

**Dr. IVO BAN**

Predavač na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu Dubrovnik

## **ULOGA I ZNAČENJE POMORSKOG GOSPODARSTVA U RAZVITKU REPUBLIKE HRVATSKE**

UDK 656.612 (497.13)

Prethodno priopćenje

Primljeno: 03.11.1992.

### ***Sažetak***

*U radu se ukazuje na specifičnosti hrvatske ekonomije, te ističe uloga i značenje pomorskog gospodarstva u njenom razvitku. Naglašava se i potreba definiranja dugoročne i jasne pomorske politike.*

***Ključni pojmovi: gospodarski razvitak, pomorska politika, morsko brodarstvo, morske luke, morska brodogradnja***

### **UVOD**

Pred Hrvatskom su brojna i složena razvojna pitanja i problemi što proizlaze iz životne stvarnosti i nužnosti definiranja dugoročne koncepcije i strategije razvitka.

Utvrđivanje jasne i precizne razvojne i ekonomske politike kao i njena provedba za svaku je zemlju, bez obzira na stupanj razvoja i vrijeme, veliki izazov i ogromna odgovornost.

U ovom radu pokušala se pokazati uloga i značaj morskog brodarstva, morskih luka i morske brodogradnje, što zajedno čine pomorsko gospodarstvo u užem smislu, i naglasiti da te djelatnosti mogu i trebaju biti poluga razvitka hrvatskog gospodarstva.

## 1. TEMELJNE POSTAVKE

Republika Hrvatska je u europskim mjerilima relativno mala zemlja, s gledišta površine državnog teritorija (56 538 km<sup>2</sup>)<sup>1)</sup> i broja stanovnika (4 784 265).<sup>2)</sup> Ako se njena ekonomija uspoređuje s ekonomijom razvijenih zemalja Europe onda se uočava da je ona izrazito mala.<sup>3)</sup>

U ekonomskom pogledu male zemlje imaju svoje specifičnosti, a jedno od bitnih obilježja je veći udio razmjene sa svijetom u domaćem društvenom proizvodu.<sup>4)</sup>

Tako, primjerice, velike zemlje OECD u tridesetogodišnjem razdoblju (1960 - 1989) imaju prosječni godišnji udio međunarodne razmjene u GDP (gros domestic product) 26,1% (13,1% izvoz; 13,0% uvoz), a male europske zemlje OECD 59,6% (29,2% izvoz; 30,4% uvoz).<sup>5)</sup>

Analiza otvorenosti hrvatskog gospodarstva za razdoblje 1986 - 1989. pokazuje da je hrvatsko gospodarstvo kao "regionalno" u okviru bivše Jugoslavije bilo najotvorenije u usporedbi sa zemljama OECD. Udio izvoza u GDP iznosio je 78,8% a uvoza 73,3%. Tako mjereno, Hrvatska je bila ispred polovično otvorenog gospodarstva Belgije.

Međutim, s gledišta "nacionalnog" gospodarstva, tj. ekonomskih odnosa Hrvatske s drugim državama u svijetu za isto razdoblje (1986-1989) njena je otvorenost najmanja (25,3% izvoz; 21,7% uvoz) u usporedbi sa zemljama OECD. Približila se jedino Finskoj, koja je inače najzatvorenija zemlja OECD (25,6% izvoza; 25,0% uvoza). Zatvorenija u izvozu od Hrvatske je Grčka, dok je grčki uvoz otvoreniji u većoj mjeri. U odnosu na prosjek malih zemalja OECD, Hrvatska je zatvorenija za oko 10% GDP.<sup>6)</sup>

Nakon osamostaljenja i postizanja suvereniteta države u okviru svjetske zajednice koja danas broji oko 200 zemalja (179 članica UN-a), Republika Hrvatska pred sobom ima jedan izuzetno složen i osjetljiv ekonomski zadatak. Taj zadatak se sastoji od nužnosti da ranija "regionalna" otvorenost (razmjena s

1) Cf. Atlas svijeta, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1988, p. 119.

2) Cf. Popis stanovništva 1991, Dokumentacija 881, RZS, Zagreb, 1992, p. 42.

3) Domaći društveni proizvod Hrvatske je npr. u 1988. manji 8,1 put od Austrije; 9,6 puta od Belgije; 6,9 puta od Danske; 6,7 puta od Finske; 2,1 put od Irske; 14,6 puta od Nizozemske; 5,7 puta od Norveške; 2,7 puta od Portugala. Izračunano na temelju podataka (u ECU-ima) iz: Statistical Trends in Transport 1965 - 1988, ECMT (OECD), Paris, 1992, p. 14. i 16.

4) U knjizi: Peter Katzenstein, Small States in World Markets, Industrial Policy in Europe, Cornell University Press, Ithaca-London, 1985, obrađuju se bitna svojstva ekonomija malih zemalja.

5) Prema podacima iz mjesečne publikacije Privredna kretanja i ekonomska politika, Narodna banka Hrvatske, Ekonomski institut-Zagreb, br. 12, svibanj-lipanj 1992, Zagreb, p. 127.

6) Cf. Privredna kretanja i ekonomska politika, o.c., p. 140, 141. i 161.

republikama ex-Jugoslavije) postane "nacionalna" otvorenost (razmjena s drugim suverenim državama u svijetu a poglavito s europskim zemljama).

U prevladavanju raskoraka između prvog oblika otvorenosti (regionalnog) i ovog potonjeg (nacionalnog), a koji prema prethodnim podacima za razdoblje 1986-1989. iznosi 53,5% u izvozu i 51,6% u uvozu od vrijednosti domaćeg društvenog proizvoda, sastoji se temeljni problem hrvatskog gospodarstva.

Rješavanje tog problema nužno pokreće i bezbroj drugih, jer ekonomski odnosi svake zemlje sa svijetom su zorni odraz kakvoće njenog političkog, društvenog i ekonomskog stanja i odnosa, te condicio sine qua non približavanja i konačno uključivanja u razvijena gospodarstva.

Aktualni problem međunarodne razmjene Hrvatske ne leži samo u nužnosti preusmjeravanja roba na nova inozemna tržišta. Tu svakako treba dodati raspad klirinškog tržišta koje nije bilo tako zahtjevno kao konvertibilno, a imalo je značajan udio posebno u izvozu te nešto niži u uvozu.

Tako je, primjerice, u desetogodišnjem razdoblju od 1980. do 1989. prosječno 36,2% vrijednosti izvoza bilo usmjereno na klirinško područje, a 63,8% na konvertibilno. U posljednjim godinama klirinški izvoz opada, pa je u četverogodištu od 1986. do 1989. na to područje išlo prosječno 29,2% a na konvertibilno 70,8%. U istom smjeru kretao se i uvoz; od 1980. do 1989. s konvertibilnog područja uvezilo se prosječno 73,2% a s klirinškog 26,8%. Od 1986. do 1989. zabilježen je pad udjela kliringa na 22,6% i porast konvertibile na 77,4%.<sup>7)</sup>

Ukupna robna razmjena Hrvatske s inozemstvom bila je u razdoblju od 1980. do 1989. usmjerena 30,4% na klirinško područje a 69,6% na konvertibilno, da bi u posljednjem četverogodištu (1986-1990) kliring pao na 25,0%, a konvertibila porasla na 75,0%.<sup>8)</sup>

Na putu uključivanja izvoza u nove trgovinske kanale stoje brojne prepreke koje su savladive ali uz znanje, vještinu, poduzetnički duh, agilnost, upornost, inventivnost i nužne promjene u proizvodnji. Sve se to ne može postići preko noći. Na tome je potrebno sustavno i permanentno raditi, a ekonomski sustav i ekonomska politika moraju se prilagođavati ciljnim zemljama.

Glavnina proizvoda ne zadovoljava visoke standarde probirljivih tržišta razvijenih zemalja. Cijena najčešće nije odlučujući činitelj ulaska i afirmacije proizvoda na razvijena tržišta, iako je upravo ona uglavnom bila jedini konkurentski element na strani našeg izvoza. Samo taj element konkurentnosti nikako ne može biti temelj za budućnost izvoza.

7) Izračunano na temelju podata iz studije Međunarodni ekonomski odnosi i dugoročni razvoj, Znanstvene osnove dugoročnog društveno-ekonomskog razvoja Hrvatske, Ekonomski institut - Zagreb, Zagreb 1990, pp. 63-64 (za godine 1980-1988). Za 1989. izračunano prema podacima iz SGH-90, p. 259.

8) Izračunano prema podacima iz izvora navedenih u bilješki ispod teksta br. 7.

Razvijena tržišta preferiraju kvalitetu, dizajn, veći stupanj inovacija, nova tehničko-tehnološka a time djelotvornija i racionalnija rješenja, kraće rokove isporuke, povoljnije uvjete kupnje (financiranja), servisiranja, osiguranja rezervnih dijelova.

Značajnije prisustvo nacionalne ekonomije u međunarodnim ekonomskim odnosima danas ne može biti uspješno bez njenog uključivanja u procese koji daju pečat suvremenom svijetu. Naime, u posljednjih desetak godina u gospodarstvu svijeta događaju se korjenite promjene. Bit tih promjena je u tome što se mijenja način proizvodnje, odnosno njena struktura, temeljena sve više na znanstveno-tehnološkim i informacijsko komunikacijskim dostignućima koje je omogućio već ranije započeti proces internacionalizacije proizvodnih sustava i proces proizvodnje. Takva kretanja u svjetskoj ekonomiji odražavaju se na međunarodnu podjelu rada i položaj pojedinih zemalja u njoj.<sup>9)</sup>

U procesu tehnološkog preobražaja svjetskog gospodarstva značajnu ulogu imaju i usluge. One sve više postaju glavni pokretač gospodarskog razvitka i veoma važni činitelj odnosa s inozemstvom.<sup>10)</sup>

I za Republiku Hrvatsku usluge imaju općenito, a poglavito u međunarodnoj razmjeni, izuzetno mjesto.<sup>11)</sup> Njihova važnost proizlazi iz opsega, odnosno udjela u ukupnoj razmjeni sa svijetom, ali i zbog činjenice što je, za razliku od roba, devizni

9) Kakav je položaj proizvoda Hrvatske na svjetskom tržištu najbolje pokazuju istraživanja (odnose se doista na bivšu Jugoslaviju, ali isto vrijedi i za Hrvatsku) komparativnih prednosti značajnije zastupljenih proizvoda na inozemnom tržištu u 1978. i 1987. Vidi se da su nosioci izraženih komparativnih prednosti bili proizvodi tradicionalnih industrija koje su uspon imale u vrijeme prve tehnološke revolucije. Slabije izražene komparativne prednosti imali su proizvodi industrija koje pripadaju drugoj (elektromehanizacijskoj) tehnološkoj revoluciji (tu je i brodogradnja). Razvijene zemlje na svjetskom tržištu sve više konkuriraju proizvodima informatike i bionike.

Prema cit. studiji Međunarodni ekonomski odnosi i dugoročni razvoj, o.c., p. 41.

10) U razvijenim zemljama udio usluga u društvenom proizvodu iznosi oko 70%. Na usluge otpada oko 1/3 međunarodne trgovine. Europska ekonomska zajednica istaknuti je nositelj trgovine uslugama u svijetu.

Cf. Vinko Kandžija, Međunarodna razmjena usluga s posebnim osvrtom na Evropsku zajednicu, Pomorski zbornik, knjiga 28, Savez društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka, 1990, p. 16.

11) Tako je, primjerice, u razdoblju 1987 - 1989. ukupni izvoz nefaktorskih usluga (turizam, transport, osiguranje, investicijski radovi, ostale usluge) iznosio 91,2% od izvoza roba. U ukupnom izvozu roba i nefaktorskih usluga, usluge čine 47,7%. Izvoz usluga na konvertibilno područje u istom razdoblju veći je od izvoza roba (109,1%) na to područje, a u ukupnom konvertibilnom izvozu roba i usluga sudjeluje s 52,2%.

Izračunano prema izvorima navedenim u bilješki ispod teksta br. 7 i The Balance of payments of the Republic of Croatia from 1978 to 1991 (convertible currency), The National Bank of Croatia, Zagreb, 1992.

saldo usluga uvijek pozitivan i što se njime pokriva robni deficit.<sup>12)</sup> To upućuje na potrebu daljnjeg razvitka usluga koje pridonose većem uključivanju Hrvatske u svjetsku razmjenu.<sup>13)</sup>

Karakteristika suvremenog svijeta je i regionalno udruživanje, odnosno stvaranje područja slobodne trgovine ali i reguliranja drugih bitnih životnih pitanja u okruženju kao što su, primjerice, transport, znanost, obrazovanje, socijalna zaštita, zaštita okoliša i dr.

Takav proces već je davno počeo u Europi i sve je više usmjeren na relativno visok stupanj ekonomskog jedinstva zemalja članica (EZ) i tendenciju širenja kruga novih zemalja (Austrije, Švedske, Švicarske) koje zadovoljavaju političke i ekonomske kriterije dvanaestorice.<sup>14)</sup>

Sve ovo što je navedeno nepobitno ukazuje da su za uspjeh Republike Hrvatske kao male zemlje od presudne važnosti njeni gospodarski odnosi s inozemstvom.

Nametnuti rat i privremena okupacija dijela hrvatskog teritorija u velikoj mjeri otežavaju ekonomske prilike općenito pa tako i razmjenu s inozemstvom. Ali ratne nevolje će proći, trebat će obnoviti razrušeno i silovito krenuti jednim novim putem koji Hrvatsku vodi u Europu i razvijeni svijet gdje ona po svom biću i pripada.

12) Od 1962. do 1990. robni izvoz bio je veći od uvoza samo u četiri godine: 1962. 2,8%, 1963. 3,3%, 1965. 11,5% i 1966. 1,3%; u svim ostalim godinama izvoz je bio manji od uvoza, što znači da je ostvaren deficit u robnoj razmjeni sa svijetom. Koeficijent pokrivenosti uvoza izvozom (izvoz : uvoz u %) iznosio je za razdoblje 1985 - 1990. 79,7% (prema: SGH - 87, p. 230. i SGH - 91, p. 76).

Devizni saldo usluga (nefaktorske usluge) je uvijek pozitivan. Primjerice u razdoblju 1978 - 1990 (nedostaje 1986. godina) deficit robne razmjene s konvertibilnim područjem iznosio je ukupno 12,1 mlrd. USD, a devizni saldo usluga 12,7 mlrd. USD, što znači da je pozitivni konvertibilni saldo usluga bio veći za 0,6 mlrd. USD od robnog deficita (izračunano prema podacima iz the Balance of payments of the Republic of Croatia, o.c.).

13) Općenito vrijedi pravilo da male zemlje moraju imati razvijenu "proizvodnju" usluga s kojom, uz visoke kvote uvoznog kapitala, mogu nadoknaditi deficit u trgovinskoj bilanci industrijskim robama, budući da se u tim zemljama industrijska proizvodnja rijetko temelji na ekonomiji obujma; cf.: Privredna kretanja i ekonomska politika, o.c., pp. 128 - 129.

14) Temeljni uvjet je izgradnja takvog gospodarskog sustava koji se zasniva na privatnom vlasništvu, slobodnom poduzetništvu, europeizaciji i internacionalizaciji ekonomskog života i razvoja, te slobodnoj konkurenciji u svim gospodarskim djelatnostima.

Pored ekonomskog bitan je i politički sustav temeljen na pravnoj državi, civilnom društvu, pluralističkoj demokraciji, na izričnoj podjeli vlasti na zakonodavnu, izvršnu i sudsku, zatim na svjetskim standardima glede ljudskih prava i mjera represije, slobodi medijskog prostora, respektiranju oporbe i dr. Cf. Dražen Kalodera, Hrvatsko gospodarstvo i Evropska ekonomska zajednica, list Informator, Zagreb, br. 3960 od 19.II.1992, pp. 1-2.

U tome (to se ovdje posebno naglašava) istaknutu ulogu može imati pomorsko gospodarstvo, na što će se u nastavku detaljnije ukazati.

## 2. ZNAČAJ POMORSKOG GOSPODARSTVA

Pomorstvo, odnosno pomorsko gospodarstvo obuhvaća veliki broj djelatnosti vezanih za more. Sve one pridonose razvitku svake pomorske zemlje i jačanju njene ekonomije. Štoviše, one zemlje koje su znale iskoristiti prednosti pred drugima, što ih pruža more, dostigle su visok stupanj svekolikog napretka i postale dominantne ekonomske sile u svijetu.<sup>15)</sup>

U ovom radu razmotrit će se značaj pomorskog gospodarstva u užem smislu, tj. djelatnosti morskog brodarstva, morskih luka i morske brodogradnje, ne umanjujući time važnost svih drugih djelatnosti koje počivaju na moru, tom čudesnom prirodnom bogatstvu punom iznimne životne snage i neslućenih mogućnosti.<sup>16)</sup>

Jadransko more, kao dio povijesnog veoma značajnog Mediterana, od davnina je bilo izvoriste života, ekonomskog napretka i blagostanja.<sup>17)</sup>

Zemljopisni položaj određivao je ekonomsku važnost Jadrana, te utjecao na ekonomsku moć država na jadranskom području. Ekonomski razlozi bili su glavni uzrok stalnom antagonizmu između naroda koji su živjeli na obalama Jadrana.<sup>18)</sup>

Očigledno je, dakle, da je Jadransko more bilo od osobitog interesa i važnosti za sve one kojima je pripadalo. Za Republiku Hrvatsku ono danas ima posebno značenje i to iz dva temeljna razloga:

15) Izrazit primjer nadalje uspješne pomorske orijentacije je susjedna nam Italija. Ta zemlja je u posljednjih dvadesetak godina postala jedna od najrazvijenijih država na svijetu i to prvenstveno zahvaljujući promišljenoj i uspješnoj valorizaciji svih prednosti koje daje položaj uz more.

16) Od djelatnosti koje spadaju u pomorsko gospodarstvo u širem smislu posebno se ističu: eksploatacija organskih i anorganskih bogatstava mora (ribarstvo, školjkarstvo, koraljstvo, spužvarstvo, algarstvo, proizvodnja soli, upotreba morske vode za piće - desalinizacija i kao sirovine za industriju, pjeskarstvo i dr.), eksploatacija turističkih privlačnosti mora (pomorski ili primorski turizam, nautički turizam), pomorsko - agencijski poslovi, pomorska (lučka) špedicija, opskrbljivanje brodova, spašavanje i tegljenje brodova, rezanje brodova, popratna brodograđevna industrija (proizvodnja i popravak specifične brodske opreme - brodskih strojeva, instrumenata za navigaciju i sl.), pomorsko građevinarstvo (izgradnja i popravak luka i drugih pomorskih objekata), jaruženje luka i plovnih putova (cf.; Viktor Cerić, Ante Turina, Pomorska privreda, Transjug-Rijeka, Rijeka, 1973, pp. 16-20).

17) Cf. Josip Božičević, Prometna valorizacija Hrvatske, HAZU-Znanstveni savjet za promet, Zagreb, 1992, p. 8.

18) Cf. Ivo Rubić, natuknica "Jadransko more", Pomorska enciklopedija, sv. 3, drugo izdanje, JLZ, Zagreb, 1976, p. 136, stupac I.

- što je svojim velikim dijelom usmjerena na more;<sup>19)</sup>

- što je Hrvatska suverena država koja o svojoj sudbini, pa i o odnosu prema moru, konačno samostalno odlučuje.

Morsko brodarstvo, morske luke i morska brodogradnja su međusobno povezane djelatnosti; između njih postoji funkcionalna međuzavisnost, a čine najvažniji dio pomorskog gospodarstva koje je temeljna poluga narodnog gospodarstva i najčvršća spona sa svijetom u svakoj pomorskoj zemlji.<sup>20)</sup>

Da bi se pokazala važnost i značenje pomorskog gospodarstva prikazat će se mjesto i uloga pojedinih njegovih komponenti (sektora) u cjelokupnom narodnom gospodarstvu, odnosno u djelatnostima kojima pojedini sektor pripada. Međutim, korištenjem samo makroekonomskih agregata ne može se dobiti cjelovita slika uloge nekog sektora; oni su nepotpuni, parcijalni i pokazuju samo jednu stranu utjecaja.

Važnost svakog sektora u narodnom gospodarstvu znatno je veća nego što je bilo koji pojedinačni pokazatelj može opisati.<sup>21)</sup>

No, znanost omogućuje mjerenje i tih kompleksnih utjecaja pojedinih sektora pomorstva na gospodarstvo za što su potrebna složena istraživanja (input-output model npr.) koja u Hrvatskoj do sada nisu vršena, pa stoga ostaje potreba da se u okviru znanstvenih projekata takva istraživanja obave i stalno prati složena mreža međusektorskih utjecaja. To bi trebala biti egzaktna podloga za donošenje odluka i ekonomsku politiku prema pomorskom gospodarstvu.

19) Dužina kopnene granice Republike Hrvatske iznosi 2 028 km, a dužina morske obale 1 778 km. Obala otoka duga je 4 058 km. Zračna udaljenost između krajnjih točaka na obali mora (Savudrija na sjeverozapadu i Rt Oštra na jugoistoku) je 535 km, što daje koeficijent razvedenosti od 3,3, odnosno (ako se uključi i obala otoka) 10,9, a to je poslije Grčke najrazvedenija obala u Europi i Mediteranu.

Izračunano prema podacima iz: SGH-91, p. 57, Nikola Stražičić, Prirodno-geografske značajke kao poticajni i ograničavajući faktori razvoja jadranskih otoka, Pomorski zbornik, knjiga 25, Rijeka, 1987, p. 40. i Josip Roglič, Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, Naučno savjetovanje Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb, 1971, p. 29, slika 2.

20) V. Cerić, A. Turina, Pomorska privreda, o.c., p. 17.

21) Cf. Mate Babić, Uloga sektora brodogradnje u jugoslavenskoj privredi, Ekonomski institut-Zagreb i Jadranbrod, Zagreb, 1973, p. 10.

U nedostatku kvantifikacija za neizravne utjecaje djelatnosti pomorskog gospodarstva na cjelokupno gospodarstvo, koji mogu biti i veći od izravnih, ovdje će se dati samo njihove naznake.<sup>22)</sup> Na taj način će se ipak moći bar donekle "dočarati" slika važnosti, što je i svrha ovog rada.

## 2.1. Morsko brodarstvo

Morsko brodarstvo je osebujna gospodarska djelatnost. Razlikuje se od drugih djelatnosti u zemlji kojoj pripada, povezano ja sa svim drugim sektorima te izravno i neizravno pridonosi i pomaže njihovim aktivnostima i razvitku.<sup>23)</sup>

Ekonomске koristi od morskog brodarstva su brojne. U svakoj pomorskoj zemlji te koristi dolaze do izražaja na različite načine, a u svezi su sa stupnjem razvitka brodarstva.

Za Republiku Hrvatsku morsko brodarstvo ima posebnu važnost i značaj u povezivanju, odnosno prijevozu unutar državnih granica ljudi i roba. Duga i izuzetno razvedena obala, brojni otoci od kojih je šezdesetak stalno naseljenih<sup>24)</sup> uvjetuju potrebu održavanja svakodnevnih brodskih veza na longitudinalnim pravcima, zatim otoka s kopnom i otoka međusobno. Danas te prometne veze nisu zadovoljavajuće; zaostaju za potrebama, pa ih treba poboljšati jer bez toga nema opstanka niti ozbiljnijeg razvitka.

Različiti oblici turizma, osobito mediteranskog poljodjelstva, ribarstva, brodogradnje, proizvodnje i prerade temeljene na lokalnim bogatstvima imaju idealne uvjete za razvitak na našim otocima. Temeljna pretpostavka značajnijeg razvojnog poleta je dobra prometna povezanost, a brodarstvo je u tome ključni i nezamjenjivi činitelj.

Morsko brodarstvo je za Hrvatsku važno i zbog povezivanja sa svijetom. Na taj način proširuje se tržište hrvatske proizvodnje, trgovine, povećavaju se izgledi za prodaju roba na svjetskim tržištima te kupnju sirovina, energenata i proizvoda za

22) Uz ovu tvrdnju treba dati obrazloženje. Naime, u studiji citiranoj u prethodnoj bilješci (br. 19) prvi put je u nas primjenjena input-output metoda u analizi te vrste, odnosno kompleksnog utjecaja brodogradnje (1970) na gospodarstvo, što je nastavljeno i kasnije. Analiziran je utjecaj na gospodarstvo ex-Jugoslavije (ukupni sektorski multiplikator 1,70). Danas, nakon osamostaljenja i stjecanjem suvereniteta Republike Hrvatske ranije primjenjeni model, a ni rezultati, više ne vrijedi. Granice Hrvatske države definiraju i područje sektorskog multiplikatora, pa ga treba izračunati za Hrvatsko gospodarstvo. Za brodarstvo i luke sektorski multiplikator nikada nije izračunan.

U edicijama: Međusobni odnosi privrednih djelatnosti Hrvatske u 1983. i 1987, input-output tabele, autora Ljubana Stjepanovića, izd. RSZ, Analize i prikazi 76 i 77, Zagreb, 1989. i 1990. dana je i matrica sektorskih multiplikatora za transakcije unutar gospodarstva Hrvatske. Sektorski multiplikator brodogradnje u 1983. 1,47, a u 1987. 1,42 (izračunano prema podacima iz cit. edicija p. 203).

23) Cf. Ivo Ban, Gospodarski značaj morskog brodarstva i ekonomska politika Jugoslavije, doktorska disertacija, Dubrovnik, 1992, p. 54.

24) Ne postoje jedinstveni kriteriji u kojem slučaju otok treba smatrati naseljenim, pa se zbog toga podaci ponekad razlikuju.



vlastite potrebe. U tome domaće brodarstvo doista ne može imati apsolutnu prednost jer praktično nije u mogućnosti (zbog suvremenih uvjeta međunarodne razmjene) samo zadovoljavati sve potrebe vlastite zemlje. Ali i pored toga ipak se nameće potreba da se nacionalna vanjska trgovina što je moguće više oslanja na svoju teretnu mornaricu.

Korištenjem domaćih zemlja nije ovisna o brodovima drugih zastava koji, u odnosu na njene koristi i potrebe, ipak preferiraju svoje komercijalne interese, jer, za svaku pomorsku zemlju vlastito brodarstvo predstavlja veliku prednost, pruža joj sigurnost u potrebama za pomorskim prijevozima i pridonosi neovisnosti o drugima. Vlastito brodarstvo omogućuje slobodno ostvarivanje svojih ciljeva u pomorskom prometu, usmjeravanje tereta na domaće luke i njihovu zaštitu od diskriminacije stranih brodova.

Morsko brodarstvo je gospodarska djelatnost koja "proizvodi" transportne usluge u vlastitoj zemlji i inozemstvu i time ostvaruje rezultate od interesa za ekonomiju zemlje. Tako se povećava ekonomska snaga narodnog gospodarstva kroz bruto proizvod, narodni dohodak, ostvaruje devizni priljev, sprečava devizni odljev, što znači pozitivno utječe na platnu bilancu, omogućuje zapošljavanje radne snage naročito u primorskim krajevima i povećava narodno bogatstvo koje je temelj svekolikog napretka.

U tablici 1. prikazano je mjesto morskog brodarstva u gospodarstvu i djelatnosti prometa i veza kroz udio u pojedinim makroekonomskim agregatima.

Za Republiku Hrvatsku je od osobitog značaja činjenica što je morsko brodarstvo izrazito izvozno orijentirano. U razdoblju 1980-1991. primjerice brodarstvo je bilo izvozno orijentirano (odnos prihoda ostvarenih na inozemnom tržištu i ukupnog prihoda) prosječno 76,1% a gospodarstvo samo 9,6%. Od osamnaest najznačajnijih izvoznih grana koje ostvaruju preko tri četvrtine ukupnih prihoda hrvatskog gospodarstva na inozemnom tržištu prvo mjesto s daleko najvišim udjelom zauzima morsko brodarstvo.<sup>25)</sup>

Tablica 1.

Udio morskog brodarstva u pojedinim makroagregatima gospodarstva Hrvatske (1985 - 1990)

Godina	Postotni udio morskog brodarstva u gospodarstvu				Postotni udio morskog brodarstva u prometu i vezama			
	bruto društveni proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl. 1)	bruto društ. proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl.
1985.	2,14	1,58	1,31	1,24	28,95	16,79	15,57	12,28
1986.	1,84	1,44	1,23	1,31	24,88	15,03	14,05	13,23

25) Opširnije o tome cf.: Ivo Ban, Morsko brodarstvo - značajni činitelj u platnoj bilanci Republike Hrvatske, rukopis predan (23.06.1992.) - i prihvaćen - časopisu "Naše more", Dubrovnik

nastavak tablice 1.

1987.	2,18	1,63	1,49	1,32	28,75	18,42	18,95	13,41
1988.	2,68	2,10	2,00	1,27	33,18	21,93	23,11	13,09
1989.	2,78	2,10	2,06	1,28	32,10	21,00	22,38	13,07
1990.	2,48	1,27	1,13	1,41	25,93	11,56	11,29	13,10

1) Na temelju sati rada.

izvor: Izračunano na temelju podataka iz SGH-91, p.154 (za gospodarstvo i promet i veze od 1985. do 1989). Podaci za 1990. i sve obuhvaćene godine za morsko brodarstvo dobiveni su izravno od Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, jer se takvi podaci ne objavljuju za pojedine gospodarske grane već samo za gospodarstvo i djelatnosti. Za zaposlene izračunano prema podacima iz Podataka-Informacija o financijskim rezultatima poslovanja... za 1985-1990, SDK, Centrala, Zagreb i Analiza poslovanja trgovačke mornarice... u 1985-1990, PZPBJ, Beograd.

Takva usmjerenost brodarstva ima za Hrvatsku dvostruki značaj:

1. pridonosi afirmaciji hrvatskog gospodarstva u gospodarstvu svijeta i
2. deviznim prihodima daje značajan doprinos tekućoj platnoj bilanci koja je najreprezentativniji pokazatelj položaja zemlje u svjetskom gospodarstvu.

Naime, robna razmjena Hrvatske sa svijetom je gotovo uvijek u deficitu. Tako je napr. u razdoblju 1980-1990. koeficijent pokrivenosti uvoza (robni izvoz u odnosu na uvoz) iznosio 74,6%, dok je pokrivenost konvertibilnog uvoza bila znatno manja (65,7%).<sup>26)</sup>

U istom razdoblju hrvatsko morsko brodarstvo ostvarilo je 7 132 mln. USD ukupnog deviznog prihoda (27,1% robnog izvoza) a od toga 6 995 mln. USD konvertibilnih prihoda ili 40,0% vrijednosti robnog izvoza na konvertibilno područje.<sup>27)</sup>

Devizni rashodi morskog brodarstva (eksploatacijski troškovi - nisu uračunane obveze po deviznim kreditima) uvijek su manji od deviznih prihoda pa brodarstvo uvijek ostvaruje pozitivni devizni saldo. Od 1980. do 1990. ukupni devizni saldo iznosio je 2 211 mln. USD. Konvertibilni devizni saldo bio je 2 116 mln. USD.<sup>28)</sup>

Takvi devizni rezultati poslovanja hrvatskog morskog brodarstva su od velikog značaja za uravnoteženje plaćanja s inozemstvom. Primjerice, ukupnim deviznim saldonom bilo je moguće pokriti 24,7% ukupnog robnog deficita Hrvatske u razdoblju 1980 - 1990, a konvertibilnim saldonom 23,1% deficita u robnoj razmjeni s konvertibilnim područjem. Pokrivenost deviznih rashoda brodarstva deviznim

26) Izračunano na temelju podataka iz izvora navedenih u bilješki ispod teksta br. 7, l.c. i SGH-91, p. 268 (za 1990).

27) Izračunano prema podacima iz izvora navedenom u bilješki ispod teksta br. 25 i

28) Prema izvoru navedenom u bilješki ispod teksta br. 25.

prihodima znatno je veća od pokrivenosti robnog uvoza; 1,9 puta od ukupnog robnog uvoza a 2,2 puta od konvertibilnog robnog uvoza.<sup>29)</sup>

Ovi podaci jasno pokazuju da hrvatsko morsko brodarstvo realno može biti snažan oslonac hrvatskom gospodarstvu u sadašnjim veoma složenim uvjetima i izuzetno važan činitelj njegovog razvitka. Razumije se da će učinci biti znatno veći ako se i kada se na krmi svih naših brodova zavijori hrvatska zastava umjesto sadašnjih "jeftinih zastava" (St. Vincenta i Grenadina, Malte, Liberije, Paname, Bahame i Cipra).

Navedene dvije temeljne funkcije hrvatskog morskog brodarstva (unutrašnji prijevoz zbog zadovoljavanja pomorskih prijevoznih potreba na primorskim i otočnim područjima te međunarodni prijevoz za nacionalne potrebe i potrebe drugih zemalja radi sprečavanja deviznog odljeva i ostvarenja deviznog priljeva) trebaju biti i ciljevi daljnjeg razvitka te gospodarske djelatnosti. Njihovo ostvarenje utjecat će na svekoliki gospodarski napredak Hrvatske.

Time nisu iscrpljene sve gospodarske i razvojne funkcije morskog brodarstva. Brodarstvo je temeljni činitelj u razvitku, opstanku i funkcioniranju pomorskog gospodarstva u širem i užem smislu (luke, brodogradnja, brodograđevna industrija, opskrbljivanje brodova, pomorska agentura, tegljenje i spašavanje brodova, jaruženje luka i plovnih putova), neizravno utječe na mnoge druge djelatnosti (špedicija, kontrola, osiguranje, nadzor) i veliki je potrošač (pogonsko gorivo i mazivo, raznovrsni premazi, konopi, četke, drugi brojni materijali koji se troše u manjim ili većim količinama).

Gospodarsko značenje brodarstva još je i znatno šire. Naime, ono je za mnoge djelatnosti uvjet bez kojega se ne može (turizam, trgovina, razne proizvode i preradbene grane, ribarstvo, pomorsko graditeljstvo, eksploatacija organskih i anorganskih bogatstava mora, nautički turizam, istraživanje podmorja, znanost vezana za more, obrazovanje kadrova za pomorska zvanja, pomorska medicina, hidro-meteorologija), a utjecajni je i litoralni činitelj.

Sve su to oblici poticajnog djelovanja morskog brodarstva na druge djelatnosti, što konačno pridonosi ekonomskom razvitku zemlje.<sup>30)</sup>

## 2.2. Morske luke

Hrvatske morske luke su važna središta prometa, trgovine i industrije te svih onih aktivnosti koje su vezane za te funkcije (špedicija, sve vrste prijevoza, ukrcaj i iskrcaj robe, kontrola, nadzor, carina, uskladištenje, iskladištenje, slaganje robe, saniranje robe, pakiranje, opskrba brodova, popravci, agencijski poslovi i još mnogi drugi). Kroz te prometne točke u kojima se povezuju pomorski i kopnjeni putovi,

29) Ibidem bilješka ispod teksta br. 27.

30) Više o tome cf.: I. Ban, Gospodarski značaj morskog brodarstva..., o.c., pp.51-68.

Tablica 2.  
Promet robe u hrvatskim morskim lukama (1985-1990)

Opis	Godina					
	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.
Unutarnji promet (tis. t)						
ukupno	4 782	4 554	4 036	4 493	4 185	3 473
iskrcaj	2 556	2 387	1 815	2 526	1 832	1 483
ukrcaj	2 216	2 167	2 221	1 967	2 353	1 990
Međunarodni promet (tis. t)						
ukupno	24 813	25 777	25 006	27 150	25 336	26 553
izvoz	3 869	4 391	4 924	5 505	4 720	4 124
uvoz	17 173	18 077	16 660	18 532	17 483	17 693
tranzit	3 771	3 309	3 422	3 113	3 134	4 716

Napomena: Odnosi se na promet u lukama lučkih kapetanija Dubrovnik, Ploče, Split, Šibenik, Zadar, Rijeka i Pula.

Izvor: SGH-91, p.257

prolaze najjeftinijim pravcem robe iz domaće vanjskotrgovinske razmjene, tranzitiraju tereti srednjeeuropskih zemalja (Mađarske, Austrije i Češko-Slovačke) i vrši se iskrcaj, ukrcaj, prekrcaj-pretovar dobara u unutrašnjem prometu (razvozu) - tablica 2.

Luke povezuju zemlju sa cijelim svijetom i omogućuju nacionalnoj trgovini stalni i nesmetani pristup do svih tržišta na kugli zemaljskoj.

Republika Hrvatska ima izuzetno povoljan zemljopisno-prometni položaj što, pored ostalog, i za njene morske luke predstavlja prednost.

Jadransko more se duboko uvuklo u europsko kopno i to pravcem usmjerenim prema najrazvijenijem dijelu kontinenta s ogromnim prometnim potrebama svih vrsta i zahtijeva. Ta zemljopisna činjenica daje hrvatskim morskim lukama (Rijeci daleko najviše) realne šanse znatnog udjela u europskim prometnim tokovima. Međutim, zemljopisno-prometni položaj je promjenljiv.<sup>31)</sup> Ovisno o tome koliko će više učiniti drugi (konkurenti) odnosno mi manje u izgradnji i modernizaciji prometne infrastrukture, prometnih sredstava, organizaciji transporta, racionalizaciji, uvođenju suvremenih transportnih tehnologija, primjeni i uključivanju u informacijske sustave najnovijih generacija.

31) Cf. Juraj Pađen, Mogućnost supstitucije geografsko-prometnog položaja i politika razvoja tranzitnog prometa, Autocesta, časopis, br. 1-3/1989, Zagreb, pp. 19-22.

Naše prednosti ovisit će u velikoj mjeri i o domaćoj agilnosti, vještini, inventivnosti, poduzetničkom duhu.<sup>32)</sup>

Hrvatske morske luke su također i stjecišta intenzivnih putničkih tokova u unutrašnjem i međunarodnom prometu (tablica 3). Nezamisliv je turizam na našim obalama bez usluga luka (velikih i malih). One su bitan činitelj i uvjet bez kojega turizam ne može opstati niti se razvijati.

Tablica 3.  
Promet putnika (u tis.) u hrvatskim morskim lukama (1985 - 1990)

Godina	Ukupni promet	Unutarnji promet			Međunarodni promet		
		ukupno	otputov.	doputov.	ukupno	otputov.	doputov.
1985.	15 434	14 800	7 378	7 422	635	318	317
1986.	15 813	15 209	7 548	7 661	604	314	290
1987.	15 897	15 247	7 546	7 701	650	325	325
1988.	15 419	14 760	7 308	7 452	659	322	337
1989.	14 845	14 120	7 085	7 035	725	346	379
1990.	14 189	13 407	6 614	6 793	782	383	399

Napomena: Isto kao u tablici 2.

Izvor: SGH-91, p.256.

Očigledni su, dakle, multiplikativni učinci luka na cijelo gospodarstvo. Nije pretjerano tvrditi da se luke uvlače u sve pore ekonomskog života jer "svako zrno žita, kruh i svaka hrana te predmeti kojima se čovjek svakodnevno služi, sadrže u sebi bar jednu kap mora."<sup>33)</sup>

Vrijedan je i izravni utjecaj djelatnosti luka na hrvatsko gospodarstvo a naročito na promet i veze (tablica 4).

32) Cf. Zvonimir Jelinović, Uvjetovanje razvoja luka od prometno-pomorske politike i razvoja brodarstva, Zbornik radova (knjiga prva) sa savjetovanja Uloga i značenje luka u gospodarskom razvoju zemlje, Split, 1985. p. 82.

33) Cf. V. Cerić, A. Turina, Pomorska privreda, o.c., p.12.

Tablica 4.

Udio morskih luka u pojedinim makroagregatima gospodarstva Hrvatske (1985 - 1990)

Godina	Postotni udio morskih luka u gospodarstvu				Postotni udio morskih luka u prometu i vezama			
	bruto društveni proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl.	bruto društ. proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl.
1985.	0,46	0,76	0,74	0,85	6,16	8,02	8,85	8,44
1986.	0,41	0,68	0,65	0,81	5,54	7,08	7,45	8,21
1987.	0,41	0,65	0,62	0,78	5,46	7,31	7,87	7,93
1988.	0,45	0,73	0,70	0,76	5,56	7,59	8,08	7,80
1989.	0,44	0,64	0,62	0,79	5,09	6,38	6,77	8,06
1990.	0,38	0,64	0,61	0,86	3,99	5,79	6,14	8,00

Izvor: Ibidem tablica 1. Udio zaposlenih izračunan prema podacima iz Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1986; 1987. i 1989; Privredna komora Jugoslavije, Udruženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, Dubrovnik, Koper, Rijeka, 1987; 1988. i 1990. te godišnjih Informacija SDK, Centrale, Zagreb, navedenih u izvoru tablice 1 (1990. za luke procjena autora).

Korisni su za Hrvatsku i devizni prihodi (tablica 5) koji se ostvaruju uglavnom od usluga na tranzitnoj robi (1988. 79,5% od ukupnih deviznih prihoda, 1989. 72,7%), usluga stranim brodovima (1988. 3,0%; 1989. 7,5%), tegljenja i pilotiranja (1988. 11,7%; 1989. 9,5%) te "ostalog" (1988. 5,8%; 1989. 10,3%).<sup>34)</sup>

Tablica 5.

Devizna bilanca morskih luka (1985 - 1989) - mln USD

Godina	Devizni приход		Devizni rashod 1)		Devizni saldo	
	ukupno	konvertib.	ukupno	konvertib.	ukupno	konvertib.
1985.	48,5	30,1	4,6	4,0	43,9	26,1
1986.	43,2	27,2	3,5	2,4	39,7	24,8
1987.	40,0	27,9	3,5	2,9	36,5	25,0
1988.	44,4	33,7	4,7	4,3	39,7	29,4
1989.	45,5	33,0	5,1	4,8	40,4	28,2

1) Uključeni i devizni anuiteti.

Izvor: Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih... u 1986, 1987. i 1989, o.c., pp. 190-200, 161-168. i 151-157.

34) Izračunato prema podacima iz Analize poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1989, o.c., pp. 155-157.

Terorističke akcije u Hrvatskoj u ljeto 1990, otvorena agresija na Hrvatsku tijekom 1991. i 1992, razaranje prometne (i lučke) infrastrukture, gospodarstva i svekolikog hrvatskog bogatstva, blokade hrvatskih luka, te napadi i uništavajući rat u Bosni i Hercegovini gotovo su prepolovili promet u lukama iz razloga što je dio prometa nestao, odnosno preusmjeren na druge pravce.<sup>35)</sup>

Ovaj rat u Hrvatskoj i susjednim područjima prouzročio je velike štete u hrvatskom gospodarstvu. To se u velikoj mjeri osjetilo i na djelatnosti hrvatskih morskih luka, jer kroz njih zapravo "prolazi" cijelo gospodarstvo. U obnovi uništenog gospodarstva i svekolikom razvitku Republike Hrvatske morske luke mogu imati veoma važnu ulogu.

### 2.3. Morska brodogradnja

Brodogradnja je samostalna specifična industrijska djelatnost (grana) koja je s drugim gospodarskim djelatnostima višestruko povezana.<sup>36)</sup> Ona zapravo nije proizvođačka već sastavljачka djelatnost; ugrađuje u jedinstven proizvod brod proizvode drugih proizvođača iz zemlje i inozemstva.<sup>37)</sup>

Hrvatska raspolaže s velikim brodogradilišnim kapacitetima (koncem 1989. 3,5% svjetskih) i nalazi se u samom vrhu svjetske brodogradnje.<sup>38)</sup>

35) Pretovar tereta trinaest pretovarnih poduzeća u lukama Dubrovnik, Ploče, Split, Šibenik, Zadar, Rijeka i Pula kretao se (tis.t):

Godina	Pretovareno	Izmanipulirano
1989.	14 497	22 999
1990.	13 369	20 996
1991.	8 834	13 456
I-VI. 1991	5 426	8 295
I-VI. 1992.	3 425	4 939

Izvor: Priopćenje (br. 14.1.4) promet i veze 1990 (izd. 8.III.1991), 1991 (izd. 26.II.1992) i 1992 (izd. 7. VIII.1992.), DZS, Zagreb.

36) Cf. objašnjenje u bilješki ispod teksta br. 22.

37) Oko stotinu poduzeća iz Hrvatske ugrađuje svoje proizvode u brod i tako izlazi na svjetsko tržište; cf.: Program razvoja pomorskog brodarstva i brodogradnje Republike Hrvatske (šapirografirano), Mare nostrum, hrvatsko pomorsko brogarsko društvo-Zagreb i Jadranbrod, hrvatsko brodograđevno društvo-Zagreb, Zagreb, 1991, p.21.

38) Nakon Japana čiji su godišnji brodograđevni kapaciteti 8 mln. dwt, J.Koreje (5mln.dwt), Italije (1 mln.dwt) i Njemačke (900 tis.dwt) Hrvatska dijeli peto mjesto (800 tis.dwt) s Brazilom, Poljskom i Tajvanom (cf.: Slavko Jurišić, Brodogradnja u nas te usklađenost tehničko-tehnoloških karakteristika s EZ i svijetom, Zbornik radova, Strategija razvoja saobraćaja Jugoslavije s naglaskom na povezivanju s EZ, Fakultet prometnih znanosti-Zagreb, Zagreb, 1991, p.161, tablica 7).

Prema knjizi narudžbi i kompletiranim brodovima hrvatska brodogradnja je u grupi vodećih zemalja.<sup>39)</sup>

Pretežito se brodovi grade za inozemne naručitelje, pa je i hrvatska brodogradnja izrazito izvozno orijentirana djelatnost. To joj, zbog razloga navedenih u prvom odsječku, daje osobit značaj u hrvatskoj ekonomiji.

I pored zaostajanja u proizvodnosti, tehničko-tehnološkoj opremljenosti, organizaciji rada i otežanim uvjetima u kojima djeluje (nestašica kapitala, neizgrađeni tržišni odnosi, već dugo prisutne ratne okolnosti) u odnosu prema zemljama razvijene brodogradnje, ona je još uvijek konkurentna i, što je naročito značajno, jedna od malobrojnih industrijskih grana koja je sposobna izvoziti.<sup>40)</sup>

Budući da se u brod ugrađuje velik broj proizvoda drugih industrijskih grana, brodogradnja potiče njihovu proizvodnju i osigurava prodaju na inozemnim tržištima, što izravno ne bi bilo moguće. Zbog toga brodogradnju treba gledati i tretirati kao promicatelja proizvodnje i izvoza raznovrsnih proizvoda.

U izgradnji i modernizaciji hrvatske trgovačke mornarice domaća brodogradnja može imati itekako značajnu ulogu. Od toga bi bile višestruke koristi jer je poznato da brod izgrađen za vlastitu mornaricu daje 2,5 do 4 puta veći devizni rezultat nego izvezeni,<sup>41)</sup> a to je za platnu bilancu zemlje od velike koristi.

Očigledno je, dakle, da razvijena i konkurentna hrvatska brodogradnja ima mnogostruko korisno djelovanje na cijelo gospodarstvo. Gotovo da joj niti jedna industrijska grana u tome nije ravna.

Pored takvih učinaka značajan je i izravni doprinos gospodarstvu, što se odražava kroz udio u pojedinim makroekonomskim agregatima (tablica 6).

39) U drugom kvartalu 1992. hrvatska brodogradilišta zabilježila su pad u knjizi narudžbi, što je svakako posljedica i svjetskih prilika u brodarstvu ali i domaćih teškoća (nedostatak novca za kreditiranje, nizak stupanj povjerenja inozemnih kreditora i rezerviranost stranih naručitelja). Unatoč smanjenju prema knjizi narudžbi, što znači stanju ukupnih narudžbi, Hrvatska je osma na svjetskoj rang listi (cf.: Merchant Shipbuilding Return for Second Quarter 1992, Lloyd's Register of Shipping, London, 1992).

Hrvatska brodogradilišta su u 1990. kompletirala 25 brodova s 456,9 tis. brt ili 1,5% od kompletiranog broja brodova u svijetu, odnosno 2,9% tonaže; na petom su mjestu iza Japana, J. Koreje, Njemačke i Tajvana (cf.: Statistical Tables 1991, Lloyd's Register of Shipping, London, 1991, pp. 36-37).

40) O prednostima i slabostima hrvatske brodogradnje opširnije cf.: Želimir Sladoljev, Brodogradnja kakvu trebamo, Brodogradnja, časopis, br. 1-2/1992, Zagreb, pp. 7-19.

41) Cf. I. Ban, Gospodarski značaj morskog brodarstva... o.c., p. 342.



Tablica 6.  
 Udio brodogradnje u pojedinim makroagregatima gospodarstva Hrvatske  
 (1985 - 1990)

Godina	Postotni udio brodogradnje u gospodarstvu				Postotni udio brodogradnje u industriji i rudarstvu			
	bruto društveni proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl.	bruto društ. proizvod	društveni proizvod	narodni dohodak	broj zaposl.
1985.	2,49	2,56	2,59	1,80	4,66	6,56	6,83	4,12
1986.	1,92	1,53	1,58	1,72	3,77	4,16	4,43	3,97
1987.	1,96	1,66	1,75	1,73	3,91	4,19	4,59	3,97
1988.	2,07	1,86	1,93	1,75	4,03	4,57	4,87	4,02
1989.	2,36	2,57	2,71	2,36	4,62	5,81	6,24	5,33
1990.	2,01	1,31	1,25	2,44	4,13	3,42	3,40	5,35

Izvor: Ibidem tablica 1. Udio zaposlenih izračunan na temelju podataka iz cit. Podataka-Informacija o financijskim rezultatima poslovanja... za pojedine godine.

Veoma važna uloga brodogradnje u deviznoj bilanci zemlje proizlazi iz deviznih prihoda i visokog stupnja pokrivenosti izvoza uvozom,<sup>42)</sup> iz čega rezultira visoka stopa deviznog salda.

Tablica 7.  
 Devizna bilanca brodogradnje  
 (1986 - 1990) - mln USD

Godina	Devizni prihod		Devizni rashod		Devizni saldo	
	ukupno	konvertib.	ukupno	konvertib.	ukupno	konvertib.
1986.	404,3	148,2	163,5	149,7	240,8	- 1,5
1987.	443,4	162,4	179,1	159,4	264,3	3,0
1988.	539,9	286,9	181,9	157,9	358,0	129,0
1989.	666,0	434,0	174,3	152,5	491,7	281,5
1990.	963,9	864,7	282,1	276,5	681,8	588,2

Izvor: Podaci su dobiveni izravno od Jadranbroda, hrvatskog brodograđevnog društva, Zagreb. Tečajevi po godinama su statistički, obuhvat "ostali" (manja remontna brodogradilišta) nije ujednačen.

42) U razdoblju 1986-1990. ukupni izvoz bio je 3,1 put veći od uvoza, a konvertibilni izvoz 2,1 put veći od konvertibilnog uvoza (izračunano prema podacima iz tablice 7).

Uočava se osjetan porast izvoza na konvertibilno područje što pokazuje da je brodogradnja sposobna uključiti se i nositi s tim probirljivim i zahtjevnim tržištem.

Sve ovo što je navedeno su zaista jaki argumenti tvrdnji da je hrvatska brodogradnja djelatnost izuzetno značajna za gospodarstvo Republike Hrvatske i njegov razvitak; s njom se je moguće brzo uključiti u razvijeni svijet, Europu, a osobito Europsku ekonomsku zajednicu.

Razumije se da su promjene i u toj djelatnosti nužne (prestrukturiranje proizvodnog programa, poboljšanje tehničko-tehnološke opremljenosti, unapređenje cjelokupnog procesa rada - organizacije rada, povećanje proizvodnosti, privatizacija, uspostavljanje tržišnih odnosa s pratećim proizvodnjama i dr.), ali njih treba potpomoći i poticajnim mjerama ekonomske politike koje moraju imati dugoročni karakter.

#### 2.4. Zaključno o pomorskom gospodarstvu

Važnost pomorskog gospodarstva i njegovo značenje u razvitku Republike Hrvatske proizlazi iz najmanje četiri bitne činjenice:

1. pomorsko gospodarstvo ima značajno mjesto u ekonomiji zemlje (tablica 8);
2. izrazito je izvozno orijentirano i devizno suficitarno pa pozitivno utječe na platnu bilancu;
3. kao rijetko koja djelatnost čvrsta je spona hrvatskog gospodarstva svijeta;
4. poticajno djeluje na cjelokupno gospodarstvo.

Tablica 8.

Udio pomorskog gospodarstva (%) u pojedinim makroagregatima gospodarstva Hrvatske (1985 - 1990)

Godina	Bruto društveni proizvod	Društveni proizvod	Narodni dohodak	Broj zaposlenih (na temelju sati rada)
1985.	5,09	4,90	4,64	3,89
1986.	4,17	3,65	3,46	3,84
1987.	4,55	3,94	3,86	3,83
1988.	5,21	4,69	4,63	3,78
1989.	5,53	5,31	5,39	4,43
1990.	4,87	3,22	2,99	4,71

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz tablice 1,4. i 6.

Koliki će biti doprinos pomorskog gospodarstva ovisit će u velikoj mjeri i o mjerama ekonomske politike općenito a posebno prema morskom brodarstvu, morskim lukama i morskoj brodogradnji. Ako politika države prema tim djelatnostima bude stimulatívna to će se višestruko vratiti i isplatiti. Praksa razvijenih pomorskih zemalja to nepobitno potvrđuje.

## ZAKLJUČNE NAPOMENE

Hrvatska kao mala zemlja mora u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti prednosti što ih pruža more, to bogatstvo koje joj je priroda obilato podarila.

Djelatnosti vezane uz more a poglavito brodarstvo, brodogradnja i luke trebaju biti okosnica gospodarstva i svekolikog napretka.

Razvoj pomorskog gospodarstva ovisi u prvom redu od njega samoga; o agilnosti, inventivnosti, snalažljivosti, poduzetničkom duhu. Unatoč nepovoljnom okruženju ono je i do sada pokazivalo žilavost i upornost, što se očituje u rezultatima i ugledu u svijetu. Međutim, u njegovom daljnjem razvitku i dinamici nužnih promjena, osobito u ovom trenutku, odlučujuću ulogu imat će i državna politika.

Budući da je pomorsko gospodarstvo aktivni činitelj općegospodarskog života i razvitka, politika države mora biti poticajna. A Hrvatska treba odmah definirati određene i jasne postavke pomorske politike.

## LITERATURA I DOKUMENTACIJA

### I. Literatura

1. Babić, Mate, Uloga sektora brodogradnje u jugoslavenskoj privredi, Ekonomski institut-Zagreb i Jadranbrod - Zagreb, Zagreb 1973.
2. Ban, Ivo, Gospodarski značaj morskog brodarstva i ekonomska politika Jugoslavije, doktorska disertacija, Dubrovnik 1992.
3. Ban, Ivo, Morsko brodarstvo - značajan činitelj u platnoj bilanci Republike Hrvatske, Naše More, Broj 1-2/93. Dubrovnik.
4. Božičević, Josip, Prometna valorizacija Hrvatske, HAZU - Znanstveni savjet za promet, Zagreb 1992.
5. Cerić, Viktor, Turina, Ante, Pomorska privreda, Transjug - Rijeka, Rijeka 1973.
6. Jelinović, Zvonimir, Uvjetovanost razvoja luka od prometno-pomorske politike i razvoja brodarstva, Zbornik radova (knjiga prva) sa savjetovanja Uloga i značenje luka u gospodarskom razvoju zemlje, SPITH, Split 1985.

7. Jurišić, Slavko, Brodogradnja u nas te usklađenost tehničko-tehnoloških karakteristika s EZ i svijetom, Zbornik radova, Strategija razvoja saobraćaja Jugoslavije s naglaskom na povezivanje s EZ, Fakultet prometnih znanosti - Zagreb, Zagreb 1991.
8. Kalodera, Dražen, Hrvatsko gospodarstvo i Evropska ekonomska zajednica, list Informator, br. 3960 od 19.II.1992 Zagreb.
9. Kandžija, Vinko, Međunarodna razmjena usluga s posebnim osvrtom na Evropsku zajednicu, Pomorski zbornik, knjiga 28, Savez društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1990.
10. Katzenstein, Peter, Small States in World Markets, Industrial Policy in Europe, Cornell University Press, Ithaca-London 1985.
11. Pađen, Juraj, Mogućnost supstitucije geografsko-prometnog položaja i politika razvoja tranzitnog prometa, Autocesta, časopis, br. 1-3/1989 Zagreb.
12. Roglić, Josip, Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, Naučno savjetovanje Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb 1971.
13. Rubić, Ivo natuknica "Jadransko more", Pomorska enciklopedija, drugo izdanje, JLZ, Zagreb 1976.
14. Sladoljev, Želimir, Brodogradnja kakvu trebamo, Brodogradnja, časopis, br. 1-2/1992, Zagreb.
15. Stjepanović, Ljuban, Međusobni odnosi privrednih djelatnosti Hrvatske u 1983. i 1987, input-output tabele, Analize i prikazi 76 i 77, RZS, Zagreb 1989. i 1990.
16. Stražičić, Nikola, Prirodno-geografske značajke kao poticajni i ograničavajući faktori razvoja jadranskih otoka, Pomorski zbornik, knjiga 25, Rijeka 1987.

## II. Dokumentacija

1. Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1986, 1987. i 1989, Privredna komora Jugoslavije, Udruženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, Dubrovnik, Koper, Rijeka 1987, 1988. i 1990.
2. Analiza poslovanja trgovačke mornarice SFRJ u 1985 - 1990, PZPBJ, Beograd 1986 - 1991.
3. Atlas svijeta, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb 1988.
4. Međunarodni ekonomski odnosi i dugoročni razvoj, Znanstvene osnove dugoročnog društveno-ekonomskog razvoja Hrvatske, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb 1990.
5. Merchant Shipbuilding Return for Second Quarter 1992, Lloyd's Register of Shipping, London 1992.
6. Podaci - Informacije o financijskim rezultatima poslovanja pravnih osoba iz privrede prema podacima godišnjih obračuna po godinama od 1985 - 1990, SDK, Centrala, Zagreb 1986 - 1991.

7. Podaci o deviznim prilivima i odlivima članica PZ "Jadranbrod" od 1986 - 1990, dokumentacija Jadranbroda - Zagreb.
8. Popis stanovništva 1991, Dokumentacija 881, RZS, Zagreb 1992.
9. Priopćenje (br. 14.1.4) promet i veze 1990, 1991, 1992, DZS, Zagreb, 1991. i 1992.
10. Privredna kretanja i ekonomska politika (publikacija), Narodna banka Hrvatske, Ekonomski institut-Zagreb, br. 12, svibanj-lipanj 1992, Zagreb.
11. Program razvoja pomorskog brodarstva i brodogradnje Republike Hrvatske (šapirografirano), Mare nostrum, hrvatsko pomorsko brogarsko društvo -Zagreb i Jadranbrod, hrvatsko brodograđevno društvo-Zagreb, Zagreb 1991.
12. Statistički godišnjak Republike Hrvatske 1987, 1990. i 1991.
13. Statistical Trends in Transport 1965 - 1988, ECMT (OECD), Paris 1992.
14. Statistical Tables 1991, Lloyd's Register of Shipping, London 1991.
15. The Balance of Payments of the Republic of Croatia from 1978 to 1991 (convertible currency), The National Bank of Croatia, Zagreb 1992.

**Dr. Ivo Ban**

## ***THE ROLE AND IMPORTANCE OF THE MARITIME ECONOMY IN THE DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA***

### ***Summary***

*This paper deals with some distinctive features of the Croatian economy. The author points to the role and importance of the maritime economy in its development emphasizing the necessity for defining a long-term and definite maritime policy.*

***Key words: Economic development, maritime policy, sea transport industry, sea ports, sea shipbuilding.***