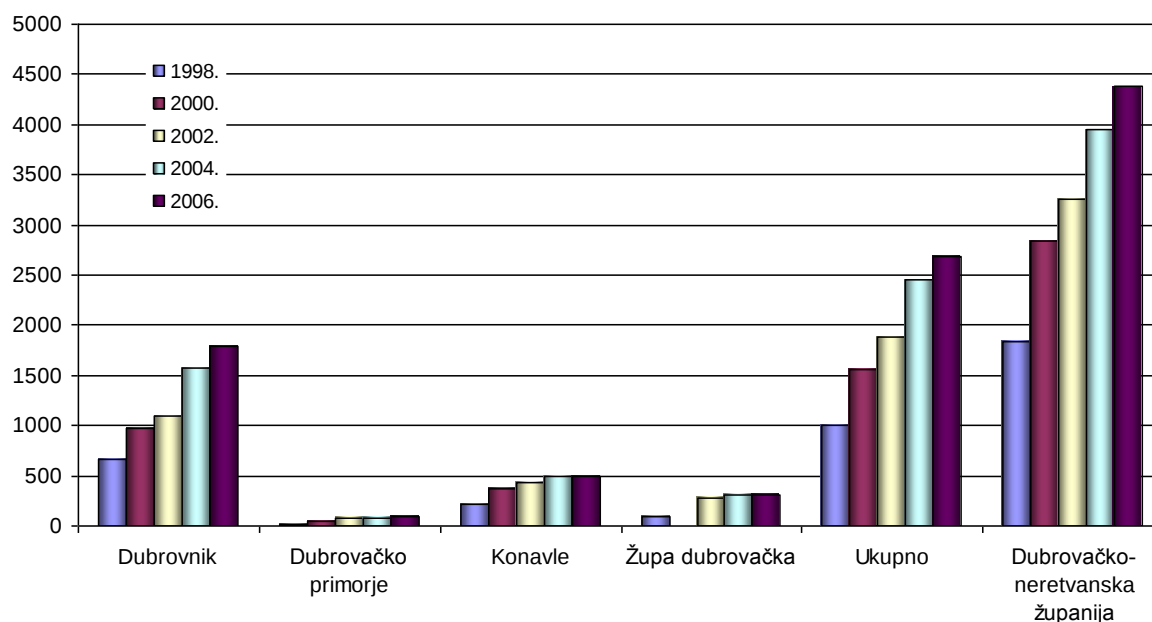
Tablica 10. Ostvarena noćenja (u tisućama) na dubrovačkom području

Grad/općina	G o d i n a
-------------	-------------

	1998.	2000.	2002.	2004.	2006.
Dubrovnik	657,3	975,6	1.101,5	1.577,9	1.785,4
Dubrovačko primorje	22,8	47,7	72,2	77,8	85,2
Konavle	222,8	364,4	432,5	487,1	493,8
Župa dubrovačka	94,5	176,5	276,3	311,8	314,7
Ukupno	997,4	1.564,2	1.882,5	2.454,6	2.679,1
Dubrovačko- neretvanska županija	1.839,0	2.838,9	3.260,1	3.944,6	4.385,3

Izvor: Obradeno prema podacima iz izvora navedenih u tabl. 9.

Graf 10. Ostvarena noćenja (u tisućama) na dubrovačkom području



Na prometnu potražnju utječu, dakako, sve ove sezonske aktivnosti. Ali ne smije se zaboraviti da je prometna potražnja već „pregrijana“ i svakodnevnim domaćim potrebama, dakle prosječnim životnim zahtjevima.

Sve ovo pokazuje da je prometna potražnja na području Grada sve veća pa to nalaže da se rješavanju prometnih problema treba pristupiti:

- znanstveno utemeljeno,
- sustavno,
- dugoročno,
- racionalno.

Izlazi iz prometnog labirinta mogu biti:

- izgradnja novih prometnih objekata,
- rekonstrukcija postojećih prometnih objekata,
- prerazdioba (preusmjerenje) prometa potražnje,
- smanjenje prometne potražnje,
- prometna ograničenja (stroga i/ili djelomična),
- status quo.

Svaki od ovih putova ima prednosti i nedostatke, svoju cijenu. Kombinacija je najbolji izlaz. Do primjerenih se rješenja može doći temeljitim i kontinuiranim istraživanjima.

RAZINE PROMETNE PROBLEMATIKE

Pitanja i probleme prometa treba promatrati s dvije temeljne razine i to:

1. prometne povezanosti (prometnog položaja) Dubrovnika;
2. funkcioniranja prometa (prometa u kretanju – prometnih tokova i prometa u mirovanju) na užem gradskom području (Kantafig – Orsula), te zapadnim prigradskim zonama.

Treba naglasiti kako postojeće stanje ne zadovoljava ni na jednoj razini jer je prometni položaj Dubrovnika u odnosu na glavna urbana i gospodarska središta Hrvatske nepovoljan (loša cestovna povezanost, rijetke brodske veze, nedostatak željeznice, oslanjanje na zračni promet koji je ovisan o vremenskim prilikama), a isto je i s povezanošću s emitivnim turističkim područjima kao i regijama u okruženju.

Što se tiče prometa na području Grada te prigradskim zonama stanje je iz godine u godinu nepovoljnije jer sve više dolaze do izražaja prometna zagušenja, usporavanje prometnih tokova, prometni kolapsi u „špicama“ i turističkoj sezoni. Brojne su negativne posljedice takve stvarnosti – znatno veći izravni i neizravni troškovi sudionika u prometu i korisnika prijevoznih usluga te eksterni troškovi, sve je manja sigurnost u prometu, pješaci su ugroženi, konflikti su intenzivniji.

Takva je zbilja posljedica nedovoljnog ulaganja u cestovnu infrastrukturu (zaostajanje za potrebama), neaktivne politike pomorskog povezivanja (razvoja pomorskog prometa), nedostatnog ulaganja u infrastrukturu zračnog prometa kao i neprimjerenog planiranja izgradnje i uređenja prostora Grada i prigradskih područja. U toj i takvoj politici izgradnje prevladavali su parcijalni (uski) interesi, a uvelike je izostala sustavna briga o razumnom funkcioniranju prostora. U uvjetima nemilosrdne izgradnje – koncentracije stanovanja i aktivnosti, koja generira promet, brzog porasta stupnja motorizacije – poglavito automobilizacije, većeg broja putovanja, sve dužih pa i duljih putovanja (veća udaljenost između polazne i ciljne točke), smanjenja slobodnih površina za promet u kretanju i promet u mirovanju, prostora za čovjeka, problemi se kumuliraju, time multipliciraju i tako otežavaju rješenja.

Ako se izgradnjom bilo kojih sadržaja (stanovanje, gospodarske aktivnosti, zabava, rekreacija) stvarno (ne papirnato) ne osigurava ni približno potreban prostor za promet onda su problemi prometa neizbježni. Traje li nebriga godinama rješenja su izuzetno složena i, što je vrlo važno, cijena je tada previsoka.

Rješenja problema prometnog položaja Dubrovnika, tj. prometnih prilika na ovom području treba ponajprije tražiti u povezivanju s mrežom hrvatskih autocesta, što znači u izgradnji autoceste od Splita do Dubrovnika. Time bi se Dubrovnik, prometno gledajući, znatno približio ostalim dijelovima Hrvatske i Europe. U tom kontekstu treba promatrati i izgradnju mosta kopno – Pelješac.

Povezivanje Grada sa zračnom lukom u Čilipima cestom visoke razine služnosti investicijski je prioritet. To iz razloga što će Dubrovnik i pored poboljšanja cestovnih veza i dalje biti naglašeno zrakoplovna destinacija s obzirom na geografsku udaljenost od glavnih emitivnih područja. Zbog toga će zračni promet i u buduću biti ključan činitelj u dubrovačkom turizmu. Ta okolnost upućuje na nužnost osposobljavanja zračne luke u prostornom, tehničkom, instrumentalnom i funkcionalnom smislu za veći obujam putničkog i robnog prometa, sigurniji, za okolicu prihvatljiviji (buka) i o vremenskim prilikama manje ovisan promet, te nove sadržaje (hotelski smještaj, primjereno ugostiteljstvo, preradbeni pogoni). Zato bi trebalo potpuno instrumentalno opremiti slijetanje iz pravaca Grude i stvoriti konkretne uvjete (izgradnja) za te nove sadržaje. Dugoročno gledajući već danas bi trebalo intenzivno razmišljati o izgradnji polijetno – slijetne staze na koju sjeverni vjetar ne bi imao većeg utjecaja, odnosno čijim bi se položajem utjecaj vjetra na pravac slijetanja neutralizirao.

Prometna je politika Europske unije usmjerena na prestrukturiranje prometne potražnje kao jedan od načina ublažavanja nepovoljnih utjecaja prometa (poglavito cestovnog i zračnog), što znači da bi trebalo poticati one prometne grane koje su prihvatljivije s ekološkog, energetskog i sigurnosnog stajališta. U promišljanju prometnog povezivanja Dubrovnika više pozornosti trebalo bi (na državnoj i lokalnoj razini) pokloniti brodskim vezama na dužobalnom pravcu. Taj se cilj može ostvariti u kraćem roku. Međutim, gledajući na dulji rok (nakon 2020.) Dubrovnik ne bi smio zanemariti željezničku vezu. Dužobalna željeznica mogla bi biti izuzetno zanimljiv projekt koji se uklapa u europsku željezničku politiku.

Trenutačan zastoje u realizaciji takve europske politike ne znači da će tako i ostati. Pritisnuta stalno rastućim ekološkim problemima (poglavito učincima staklenika) Europa će na željeznicu sve više gledati kao na izrazito prihvatljivu prometnu alternativu pa će intenzivirati realizaciju planova razvoja željezničke infrastrukture tehnički sposobne osigurati prometovanje velikim brzinama (250 – 300 km/sat).

Poboljšanje cestovne povezanosti pridonijet će velikom povećanju ulaznog i tranzitnog prometa (automobila) na širem i užem području Grada. Ionako zasićen promet višestruko će se povećati, a da ne bi došlo do prometnog kolapsa u tim novim uvjetima neophodno je odmah pristupiti iznalaženju sustavnih dugoročnih rješenja. U tom smislu dat će se nekoliko bitnih općih napomena te naznaka mogućih opcija.

Na početku 21. stoljeća urbanizacijski procesi i funkcioniranje gradova i prometa u njima središnje su teme javnosti, političara, znanstvenika i stručnjaka. U različitim okolnostima i oblici urbanog života se razlikuju, a drugačije su i tendencije promjena. I unutar jedne države mogu biti velike razlike, zavisno od veličine, strukture, smještaja i drugih obilježja svakoga grada. Promet je svuda i uvijek bitan činitelj urbanog aglomeriranja, urbanog strukturiranja i nadasve kvalitete gradskog života. Zakonitosti odnosa između Grada i prometa samo su u nekim aspektima univerzalne. Međutim, čak i u sličnim uvjetima, treba naglasiti, ne dobivaju se isti rezultati. Očito je, dakle, da jednostavni preslik (prijenos) iskustava i obrazaca razvoja među gradovima nije moguć, što znači da se isti planski ciljevi postižu na različite načine.

Koncentracija stanovništva te proizvodnih i uslužnih aktivnosti u gradovima proistječe iz ekonomskih prednosti tog procesa. Te prednosti, međutim, sve naglašenije dokida osjetno smanjena kvaliteta okoliša i zasićenja u cestovnom prometu. Ovi problemi primoravaju gradove na traženja dugoročnih i sustavnih rješenja poboljšanja prometa. U tome im itekako pomaže strategija razvitka prometa grada – dokument koji daje bitne odrednice budućeg razvoja prometa, odnosno bavi se unutar gradskim te ulazno-izlaznim i tranzitnim prometom. Primjereniji odnos između prometa i namjene površina temeljni je sadržaj dugoročnih promišljanja. Zbog važnosti strategija razvoja prometa u gradu trebala bi biti prethodnica urbanističkih i prometnih planova. S jačanjem svijesti o nužnosti ukupnoga razvoja na načelima održivosti, danas dolazi do izražaja vrlo snažan svjetski pokret koji promovira izradu strategija održivog razvoja prometa u gradovima. Posvuda je zapravo riječ o nastojanju smanjenja i ograničavanja automobilskeg prometa, jačanju javnog, pješačkog i biciklističkog prometa.

U razmatranju rješenja problema prometa na užem području Grada ali i na prigradskim zonama treba poći od nekoliko bitnih činjenica kao što su topografska obilježja teritorija, stupanj izgrađenosti prostora, postojeća mreža prometnica, naseljenost, spomenička bogatstva, prirodne i ambijentalne vrijednosti, ograničen prostor zbog stiješnjenosti između brda i mora. Izduženi oblik gradskog područja zapravo onemogućuje potpuna rješenja jer nedostaje (teško je dostupna s troškovnog aspekta) jedna prostorna dimenzija. U takvim su okolnostima gotovo nemoguća optimalna rješenja, pa izlaze treba tražiti u boljim kompromisima. Sve napore treba usmjeravati na sustavna i dugoročna rješenja. Međutim, da bi se došlo do takvih rješenja prometom, koji je izuzetno dinamičan sektor, treba se intenzivno i stalno baviti. Intuitivni pristup u rješavanju prometnih problema nije prihvatljiv, privremena (i dvojbeni) rješenja, koja onda u pravilu postaju trajna, također, jer sve to izaziva zbunjenost kod korisnika (sudionika) i nevjericu građanstva. Česte promjene režima prometa za posljedicu imaju nepovjerenje u kvalitet sustava. U odabiru i provjeri modela prometa na području Grada moguće je koristiti kompjutorsku simulaciju prometa – jedno od važnijih analitičkih alata prometnog inženjerstva. Izvrsni se rezultati postižu njezinim korištenjem za prikazivanje događanja u prometu. Uspješnost se pojedinih rješenja ustanovljuje mjerama postignuća (MOE – Measures of Effectiveness) koje obuhvaćaju sve bitne parametre kao što je prosječna brzina prometnog toka, prosječno korištenje prometala, broj zaustavljanja, broj putovanja, duljina putovanja, potrošnja goriva, emisija štetnih plinova, buka, vibracije. Tim je mjerama moguće sagledati kako se prometni tok odnosi na izabrani prometni model, odnosno koliko je životan dotični model. Jer, bez egzaktnih i pravovremenih podataka nema valjanog zaključka. Sve ono što bi se eventualno moglo prihvatiti treba znanstveno utemeljeno proanalizirati i opredijeliti se za model(e) koji omogućuje prihvatljivo funkcioniranje prometa, normalno odvijanje života i primjerene životne uvjete, znači sigurnost te održivost s ekološkog stajališta.

Kako je stalno prisutan nedostatak financijskih sredstava, bržem bi rješavanju i/ili ublažavanju gradskih prometnih problema pridonijelo i uključivanje privatnog kapitala te poduzetničkih programa za stalne i sezonske prometne potrebe. Ulaganje privatnog kapitala u promet, a poglavito u prometnu infrastrukturu, tj. izgradnju i upravljanje vitalnim prometnim objektima moglo bi se ostvariti kroz neke već dobro poznate modele javno-privatnog partnerstva.

Ulazak privatnog kapitala u najširem smislu znači opredjeljenje za koncesiju, odnosno neki od koncesijskih modela kao što je BOT model (akronim BOT znači Build-Operate-Transfer; izgradi, upravljaj, prenesi)²⁶ i franšiza. Iskustva s ovim modelima uglavnom su pozitivna. Ima, međutim, i primjera gdje se očekivanja nisu ostvarila, štoviše, doživjela su neuspjeh. Ta činjenica upućuje na potrebu pristupa „a la carte“, što znači da se svaki (baš svaki) slučaj mora temeljito izučiti i na valjanim, tj. znanstveno utemeljenim argumentima, donositi odluke. Jer, svaka pogreška „proizvodi“ višak individualnih i društvenih troškova (izravnih i neizravnih) u čitavom životnom vijeku promašene investicije. Preporučljivo je, dakle, koristiti sve izvore/modele (njihovu kombinaciju također) kojima se dolazi do utvrđenog cilja.

Dobro organiziranim javnim gradskim putničkim prijevozom pokrio bi se znatan dio prometne potražnje. Trebalo bi razmisliti o mogućnosti primjene prijedloga Europske komisije iz polovice 2000. o otvaranju tržišta javnog gradskog putničkog prometa i uvođenju kontrolirane konkurencije u taj vitalni sektor. Međutim, ulogu javnog prometa ne smije se promatrati samo u kontekstu podmirivanja potreba pojedinca i pojedinih interesnih skupina za savladavanje relacija stan → mjesto rada, mjesto obrazovanja, trgovina, mjesto zabave, rekreacije, zdravstvene ustanove i drugo, već i u smislu stvaranja pretpostavki za kvalitetnije uvjete života i održivi razvoj. Jer, u pogledu racionalnijeg korištenja potrošivih i već dobrano iscrpljenih prirodnih resursa te u velikoj mjeri ugrožene okoline, javni putnički promet, znatno više nego osobni automobil, ispunjava kriterije i ciljeve obuhvaćene pod nazivnikom održivi razvoj. Teoretski gledano, te sa stajališta njihovih fizičko – tehničkih osobina, javni i osobni promet su supstituti – važan su nadomjestak kada javni prijevoz ne pokriva sve oblike prometne potražnje gledajući vremenski, prostorno, intenzitet, brzinu, kakvoću. Zbog ekoloških značajki javnog prometa u usporedbi s individualnim posve su razumljivi naponi svih razvijenih i dugoročno orijentiranih sredina da se postojeći omjer 6 : 1 (individualni : javni) smanji na prihvatljivih 2 : 1. To se, dakako, ne može postići preko noći, ali je moguće mudrom i racionalnom politikom planiranja, razvoja, izgradnje, promišljenom organizacijom prometa i zadovoljavanja prometnih potreba postupno doći do cilja.

Za rješavanje problema prometa u Gradu moguće je korištenje ITS-a (inteligentni prometni sustavi). ITS mijenja dosadašnju dominantnu paradigmu rješavanja prometnih

²⁶ Pored BOT modela postoji više izvedenih oblika kao što su: BTO (Build-Transfer-Operate), BOO (Build-Own-Operate), BOOT (Build-Own-Operate-Transfer), BLT (Build-Lease-or Rent-Transfer), BOR (Build-Operate-Renewal or Concession), BT (Build-Transfer Immediately), MOT (Modernize-Own/Operate-Transfer), ROO (Rehabilitate-Own-Transfer), zatim DFBO (Design-Build-Transfer-Operate) kao i DCMF (Design-Construct-Modernize-Finance).

problema koja je uglavnom potrošena. Rastući problemu prometa zahtijevaju drugačiji pristup i nova rješenja. ITS je zapravo kibernetika odnosno informacijsko-komunikacijska nadgradnja prometnog sustava. ITS funkcionalnosti nadograđuju se na klasične funkcije prometnog sustava tako da se stvaraju novi vidici i prostori u rješavanju prometnih problema. Da bi prometni sustav kao upravljani i/ili samoupravljeni sustav došao do razine inteligentnog postupanja, neophodno je prikupljati i obrađivati dovoljnu količinu istovremenskih informacija uz prikladno integriranje i kombiniranje. To praktično znači da je nužno kod strateškog planiranja, projektiranja i gradnje objekata prometne infrastrukture te postavljanja prometnih uređaja i instalacija primijeniti BUILD + ITS pristup umjesto onog klasičnog i više itekako manjkavog BUILD ONLY pristupa. ITS sadrži veliki broj tehničkih komponenata i podsustava. Neophodno je, stoga, primijeniti modele životnog ciklusa sustava kako bi mogao efikasno funkcionirati u realnom okruženju. Važno je napomenuti da se primjenom ITS-a uz istu razinu investiranja mogu bitno poboljšati dostignuća klasičnog prometnog sustava i kvalitet usluga za krajnje korisnike

Zbog ograničenih mogućnosti značajnijih proširenja i/ili izgradnje gradskih prometnica te povećanja broja novih parkirališnih mjesta na otvorenom, usmjeravanje korisnika individualnog prometa na javni gradski prijevoz u praksi je mnogih gradova dalo dobre rezultate. Jedno je od takvih rješenja u svijetu dobro poznat Park & Ride (parkiraj i koristi javni prijevoz) sustav. Takav je sustav u domaćoj praksi dosta zanemaren što ne pridonosi rješavanju gradskih prometnih problema. Kombinacija Park & Ride sustava s različitim oblicima automatizacije (parkirni sustavi informiranja i navođenja, sigurnosni sustavi, navigacijski sustavi, sustavi promjenljivih prometnih znakova i znakova poruka) u prometu mogla bi pridonijeti osjetnom smanjenju broja vozila općenito, a osobito u kritičnim zonama na užem području Grada.

Jedna je od mogućnosti, dugoročno gledajući, ublažavanja prometnih problema na gradskom području „carpooling“ koncept. To je zajednički dogovorni (naizmjenični) prijevoz koji proizlazi iz uobičajenih dnevnih potreba za prijevozom. U razvijenim zemljama Sjeverne Amerike i Europe takav je pristup dao zadovoljavajuće rezultate jer pridonosi rješavanju akutnih prometnih problema kao što je zagušenost, parkiranje, ugrožavanje okoliša, potrošnja energije, snižavanje individualnih i društvenih troškova.

Koncept se temelji na volji susjeda, prijatelja, poznanika da će se naizmjenično (dnevno, tjedno) prevoziti svojim automobilom na posao ili u drugim slučajevima kada im je odredište i svrha isto. Time se znatno smanjuje broj automobila u prometu – manje ih je i na gradskim prometnicama i na parkiralištima.²⁷

Upravljanje prometom u gradu, tj. planiranje prometa a time i prometna politika, može biti uspješna ako se temelji na valjanom modeliranju putovanja. U tom se postupku obično griješi jer se razlozi i vrste putovanja promatraju suviše jednostrano. Velik je napredak u tome donijela kognitivno-bihevijaristička paradigma koja u modeliranju putovanja uzima i ponderira veliki broj elemenata (vremenski, tehnički, psihološki, statusni, obiteljski, dobni, spolni, financijski), temeljito analizira i uvažava izuzetno kompleksno ponašanje „potrošača“ prometa i time pridonosi u donošenju utemeljenih (a ne brzopletih) odluka kojima se rješavaju problemi prometa.

Postojeću, uglavnom nezadovoljavajuću, prometnu situaciju u Gradu moguće je unaprijediti i boljom organizacijom mirujućeg prometa, tj. prometa u mirovanju. Zbog izgradnje, provođenja i stalnog razvoja parkiranja nužno je da služba kojoj je povjeren taj posao učinkovito gospodari tim resursima. Pokazalo se da je naplata, dakle novac, bitan činitelj u organizaciji parkiranja. Međutim, time se ne rješavaju kompletno problemi mirujućeg prometa. U politici pristup mora biti selektivan. Trebaju se respektirati potrebe stanovnika pojedinih zona te institucija koje djeluju u tim zonama. Ako je novac bitan činitelj onda to ne može biti samo sebi cilj i ne smije se dopustiti da prikupljeni novac „pojede“ organizacija sustava. On mora „teći“ od korisnika, koji kroz različite oblike plaćanja stvaraju taj novac, do njih istih kako bi oni (dakle ti isti) taj novac i koristili putem različitih novih ulaganja – primjerice novih parkirališta, garažno-parkirnih objekata, opreme, prometnica. Organizacija mirujućeg prometa i naplata mora biti jeftina i učinkovita. Cijela se organizacija treba u najvećoj mogućoj mjeri automatizirati kako bi se troškovi sveli na najmanju moguću mjeru a učinkovitost dosegla visoku razinu. Samo dobro postavljenim dinamičkim automatiziranim i informatiziranim sustavom naplate, kontrole i središnjeg upravljanja može se kvalitetno riješiti mirujući promet u Gradu, a to je put i za primjereno rješenje gradskog prometa u cjelini.

²⁷ Zajednički prijevoz (carpooling) funkcionira već dugo vremena u SAD, Kanadi, Australiji, zapadnoeuropskim zemljama, dakle bogatim (razvijenim) državama. Računa se da je u Nizozemskoj oko 750.000 ljudi dnevno uključeno u sustav naizmjeničnog prijevoza. Ističe se kako se time postižu respektabilne uštede u kućnim budžetima te pridonosi smanjenju nepovoljnih učinaka automobilske prometa općenito, a osobito u gradovima. Kako bi se promovirale prednosti takvog načina individualnog prijevoza godišnje se tiska preko 300.000 promidžbenih letaka koji se distribuiraju u suradnji s nizozemskim Ministarstvom prometa.

Prometna prekapacitiranost, zagušenja gradskih prometnica, zastoji, konflikti prometala i pješaka, prometne nezgode bez i s tragičnim posljedicama, automobili baš posvuda cjelogodišnja su stvarnost Dubrovnika. Ta se slika uvelike mijenja nagore u razdoblju turističke sezone. Poboljšanje javnog gradskog prometa, poticanje pješačkog prometa, pomorskog prometa također, gdje je i kada je to moguće (Lapad – Gruž, Gruž – Gradska luka, Gruž, Gradska luka – naselja istočno i zapadno od Dubrovnika), te biciklizam (kada se i ako se izgrade biciklističke staze) može djelomice, u ne baš tako skoroj budućnosti, riješiti ove probleme. Temeljni je razlog što je navika korištenja osobnog automobila toliko izražajna da će se ona sporo mijenjati. Teško je danas predvidjeti kada će korištenje automobila u Gradu postati iznimka a ne pravilo. Ako se, a to je istina, u Gradu stalno smanjuju slobodne površine i ako je sve više motornih vozila, a osobito automobila, onda se nameće logičan zaključak, da je jedno od rješenja problema parkiranja i izgradnja više etažnih (podzemnih, nadzemnih, podzemno – nadzemnih) garažno – parkirnih objekata.

Velike potrebe za parkirališnim prostorom posljedica su i činjenice što svako osobno vozilo višestruko više vremena provede u mirovanju nego u kretanju. Primjerice, osobni automobil koji godišnje prijeđe 12.000 kilometara uz prosječnu brzinu vožnje od 30 km/sat ima godišnju vremensku bilancu: 400 sati u kretanju (vožnji) i 8.360 sati u mirovanju, što znači da 21 put više vremena provede u mirovanju nego u kretanju. Problem je još teži ako se zna da je potrebno za parkiranje angažirati prosječno oko 1/8 površine grada ili oko 1/5 gradskih kolničkih površina.

Budući da su ograničene mogućnosti prizemnog parkiranja na pojedinim gradskim područjima, rješenja su, dakako, i garažno-parkirni objekti. Da se u tome ne bi griješilo (a bilo je i ima kod nas i drugdje pogrešnih primjera) potrebno je: prethodno temeljito sagledati mogućnost jeftinijih rješenja (parkiranje na površini), utvrditi broj garaža i dinamiku izgradnje, veličinu i tip pojedine garaže, pažljivo odrediti lokaciju (blizina javnog prijevoza, pješačke i ulične mreže, ciljnih točaka), realno izračunati ekonomičnost i rentabilnost, osigurati povoljno dostatna investicijska sredstva, definirati model upravljanja, pravovremeno pripremiti i osigurati sve potrebne projekte i dokumentaciju, postići primjerenu dinamiku izgradnje.

ZAKLJUČAK

Ako društveni, ekonomski i urbanistički razvoj nekog prostora nije usklađen onda taj prostor ne funkcionira. U pravilu se tu svakodnevno javljaju brojni teški problemi koji se nepovoljno odražavaju na kvalitet života i rada, usporavaju se životni, ekonomski i nadasve prometni tokovi. Promet je posljedica i pratitelj svih aktivnosti ali i njihov poticatelj. Uglavnom se promet sustavno zapostavlja, podcjenjuje, ostavlja za neka druga vremena, za neku povoljniju priliku koja nikako ne dolazi jer uvijek ima važnijih potreba. U međuvremenu se problemi gomilaju, multipliciraju i zbog toga uvelike otežavaju rješenja.

Ove konstatacije vrijede za mnoge gradove. Malo ih je koji bi se mogli izuzeti iz toga kruga, izdvojiti kao primjer. Međutim, to ne može biti utjeha i opravdanje Dubrovniku što nije učinio i što ne čini ono što bi se moglo i što bi bilo potrebno napraviti da bi prometne prilike bile podnošljivije. Teško je očekivati da će se u postojećim uvjetima značajnije poboljšati promet u Gradu. Mogući su, dakako, stanoviti pomaci na bolje i u najmanju ruku usporavanje nepovoljnih kretanja. Zato treba sustavno i dugoročno raditi na problemima prometa uz jasnu dugoročnu viziju.

Što se tiče prometnog položaja Dubrovnika, tj. njegove povezanosti s nacionalnim i širim okruženjem može se konstatirati da je stanje naglašeno nepovoljno. U tom su sektoru potrebni opsežni zahvati na koje se ne bi smjelo dugo čekati. Radi se, doista, o velikim investicijama, ali i o području koje je loše prometno povezano, što je ozbiljna prepreka njegovom daljnjem razvoju. Dubrovačko je područje pretežito turistički orijentirano, a turizam u svojoj biti počiva na prometu. Ta relacija upućuje na zaključak da se Dubrovnik prioritetno mora znatno bolje prometno povezati.



LOKALNA SAMOUPRAVA I PRORAČUN

SUSTAV LOKALNE SAMOUPRAVE - KRITERIJI

Sustav lokalne samouprave određen je njenim prostornim obuhvatom odnosno sadržajem koje taj prostor prema prirodi stvari obuhvaća u kontekstu zadanih sustavnih i zakonskih određenja. Razumljivo je, kako se taj sadržaj tijekom vremena mijenja, što znači kao je podlozan redefinicijama. Prostor urbanog obuhvata, što je u slučaju Grada Dubrovnika pretežiti slučaj, obilježen je sadržajima urbane sredine u okviru kojih dominiraju infrastruktura, komunalni sustav, ekologija, zaštita prirodnih, krajobraznih i arhitektonskih sadržaja, kolodvori, zračne luke i slično.

Urbane su cjeline pretežito orijentirane na očuvanje, ali i stalnu implementaciju prostora, kod čega valja zabilježiti kako troškovi održavanja prostora u pravilu neprekidno relativno rastu. Rezultat je to ograničenih mogućnosti profitne penetracije na urbanom prostoru, što razumljivo upravljanje tim cjelinama čini iznimno složenim. Naime, raskorak se prihoda i rashoda u slučajevima urbanih sredina sve više širi na štetu prihodne strane, čemu razumljivo pridonosi proces tercijarizacije okrenut neproporcionalno bržem razvoju uslužnog sektora.

Razumljivo i ovdje su problemi obilježeni specifičnostima, međutim brojni su primjeri pokazali kako je brzo odricanje od proizvodnih sektora izazvalo teškoće kod financiranja rashoda. Ono međutim što se potvrdilo u primjerima lokalne samouprave posebice pak u gradovima je činjenica, koja prisiljava gradove da u okviru svojih ingerencija poklone brigu cjelovitom razvoju, odnosno i javnim i gospodarskim sektorima budući da i jedni i drugi sektori prenose dijelom troškove na gradsku strukturu. Grad Dubrovnik definicijom grada promotora upravo ostvaruje taj zahtjev. Međutim, kada se govori o lokalnoj samoupravi onda treba shvatiti kako podvojenu ulogu grada, odnosno - u slučaju kada ga zastupaju poduzetnici, odnosno u slučaju kada to čine građani - treba apostrofirati, kao zakonitost i politiku graditi na ravnoteži, ili pak optimalnom rješenju u tom pogledu.

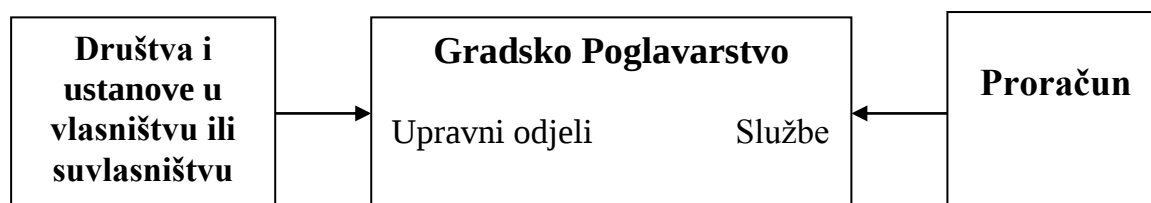
Prema H. George-u optimume treba tražiti do razine kada visina prostorne rente pokriva potrebe javnih troškova. Po Samuelsonu pak optimum treba tražiti u točki kada se potrebe korisnika (javne potrebe) izjednače s marginalnim troškovima kod jediničnog prihoda. Grad Dubrovnik neprijeporno svoje rješenje treba prilagoditi drugom slučaju budući da programira dinamičan rast

Temeljne zadaće lokalne samouprave jesu sljedeće:

1. unapređenje funkcionalnog ustroja grada na svim područjima i na taj način stvaranja poduzetničke klime napretka života i rada u gradu;
2. poticanje investicijske klime poglavito u sektorima tehnoloških inovacija s naglaskom na školovanje i zapošljavanje mlade generacije stanovništva;
3. unapređenje sustava investiranja, posebice sustava i mehanizama izravnih ulaganja, zajedničkih ulaganja, restrukturacije i opravdane privatizacije gradskih poduzeća;
4. politika namjenskog korištenja prostora i prirodnih resursa s naglaskom na očuvanje okoliša i jačanje stupnja njegove atraktivnosti;
5. demografska politika, koja uključuje neizravne oblike kao što su zapošljavanje i stvaranje uvjeta života i rada poglavito mladih, za radnu aktivnost dospelih generacija stanovništva;
6. infrastrukturna politika u svim njenim vidovima s ciljem jačanja urbanog standarda (energija, voda, promet);
7. unapređenja i jačanja financijske uloge i politike grada u naraslim sustavnim uvjetima jačanja lokalne samouprave kada se grad javlja kao izravni investitor (vrijednosni papiri);
8. porezna politika koja uključuje izravne lokalne poreze, ali i brojne oblike neizravnih politika na razini lokalne samouprave, posebice u tome politika jačanja neizravnih (ekološki, za unapređenje grada i sl) na račun izravnih poreza;
9. unapređenje službi gradske uprave u pravcu veće kvalitete i uvođenja novih administrativnih disciplina i funkcija;
10. jačanje sustava obrazovanja, većom profesionalizacijom sustava u specijalističkim obrazovanjima (visoko obrazovne privatne ili mješovite ustanove i slično);
11. unapređenje zdravstvene djelatnosti koliko stvaranjem uvjeta za modernizaciju i standard (investicije), toliko i privatiziranjem zdravstvenih usluga posebice vodeći računa o razvoju turizma, te gerijatrijskih oblika turističkih usluga;
12. rad na programima za internacionalizaciju i metropolizaciju grada, odnosno ekspanzivnu politiku u pravcu mediteranskih integracija (gospodarski, kulturološki, sportski, tradicijski i sl.

SHEMA ORGANIZACIJE LOKALNE SAMOUPRAVE U SUVREMENIM UVJETIMA

SHEMA ORGANIZACIJE FUNKCIONALNOG USTROJA UPRAVE GRADA DUBROVNIKA (Prijedlog)



ANALIZA DOSTIGNUTE RAZINE FISKALNE DECENTRALIZACIJE I FISKALNE AUTONOMIJE GRADA DUBROVNIKA U TRENUTAČNOM SUSTAVU LOKALNE SAMOUPRAVE

Uvod

Fiskalna decentralizacija i fiskalna autonomija preduvjeti su za uspješnu demokratizaciju društva, a sama demokratizacija jedan je od nezaustavljivih procesa razvoja suvremenih država. Budući da je u Republici Hrvatskoj proces demokratizacije društva započeo njezinim osamostaljenjem dosada je ostvaren određeni napredak u pravcu decentralizacije funkcija i sredstava za financiranje lokalnih jedinica. Međutim, postojeći model fiskalne decentralizacije ne može se smatrati učinkovitim jer nije učinjena točna procjena fiskalnih regionalnih razlika, odnosno nisu jasno utvrđeni kriteriji dodjele državnih dotacija, a i sam sustav diobe poreza je iznimno složen.

Veliki broj jedinica lokalne samouprave također utječe na neučinkovitost postojećeg modela fiskalnog izravnjanja. Međutim bez prave političke volje teško će doći do bitnog smanjenja njihovog broja. Stoga je potrebno osnažiti procese demokratizacije na lokalnoj razini kako bi se potakla demokratizacija društva u cjelini, što će svakako utjecati na procese fiskalne autonomije jedinica lokalne samouprave.

Iskustva koja nam mogu poslužiti kao podloga za uređenje fiskalnih odnosa između viših i nižih razina vlasti svakako su ona zemalja članica Europske unije, gdje središnja vlast obavlja samo one funkcije koje ne mogu obavljati jedinice lokalne samouprave.

Smatra se kako su osnovne funkcije koje bi lokalna samouprava trebala uspješno zadovoljavati, a mogu se primijeniti na Grad Dubrovnik sljedeće:

- unapređenje funkcionalnog ustrojstva grada i stvaranje povoljne poduzetničke klime;

- poticanje obrazovanja i zapošljavanja mladog stanovništva;
- unapređenje sustava investiranja s posebnim naglaskom na izravna i zajednička ulaganja, te rekonstrukciju i/ili privatizaciju gradskih poduzeća;
- namjensko korištenje prostora i prirodnih resursa;
- provođenje aktivne demografske politike korištenjem svih dostupnih oblika poticaja za radno sposobno stanovništvo;
- provođenje infrastrukturne politike s ciljem da se poboljšaju urbani standardi (energija, voda, promet);
- unapređenje i jačanje financijske uloge grada;
- ubiranje lokalnih poreza i neporeznih prihoda;
- poboljšanje kvalitete službi gradske uprave;
- jačanje obrazovnog sustava s ciljem da se osnivaju obrazovne ustanove koje će zadovoljiti specifične potrebe za kadrovima na području grada;
- poboljšanje kvalitete zdravstvenih usluga kroz modernizaciju i privatizaciju;
- provođenje programa internacionalizacije i metropolizacije grada.

Jedna od pretpostavki za uspješno provođenje ovih funkcija jest odgovarajuća razina fiskalne autonomije. Fiskalna autonomija označava sposobnost lokalnih jedinica da samostalno utvrđuju osnovice i stope poreznih i neporeznih prihoda.

Lokalne jedinice nisu u cijelosti autonomne prilikom utvrđivanja osnovica i stopa poreznih prihoda, naime stope zajedničkih poreza (onih koji se dijele između općine, grada, županije i države) i županijskih poreza u cijelosti determinira središnja vlast. Stope općinskih i gradskih poreza uglavnom utvrđuje općinska ili gradska vlast, ali unutar zadanih parametara koje je odredila središnja vlast.

Kod prireza porezu na dohodak lokalne jedinice imaju slobodu određivanja visine stope unutar propisanog limita u vidu maksimalne visine stope koju je odredila središnja vlast. Od 2001. sve lokalne jedinice, mogu uvesti prirez porezu na dohodak. Tako općine mogu uvesti prirez s maksimalnom visinom stope od 10%, gradovi do 30.000 stanovnika do 12%, a gradovi s više od 30.000 stanovnika do 15%. Maksimalna stopa prireza koju može

uvesti grad Zagreb je 30%. Prihodi od prireza pripadaju općini ili gradu na području kojih je prebivalište poreznog obveznika.

Neporezni prihodi su autonomni prihodi lokalnih jedinica koji imaju unaprijed utvrđenu namjenu. Visinu stope neporeznih prihoda samostalno utvrđuju lokalne jedinice te samostalno obavljaju njihovu naplatu. Središnja država određuje maksimalnu stopu neporeznih prihoda koje mogu uvoditi lokalne jedinice. Glavni neporezni prihod su komunalna naknada i doprinosi kojima lokalne jedinice financiraju gradnju i održavanje komunalne infrastrukture. Komunalna naknada i doprinos ujedno su i najveći prihod lokalnih jedinica.

Kapitalne prihode lokalne jedinice ostvaruju prodajom imovine i privatizacijom komunalnih (lokalnih) poduzeća. Kapitalne prihode najvećim dijelom ostvaruju općine i gradovi.

Fiskalna autonomija lokalnih jedinica u ubiranju vlastitih prihoda relativno je niska. Naime, najizdašniji prihod od poreza dijele s državom, koja ujedno određuje poreznu osnovicu i stope tih poreza. Najmanje prihoda lokalne jedinice ostvaruju od vlastitih poreza. Kada govorimo o autonomiji u korištenju neporeznih prihoda valja kazati da je i ona limitirana, odnosno iako ove prihode mogu samostalno koristiti točno im je utvrđena namjena korištenja, što također predstavlja svojevrsno ograničenje. Tako najznačajnije neporezne prihode (komunalne naknade i doprinose) lokalne jedinice moraju iskoristiti za financiranje komunalne infrastrukture.

Lokalne jedinice imaju i relativno malu autonomiju pri određivanju namjene sredstava, odnosno u utvrđivanju vlastitih rashoda. To se može zaključiti iz strukture njihovih rashoda u kojima dominiraju materijalni rashodi i rashodi za zaposlene. Najveći dio rashoda lokalnih jedinica prema funkcijama odnosi se na komunalne djelatnosti, a zatim slijede rashodi za opće javne (administrativne) usluge i obrazovanje.

Sve gore navedene slabosti i ograničenja odražavaju se i na primjeru Grada Dubrovnika uz neke specifičnosti koje proizlaze iz činjenice da Grad Dubrovnik prema Zakonu o izmjenama i dopunama zakona o lokalnoj i područnoj /regionalnoj/ samoupravi („Narodne novine“, broj 117/93, 33/00, 73/00, 59/01, 107/01, 117/01, 150/02) ima status tzv. velikog grada.²⁸

Lokalni proračuni i transparentnost proračunskog procesa

Proračun je plan lokalne samouprave za njezine financijske resurse, odnosno plan financijskih aktivnosti za specifično vremensko razdoblje koji obuhvaća sve primitke i izdatke za proračunsko razdoblje. Proračun se često naziva operativnim planom jer služi kao osnova za financijsko izvješćivanje gradonačelniku i Gradskom vijeću, Ministarstvu financija, odjelima lokalne samouprave te proračunskim institucijama i građanima.

Djelotvornost programa lokalne samouprave može se mjeriti i kroz izvršenje proračuna. Proračun stoga ne treba promatrati samo kao prikaz stanja financija, već se kroz njega može analizirati i sveza između raspoređenih i utrošenih sredstava i ostvarivanja dugoročnih i kratkoročnih ciljeva lokalne samouprave.

Proračun se izrađuje kako bi se zadovoljilo više različitih svrha, ali prije svega kako bi se odredio pregledan i razumljiv plan alokacije resursa grada prema programima pružanja osnovnih javnih usluga. Proračun treba promatrati kao pravni akt, strateški dokument, vodič za postupke, sredstvo komunikacije, ali prvenstveno je bitno da se proračunom osigura financijski plan kojim će se upravljati fiskusom lokalne samouprave u sljedećoj godini.

²⁸ Veliki gradovi su jedinice lokalne samouprave koji su ujedno gospodarska, financijska, kulturna, zdravstvena, prometna i znanstvena sjedišta razvitka šireg okruženja i koji imaju više od 35.000 stanovnika.

Za izradu učinkovitog financijskog plana potrebno je provesti **proces financijskog planiranja** koji uključuje:

- sve izvore sredstava koji su na raspolaganju lokalnoj zajednici;
- sažetak svih prihoda i izdataka;
- projekciju financijskog stanja uprave na kraju tekuće godine i na kraju predložene fiskalne godine;
- financijsku aktivnost u tekućoj i prethodnoj godini po odjelu ili programu;
- službenu procjenu prihoda koja uključuje popis svih tekućih i predloženih izvora prihoda, koliko je u prethodnim razdobljima stvarao svaki od izvora, koliko se očekuje u predloženom proračunu te skrivenu osjetljivost projekcija prihoda (gospodarsku, sezonsku, demografsku ili promjene aktivnosti) koja rezultira s više ili manje prihoda nego što je projicirano;
- pogled u budućnost radi očekivanja događaja ili stanja koja bi zahtijevala promjene zbog osiguravanja financijske stabilnosti ili solventnosti;
- eksplicitni odnos kapitalnog proračuna s operativnim proračunom jer je kapitalni proračun velikim dijelom financiran zaduživanjem, zbog čega se iz proračuna lokalne samouprave mora osigurati svota dovoljna za otplatu duga iz godišnjih aproprijacija.

Prilikom izrade proračuna potrebno je voditi računa i o transparentnosti samog proračunskog procesa. Da bi se ostvarila što veća razina transparentnosti proračunskog procesa potrebno je različitim metodama jasno i precizno informirati građane o proračunskim aktivnostima izabrane gradske uprave.

Jedna od aktivnosti koja služi za pospješivanje transparentnosti proračunskog procesa jest **proračunska poruka**. Proračunska poruka najčešće sadrži opći sažetak proračuna, smjernice za planiranje proračuna te buduće razvojne ciljeve i planove grada. Može se pisati u dvije verzije, a to su potpuna proračunska poruka, odnosno duga verzija, u kojoj se daje sveobuhvatni narativni opis proračuna, ili skraćena proračunska poruka, odnosno

kratka verzija, u kojoj gradonačelnik na jednoj ili dvije stranice u kratkim crtama opisuje najvažnije smjernice proračuna.

Potpuna proračunska poruka koristi se za potrebe gradskog poglavarstva te vijeća u tijeku pripreme, planiranja i usvajanja proračuna, a skraćena proračunska poruka upotrebljava se za informiranje šire javnosti o proračunu u dokumentima za prezentaciju i u **proračunu u malom**.²⁹

Potpuna proračunska poruka bi trebala sadržavati:

- sažetak tijeka proračunskog procesa;
- pregled najvažnijih dostignuća u prethodnoj godini;
- prikaz promjena vezanih uz porast ili smanjenje proračuna u odnosu na prethodnu godinu;
- kratak opis osnovnih skupina prihoda i rashoda prema tri klasifikacije (organizacijska, programska, funkcionalna);
- popis zadataka odjela lokalne samouprave povezanih s financiranjem odgovarajućih proračunskih i izvanproračunskih institucija.

Dok bi skraćena proračunska poruka trebala sadržavati:

- opis glavnih proračunskih ciljeva u sljedećoj godini;
- okolnosti u kojima je proračun usvojen (ograničenja i mogućnosti);
- ključne karakteristike novog proračuna (u nekoliko riječi);
- kratko pojašnjenje povećanja ili smanjenja glavnih skupina prihoda i izdataka u odnosu na prethodnu godinu.

Proračunska bi se poruka trebala temeljiti na razvojnoj strategiji lokalne samouprave³⁰ te gradonačelnikovim smjernicama za pripremanje i planiranje proračuna u sljedećoj godini.

²⁹ Sažetak proračuna koji se koristi kao marketinški materijal za informiranje šire javnosti o lokalnom proračunu.

³⁰ Dokument kojim se definira višegodišnja strategija razvoja grada.

Prilikom izrade proračuna Grada Dubrovnika koriste se i proširena i skraćena verzija proračunske poruke koje prema sadržaju odgovaraju navedenim smjernicama uz neka manja odstupanja. Do ovog dokumenta nije postojala sustavna strategija razvoja Grada, kao ni smjernice gradonačelnika za pripremu i planiranje proračuna u sljedećoj godini. Međutim postoji dokument koji se bavi fiskalnom politikom grada i naslanja se na Smjernice Ministarstva financija i služi kao svojevrsni smjerokaz pri izradi proračuna.³¹

Sljedeća važna komponenta koja uvelike utječe na pospješivanje transparentnosti proračunskog procesa jest **proračun u malom**. On predstavlja lako razumljiv sažetak proračuna koji služi prvenstveno kao materijal namijenjen široj javnosti. Kako bi proračun u malom zadovoljio jedno od svojih osnovnih funkcija, a to je informiranje i obrazovanje javnosti o proračunu, on mora biti razumljiv za prosječno obrazovanu osobu. Samo ukoliko građani razumiju i mogu kontrolirati što se događa tijekom proračunskog procesa može se očekivati da će se aktivno uključiti u njega.

Proračun u malom mora biti logično strukturiran, prikazivati odabrane dijelove proračuna, ali pojmovi moraju biti pojašnjeni svakodnevnim, a ne stručnim terminima. Iako bi bilo bolje, sa stanovišta sudjelovanja javnosti u kreiranju proračuna, da se proračun u malom priprema temeljem predloženog proračuna, u praksi se najčešće priprema temeljem proračuna usvojenog od strane Vijeća.

³¹ U skladu s odredbama Zakona o proračunu (Narodne novine, br. 96/2003), a koje se odnose na izradu proračuna, Ministarstvo financija sastavilo je Upute za izradu proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave za razdoblje od 2007. do 2009. godine. Upute sadrže elemente iz *Smjernica ekonomske i fiskalne politike za razdoblje 2007-2009. godine* i elemente iz *Uputa za izradu Državnog proračuna Republike Hrvatske za razdoblje 2007. - 2009. godine*. Smjernice Vlade obuhvaćaju: ciljeve ekonomske i fiskalne politike u trogodišnjem razdoblju, makroekonomska kretanja i projekcije do 2009. godine, fiskalnu politiku (osnovne smjernice), odrednice prihoda i rashoda državnog proračuna s raspodjelom ukupnih rashoda, izvanproračunskih fondova i agencija te proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Uprava Grada Dubrovnika koristi proračun u malom već posljednjih pet godina. Kao i u ostalim lokalnim zajednicama koje su se odlučile za njegovo korištenje pokazalo se kako je javnost zbog njegove primjene bolje informirana i svjesnija ciljeva, ali i rezultata proračunskog procesa. Proračun u malom Grada Dubrovnika, iako je nešto duži od preporučenog broja stranica³², vrlo je lako čitljiv, pregledan i jasan. Sadrži proračunsku poruku gradonačelnice (skraćena verzija), prikazuje organizacijski prikaz proračuna, ali i gradske uprave, prikazuje pregled proračunskih izdataka kroz tablice i grafove i to prema programima, korisnicima i funkcijama, daje uvid u planirane kapitalne projekte, a ima i pojmovnik. Međutim nedostaje mu sadržaj te sažetak proračunskog kalendara. Distribucija se vrši kao umetak, odnosno dodatak regionalnim novinama u nakladi od 5.000 primjeraka, te se priprema temeljem proračuna usvojenog od strane vijeća. Zbog toga je smanjena mogućnost utjecaja javnosti na kreiranje samog proračuna, odnosno zadovoljena je samo obrazovana te funkcija informiranja o proračunu.

Pospješivanju transparentnosti proračunskog procesa služi i **javna tribina**. To je tehnika kojom se lokalna samouprava koristi kako bi uključila građane u procese donošenja odluka o lokalnim projektima i problemima na način da im kroz interaktivni pristup omogući komentiranje, raspravu i davanje sugestija. Proračunske javne tribine bi se trebale organizirati tijekom razdoblja pripreme proračuna, iako se one u praksi najčešće održavaju tek nakon što je izvršno tijelo pripremilo proračun, odnosno prije nego li ga je zakonodavno tijelo prihvatilo. Organiziranje javne tribine zahtjeva odgovarajuće ljudske i materijalne resurse, mjesto i vrijeme održavanja te precizno definirana pravila ponašanja. Najbolje rješenje za ozakonjenje održavanja javne tribine jest kada se lokalna samouprava odluči unijeti je u sam statut. Grad Dubrovnik zasada nije organizirao javne tribine, niti ima to pitanje institucionalizirano kroz statut grada. Budući da je organiziranje javne tribine korak za pospješivanje transparentnosti proračunskog procesa koji slijedi nakon što je već zaživjela primjena proračuna u malom, svakako bi trebalo na razini Grada osigurati sve neophodne resurse za njezinu organizaciju.

³² Uobičajen broj stranica je od 4 do 16, a proračunu malom Grada Dubrovnika ima ih tridesetak.

Dosadašnja nastojanja Grada Dubrovnika i njegove uprave za poboljšanje transparentnosti mogu se ocijeniti pozitivno jer su veći dio gore navedenih preporuka uključili u svoj proračunski proces.

Financijska analiza

Za uspješno donošenje odluka vezanih uz financiranje lokalne samouprave potrebno je da lokalni dužnosnici pravovremeno raspolažu s odgovarajućim financijskim podacima. U tu svrhu potrebno je provoditi **financijsku analizu**³³ jer jedino ona daje pravi uvid u lokalnu fiskalnu situaciju i ukazuje na novonastale trendove.

Financijska analiza donosi niz koristi za lokalnu samoupravu, kao što su bolje povezivanje razvojnih smjernica i konkretnih financijskih planova, predviđanje financijske budućnosti lokalne samouprave, pomoć u boljem zadovoljavanju potreba građana, poboljšanje kvalitete financijskih odluka, lakši odabir modela zaduživanja itd.

Fiskalno stanje obuhvaća i gotovinsku³⁴ i proračunsku solventnost³⁵, odnosno znači da lokalna samouprava može dugoročno pokrivati svoje troškove poslovanja. Drugim riječima fiskalno stanje lokalne samouprave pokazuje njezinu sposobnost da financira usluge koje pruža kao i održavanje kapitalnih objekta, sposobnost upravljanja nepredviđenim događajima (npr. pojavu lokalnih i/ili regionalnih gospodarskih poremećaja) te njezinu sposobnost da zadovolji potrebe rasta ili smanjenja, koja se odnose na broj građana ili poduzeća.

Da bi se provela uspješna financijska analiza potrebno je najprije dobro procijeniti fiskalno stanje lokalne samouprave. Ocjenjivanje fiskalnog stanja lokalne samouprave sastoji se od analize ne samo financijskih, već i drugih pokazatelja, poput podataka o lokalnom, ali i nacionalnom gospodarstvu, broju i strukturi stanovništva, lokalnoj poduzetničkoj klimi, karakteru lokalnih financija te utvrđivanja pozitivnih i negativnih trendova.

³³ Financijska analiza je skup alata i tehnika poput fiskalnih indikatora i predviđanja, koji omogućuju mjerenje tekućeg fiskalnog stanja lokalne samouprave i predviđanje trendova o njihovom budućem fiskalnom stanju.

³⁴ Sposobnost lokalne samouprave za podmirivanje računa.

³⁵ Sposobnost lokalne samouprave da stvara dovoljno prihoda za pokrivanje rashoda i da ne ostvaruje deficit.

Primarno sredstvo za ocjenu fiskalnog stanja svakako su **fiskalni pokazatelji**. Njih se može podijeliti u tri podskupine, a to su:

- financijski pokazatelji (odražavaju stanje financija lokalne samouprave);
- pokazatelji okruženja (odražavaju vanjske utjecaje na lokalnu samoupravu);
- organizacijski pokazatelji (odražavaju mogućnosti lokalne zajednice da reagira na promjene u pokazateljima okruženja).

Pomoću pokazatelja mjere se trendovi tijekom određenog vremenskog razdoblja, ukoliko se pokazatelji zasnivaju na podacima za jednu godinu smatramo ih statičkim, a ukoliko obuhvaćaju duži vremenski period dinamičkim. Financijska analiza pomoću fiskalnih pokazatelja sastoji se od odabira odgovarajućih pokazatelja, prikupljanja podataka o njima i njihovog izračuna te u posljednjem koraku analizi i interpretaciji pokazatelja.

Druga moguća tehnika financijske analize jest **predviđanje**.³⁶ Predviđanje se može koristiti za potrebe pripreme godišnjeg proračuna, za lakše donošenje operativnih, strateških i projekcijskih odluka, ali i za kreiranje smjernica rada lokalne samouprave. Razlikujemo nekoliko različitih tehnika predviđanja:

- stručno mišljenje (koristi se za procjenu godišnjih prihoda, često zajedno s analizom trendova);
- analiza trendova (primjenjuje se za sve izvore prihoda, zasniva se na pretpostavci da su prihodi vremenska funkcija);
- determinističko predviđanje (usredotočuje se osim na vrijeme i na druge varijable kao što su stope i osnovice prihoda);
- ekonometrijsko predviđanje (najsloženija tehnika, povezuje prihode s ekonomskim i demografskim varijablama, koje pak povezuju procjene prihoda s očekivanim fluktuacijama u tim varijablama).

³⁶ Projekcija budućih prihoda i rashoda na osnovi prošlih trendova i pretpostavki o budućim kretanjima.

Sve tehnike predviđanja imaju svoje prednosti i nedostatke, a odabir jedne od njih ovisit će o pouzdanosti, odnosno dostupnosti podataka koji se žele analizirati, kao i o cilju analize. Navedene metode predviđanja dobro je povezati s metodom scenarija koja povećava njihovu pouzdanost, odnosno daje nam mogućnost različitih projekcija (scenarija/verzija) određenih informacija.

Analiza proračuna Grada Dubrovnika

Kako bi se prikazalo financijsko stanje Grada Dubrovnika, a kroz njega dosegnuta razina fiskalne decentralizacije i fiskalne autonomije, ukazalo na moguće probleme i predložila rješenja za poboljšanje postojećeg stanja analizirani su podaci iz godišnjih obračuna proračuna Grada Dubrovnika s pripadajućom dokumentacijom Upravnog odjela za financije Grada Dubrovnika za 2003., 2004., 2005. i 2006. godinu. Proračun za 2007. godinu preuzet je iz Službenog glasnika Grada br. 14/2006.

Analiza proračun Grada Dubrovnika, odnosno njegovih temeljnih podatke prema ekonomskoj klasifikaciji, u razdoblju od 2003. do 2007. godine, pokazuje kako proračun Grada Dubrovnika u navedenom razdoblju uspijeva osigurati sredstava za financiranje funkcija, sredstva i programa gradske uprave i drugih proračunskih korisnika.

U strukturi prihoda najznačajniji su porezni prihodi, a najveću stavku na rashodnoj strani očekivano čine materijali rashodi te rashodi za zaposlene, odnosno bruto plaće. Iz godine u godinu možemo pratiti usporedni rast prihodne i rashodne strane proračuna, da bi u 2007. godini proračun Grada iznosio 317.491.500 kn, a prihodi poslovanja, dakle prihodi koje dobivamo kada se isključe primici od financijske imovine i zaduživanja, odnosno krediti i prihodi od prodaje nekretnina iznose 283.076.900 kuna što je za 5,15% više od procijenjenog ostvarenja iz 2006. godine. Doduše u 2006. godini se Grad zadužio za 40 mil. kuna kako bi financirao otkup zemljišta na Nuncijati, gdje će se izgraditi novo stambeno naselje, dok se u 2007. godini ne računa s novim zaduživanjem.

U prihodima poslovanja koji čine 89.16% ukupnog proračuna za 2007. godinu najveći je udjel prihoda od poreza sa 143.935.3 kuna ili 45.34% što je za 13.69% manje nego li u 2006. godini i direktna je posljedica gubitka poreza na dobit. Planirano je i smanjenje prihoda od komunalnih naknada, doprinosa i pristojbi i one će činiti 19.70% proračuna, odnosno bit će za 8.17% manji u odnosu na 2006.godinu. Najveće će se povećanje desiti u stavci pomoći iz državnog proračuna i subjekta opće države koja je u 2006. godini iznosila 5.333.500 kuna ili 0,85% proračuna, a u 2007. godini iznositi će 43.165.200 ili 13,60% proračuna upravo kako bi se kompenzirali gubici proizašli iz činjenice da je porez na dobit postao u cijelosti republički porez.

Tablica 1: *Veličina i struktura ukupnih proračunskih prihoda Grada*

Pozicija	2003.		2004.		2005.		2006.	
	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%
Porezni prihodi	89.627	59	116.015	56	127.737	53	158.902	57
Kapitalni prihodi	4.963	3	32.065	15	18.370	8	10.815	4
Potpore, subvencije i dotacije	8.390	6	3.454	2	2.019	1	2.982	1
Neporezni prihodi	48.272	32	56.596	27	94.029	39	107.670	8
Ukupni prihodi	151.252	100	208.130	100	242.155	100	280.369	100

Izvor: Ostvarenje proračunana Grada Dubrovnika od 2003. do 2006. prema podacima Upravnog odjela za financije Grada Dubrovnika

Planirani ukupni rashodi Grada Dubrovnika za 2007. godinu iznose 317.491.500 kuna pri čemu rashodi poslovanja čine 247.893.200 kuna ili 78,08% što je za 3.46% više u usporedbi s 2006. godinom. Dok rashodi za nabavu nefinancijske imovine čine 57.584.000 kuna ili 18.14% što je za 31.04% manje u usporedbi s 2006. godinom. Izdaci za financijsku imovinu koji se prije svega odnose na otplate zajmova čine 3.78% ili 12.014.300 kuna. U kategoriji rashoda poslovanja najzastupljeniji su materijalni rashodi, troškovi usluga i ostali troškovi s iznosom od 67.105.300 kuna ili 21.14% u ukupnim rashodima, što je za 11.46% manje nego li u prethodnoj godini, zatim slijede rashodi za

zaposlene s iznosom od 65.392.300 kuna ili 20.60% u ukupnim rashodima što je za 12.77% više u usporedbi s 2006. godinom, dok donacije i sl. rashodi čine 18.23% u ukupnim rashodima što je za 0.16% više nego li u 2006. godini.

Tablica 2: *Visina nenaplaćenih obračunatih prihoda Grada od 2003. do 2007. godine*

Pozicija	2003.		2004.		2005.		2006	
	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%	u 000 Kn	%
Rashodi poslovanja	139.580	82	153.584	78	206.567	75	239.605	73
Rashodi za nabavu nefinancijske imovine	20.184	12	33.184	17	57.584	21	83.500	26
Izdaci za financijsku imovinu i otplatu zajmova	10.676	6	11.185	5	12.014	4	3.218	1
UKUPNI RASHODI:	170.440	100	197.953	100	276.165	100	326.323	100

Izvor: Ostvarenje Proračuna Grada Dubrovnika od 2003. do 2006. prema podacima

Upravnog odjela za financije Grada Dubrovnika

Tablica 2 prikazuje kretanje ukupno nenaplaćenih, a obračunatih prihoda grada. Više od 90% ukupno nenaplaćenih, a obračunatih prihoda grada čine neplaćeni, a obračunati prihodi poslovanja, dok je što je i razumljivo daleko manji postotak nenaplaćenih, a obračunatih prihoda od prodaje nefinancijske imovine.

Tablica 3: *Odnos pomoći iz inozemstva (darovnice) i od subjekata unutar opće države i ukupnih prihoda proračuna grada*

Pozicija	2003.		2004.		2005.		Plan 2006.		Plan 2007.	
	mil. Kn	%	mil. Kn	%	mil. Kn	%	mil. Kn	%	mil. Kn	%
Pomoći iz inozemstva (darovnice) i od subjekata unutar opće države	8	5,3	3	1,4	2	0,8	5	1,7	-	-
Ukupno prihodi proračuna	151	100	208	100	242	100	291	100	317	100

Izvor: Ministarstvo financija RH, Sektor za pripremu proračuna, Odjela za financiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave

U tablici 3 vidimo ukupne iznose primljenih pomoći iz inozemstva (darovnice) i od subjekata unutar opće države te njihov postotni udio u ukupnim proračunskim prihodima. Za očekivati je da će ova kategorija prihoda u sljedećim godinama u ukupnim proračunskim prihodima i dalje sudjelovati sa svega oko 1,5%.

Tablica 4: *Struktura izdataka proračuna grada u %*

Izdaci	2003.	2004.	2005.	Plan	Plan 2006.
2007.					
Tekući izdaci	107	128	141	121	155
-izdaci za zaposlene, utrošeni mat. i tekuće održ.	46	51	50	55	65
- tekući izdaci za materijal i usluge	53	69	82	53	67
- tekući transferi građ., kućan. i nefin. org. (kultura)	8	8	9	13	23
Kapitalni izdaci	0,79	0,71	0,29	-	-
Dani zajmovi i udio u glavnici	8,05	1,18	3,97	0,55	0,85
Otplata glavnice	2,22	2,46	0,98	1,11	11,16
Ukupno	118,06	132,35	146,24	122,66	167,01

Izvor: Računi prihoda i rashoda Grada Dubrovnika od 2003. do 2007.

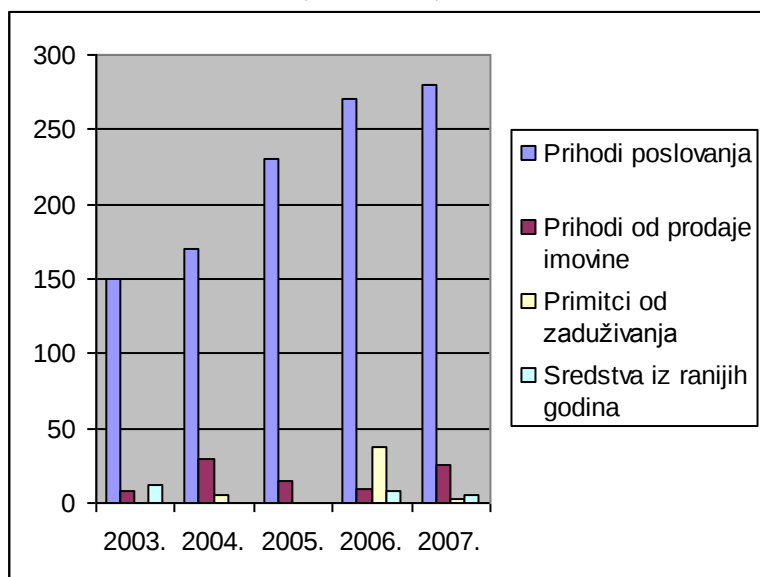
Iz bilanci prihoda i rashoda, primitaka i izdataka od 2003. do 2005. godine vidimo kako je Grad Dubrovnik vodio ispravnu proračunsku politiku, kako na prihodovnoj, tako i na rashodovnoj strani, a za očekivati je da će tako nastaviti i u budućem razdoblju.

Tablica 5: *Bilanca prihoda i rashoda, primitaka i izdataka od 2003. do 2005. godine. (mil. Kn i %)*

Pozicija	2003.	2004.	2005.
	mil. Kn	mil. Kn	mil. Kn
Ukupna svota ostvarenih prihoda	151	208	242
Ukupna svota izvršenih rashoda	154	203	237
Razlika između ostvarenih prihoda i ostvarenih rashoda – višak prihoda	-3	4	4
Ukupna svota ostvarenih primitaka	0.6	6	0.1
Ukupna svota izvršenih izdataka	10	3	4
Razlika između ostvarenih primitaka i izvršenih izdataka – manjak primitaka	-10	3	-4
Ukupno manjak prihoda i primitaka	13	7	-0.2
Preneseni višak prihoda iz ranijih godina	14	0.3	7
Višak prihoda i primitaka raspoloživ u sljedećem razdoblju	0.3	7	7

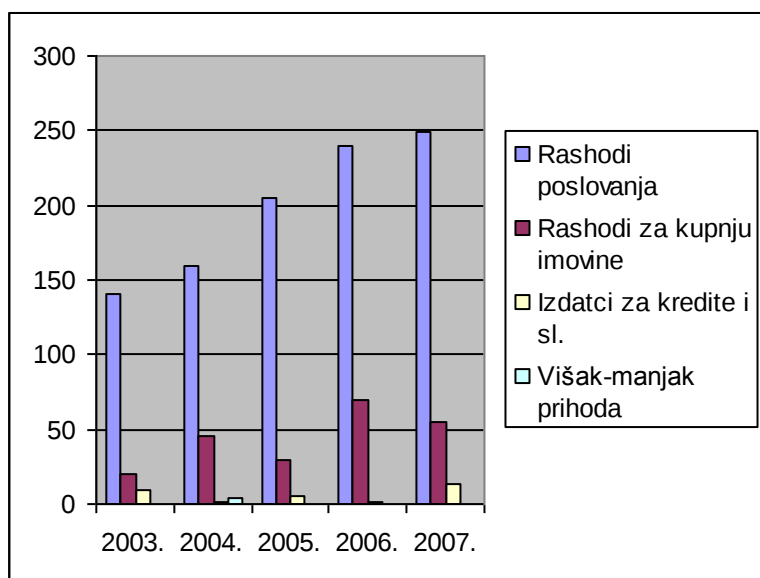
Izvor: Godišnji obračun proračuna Grada Dubrovnika za 2003., 2004. i 2005. godinu

**Grafikon 1: PRIHODI PRORAČUNA GRADA DUBROVNIKA
OD 2003. DO 2007. (u mil. Kn)**



Izvor: prema podacima Ministarstva financija RH, Sektora za pripremu proračuna, Odjela za financiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave

**Grafikon 2: RASHODI PRORAČUNA GRADA DUBROVNIKA
OD 2003. DO 2007. (u mil. Kn)**



Izvor: prema podacima Ministarstva financija RH, Sektora za pripremu proračuna, Odjela za financiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave

Proračunske projekcije u razdoblju od 2005-2020. godine

Proračunske projekcije za razdoblje od 2005-2020. godine rađene su prema projekcijama bruto domaćeg proizvoda i njegovih komponenti za isto razdoblje. Rast domaćeg bruto proizvoda po stanovniku iznosi 5,5% u prosjeku te je gotovo izjednačen s rastom BDP-a u cijelosti, a razlog tomu su visoka dinamika gospodarske aktivnosti s jedne te usporeni demografski rast s druge strane.

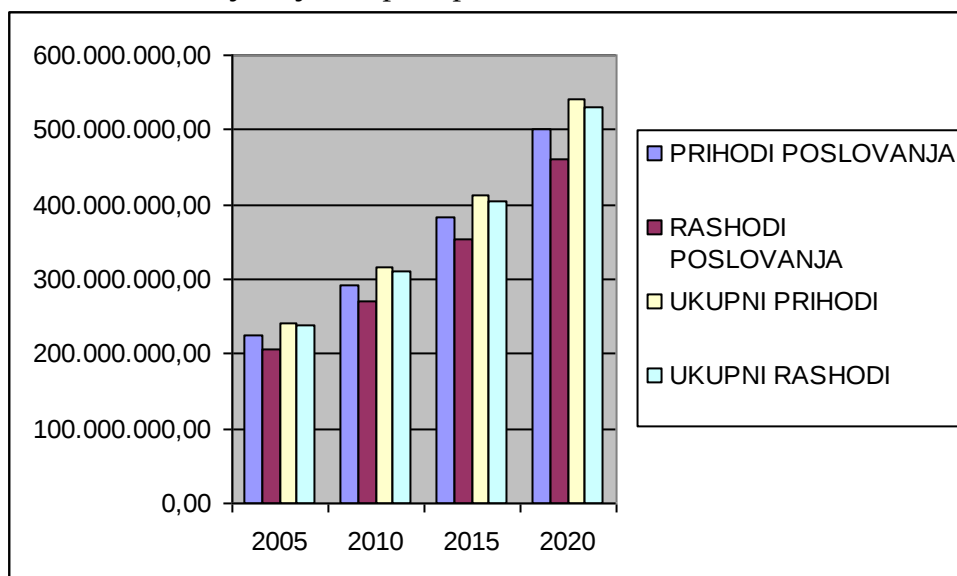
Tablica 6 prikazuje projekciju ukupnih proračunskih prihoda i rashoda prema podacima iz Godišnjeg obračuna proračuna Grada Dubrovnika za 2005. godinu. Nominalni pokazatelji proračunskih pozicija iz 2005. godine linearno su povećani za rast BDP-a i tako su dobiveni pokazatelji za ostale godine.

Tablica 6: *Ukupni proračunski prihodi i rashodi*

Pozicija	2005.	2010.	2015.	2020.
PRIHODI POSLOVANJA	223.785.948,69	292.479.284,9	382.258.728,1	499.596.869,7
RASHODI POSLOVANJA	206.567.690,76	269.975.710,4	352.847.456,2	461.157.513,7
UKUPNI PRIHODI	242.155.494,53	316.487.546,7	413.636.566	540.606.449
UKUPNI RASHODI	237.356.023,61	310.214.830,1	405.438.376,4	529.891.743

Izvor: projekcija prema podacima iz Godišnjeg obračuna proračuna Grada Dubrovnika za 2005. godinu

Grafikon 3: *Projekcija ukupnih prihoda i rashoda Grada*



U tablici 7 prikazane su glavne kategorije prihoda međutim njihovo povećanje, odnosno smanjenje projektirano je u skladu s predviđanjima veznim uz buduće promjene porezne politike. Pa tako prihodi poslovanja rastu za 5,5%, prihodi od poreza rastu po 4,2%, pomoći iz inozemstva i opće države rastu po 3,3%, prihodi od imovine rastu po 6%, prihodi od administrativnih pristojbi i po posebnim propisima rastu po 8,5%. Dok ostali prihodi rastu po 6,4%, prihodi od prodaje nefinancijske imovine rastu po 4,6%, primici od financijske imovine i zaduživanja povećavaju se po 5,5% a raspoloživa sredstva iz prethodnih godina i ukupni prihodi rastu po 5,5%.

Tablica 7: Proračunski prihodi /ek klasifikacija/

Pozicija	2005.	2010.	2015.	2020.
PRIHODI POSLOVANJA	223.785.948,69	292.479.284,9	382.258.728,1	499.596.869,7
PRIHODI OD POREZA	127.736.743,51	156.911.377,5	192.749.397,8	236.772.698,9
POMOĆ IZ INOZEMSTVA I OPĆE DRŽAVE	2.019.103,09	2.374.980,789	2.793.583,833	3.285.967,897
PRIHODI OD IMOVINE	23.750.088,42	31.782.975,79	42.532.791,14	56.918.468,99
PRIHODI OD AD.PRISTOJBI	70.011.326,86	105.273.000	158.294.450,8	238.020.509,9
OSTALI PRIHODI	268.686,81	366.399,18	499.646,24	681.350,79
PRIHODI OD PRODAJE NEFINANCIJSKE IMOVINE	18.369.545,84	23.001.536,18	28.801.510,46	36.063.982,79
PRIMICI OD FINANCIJSKE IMOVINE I ZADUŽIVANJA	127.027,77	166.020,22	216.981,78	283.586,51
RASPOLOŽIVA SREDSTVA IZ PRETHODNIH GODINA	7.657.174,29	10.007.620,56	13.079.559,83	17.094.461,6
UKUPNI PRIHODI	242.155.494,53	316.487.546,7	413.636.566	540.606.449

Izvor: projekcija prema podacima iz Godišnjeg obračuna proračuna Grada Dubrovnika za 2005. godinu

Sljedeća tablica prikazuje samo glavne kategorije rashoda i njihovo povećanje u razdoblju od 2005. do 2020. godine. Pa tako rashodi poslovanja rastu po 4,5%, rashodi za nabavu nefinancijske imovine rastu po 6%, izdaci za financijsku imovinu i otplatu zajmova rastu po 5,5% kao i ukupni rashodi.

Tablica 8: Proračunski rashodi /ek. klasifikacija/

Pozicija	2005.	2010.	2015.	2020.
RASHODI POSLOVANJA	206.567.690,76	257.420.925,1	320.793.307,3	399.766.825,2
RASHODI ZA NABAVU NEFINANCIJSKE IMOVINE	30.788.332,85	41.201.734,51	55.137.214,96	73.786.031,34
IZDACI ZA FINANCIJSKU IMOVINU I OTPLATE ZAJMOVA	4.953.494,86	6.474.019,67	8.461.284,79	11.058.560,83
UKUPNI RASHODI	237.356.023,61	310.214.830,1	405.438.376,4	529.891.743

Izvor: projekcija prema podacima iz Godišnjeg obračuna proračuna Grada Dubrovnika za 2005. godinu

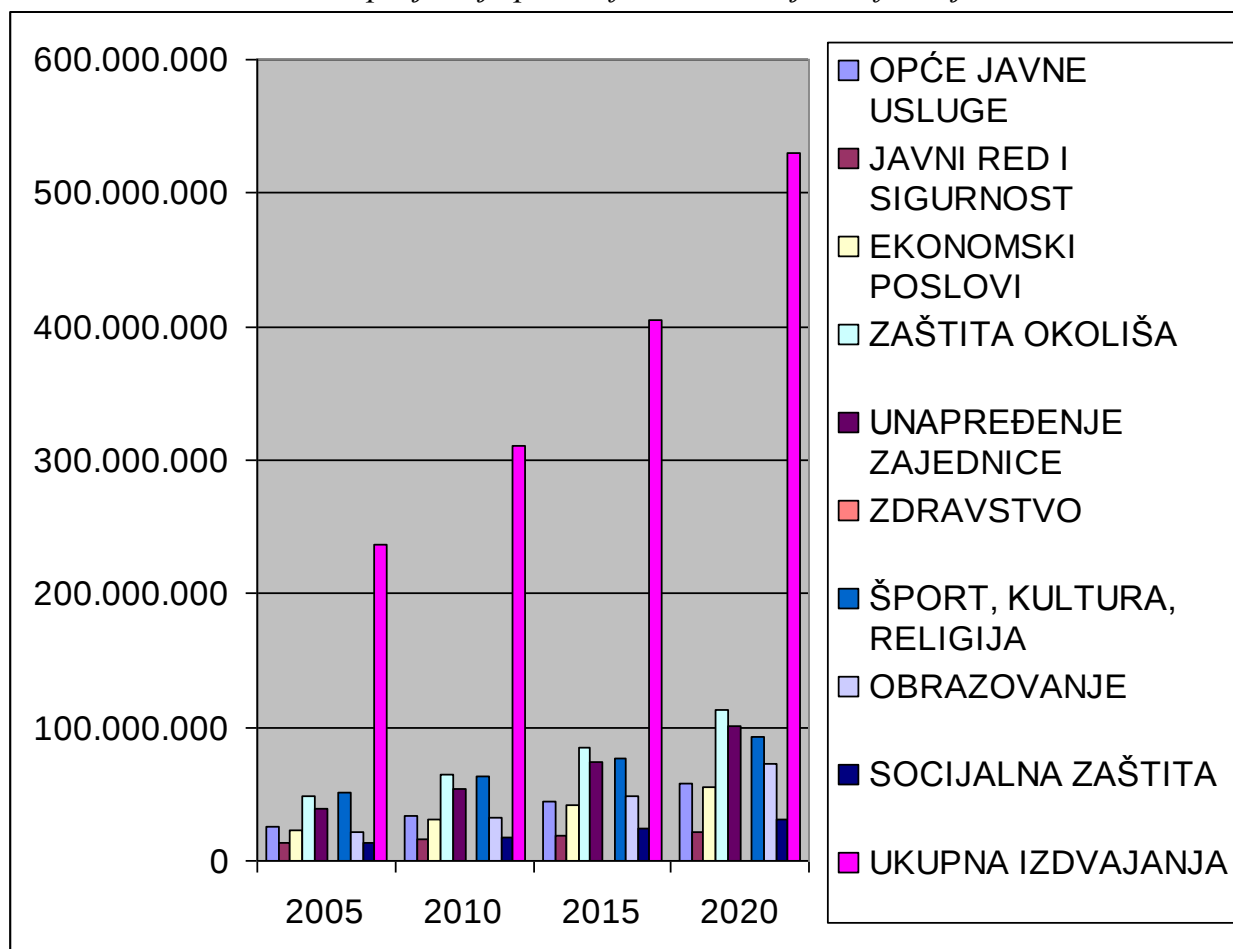
Tablica 9 prikazuje proračunske projekcije prema funkcionalnoj klasifikaciji. Ukoliko bi proračunske stavke rasle u skladu s makroekonomskim projekcijama tada bi opće javne usluge rasle po 5,5%, javni red i sigurnost po 3,2%, ekonomski poslovi po 6%, zaštita okoliša po 5,8%, usluge unapređenja stanovanja i zajednice po 6,5%, zdravstvo po 4,1%, šport, kultura i religija po 4%, a obrazovanje po čak 8,4%. Dok bi socijalna zaštita rasla po 5,5% kao i ukupna izdvajanja.

Tablica 9: Funkcionalna klasifikacija proračuna

Pozicija	2005.	2010.	2015.	2020.
OPĆE JAVNE USLUGE	26.123.204	34.141.982,87	44.622.206,15	58.319.438,83
JAVNI RED I SIGURNOST	13.301.860	15.570.797,59	18.226.754,56	21.335.745,98
EKONOMSKI POSLOVI	23.204.433	31.052.765,75	41.555.605,39	55.610.774,02
ZAŠTITA OKOLIŠA	48.325.523	64.062.650,25	84.924.547,17	112.580.086,6
USLUGE UNAPREĐENJA STANOVANJA I ZAJEDNICE	39.187.466	53.690.224,54	73.560.260,6	100.783.932
ZDRAVSTVO	0	-	-	-
ŠPORT, KULTURA, RELIGIJA	51.635.062	62.821.948,05	76.432.505,43	92.991.829,57
OBRAZOVANJE	21.773.439	32.589.180,52	48.777.535,2	73.007.295,73
SOCIJALNA ZAŠTITA	13.805.036	18.042.629,94	23.580.995,74	30.819.418,34
UKUPNA IZDVAJANJA	237.356.023	310.214.829,3	405.438.375,3	529.891.741,6

Izvor: projekcija prema podacima iz Ministarstva financija RH, Sektora za pripremu proračuna, Odjel za financiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave za 2005. godinu

Grafikon 4: *Proračunske projekcije prema funkcionalnoj klasifikaciji*



Zaključak

Analizirajući proračune Grada Dubrovnika od 2003. godine do danas dolazimo do zaključka kako su rezultati poslovanja Grada kao i njegov financijski položaj prema svim važnim pokazateljima zadovoljavajući. Ista tvrdnja vrijedi i za stanje likvidnosti, zaduženosti i solventnosti. Iako je u trenutnom sustavu decentralizacije lokalnim jedinicama dana relativno niska razina fiskalne autonomije Dubrovnik svojim proračunom uspijeva osigurati sredstva za financiranje svih svojih funkcija i programa.

Kako će se odraziti izmjene i dopune Zakona o financiranju jedinica lokalne i područne /regionalne/ samouprave koje su u primjeni od ove godine pokazat će se kroz nekoliko mjeseci no za očekivati je veće gubitke prihoda zbog činjenice da porez na dobit postaje u

cijelosti državni prihod. Ministarstvo financija je doduše u tu svrhu predvidjelo za Grad Dubrovnik pomoć u iznosu od 40.598.00 kuna na ime tekuće pomoći iz državnog proračuna respektirajući činjenicu da se dosada porez na dobit izdvajao u uvećanom dijelu zbog područja od posebne državne skrbi u okviru Grada Dubrovnika.³⁷

Promjene u sustavu diobe poreza na dobit koje su na snazi od ove godine donese pak povećanje udjela općina, gradova i županija u porezu na dohodak što u slučaju Grada Dubrovnika znači 56,4% za decentralizirane funkcije u školstvu i 3,1% za javnu vatrogasnu postrojbu. Ova se promjena može okarakterizirati kao pozitivna, ipak s obzirom na činjenicu da najmanje prihoda lokalne jedinice ostvaruju od vlastitih poreza i da im je ograničena i autonomija u korištenju neporeznih prihoda lokalna bi samouprava trebala političkim pritiscima pokušati utjecati na promjenu postojećeg modela s ciljem povećanja vlastite fiskalne autonomije.

Što se tiče transparentnosti samog proračuna i proračunskog procesa Grad Dubrovnik je ostvario zavidne rezultate. Oni se očituju u učinkovitom sustavu financijskog planiranja, korištenju oba oblika proračunskih poruka (potpuna i skraćena proračunska poruka) te proračuna u malom.

Jedan od značajnih koraka za poboljšanje transparentnosti samog proračunskog procesa jest i dovršenje ovog dokumenta, koji predstavlja prvu sustavnu strategiju dugoročnog razvoja Grada Dubrovnika, te ga kao takvog treba povezati sa smjernicama gradonačelnice za pripremanje i planiranje proračuna u sljedećim godinama.

Korištenje proračuna u malom tehnika je za poboljšanje transparentnosti proračunskog procesa koja je uspješno savladana na primjeru Grada Dubrovnika. Inovacije koje bi se mogle napraviti u ovom segmentu su malo skraćenje njegovog tekstualnog dijela te ubacivanje sadržaja i sažetaka proračunskog kalendara. Također, proračun u malom bi se mogao pripremati temeljem prijedloga proračuna, a ne na temelju proračuna usvojenog od

³⁷ Područja od posebne državne skrbi obuhvaćaju područje Rijeke dubrovačke, Zatona, Orašca, Trstena, Brsečine, Dubravica i Gornja sela.

strane vijeća jer bi tada javnost zaista imala mogućnost utjecaja na kreiranje samog proračuna, odnosno ne bi bila zadovoljena samo obrazovana te funkcija informiranja o proračunu, već bi se ostvarilo zbiljsko sudjelovanje šire javnosti u proračunskom procesu.

U sljedećim godinama mogla bi se početi primjenjivati i jedna od naprednijih tehnika za poboljšanje transparentnosti proračunskog procesa, a to je organizacija javne tribine. Najbolje rješenje za ozakonjenje održavanja javne tribine bilo bi kada bi se postigao konsenzus i to rješenje uvrstilo u sam Statut Grada.

U cilju pospješivanja učinkovitosti lokalne samouprave i optimalnog korištenja poreznih prihoda Grad Dubrovnik je već prije pet godina započeo s uvođenjem procesa programskog proračuna. Programski proračun zahtjeva višegodišnji kontinuirani rad na razvoju proračunskih tehnika i njihovo povezivanje s dugoročnim i kratkoročnim ciljevima razvojne strategije lokalne samouprave. Korištenje programskog proračuna je poprilično složen proces koji zahtjeva analitički pristup i opširnu dokumentaciju, a svako povećanje jedne uslugu dovodi do smanjenja neke druge, zbog toga se proces stalno poboljšava i usavršava, a koristi od njegove primjene su višestruke i očituju se ponajprije kroz odabir najbolje mogućnosti za svaki program.

Kako bi se što učinkovitije mogla alocirati proračunska sredstva u budućim godinama trebalo bi početi i sustavno koristiti financijske analize, odnosno predviđanja. Odabir jedne od metoda financijske analize ovisit će o pouzdanosti, odnosno dostupnosti podataka koji se žele analizirati, kao i o cilju analize.

Zaključno valja kazati kako je trenutačna razina fiskalne autonomije Grada Dubrovnika zadovoljavajuća, a financijski položaj Grada se može ocijeniti jako dobrim. Naravno, postojeći se proračunski sustav može unaprijediti i poboljšati, međutim to zahtjeva višegodišnje napore i prilagodbu organizacijske strukture, dodatnu izobrazbu kadrova i savladavanje političkih otpora koji će se zasigurno javiti prilikom provođenja ovog procesa.

OTOČNA PROBLEMATIKA

OTOČNA PROBLEMATIKA

Otočna područja obuhvata Grada Dubrovnika premda prostorno i sadržajno integrirani u život grada, u razvojnom se pogledu nalaze pred dilemom svih malih jadranskih otoka priobalnog arhipelaga. Naime, s jedne strane oni postaju interes agresivnih ulagača, što naravno dovodi u pitanje u tom pogledu, s druge strane, radikalan otklon prema investitoru otvara brojna pitanja njihovog statusa, poglavito u odnosu na troškove javnih potreba i sadržaja. Držimo kako iznesene opasnosti i dileme treba otkloniti i rješavati na prvom mjestu polazeći od koncepta održivog razvoja. Glede toga razvoj treba shvatiti kao skup pretpostavki i metoda koje uključuju materijalni i razvoj kvalitete života pod uvjetima, da čvorni elementi ekosustava, te arhitektonske i krajobrazne vrijednosti, ne budu dovedeni u pitanje.

U okviru tako postavljenih teza treba onda pružiti odgovore na brojna pitanja i sadržaje. Odnosi se to na potrebu definiranja broja stanovnika na otocima sukladno uvjetima života ali i razvojnim potrebama i ograničenjima. Poznato je, kako čak i otoci obalnog arhipelaga, kao što su ovi, ne trpe demografski pritisak, međutim sezonalni priljev stanovnika i turista, upozorava i na te opasnosti. Pitanje optimalnog broja stanovnika integralno je pitanje svakog razvoja pa tako i ovog pri čemu ono ima u slučajevima ovih otočnih skupina naglašeni značaj.

Naime, i oni se nalaze pred izazovom demografske revitalizacije, a taj izazov generira zakonito visoke investicije i općenito ulaganja. Sukladno tomu otočna problematika u cijelosti pritišće također u pravcu primjene kapitalno intenzivnog modela rasta na području Grada Dubrovnika. Prema prirodi razvoja, razvoj otoka traži aktivnu ulogu države na svim razinama – središnja, županijska, lokalna.

Uz navedeno, bitna je oznaka razvoja otoka polivalentnost, riječju oni sadržaji i metode koji na svakoj točki razvojnih rješenja i na svakoj dionici razvoja, ispunjavaju ravnotežu glede materijalnog društvenog i održivog razvoja.



SAŽETAK

SAŽETAK

Vizija i strategija budućnosti, ili bliže rečeno, ciljevi, metode i sredstva za budućnost, čine političku i javnu opciju djelatnom i vjerodostojnom. Ona pak opcija koja nema na taj način trasiranu budućnost zakonito postaje predmetom tuđih aspiracija i izbora.

Iznesena tvrdnja koja uporište nalazi u povijesti predstavljala je polazište za izradbu programa razvoja Grada Dubrovnika u razdoblju do 2020. godine. U drugoj i slavnoj povijesti Dubrovnika je, odnosno Republika, bila činitelj globalnih silnica, što znači kako postoji tradicija na tom planu i naravno pozitivne tenzije u tom pravcu.

Moguće je bez prijepora ustvrditi, kako je Grad Dubrovnik internacionalni grad povijesno, tradicijski i u suvremenosti, što nastavno znači, kako su i njegova sadašnjost i njegova budućnost određeni poglavito globalnim izazovima.

Povijesno podsjećanje govori, kako je Republika spektakularno napredovala upravo u globalnim krizama: nakon otvaranja puta u Indiju preko Rta Dobre Nade, poslije Lepanta i Kandijskih ratova, i nakon razornog potresa sve do svoje političke propasti u doba Napoleona. U podlozi njenog uspjeha ne stoje velika prirodna bogatstva ili pak igre imperijalnih interesa, već ingeniozne političke prosudbe vodećih ljudi Republike kao i politička volja i sinergija svih činitelja javnog života da postavljene ciljeve i ostvare.

Želja da se ostane baštinikom te blistave povijesti i odlučnost dioništva na globalnoj sceni interesa prevagnula je u pravcu izradbe razvojnog programa.

Vizija budućnosti, kao instrument političke volje i javnog iskaza, uz navedeno, ima ulogu i da zapriječi razvojni spontabilitet koji redovito vodi do kaosa u aktivnostima u prostoru, političkog voluntarizma i interesnih nadmetanja. Iskustva pokazuju, kako zahtjeve glede programiranja budućnosti nije moguće ostvariti onda kada se vlada slučajevima, nego tek onda kada se vlada procesima. Vladati procesima pak znači imati ciljeve budućnosti, te političku volju, snagu i instrumente za njihovo ostvarenje.

Načela i metode glede budućnosti zastupljena u ovom Programu polaze od alternativne varijante. Naime, poznata su iskustveno dva pristupa vezana uz metodu djelovanja lokalne samouprave, odnosno ponašanja gradova. Prema jednom grad se postavlja kao poduzetnik, što znači da preuzima aktivnu ulogu glede gospodarskog razvoja. Prema drugom pak uloga se grada svodi na aktera lokalne uprave, što pretpostavlja ingerencije isključivo na području javnog života, bliže rečeno upravljanja javnim troškovima. Svaki od dvaju obrazaca ima svoje prednosti i nedostatke. Prvi potiče gospodarski rast i razvoj, ali zanemaruje istodobno njegove brojne sastavnice, od socijalnih, ekoloških, krajobraznih do kulturoloških; drugi pak nudi prednosti upravo tim širokim sadržajima, ali zanemaruje generatore rasta, poglavito gospodarstvo. Ovdje sukladno objektivnim okolnostima, da se radi o manjem gradu, tradiciji otvorenog internacionalnog grada, te izraženoj političkoj filozofiji i volji se ne prihvaća alternativa grad poduzetnik ili grad država.

Suprotno tomu, naš izbor je sadržan u paradigmi grada promotora, dakle onog institucionalnog činitelja koji potiče, koordinira i stvara uvjete za nesmetanu poduzetničku aktivnost, u ravnovjesju s društvenim potrebama, razumljivo sukladno ustavnim i zakonskim ingerencijama. Načela dakle kojima se rukovodi ovdje zastupljena orijentacija glede programa budućnosti sadržana su najprije u našoj odgovornosti u odnosu na pitanja konkurentnosti, efikasnosti i lokalne povezanosti gospodarstva i društva.

Programski postupci pridonose u zastupljenoj opciji, s jedne strane neprekidnom jačanju konkurentnosti i efikasnosti gospodarstva na nacionalnom i globalnom planu, i s druge strane povećavanju domaćeg sadržaja u našim proizvodima i uslugama. Prvo vodi nominalnom povećanju prihoda, dok drugo to isto ostvaruje smanjenim odljevom sredstava. Naša iskustva u posljednjih nekoliko godina upozoravaju, kako ne smijemo biti statisti već odlučujući činitelji na našem tržištu, odnosno kako sukladno tomu ne smijemo dozvoliti situaciju rastućeg prometa i opadajućih prihoda koja nam na mnogim područjima prijeti.

Valja naglasiti kako konkurentnost, efikasnost i povezanost gospodarstva i društva određuju obrazac našeg cjelovitog ponašanja u budućnosti. Izloženost globalnom tržištu povećava se, istodobno dolazi do radikalnih promjena u tehnologiji i organizaciji gospodarstva i društva.

Zajedno s time i povezano s demografskim, prostornim i resursnim okolnostima, te tržištem radne snage, Grad je Dubrovnik osuđen na kapitalno intenzivan razvoj, što uključuje visoka izdvajanja za investicije na svim područjima života i rada. Želja je upravo zbog toga, da rast bude zajednički interes svih, i ulagača, i lokalne samouprave, ali i stanovništva. Svi moraju biti motivirani, ali i odgovorni – ulagači, profit moraju programirati dugoročno, što znači da u svoje opcije rasta, moraju uključiti društvene sadržaje, lokalna samouprava težiti razvojnom skladu, a stanovništvo odgovornom odnosu prema naslijeđenim vrednotama. Potreba za sredstvima diktira povratno visok rast gospodarstva, ali i njegovu otvorenost, što znači onda nastavno spremnost i pogodnosti u odnosu na uvoz kapitala.

Politiku razvoja mora se stoga najuže vezati uz globalna razvojna gibanja koja u novije vrijeme ocrtavaju goleme geopolitičke promjene. Naime, svjetska tržišta i razvoj premještaju se od euroatlantskih prema azijskim i euroazijskim prostorima, što ponovno vraća ulogu Sredozemlju kao mjestu konvergencije dvaju svjetova. Sukladno tomu, rastu izgledi i Grada Dubrovnika na svim područjima rada i života, također njegov prostor i sadržaji doživljavaju novu valorizaciju s brojnim prednostima ali i ograničenjima. Vidljiv je rast prihoda gospodarstva i lokalne samouprave, događaju se pozitivni pomaci na području zapošljavanja, rastu osobna potrošnja i investicije, a Grad Dubrovnik postaje nezaobilazna turistička destinacija, kulnog obilježja.

Međutim, premda prihodno atraktivan, rast cijena nekretnina i zemljišta, primjerice nameće brojna ograničenja i izaziva troškovne udare. Oni su najvidljiviji na području demografskih gibanja, budući da produbljuju proces dobnog raslojavanja stanovništva izazivajući odlazak ili ograničavajući dolazak mlađeg stanovništva na područje Grada kojeg sve više naseljava i u kojem sve više obitava stanovništvo starije dobi. Rast cijena nekretnina povećava nastavno troškove održavanja Grada, istodobno stanovništvo starije dobi obara vitalna obilježja društvenog života Grada, i njegovu urbanu funkcionalnost s prijetnjom brze eskalacije samog tog procesa. Također, uvjeti života u gradu brzo se degradiraju. Iste posljedice trpi Grad i na području turističkog prometa, budući da pritisak na infrastrukturu, povijesne, krajobrazne i ekološke kapacitete, prijeti, i troškovno i devastirajuće. Programom razvoja hoće se obilježiti a njegovom provedbom zaustaviti negativne procese, što uključuje interventne mjere širokog spektra na demografskom planu, program infrastrukturnog uređenja i multidisciplinarne projekte održivog razvoja.

Isti programi uključuju i revitalizaciju, kao i revalorizaciju povijesne gradske jezgre kao svjetski prepoznatljivog simbola Grada Dubrovnika njegove povijesti, sadašnjosti i budućnosti. Uz rečeno, razvojne programe treba vrijednovati sa aspekta nove prometno-zemljovidne pozicije koja izgradnjom autoceste od Zagreba do Dubrovnika, te Jadransko-jonske transverzale, definitivno izvlači Grad Dubrovnik iz kopnene izolacije.

Budućnost Grada Dubrovnika ne gleda se u ovom programu izolirano, već se njegov razvoj veže najuže uz razvoj Županije, kao i Republike Hrvatske u cijelosti. Odnos Grada Dubrovnika i Županije najprije je formalno-administrativne naravi, međutim organski gledajući taj je odnos puno dublji budući da je Dubrovnik središte županije na svim područjima života. Ta okolnost nalaže puno brži razvoj komunikacijskih sustava u okviru Županije i mjesnog središta, najprije infrastrukturnih, ali i gospodarskih, kulturoloških i najšire društvenih. Ciljevi razvoja Grada Dubrovnika do 2020. godine fokusirani su na područje rasta životnog standarda njegovih građana, što u svojoj temeljnoj sastavnici uključuje i održivi razvoj. Naime, gomilanje materijalnih dobara izvan konteksta održivog razvoja razara povijesno nasljeđe, degradira krajobrazne vrijednosti, uništava tradiciju i remeti ekološku ravnotežu. Životni standard kojeg predviđamo implicira visok rast, takav koji otvara prostor potpunom zapošljavanju za rad sposobnog stanovništva, koji brzo otklanja zaostajanje u razvoju izazvano ratom i izolacijom, omogućuje maksimalnu iskoristivost radnih i prirodnih resursa, osigurava demografsku obnovu, te se ostvaruje u sukladnosti s kulturnim i duhovnim nasljeđem i napretkom. Povijesno i u suvremenosti Dubrovnik je internacionalni grad, koji kao županijsko središte ima i stanovita obilježja metropole. Te okolnosti već, donose vidljive ekonomske i društvene koristi, također usporedo s njima rastu i obveze Grada. One se ponajprije očituju u zadaći usvajanja i unapređivanja standarda internacionalizacije i metropolizacije koji nisu ni lagani niti pak jeftini.

Radi se o potrebi unapređenja javnog standarda poglavito, što posebice uključuje brojne sustave, od infrastrukture do ekoloških, edukativnih i kulturoloških sadržaja. Internacionalizacija i metropolizacija integralni su dakle razvojni sadržaji, međutim istodobno oni čine i izdvojeni sustav vrijednovanja kojeg treba sadržajno, metodski i institucijski predstaviti, pratiti i razvijati.

Gospodarski, orijentacija Grada Dubrovnika počiva na uslužnim djelatnostima, poglavito pomorstvu i turizmu. Te dvije djelatnosti u potpunosti su već danas globalizirane, međutim prema prirodi stvari njihova su ekonomska obilježja monokulturna sa svim poznatim opasnostima koje takva pozicija sobom nosi, što posebno vrijedi za turizam. Razvojna orijentacija koju ovdje zastupamo okrenuta je smanjivanju negativnih posljedica monokulture, što se u prvom redu odnosi na jačanje motivacija za reinvestiranje dobiti na području Grada Dubrovnika, zapošljavanje visokoobrazovanih kadrova, te jačanje lokalnih i županijskih imputa u njihovom prihodu. Ovdje naponi moraju biti usmjereni na obnovu i izgradnju ekološki održivih industrija, poljoprivredu proizvodnju i ribarstvo, te graditeljstvo s naglaskom na lokalne potrebe. Tomu treba pridodati, diverzifikaciju sektora usluga s priklonom prema uslugama visokog intelektualnog sadržaja, kao što su sveučilište, veleučilišta, te instituti, zavodi i slično.

Demografski proces vezan uz smanjenje broja stanovništva, starenje i njegovo raseljavanje, nacionalni je hrvatski problem koji na ovom području ima izražene specifičnosti. Produžavanjem postojećih trendova, valja upozoriti, Grad Dubrovnik bi u razdoblju do 2020. godine u potpunosti degradirao vitalnu strukturu stanovništva i time isključio, ne samo razvojne perspektive nego i egzistencijalne uvjete dugoročnog opstanka. Računajući na nacionalni program demografske obnove, zauzima se stajalište kako je nužno poduzimati mjere i razvijati programe i na lokalnoj razini. Oni se u prvom redu odnose na područje tržišta rada gdje se predviđa nezaposlenost svesti u okvire tehnološkog viška (oko 5%), osigurati trenutačno zapošljavanje u radnu dob pristiglog stanovništva, davati subvencije i stambene olakšice glede zapošljavanja visokokvalificiranih kadrova, ostvariti ekspanziju visokoškolskih ustanova te brojne druge pogodnosti. Također, predviđa se, tržište rada u potpunosti liberalizirati na nacionalnom i globalnom planu. Očekuje se, kako će nacionalni program i lokalne mjere stabilizirati postupno i vitalnu strukturu stanovništva, te u razdoblju od desetak godina usporiti trend negativnih stopa prirodnog priraštaja stanovništva dugoročno nazočan na ovom području.

Izložene okolnosti, načela i metode, mogu biti ostvareni isključivo u uvjetima visokog, stabilnog i ciljno usklađenog gospodarskog i društvenog rasta. Makroekonomski okvir koji to jamči ima slijedeće kvantitativne reference:

- Broj stanovnika Grada Dubrovnika povećao bi se od 43.589 na 46.436 ili za 2.847 duša. Ova projekcija polazi od pretpostavke, kako će cjelovita stopa fertiliteta zbog mjera aktivne populacijske politike i visokog gospodarskog rasta porasti od 1,29 koliko iznosi danas na 1,60 već u 2011. godini i zadržati tu vrijednost do svršetka promatranog razdoblja. Također, ona se temelji na prosudbi o pozitivnom saldu migracije od 300 useljenika godišnje. I konačno, računa na rast očekivanog trajanja života. Međutim, njome se još uvijek ne osigurava pozitivna stopa prirodnog prirasta stanovništva. Naime, prema prirodi demografskog procesa oporavak vitalne slike jednog područja obilježenog dugogodišnjim negativnim tendencijama, dug je i uz to neizvjestan. Držimo kako zbog toga nastupajuće petnaestogodišnje razdoblje treba prihvatiti kao vrijeme konsolidacije, vodeći uvijek računa kako pronatalitetnu politiku treba uporno poticati na svim područjima gospodarske i društvene aktivnosti.
- Bruto domaći proizvod povećao bi se od 2,200 milijuna kuna u 2005. godini na 5,280 milijuna kuna u 2020. godini. To povećanje iznosi 2,40 puta, odnosno ostvaruje se prosječnom godišnjom stopom od 6%. Na taj način bruto domaći proizvod po stanovniku kao cjeloviti izraz standarda bio bi povećan od 50.471 kunu (6.820 Eura po tečaju 7,40), na 113.704 kune (15.365 Eura). Riječju, standard lokalnog stanovništva povećao bi se za 2,3 puta. Razumljivo, u skladu s politikom forsiranog investiranja sredstava u trajna dobra, struktura trošenja sredstava promijenila bi se, međutim to ne bi zaustavilo rast osobne potrošnje i javnih rashoda. Razlog su tomu goleme skrivene pričuve locirane danas u sivoj ekonomiji koje bruto domaći proizvod realno povećavaju u odnosu na službene vrijednosti, za oko 25%. Aktivnom politikom, ali i sve snažnijim procesom legalizacije koje razvoj donosi, udio se sive ekonomije završetkom razdoblja (2020.) prosuđuje veličinom od 8-10% u bruto domaćem proizvodu.

-
-
- Visok rast s osloncem na uslužni sektor omogućio bi visoku stopu zapošljavanja. Broj zaposlenih od 8.874 u 2005. godini dosegao bi 2020. godine 12.689 i rastao bi stopom od 2,4% prosječno godišnje. U petnaestogodišnjem razdoblju broj novozaposlenih dosegao bi 3.815 osoba. Budući da bi u istom razdoblju došlo do pada ponude radne snage za 527 osoba došlo bi i do deficita radne snage koji bi djelomično bio razriješen zapošljavanjem postojećih nezaposlenih, dnevnim migracijama i useljavanjem stanovništva, dok bi ostatak od oko 5% predstavljalo tehnološku nezaposlenost.

Uz predviđenu stopu gospodarskog rasta problem aktualne nezaposlenosti bi već početkom slijedećeg desetljeća, dobio inverzne tendencije – kronični nedostatak radne snage. Upravo zbog toga danas iznosimo tu prosudbu s naglaskom.

- Rast investicija slijedom kapitalnog intenzivnog modela bio bi naglašen kao što je već rečeno. Vrijednost godišnjeg obujma investicija porasla bi od 500 milijuna u 2005. godini na 1.584 milijuna u 2020. godini (stalne cijene 2005.), ili za 3,17 puta i dosegla bi stopu rasta od 8% prosječno godišnje. Neto povećanje mase investicija godišnje bi iznosilo ko 60 milijuna kuna, a udio investicija u trajnu imovinu u bruto domaćem proizvodu od današnjih 23% narastao bi na 30%. Rast investicija, podcrtati ću još jednom, mora biti visok i kontinuiran, jer taj rast predstavlja *conditio sine qua non* našeg razvoja u cijelosti.
- U strukturi rasta gospodarstva udio proizvodnih sektora povećao bi se od 15,6% na 20,0% dok bi se udio usluga smanjio od 84,4% na 80,0%. Kog toga došlo bi do promjena u uslužnom sektoru u korist intelektualnih usluga, dok bi se tradicionalne usluge smanjile.

Predviđeni opseg investicija traži dodatna sredstava, međutim gospodarstvo u rastu, globalno atraktivno i uređenih i pogodnih referenci može očekivati visok interes ulagača. Razumljivo, kod toga se polazi od prosudbe kako će u najskorije vrijeme biti riješena pitanja preklapanja kompetencija između Grada, Županije i Središnje države, poglavito na području infrastrukture.

Načela, metode, ciljevi i makroekonomski okvir, prethodno izloženi, predstavljaju osnovu, ali i funkcionalni mehanizam za našu razvojnu politiku u budućnosti. Nju međutim svojim djelovanjem izgrađuju svi – i poduzetnici, i lokalna samouprava, ali i građani. Operativni izraz te politike su gospodarski i društveni programi koji su funkcionalno, odnosno provedbeno glede potreba, sredstava i prostornog rasporeda, integralno izvedeni iz razvojnog programa u cijelosti.

Zaključno valja još pridodati, kako je ovaj gospodarski program u potpunosti usklađen s Generalnim urbanističkim planom i kako transparentno respektira specifične razvojne probleme, poglavito potrebe otočnih područja, ali i održivi razvoj u svim njegovim komponentama. Ono pak područje koje zavređuje istaknutu pozornost, a što je u programu istaknuto, odnosi se na sustav i funkcionalni mehanizam lokalne samouprave, za koju je naglašena potreba bržeg razvoja sukladno suvremenih potreba i standardima EU.



TEMELJNE PREPORUKE ZA PROVEDBU RAZVOJNOG PROGRAMA

TEMELJNE PREPORUKE ZA PROVEDBU RAZVOJNOG PROGRAMA

Autori programa svjesni su kako njegova provedba najprije zavisi od konzistentnosti ciljeva, metoda i sredstava u vremenu, za što snose punu odgovornost, ali i brojnih drugih činitelja vezanih za razinu lokalne samouprave njene motivacije, volju i znanje. Stoga bez pretenzije nametanja apriorističkih stajališta, u preporukama koje slijede isključivo žele pridonijeti sinergiji glede realizacije projektom zacrtanih ciljeva.

Preporuka općeg značenja odnosi se u prvom redu na ocjenu o tome, kako je obveza realizacija programa zadaća svih administrativnih tijela i institucija Grada Dubrovnika, što nalaže nastavno mrežno postavljani plan provedbe s jasno naznačenim zadaćama i odgovornostima.

Druga preporuka odnosila bi se na obvezu praćenja i kontrole provedbe programa, što uključuje uspostavu statističko-analitičke podloge Grada. Ovdje bi trebalo definirati metodologiju i utvrditi nositelje obveza, ali prema našem mišljenju ostvariti ocjenu provedbe programa u trogodišnjim razdobljima. Svjesni smo kako obveza stvaranja statističko-analitičke osnove traži posebne napore okrenute uspostavljanju stanovitog strategijskog tijela, međutim u suradnji već postojeći tijek i sustava (lokalna samouprava, komorski mehanizam, zavodi, udruge) moguće je prevladati ograničenja.

Treća preporuka se odnosi na sve one sadržaje i scenarije koje sam program pokreće, a to su jačanje lokalne samouprave, internacionalizacija i metropolizacija grada, prometno-zemljovidne reference i drugo, koji generiraju nove organizacijske mehanizme i institucije. Ovdje je moguće govoriti o stvaranju već navedenog savjeta za strategiju, razvoju diplomatske službe na razini Grada i Županije, regionalnoj participaciji u okviru multilateralnih institucija i mehanizama i slično.

Četvrta preporuka decentralizacija funkcija i propisa.

Peta preporuka institucionalna mogućnost Grada Dubrovnika u pravcu jačanja nadležnosti u području Općine Župe dubrovačke i Općine Dubrovačko primorje u cilju osiguranja važnih strateških projekata.

Razumljivo, navedene i mnoge druge potrebe, nalagati će i brojne znanstvene i stručne programe čiju potrebu treba shvatiti, a provedbu ubrzati.



LITERATURA

LITERATURA

1. Bošnjak, I. (2006.), Inteligentni transportni sustavi – ITS, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb.
2. Beniger, H., Tibljaš – Deluka, A. (2003.), Garažno-parkirni objekti – temeljni principi planiranja i prometni zahtjevi projekatana, Suvremeni promet, 23(3-4), 204.-210.
3. Commission of the European Communities (2001.), White Paper, European transport policy for 2010: time to decide, EU, Brussels.
4. Ladavec, J. (1998.), Uloga privatnog kapitala u financiranju infrastrukture, Suvremeni promet, 18(3-4), 256.-263.
5. Kenneth, B. J. (1996.), Transport Economics, 2nd edn, Edward Elgar, Cheltenham (UK).
6. Lumsdon, L., Page, S. J. (2004.), Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium, Elsevier, London.
7. Maher, T., Strah, B. (1998.), Integrirani prometni simulacijski modeli povezani s GIS tehnologijom za uređenje prometa u gradskim središtima, Suvremeni promet, 18(3-4), 243.-248.
8. Maršanić, R., Frka, D., Buchter, S. (2006.), Park & Ride sustav i njegova primjena na autobusnom okretištu Turkovo u gradu Rijeci, Suvremeni promet, 26(3-4), 203.-207.
9. Mrnjavec, E., Maršević, R., Krpan, Lj. (2006.), Mogući oblici upravljanja garažno-parkirnim objektima, Suvremeni promet, 26(3-4), 208.-212.
10. Page, S. J. (2005.), Transport and Tourism, 2nd edn, Pearson-Prentice Hall, Harlow (UK).
11. Raker, A. (2003.), Ekonomski i socijalni aspekti javnog gradskog putničkog prometa, Suvremeni promet, 23(5), 371.-375.
12. Rijavec, R. (2003.), Senzori i uređaji za mjerenje prometa u gradovima, Suvremeni promet, 23(3-4), 268.-272.
13. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D. (2000.), Ekonomika prometnog sustava, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb.
14. Službeni glasnik Grada Dubrovnika, broj 11, godina XLI od 20. XII. 2005.
15. GUP Dubrovnik, o. c.
16. Statistika Lučke uprave Dubrovnik
17. Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2002., 2003. i 2005., o. c., 64., 81.; 70., 83.; 4-16.
18. Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 1988., 1079, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 1999., 16., 20., 42.; SLJRH – 1999., 555. (za DNŽ);

-
-
19. Promet turista u Primorskim gradovima i općinama u 2000., 1135, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2001., 16., 20., 40., SLJRH – 2001., 593.;
 20. Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 2002., 1196, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2003., 16., 18., 22., 52., SLJRH – 2003., 696.;
 21. Promet turista u primorskim gradovima i općinama u 2004., 1265, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2005., 18., 22., 52., SLJRH – 2005., 726.; Ured za statistiku DNŽ (za 2006.).
 22. Bajo, A., 1999. «Zašto i kako mjeriti fiskalni kapacitet lokalnih jedinica», Financijska praksa, br. 23
 23. Jelčić, Bo., 1998.: «Lokalna samuprava», Hrvatska agenda 2000., Europski dom, Zagreb
 24. Jurlina Alibegović, D., 1998. «Decentralizacija porezne administracije: Odnosi nadležnosti» Financijska praksa, br. 22
 25. HNB, Bilteni HNB-a, Zagreb: Hrvatska narodna banka
 26. Ministarstvo financija; Podaci o ukupnom ostvarenju prihoda i izvršenju izdataka grada (obračuni za 2003., 2004., 2005. i 2006. godinu) Ministarstva financija RH, Sektora za pripremu proračuna,
 27. Odjela za financiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave, Zagreb
 28. Projekt reforme lokalne samouprave, Američka agencija za međunarodni razvoj (USAID)
 29. Proračun Grada Dubrovnika za 2007. godinu (Službenog glasnika Grada br. 14/2006)
 30. Ott, K., Bajo A., Pitarević, M., 2003. Fiskalna decentralizacija u Hrvatskoj: radovi s konferencije, Zagreb: The Fiscal Decentralization Initiative for Central and Eastern Europe: Institut za javne financije
 31. Zakon o proračunu, („Narodne novine“, broj 96/03)
 32. Zakonu o izmjenama i dopunama zakona o lokalnoj i područnoj /regionalnoj/ samoupravi („Narodne novine“, broj 117/93, 33/00, 73/00, 59/01, 107/01, 117/01, 150/02)
 33. Mjesečna statistička prizma Ministarstva financija, br. 137, veljača 2007.
 34. Bilten HNB, br. 126, svibanj 2007.
 35. Analiza financijskih rezultata poslovanja poslovanju poduzetnika Republike Hrvatske u 2006., 2005. i 2004. godini, Fina, Zagreb
 36. Gospodarska kretanja br. 1-12 za 2005. i 2006. godinu, br. 1-5 za 2007. godinu, Hrvatska gospodarska komora, Zagreb
 37. Popis gospodarskih subjekata prema završnom računu za 2005. godinu, Izvor: Fina, završni račun za 2005. godinu, Hrvatska gospodarska komora
 38. Analiza stanja u malom gospodarstvu Republike Hrvatske, Ministarstvo za obrt, malo i srednje poduzetništvo, Zagreb, travanj 2001.
-
-

-
-
39. 400 najvećih, Privredni vjesnik, Specijalno izdanje - godišnje izdanje Privrednog vjesnika, lipanj 2006. godine
 40. Stvaranje stabilnog, prilagodljivog i životno sposobnog hrvatskog gospodarstva, Hrvatsko društvo za sustave i Hrvatska akademija tehničkih znanosti, Zagreb 1995.
 41. Popis stanovništva, kućanstava i stanova 31. ožujka 2001., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2002.
 42. Statistički ljetopis 2006., Republika Hrvatska, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2007.
 43. Neki aspekti gospodarskih gibanja po županijama Republike Hrvatske, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za gospodarsku strategiju, Zagreb, travanj 2001.
 44. Nacionalni program razvitka otoka, RH Ministarstvo razvitka i obnove, 1997.
 45. Strategija razvoja Županije Dubrovačko-neretvanske. Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 2002. g.
 46. Promet turista u primorskim gradovima i općinama. DSZ 1997-2006., Zagreb
 47. Makroekonomski program grada Zadra do 2015., Zadar, 2002.
 48. Megacity Challenges, GlobeScan i MRC McLean Hazel; Siemens AG, 2007.