

Pomorska orijentacija SFRJ

UDK 339.89:856.61+629.12+627.2

1) Uvodne napomene

More, ta čudesna tvorevina prirode, oduvijek je predstavljalo egzistencijalno izvorište primorskih naroda, porivnu snagu u razvojem tokovima privredne strukture kontinenta i u kvalitativnom obogaćivanju privrednih sadržaja, poticalo razbuktalu stvaralačku maštu mislilaca i pridonosilo višem stupnju kulture življenja. »U povijesti čovječanstva u minulih nekoliko tisuća godina gotovo sve velike kulture razvile su se na morskim obalama i vodeći narodi bili su mahom primorci. More je vezivalo i dijelilo zemlju i kontinente, more je davalo velike mogućnosti za obranu i za napadaj, more je otvaralo nove puteve narodima, objavljivalo nove horizonte, obogaćivalo iskustvima, podizalo odvažnost i neustrašivu inicijativnost, učilo ljude, naseobine, plemena i narode savlađivanju teškoća, vladanju nad prirodnim elementima, stvaranju od nemilosrdnih prirodnih sila oruđe za svoje ciljeve. Narodi pri moru bili su stalno najbogatiji, i oni su se redali u vodećem položaju i vladavini u svijetu.«¹

Na osnovi dosadašnjih istraživanja sveobuhvatne povijesne građe pojedinih svjetskih regiona, takva obilježja su posjedovali svi narodi područja Mediterana, koje istodobno nosi epitet kolijevke ljudske civilizacije. Svakako da u okviru mediteranske civilizacije, njene znanstvene, kulturne i uopće razvojne dosege vezane za more, spada i živalj istočne obale Jadrana i otočnog arhipelaga koji ih je nastanjivao proteklih milenija. Svaki od tih naroda je počevši od malo poznatih neolita, pa do brojnih ilirskih plemena, grčkih i romanskih doseljenika pa do Slavena odnosno Hrvata, bio sudbinski i egzistencijalno vezan za more. Oni su dali svoj dostojan udio u obogaćivanju gotovo svih sfera stvaralaštva naroda na Mediteranu.

Smjena naroda na našim prostorima nije bila bezbolna, nego ponekad vrlo surova i bezobzirna. Razažani su gradovi i naseobine, fizički uništavan zatečeni živalj ili je postupno provodana asimilacija. Međutim, neovisno o metodama i načinu osvajanja novih prostora, zajednička osobina svih tih naroda je bila, da su se napajali znanjem i iskustvima svojih prethodnika, te uz vlastitu lucidnost, temperament i hrabrost, kroz relativno kratko vrijeme postali neustrašivi gusari, vješti moreplovc i ribari, vrsni brodograditelji (kalafati) i umješni trgovci.

Sva ta obilježja su poprimili, zadržali i dalje oplemenjivali i posljednji migranti na jadranski prostor — Slaveni odnosno Hrvati, koji su kroz blizu 14-stoljetnu povijest proživljavali različite sudbine, uspone i padove, uspjehe i neuspjehe, okupacije i oslobođanja, ali nikad nisu izgubili svoj nacionalni identitet i prekinuli pomorsku tradiciju. More je bilo i ostalo izvor njihovog života, samoodržanja i stvaralačkog nadahnuća. Oni su srasli s morem, a more je postalo dio njih.²

To jedinstvo čovjeka i mora nije svojstveno samo žiteljima istočne obale Jadrana, nego svim narodima koji su uspjeli prodrijeti u tajne njegove moći, neizmjernog bogatstva, nacionalnog prosperiteta, krotkosti i neobuzdanosti, inspiracije i stvaralačkog nadahnuća, zakonitosti plovljenja, otkrivanja i osvajanja nepoznatih prostranstava, razvoja trgovine i korištenja resursa iz njegove utrobe.

Stoga nije ni čudo što su se u prošlosti najavljujvala djela u kojima je glorificirana i mitologizirana čovjekova sprega s morem. Tako na pr. za neke pisce egipatske piramide ne predstavljaju nikakva svjetska čuda graditeljskog umijeća. Svjetsko čudo jeste pojava broda ili drugo čovjekovo epohalno otkriće. Odmah iza vatre svrstan je brod. Stari Grci su sa puno simbolike isticali da je božica mudrosti Atena izumila brod, a more su tretirali kao i drugi narodi univerzumom naznačenim u mnogim kozmogonijama.³

Ne bismo smjeli biti prestrogi kritičari ovakvih napisa, jer je činjenica da u suvremenom životu današnjice ne postoji ni jedan km² naseljenog prostora, a da u bilo kom obliku ne ovisi o moru kao prometnom putu i o moru kao izvoru organskih i anorganskih resursa. Pored snažnog utjecaja na nacionalne ekonomije i svjetske ekonomske razvojne tokove, more i pomorsko privredne djelatnosti su utjecali i na razvoj cijelog spektra znanstvenih disciplina i kulturnog stvaralaštva. Prema tome navedene misli izrečene prije nekoliko stotina godina pa i milenija mogle bi se naravno u prenesenom smislu tumačiti više vizionarski nego mitološki, jer je u životu potvrđeno značenje mora sa svih stajališta privrednog razvoja i društvene nadgradnje. I više od toga, more je postalo uvjet i nada sadašnjeg i budućeg opstanka života na našoj planeti.

↳ S obzirom na karakter ovog rada, namjenu i limitirajući obujam, u nastavku će biti riječi samo o globalnom pregledu ekonomske valorizacije mora u nas, međuzavisnosti pomorsko-privredne djelatnosti, snage utjecaja na razvoj domaće privredne strukture i vanjskotrgovinske razmjene kao i uloge ekonomske politike zemlje u potpunoj afirmaciji pomorstva u funkciji znatno bržeg razvoja nacionalne privrede.

2) Pomorska privreda i funkcionalna međuzavisnost pojedinih njenih sektora

Na osnovi ekonomskog iskorištavanja mora kao prometnog puta i mora kao izvora resursa razvile su se brojne privredne i neprivedne djelatnosti koje su se ukomponirale u sve pore nacionalne privredne strukture i društvene nadgradnje. Svakako da najznačajniju njihovu komponentu čini pomorska privreda,⁴ koja se na osnovi intenziteta utjecaja i međuzavisnosti pojedinih njenih segmenata izražavanih ekonomskim i tehničko-tehnološkim obilježjima može podijeliti u dvije skupine:

— Pomorsko brodarstvo, brodograđevna industrija s remontnim zavodima i morske luke.

— Iskorištavanje morskih resursa (primorski turizam obogaćen nautičkim sadržajem, ribarstvo uključujući marikulturu, iskorištavanje mineralnih resursa iz podmorja i morske vode, zatim more kao izvor energije, pitke i industrijske vode).

Pomorsko-privredne djelatnosti prve skupine usko su međusobno povezane sa čvrstom funkcionalnom međuzavisnosti. S obzirom na ciklički karakter poslovanja tih sektora, u poslovanju osnovnog ciklusa sudjeluju i druge uslužne djelatnosti koje su također međusobno funkcionalno vezane. Njihov ciklus uvjetovan je trima pomorsko-privrednim djelatnostima tako da rad u ukupnom ciklusu ne bi bio moguć bez tih uslužnih segmenata. To su pomorske agencije, lučka špedicija, opskrbljivanje brodova, spasavanje i tegljenje brodova.

Promatrajući snagu utjecaja i međuzavisnosti tri osnovne pomorsko-privredne djelatnosti sa stajališta prostornog okruženja, onda intenzitet međuutjecaja stoji u upravnoj srazmjeri veličini prostorne obuhvatnosti. To znači da je on najmanji ako ih se promatra sa lokalnog odnosno regionalnog stajališta, a najveći u okviru nacionalnog ili kontinentalnog prostornog okruženja. To je i logično jer se u lokalnim ili regionalnim razmjerima svaka od njih ponaosob napaja poslovnim sadržajima izvan domicilnog središta i u znatno širim prostorima vidljiva je njihova međuzavisnost i znatno izraženija poslovna povezanost.

Međutim, seroznija analiza tih djelatnosti u nas pokazuje suprotne nelogične rezultate uslijed reprodukcije domaće flote izvan zemlje, najvećeg udjela u prijevozu inozemne robe između stranih luka, korištenje domaćih brodograđevnih kapaciteta gotovo u potpunosti za potrebe inozemnih naručilaca, relativno skromnijeg usmjeravanja dijela vanjskotrgovinske razmjene morskim putem, skromnog tranzita roba preko domaćih morskih luka, nedovoljna sprega luka i brodarstva sa izvozno-uvoznim radnim organizacijama u zemlji, ali i s partnerima s područja srednje evropskih zemalja.

Prema tome sva tri najvažnija pomorsko-privredna sektora dobrim dijelom su se razvijali autonomno bez značajnije međusobne ekonomski logične sprege u okviru nacionalne privredne strukture, nacionalne podjele rada i integriranosti u nacionalni privredni organizam. Snaga utjecaja eksternih faktora (ekonomska politika) bila je znatno prisutnija nego seriozno koncipirana politika nacionalnog razvoja, što je sigurno našlo odraza i u skromnijem udjelu ove skupine pomorsko-privrednih djelatnosti u deviznoj bilanci zemlje.

Objektivno te pomorsko-privredne djelatnosti nisu ni mogle biti u svojoj cjelovitosti u funkciji privrednog razvoja zemlje. Da nisu postojale barijere sa strane ekonomske politike i tekućih odrednica koje su zapravo usmjeravale njihov razvoj, one se ne bi razvijale odvojeno, autonomno u obliku koncentričnih krugova nego bi dobile potpuniji, sadržajno—bogatiji poslovni smisao i istodobno vršile snažniji utjecaj na međusobni razvoj i na razvoj nacionalne privredne strukture.

Druga skupina pomorsko-privrednih djelatnosti najmanje je funkcionalno vezana jedna za drugu. Više su vezane za prvu skupinu, posebno brodogradnju i dijelom za pomorsko građevinarstvo (gradnja flote za potrebe nautičkog turizma, gradnja ribarske flote, platformi za istraživanje podmorja odnosno njegovo korištenje, čišćenje i jaružanje luka i održavanje plovnih putova) zatim drugim privrednim sektorima u okviru regionalnog ili nacionalnog prostornog okruženja.

Primorski turizam pored snažnog multiplikativnog djelovanja na razvojne tokove najvećeg dijela privrednih sektora u zemlji, utjecao je i na emancipaciju življa i kulturu življenja na području cijelog Jadranskog arhipelaga, više nego što je učinjeno prethodnih stoljeća. Međutim, i pored polučeni rezultata, on još uvijek nije postigao limit u integriranosti odnosno znatno bogatijoj i kvalitetnijoj ponudi nacionalne robne proizvodnje i ponudi dobara izvan privredne sfere.

Ostale djelatnosti ove skupine kao što je ribarstvo uključujući marikulturu, vršila su neznatan utjecaj na razvoj proizvodnih segmenata u okviru pomorske privrede i u okviru nacionalne privredne strukture. Eksploatacija mineralnih resursa u nas nalazi se na najnižoj razini (vađenje morske soli), odnosno u nekim segmentima u istraživačkoj fazi, te se uopće ne može govoriti o snazi utjecaja na druge sektore pomorske privrede ili na regionalnu i nacionalnu privrednu strukturu.

Sve pomorsko-privredne djelatnosti bez obzira kojoj skupini pripadaju i bez obzira na njihovu heterogenost, stupanj razvijenosti, proizvodnju upotrebnih vrijednosti (od višestrukih vrsta usluga od različitih vrsta roba), pripadaju jedinstvenoj porodici koje more ujedinjuje i organski povezuje. Sve se one zapravo nalaze u tijesnoj međuzavisnosti s morem kao zajedničkim izvorom svog postojanja.

Razvitak svake od njih u većoj ili manjoj mjeri potiče razvoj svih ostalih, a zaostajanje jedne od njih odražava se i na zaostajanje i ostalih segmenata pomorske privrede kao i na osiromašenje nacionalnog privrednog organizma.

3) Globalan pregled stupnja razvijenosti pomorske privrede

Jugoslavija je smještena na jugoistočnom dijelu evropskog kontinenta, na Balkanskom poluotoku i manjim dijelom na području Srednje Evrope. Nju uglavnom tvore tri prirodne cjeline: jadransko primorje ili mediteranski prostor na jugozapadu, panonski prostor na sjeveroistoku i planinski prostor koji je smješten između njih.

Prema tome Jugoslavija sa prostornog stajališta posjeduje sva obilježja panonsko-podunavske i jadransko-mediteranske države, sa ukupnom dužinom granične linije sa susjednim zemljama od 5.061 km. Na dužinu kopnenih granica otpada 2.969 km ili 58,7% i na morsku 2.092 km ili 41,3%. Računajući i otočni arhipelag od 1.040 otoka, otočića, grebena i sika s ukupnom dužinom njihovih obala od 4.024 km, jugoslavenski dio istočnog Jadrana spada među najrazvedenije u Evropi, odmah iza Norveške sa koeficijentom razvedenosti od 9,86.⁵

Takav geografski položaj zemlje, njen izrazito pomorski karakter, povijesno naslijeđe s tradicionalnim osjećajem za more i njegove vrijednosti, predstavljaju čvrstu osnovu za razvoj svih segmenata pomorske privrede u nas.

3.1. Pomorsko brodarstvo

Pomorsko brodarstvo predstavlja jednu od najznačajnijih karika u transportnom lancu i u procesu društvene reprodukcije, bez koga se danas u suvremenom svijetu i izrazitoj međuzavisnosti ekonomskih postulata u svjetskoj ekonomiji, ne mogu zamisliti iole značajniji razvojni tokovi. Zahvaljujući fizičkim zakonima odnosno tehničko-eksploatacionim karakteristikama, brodovi imaju prednost u prijevozu najvećeg dijela robnog supstrata u odnosu na kopnena i zračna sredstva prije-

voza. Oni imaju najpovoljniji odnos vlastite težine i težine tereta koji se prevozi, najveće količine tereta u prijevozu po 1 kW (1 kW = 1,36 KS ili 1 KS = 0,736 kW) i najveći prijevozni učinak po k kWh što se bez dvojbe manifestira i kroz najniže troškove odnosno cijene prijevoza po jedinici učinka. Približan odnos cijena prijevoza po 1 tKm kod saobraćajnih grana u Jugoslaviji izgleda ovako:⁶

Prijevozi morem	1
Prijevozi rijekom	6
Prijevozi željeznicom	14
Prijevozi cestovnim putem	25
Prijevozi zračnim putem	173

Pomorsko brodarstvo Jugoslavije nije se razvijalo u skladu sa pomorskim karakterom zemlje i njegovim značenjem u nacionalnoj privrednoj strukturi. U razdoblju nakon drugog svjetskog rata, sa stajališta reprodukcije pomorskog brodarstva i uvjeta za njeno ostvarenje karakteristična su dva razdoblja: prvo od 1945. do 1968. i drugo od 1968. do danas.

Opće karakteristike prvog razdoblja očitavale su se u tome što se unatoč prisutnim teškoćama razvoj trgovačke mornarice po obujmu i kvalitativnoj strukturi ipak odvijao po zadovoljavajućoj stopi i bio je u skladu s potrebama nacionalne privrede. Osiguranje sredstava i uvjeti kreditiranja odgovarali su tadašnjem stupnju privrednog razvoja zemlje. Zahvaljujući izvoznom tretmanu gradnje domaćeg broda u zemlji, razlika između svjetskih i domaćih cijena podmirivala se u vidu regresa brodograđevnoj industriji i brodarima.

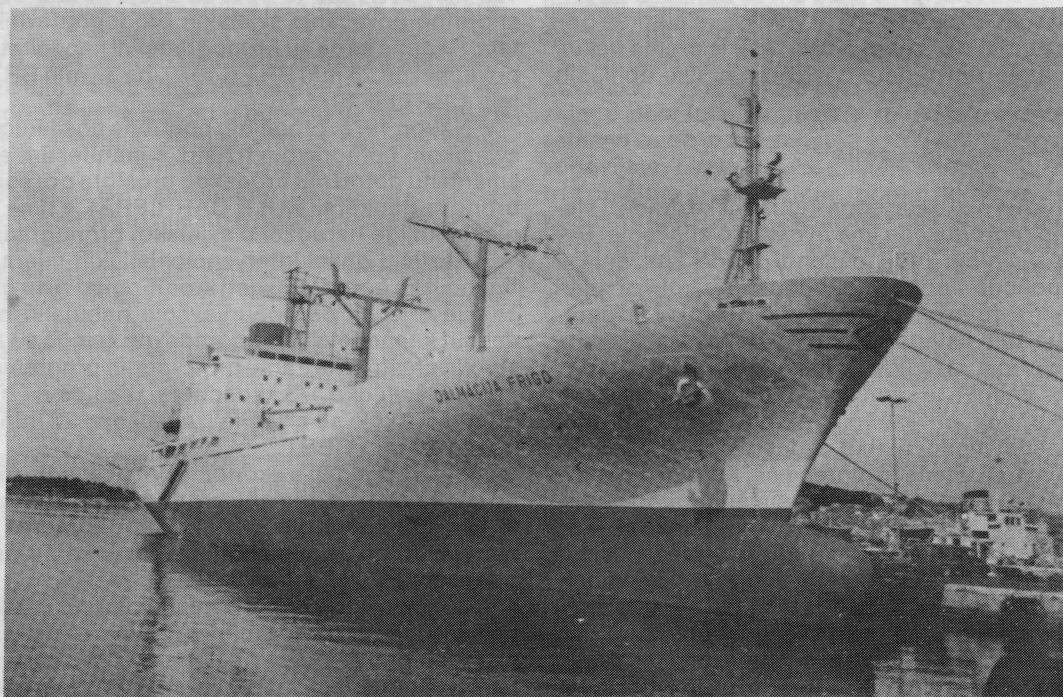
Navedene okolnosti su bez dvojbe utjecale na veoma dinamičan rast flote. Ona se povećavala od 202 tisuće BRT 1948, na 439 tisuća BRT u 1958. odnosno na 1.267 tisuća BRT u 1968⁷ ili po prosječnoj godišnjoj stopi od 9,62% koja je bila veća za više od dva puta u odnosu na svjetsku.

Sekonomskog stajališta ta stopa rasta imala je puno opravdanje, jer je flota u prvim poslijeratnim godinama bila po obujmu vrlo skromna, kvalitativna struktura nesuvremena, a dobna struktura nezadovoljavajuća. Unatoč postignutim rezultatima, Jugoslavija ipak spada

među posljednje pomorske zemlje koja je tek 1958. obnovila svoju flotu u apsolutnim veličinama na razini 1939, a relativni udio u svjetskoj tonaži 1960. U tom razdoblju Jugoslavija je zauzimala 24 mjesto u porodici pomorskih zemalja u odnosu na 18 mjesto u godini uoči početka drugog svjetskog rata.

Drugo razdoblje je po svojoj biti, uvjetima reprodukcije flote, praćenju svjetskih tokova iz domena brodarstva i sl. bilo sasvim suprotno prvom. Od 70-tih godina do danas nije bilo moguće nastaviti gradnju domaće flote u zemlji zbog primjene posve novih mjera u okviru ekonomske politike (gradnja broda u zemlji za potrebe domaćeg brodarstva prestala se tretirati izvoznom kategorijom, teškoće u praktičnoj provedbi deviznog sistema, carinski sistem odnosno uvozne dažbine i sl.) jedinstvenih u pomorskom svijetu. Takvim mjerama domaći brodari su bili upućeni na uvoz novogradnji ili polovnih brodova iz inozemstva, jer nisu mogli podnijeti domaću cijenu gradnje a realizaciju svojih usluga po uvjetima koje diktira svjetsko tržište. Domaća brodogradnja sa svoje strane nije bila u stanju prihvatiti gradnju za potrebe brodarstva pod uvjetima gradnje za inozemne naručioce, jer je ostala nepokrivena razlika domaćih i izvoznih cijena. Svi pokušaji sa Piranskim sporazumom 1976, Platformom Sabora SR Hrvatske 1977. i Splitskim sporazumom 1982. nisu mogli ukloniti ili svesti na manju mjeru posljedice sistemskih nelogičnosti i odlivanje sredstava za novogradnje ili nabavke polovnih brodova u inozemstvu. Sa kvantitativnog stajališta trgovačka mornarica je u ovom razdoblju pokazivala tendencije, čak nešto izraženije prosječne godišnje stope rasta (4,1%) u odnosu na svjetsku, povećan je udio domaće flote u svjetskoj tonaži na nešto iznad predratnog, što bez dvojbe dokazuje svu žilavost i otpornost domaćih brogarskih poklonika u borbi za samoodržavanje⁸ (V. Tablica 1.).

Navedene kvantitativne veličine dobrim dijelom su devalvirane parametrima koji ukazuju na kvalitativnu komponentu flote i mjesto u svjetskom brodarstvu. Jugoslavenska flota sa prosječnom starošću od oko 17 godina spada među najzastarjelije flote u svijetu. Kvalitativna ili funkcionalna struktura također je nepovoljna



posebno u linijskom brodarstvu. Udio suvremenih plovnih jedinica (kontejnerski i RO/RO brodovi) iznosi svega 3% ukupne tonaže, dok se ostali dio flote odnosi uglavnom na nesuvremene i nefunkcionalne linijske brodove. Za razliku od linijskog u nešto boljoj situaciji je tankerska i brodarstvo u slobodnoj plovidbi. Iako je došlo do blagog povećanja prosječne veličine broda, ona je ipak manja u odnosu na prosječnu veličinu broda u svijetu za oko 4 puta, što je veoma nepovoljno sa stajališta ekonomskog iskorištenja broda i cijene prijevoza po toni tereta.

Posebne teškoće u cijelom ovom razdoblju vezane su za putničku flotu i veze kopno—otoci i između otoka. To se isto odnosi na flotu riječnog brodarstva, kod kojega je broj putničkih mjesta gotovo desetkovan, a broj teretnih brodova je smanjen kao i nosivost po jedinici.

Jugoslavija nije zauzela ništa povoljnije mjesto među pomorskim zemljama u svijetu. Ona se u razdoblju posljednjih nekoliko godina uglavnom kreće između 28. i 30. mjesta, što je također pokazatelj bržeg razvoja flote u pojedinim pomorskim zemljama u odnosu na Jugoslaviju.

I pored navedenih teškoća i sistemskih barijera trgovačka mornarica zemlje polučila je veoma zapažene rezultate u fizičkom obujmu poslovanja. U razdoblju 1970—1986. prosječna godišnja stopa rasta ukupnog prijevoza iznosila je 7,7% (prijevoza između stranih luka 9,0%, uvoza 9,4%, izvoza 6,5%, razvoza 1,0% i tranzita —0,5%) i prijevoznog učinka 5,1%. U robnoj strukturi prema pravcima prijevoza dominirali su prijevozi među stranim lukama (56,0%), zatim prijevozi u nacionalnoj vanjsko-trgovinskoj razmjeni (uvoz 27,4% i izvoz 5,2%), razvozu (8,9%) i posve skroman prijevoz tranzitne robe (2,5%) preko domaćih morskih luka. (V. Tablica 2).

Robni tokovi prema pravcima prijevoza nisu u pojedinim podrazdobljima pokazivali zakonitost u prijevoznom kontinuitetu. Često je dolazilo do oscilacije u strukturi prijevoza posebno u skupini izvoznog-uzovnih roba i roba u tranzitu koje imaju tendenciju pada u apsolutnim i relativnim veličinama.

Udio domaćih brodova u prijevozu nacionalne razmjene sa inozemstvom morskim putem (izvoz, uvoz i tranzit) ne zadovoljava. On se u cijelom promatranom razdoblju kretao oko 1/4, a blizu 3/4 se odnosilo na prijevoze inozemnih zastava što je van svake sumnje pridonijelo znatnom deviznom odlivu, koji je prema nekim procjenama bio ravan neto deviznom prilivu domaćih brodara.

3.2. Brodograđevna industrija

Istraživanje položaja jedne industrijske grane u sferi društvene reprodukcije ima dvostruko značenje. Pokušava se u prvom redu ocijeniti njeno značenje u tokovima ponude i potražnje, odnosno u koliko mjeri ona utječe uravnoteženju ponude i potražnje i na poremećaj tih tržišnih kategorija i drugo pokušava se ocijeniti djelotvornost razvojne politike u okviru te grane i ekonomske politike te zemlje u odnosu na nju sa stajališta cjelokupnog privrednog razvoja zemlje. Brodograđnja spada među rijetke industrijske grane koja izravno najmanje utječe na poremećaj ponude i potražnje, ali je zato najosjetljivija na najmanju njihovu disharmoniju, bilo da se radi o krizi ili konjunkturi. Kad brodograđnja proživljava krizu, nju istodobno osjeća nacionalna pa i svjetska privreda ili obrnuto kada brodograđnja bilježi privredni uspon, rezultate te ekspanzije dijeli sa nacionalnom i svjetskom privredom.

Ona prema tome predstavlja pouzdan indikator stanja nacionalne privredne strukture, uslijed poslovne

međuzavisnosti najvišeg stupnja. Kao sinteza takvih sprega s nacionalnom privredom, njena razvojna stremjenja se produžavaju i stoje u direktnoj korelaciji s razvojem trgovačke mornarice odnosno s obujmom i strukturom vanjskotrgovinske razmjene morskim putem u svijetu, kao i potrebama organske i anorganske eksploatacije mora. Prirodno je prema tome da se sve pojave na svjetskom tržištu broskog prostora izravno manifestiraju na brodograđevnu industriju. To su neizbježne pojave u svim privrednim granama i oblastima čije poslovanje ovisi o uvjetima slobodnog svjetskog tržišta na kojem vlada zakon ponude i potražnje. Na njemu se mogu održati samo oni koji s ekonomskog stajališta prebrode sve cikličke pojave počevši od konjunktura, preko depresije, krize, oživljavanja pa do ponovne konjunktura, uz primjerno praćenje odrednica ekonomske politike.

Sva obilježja i karakteristike svjetske brodograđnje proteklog razdoblja imanentna su našoj brodograđevnoj industriji, što je i logično jer je ona direktno vezana za svjetsko pomorsko tržište i sve njegove nemirne čudi dijelila s ostalim brodograđevnim zemljama.

I pored tradicije brodograđiteljskog umijeća njeni razvojni tokovi kao značajne industrijske grane otpočeli su tek u razdoblju poslije drugog svjetskog rata. Karakteristične su njene četiri razvojne faze 1) 1945—1955, 2) 1956—1963, 3) 1964—1974 i 4) 1975—1986 u kojima je postupno stasala u snažnu industrijsku granu od nacionalnog značenja s raznovrsnom proizvodnom strukturom (novograđnje i remont, strojograđnja, elektro-strojograđnja i proizvodnja ostalih vanbrodograđevnih proizvoda).

Posljednja razvojna faza predstavlja ipak najveće poslovno iskušenje i sučeljavanje sa svim posljedicama koje donosi jedna od najdužih i najtežih svjetskih kriza protkana i domaćim ekonomskim stranputicama. Početak svjetske ekonomske krize mogao se nazreti već 70-tih godina. Ona se, međutim, nije direktno i istovremeno odražavala na pomorsko brodarstvo i brodograđnju u narednih nekoliko godina. Opsjednutost sindromom konjunktura i vjerovanja u njenu trajnost odnosno u njeno produžavanje, utjecalo je na povećanje knjige narudžbi čije je stanje u 1973. sezalo do veličine od oko 130 mln BRT, što je opet sa svoje strane utjecalo na enormno povećanje svjetskih brodograđevnih kapaciteta. Računa se da su brodograđevni kapaciteti u svijetu povećani od 25 mln BRT u 1970. na 37 mln BRT (oko 24 mln CBRT) u 1975.⁹

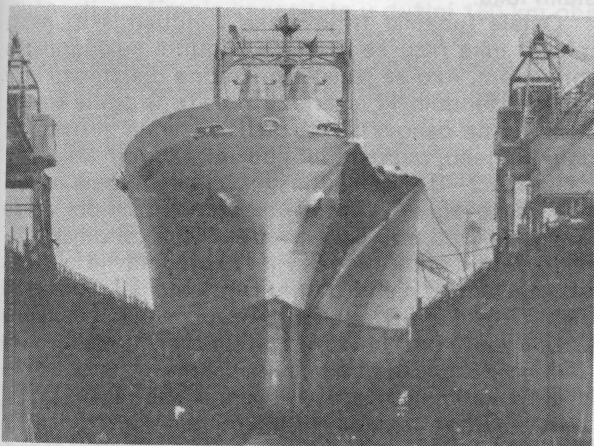
Nakon 1975. otpočinju pogubne posljedice krize na svjetskom pomorskom tržištu, a manifestirale su se na smanjenu potražnju broskog prostora posebno velikih brodova (tankera i BULK CARRIERA), a time i na smanjenje knjige narudžbi u svjetskoj brodograđnji.

Različiti oblici intervencionističkih mjera (izdašne financijske potpore i uvjeti kreditiranja) nisu mogli značajnije utjecati na popunjavanje nabujalih brodograđevnih kapaciteta. Brodograđevne zemlje su zatim pristupile prestrukturiranju proizvodnih programa i na kraju likvidaciji oko 1/3 kapaciteta, tako da su u 1980. i u godinama koje su slijedile iznosili oko 23 mln BRT odnosno 20 mln CBRT.

Svi ti događaji s ekonomskim posljedicama direktno su utjecali i na domaću brodograđevnu industriju, jer je kao integralni dio svjetske brodograđnje dijelila s njom sudbinu zajedničkog tržišta na kome vladaju neprikosnoveni zakoni ponude i potražnje.

Jugoslavija je poput ostalih pomorskih zemalja pokušala u znatno otežanim uvjetima unutrašnjih ekonomskih prilika i krize nacionalne privredne strukture, iznaći mogućnosti popunjavanja brodograđevnih ka-

paciteta novogradnjama i prestrukturiranju brodogradnih proizvodnih programa s tom razlikom da je eliminirana mogućnost njihove likvidacije. Rezultati provedenih mjera bili su polovični makar što se tiče popunjavanja kapaciteta novogradnjama za potrebe inozemnih naručilaca i za potrebe nacionalne trgovačke mornarice. Uvjeti koji su nudi inozemnim brodovlasnicima bili su identični ili približni uvjetima koje su imale i ostale pomorske zemlje, ali uvjeti za gradnju domaće flote bili su nepovoljniji od uvjeta gradnje za izvoz ili uvjeta koje su nudile brodograđevne zemlje u svijetu.



Procesom prestrukturiranja proizvodnih programa povećani su početni rezultati koji su zacijelo ukazali na mogućnost znatno šireg spektra proizvodnje i znatno većeg stupnja popunjavanja kapaciteta brodograđevne industrije Jugoslavije. Međutim, sve su te mjere ipak bile nedovoljne da se popune proizvodni kapaciteti od oko 800 tisuća BRT odnosno oko 450 tisuća CBRT.¹⁰ Stoga je u razdoblju proteklog decenija stanje knjige narudžaba, nove narudžbe u toku godine i godišnje isporuke dovršenih brodova bili u veoma uskoj koleraciji s tendencijama kretanja tih veličina u svjetskoj brodogradnji s neznatnim oscilacijama u pojedinim godinama. Najnepovoljnije stanje knjige narudžaba bilo je krajem 1978. i 1984, a pritjecanje novih narudžbi u toku 1978, 1981. i 1984, dok su najmanje isporuke kompletirane tonaže bile u toku 1980. Posljednju godinu promatranog razdoblja valja izuzeti u odnosu na sve ostale u protekla dva decenija. Zabilježeno je najveće stanje knjiga narudžaba u povijesti jugoslavenske brodogradnje od 1.225 tisuća BRT sa udjelom u svjetskoj knjizi narudžaba od 5,8% i šesto mjesto u porodici svjetskih brodograđevnih velesila.¹¹

Udio u svjetskoj knjizi narudžaba i godišnjim narudžbama povećao se za blizu četiri puta u odnosu na 1975, dok je udio kompletirane i isporučene tonaže ostao na razini 1981. Kvalitativna struktura isporučene tonaže predstavljala je vjernu sliku potražnje pojedinih plovnih jedinica. Prednjačili su brodovi za prijevoz generalnog tereta, tankeri i ORE/BULK CARRIERS.

Odnosi isporučene tonaže prema zastavi naručilaca gotovo su deformirani, jer je još uvijek prisutan nesklad isporučene tonaže za potrebe domaće trgovačke mornarice u odnosu na isporuke stranim zastavama. Teškoće u reprodukciji flote u zemlji nisu novijeg datuma, one su se pojavile od prije dva decenija kada je takvoj gradnji osposren izvozni karakter. (V. Tablica 3).

Računa se da je stupanj korištenja kapaciteta zadovoljavajući kad odnos pritjecanja godišnjih narudžbi

(GN) i kapaciteta daje koeficijent veći od jedan, a odnos godišnjih isporuka (GI) i kapaciteta (K) jedan ili približno toj veličini. Ti odnosi su u Jugoslaviji zadovoljavajući jedino u posljednje dvije godine kada su bili blizu tim veličinama u svijetu ili iznad koeficijenata svjetske brodogradnje (V. Tablica 4).

Teško je vjerovati da će domaća brodogradnja i zadržati stečene pozicije u svjetskoj brodogradnji, sad ne uslijed nepovoljnih prilika na svjetskom pomorskom tržištu nego uslijed domaćih ekonomskih prilika i duboke krize u koju je zemlja zapala. Domaća brodogradnja posluje s velikim gubicima, u nestašici sredstava za osobne dohotke, nabavke opreme i reprodukcionog materijala, uslijed neosiguranih kreditnih sredstava od strane Jugoslavenske banke za međunarodnu ekonomsku suradnju (JUBMES). To je utjecalo na zakašnjenje isporuke porinutih brodova, vraćanje ponuda i odkazivanje novih ugovora o gradnji.

3.3. Morske luke

Svaki iole značajniji lučki emporij predstavlja složen privredni organizam u kojemu su se pored prometne funkcije razvile trgovinska i industrijska funkcija s nizom ostalih popratnih i međusobno koherentnih i zavisnih privrednih i neprivrednih djelatnosti. Svaka od tih ekonomskih funkcija s većim ili manjim intenzitetom utječe na dinamiku razvoja ostalih privrednih i izvanprivrednih segmenata, tvoreći time jedinstven ekonomsko-društveni organizam.

U oblasti lučke privrede prometna funkcija predstavlja osnovnu funkciju luke koja u okviru transportnog sistema čini važnu komponentu u bržem, sigurnijem i ekonomičnijem prijevozu dobara na relaciji prekomorske zemlje — unutrašnjost nacionalnog prostora i obrnuto.

Prometna se funkcija u biti nije mijenjala stoljećima počevši od prvih dodira čovjeka s morem pa do današnjih dana. Promjene su uslijedile jedino u tome što je luka s prometnog stajališta dosegla neslućene razmjere zahvaljujući neravnomjernom rasporedu privrednih resursa u svijetu, neravnomjernom razvoju proizvodnih snaga, veoma dinamičnom razvoju saobraćajne infrastrukture i sredstava prijevoza čime su geografske udaljenosti, odnosno točke proizvodnje i potrošnje de facto svedene na najmanju mjeru.

Uz prometnu funkciju pojavila se nešto kasnije i trgovinska. Razvojem vanjsko-trgovinske razmjene morskim putem luke su postale stjecišta uvozo-izvoznih roba ne samo jedne zemlje nego skupine zemalja i čitavog svijeta. Takve su luke postale svjetski trgovački centri s običnim ili specijalnim robnim burzama u kojima se koncentriraju goleme količine roba, što se zatim prodaju po partijama. Luke su time postale nacionalni pa i svjetski distributivni centri, često specijalizirani za pojedine robe ili manje robne skupine.

Iz trgovinske funkcije postepeno se razvila industrijska funkcija morskih luka. U početku se roba koja je čekala u luci uručivala u neprerađenom stanju. Nešto kasnije ona se u manjoj ili većoj mjeri doradivala i obrađivala. Ta početna djelatnost bila je istodobno u izravnoj sprezi s trgovinskom funkcijom luke i embrio buduće industrijske ekspanzije u lukama odnosno obalama mora.

Snaga utjecaja osnovne funkcije luka — sfere prometa veoma je izražena u razvojnoj dinamici trgovinske i industrijske, a preko njih ili s njima i na privrednu i izvanprivrednu strukturu na regionalnoj ili nacionalnoj razini. Međutim, postoji i povratni utjecaj ostalih funkcija na prometne tokove robnog supstrata, zaokružujući

time konzistentnu, međusobno zavisnu cjelinu. Dosađajni razvitak morskih luka Jugoslavije nije se odvijao u čvrstoj sprezi njenih ekonomskih funkcija. Njihova razvojna nezavisnost i autonomnost posljedica su nekonzistentnosti i nedefiniranosti razvojne politike i nepoštivanja ekonomskih zakonitosti ne samo na dijelu koji se odnosio na lučku privredu nego i na privredu zemlje.

Promet robnog supstrata u proteklom razdoblju ovisio je o stupnju privrednog razvoja zemlje, vanjskotrgovinske razmjene morskim putem, saobraćajnoj infrastrukturi i uopće o integriranju u nacionalni prostor i evropski saobraćajni sistem. Svakako navedenim razvojnim faktorima valja dodati i stupanj tehničko-tehnološke opremljenosti i organizacijske razine morskih luka svake ponaosob, i u okviru saobraćajnog sistema.

Zatvorenost jugoslavenske privrede, njena ekstenzivnost nisu mogli značajnije utjecati na intenzivnu vanjskotrgovinsku razmjenu. U razdoblju 1970—1986. ukupna vanjskotrgovinska razmjena kretala se po prosječnoj godišnjoj stopi rasta od oko 5%, a morskim putem 5,4%. Te relativne veličine imale su i relativno značenje, jer razmjena sa svijetom nije dosegla 50 mln t, a morskim putem 27 mln t ili nešto više od 50% ukupno izvozno-uvoznog robnog supstrata. (V. Tablica 5).

Ukoliko se izvozno-uvoznim robnim količinama doda tranzit preko morskih luka koji je iznosio u prosjeku oko 5 mln t. godišnje, onda se ukupna razmjena zemlje sa inozemstvom morskim putem u razdoblju 1970—1986. povećala od 15 na 31 mln t ili po stopi od 4,5% prosječno godišnje (V. Tablica 6).

Očito je da se navedene količine roba nalaze u disproporciji s nabujalim lučkim kapacitetima koji prema nekim procjenama iznose više od tri puta u odnosu na razmjenu s inozemstvom. To su posljedice nedefinirane lučke politike u zemlji proteklog razdoblja, koja je bila u funkciji republičkih razvojnih pretenzija ali ne i zemlje u cjelini. Pored toga valja naglasiti i nedostatak razvoja ostalih ekonomskih funkcija luka (industrijska) kojima bi svaka od njih autonomno utjecala na veličinu i obujam vlastitog prometa čime bi izostala ponekad nesmiljena borba za svaku tonu tereta na nacionalnom prostoru.

Skromne količine tranzitnog robnog supstrata dinamika stoje na istoj razini, a razlozi se nalaze u nesuvremenoj tehničko-tehnološkoj opremljenosti naših luka (izuzevši Kopar), nedovoljno agresivnoj prisutnosti u srednjoj Evropi i njenoj vanjskotrgovinskoj razmjeni, ali i u nedostatku suvremenih saobraćajnica i mogućnosti uključivanja u evropski saobraćajni sistem.

U razdoblju 1970—1986. prosječna godišnja stopa rasta ukupnog prometa roba morskim putem iznosila je 4%, a razmjena s inozemstvom 4,6% (izvoz 4%, uvoz 5,9% i tranzit 1,7%), što znači da je trgovina zemlje morem pratila trend rasta ukupne nacionalne razmjene sa svijetom.

S obzirom na relativno skromne količine roba i nabujale lučke kapacitete, njihov tok se uglavnom odvijao kroz tri prometna koridora i njihovih lučkih emporija: Rijeka s Koprom na sjeverozapadu, Kardeljevom i Splitom na središnjem dijelu Jadrana i Barom na jugoistočnom prometnom koridoru.

Od ukupne razmjenjene zemlje s inozemstvom promatranog razdoblja na luke Rijeka i Kopar otpadalo je oko 64% (izvoza 44%, uvoza 64% i tranzita preko 90%), zatim slijede luke Kardeljevo sa 12% (izvoza 10%, uvoza 14% i tranzita 4%), Split 6%, Bar od oko 5%, dok je udio ostalih luka (Šibenika, Zadra i Dubrovnika) bio posve skroman (V. Tablica 7). Promatrajući luke sa stajališta prostor-

nog rasporeda izvoza robnog supstrata ili njenih pojedinih skupina, onda jasno proizlazi da su luke Rijeka, Kopar, Kardeljevo i Bar pokrile kontinentalni dio zemlje. Promet roba u tim lukama je u potpunosti ili najvećim dijelom u funkciji razvoja proizvodnih središta u unutrašnjosti dok je promet u splitskoj i ostalim starim lukama Dalmacije u funkciji razvoja regionalne privrede i njene vanjskotrgovinske razmjene.

Došlo je i do izvjesne disperzije i tranzitnog prometa, s nekad neprikosnovene riječke luke uglavnom u smjeru Kopra i u skromnijim količinama preko Kardeljeva i povremeno s minimalnim količinama u pravcu ostalih luka.

Ostale funkcije (trgovinska i industrijska) naših morskih luka nisu se razvijale u punoj sukladnosti s prometnom. Ako se izdvoje privredne djelatnosti koje su fizički i tehnološki vezane za more i one grane koje su se razvile na osnovi izvora različitih vrsta sirovina uz obalu ili njenoj neposrednoj blizini, od onih koje su u posljednja 2—3 decenija našle svoje mjesto na osnovi ekonomske logike u koju su utkani brojni činioci teorije lokacije (ekonomski zakon refrakcije, ekonomske osmoze i drugi), onda Jugoslavija i tu predstavlja izuzetak u skupini iole razvijenih pomorskih zemalja. Izuzimajući donekle riječku privrednu strukturu, neke kapacitete u Kopru i posve neznatne u Zadru i Šibeniku ostale luke odnosno jadranska obala je veoma siromašna tim novim privrednim sadržajima. Litoralizacioni procesi su, dakle, mimoišli Jugoslaviju uključujući i slobodne carinske zone, jedinog puta uključivanja zemlje u međunarodnu podjelu rada, snažnije i sadržajno bogatije prisutnosti na svjetskom tržištu. Time je naravno izostalo sranje promete funkcije s industrijskom i autonomno utjecanje svake luke na njihove razvojne tokove, ali na razvoj ostalih popratnih privrednih i vanprivrednih djelatnosti.

Uzroci za siromašne sadržaje ne bi se mogli okarakterizirati nedostatkom znanstvenih podloga takvog razvojnog koncepta, nego kao robovanje ideološkim zabludama.

3.4. Ostale pomorsko-privredne djelatnosti

U okviru ove skupine pomorsko-privrednih djelatnosti najznačajnije mjesto zauzima primorski ili jadranski turizam, te eksploatacija organskih i mineralnih resursa.

Turistička djelatnost na jadranskom prostoru ima stoljetnu tradiciju i čvrsta je osnova razvoja priobalja, otočnog arhipelaga, ali i nacionalne privredne strukture. Međutim, značajniji razvojni tokovi uslijedili su u razdoblju poslije drugog svjetskog rata odnosno u posljednja dva decenija.

Jadransko područje predstavlja osnovu razvoja jugoslavenske turističke djelatnosti, jer je na njemu smješteno oko 75% nacionalnih turističkih kapaciteta. Oni su imali veoma dinamičan trend rasta i to od 163 tisuća postelja u 1960. na 294 tisuće u 1968. i na 987 tisuća postelja u 1986. Prosječna stopa rasta u promatranom razdoblju iznosila 7,2% godišnje što je nešto više od stope rasta broja postelja u Jugoslaviji (6,8%). Od ukupnih smještajnih kapaciteta na hotelske je otpadalo oko jednu petinu, dok su u Jugoslaviji hotelski smještajni kapaciteti bili nešto veći i u prosjeku su iznosili jednu četvrtinu ukupnog broja postelja.

U korelaciji sa smještajnim kapacitetima, kretao se udio jadranskog područja u ukupnom turističkom prometu zemlje koji je u 1986. iznosio blizu 70%, a u ukupnom broju inozemnih noćenja oko 85%.¹²

Značajna komponenta primorskog turizma jeste nautički segment koji predstavlja novinu u domaćoj tu-

rističkoj ponudi, ovim oblicima turističke rekreacije. To je bez sumnje ekonomsko-društvena relevantna pojava općih tendencija turističkih migracija prema morskim obalama. Na području jadranskog akvatorija nalaze se 143 luke pogodne za nautički turizam, sa aproksimativnim veličinama stvarnih i potencijalnih kapaciteta koji se kreću od 48 do 82 tisuće plovnih jedinica namijenjenih sportu i zabavi ili oko 28 tisuća plovila kod bočnog veza.

Ukupni kapaciteti izgrađene obale u 113 luka iznose od 11 do 19 tisuća odnosno 7 tisuća plovnih jedinica kod bočnog veza.

U okviru navedenog broja luka u 73 postoje mogućnosti proširenja kapaciteta u dužini 160 km obale čime bi se povećao kapacitet za daljnjih 27 do 46 tisuća plovnih jedinica odnosno 15 tisuća kod bočnog veza.

»Prirodni kapacitet obale u 113 luka iznosio bi oko 38 do 65 tisuća plovnih jedinica ili 22 tisuće kod bočnog veza, ukoliko bi se aktivirali svi potencijali obale.

Oko 30 promatranih luka na obali nemaju izgrađenu obalu, a pogodne su za razvoj nautičkog turizma sa kapacitetom od 9 do 17 tisuća plovnih jedinica.... Kapaciteti obale nisu ravnomjerno raspoređeni. Oko 51% izgrađene obale nalazi se na Sjevernom, 30% na Srednjem, a 19% na Južnom Jadranu. Kapaciteti neizgrađene obale u aktiviranim lukama još su izrazitije koncentrirani na Sjevernom Jadranu i čine 64% ukupnih potencijalnih kapaciteta, zatim Srednji Jadran raspolaže s 23%, a Južni s 13% kapaciteta neizgrađene obale. Ovdje valja naglasiti da ocijenjeni kapaciteti u promatrane 143 luke čine svega 30 do 35% stvarnih kapaciteta jugoslavenske obale.«¹³

Značenje jadranskog turizma obogaćenog nautičkim sadržajima seže do neslučenih razmjera odnosno multiplikativno djeluje na razvoj regionalne i nacionalne privrede, znatno snažnije i djelotvornije nego bilo koji drugi privredni sektor. On se pojavljuje kao koheziona snaga u nacionalnim razvojnim tokovima, jer omogućava privrednoj strukturi snažan prodor u svijet, izvoznu ekspanziju na domaćem prostoru pod znatno povoljnijim uvjetima nego autonomno izlaženje na svjetsko tržište.

Eksploatacija organskih resursa Jadranskog mora u uskoj je zavisnosti o kvantitativnim veličinama i kvalitativnoj strukturi ribljih naselja u moru, ribarskoj floti kao i ribarstvenoj politici.

Jadran se ubraja u mora siromašna planktonom pa otuda i ograničena prisutnost ribljih naselja koja s druge strane obiluju velikim brojem ribljih vrsta, zatim značajna koncentracija naselja površinske ribe (plave) i znatno siromašnija naselja pridnene (bijele).

U razdoblju 1970—1986. prosječni godišnji ulov morske ribe iznosio je oko 38 tisuća tona što je ispod 60% ukupnog ulova. Udio u svjetskom ulovu proteklog razdoblja kretao se od 0,05% — 0,08% što predstavlja pouzdan indikator veoma niskog položaja u porodici pomorskih zemalja. Ukupna potrošnja ribe računajući i slatkovodne i prerađevine po stanovniku u Jugoslaviji spada među najniže u svijetu a kretala se ispod 4 kg. Međutim, ukoliko se promatra potrošnja morske ribe po stanovniku sa stajališta vlastitog ulova, onda su ti rezultati još nepovoljniji. Tako koncipiran vid potrošnje iznosio je ispod 2 kg po stanovniku (V. Tablica 8).

U kvalitativnoj strukturi morskog ulova uglavnom su zastupljene tri vrste ribe i to: srdela, papalina i inćun (70% — 82%). Ostale vrste ribe, mekušaca, rakova i školjki čine znatno manji dio komercijalnih lovina, a kretao se od jedne petine do jedne četvrtine ukupnog ulova.

Udio društvenog sektora u ukupnom ulovu bio je dominantan. On je u proteklom razdoblju iznosio oko 75% jugoslavenskog ulova. Individualni sektor je s jednom četvrtinom ukupnog morskog ulova popunjavao praznine u ionako siromašnoj kvantitativnoj i kvalitativnoj ponudi na domaćem tržištu.

Posljednjih godina izvršeni su izvjesni napori u fertilizaciji morskih površina (marikultura) s težnjom povećane proizvodnje ribe u prirodnom ambijentu.¹⁴ Tradicionalni lokaliteti uzgoja školjki (dagnje i kamenice) su Malostonski zaljev, Izola i Poreč s ukupnom proizvodnjom u društvenom sektoru od oko 500 t prosječno godišnje. Ovdje valja spomenuti i ostale lokalitete podnesne za uzgoj školjki kao što su Šibenski kanal, Novigradsko more, te neka područja trogirskog akvatorija.

Ribarska flota, bitan i nezaobilazan faktor iole značajnijeg razvoja tehnologije ulova, jedna je od najzaostalijih u porodici pomorskih zemalja u svijetu. Jugoslavija posjeduje svega 19 brodova iznad 100 BRT sa ukupno 2.313 BRT ili 0,02% svjetske ribarske flote ovih veličina. Od flote za prijevoz i preradu ribe Jugoslavija posjeduje samo jedan brod od 113 BRT.¹⁵ To znači da se u sastavu ribarske flote u nas nalazi manji broj motornih brodova sa skromnom tonažom i veći broj čamaca s motorom ili bez njega. (V. Tablica 8).

Međutim, ukoliko bi se izvršila diferencijacija između društvenog i individualnog sektora, stanje flote se kvalitativno izmijenilo u korist društvenog sektora. Flota je obnovljena za ulov »lebdećom kočom«, s prosječnim ulovom nešto ispod 600 kg ribe po brodu. To nije nažalost značajnije utjecalo na poboljšanje dobne strukture flote. Najveći broj brodova stariji je od 30 godina i nije prikladan za cjelogodišnji ulov na Jadranu.

Nedovoljan domaći sezonski ulov nije mogao udovoljiti postojeće riboprerađivačke kapacitete i bila je neophodna uvozna intervencija izvjesnih količina sirovinke supstance. U proizvodnom asortimanu najveći udio imale su sterilizirane konzerve, zatim usoljena riba, riblje brašno, nesterilizirane konzerve i riblje ulje.

Teškoće u poslovanju riboprerađivačke industrije očituje se u prvom redu u nedostatku rashladnog lanca od ulova do prerade, jer domaća ribarska flota ne posjeduje rashladne uređaje, u povećanim kapacitetima i relativno skromnom njihovom iskorištavanju, te neodgovarajućoj organizacijskoj formi i odsutnosti specijalizacije. To je utjecalo i na relativno skromno zaposlenje u društvenom sektoru koje se kretalo u prosjeku od oko 6 tisuća.

U svijetu sve prisutnija istraživanja morskih bogatstava, razvoj morske tehnologije, postupno iscrpljivanje neobnovljivih kopnenih ležišta, uvozna zavisnost, ali i težnja ka poboljšanju vlastitih bilanci sirovinke i energetske osnove koji učvršćuju međunarodni ekonomski položaj zemlje, glavni su razlozi ubrzanog procesa istraživanja mora. Međutim, eksploatacija mora s ekonomskog i tehničko-tehnološkog stajališta zahtijeva koncentraciju sredstava, tehnologije i iskustva putem međunarodne ekonomske suradnje.

Jadransko more svakako predstavlja jedno od najvećih resursa zemlje. Živalj na našem priobalju i otocima milenijima je koristio more kroz različite forme, a eksploatacija mineralnih resursa ostala je na najnižoj razini. Prva istraživanja istočnog dijela Jadrana vršena su početkom ovog stoljeća, nešto manjim intenzitetom između dva rata, a nešto sistematičnije istraživanje otpočinje nakon drugog svjetskog rata. Veći žište istraživanja bili su biološki resursi, a tek u novije vrijeme istražuje se podmorje odnosno ležišta nafte i plina.

Izvršenim istražnim bušenjima dokazano je da postoje ekonomski iskoristiva polja plina i samo neki na-

govještaji o postojanju podmorske nafte. Najveće zastojanje prisutno je u istraživanju i korištenju mineralnih resursa. Obujam iskoristivosti posve je minimalan, on počinje i završava s morskom solju i djelomično vađenju šljunka i pijeska. Međutim, uslijed nedovoljne proizvodnje i povećane potražnje, nažalost i oni se nadopunjuju izvjesnim uvoznim kontigentima.

Ostale uslužne djelatnosti kao što su: pomorske agencije, lučka špedicija, opskrbljivanje brodova, spašavanje, tegljenje i kasiranje brodova, opsluživanje platformi za istraživanje podmorja, pomorsko građevinarstvo, čišćenje i jaružanje luka i plovnih putova, razvijale su se u skladu sa dinamikom razvoja pojedinih sektora pomorske privrede odnosno u skladu postojanja opće klime i osjećaja neopходnosti pomorske orijentacije zemlje. Očito je da su i u ovim sektorima prisutni ožljci povijesnog naslijeđa, način razmišljanja i neekonomski rezoni, inače karakteristični u dosadašnjim razvojnim konceptima zemlje.

4. Mjesto i uloga važnijih sektora pomorske privrede u nacionalnoj privrednoj strukturi.

Značenje pomorske privrede i njenih sektora u nacionalnoj privrednoj strukturi manifestira se kroz standardne makroekonomske agregate kao što su: dinamika rasta, udio u društvenom bruto proizvodu, društvenom proizvodu, nacionalnom dohotku, broju uposlenih i naravno udio u međunarodnoj podjeli rada preko vanjskotrgovinske razmjene s inozemstvom.

Prosječna godišnja stopa rasta društvenog bruto proizvoda aproksimirano prema ukupnom prihodu pomorsko-privrednih djelatnosti iznosila je u razdoblju 1980—1986. godine 56% što je nešto više od stope rasta privrede Jugoslavije. Osnovni ton takvoj stopi rasta najviše je dala brodograđevna industrija, luke i primorski turizam, dok su ostali sektori imali nešto nižu stopu rasta u odnosu na cijelu pomorsko-privrednu oblast.

Udio društvenog bruto proizvoda u društvenom bruto proizvodu zemlje bio je u cijelom razdoblju od 1975—1986. gotovo konstantan (3,5%) s neznatnim oscilacijama u pojedinim godinama (V. Tablica 9).

Prosječna godišnja stopa rasta društvenog proizvoda u promatranom razdoblju iznosila je oko 55% ili na približnoj razini stope rasta društvenog proizvoda privrede Jugoslavije. Udio u društvenom proizvodu zemlje također je uglavnom pokazivao svoju konstantnost i iznosio je u prosjeku 3,7%, što je gotovo na razini udjela društvenog bruto proizvoda. U stvaranju društvenog proizvoda najznačajniji udio imao je primorska turistička djelatnost, brodogradnja i pomorsko brodarstvo, a tek iza njih slijede morske luke i s posve marginalnim veličinama morsko ribarstvo (ulov, prerada i promet) i naravno eksploatacija mineralnih resursa koja se svodi na morske solane (V. Tablica 10).

Međutim, dinamika rasta u stvaranju novih vrijednosti (nacionalni dohodak) pomorsko-privrednih djelatnosti, bila je znatno ispod stope rasta društvenog bruto proizvoda, društvenog proizvoda i nacionalnog dohotka privrede Jugoslavije. Međutim, njegov udio u nacionalnom dohotku zemlje proteklog razdoblja kretao se na razini udjela ostalih parametara i iznosio je u prosjeku 3,5%.

Od svih pomorsko-privrednih djelatnosti, turizam i ugostiteljstvo svakako zauzimaju čelnu poziciju, a tek iza njih slijede brodogradnja, brodarstvo i luke, te na kraju eksploatacija organskih i anorganskih resursa s minimalnim udjelom u stvaranju nacionalnog dohotka (V. Tablica 11).

Prosječna stopa rasta broja zaposlenih bila je nešto veća (2,6%) u odnosu na stopu rasta zaposlenih u pri-

vredi Jugoslavije. Udio broja zaposlenih pomorske privrede u broju zaposlenih privrede Jugoslavije, zadržao je konstantnu razinu (4,2%) koja godinama nije doživljavala značajnije oscilacije (V. Tablica 12).

Bez obzira na stupanj razvijenosti pomorske privrede Jugoslavije i njenih pojedinih segmenata, ona je gotovo u potpunosti orijentirana na poslovanje prema kriterijima svjetskog tržišta, neovisno o tome da li se radi o proizvodnji materijalnih dobara ili pružanja usluga.

U razdoblju 1975—1986. prosječna godišnja stopa rasta izvoza (bruto deviznog priliva) iznosila je 3,2%, što je manje za preko dva puta od stope rasta izvoza (robnog i nerobnog) privrede Jugoslavije. Stopa rasta uvoza odnosno deviznog odliva u istom razdoblju iznosila je 4,1% što je na razini stope rasta uvoza nacionalne privrede. Stopa rasta salda u razmjeni s inozemstvom u pomorskoj privredi bila je neznatno niža od stope rasta bruto deviznog priliva, dok je robni saldo vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije već nekoliko decenija negativan i zahvaljujući samo deviznom prilivu pomorsko-privrednih djelatnosti smanjuje se ta negativna razlika u razmjeni sa svijetom.

U razdoblju protekla dva decenija bruto devizni priliv pomorske privrede iznosio je u prosjeku jednu petinu nacionalnog izvoza (robnog i nerobnog) a udio u deviznom odlivu kretao se oko 6% uvoza Jugoslavije. Otuda i veoma povoljna prosječna pokrivenost odliva (uvoza) prilivom (izvozom) koja je iznosila 3,29, a ukupne privrede Jugoslavije (robni i nerobni) oko 0,90 (V. Tablica 13).

Ti parametri bez dvojbe stavljaju pomorsku privredu na pijedestal najpropulzivnijih sektora u nacionalnoj privrednoj strukturi. Njeno značenje ne iscrpljuje se samo prezentiranjem makro ekonomskih agregata, nego i nestandardnim indikatorima, koji su znatno suprotniji i prodiru u sve pore direktnih i indirektnih međutjecaja i privredne međuzavisnosti. Kvantificiranje njihovih efekata i samoga utjecaja pomorske privrede na razvojne tokove nacionalne privrede nije moguće, jer ne postoji strukturni međusektorski (input-output) model kojim bi se izvršila analiza međuzavisnosti pojedinih makroekonomskih agregata. Takav model postoji samo za brodogradnju Jugoslavije, čiji je ukupni sektorski multiplikator posljednjih godina iznosio 2,24. To znači da je finalna jedinica proizvodnje u brodogradnji utjecala na proizvodnju 2,24 vrijednosne jedinice brojnih privrednih sektora privrede Jugoslavije, odnosno da se jedinica finalne proizvodnje u brodogradnji multiplicirala za 2,24 puta u društvenom bruto proizvodu privrede Jugoslavije. Otuda njen snažan utjecaj i na stvaranje društvenog proizvoda, nacionalnog dohotka, broja zaposlenih, izvoza i sl. na gotovo sve segmente nacionalnog privrednog organizma.

Imajući u vidu i ostale segmente pomorske privrede, prema slobodnoj procjeni, ukupan sektorski multiplikator svih sektora pomorsko-privrednih djelatnosti Jugoslavije mogao bi se kretati između 6 i 8, što bi značilo da se svaka vrednosna jedinica proizvedena u oblasti pomorske privrede multiplicira za 6—8 puta u društvenom bruto proizvodu privrede zemlje. Prema tome pomorska privreda Jugoslavije nema lokalni ili regionalni karakter. Ona je po svom proizvodnom karakteru nacionalna, ali istodobno i svjetska, jer je preko nje najracionalnije prodiranje domaće privrede u svijet i uključivanje u međunarodnu podjelu rada.

Pored spomenutih postoje i druge vrijednosti pomorske privrede koje nije moguće svrstati u bilo koji matematički model, a to je emancipacija življa, osjećaj sigurnosti, ponosa, kulture, načina mišljenja i sl.

5. Globalne vizije budućeg razvoja

Kada je riječ o vizijama razvoja pojedinih segmenata pomorsko-privrednih djelatnosti i pomorske privrede Jugoslavije u svojoj cjelovitosti, onda se ovog trenutka može samo anticipirati nužnost logičnih razvojnih tokova u funkciji razvoja nacionalne privrede i vanjskotrgovinske razmjene bez pretenzija vremenskog okruženja u realizaciji.

1) S obzirom na dobnu odnosno ekonomsko-tehnološku zastarjelost domaće trgovačke mornarice, sadašnje uvjete i mogućnost reprodukcije i one koji bi mogli uslijediti u razdoblju naredna dva decenija, realno bi bilo težiti otvaranju procesa kvalitativnih promjena u strukturi flote a zadržati kvantitativne veličine na kraju ovog stoljeća makar na razini 1987. (oko 4 mln BRT)¹⁶

Takve ekonomski logične razvojne tendencije podrazumijevaju u prvom redu izlačenje nacionalne ekonomije iz krize ili njeno razorno djelovanje svesti na nešto blažu razinu, kao i rješenje niza odrednica od vitalnog značenja za ovaj sektor pomorske privrede i to:

- gradnja broda u zemlji na razini prosječnih cijena u svijetu. Kreditiranje novogradnji osigurale bi pomorske banke i pomorski hipotekarski zavod: (navedene financijske institucije bi valjalo u nas osnovati u što kraćem vremenu);
- nužno smanjenje opterećenja, koje će dovesti pomorsko brodarstvo u povoljniji položaj reprodukcije odnosno samofinanciranje, eventualno uvođenje vrednosnih papira, valorizacija osnovnih sredstava i primjene realne amortizacije;
- osiguranje povoljnijeg tretmana domaćoj trgovačkoj mornarici na svjetskom pomorskom tržištu uz neophodno uključivanje u multinacionalne procese i eventualno u zajedničke poslove sa zemljama u razvoju;
- pomoć linijskom brodarstvu za one prijevozne pravce od značenja za zemlju u okviru bilateralnih ili multilateralnih shema;
- za dio nacionalne flote iznad prijevoznih potreba zemlje osigurati poslovanje na svjetskom tržištu pod uvjetima koji na njemu vladaju, te nužno priznavanje statusa identičnog RO koje posluju u inozemstvu (i)
- omogućavanje podmirivanja redovnih deviznih obaveza (eksploatacijskih troškova i otplata anuiteta za nabavke novogradnji i polovnih brodova iz inozemstva).

2) U očekivanju oživljavanja svjetskog pomorskog tržišta 90-tih godina i značajnijeg udjela brodograđevnih kapaciteta u obnovi domaće flote i odgovarajućih promjena u privrednom sistemu zemlje, čista brodogradnja Jugoslavije mogla bi do konca ovog stoljeća u izvjesnoj mjeri i povećati svoje kapacitete u korelaciji sa očekivanom potražnjom uvjetovanom oživljavanju svjetskog tržišta.

Istodobno je realno očekivati da će doći do promjene u strukturi brodograđevne proizvodnje uz znatno veći udio remontnih usluga i vanbrodograđevne proizvodnje, što bi trebalo dovesti do fleksibilnijeg disponiranja kapaciteta posebno u razdobljima smanjene potražnje novogradnji. Očekuje se da će tzv. mala brodogradnja u narednom razdoblju pratiti razvojni tok velike brodogradnje s nešto širom proizvodnom strukturom u kojoj će posebno mjesto naći: gradnja svih vrsta ribarskih brodova, gradnja brodova i drugih plovih objekata specijalne namje-

ne, gradnja različitih plovila za potrebe nautičkog turizma, sport i rekreaciju, remont svih vrsta manjih plovila i poslovna sprega s tzv. velikom brodogradnjom.

Posebno mjesto u razvojnim koncepcijama male brodogradnje zauzima prostorna disperzija proizvodnih planova i programa velike brodogradnje. Takav razvojni koncept bez dvojbe bi utjecao makar jednim dijelom na ekonomsku revitalizaciju otoka i priobalja i na smanjenje pritiska radne snage na veće gradske aglomeracije na obali i zaustavljanje već niz godina prisutnih emigracionih tokova.

Sigurno je da tako koncipirani razvojni pravci podrazumijevaju stvaranje adekvatnih preduvjeta kao što su: tehnološko osuvremenjivanje gradnje i remonta brodova, izvoz tehnologije, istraživanje inozemnog i domaćeg tržišta, siguran i permanentan izvor sredstava za kreditiranje novogradnji; te financiranje vanbrodograđevne proizvodnje i sl.

3) Dugoročniji koncept razvoja prometne funkcije jugoslavenskih morskih luka predstavlja jedan od naj-složenijih pothvata u okviru pomorske privrede. Ovdje u prvom redu valja apostrofirati stupanj usmjerenosti vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije s prekomorskim zemljama, tranzitni promet preko naših luka, otvaranje mogućnosti snažnijeg razvoja privredne strukture priobalja, slobodne carinske zone i proizvodne sadržaje u njima, suvremenu saobraćajnu povezanost s unutrašnjosti zemlje i uključivanje u evropski saobraćajni sistem (longitudinalni i transverzalni autoputovi, zatim osuvremenjavanje postojećih željezničkih pravaca na brzine od 100 i više km/sat), naravno uz prethodno uklanjanje ne ekonomskih, nego ideoloških prepreka.

Što se tiče mjera organizacijskog karaktera, njih valja usmjeriti na objedinjavanje luka (pretovarnih usluga u svakoj luci), te čvršće poslovno povezivanje jugoslavenskih morskih luka i to u formi jedinstvenih lučkih zajednica. Prva bi obuhvaćala Rijeku, s Bakrom, Kopar i Pulu; druga Split, Šibenik i Zadar; treća Kardeljevo, Metković i Dubrovnik i četvrta Bar i luka Beograd.

Ukoliko bi se ostvarile navedene pretpostavke, nastala bi često puta nelojalna konkurencija za privlačenje tereta koji godinama čini nepromijenjenu veličinu makar što se tiče domaće vanjskotrgovinske razmjene morskim putem, a tranzit pokazuje tendencije dekadencije. U tako koncipiranim novim uvjetima i bogatijim privrednim sadržajima svaka luka bi ponaosob utjecala na razvoj svoje prometne i industrijske funkcije, zatim na stupanj međuzavisnosti i komplementarnosti privrednih sadržaja.

4) Primorski turizam i ugostiteljstvo, da bi zadržao stečene pozicije najpropulzivnijeg sektora u okviru pomorsko-privrednih djelatnosti i nacionalne privrede, morali bi u razvojnim stremljenjima narednog razdoblja pratiti korak s najrazvijenijima svjetskim velesilama. To naravno ne ovisi samo o nosiocima turističke djelatnosti nego i o cijeloj nacionalnoj privrednoj strukturi i o spremnosti zemlje da se postavljenoj ciljevi i ostvare. Prema navedenom konceptu jadranski bi prostor postao stjecište nacionalne robne ponude, ponude kulturnih dobara, povijesnog naslijeđa i ostalih sadržaja koji bi izmijenili odnos u potrošnji posebno inozemnih posjetilaca u ko-

rist vanpansionske, koja se do sada izražavala gotovo s marginalnim finansijskim veličinama.

Posebnu pažnju zasluđuje nautički segment primorskog turizma. Prihvata ovog dijela turističkog prometa u narednom razdoblju zahtijeva složene tehničke, organizacijske i kadrovske preduvjete te znatno kompleksniju i sadržajno bogatiju ponudu od pansionske usluge. Valjalo bi stvoriti konzistentan sistem uz vrlo efikasno funkcioniranje podsistema kao što su: informiranje, carinski, devizni, vanjskotrgovinski sistem i sl.

- 5) Budući razvoj i eksploatacija organskih bogatstava mora imati izuzetno značenje za jadranski ali i nacionalni prostor. Pored mogućnosti udvostručenja ulova i prerade, povećane potrošnje u zemlji, smanjenje uvoza, povećanje izvoza i zaposlenosti, Jugoslavija posjeduje izvanredne uvjete za razvoj marikulture. Naime, na osnovi dosadašnjih istraživanja priobalni resursi se znatno intenzivnije eksploatiraju i povećanje ulova na osnovi tih resursa nije moguće. Moguće je, međutim, to postići kavezim uzgojem lubina i školjki, gdje su postignuti zadovoljavajući rezultati već u početnoj fazi razvoja ovog sektora ribarstva.

Da bi se očekivani rezultati i postigli neophodno je u razdoblju do kraja ovog stoljeća ukloniti neke neuralgične točke i riješiti ih na zadovoljavajući način: obnoviti i osuvremeniti ribarsku flotu i opremu; obaviti izgradnju rashladnih kapaciteta za potrebe povećanog ulova; ograničiti ulov do razine koja ne ugrožava biološku reprodukciju; stvoriti realne uvjete za marikulturu (uzgoj ribe i školjki u bočatoj morskoj vodi).

- 6) Istraživanja i eksploatacija anorganskih resursa predstavlja jedan od najzapuštenijih sektora pomorsko-privrednih djelatnosti u nas. Stoga bi u narednom razdoblju valjalo uključiti u znanstveno-istraživački proces Jadranskog mora cio nacionalni stručni i znanstveni potencijal računajući i na suradnju s afirmiranim institucijama i jakim korporacijama u svijetu na osnovi zajedničkih ulaganja. U ovu skupinu istraživanja spada i pronalaženje mogućnosti ko-

rištenja mineralnih resursa prijateljskih pomorskih zemalja u razvoju, uključujući i mogućnost eksploatacije polimetalnih grumena u podmorju oceana. Pored toga nameće se potreba povećane eksploatacije morske soli od 50% do 100% što je moguće rekonstrukcijom i modernizacijom postojećih solana, zatim ubrzano i koordinirano istraživanje tehničko-tehnoloških postupaka za desalinizaciju morske vode i industrijsku ekstrakciju preostalih soli u lužini solana za potrebe poljoprivredne i industrijske proizvodnje.

Nosioci ovako pozamašnih poduhvata trebali bi biti: Savezna privredna komora, privredne komore republika i primorskih zajednica općina.

- 7) Pomorska privreda u cjelini i njeni pojedini segmenti ukazuju na ekonomsku nužnost vlastitih razvojnih pravaca, a s obzirom na njihovo multiplikativno djelovanje od bitnog su značenja za razvoj primorskog prostora otočnog arhipelaga i nacionalne privredne strukture. Ovakav razvojni koncept morao bi biti opredjeljenje Jugoslavije kao pomorske zemlje u kojoj bi se more kao prometni put i izvor organskih i anorganskih resursa dovelo u funkciju razvoja cijelog nacionalnog privrednog organizma. Takvom opredjeljenju trebalo bi podrediti i odrednice dugoročne ekonomske politike koje bi joj omogućile stabilnost i kontinuiranu postojanost na svjetskom tržištu.

Naime, neki segmenti jugoslavenske pomorske privrede su dokazali da su se, i pod otežanim domaćim uvjetima privredivanja, u stanju nositi s bezkruploznim uvjetima koji vladaju na svjetskom pomorskom tržištu koje ne posjeduje dušu ni osjećaj sentimentalnosti. Na njemu mogu egzistirati samo jaki, vitalni i zdravi privredni organizmi, oslobođeni suvišnog administriranja i decenijama duge brige političkih struktura uz istodobno oslobađanje okovanih zakona ekonomije, stručnosti i znanosti.

Sigurno je da bi se realizacijom i dijela navedenih razvojnih podloga kroz planske proporcije narednog razdoblja polučili znatno veći rezultati poslovanja pomorske privrede, njene vanjskotrgovinske razmjene u odnosu na ostale privredne sektore u nas.

Tablica 14.

Projecirane veličine osnovnih parametara poslovanja pomorsko-privrednih djelatnosti Jugoslavije* 1986-2000.

Makro-ekonom. agregati	1986.	1995.	2000.	(pocijenama 1986.)		
				Stope rasta (u %)		
				1986/87.	1995/2000.	1986/2000.
Društveni proizvod (u mlrd. din.)	768	1.300	1.800	6,0	6,7	6,3
Nacionalni dohodak (u mlrd. din.)	709	1.170	1.620	5,7	6,7	6,1
Broj zaposlenih (u 000)	236	300	350	2,7	3,1	2,9
Neto devizni priliv (u mln. SAD \$)	1.873	5.200	10.300	12,0	14,6	12,9
Koeficijent pokrivenosti odliva prilivom	3,57	4,30	6,00	2,09	6,00	3,78

* Obuhvaćeno: pomorsko brodarstvo, brodogradjevna industrija, morske luke, primorski turizam i eksploatacija organskih resursa mora.

U razdoblju 1986—2000. godine prosječna stopa rasta društvenog proizvoda i dohotka mogla bi se kretati oko 6% i zaposlenih 3%.

Budući da su segmenti pomorske privrede najvećim dijelom upućeni na inozemno tržište, to bi utjecalo na znatno dinamičniji prosječni godišnji rast izvoza (bruto deviznog priliva), nešto manje uvoza (deviznog odliva) i kao rezultanta takvih odnosa postigao bi se veoma značajan, neto devizni priliv koji bi se mogao povećati od blizu 2 mlrd SAD \$ u 1986. na preko 10 mlrd SAD \$ u 2000. ili po prosječnoj godišnjoj stopi od oko 13%¹⁷ (V. Tablica 14).

Razvojni impulsi pomorske privrede odrazili bi se i kroz povećani međusektorski multiplikator, kao parametar snage utjecaja na razvoj nacionalne privrede. Time bi pomorsko-privredne djelatnosti prerasle u jednu od najznačajnijih i najpropulzivnijih privrednih oblasti u nas, ravne onima u razvijenijim pomorskim zemljama u svijetu.

Literatura i izvori

I Korištena i konzultirana literatura

- 1) Andrić dr. Neda: Jadranski turizam i njegovo značenje za ukupni privredni razvoj Jugoslavije, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 2) Batalló dr. Mihaló: Jugoslavensko brodarstvo — odlučan nosilac uključivanja jugoslavenskog saobraćajnog sistema i jugoslavenske trgovine u međunarodne prometne tokove, Split, prosinac 1987. (Rukopis).
- 3) Bullić dr. Ante i suradnici: Znanstvene osnove pomorsko-privredne orijentacije Dalmacije, Ekonomski fakultet, Split, 1985.
- 4) Bullić dr. Ante: Eksploatacija anorganskih resursa mora, Split, prosinac 1987. (Rukopis).
- 5) Cerić Viktor — Turina Ante: Pomorska privreda, »Transjug«, Rijeka 1973.
- 6) Deželjin dr. Josip: Razvoj znanstveno-istraživačke, projektantske, konzultantske i slične djelatnosti, s morem i njegovim korištenjem za domaće i inozemne interesante, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 7) Dimitrovski inž. Pero: Brodograđevna industrija i njen značaj u industrijskom razvoju Jugoslavije, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 8) Galin Krešimir: Mitovi i legende o moru, Pomorska enciklopedija, br. 5, JLZ, Zagreb, 1981.
- 9) Glavan dr. Boris: Jugoslavensko brodarstvo — nosilac povezivanja jugoslavenskog prometa i jugoslavenske trgovine sa svijetom, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 10) Novak dr. Grga: Naše more, »Jadranska straža«, Zagreb, 1932.
- 11) Jukić dr. Stjepan — Strgačić dr. Ivan: Eksploatacija organskih resursa mora, Split, prosinac 1987. (Rukopis).
- 12) Kraljić dr. Ivan: Ukupna devizna valorizacija pomorske orijentacije u strategiji privrednog razvoja Jugoslavije, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 13) Kružić dr. Dejan — Mitrović dr. Frane: Značenje brodograđevne industrije u privrednom razvoju Jugoslavije, Split, prosinac 1987. (Rukopis).
- 14) Kružić dr. Dejan: Perspektivni razvoj svjetske brodogradnje u ovom desetljeću, »Privreda Dalmacije«, br. 6/1983.
- 15) Kružić dr. Dejan: Ciklička kretanja u svjetskoj brodogradnji i njihov utjecaj na razvoj brodogradnje u Jugoslaviji, Split, 1982. (Doktorska disertacija).
- 16) Maroid dr. Branko: Transportni sistem Jugoslavije i njegovo uključivanje u evropske i svjetske prometne tokove, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).
- 17) Mirković dr. Mijo: Izbor iz ekonomskih radova, »Naprijed«, Zagreb, 1958.
- 18) Ribarić mr. Vladimir: Luka — faktor integralnosti i intermedijalnosti jugoslavenskog saobraćajnog sistema, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).

- 19) Rubić dr. Ivo: Naši otoci na Jadranu, Split, 1952.
- 20) Rubinić dr. Ignac: Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976.
- 21) Starčević dr. Ante: Transformacija unutrašnje u vanjsku trgovinu, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis).

II Izvori dokumentacione građe

- 1) Annual Summary of Merchant Ships Completed in the World 1975—1986, LR, London.
- 2) Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih RO za godine od 1976. do 1986.
- 3) Dokumentacija »Jadranbrod-a« Zagreb.
- 4) Dokumentacija Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije Beograd.
- 5) Merchant Shipbuilding Return, september 1987. LR, London.
- 6) Morsko ribarstvo br. 1/71 — 1/87.
- 7) Saobraćaj i veze 1975, 1982 i 1985, SZS, Beograd.
- 8) SGJ — 1979, 1984, 1986 i 1987.
- 9) Statistical Tables 1986 i 1987, LR, London.

Bilješke:

- 1) Dr. Mijo Mirković: Izbor iz ekonomskih radova, »Naprijed«, Zagreb, 1958. str. 82.
 - 2) Vidi: Grga Novak: Naše more, »Jadranska straža«, Zagreb, 1932.
 - 3) Krešimir Galin: Mitovi i legende o moru, Pomorska enciklopedija, br. 5, JLZ, Zagreb, 1981. str. 1—3.
 - 4) Ako se pojam »pomorstvo« prihvatiti kao jedinstveni i univerzalni izraz za sve djelatnosti, vještine i društvene odnose na moru ili u vezi s morem, onda je »pomorska privreda« s brojnim sektorima koje obuhvaća, podređena pojmu »pomorstva« i u ni kom slučaju ne predstavljaju sinonime (Vidi: Viktor Cerić — Ante Turina: Pomorska privreda, »Transjug«, Rijeka, 1973).
 - 5) Dr. Ivo Rubić: Naši otoci na Jadranu, Split, 1952, str. 11.
 - 6) Dr. Ignac Rubinić: Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976, str. 31.
 - 7) LR, Statistical Tables, 1986.
 - 8) Jedan od efikasnih putova jeste slanje domaćih brodova pod stranu zastavu. Prema nekim indicijama krajem 1986. pod stranom zastavom je bilo više od 60 brodova sa oko 790 tisuća BRT i 1.300 tisuće DWT.
 - 9) Dr. Dejan Kružić: Perspektivni razvoj svjetske brodogradnje u ovom desetljeću, »Privreda Dalmacije«, br. 6/1983.
 - 10) Dejan Kružić: Ciklička kretanja u svjetskoj brodogradnji i njihov utjecaj na razvoj brodogradnje u Jugoslaviji (Doktorska disertacija), Split, 1982, str. 174.
 - 11) Na kraju trećeg kvartala, 1977. sa stanjem knjiga narudžaba od 1.200 tisuća BRT i udjelom u svjetskoj knjizi narudžaba od 5,5%, Jugoslavija je zauzela treće mjesto odmah iza Republike Koreje i Japana (LR, Merchant Shipbuilding Return, september 1987).
 - 12) Izračunato na osnovi prof. dr. Neda Andrić: Jadranski turizam i njegovo značenje za ukupni privredni razvoj Jugoslavije, Rijeka 1987. str. 18—20 (Rukopis).
 - 13) Dr. Ante Bullić i suradnici: Znanstvene osnove pomorsko-privredne orijentacije Dalmacije, Ekonomski fakultet, Split, 1985. str. 134—135.
 - 14) Dr. Ante Bullić i suradnici: Znanstvene osnove pomorsko-privredne orijentacije Općine Split, Ekonomski fakultet, Split, 1985.
 - 15) LR, Statistical Tables 1987.
 - 16) Uvrštena tonaža koja se sada nalazi pod stranim zastavama.
 - 17) Prof. dr. Ivan Kraljić: Ukupna devizna valorizacija pomorske orijentacije u strategiji privrednog razvoja Jugoslavije, Rijeka, prosinac 1987. (Rukopis) na str. 24. ocjenjuje da bi bruto devizni priliv važnijih sektora pomorske privrede (brodogradnja, brodarstvo i turizam) na kraju ovog stoljeća mogao iznositi svega oko 7 mlrd SAD \$.
- I pored ovih postoje i druge ocjene da bi samo primorski turizam mogao ostvariti bruto devizni priliv ravan ovim veličinama (7 mlrd SAD\$) naravno u najoptimalnijoj varijanti.

PRILOZI

Dinamika rasta trgovačke mornarice Jugoslavije u razdoblju 1970-1986. 1)

Tablica 1.

Godina	Broj brodova	BRT (u 000)	Udio u svjet. t (%)	Prosječ. veličina broda (BRT)
1970.	348	1.516	0,67	4.355
1975.	414	1.873	0,55	4.525
1980.	486	2.467	0,58	5.075
1981.	483	2.541	0,60	5.260
1982.	475	2.532	0,60	5.329
1983.	479	2.547	0,60	5.317
1984.	480	2.682	0,64	5.587
1985.	479	2.699	0,65	5.635
1986.	490	2.873	0,71	5.862

Izvor: LR, STATISTICAL TABLES, 1986.

Prijevoz robe RO pomorskog brodarstva Jugoslavije u razdoblju 1970-1986. 1)

Tablica 2.

Godina	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Medj.str. lukama	Razvoz	Ukupno	(u 000 t) T/M (u mln)
1970.	636	2.404	626	5.020	1.852	10.538	51.256
1975.	829	4.773	440	12.096	2.073	20.211	87.163
1980.	1.258	6.386	726	14.066	2.368	24.804	105.102
1981.	1.226	7.655	753	13.449	2.476	25.559	93.791
1982.	1.390	6.783	516	13.855	2.196	24.740	92.395
1983.	1.596	6.788	621	14.757	2.229	25.991	95.230
1984.	1.622	8.282	639	15.793	2.257	28.593	99.643
1985.	1.580	8.375	614	16.940	2.303	29.812	106.518
1986.	1.740	10.157	579	19.950	2.183	34.609	113.857

Izvor: Dokumentacija Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije.

Stanje knjige narudžaba, nove narudžbe i isporučena tonaža jugoslavenske brodogradnje 1975-1986.

Tablica 3.

	1975.	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.
Stanje knjige narudžaba na dan 31.XII, (000 BRT)	1.199	954	871	751	618	502	636	1.225
Udio u svjetskoj knjizi narudžaba (%)	1,46	2,75	2,47	2,58	1,89	1,64	2,46	5,78
Godišnje narudžbe (000 BRT)	232	322	121	270	234	94	390	820
Udio u svjetskim godišnjim narudžbama (%)	1,70	1,70	0,70	2,40	1,20	0,60	3,00	6,41
Godišnja isporuka (000 BRT)	638	149	223	311	305	271	259	233
Udio u svjetskim godišnjim isporukama (%)	1,87	1,84	1,32	1,85	1,92	1,48	1,43	1,38
Isporučena tonaža prema naručiocima (%)								
- Trgovačka mornarica Jugoslavije	-	2,01	24,22	0,32	25,25	36,90	18,53	17,33
- Strane zastave	100,00	97,99	75,78	99,68	74,75	63,10	81,47	82,67

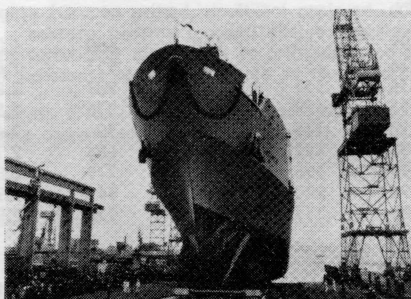
Izvor: LR, ANNUAL SUMMARY OF MERCHANT SHIPS COMPLETED IN THE WORLD, 1975-1986;
LR, ANNUAL REPORT, 1975-1986 i LR, MERCHANT SHIPBUILDING RETURN, SEPTEMBER 1987.

Globalan pregled stupnja korištenja proizvodnih kapaciteta u brodogradnji

Tablica 4.

Godina	Brodogradnja Jugoslavije						Brodogradnja u svijetu					
	Kapaciteti (000)		GN K		GI K		Kapaciteti (mln)		GN K		GI K	
	BRT	CBRT	BRT	CBRT	BRT	CBRT	BRT	CBRT	BRT	CBRT	BRT	CBRT
1975.	800	450	0,29	0,52	0,80	1,41	37	24	0,37	0,57	0,92	1,43
1980.	800	450	0,40	0,72	0,19	0,33	23	20	0,82	0,95	0,57	0,66
1981.	800	450	0,15	0,27	0,28	0,50	23	20	0,75	0,86	0,74	0,85
1982.	800	450	0,34	0,60	0,39	0,69	23	20	0,49	0,56	0,73	0,84
1983.	800	450	0,29	0,52	0,38	0,68	23	20	0,85	0,97	0,69	0,80
1984.	800	450	0,12	0,21	0,34	0,51	23	20	0,68	0,78	0,80	0,92
1985.	800	450	0,49	0,87	0,32	0,58	23	20	0,57	0,65	0,79	0,91
1986.	800	450	1,03	1,82	0,29	0,52	23	20	0,56	0,64	0,73	0,84

Izvor: Izračunato na osnovi dokumentacione gradje izvora u prethodnoj tablici i ocjene brodogradjevnih kapaciteta izraženih u BRT i CBRT u kome je: GN-godišnje narudžbe, GI-godišnje isporuke i K-kapaciteti. Navedene kapacitete i stupanj njihova korištenja valja uzeti isključivo kao orijentacione veličine, jer kapaciteti u brodogradnji ne predstavljaju fiksne kategorije. Oni ovise o vrsti broda, veličini i koeficijentu svakog od njih koji se kreću u rasponu od 0,30 do 5,00 a počivaju na satima rada neophodnim za izgradnju svake plovne jedinice ponaosob.



Vanjskotrgovinska razmjena Jugoslavije i udio morskog puta

Tablica 5.

Godina	Izvoz	Uvoz	Ukupno	Morem	%
1970.	8.369	13.768	22.137	11.378	51,4
1975.	7.798	23.865	31.663	12.070	38,1
1980.	11.922	33.661	45.583	22.283	48,9
1981.	9.713	31.685	41.398	22.552	54,5
1982.	12.093	30.854	42.947	21.784	50,7
1983.	15.040	31.593	46.633	23.194	49,7
1984.	16.043	31.402	47.445	23.875	50,3
1985.	14.733	32.272	47.005	25.538	54,3
1986.	14.670	33.821	48.491	26.572	54,8

Izvor: Dokumentacija Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije

Ukupan robni promet morskih luka Jugoslavije

Tablica 6.

Godina	Izvoz i uvoz	Tranzit	Ukupno	Razvo-istovar	Svega
1970.	11.378	4.040	15.418	1.812	17.230
1975.	12.070	5.421	17.491	2.542	20.033
1980.	22.283	6.017	28.300	2.811	31.111
1981.	22.552	5.837	28.389	2.741	31.130
1982.	21.784	5.094	26.878	2.461	29.439
1983.	23.194	5.152	28.346	2.314	30.660
1984.	23.875	4.862	28.737	2.386	31.123
1985.	25.538	5.090	30.628	2.378	33.006
1986.	26.572	4.824	31.396	2.256	33.652

Izvor: Ibidem i Saobraćaj i veze 1982. i 1985. Postoje izvjesne razlike u izvorima, međutim, one nisu takve naravi da bi utjecale na zakonitost kretanja pojava.

Promet robe glavnih morskih luka Jugoslavije prema pravcima prijevoza

Tablica 7.

(u 000 t)

Godina	Luke SFRJ	Rijeka	Kopar	Zadar	Šibenik	Split	Kardeljevo	Dubrovnik	Bar
Ukupno									
1970.	17.874	10.349	1.496	270	669	1.506	1.543	344	625
1975.	20.003	12.029	1.875	533	899	2.181	2.210	216	720
1980.	31.111	15.197	2.536	734	912	2.269	3.620	330	1.514
1981.	31.130	20.328	2.350	582	951	2.530	3.330	225	1.616
1982.	29.339	18.588	2.692	422	939	2.291	3.274	220	1.414
1983.	30.711	18.483	2.690	552	1.202	2.481	3.767	194	1.731
1984.	31.126	18.336	2.798	529	1.221	2.475	4.010	217	2.166
1985.	33.006	18.225	3.955	472	1.359	2.829	4.325	212	2.005
1986.	33.652	19.565	3.854	563	1.278	2.886	4.091	212	2.005
Izvoz									
1970.	3.053	736	141	22	207	207	436	124	247
1975.	2.396	905	112	16	139	473	269	53	136
1980.	3.482	1.514	400	49	200	544	374	55	260
1981.	3.380	1.365	386	13	122	775	306	34	181
1982.	3.639	1.157	443	7	122	849	275	51	262
1983.	4.629	1.382	598	17	183	1.009	504	68	383
1984.	4.992	1.498	556	30	232	991	506	64	477
1985.	5.154	1.214	764	44	294	1.188	533	58	551
1986.	5.677	1.650	619	53	289	1.243	573	67	463
Uvoz									
1970.	8.325	4.281	1.199	65	449	680	1.020	57	255
1975.	9.644	4.685	716	157	734	953	1.670	37	344
1980.	18.801	6.791	1.036	533	686	907	2.826	141	910
1981.	19.172	12.374	853	439	732	976	2.581	90	1.037
1982.	18.145	11.551	1.118	317	712	706	2.485	69	845
1983.	18.589	11.306	992	422	935	684	2.753	43	1.092
1984.	18.886	11.282	1.093	396	950	779	2.800	78	1.405
1985.	20.384	11.376	1.794	280	988	947	2.958	45	1.243
1986.	20.895	12.908	1.588	377	929	931	2.802	62	1.243
Tranzit									
1970.	4.040	3.425	602	-	-	-	113	-	-
1975.	5.421	4.237	1.033	-	-	-	150	-	-
1980.	6.017	4.425	1.063	-	-	-	182	-	26
1981.	5.837	4.462	1.093	-	8	176	268	-	59
1982.	5.094	3.918	1.118	10	-	53	119	-	22
1983.	5.152	3.880	1.099	10	-	32	196	-	12
1984.	4.862	3.500	1.148	-	-	-	317	-	56
1985.	5.090	3.385	1.397	3	-	-	316	-	29
1986.	5.307	2.993	1.631	3	-	38	200	-	29

Izvor: SZS, Saobraćaj i veze 1975., 1982. i 1985; Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija za godine od 1984. do 1986. Ukupan promet luka SFRJ obuhvaća izvoz, uvoz, tranzit i razvoz-istovar, dok ukupan promet u pojedinim lukama obuhvaća izvoz, uvoz, tranzit i razvoj-utovar i istovar, pa stoga zbroj prometa u lukama je nešto veći od zbirnog prometa luka Jugoslavije.

Ulov morske ribe i ribarska flota Jugoslavije u razdoblju 1970-1986.

Tablica 8.

God.	Ukupan ulov iz mora* (u t)	Ribarska flota Jugoslavije			
		Broj brod.	BRT	Čamci sa motorom	Čamci bez motora
1970.	26.700	182	6.846	5.013	2.187
1975.	32.251	206	7.421	8.180	1.701
1980.	34.968	226	7.588	7.846	1.176
1981.	44.466	222	9.367	7.114	1.014
1982.	41.007	220	9.430	7.483	1.117
1983.	53.237	244	9.174	7.066	1.157
1984.	48.406	276	11.009	7.459	1.118
1985.	49.437	285	11.536	9.067	1.363
1986.	51.424	289	11.856	9.771	1.360

Izvor: "Morsko ribarstvo" br. 1/71-1/87. i SGJ-84 i 86

*Odnosi se na ulov ribe, mekušaca, rakova i školjki u društvenom i individualnom sektoru

Društveni bruto proizvod (ukupan prihod) važnijih sektora pomorske privrede Jugoslavije

Tablica 9.

(u mln dinara po t.c.)

Privredni sektori	1975. ¹⁾	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.
1) Pomorsko brodarstvo ²⁾	8.872	28.911	41.042	50.469	78.608	136.879	238.240	379.815
2) Pomorska brodogradnja	9.145	18.225	26.317	37.624	60.401	103.749	223.594	320.645
3. Morske luke	1.840	5.601	8.276	10.399	17.251	29.197	54.846	89.571
4. Primorski turizam i ugostiteljstvo ³⁾	20.708	65.546	90.705	122.175	175.782	262.282	486.920	916.986
5. Eksploatacija organskih resursa mora ⁴⁾	2.650	4.064	5.884	8.326	12.619	19.400	29.919	54.074
6. Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	43.215	122.347	172.224	228.993	344.661	551.507	1,033.519	1,761.091
7) Ukupna privreda Jugoslavije (u mlrd)	1.190	3.644	5.229	6.833	9.736	15.737	28.265	51.615
Udio pomor.privrede u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	3,63	3,36	3,29	3,35	3,54	3,50	3,66	3,41

Izvor: Dokumentacija Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije, "Jadranbrod-a", Poslovne zajednice morskog ribarstva Jugoslavije, Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih RO i SGJ za godine od 1979. do 1987.

1) Ukupan prihod i njegova raspodjela odnosi se na fakturiranu realizaciju.

2) Uvršten prihod brodova pod stranom zastavom i "Brodospas-a"-Split izuzev u 1975.

3) Procjena makro ekonomskih agregata (ukupan prihod, društveni proizvod, dohodak i broj zaposlenih) na bazi 70%-tnog udjela primorskog u sektoru turizma i ugostiteljstva Jugoslavije (čiste djelatnosti). Ova ocjena udjela primorskog turizma u nacionalnoj turističkoj djelatnosti je prihvaćena od strane domaćih znanstvenika i praktičara (V.Prof. dr. N. Andrić: Jadranski turizam i njegovo značenje za ukupni privredni razvoj Jugoslavije, Rijeka, 1987.str.18-Rukopis)

4) Podaci navedeni u 1975. odnose se na 1978. (društveni bruto proizvod, društveni proizvod, dohodak i broj zaposlenih). Sektor eksploatacije organ. resursa mora obuhvaća ulov, preradu i promet.

Društveni proizvod važnijih sektora pomorske privrede Jugoslavije

Tablica 10.

(u mln dinara po t.c.)

Privredni sektori	1975.	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.
1) Pomorsko brodarstvo	4.116	11.185	15.211	15.059	20.967	37.705	50.440	103.390
2) Pomorska brodogradnja	2.920	6.983	10.463	15.746	27.157	42.431	97.706	118.363
3) Morske luke	1.441	4.373	7.344	9.217	15.305	18.898	28.388	56.744
4) Primorski turizam i ugostiteljstvo	10.469	32.675	45.891	62.194	88.226	130.004	250.950	476.230
5) Eksploatacija organskih resursa mora	812	1.262	1.897	2.392	3.932	5.310	7.149	13.159
6) Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	19.758	56.478	80.806	104.608	15.587	234.348	434.633	767.886
7) Ukupna privreda Jugoslavije	502.995	1,553.089	2,208.250	2,924.794	4,064.289	6,325.843	11,265.642	22,138.962
Udio pomorske privrede u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	3,93	3,64	3,66	3,58	3,83	3,70	3,86	3,47

Izvor: Ibidem.

Nacionalni dohodak važnijih sektora pomorske privrede Jugoslavije

Tablica 11.

(u mln dinara po t.c.)

Privredni sektori	1975.	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.
1) Pomorsko brodarstvo	2.721	8.921	12.173	12.173	15.226	28.355	44.308	86.038
2) Pomorska brodogradnja	2.683	6.629	9.990	14.586	25.586	40.231	89.980	118.363
3) Morske luke	1.035	3.615	5.022	6.076	10.183	16.593	28.383	48.265
4) Primorski turizam i ugostiteljstvo	9.461	31.392	42.674	56.694	80.293	119.220	233.163	444.614
5) Eksploatacija organskih resursa mora	760	1.183	1.786	2.171	3.593	4.740	6.285	11.541
6) Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	16.660	23.540	71.645	91.664	134.881	209.139	402.119	708.821
7) Ukupna privreda Jugoslavije	454.336	1.400.565	2.003.889	2.595.771	3.599.033	5.637.359	10.103.209	20.017.136
Udio pomorske privrede u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	3,67	2,39	3,58	3,53	3,75	3,71	3,98	3,54

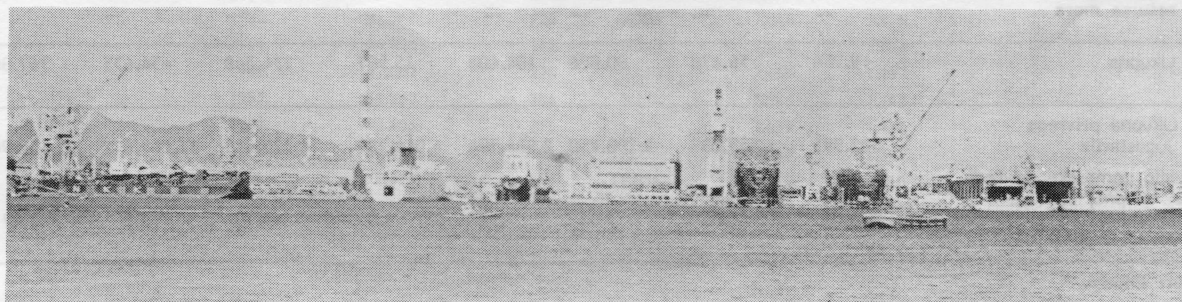
Izvor: Ibidem.

Broj zaposlenih važnijih sektora pomorske privrede Jugoslavije

Tablica 12.

Privredni sektori	1975.	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.
1) Pomorsko brodarstvo	13.809	16.976	17.221	17.221	17.349	16.691	17.764	17.823
2) Pomorska brodogradnja	26.500	25.300	25.300	26.200	27.100	28.000	27.900	28.800
3) Morske luke	11.262	12.875	12.794	12.717	12.917	13.326	14.076	14.128
4) Primor. turizam i ugostiteljstvo	109.300	140.700	146.250	150.360	154.000	159.390	163.940	168.910
5) Eksploatacija organskih resursa mora	5.711	5.854	5.875	5.913	5.037	5.590	6.181	6.091
6) Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	166.582	201.705	207.440	212.539	216.208	222.992	229.861	235.752
7) Ukupna privreda Jugoslavije (u 000)	3.869	4.826	4.968	5.079	5.178	5.293	5.432	5.452
Udio pomor. privred. u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	4,31	4,20	4,18	4,18	4,18	4,21	4,23	4,32

Izvor: Ibidem.



Vanjskotrgovinska bilanca važnijih sektora pomorske privrede Jugoslavije

(u mln SAD \$)

Privredni sektori	1975.			1980.			1981.			1982.		
	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliva	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliva	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliv
1) Pomorsko brodarstvo	447	229	218	1,95	941	545	396	1,73	1.019	623	396	1,64
2) Pomorska brodogradnja	305	106	199	2,88	434	181	253	2,40	282	141	141	2,00
3) Morske luke	40	3	37	13,33	92	7	85	13,14	75	21	54	3,57
4) Primorski turizam i ugostiteljstvo 1)	1.056	106	950	9,96	1.684	168	1.516	10,02	2.060	206	1.854	10,00
5) Eksploatacija organskih resursa mora	12	27	-15	0,44	23	69	-46	0,33	16	69	-53	0,23
6) Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	1.860	471	1.389	3,95	3.174	970	2.204	3,27	3.456	1.060	2.392	3,26
7) Ukupno privreda Jugoslavije 2)	6.056	8.391	-2.335	0,72	13.311	16.799	-3.488	0,79	14.713	16.482	-1.769	0,89
Udio pomor.privrede u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	30,71	5,61			24,84	5,77			23,46	6,43		
					19,91	6,38						

Privredni sektori	1983.			1984.			1985.			1986.		
	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliva	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliva	Izvoz- priliv	Uvoz- odliv	Saldo	Koef.pok. odliv
1) Pomorsko brodarstvo	727	491	236	1,48	685	492	193	1,39	716	522	194	1,37
2) Pomorska brodogradnja	370	155	215	2,39	445	149	296	2,99	776	135	640	5,75
3) Morske luke	43	17	26	2,53	45	19	26	2,37	45	15	30	3,00
4) Primorski turizam i ugostiteljstvo	960	97	863	9,90	1.109	111	998	9,99	1.061	106	955	10,00
5) Eksploatacija organskih resursa mora	25	...	...	...	15	...	...	...	17	...	...	...
6) Eksploatacija anorganskih resursa mora	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ukupno	2.126	760	1.340	2,80	2.299	771	1.513	2,98	2.615	778	1.819	3,36
7) Ukupna privreda Jugoslavije 2)	12.909	13.276	-367	0,97	11.596	12.230	-634	0,95	13.091	12.866	225	1,02
Udio pomor.privrede u ukupnoj privredi Jugoslavije (%)	16,47	5,72			19,83	6,30			19,98	6,05		
					18,46	5,67			18,46	5,67		

Izvor: Ibidem, uz primjenu slijedećih kurseva: 1970-75, 1 SAD \$ = 17,00 din; 1980-81, 1 SAD \$ = 27,30 din; 1982-83, 1 SAD \$ = 64,40 din i 1984-86, 1 SAD \$ = 264,54

- 1) Devizni priliv i odliv ocijenjen na bazi broja noćenja inozemnih turista i dnevne potrošnje i 10%-tnog odliva (V.Prof.dr.Ivo Kraljičić: Ukupna devizna valorizacija pomorske orijentacije u strategiji privrednog razvoja Jugoslavije, Rijeka, 1987. str. 17 - Rukopis).
- 2) Odnosi se na robni izvoz i uvoz, te nerobni priliv i odliv.