

# MORSKO BRODARSTVO - ZNAČAJAN ČINITELJ U PLATNOJ BILANCI REPUBLIKE HRVATSKE (prilog koncepciji dugoročnog razvoja Republike Hrvatske)

UDK 656.61 : 382.17 (497.13)

Prethodno priopćenje

## Sažetak

Hrvatsko morsko brodarstvo izrazito je izvozno orijentirana djelatnost. Od svih izvoznih djelatnosti hrvatskoga gospodarstva ono zauzima vodeće mjesto; izvozom prijevoznih usluga ostvaruje značajne devizne prihode, i na taj način pridonosi uravnoteženju platne bilance Republike. Doprinos platnoj bilanci treba uzimati kao veoma važan kriterij prilikom utvrđivanja djelatnosti od posebnog interesa za gospodarski razvoj Republike Hrvatske.

## UVOD

U tijeku su rasprave o koncepciji i strategiji dugoročnog razvoja Republike Hrvatske. Jadranska orijentacija svakako je jedna od ključnih razvojnih usmjerenja, u kojem moraju doći do izražaja, i osobito pridonijeti ukupnom razvoju, djelatnosti vezane uz more. Posebnu pozornost zaslužuju izvozne djelatnosti, koje su spona i činitelji ravnoteže hrvatskoga gospodarstva s gospodarstvom svijeta.

Izuzetno važnu ulogu u tomu ima hrvatsko morsko brodarstvo. Zbog toga će se u ovom radu razmotriti izvozni učinci te djelatnosti, što bi valjalo uzimati kao važan kriterij kad se utvrđuju djelatnosti od posebnog interesa za gospodarsku obnovu i razvoj Republike Hrvatske, te s tim u svezi i rješenja u ekonomskom sustavu i ekonomskoj politici.

## 1. Usmjerenost na svjetsko pomorsko tržište

Hrvatsko morsko brodarstvo izrazito je izvozno orijentirana gospodarska djelatnost. Oko tri četvrtine ukupnog prihoda ostvaruje se od međunarodnog prijevoza robe i putnika.<sup>1</sup>

\* dr. Ivo Ban  
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu  
Dubrovnik

Stupanj izvozne orijentiranosti morskog brodarstva viši je od hrvatskoga gospodarstva gotovo osam puta (tabl.1).

Tablica 1.

### IZVOZNA ORIJENTIRANOST HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA I GOSPODARSTVA (%)

Godina	Morsko brodarstvo	Gospodarstvo
1980.	77,6	6,0
1981.	77,9	6,3
1982.	77,0	7,4
1983.	75,6	9,1
1984.	77,3	10,1
1985.	78,6	10,8
1986.	74,3	8,9
1987.	75,1	10,8
1988.	86,0	13,4
1989.	60,7	12,2
1990.	79,7	10,0
1991.	73,7	10,5
O 1990 - 1991.	76,1	9,6

Napomena: Izvozna orijentiranost izračunana kao odnos (%) prihoda ostvarenoga u inozemstvu prema ukupnom prihodu

Izvor: Za gospodarstvo od 1980. do 1986. Ekonomski institut - Zagreb, AOP - 87, Zagreb 1987; za 1988. Informacija o financijskim rezultatima OUR-a iz privrede prema podacima završnih računa za 1988, Služba društvenog knjigovodstva, Centrala, Zagreb 1989, p.10; za 1989. i 1990. Informacija o osnovnim... za 1990, Zagreb 1991, p. 25; za 1991. Informacija o osnovnim... za 1991, Zagreb 1992, p. 20.

Za morsko brodarstvo izračunano na temelju podataka iz izvora u bilješki 1; za 1991. Polsovanje hrvatske trgovačke mornarice 1991, Mare nostrum, Hrvatsko pomorsko brogarsko društvo, Zagreb 1992, p. 6. i 7.

Na temelju podataka iz tablice 1. uočava se da je stupanj izvozne orijentiranosti dosta uravnotežen, što znači da je hrvatsko brodarstvo trajno orijentirano na svjetsko pomorsko tržište.

Cjelovitu sliku izvoznog značaja morskog brodarstva a gledišta ukupnoga gospodarstva, a time i njegova doprinosa platnoj bilansi, moguće je dobiti tek usporedbom prihoda ostvarenih na inozemnom tržištu djelatnosti koje čine glavninu izvoza roba i usluga (tabl. 2).

Tablica 2.

### VAŽNIJI NOSITELJI PRIHODA OSTVARENIH NA INOZEMNOM TRŽIŠTU

	Udio prihoda djelatnosti ostvarenih na inoz. trž. (%) u								
	ukupnom prihodu gospodarstva RH			prihodima s inoz. tržišta gospod. RH			ukupnom prihodu iste djelatnosti		
	1981	1985	1990	1981	1985	1990	1981	1985	1990
Ukupno gospodarstvo	6,3	10,2	10,0	100	100	100	-	-	-
- od toga:									
pomorski promet	1,2	1,4	1,6	19,6	14,0	15,9	73,8	76,2	76,1
morske luke	0,1	0,1	0,1	1,9	1,3	0,8	34,2	38,2	24,2
brodogradnja	0,3	1,2	0,6	5,2	11,8	6,0	29,0	58,2	43,2
ugostiteljstvo	0,1	0,9	0,9	2,0	9,0	9,6	5,6	37,1	29,5
turističko posred.	0,2	0,1	0,2	2,6	1,3	2,4	36,2	43,6	18,9
vanjska trgovina	0,7	0,8	0,3	10,5	7,5	2,7	14,8	29,3	17,2
strojogradnja	0,3	0,6	0,4	5,1	6,1	3,8	16,9	28,5	24,2
proiz.el.str.i ap.	0,3	0,6	0,4	5,5	6,2	3,7	17,6	26,4	17,8
proiz.kem.proiz.	0,1	0,4	0,1	2,0	3,8	1,1	8,7	20,3	17,4
proiz.kož.ob. i gal.	0,2	0,6	0,3	2,6	5,7	2,9	14,6	40,3	26,3
proiz.got.tek.proiz.	0,3	0,4	0,5	4,2	4,1	4,8	16,7	26,8	26,6
prerada kem.proizv.	0,3	0,3	0,3	5,1	3,5	3,5	14,9	17,1	13,8
proiz.fin.pr.od dr.	0,1	0,2	0,3	2,3	2,5	3,3	10,4	21,4	26,8
metaloprerad.djel.	0,2	0,2	0,2	3,3	2,3	2,0	7,8	9,0	10,7
proiz.prehr.proizv.	0,1	0,2	0,3	1,6	2,6	3,4	1,9	5,2	5,2
crna metalurgija	0,1	0,2	0,3	2,1	2,1	2,9	10,2	13,8	23,0
proiz.prediva i tk.	0,1	0,2	0,1	2,2	2,0	1,3	9,0	13,9	14,6
prer.oboj.metala	0,1	0,1	0,2	1,1	1,0	2,3	17,9	23,4	10,9

Izvor: Izračunano (za 1981) na temelju podataka iz Informacije o financijskim rezultatima OOUR-a iz privrede prema podacima završnih računa za 1982, Služba društvenog knjigovodstva, Centrala, Zagreb 1983, dokumentacija, tablica 1. i 2; za 1985. iz publikacije Podaci iz završnih računa OOUR-a za 1985. po šiframa djelatnosti područje 01 do 11 SR Hrvatske, SDK, Centrala, Zagreb 1986, po 10, 11. i 13; 100, 101. i 103; 190, 191. i 193; 280, 281. i 283; 370, 371. i 373; 460, 461. i 463; 640, 641. i 643; 820, 821. i 823, 1 090, 1 091. i 1 093; za 1990. iz Informacije o osnovnim ..., o.c., dokumentacija, p. 1-4. i 24 - 27.

Podaci u tablici 2. jasno pokazuju da je od osamnaest izabranih djelatnosti, koje ostvaruju glavninu prihoda hrvatskoga gospodarstva s inozemnog tržišta<sup>2</sup>, na prvom mjestu, i to s izrazitom prednošću, pomorski promet.<sup>3</sup> Ta djelatnost ima najviši udio prihoda s inozemnog tržišta u ukupnom prihodu hrvatskoga gospodarstva i izrazito najviši udio izvoznih prihoda u ukupnim prihodima od izvoza i izvoznih prihoda u ukupnom prihodu iste djelatnosti.

Osim izrazito najvišeg udjela prihoda s inozemnog tržišta u ukupnom prihodu od izvoza roba i usluga cijeloga gospodarstva, pomorski promet, za razliku od gotovo svih drugih izvoznih djelatnosti, svojim je ud-

jelom pouzdana izvozna djelatnost bez velikih godišnjih odstupanja.

Ti su rezultati još važniji kad se zna da su ostvareni u oštroj konkurenciji na inače nestabilnom i nepredvidivom svjetskom pomorskom tržištu i u uvjetima stalno prisutnog protekcionizma u morskome brodarstvu i međunarodnoj pomorskoj trgovini.<sup>4</sup>

Doprinos hrvatskoga morskog brodarstva izvoznj orijentaciji dobiva još više na značenju jer je tako zavidne rezultate ostvarilo unatoč neodgovarajućem djelovanju gospodarskog sustava i mjera ekonomske politike bivše Jugoslavije, što ga je dovodilo u neravno-pravan položaj i smanjivalo njegovu konkurentsku sposobnost na svjetskom tržištu pomorskih prijevoza. U takvu okruženju brodarstvo je pokazalo izuzetnu žilavost i nesalomljivost.

Naime, dobro je poznato da je gotovo nemoguće uspješno razvijati brodarstvo u zemlji (a takva je bila bivša Jugoslavija) kojoj ekonomski i pomorski sustav nisu usklađeni sa svjetskim pomorskim sustavom.<sup>5</sup>

Prethodne konstatacije, međutim, nisu dovoljne da bi se u potpunosti utvrdio međunarodni značaj morskog brodarstva s ekonomskog stajališta, niti njegova stvarna važnost u gospodarstvu s gledišta međunarodne podjele rada, kao i doprinos te djelatnosti uvažavanju hrvatskoga gospodarstva u gospodarstvu svijeta.

Zato je važno upozoriti i na to koliki je doprinos hrvatskog brodarstva svojim deviznim prihodima platnoj bilanci Republike, jer je ona (platna bilanca) najrepresenzativniji pokazatelj položaja zemlje u svjetskoj ekonomiji.<sup>6</sup>

## 2. Devizni prihodi

Prijevozom robe i putnika na međunarodnim udaljenostima, između inozemnih, te preko domaćih luka za strane i domaće korisnike, morsko brodarstvo ostvaruje za nacionalnu ekonomiju znatne devizne prihode (tabl. 3).

Očito je da su proteklih dvanaest godina devizni prihodi bili promjenljivi s izrazito prevladavajućom konvertibilom (98,3%; "čista" konvertibila 70,6%), sa stalnim smanjenjem prihoda od domaćih korisnika (prosječno 27,7%)<sup>7</sup>, te niskim, a na kraju i zaita simboličnim udjelom kliringa (prosječno 1,7%).

Na takva kretanja deviznih prihoda utjecali su brojni činitelji kao npr.: tonaža i struktura teretne mornarice, količina i vrste prevezenog tereta, struktura prijevoza u odnosu prema brodarstvu koje ga obavlja, relacije na kojima se roba prevozi, domaće političke i ekonomske prilike, a nada sve odnosi između ponude i potražnje na svjetskom pomorskom tržištu.

Ovdje se neće detaljnije analizirati svaki od spomenutih činitelja jer bi to prelazilo okvire zadane teme. Međutim, njihovim globalnim uviđanjem može se ipak zaključiti da je utjecaj bio pretežito nepovoljan, u čemu osobito dolazi do izražaja dugogodišnja recesija na svjetskom pomorskom tržištu (do 1987), nepovoljne domaće prilike (terorističke aktivnosti u drugoj polovici 1990, agresija na Hrvatsku i svekolika razaranja u 1991,



Tablica 3.

DEVIZNI PRIHODI HRVATSKOGA MORSKOG  
BRODARSTVA (MLN. USD)

Godina	Ukupno		Konvertibilni		Klirinški
	mln.USD	indeks 1980=100	ukupno	u tome vozarine od domaćih korisnika	
1980.	654	100	620	233	34
1981.	699	107	671	265	28
1982.	622	95	605	220	17
1983.	545	83	536	207	9
1984.	506	77	497	163	9
1985.	520	80	511	167	9
1986.	525	80	515	174	10
1987.	602	92	594	195	8
1988.	751	115	747	203	4
1989.	827	126	823	180	4
1990.	881	135	876	122	5
1991.	791	121	790	62	1
Ukupno	7 923	-	7 785	2 191	138

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz Dokumentacije o poslovanju trgovačke mornarice SFRJ po godinama od 1980. do 1990. Poslovna zajednica pomorskih brodara Jugoslavije, Beograd 1981 - 1991, p. 6. i dalje (za 1980 - 1990).

Za 1991. Poslovanje hrvatske trgovačke mornarice 1991. o.c., p. 7.

blokada i ratne štete u hrvatskim morskim lukama, na kopnenim prometnim putovima), te znatno smanjenje flote (9,0% broja brodova i 5,7% brt).<sup>8</sup>

### 3. Devizni rashodi

Glavnina prijevoza hrvatskoga morskog brodarstva (više od 90%) odnosi se na međunarodni prijevoz robe, a od toga više od dvije trećine pripada prijevozu između inozemnih luka.

Takva struktura prijevoza prema pravcima kretanja robe utječe i na troškove koji čine devizne rashode (tabl. 4).

Analizira li se struktura deviznih troškova (rashoda), onda se uočava da 70% i više čini samo pet od četrnaest, odnosno petnaest stavki (pogonsko gorivo i mazivo, štivadorski troškovi, ostale proizvodne i neproizvodne usluge, lučki troškovi i komisije, pristojbe, provizije). Struktura je troškova promjenljiva, ali im je rang prilično ustaljen.<sup>9</sup>

Stavke deviznih troškova na koje otpada najveći dio ukupnih deviznih rashoda u izravnoj su vezi s dužinom prijevoza, vrstom tereta, pravcima na kojima se prijevoz obavlja, odnosno s lukama ukrcaja i iskrcaja.

Znatno brži rast deviznih rashoda od prihoda, a što je u prvom redu uvjetovano dinamičnijim porastom cijena najvećih troškovnih stavki u odnosu prema prihodima

Tablica 4.

DEVIZNI RASHODI HRVATSKOGA MORSKOG  
BRODARSTVA (MLN. USD)

Godina	Ukupno		Konvertibilni	Klirinški
	mln.USD	indeks 1980=100		
1980.	355	100	350	5
1981.	408	115	403	5
1982.	395	111	390	5
1983.	365	103	364	1
1984.	353	99	352	1
1985.	357	101	354	3
1986.	375	106	371	4
1987.	456	128	451	5
1988.	540	152	535	5
1989.	633	178	628	5
1990.	684	193	681	3
1991.	634	179	634	-
Ukupno	5 555	-	5 513	42

Izvor: Ibidem, tablica 3. i vlastiti obračun

od vozarina, utjecao je na smanjenje deviznog salda, odnosno njegove stope (tabl. 5).

## 4. Čisti devizni rezultat

Čisti devizni rezultat je razlika između salda deviznih prihoda i rashoda i anuiteta što ih vraćaju brodari inozemnim vjerovnicima za kupljene brodove (tabl. 7).

Udio anuiteta u deviznom saldu je promjenljiv. Najviši je zabilježen 1984 (24,5%), a najniži 1988 (16,1%). U razdoblju od 1980. do 1990. prosječni dio anuiteta u deviznom saldu iznosio je 19,5%, što znači da je gotovo petina deviznog neto priljeva odlazila za otplatu inozemnih kredita. Temeljni razlog za te i tolike devizne izdatke proizlazi iz činjenice što je u bivšoj Jugoslaviji, zbog nedjelotvornoga ekonomskog sustava općenito, a posebno ograničavajuće politike prema morskom brodarstvu, domaća brodogradnja zapravo bila umjetno odvojena nerazumnim propisima od domaćeg brodarstva.

Takva je politika najviše štete nanosila je Hrvatskoj jer je njoj pripadala cjelokupna izgradnja novih brodova i oko tri četvrtine bruto- tonaže trgovačke flote.<sup>10</sup>

## 5. Cjelovit obuhvat deviznih koristi

Metodologija izračunavanja deviznih rezultata morskog brodarstva primijenjena u ovom radu temelji se na knjigovodstvenim podacima iz godišnjih obračuna brodarstvenih poduzeća. Obuhvaćeni su samo izravno mjerljivi rezultati evidentirani u poslovnim knjigama prema nastanku poslovnih događaja na temelju kojih se naplaćuje i plaća.

Takav način izračunavanja deviznih rezultata morskog brodarstva je nepotpun jer njime nije obuhvaćen

Tablica 5.

**SALDO DEVIZNIH PRIHODA I RASHODA  
(MLN. USD)**

Godina	Ukupno	Konvertibilni	Klirinški	Stopa ukupnog deviznog salda (%) <sup>1</sup>
1980.	299	270	29	45,7
1981.	291	268	23	41,6
1982.	227	215	12	36,5
1983.	180	172	8	33,0
1984.	153	145	8	30,2
1985.	162	157	6	31,2
1986.	150	144	6	28,6
1987.	146	143	3	24,3
1988.	211	212	-1	28,1
1989.	195	195	-1	23,6
1990.	197	195	2	22,4
1991.	157	156	1	19,8
<b>Ukupno</b>	<b>2 368</b>	<b>2 272</b>	<b>96</b>	<b>29,9</b>

<sup>1</sup> Stopa pokazuje odnos između salda deviznih prihoda (razlika između prihoda i rashoda) i deviznih prihoda.

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz tablice 3. i 4.

neizravan izvoz i neizravan uvoz koji se preko složene mreže međusektorskih veza i odnosa u hrvatskom gospodarstvu održava na druge gospodarske sektore i drugi sektori na brodarstvo.

Izvoz morskog brodarstva ne iscrpljuje se samo u međunarodnom prijevozu robe i putnika. Izvoz pomorskih prijevoznih usluga uvjetuje neizravno i izvoz drugih sektora; on se grana u lančanom obliku po cijelom proizvodnom sustavu gospodarstva.<sup>11</sup>

Kao argument toj tvrdnji dovoljno je samo navesti brod izgrađen u domaćem brodogradilištu za domaćeg brodar, kojim se izvoze prijevozne usluge. Brod je jedan od veoma složenih proizvoda kakvih se ne može puno naći u industriji, niti u cijelom gospodarstvu.

Brodogradilište zapravo sklupa u jedinstvenu tehničku cjelinu veliki broj poluproizvoda, dijelova i gotovih proizvoda što ih proizvode različiti sektori gospodarstva.

Ti sektori preko broda kojim se izvoze pomorske prijevozne usluge sudjeluju, u većoj ili manjoj mjeri, u izravno nemjerljivoj izvozu.

Uvozna zavisnost morskog brodarstva ne iscrpljuje se samo u izravnom uvozu brodova kupljenih ili izgrađenih u inozemstvu i eksploatacijskim troškovima. Ona obuhvaća i dio uvezenih inputa onih sektora domaćeg gospodarstva koji preko različitih intermedijarnih proizvoda izravno i neizravno opskrbljuju brodarstvo raznovrsnim proizvodima, materijalima i proizvodnim uslugama domaćeg porijekla.<sup>12</sup>

Osim toga u gorivu, mazivu, bojama, konopcima i mnogobrojnim drugim materijalima, koji se kupuju u zemlji, ima u većoj ili manjoj mjeri, a nerijetko i u potpunosti, uvoznih sastavnica.

Tablica 6.

**ČISTI DEVIZNI REZULTAT HRVATSKE  
TRGOVAČKE MORNARICE (MLN. USD)**

Godina	Devizni saldo	Kamate na kredite	Otplata kredita	Anuiteti		Stopa čistoga deviznog rezultata (%) <sup>1</sup>	
				ukupno	od toga u konvertibil. valuti		
1980.	299	10	46	56	...	243	37,2
1981.	291	13	34	47	30	244	34,9
1982.	227	14	39	53	27	174	28,0
1983.	180	11	38	49	30	131	24,0
1984.	153	10	32	42	24	111	21,9
1985.	162	5	21	26	12	136	26,1
1986.	150	7	19	26	19	124	23,6
1987.	146	8	24	32	21	114	18,9
1988.	211	8	26	34	25	177	23,6
1989.	195	12	23	35	25	160	19,3
1990.	197	7	25	32	18	165	18,7
<b>Ukupno</b>	<b>2 211</b>	<b>105</b>	<b>327</b>	<b>432</b>	<b>231</b>	<b>1 779</b>	<b>24,9</b>

<sup>1</sup> Odnos između čistoga deviznog rezultata i deviznog prihoda

Izvor: Izračunano prema podacima iz izvora naznačenih uz tablicu 3.

U uviđanju cjelokupnih deviznih rezultata morskog brodarstva treba također izmjeriti izgubljene efekte zbog zamjene stranog broda domaćim u prijevozu preko nacionalnih luka. To je odbitna stavka, a sastoji se od svih troškova domaćih brodova u nacionalnim lukama koji su plaćeni domaćom valutom, a ne stranom, što bi se dogodilo da je mjesto domaćeg prijevoza obavljao strani brod.

U našoj literaturi nepraviljen je pokušaj izračunavanja izgubljenih deviznih efekata zbog upotrebe nacionalne zastave u prijevozu preko domaćih luka. Međutim, takav pristup nije potpun, pa ostaje potreba da se tako izgubljeni devizni rezultat znanstveno utvrdi i prati u domaćoj praksi.<sup>13</sup>

Izračunavanje deviznih rezultata morskog brodarstva nije cjelovito ako se ne obuhvate i učinci što proizlaze iz ulaganja brodarkog kapitala u inozemstvu, kao što je profit od vlastitih i mješovitih poduzeća u inozemstvu, profit od ulaganja kapitala u inozemno brodarstvo, druge djelatnosti ili banke.

Takvim sveobuhvatnim pristupom jedino bi bilo moguće cjelovito ocijeniti devizne rezultate morskog brodarstva i točno definirati njegovo mjesto u platnoj bilanci zemlje.

Cjelovitu deviznu bilancu morskog brodarstva danas nije moguće izračunati jer nema potrebnih podataka, a oni se ne mogu dobiti ni kao procjena.

Dosad se cjelovitom obuhvatu deviznih rezultata morskog brodarstva u nas nije poklanjala potrebna pozornost. To pokazuje i činjenica što još kod nas nije izgrađen input-output-model za morsko brodarstvo, bez



kojega je nemoguće doći do ukupnoga sektorskog multiplikatora te djelatnosti.<sup>14</sup>

Input-output-metoda na današnjem stupnju razvoja kvantitativne ekonomske analize nema zadovoljavajuće alternative u kvantificiranju izravnih i cijele mreže neizravnih izvozno- uvoznih učinaka na ostale sektore gospodarstva.

Izgradnja input-output-modela za morsko brodarstvo složen je zadatak koji zahtjeva opsežnu i temeljitu prethodnu pripremu uključivanje statističkih služba za obradu ekonomskih podataka, multidisciplinarni pristup i kompjutorsku obradu podataka. Tako opsežan posao može se obaviti jedino u okviru širega istraživačkog projekta u koji bi se uključile mjerodavne institucije i nositelji pomorskog prijevoza.

Rezultati takva proračuna značenja morskog brodarstva za cjelokupno gospodarstvo i za svaki sektor posebno, bili bi od velike vrijednosti. Pokazivali bi utjecaj djelatnosti pomorskog prijevoza na ukupno gospodarstvo i svaki njegov sektor, što bi bilo osobito zanimljivo i korisno u definiranju mjesta i važnosti te djelatnosti.

Posebno se to odnosi na uvidanje izvoznih učinaka morskog brodarstva jer doprinose platnoj bilanci u uvjetima platno-bilančne neravnoteže treba uzimati kao izuzetno važan kriterij kad se utvrđuju djelatnosti od posebnog značenja za gospodarski razvoj Republike Hrvatske.

## 6. Morsko brodarstvo u platnoj bilanci

Platna bilanca pokazuje stanje i promjene financijske ravnoteže, odnosno neravnoteže države s inozemstvom. Stanje platne bilance i njezine promjene posljedica su poslovnih aktivnosti nositelja gospodarskih djelatnosti, ali i različitih financijskih transakcija koje proizlaze iz širokog kruga sudionika, različitih svrha i namjena s posebnostima u utjecaju na svekolike ekonomske odnose države sa svijetom.

Hrvatsko morsko brodarstvo kao djelatnost izrazito orijentirana na svjetsko tržište, značajan je činitelj ekonomskih odnosa hrvatske ekonomije s ekonomijom svijeta. Ono obavlja međunarodni prijevoz robe pretežito za strane, ali i za domaće korisnike, te putnika, čime ostvaruje devizni priljev ili pak sprečava devizni odljev, i time pozitivno utječe na platnu i deviznu bilancu zemlje.

Da bi se uvidio utjecaj morskog brodarstva na platnobilančnu ravnotežu, nije potrebno analizirati kompletnu platnu bilancu.<sup>15</sup> Dovoljno je razmotriti samo jedan njezin dio, tj. podbilance platne bilance koje pokazuju odnose narodnog gospodarstva s gospodarstvom svijeta i upućuju na bitna izvorišta platnobilančnih problema. Upravo zbog toga ovdje će se prikazati bilanca tekućih transakcija s konvertibilnim područjem, odnosno onoga njezina dijela u kojem su se najviše očitivali problemi odnosa hrvatskoga gospodarstva s inozemstvom i doprinos brodarstva u pokriću vanjskotrgovinskoga robnog deficita (tabl. 7).

Tablica 7.

### BILANCA TEKUĆIH TRANSAKCIJA REPUBLIKE HRVATSKE (KONVERTIBILNO PODRUČJE, MLN. USD)

Godina	Saldo <sup>1</sup>				
	robne razmjene	usluga	razmjene roba i usluga	transfera novca i kamata <sup>2</sup>	tekućih transakcija (ukupno)
1980.	- 1 765	+ 1 010	- 755	+ 379	- 376
1981.	- 1 533	+ 1 317	- 216	+ 487	+ 271
1982.	- 915	+ 864	- 51	+ 258	+ 207
1983.	- 300	+ 851	+ 551	+ 264	+ 815
1984.	- 364	+ 911	+ 547	+ 361	+ 908
1985.	- 731	+ 868	+ 137	+ 319	+ 456
1986.	- 807	+ 1 099	+ 292	+ 387	+ 679
1987.	- 386	+ 1 208	+ 822	- 105	+ 717
1988.	- 496	+ 1 438	+ 942	+ 178	1 120
1989.	- 746	+ 1 554	+ 808	+ 122	+ 930
1990.	- 1 421	+ 1 478	+ 57	- 108	- 621
1991. <sup>3</sup>	- 262	+ 94	- 168	- 425	- 593

<sup>1</sup> Do 1984. i 1986. statistički tečajevi; 1985. i 1987 - 1991. tekući tečajevi

<sup>2</sup> Obuhvaćene devizne doznake i kamate

<sup>3</sup> Odnosi se na razdoblje siječanj - kolovoz.

Izvor: Izračunano prema podacima dobivenima izravno od Narodne banke Hrvatske (za sve godine, osim 1986.). U 1986. saldo robne razmjene izračunan prema podacima iz SGH-1987, p. 230, za brodarstvo tablica 6, a ostalo je autorova procjena.

Naime, u svim godinama promatranog razdoblja (1980 - 1990) robna razmjena s konvertibilnim područjem bila je negativna. Koeficijent pokrivenosti uvoza (izvoz robe u odnosu prema uvozu) s tog valutnog područja iznosio je samo 65,7%. Robna razmjena s klirinškim područjem bila je dijelom u deficitu, a dijelom u suficitu, tako da je za cijelo razdoblje izvoz ipak bio 2,3% veći od uvoza. Na konvertibilni robni izvoz otpadalo je 66,4%, a na klirinški 33,6%; konvertibilni robni uvoz iznosio je 75,5%, a klirinški 24,5%. Ukupna vanjskotrgovinska robna razmjena (izvoz + uvoz) Hrvatske od 1980. do 1990. bila je 71,6% s konvertibilnim, a 28,4% s klirinškim područjem.<sup>16</sup>

Iz tablice 7. uočava se da je u svim godinama promatranog razdoblja vrijednost robnog izvoza bila manja od uvoza i da je zbog toga saldo robne razmjene bio uvijek negativan.

Za razliku od negativnog salda robne razmjene, usluge su s inozemstvom uvijek imale pozitivni ishod. Tomu je, osim turizma, najviše pridonijelo morsko brodarstvo, koje je također u svim godinama imalo pozitivni konvertibilni saldo (tablica 5).

Bilanca uspjeha, tj. saldo razmjene roba i usluga s inozemstvom pokazuje da je suficit usluga uglavnom pokriva deficit robne razmjene. Samo u četiri godine, i to početkom 80-ih i u 1991, suficit usluga bio je "kraći" od robnog deficita.

Udio brodarstva u saldu usluga je promjenjiv, a prosječno je u razdoblju 1980 - 1990. iznosio 16,8% (2 116 mln. USD prema 12 589 mln. USD).

Pozitivnim konvertibilnim deviznim rezultatom morskog brodarstva od 1980. do 1990. bilo je moguće pokriti prosječno 22,4% robnog deficita (2 116 prema 9 464 mln. USD).

Značajnu ulogu morskog brodarstva u našim odnosima sa svijetom pokazuje i podatak da ukupni devizni prihod djelatnosti pomorskog prijevoza čini u razdoblju od 1980. do 1991. 27,2% vrijednosti ukupnoga robnog izvoza (konvertibilni + klirinški).<sup>17</sup> Kod toga je također važno istaknuti da je pokrivenost deviznih rashoda brodarstva (eksploatacijski troškovi) deviznim prihodima veća 1,9 puta od pokrivenosti robnog uvoza.<sup>18</sup>

Ekonomsku važnost morskog brodarstva treba ocjenjivati i s gledišta suvremenih kretanja u svjetskoj ekonomiji. Naime, u gospodarstvima zemalja razvijenog svijeta sve istaknutiju ulogu imaju usluge,<sup>19</sup> a međunarodna trgovina uslugama zauzima sve veći udio u vanjskotrgovinskoj razmjeni tih zemalja i postaje mjerilo ekonomske uspješnosti u svjetskim razmjerima.<sup>20</sup>

Konačno, morsko brodarstvo, kao važni dio narodnog bogatstva, ostalo je neoštećeno u agresiji na Republiku Hrvatsku i uspješno posluje na svjetskom tržištu; doduše, trenutačno u najvećoj mjeri pod jeftinim zastavama.

Međunarodnim priznanjem Republike Hrvatske stekli su se uvjeti za povratak svih brodova pod hrvatsku zastavu. Na taj način otvaraju se još veće mogućnosti doprinosa hrvatske trgovačke mornarice u pribavljanju itekako potrebnih deviznih sredstava za obnovu i razvoj ratom uništenoga gospodarstva.<sup>21</sup>

## ZAKLJUČAK

Očito je da je morsko brodarstvo izrazito izvozno orijentirana djelatnost koja u znatnoj mjeri pridonosi uravnoteženu platne bilance i predstavlja hrvatsko gospodarstvo u svijetu.

U postojećim okolnostima, koje su posljedica agresije na Republiku Hrvatsku, ulogu brodarstva još više dolazi do izražaja jer ono uspješno posluje na svjetskom tržištu i ostvaruje znatna devizna sredstva prijeko potrebna obnovi i razvoju hrvatskoga gospodarstva.

Zbog tako važne uloge trenutačno, a svakako i dugoročno, morsko brodarstvo mora dobiti zaslužno mjesto u ekonomskom sustavu i ekonomskoj politici Republike. Naime, ekonomski sustav i ekonomska politika moraju biti osobito poticajni za poslovanje i razvoj ove djelatnosti jer će jedino tako uslijediti višestruke koristi.

Hrvatska mora takvu mogućnost u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti; u prilog tomu idu joj prirodne prednosti, proizvedeno bogatstvo, dosadašnji rezultati, pomorska nesalomljivost i tradicija, a zasigurno i želja svih činitelja da se Republika Hrvatska što prije priključi razvijenoj Europi, kojoj u svakom pogledu i pripada.

Morsko brodarstvo u tomu može imati veliki doprinos.

## BILJEŠKE:

<sup>1</sup> U ukupnom prihodu morskog brodarstva visoki udio ima prihod od međunarodnog prijevoza robe - O 1980 - 1990. 74,8%.

Prihod od međunarodnog prijevoza putnika ima simbolični udio - O 1980 - 1990. 1,6%.

U ukupnom prihodu ostvarenomu na inozemnom tržištu na prijevoz robe otpada 98,0%, a na prijevoz putnika samo 2,0% (sve O 1980 - 1990).

Izračunano prema podacima iz: Poslovanje trgovačke mornarice SFRJ za pojedine godine od 1980. do 1990. Poslovna zajednica pomorskih brodara Jugoslavije. Beograd 1981 - 1991. prilog - dokumentacija, s.p.

<sup>2</sup> U 1981. izabrane djelatnosti ostvarile su 78,8% ukupnih prihoda hrvatskoga gospodarstva s inozemnog tržišta, a ukupni prihod (prihodi s domaćeg i inozemnog tržišta) tih djelatnosti samo je 32,9 ukupnog prihoda gospodarstva Hrvatske. U 1985. udio je bio 86,9% i 33,5%; u 1990. 72,3% i 32,0%.

Godina 1991. nije obuhvaćena zbog toga jer to nije "normalna" godina.

Izračunano prema podacima iz dokumentacije navedene u izvoru tablice 2.

<sup>3</sup> Ovdje se (zbog raspoloživih podataka - usporedivih) promatra djelatnost "pomorski promet" koji obuhvaća osim "prijeva za pomorski promet" (morsko brodarstvo) i "usluge u pomorskom prometu" (spašavanje, tegljenje, pomorske agencije, pomorska špedicija i dr.).

"Usluge u pomorskom prometu" čine samo oko 5% "pomorskog prometa", a njihov stupanj izvozne orijentiranosti znatno je niži od morskog brodarstva tako da više od 99% prihoda s inozemnog tržišta "pomorskog prometa" otpada na "prijevoz u pomorskom prometu".

<sup>4</sup> Boris Glavan, Nacionalizam u morskog brodarstvu i pomorskoj trgovini, u studiji Znanstvene osnove dugoročnog razvoja pomorstva Hrvatske do 2010. godine. Fakultet za pomorstvo i saobraćaj - Rijeka. Rijeka 1990. p. 177.

<sup>5</sup> B. Glavan, u cit. studiji, p. 172. i 180 - 191.

<sup>6</sup> Grupa autora, redaktor Dragomir Vojnić, Aktualni problemi privrednih kretanja i ekonomske politike Jugoslavije, Ekonomski institut - Zagreb, Informator, Zagreb 1979, p. 163.

<sup>7</sup> Prihodi od međunarodnog prijevoza robe za domaće izvoznike i uvoznike tretiraju se kao devizni prihod jer se time smanjuju devizna plaćanja prema inozemstvu. Naši istaknuti pomorski stručnjaci i znanstvenici vozarine od domaćih korisnika kategoriziraju u svojim redovima kao devizni prihod (npr. Boris Glavan, Viktor Cerić, Rudolf Fišer, Zvonimir Jelinović, Ignac Rubinić, Ante Turina i dr.).

<sup>8</sup> Smanjenje bruto - tonaže odnosi se na prodaju brodova u inozemstvu, rashod i uništene brodove (iz Atlasove flote) u agresiji na Hrvatsku (ukupno manje 37 brodova sa 171 tis. brt - prema Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1991. Mare nostrum, Zagreb 1992, s.p.).

U drugoj polovici 1991. svi hrvatski brodovi velike obalne i duge plovidbe iz sigurnosnih razloga zastavu raspadajuće Jugoslavije zamijenili su zastavama zemalja otvorenog registra (St. Vincenta i Grenadina, Malte, Liberije, Paname, Bahame i Cipra).

<sup>9</sup> Metodologija po kojoj se troškovi razvrstavaju u pojedine stavke nije ujednačena, pa zato strukturu deviznih troškova hrvatskoga morskog brodarstva treba uzeti orijentacijski.

<sup>10</sup> Razvijene države vode prema morskog brodarstvu aktivnu - poticajnu politiku i poduzimaju raznovrsne mjere kako bi njihova trgovačka mornarica bila konkurentna na svjetskom tržištu; cf. Maritime Transport 1990. OECD, Paris 1991, p. 19.

<sup>11</sup> U višestrukim učincima izvoza cf. detaljnije u: Mijo Sekulić, Multiplikativni efekti izvoza u strukturi jugoslavenske privrede; rad u knjizi Problemi privrednog razvoja i privrednog sistema Jugoslavije, sv. III, Ekonomski institut - Zagreb, Informator, Zagreb 1987, pp. 581 - 587.

<sup>12</sup> U brod izgrađen na domaćem navozu za domaćeg brodaru ugrađeni su izravno i neizravno uvozni sadržaji. Cf. Mate Babić, Uloga sektora brodogradnje u jugoslavenskoj privredi, Ekonomski institut - Zagreb, Jadranbrod - Zagreb, 1973, p. 81; isti autor, Os-