

POMORSTVO U GOSPODARSKOJ PREOBRAZBI REPUBLIKE HRVATSKE

UDK 386:338.92(497.13)

Pregledni rad

Sažetak

Izlažu se elementi složenog pristupa pomorstvu kao integralnom dijelu ne samo prometnoga gospodarstva već i cjelokupne nacionalne ekonomije. Pri takvoj analizi pomorskoga gospodarstva upućuje se na prijeku potrebu oblikovanja nove metodološke osnove za vrijednosno određenje mjesta, uloge, učinaka i značenja pomorstva kao djelatnog činitelja u društveno-gospodarskoj preobrazbi i prosperitetu Hrvatske. Autorica obrazlaže neadekvatnu gospodarsku i prometnu valorizaciju jadranskog prostora, nedovoljno korištenje golemim prednostima pomorskog prijevoza i nerazrađenost načelnih pitanja u poslovanju morskog brodarstva. Pomorska privreda Hrvatske u svom je poslovanju strogo podređena dvostrukom djelovanju - mehanizmu svjetskog tržišta i unutrašnjemu gospodarskom sustavu. Efikasnije i ekonomičnije poslovanje i unosniji gospodarski učinci u budućće će biti ovisni o usklađenostima između tih dvaju mehanizama. Dugoročna, jasna i čvrsta pomorska politika osnovica je za postizanje toga ekonomskog cilja i probitka za cjelokupnu Hrvatsku.

1. UVOD

Ujeku više tekućih znanstvenih i stručnih rasprava o utvrđivanju gospodarskog identiteta Hrvatske, kad se u svijetu ekonomija mase zamjenjuje ekonomijom informatičkih tehnologija, a sve uočljivije i ekonomijom bioloških tehnologija, u nas se čine tek početni koraci u stvaranju modernog i suvremenoga gospodarstva.

Iako je Hrvatska mala zemlja, njezin gospodarski identitet kao originalni identitet morao bi pratiti sve one komparativne prednosti koje proistječu iz njezine izrazito pomorske orijentacije i pomorske privrede, u kojoj danas hrvatska brodogradnja ima udjel od 10% u svjetskoj brodogradnji, trgovačka mornarica 4% u svjetskoj

tonaži, a morske luke oko 1% u svjetskomu pomorskomu prometu. Dakako, radi očuvanja svih onih tekovina što su se na području pomorstva do sad postigle, u obnovi gospodarstva Hrvatske valjalo bi razvijati i dalje one pomorske gospodarske odrednice (ali i one druge) koje su dale pozitivne rezultate i koje su Hrvatsku već dosad u svijetu učinile prepoznatljivom.

Republika Hrvatska izrazito je pomorska zemlja. To pomorsko obilježje pripada joj barem po svim onim značajkama uglavnom fizičke prirode: zemljopisni položaj, toplo i pristupačno more, razgranana i duga obala, koja u svomu sjevernom dijelu kao klin zadire gotovo do zemalja Podunavlja. Uz te posebnosti ne manje značajne i tipične jesu i tradicija te vična i sposobna profesionalna radna snaga, koja danas zacijelo, mijenja potpuno odnose, posebno one socijalne i društvene, koji su još do jučer prevladali u ovoj djelatnosti.¹

2. MJESTO POMORSTVA U GOSPODARSKOM SUSTAVU HRVATSKE

Bez obzira na to s kojeg se polazišta prišlo analizi uloge i značenja pomorstva u gospodarskoj obnovi Hrvatske, pristup proučavanju i tumačenju pojava i procesa unutar toga specifičnog pomorskoga gospodarstva treba da bude osuvremenjen. Sam razvoj proizvodnih snaga i sredstava rada, naime, obvezuje na razmišljanje i poduzimanje stvarnih i učinkovitih mjera. I baš u tom pronalaženju prikladnih metoda i shvaćanju svih tih složenih pitanja vezanih za more i pomorstvo, moguće je stvarno uvidjeti i ocijeniti koliko smo po svom mentalitetu, ponašanju i ostvarenjima uistinu pomorski narod.²

Među dodatnim razlozima za takvu usmjerenost svakako je i tvrdnja, na koju često nailazimo u znanstvenoj literaturi, da je današnji stupanj razvoja čovječanstva i ljudske civilizacije više posljedica razvijenijeg prometa i

*Prof.dr. Tatjana Delibašić, dipl. oec.
Leksikografski zavod "Miroslav Krleža"
Frankopanska ul. 26
Zagreb

prometnog povezivanja nego razvoja samih proizvodnih snaga u materijalnoj proizvodnji.³ Naime, svako kretanje dobara i osoba sadržava u sebi mnogo šire značenje i doseg djelovanja od onih shvaćanja koja morsko brodarstvo, pomorski promet, brodogradnju i luke često simplificistički svode na suštu translokaciju, što zapravo znači njihovo izdvajanje iz sadržajne osnove sveukupnoga gospodarstva i na taj način i iz temeljnih obilježja njihova razvoja i ukupnih gospodarskih učinaka.⁴ Jer, kretanje, uhodani prijevoz ljudi i osoba, prijenos misli, slika i riječi, stalni ritam lučkog prekrcaja robe i izgradnja brodovlja, omogućuju brži razvoj i ustaljeniji ritam u materijalnoj proizvodnji i potrošnji, što utječe na stvaranje jedinstvenoga svjetskog, ali i regionalnog tržišta i gospodarstva, u kojima se teži slobodnoj utakmici svih sudionika.

Poimanje morskog brodarstva kao djelatnosti koja se koristi morem kao prirodnim prometnim putem za domaću i međunarodnu razmjenu dobara i prijevoz osoba, lučkim djelatnostima kao djelatnostima eksploatacije luka te brodogradnjom kao opskrbiljivacem svjetskog brodarstva novim kapacitetima i kao temeljem za stvaranje nacionalne trgovačke mornarice - u sklopu ne samo pomorskoga gospodarstva već i cjelokupne privrede - valjalo bi iz temelja promijeniti s obzirom na konceptijski, strateški i vrijednosni učinak i značenje. Praktički to znači i potrebu da se preoblikuje metodološka osnova vrijednosnog određenja učinaka morskog brodarstva, lučke djelatnosti i brodogradnje ne samo u sklopu pomorskoga već i cjelokupnoga gospodarstva.⁵

Spomenuti razlozi posebice su važni kako bi se odredila mjesto i uloga, učinci i vrednovanje pomorstva uopće kao faktora u daljnjemu gospodarskom razvoju i prosperitetu Republike Hrvatske. U takvu pristupu ekonomskim ciljevima trebalo bi, u pravilu, dati prvenstvo ekonomskim nad neekonomskim činiteljima, jer samo ekonomski ciljevi vode jednu zemlju naprijed i osiguravaju joj stalni ekonomski rast i probitak.

3. NEKA PITANJA VALORIZACIJE PROMETNOG POLOŽAJA HRVATSKE

U prirodno-geografskom i prometnom pogledu Republika Hrvatska ima posebna obilježja. Ona je smještena na prostor koji je u nacionalnim i međunarodnim okvirima izrazito tranzitnog i turističkog značaja, s istaknutom pomorskom orijentacijom te osobito snažnim udjelom u međunarodnom, a posebice tranzitnom prometu roba i osoba. Hrvatska se nalazi u samom središtu gospodarske, nadasve turističke gravitacije zemalja Srednje Europe i Podunavlja, ali jednako tako i na raskrižju najkraćih prometnih pravaca između Zapadne Europe, Bliskog i Srednjeg istoka te između zemalja Srednje i Istočne Europe. Njezine su pak morske luke široko otvorene prema Otrantskim vratima i Sredozemlju. Iako je, dakle, u pitanju izuzetno atraktivan prostor, on još uvijek izdaleka nije dovoljno gospodarski i prometno valoriziran.⁶

Taj prometno-geografski položaj i pomorsku orijentaciju Republike Hrvatske ilustrativno ocrtavaju i

Tablica 1.

FIZIČKI OBUJAM POMORSKOG PRIJEVOZA ROBE I PUTNIKA 1990 - 1991.

Opis	Godina		Indeks
	1990.	1991.	
Prevezena roba (u 000 t)	29 119	26 912	92,4
-Međunarodni prijevoz	27 375	25 477	93,0
-Unutrašnji prijevoz	1 744	1 435	82,2
Tonske milje (u mil.)	95 029	96 964	102,0
-Međunarodni prijevoz	94 798	96 794	102,1
-Unutrašnji prijevoz	231	170	73,5
Prevezeni putnici	8 101	4 138	51,0
-Unutrašnji prijevoz	8 003	4 108	51,3

Izvor: Republički zavod za statistiku, Zagreb 1992, Bilten 1991.

najnoviji podaci o pomorskom prijevozu robe i putnika u 1990. i 1991. godini.

Indikativna je gospodarska i prometna orijentacija Hrvatske na prijevoz robe i putnika morem, posebice u međunarodnom pomorskom prijevozu. Pomorski prijevoz je tako 1990. imao udjel od 35,2% u ukupnom prijevozu roba svih grana prometa, a u 1991. godini 44,2%. Značajan pokazatelj toga izuzetnog pomorskog položaja Hrvatske je i podatak o udjelu međunarodnoga robnog prijevoza u ukupnom pomorskom prometu Hrvatske. Taj udjel je u 1990. bio 94,0%, a u 1991. godini 94,7%.

U obradi ovog pitanja pojavljuje se vrlo često - posredno ili neposredno, opravdano ili neopravdano - očita jednostranost u iznošenju konkretnih činitelja koji bi omogućili potpuniji uvid u valorizaciju jadranskog prostora.

Tako bi jadranski prostor valjalo promatrati ne samo kao obalno područje već i geografski prostor na kojem se oblikuje specifično tržište potrošnih, kratkotrajnih dobara. U valorizaciju obvezno treba uključiti i poimanje jadranskog prostora kao najpovoljnijeg izlaza na svjetsko more, na sva svjetska tržišta i područja gdje se oblikuje sasvim novo i specifično tržište, tržište pomorsko-prometnih usluga.⁷

Često se ne samo pomorska već i jadranska orijentacija (dva pojma samo prividno istoga značaja, ali ne i suštinskoga) promatra kao dio gospodarske politike koja ima svoj cilj i primjenu ne samo jednu točno određenu regiju, u ovom slučaju obalnu. U ocjeni objektivnosti takva pristupa treba, svakako, polaziti od činjenice o nedovoljnom uviđanju svih onih činitelja koji razdvajaju obalni pojas (promatran i kao tržište dobara, dakle proizvodno tržište, ali i tržište prometnih usluga) od onoga dijela zaleđa što se po svojoj prirodi, geografskoj i gospodarskoj usmjerenosti oslanja na tu primorsku fasadu. Potreban je, dakle, i ovdje multidisciplinarni i interdisciplinarni pristup.⁸

Valja istaknuti da novija ekonomska teorija polazi od drugih postavka, baratajući realnijim elementima pri ocjeni pojma zaleđa ili gravitacijskog područja (zone). Pojam geografskog zaleđa izgubio je značenje područja na kojem neka luka, ili skup luka koje su mu najbliže, ima apsolutnu prevlast ili čak monopol nad prometom što se odvija morem. Zemljopisna udaljenost tako više nije odlučujući činitelj u određivanju smjera prometa. Da bi se donijela odluka o izboru prometnog pravca, prijevoznog sustava i prijevoznog sredstva, mnogo je važniji ekonomski činitelj, u kojem je udaljenost samo jedna karika, u određenim okolnostima možda čak i drugorazrednog značenja. Zato se i granice zaleđa mogu širiti i sužavati, već prema ekonomskom interesu sudionika u prometu roba i osoba.⁹ Tako bi se i Zagreb, kao internacionalno žarište velikih društvenih i gospodarskih tradicija, izgradnjom suvremenih prometnica i boljim prometnim povezivanjem sa zaleđem mogao razviti u luku u unutrašnjosti na prometnom i gospodarskom pravcu Zagreb - more, i obratno, što je preduvjet i za porast je turističkog i tranzitnog prometa, a i za opći gospodarski razvoj i prosperitet Hrvatske.

Poznato je, naime, da između prometa i proizvodnje postoji jasno definirana međuovisnost i interakcija. Razvijena prometna mreža i efikasni, suvremeni pomorski sustav i tehnologija potiču razvoj cjelokupnoga gospodarstva. Time se olakšava suradnja i razmjena ne samo u nacionalnim već i međunarodnim okvirima. Posebice, razvijen i razgranat promet i izgrađena prometna infrastruktura preduvjet su za organiziranu proizvodnju u velikim serijama, a i za njezinu specijalizaciju.¹⁰ Razvijene i dobre prometne veze sa svjetskom ekonomijom olakšavaju da se uključi zemlja i na svjetsko tržište, a širenje međunarodne gospodarske suradnje potiče zbližavanje među narodima te društveno-politički i gospodarski proces integracije u svijetu.¹¹

Za republiku Hrvatsku, koja ima istaknutu prometnu funkciju i prometnu djelatnost kao strateški važnu polugu u gospodarskoj obnovi i izgradnji zemlje, pitanje razvoja prometa i optimalne valorizacije njezinih prometno-geografskih prednosti ima prvorazredno značenje.

Naglasak na izuzetnom prometno-geografskom i gospodarskom položaju Hrvatske na moru, a posebno na činjenici da ona nije samo primorska već i pomorska republika, ima za cilj da se taj prirodni fenomen što bolje i svestanije iskoristi. Pri tome bi valjalo znatno veću pozornost usmjeriti prema društveno-ekonomskoj komponenti valorizacije mora i pomorstva, pa i svih onih drugih djelatnosti vezanih za more. Temeljni problem ostaje razvijanje opće spoznaje o posjedovanju, očuvanju i iskorištavanju mora, bilo kao najjeftinijeg i u svjetskim razmjerima ničim ograničenoga, najslobodnijeg prometnog puta, bilo kao klimatskog regulatora, atrakcije u razvoju turizma i činitelja ubrzanog razvoja više privrednih djelatnosti u sklopu nacionalnoga gospodarstva.¹²

4. NEKA NAČELNA PITANJA MORSKOG BRODARSTVA HRVATSKE

Poznato je da se danas više od dvije trećine cjelokupnoga međunarodnog, svjetskog prometa roba odvija morem. Tako se volumen svjetske trgovinske razmjene koja se odvija morskim putem; u razdoblju između 1950. i 1970. godine povećao 4,78 puta. S druge strane, ukupna svjetska trgovinska razmjena u istom se razdoblju povećala 4,03 puta. Promet morem je, dakle, rastao brže nego što se povećavala ukupna svjetska razmjena. Prema podacima godišnjeg izvješća pomorskog prijevoza za 1990. godinu Konferencije UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD) međunarodna pomorska trgovina je u 1990. godini zabilježila fizički obujam roba prevezen morem od oko 4 milijarde tona, što je oko 3% više nego u prethodnoj godini. Promet tereta morem je, dakle, u stalnom porastu; pokatkad je stopa rasta bila niža, ali nikad nije zabilježena s negativnim predznakom.

Upravo iz tih podataka izlazi ocjena o golemoj važnosti luka i pomorske plovidbe za trgovinu i razmjenu, kako u svijetu, tako i u pojedinim regijama i zemljama. Niske cijene prometnih usluga na moru i vodi općenito te neograničene količine prijevoznog supstrata upućuju proizvodnju na korištenje morem kao najjeftinijim plovidbenim pomorskim putem - prije svega brodovima domaće zastave - kako bi se ostvarila što povoljnija upotrebna vrijednost proizvoda. I samo fizičko postojanje broda kao plovnog objekta, bez obzira na to plovi li on ili ne, stvara troškove, pretežito fiksne. Tako se i prema švedskoj stručnoj literaturi¹³ može utvrditi da brodar ne može utjecati na visinu cijene pomorske prijevozne usluge, vozarinu, već će samo prilagoditi svoju ponudu zahtjevima potražnje za određenim mobilnim brodskim prostorom. Brodaru jedino preostaje da snizi proizvodne troškove, i racionalizacijom i boljom organizacijom u poslovanju, ili odveć nove, suvremenije tehnologije pomorskih prijevoza, te smanjenjem broja posade ili promišljenom zemljopisnom diskolacijom svojih brodova, što je posebno važno za slobodnu plovidbu.

O mnogo većoj ekonomičnosti pomorskog prijevoza u usporedbi s drugim prometnim granama govore i po-

Tablica 2.

PRIJEVOZ ROBE U POJEDINIM PROMETNIM GRANAMA (1990 - 1991. 9 u 000 t)

Vrsta prijevoza	Godina		Indeks
	1990.	1991.	
Pomorski prijevoz	29 119	26 912	92,4
Željeznički prijevoz	35 796	23 000	64,3
Cestovni prijevoz	15 053	9 492	63,0
Riječni prijevoz	2 713	1 498	55,2
Sve grane prijevoza	82 681	60 902	73,6

Izvor: Republički zavod za statistiku, Zagreb 1992, Bilten 1991.

Tablica 3.

**FIZIČKI OBUJAM POMORSKOG I
ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE 1990 - 1991.**

Opis	Godina		Indeks
	1990.	1991.	
Pomorski prijevoz			
Prevezena roba	29 119	26 912	92,4
- međunar. prijevoz	27 375	25 477	93,0
- unutraš. prijevoz	1 744	1 435	82,2
Tonske milje (u mil.)	95 029	96 964	102,0
- međunar. prijevoz	94 798	96 794	102,1
- unutraš. prijevoz	231	170	73,5
Prevezeni putnici	8 101	4 138	51,0
- unutraš. prijevoz	8 003	4 108	51,3
Željeznički prijevoz			
- izvoz	4 059	2 310	56,9
- uvoz	3 998	2 450	61,3
- tranzit	6 229	5 740	92,1
- unutraš. prijevoz	21 510	12 500	58,1
Ukupno:	35 796	23 000	64,3

Izvor: Republički zavod za statistiku, Zagreb 1992, Bilten 1991.

daci da su troškovi prijevoza robe željeznicom više od osam puta veći od onih u prijevozu robe morskim putem, dok je prijevoz cestovnim motornim vozilima oko 26 puta skuplji, a zračni prijevoz roba s gledišta teorije troškova gotovo da nema ekonomskog opravdanja uspoređivati s pomorskim.¹⁴

Kretanja u svjetskim razmjerima imaju posredni i neposredni utjecaj i na zbivanja u Hrvatskoj. S gledišta Republike Hrvatske, njezina osnovna prometna orijentacija bit će i u budućnosti usmjerena na jadranski prometni pravac, na razvoj pomorskog prometa, brodarstva i luka, što je uvjetovano činjenicom da po opsegu međunarodnog prometa, izvozno-uvoznoga, tranzitnog i turističkog, taj plovidbeni put i danas znatno premašuje bilo koji prometni pravac na hrvatskom prostoru. O tome ilustrativno govore i podaci Republičkog zavoda za statistiku u Zagrebu koji se odnose na prijevoz roba u pojedinim prometnim granama.

Podaci Republičkog zavoda za statistiku općenito pokazuju pad prometa u svim granama za 26,4% u 1991. u usporedbi s 1990. godinom. Kod pomorskog je prijevoza najmanji pad, svega 7,6%. Najveća količina prevezene robe ostvarena je željeznicom u 1990. a u 1991. godini veći prijevoz robe bio je zabilježen u kategoriji pomorskog prijevoza. Tome valja pridružiti i podatak da se prijevozom morem najveća stavka ostvaruje u međunarodnom prijevozu roba, a kod željezničkog prijevoza je obrnuto u unutrašnjem.

Pomorski prijevoz roba ima, dakle, udio od 35,2% u 1990. i 44,2% u 1991. godini u ukupnom prijevozu roba

svih prometnih grana, što upućuje na postupno povećanje njegova udjela i porast značenja s obzirom na ostali prijevoz. U kategoriji pomorskog prijevoza međunarodni je zastupan s 94,0%, odnosno 94,7%. To pokazuje izuzetno orijentiranost morskog brodarstva u Hrvatskoj na međunarodno tržište, a značajan je pokazatelj i stupnja njezine pomorske orijentacije.

4.1. Međunarodna valorizacija morskog brodarstva Hrvatske

Da bi se dobio objektivni i precizan uvid u značaj i ulogu morskog brodarstva i luka u Hrvatskoj u međunarodnim relacijama, prijeko je potrebno provesti analizu o međunarodnom prometu jadranskih luka i udjelu našeg brodarstva u svjetskomu pomorskom prometu. Pri tome valja poći od činjenice da se međunarodni pomorski promet pojedinih zemalja svodi na promet nacionalnih luka i da se taj promet često razlikuje od međunarodnog prometa nacionalne trgovačke mornarice, koja znatnim dijelom prevozi robe između stranih luka. Ta stavka prometa ne ulazi, međutim, u nacionalni pomorski promet. Na svjetskoj razini se pak međunarodni promet brodarstva izjednačava s prometom luka.

Međunarodni promet jadranskih luka relativno je malen. U razdoblju od 1970. do 1988. on se udvostručio. Godine 1988. uvoz i izvoz morem iznosio je 29 milijuna tona, ili 54% domaće vanjske trgovine, a tranzit srednjoeuropskih zemalja preko jadranskih luka dostigao je oko 5,1 milijuna tona. Usporedba međunarodnoga lučkog prometa jadranskih luka i zapadnoeuropskih zemalja pokazuje neravnomjeran porast prometa: svjetski pomorski promet imao je indeks rasta od 143, u EZ 126 i EFTI 143. Indeks rasta jadranskog lučkog prometa bio je najveći i iznosio je 227.

Kretanje udjela bivše SFRJ u svjetskomu pomorskom prometu i njegova zastupanost u međunarodnom lučkom prometu uočava se iz tablice 4.

Sudjelovanje Europske zajednice i Europskog udruženja za slobodnu trgovinu u svjetskomu morskom

Tablica 4.

**ZASTUPANOST U MEĐUNARODNOMU
LUČKOM PROMETU 1970 - 1988 (u %)**

Opis	Godina				
	1970.	1975.	1980.	1985.	1988.
Udjel u svjetskom pom. pr.					
- EZ	51,2	44,7	45,5	45,2	46,6
- EFTA	6,2	5,3	5,0	6,2	6,4
- SFRJ	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9
Udjel SFRJ u međ. lučkom prometu					
- EZ	1,1	1,3	1,7	2,0	2,0
- EFTA	9,4	11,2	15,1	14,9	14,3

Izvor: Journal de la Marine Marchande, 1988.

brodarstvu (pomorskom prometu) znatno je zbog njihove velike vanjske trgovine sa svijetom pa je promatranom razdoblju iznosilo više od 50% svjetskog prometa. Usprkos bržem porastu međunarodnoga lučkog prometa SFRJ i povećanju njegova udjela u svjetskomu pomorskom prometu od 0,6 na 0,9%, u prometu EZ i EFTA, položaj SFRJ nije se bitno poboljšao.

Promet jugoslavenskog brodarstva, u kojemu hrvatsko brodarstvo ostvaruje glavninu, bio je veći od međunarodnog prometa jadranskih luka. Godine 1989. taj promet luka iznosio je 34,6 milijuna tona, ali se većim dijelom svojih prijevoznih kapaciteta morsko brodarstvo koristilo prevozeći robe između stranih luka. Istodobno se veći dio jugoslavenske trgovine i tranzita srednjoeuropskih zemalja preko jadranskih luka obavljao stranim brodovima (pretežno talijanskim i brodom zemalja u razvoju). Iako je morsko brodarstvo raspolagalo takvim pomorskim prijevoznim potencijalom da može pokrivati cijelu domaću međunarodnu pomorsku trgovinu, tranzit i unutrašnji razvoj, državne potrebe za deviznim sredstvima uvjetovale su takav devizni sustav koji je brodarstvo usmjeravao na prodaju vlastitih praznih mobilnih skladišta u pomorskom tržištu za prijevoz tuđe robe između stranih luka, a ne za domaću i tranzitnu robu.¹⁵

Time se devizna zemlja nije bitno poboljšala jer su se plaćanjem usluga stranim brodarima znatno smanjili devizni prihodi i fondovi, s time što je u pojedinim godinama poslovanja morskog brodarstva čak na ime vozarina odljev stranim brodarima bio veći od ostvarenoga čistog deviznog priljeva trgovačke mornarice. Sama prisutnost hrvatskog brodomlja u izvozno-uvoznom poslovanju instrument je stabilizacije vozarina i mogućnost da strani brodari prevoze našu robu uz povoljnije uvjete. Uz to se osiguravaju i dovoljne količine tereta za prijevoz i optimalno korištenje brodskim kapacitetima, a i prijevoznim kapacitetima drugih prometnih grana u okolnostima kombinirane transportne operacije.¹⁶

Sva ova načelna pitanja u poslovanju morskog brodarstva u Hrvatskoj još ni danas nisu razrađena i definirana. Brodarska poduzeća i dalje odabiru način, oblik i organizaciju poslovanja koja im u danom razdoblju odgovaraju, ne vodeći računa o cjelokupnoj društvenoj koristi i poslovanju ostalih brodara. Često se u okviru poslovanja izostavljaju čak i oni partneri koji odnosi, interesi i poslovni rizici čine jedinstveni zatvoreni proizvodni ciklus: brodar - brodograditelj - luka - gospodarstvo kao cjelina.

5. ZAKLJUČAK

Pomorski mentalitet i svijest o vrijednosti mora, važnosti i značenju pomorskoga gospodarstva morali bi nadjačati kontinentalni pristup i shvaćanje da su glavni izvori gospodarstva i gospodarske veličine Hrvatske u poljoprivredi i kontinentalnoj industriji. Pomorsko bi gospodarstvo slijedom takvih razmišljanja i stavova te gospodarskog vrednovanja dobilo svoje pravo mjesto unutar nacionalno gospodarstva, a pomorske djelatnosti bi se razvijale kao djelatnost s komparativnim prednostima.

Ograničeni međunarodni promet brodarstva Hrvatske i skromni udjel u svjetskomu pomorskom prometu ilustrativni su primjer nedovoljnog vrednovanja pomorskog položaja, nepostojanja jasne pomorske politike i pomorske orijentacije.

Kao osnovni razlozi još uvijek oskudnoga međunarodnog pomorskog prometa mogli bi se istaknuti: nedovoljna i nesuvremena prometna povezanost s domaćim i srednjoeuropskim gravitacijskim zaledem, konkurencija umjesto suradnje među hrvatskim brodarskim poduzećima, nedefinirani oblik i organizacija brodarskog poslovanja, tehničko i organizacijsko zaostajanje u primjeni suvremenih prijevoznih sustava, zastarjelost trgovačke flote, nedovoljna kvaliteta pomorsko-prijevoznih usluga, velika konkurencija stranih brodara i pomanjkanje investicija za nabavu novih, suvremenih brodova.

Sva ta pitanja mogu se rješavati samo usporedno sinhronizirano i dugoročno. Bez tih rješenja nemoguće je očekivati znatnije povećanje međunarodnoga pomorskog prometa i udjela u svjetskomu morskom brodarstvu, a posebice rentabilnoga tranzitnog prometa, koji za svaku zemlju znači čistu dobit, te prometa visokotarifirajućih tereta.

U prijevozima roba trebalo bi dati prednost domaćem brodarstvu i brodovima hrvatske zastave, a zbog prividne koristi nekoga brodarskog poduzeća nikad se ne bi smio zapostaviti, ili čak dovesti u pitanje, probitak i gospodarski napredak narodnoga gospodarstva kao cjeline.

Povećanju prometa može pridonijeti i rast vanjske trgovine i udjela u njoj prijevoza morem te optimalno prometno povezivanje jadranskog prostora s industrijskim i poljoprivrednim područjima Hrvatske, Podunavlja i Srednje Europe. Na toj bi osnovici trebala izrasti diverzificirana i komplementarna privredna struktura, razvojno međusobno integrirana u brojnim djelatnostima koje pak reverzibilno potiču pomorski tranzitni i turistički sadržaj zemljopisno-prometnog položaja Hrvatske.

Danas se traže brza i elastična rješenja i revizija sadašnjeg stila rada i poslovanja. Ta transformacija nije, međutim, ni jednostavna, a ni lako izvediva. Posebno je ona otežčana u pomorsko-brodarskoj djelatnosti, koja ima stoljetnu tradiciju i koja je zato poprimila posebni stil rada i poslovanja, te utječe ne samo na gospodarske već i na društvene tokove. Dok se, s jedne strane, zbog naslijeđene tradicije, osjeća spornost u primjeni novih koncepcija i suvremenih tehničko-tehnoloških rješenja u prijevozu robe, s druge strane je upravo ta pomorska djelatnost razbila ne samo regionalne već i nacionalne okvire, poslujući na međunarodnom tržištu, na kojem se i danas bori za svoj opstanak, bolje poslovne rezultate i daljnju afirmaciju.

Još je Mijo Mirković upozoravao na to da smo bili i ostali pomorski narod i da nam i budućnost ostaje kao budućnost pomorskoga, a ne samo primorskog naroda.

Na temelju tih, u neku ruku i dalekih spoznaja, aktualnih i danas, potrebno je graditi i usmjeravati suvremeno pomorstvo, pomorsko gospodarstvo i pomorsku politiku.

BILJEŠKE

- ¹ Ljudski faktor u pomorstvu, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1965, knj. 3.
- ² T. Delibašić: Pomorski putnički prijevoz na Jadranu u funkciji razvoja turizma, *Promet*, 1(1989) 2 4/5, str. 548.
- ³ A. Marshal: *Industry and Trade*, London 1922, str. 23.
- ⁴ O. Fio: Nove tendencije u svjetskom pomorstvu: plovidba kao dio proizvodnje, *Privreda Dalmacije*, 7(1970) 6, str. 11-12.
- ⁵ T. Delibašić: Jadran kao integracioni faktor u sklopu privrednih, društvenih i kulturnih kretanja, *Prometna valorizacija Hrvatske: Slavonija - Jadran*, Osijek 1975.
- ⁶ S. Srdar: Razvitak suvremenog transporta u svijetu i prometna valorizacija Hrvatske, *Naučno savjetovanje "Prometna valorizacija Hrvatske"*, Zagreb 1971, str. 267 - 274.
- ⁷ T. Delibašić - O. Fio: Tipologija tržišta brodskog prostora, *Pomorski zbornik*, Rijeka 1976, knj. 14, str. 113 - 134.
- ⁸ M. Varlandy: Dugoročni razvojni horizonti prometne valorizacije Hrvatske, *Naučno savjetovanje "Prometna valorizacija Hrvatske"*, Zagreb 1971, str. 125 - 136.
- ⁹ A. Turina: Valorizacija prometne funkcije morskih luka, *Prometna valorizacija Hrvatske*, Zagreb 1971, str. 275.
- ¹⁰ M. Mirković: Saobraćajna politika, Beograd 1933, str. 8.
- ¹¹ B. Čosić: Svjetsko tržište danas, Zagreb 1984.
- ¹² V. Cerić i A. Turina: *Pomorska privreda*, Rijeka 1973, str. 10.
- ¹³ A. S. Svedsen: *Sea Transport and Shipping Economies*, Bremen 1959, str. 23.
- ¹⁴ I. Rubinić: *Ekonomika brodarstva*, Rijeka 1967, str. 73.
- ¹⁵ O. Fio: Ekonomsko vrednovanje našeg morskog brodarstva u kontekstu svjetskog pomorsko-prijevoznog potencijala, *Ekonomski pregled*, 31 (1980) 9/10, str. 461.
- ¹⁶ A. Turina: Neka razmišljanja o mješovitom, kombiniranom, integralnom i intermodalnom prijevozu, *Rijeka* 1984.

SHIPPING IN ECONOMICAL
TRANSFORMATION OF THE REPUBLIC OF
CROATIA*Summary*

The paper analyses the elements of a complex approach to shipping which is not only an integral part of communication economy but also a part of the total national economy. This analysis of shipping requires an inevitable need for a new methodical basis aiming at the proper definition of place, role, effects and importance of shipping, which is an active factor of socio - economic transformation and prosperity of Croatia.

The author expounds inadequate economic and communication significance of the Adriatic area, insufficient use of enormous advantages of seaborne trade and inadequate study of basic issues of seaborne commercial management. The management of seaborne trade of Croatia has been subject to double effects - the world market mechanism and the domestic economical system. The management of better efficiency and economy and more profitable effects will also depend upon these two mechanisms in future.

The long - term, explicit and steady shipping politics is the basis to achieve this economical purpose and the benefit to Croatia as a whole.

Rukopis primljen: 22. 07. 1992.

ANGLO ADRIATIC SHIPPING COMPANY LIMITED

London

HEAD OFFICE

Epworth House
25 City Road

LONDON EC1Y 1AA

Telephone: 071-588 6167

Telex: LONDON 881 3053

Fascimile: 071-588 8054

Telegrams: angloadriatic

General Agents in Great Britain for Croatian Shipowners. Port Agents in London

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.
Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.
Bunkering Agents World Wide.