

Dr. hab., profesor emeritus **Ivo Žuvela**
Ul. Rudolfa Tomčića 11
Rijeka

KONCEPCIJA I STRATEGIJA RAZVITKA POMORSKOG GOSPODARSTVA HRVATSKE

SAŽETAK

Pomorsko gospodarstvo Hrvatske, kao gospodarski kompleks, sastavni je dio njenog narodnog gospodarstva. U razdoblju 1991-2000. zahvatila ih je kriza zbog rata, tranzicijskog procesa i suženog tržišta. Izlaz iz te krize moći će se olakšati izradom koncepcije i strategije njihova dugoročnog razvitka.

Koncepcija razvitka hrvatskog gospodarstva bit će realna i vjerodostojna ako obuhvati sve relevantne elemente (analizu stanja, pozitivne čimbenike i ograničenja, koncepciju, strategiju i projekciju). Poslije sumarne obrade tih elemenata u radu se razrađuje koncepcija dugoročnog razvitka hrvatskog pomorskog gospodarstva: najprije se analizira razvoj tog gospodarstva u razdoblju 1960-2000. i to po granama, iznose se glavni čimbenici i ograničenja budućeg razvitka, globalna koncepcija i strateške mjere te sektorske koncepcije i strategije razvoja pojedinih grana pomorskog gospodarstva do 2015. godine (brodogradnje, morskog brodarstva, morskih luka, ribarstva, primorskog turizma i ostalih grana).

1. UVOD

Pomorsko gospodarstvo pojmovno se razlikuje od kopnenog gospodarstva po tomu što ono obuhvaća sve gospodarske grane i djelatnosti koje iskorištavaju more kao prirodni resurs, što je ono smješteno pretežito u obalnom pojasu, na otocima i dijelom djeluje na otvorenom moru i što se njime bavi stanovništvo obalnog pojasa i otoka. Ono se smatra propulzivnim faktorom razvoja čitavog gospodarstva zemlje, jer multiplikativno djeluje na razvoj nepomorskih djelatnosti obalnog pojasa, te na gospodarske i društvene djelatnosti kopnenog dijela zemlje.

U pomorsko gospodarstvo ulaze, kao proizvodne grane, brodogradnja, ribarstvo i eksploatacija morskih i podmorskih mineralnih sirovina i, kao uslužne grane, morsko

brodarstvo, morske luke, primorski turizam i razne pomorske usluge (pomorske agencije, pomorske banke i osiguranje, pomorska špedicija, opskrba brodova i sl). Sve te grane sačinjavaju jedinstveni pomorsko-gospodarski kompleks ili sustav,²⁰ u sklopu kojega se održavaju određene funkcionalne veze između navedenih pomorskih grana, a znatnim dijelom slične se veze uspostavljaju između njih i kopnenih grana narodnog gospodarstva. One, dakle, obogaćuju strukturu narodnog gospodarstva pomorskih zemalja i unose u to gospodarstvo snažnu dinamičku i integrativnu komponentu.

Obalni pojas pomorskih zemalja većinom je više napučen i ima razvijenije ekonomske i društvene djelatnosti nego kopneni dio tih zemalja. One su, inače, oduvijek poticale razvoj pomorskog gospodarstva, pružajući mu materijalnu i moralno-političku podršku, upućujući čitavo gospodarstvo na pomorsku orijentaciju zemlje i vodeći aktivnu pomorsku politiku. Mnoge su europske zemlje pomoću ratne i trgovačke mornarice osvajale kolonije, dobivale od njih potrebne sirovine i energetske izvore, razvile jaku industriju i postigle veliku ekonomsku i političku moć u svijetu.

Hrvatska, kao mala zemlja, u stoljetnoj borbi za opstanak protiv raznih osvajača, uspjela se održati i očuvati svoj nacionalni identitet zahvaljujući svojoj ukorijenjenosti na obalama istočnog Jadrana i koristeći morske resurse kao materijalnu osnovu svog stanovništva. No, u sklopu stranih državnih tvorevina (Ugarske, Austrougarske i Jugoslavije) ona nije mogla slobodno raspolagati svojim prirodnim bogatstvima pa ni morskim resursima, jer su joj navedene zemlje oduzimale velik dio stvorene akumulacije i podređivale njen gospodarski razvoj svojim ekonomskim i političkim interesima.⁴³

Poslije osamostaljenja (1991.) Hrvatska je bila prisiljena najprije da sve svoje materijalne, ljudske i vojne potencijale usmjeri na borbu protiv srpske agresije i na obnovu ratom oštećenih krajeva, a poslije toga je trebala preorijentirati sve svoje napore na izgradnju novog ekonomskog i političkog sustava zasnovanog na političkom pluralizmu, tržišnom mehanizmu, privatnom poduzetništvu i slobodnoj konkurenciji. Ratne prilike, teškoće tranzicije, nedovoljno osmišljena privatizacija velikog dijela društvenih poduzeća, veliki pritisci međunarodnih faktora i sužavanje nacionalnog tržišta izazvali su velike poremećaje i krizu u njenom gospodarstvu. Izlazak iz te krize može se postići kombiniranim djelovanjem državne intervencije i tržišnog mehanizma koji bi trebali inicirati i poticati što brži začetak novog proizvodno-investicijskog ciklusa i podržavanje trajnog i stabilnog ekonomskog napretka čitavog gospodarstva.

U traženju najboljih rješenja za izlazak iz krize izrada koncepcije i strategije dugoročnog razvoja Hrvatske prava je prilika da se uoče i pronađu racionalni i efikasni pravci i metode razvoja koji će povući čitavo hrvatsko gospodarstvo da krene uzlaznom linijom izgradnje novih proizvodnih i prometnih objekata koji će, ne samo revitalizirati i modernizirati postojeće kapacitete, nego i primijeniti moderne

tehnologije, više valorizirati neiskorištene prirodne resurse i ljudske potencijale te pridonijeti skokovitom porastu bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti i izvoza.

Pritom se nameće dilema bi li pomorsko gospodarstvo moglo preuzeti funkciju razvojnog kvasca, inkubatora rasta i pokretača dinamičkih procesa, jer svojom izvoznom ekspanzijom ono može transferirati vanjske tehnološke poticaje i međunarodne tržišne zahtjeve radi bržeg prilagođavanja hrvatskog gospodarstva svjetskim standardima i njegova osposobljavanja za međunarodnu konkurentnost. Najveći efekt takvih prilagođavanja očitovao bi se u neposrednom uključivanju Hrvatske u suvremeni proces globalizacije i u njenom većem sudjelovanju u raspodjeli svjetske akumulacije.

Davanje prioriteta pomorskom gospodarstvu u koncepciji razvoja Hrvatske logična je konsekvencija takvog izbora. To bi, dakako, moglo povećati rizičnost takvog izbora, jer je udio pomorskog gospodarstva relativno mali u ukupnom bruto proizvodu i ukupnoj zaposlenosti, pa bi se kopneno gospodarstvo moglo osjećati zapostavljenim i donekle ugroženim. No, kako je pomorsko gospodarstvo pretežito orijentirano na svjetsko tržište i izloženo nemilosrdnoj međunarodnoj konkurenciji, ono je jako podložno izravnim pritiscima znanstveno-tehnološkog napretka, interesima svjetskog krupnog kapitala i međunarodnoj konkurenciji transnacionalnih korporacija pa je prirodno da ono u poslovnim odnosima s kopnenim gospodarstvom nužno prenosi spomenute pritiske i na njega.

Pomorsko gospodarstvo odlikuje se specifičnim obilježjem da multiplikativno djeluje na razvoj kopnenog gospodarstva i to daleko više nego što to gospodarstvo utječe na pomorsko gospodarstvo. Zbog te dvije očevidne vrste djelovanja može se pretpostaviti da davanje prioriteta razvoju pomorskog gospodarstva pruža dovoljno jamstvo da će ono povući brži razvoj ostalog gospodarstva. Takva pretpostavka sadrži i određene rizike od neuspjeha, jer su u sustavu međuzavisnosti svakog narodnog gospodarstva sve djelatnosti međusobno povezane i uvjetovane. No, pomorsko gospodarstvo dobiva razvojne poticaje od svjetskog tržišta na kojem ono djeluje i to u daleko većoj mjeri nego gospodarske djelatnosti koje su pretežno usmjerene na domaće tržište. Analiza dosadašnjeg razvoja pomorskog gospodarstva u svijetu, a i u Hrvatskoj, potvrđuje ispravnost te pretpostavke, pa se ona može uzeti kao polazna pretpostavka i pri izradi koncepcije i strategije razvitka Hrvatske.

Da bi se bolje razradila koncepcija dugoročnog razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva koja je glavni predmet razmatranja u ovom radu, korisno je prethodno ispitati opće i sistemsko okruženje u kojem će se provoditi razvoj Hrvatske na prijelazu u 21. stoljeće.

2. HRVATSKA NA PRIJELAZU U 21. STOLJEĆE

2.1. *Proces tranzicije*

Svojim osamostaljenjem (1991.) Hrvatska je dobila povijesnu priliku da poslije višestoljetnog podređivanja stranim državnim tvorevinama konačno, kao samostalna država, iskorištava svoje prirodne i materijalne resurse u interesu vlastitog naroda te da razvija svoje gospodarske i društvene djelatnosti na racionalan način u cilju poboljšanja njegova blagostanja. No, agresija jugoslavenske vojske, Srbije i Crne Gore prisilila ju je da sve svoje ljudske i materijalne snage angažira u obrani od te agresije u Domovinskom ratu u kojemu je pretrpjela goleme žrtve i znatno iscrpila svoje materijalne rezerve u obnovi postradalih krajeva i oštećenih gospodarskih i drugih objekata.

Istodobno s ratom i obnovom Hrvatska je morala prijeći od prijašnjeg socijalističkog društveno-ekonomskog na izgradnju novog demokratskog društva i tržišnog sustava. Taj proces tranzicije vrlo je složen, dugotrajan i bolan, jer zahtijeva velike institucionalne i sistemske reforme, promjenu čitavog zakonodavstva, privatizaciju državnih poduzeća, uvođenje tržišnih kriterija u gospodarsko poslovanje, prestrukturiranje poduzeća i glavnih gospodarskih grana, racionalnu organizaciju novih trgovačkih društava, izgradnju tržišnih i razvojnih institucija i, naročito, povećanje proizvodnje i izvoza roba i usluga. U procesu tranzicije dolazi do sukoba između naslijeđenog socijalističkog mentaliteta izvršavanja državnih smjernica i planova te tržišne filozofije poduzetničkog rizika i konkurencije, između ranije ustaljene tehnomenažderske prakse i kompleksnog upravljanja raspoloživim resursima u uvjetima krize i globalizacije.

U 10 godina njene samostalnosti gotovo svi pokazatelji gospodarske aktivnosti bili su negativni zbog zaustavljanja tehničkog napretka, sužavanja domaćeg tržišta, visokih troškova obnove i socijalne skrbi, neprekidnih pritisaka međunarodne zajednice, usporenog rasta proizvodnje, izvoza i bruto društvenog proizvoda, nedovoljno smišljene privatizacije državnih poduzeća, pomanjkanja kapitala za nove investicije, centralizacije državnih funkcija i javnih sredstava, sveopće zaduženosti i rastuće nelikvidnosti. Stalno pogoršavanje ekonomskog i socijalnog stanja, odsustvo stranih ulaganja zbog političkih i ekonomskih rizika te stalan rast nezaposlenosti izazivali su nezadovoljstvo građana koji su na izborima, početkom 2000. godine, izabrali novu političku vlast šesteročlane koalicije.

Nova vlast provela je promjenu Ustava radi primjene parlamentarne demokracije, uspostavila bolju suradnju s međunarodnom zajednicom i dijelom poboljšala uvjete za uvoz stranog kapitala. Povoljna turistička sezona 2000. god. pridonijela je poboljšanju međunarodnog položaja zemlje ali nije dovela do preokreta gospodarskog stanja niti do iniciranja investicijsko-proizvodnog ciklusa. Izlazak iz krize može se olakšati utvrđivanjem koncepcije i strategije gospodarskog i socijalnog razvoja

zemlje, u kojoj će se predvidjeti ekonomski i socijalni ciljevi koje bi trebalo ostvariti u narednom, duljem razdoblju i glavne mjere koje bi država trebala primijeniti za njihovo ostvarenje.

Nova vlada je na početku svog mandata usvojila svoj operativni program rada koji predviđa promjene u političkom ustrojstvu zemlje, reviziju i dovršetak privatizacije, prilagođavanje zakonodavstva i ekonomskog režima standardima Europske unije, restrukturiranje državnih poduzeća i stimuliranje privatnog poduzetništva, reformu sustava mirovinskog osiguranja i javnog zdravstva, sužavanje javne potrošnje, iniciranje investicijsko-proizvodnog ciklusa i bitno smanjenje nezaposlenosti. No, taj program ne razrađuje dugoročne ciljeve i ekonomsko-pravne okvire općeg razvoja Hrvatske.

Premda je ranija vlada, poslije operacija Bljeska i Oluje, razmatrala potrebu usvajanja dugoročnog programa razvoja zemlje, ona je konačno zauzela stav da bi, zbog obnove zemlje i nesređenih odnosa s međunarodnom zajednicom, bilo preuranjeno izraditi takav kompleksni program i da bi bilo svrsishodnije da se prije njega izrade i usvoje parcijalne strategije razvoja pojedinih sektora i tek onda, usporedo s normalizacijom gospodarskog stanja, pristupi izradi općeg programa (strategije) razvoja. U skladu s tim vlada je izradila i Sabor usvojio veći broj takvih parcijalnih strategija (za turizam, agrar, otoke, demografsku obnovu, zapošljavanje, prostorno planiranje i promet).

Nova je vlada zaključila, sredinom 2000. god., da se pristupi izradi strategije razvoja Hrvatske. U tu svrhu angažirano je dvadesetak stručnih grupa za obradu pojedinih dijelova te strategije, a organizacija čitavog posla i koordinacija rada stručnih grupa povjerena je dr. Goranu Graniću, zamjeniku predsjednika vlade, koji je prije ulaska u vladu uspješno dovršio izradu strategije razvoja energetskog sektora. Dovršetak izrade strategije bio je predviđen za lipanj 2001. god.

2.2. Analiza zatečenog stanja

U izradi dugoročne strategije razvoja Hrvatske potrebno je, prije svega, dobro analizirati i dijagnosticirati polazno, zatečeno gospodarsko i socijalno stanje zemlje u konkretnim uvjetima tranzicije i međunarodnog okruženja, zatim objektivno i realno uočiti pozitivne faktore i ograničenja budućeg razvoja te raščistiti određene dileme i alternative mogućeg razvoja. Samo se na temelju takve analize mogu formulirati mogući i nužni ciljevi dugoročnog razvoja koji odgovaraju nacionalnim interesima zemlje, odabrati optimalni pravci razvoja, kvantificirati globalne makroekonomske veličine u nekoliko izglednih varijanti i predložiti glavni instrumenti i mjere za ostvarenje utvrđenih ciljeva i pravaca razvoja.

U prošlih 10 godina hrvatsko gospodarstvo je zapalo u duboku depresiju i krizu, koja se očituje u smanjenju bruto domaćeg proizvoda, sve većoj neravnoteži

između domaće ponude i potražnje, u neravnoteži platne bilance, u odsustvu većih investicijskih zahvata, u porastu broja nezaposlenih, umirovljenika i emigranata, u razbijanju velikih industrijskih sustava i u porastu broja malih i srednjih tvrtki, od kojih znatan broj nije sposoban opstati na tržištu i odlazi u likvidaciju stečajem. Priljev stranog kapitala vrlo je suzdržan, a država pribavlja dio sredstava za javne potrebe izdavanjem obveznica na svjetskom tržištu kapitala da popuni povremene rupe u državnom proračunu .

U analizi dosadašnjeg razvoja i zatečenog stanja hrvatskog gospodarstva ne bi bilo korisno gubiti se u navođenju svih tekućih teškoća u normalnom funkcioniranju gospodarskih subjekata, nagomilanih socijalnih problema i sporosti u izgradnji tržišnih ustanova i odnosa nego bi težište trebalo staviti na određenu sistematizaciju ključnih dugoročnih problema koji se mogu riješiti, odnosno ublažiti, samo u dugoročnom razdoblju. Njihovim rješavanjem osigurat će se početak i zamah novog proizvodno-investicijskog ciklusa, tržišna alokacija domaćih proizvodnih potencijala, ljudskog kapitala, domaće štednje i stranog kapitala u profitabilne gospodarske grane koje će biti pokretači gospodarskog razvoja, jer će svojom ekspanzijom multiplikativno djelovati na aktivizaciju svih ostalih grana i tako pridonijeti uključivanju hrvatskog gospodarstva u integracijske i globalizacijske procese. To su svi osnovni problemi:

- Usporeni tempo razvoja, koji se očituje u smanjenju svih gospodarskih djelatnosti prema 1990., u smanjenim stopama BDP, proizvodnje, izvoza, zaposlenosti, profitabilnosti i životnog standarda, povećava zaostajanje hrvatskog gospodarstva prema prosječnoj razini razvoja razvijenih zemalja; da se nadoknadi to zaostajanje, tempo razvoja trebalo bi minimalno udvostručiti prema prosječnim stopama rasta tih zemalja.
- Gospodarska struktura Hrvatske stalno se pogoršava, jer se u bruto domaćem proizvodu smanjuje udio propulzivnih grana (industrije, građevinarstva, prometa i turizma, znanosti i obrazovanja), a povećava udio trgovine potrošnom robom, spekulativnog bankarstva, javne uprave i sivog gospodarstva.
- Tranzicijske teškoće pretvorile su se u mnoge "crne točke" gospodarstva: razbijanje prijašnjih poslovnih sustava radi lakše privatizacije, dugotrajno dezinvestiranje i tehnološka zastarjelost kapaciteta, nelikvidnost, gubici, visoka zaduženost u zemlji i prema inozemstvu (oko 11 mld. dol.), visoke kamate, pravna nesigurnost, mnogobrojni stečajevi, stalno otpuštanje radnika, cvjetanje sivog gospodarstva, korupcije i krijumčarenja i sl.
- Visoka nezaposlenost i socijalno raslojavanje stanovništva: nezaposlenost je dostigla brojku od 388.000 radnika, broj umirovljenika više od 1 mln, velik broj radnika ne prima plaću ili je prima sa zakašnjenjem, mladi sa završenim školama ne mogu se zaposliti i znatan ih broj odlazi u inozemstvo, a oko 50.000 sudionika u Domovinskom ratu ne mogu se zaposliti.
- Javni računi u sve većoj su neravnoteži: platna bilanca zbog velikog uvoza i

nedovoljnog izvoza, društveni fondovi za zdravstveno, socijalno i mirovinsko osiguranje zbog kumuliranja neostvarivih prava, javni proračuni (države, županija, gradova i općina) znatno su nategnuti zbog povećanih potreba i nedovoljnih prihoda od umrtvljenih gospodarskih djelatnosti.

- Prevelika opterećenost gospodarskih subjekata porezima i javnim doprinosima, komunalnim naknadama i visokim kamatama na kredite te znatnim dugovima i gubicima iz prijašnjeg razdoblja.

2.3. Ograničenja i dileme razvoja

Budući razvoj Hrvatske bitno će otežavati mnoga objektivna **ograničenja**:

- Pomanjkanje kapitala, potrebnog za nove investicije a i za tekuće poslovanje poduzeća: domaća štednja relativno je mala, a priljev stranog kapitala spor i nedovoljan, domaće banke i strani kapital suzdržavaju se ulagati u veće investicije zbog rizičnosti ulaganja, nedovoljne pravne sigurnosti i nerazrađenih projekata.
- Zastarjela tehnologija i oprema u proizvodnim djelatnostima te pretežno neracionalna organizacija poslovanja onemogućuju sniženje proizvodnih troškova i međunarodnu konkurentnost domaćih proizvoda, a izvanredan napredak telekomunikacija i informatizacije još ne može dati veće efekte u uvjetima opće tehnološke zastarjelosti ostalog gospodarstva.
- Proizvodni resursi Hrvatske dosta su ograničeni: ona raspolaže znatnim količinama šuma, voda i poljoprivrednog zemljišta, zatim s mnogo manje nafte, plina i nekih ruda, ali posjeduje istočni dio Jadranskog mora, povoljan geoprometni položaj, prirodne izvore za razvoj obnovljive energije (sunce, vjetrovi, biomasa), te vrlo razvedeni priobalni pojas s otocima za razvoj turizma. Svi ti izvori nedovoljno se iskorištavaju, a za njihovo veće aktiviranje potrebni su kapital, vrijeme i znanje.
- Demografski potencijal zemlje posljednjih se godina znatno pogoršava zbog nepovoljnih vitalnih kretanja i pojačane emigracije. Hrvatska raspolaže vrsnim stručnjacima i školovanom radnom snagom, njeni obrazovani i stručni ljudi njeno su najveće bogatstvo, ali se uz zastarjelu tehnologiju ne mogu dalje razvijati. Postojeći menadžerski kadar teško se snalazi u tranzicijskim promjenama.
- Hrvatski obrazovni sustav nije prilagođen visokim tehnologijama i svjetskim standardima, pa su prijeko potrebne njegove reforme koje zahtijevaju dobre pripreme i opći konsenzus društvenih snaga.
- Usko domaće tržište ograničava veće korištenje kapaciteta postojeće i izgradnju nove industrije, pa se izlaz može pronaći samo izvozom roba i usluga na svjetska tržišta, a to će se moći postići konkurentnošću cijena i kvalitete.
- Državni centralizam, koji je bio uveden u ratnim uvjetima, postaje kočnicom daljeg razvoja zemlje u mirnodopskim prilikama. Zbog toga je državna uprava

hipertrofirana, država je postala skupa, sudovi su veoma neažurni, povećavaju se pravna nesigurnost i korupcija, a lokalne su potrebe znatno zanemarene. Takvo stanje treba što prije izmijeniti dobro pripremljenom i radikalnom reformom u pravcu decentralizacije državnog ustrojstva i javne uprave.

Pri izradi koncepcije i strategije dugoročnog razvoja Hrvatske nameću se neke bitne razvojne dileme o kojima treba prethodno zauzeti jasne načelne stavove. Te dileme često unose mnoge zabune i sporove, a njihovo raščišćavanje olakšava utvrđivanje ciljeva, pravaca i mjera budućeg razvoja. Neke od tih dilema su ove:

1) Koje su djelatnosti **pokretači razvoja**: industrija ili usluge, velika ili mala poduzeća, obalno ili kopneno gospodarstvo? Industrijska praksa potvrdila je razvojne prednosti industrije koja najdjelotvornije utječe na razvoj ostalih gospodarskih i društvenih djelatnosti. Usluge (promet, trgovina, turizam i dr.) su izvedenice proizvodnje, one poslužuju i proizvodnju i aglomeracije stanovništva. Velika i složena poduzeća razvojno su mnogo važnija od malih: transnacionalne i monopolne nacionalne korporacije koncentriraju krupni kapital i moderne tehnologije, nositelji su procesa globalizacije, a oko sebe vezuju i umrežuju mala i srednja poduzeća, obično u obliku dugoročne kooperacije. Ta su poduzeća mnogobrojna, zapošljavaju velik ukupan broj radnika, pružaju socijalnu stabilnost i države im obično pružaju punu materijalnu i tehničku podršku, ali su pojedinačno ekonomski slaba, s malim kapitalom i nesposobna za veći izvoz.

Konačno, pomorske i obalne gospodarske djelatnosti imaju određene razvojne prednosti prema kopnenim djelatnostima zbog blage morske klime, veće koncentracije gospodarstva i aglomeracije stanovništva te bolje povezanosti s ostalim svijetom jeftinijim pomorskim prijevozom. U čitavu svijetu obalni se pojas dinamičnije razvija od kopnenog gospodarstva.

2) Druga razvojna dilema je pravilan **izbor najvažnijih pokretačkih grana** - tzv. "pravaca razvoja". Treba izabrati one grane koje uspješno povlače razvoj drugih djelatnosti i grana, brže ostvaruju povrat uložениh sredstava, zapošljavaju veći broj radnika i postižu veći izvoz, ali bez degradacije okoliša. Glavni pravci budućeg razvoja Hrvatske su:

- u industriji brodogradnja i strojogradnja, kemijski kompleks s petrokemijom, farmaceutskom i papirnom industrijom, energetika obnovljivih izvora, telekomunikacije i industrija prerade domaćih i inozemnih sirovina, industrija opreme za zaštitu okoliša te neke industrije visokih tehnologija;
- modernizacija i proširenje velike prometne infrastrukture te onih prometnih grana koje su u službi proizvodnje, tranzita i turizma i koje povezuju obalne i kopnene razvojne centre zemlje i njih s europskim prometnim koridorima (autoceste, brze željeznice, kanali, naftovodi);
- unapređenje pomorskih djelatnosti (brodarstva, luka, turizma i pomorskih usluga), aktiviranje jadranskih otoka i veća eksploatacija morskih i podmorskih mineralnih

- sirovina;
- jačanje agrarnog kompleksa - biljne i stočne proizvodnje, ribarstva, marikulture i prerade poljoprivrednih, ribljih i šumskih proizvoda radi dobivanja zdrave hrane, poboljšanja životnog standarda stanovništva i opskrbe turista, a i povećanja izvoza;
- modernizacija i proširenje tradicionalnih i modernih uslužnih djelatnosti - trgovinskih, bankarskih, obrtnih, intelektualnih, informatičkih, poslovnih i razvojno-istraživačkih usluga.

3) Treća dilema razvoja je određivanje adekvatne dinamike rasta bruto domaćeg proizvoda. Ta stopa zavisi od potreba i mogućnosti gospodarstva i naročito od veličine novih investicija. Niže stope razvoja (npr. 3-4%) zahtijevaju manji obujam investicija, ali daju i manje izgleda da će zemlja dostići razinu razvoja razvijenih zemalja. Veće stope rasta (npr. 6-10%) iziskuju mnogo veće investicije za koje treba pronaći realne izvore u domaćoj štednji i stranom kapitalu, pripremiti adekvatne razvojne programe, razviti apsorpcijsku sposobnost za nove investicije i nove tehnologije te osigurati prodajno tržište za nove proizvode i usluge. Veće stope rasta mogu se ostvariti samo uz uvjet da investicijska stopa iznosi 20-30% bruto domaćeg proizvoda.

4) Konačno, važna razvojna dilema je odnos između državne intervencije i djelovanja tržišnog mehanizma u uvjetima tranzicije. Iz povijesne prakse je poznato da u vrijeme rata, kriza i prijelaza na tržišno gospodarstvo država povećava javnu kontrolu i pravnu regulativu, a preuzima i određene investicijske aktivnosti. No, kada se opće prilike srede, državna se intervencija smanjuje i država zadržava samo svoje klasične funkcije: sigurnost zemlje i pravnu sigurnost, dio socijale i funkcioniranje javnih službi, određivanje pravnog okvira za obavljanje gospodarskih djelatnosti i primjenu određenih interventnih mjera u slučaju većih tržišnih poremećaja.

U razvijenim zemljama izgrađene demokracije i tržišnog gospodarstva država smanjuje svoj utjecaj na gospodarstvo prepuštajući reguliranje ekonomskih odnosa tržišnim mehanizmima i zdravoj konkurenciji. U njima se posljednjih nekoliko desetljeća provodi privatizacija preostalih državnih poduzeća, decentralizacija javnih funkcija i javnih prihoda i rashoda te deregulacija javnog miješanja u gospodarske djelatnosti. Država, kao zaštitnik slabijih sektora, pruža podršku malim i srednjim poduzećima, a krupnim poduzećima samo političko-stratešku podršku naročito u svjetskoj konkurenciji, sprječavajući njihovo monopolno ponašanje u zemlji antitrustovskim propisima.

Država u Hrvatskoj tradicionalno boluje od pretjerane javne intervencije i prevlasti činovničkog aparata. U uvjetima tranzicije njen je primarni zadatak da postupno izgradi novi pravni okvir za tržišno gospodarstvo ekonomskih subjekata u skladu sa standardima Europske unije, da osigurava dovoljan kontrolni i represivni mehanizam za održavanje pravne sigurnosti, zaštitu potrošača i okoliša kao i uravnotežene odnose između radnika i poslodavaca, da raznim stimulativnim mjerama

pokrene novi proizvodno-investicijski ciklus te da omogući socijalni minimum zaštićenim kategorijama stanovništva. Ona bi se trebala što prije odreći obavljanja poduzetničkih aktivnosti na svim razinama državnog ustrojstva u korist privatnih i mješovitih trgovačkih društava.

2.4. Konceptija i strategija razvoja

Konceptija. Konceptijom razvoja potrebno je smišljeno razraditi dinamiku, strukturu i dosege glavnih gospodarskih i društvenih djelatnosti u prognoziranom razdoblju utvrđujući bitne ciljeve, pravce i kvantitativne projekcije razvoja.

Ciljevi razvoja su društveno-politički, ekonomski i prostorno-ekološki. Bitni društveno-politički ciljevi su: očuvanje nezavisnosti zemlje i razvoj građanskih sloboda, te poboljšanje blagostanja i kvalitete života stanovništva. Najvažniji ekonomski ciljevi su: povećanje proizvodnje roba i usluga te zaposlenosti radnika, osobito mladih, porast produktivnosti rada, kapitala i zemljišta uz sniženje proizvodnih i prometnih troškova, uravnoteženje platne bilance i unutrašnjih javnih računa te održavanje stabilnosti tržišta uravnoteženjem ukupne ponude i potražnje. Prostorno-ekološki ciljevi su racionalno gospodarenje prostorom, svestrana zaštita okoliša, bio-raznovrsnosti i prirodnih rezervata. To su dugoročni ciljevi razvoja od nacionalnog interesa, no u kraćim razdobljima mogu se utvrđivati i drugi dopunski srednjoročni ciljevi.

Glavni **pravci** razvoja Hrvatske su već navedene grane industrije, osnovna prometna, energetska i informatička infrastruktura, glavne pomorske grane s pomorskim turizmom, proizvodnja čiste i zdrave hrane, proširenje tradicionalnih i modernih uslužnih djelatnosti te, naročito, povećanje izvoza roba i usluga. Te opće pravce razvoja pojedine će županije i općine odabrati u skladu sa svojim prirodnim resursima i drugim ekonomskim potencijalima.

Projekcijama razvoja utvrđuju se glavne makroekonomske veličine u nekoliko varijanti pomoću određenih prognostičkih metoda; samo tako konceptija razvoja postaje vjerodostojna, politički relevantna i akciono ostvariva. Projekcije razvoja temelje se na demografskim i resursnim prognozama, na prognozama tehničkog napretka i financijskog potencijala zemlje te na prognozama glavnih djelatnosti i grana.

Bez pribjegavanja složenoj kompjutorskoj tehnici u primjeni pojedinih prognostičkih metoda mogu se, na temelju iskustva razvoja manjih europskih zemalja, približno predvidjeti za Hrvatsku ove prosječne makroekonomske veličine (bez varijanti):

Tablica 1: Makroekonomski parametri Hrvatske 2015. (srednja varijanta)

Prosječne veličine makroekonomskih parametara trebalo bi izraziti u tri varijante (minimalnoj, srednjoj i maksimalnoj) tako da minimalna i maksimalna iznose $\pm 15\%$ od iznesene srednje varijante. Za svaku varijantu treba odrediti njen scenarij (npr. veća

primjena visokih tehnologija, veći rast izvoza od rasta domaće potražnje, forsiranje zapošljavanja, veći udio stranog od domaćeg kapitala u novim investicijama i sl.).

Obilježje	2000	2015	Indeks 2015-2000	Stopa rasta% 2000-2015
Broj stanovnika (000)	4,554	4674	103	0.2
Broj zaposlenih (000)	1,341	1,651	123	1.4
Bruto domaći proizvod (mld. dol.)	19.0	52.2	275	7.0
BDP/stanovnik (dol.)	4,172	11,168	268	6.8
Struktura BDP-a (%)	100	100		
- Primarni sektor	8	7		
- Sekundarni sektor	27	30		
- Tercijarni sektor	47	46		
- Kvartarni sektor	18	17		
	1991.-2000.	2001.-2015.		
Bruto investicije (mld. dol.)	4.1	13.1	319	8.0
Udio u BDP (%)	24	26		
Izvori financiranja investicija	4.1	13.1	319	8.0
- Domaća štednja	2.4	8.5	354	8.8
- Strana sredstva	1.7	4.6	270	6.9

Takve varijante projekcije glavna su karakteristika prognoziranja, po kojoj se ono bitno razlikuje od ranijeg direktivnog planiranja, kojim se određivala samo jedna (obvezna i "optimalna") varijanta.

Strategija. Konceptija razvoja može se ostvariti samo primjenom adekvatnih instrumenata i drugih mjera ekonomske politike državnih tijela i dugoročne poslovne politike uprava trgovačkih društava. Te mjere imaju dugoročan i strateški karakter, pa se ne mogu bitno mijenjati, dok bi tekuće, kratkoročne mjere koje se često mijenjaju trebale biti njima podređene.

Glavne strateške mjere države su:

- 1) mjere kreditnog, poreznog, vanjskotrgovinskog i monetarnog sustava koje bi trebale stimulirati brži razvoj odabranih industrijskih grana i malog poduzetništva, primjenu modernih tehnologija, povećanje zaposlenosti i izvoza;
- 2) mjere za održavanje stabilnosti gospodarskih odnosa, sustava tržišnog gospodarstva i vrijednosnih parametara tržišnog mehanizma (cijena, deviznog tečaja, kamata, prijevoznih tarifa i poreza) pri čemu je posebno uputno izbjegavati inflaciju i devaluaciju zbog njihova razornog djelovanja na tržišni mehanizam, vjerodostojnost ekonomske analize i ocjenu investicijskih efekata;
- 3) prilagođavanje pravne regulative standardima Europske unije radi lakšeg i bržeg uključivanja u integracijske i globalizacijske procese, jačanje pravne države i efikasnosti sudova;
- 4) prestrukturiranje gospodarskih subjekata: dovršetak privatizacije javnih poduzeća, uvođenje moderne organizacije i visokih tehnologija, liberalizacija ekonomskih

- odnosa s inozemstvom i osnivanje zajedničkih trgovačkih društava s inozemnim partnerima;
- 5) proširenje tržišnih i razvojnih institucija: veletržnica, sajmovi, aukcija i izložbi, poslovnih zona i razvojnih centara, znanstveno-tehnoloških parkova, robnih i novčanih burzi, svjetskih trgovačkih centara i, naročito, aktiviranje slobodnih carinskih zona;
 - 6) povećanje preventivne i naknadne javne kontrole u gospodarstvu i nižim upravnim organima, sužavanje djelovanja sivog gospodarstva, jačanje zaštite okoliša, potrošača i prostora;
 - 7) mjere za poticanje razvoja manje razvijenih krajeva i općina te stalno provjeravanje provedbe koncepcije i strategije razvoja.

Lokalne će zajednice navedene mjere primjenjivati diferencirano u skladu sa specifičnostima svojih prilika: pojedine županije, gradovi i općine će te mjere dopunjavati ili bolje razrađivati primjenom prostorno-lokacijskih, komunalnih, poreznih i drugih olakšica, pružanjem lokalnih subvencija i jamstava iz vlastitih proračuna, davanjem stručne i pravne pomoći, pojednostavljenjem pojedinih upravnih postupaka, neposrednom kontrolom i razvojem partnerskih odnosa.

Koncepcija i strategija razvoja Hrvatske provodit će se u javnim i privatnim društvima; no i ona bi trebala izraditi svoje dugoročne razvojne programe, poboljšati međusobnu tehničku i poslovnu suradnju, racionalnije koristiti postojeću dugotrajnu imovinu i stručne kadrove, uvesti moderne informacijske podloge u poslovanju i naročito se što više orijentirati na izvoz. Velika bi društva trebala uvesti u svoju upravu i strateški menadžment i markentiški pristup.

Očekuje se da će Hrvatski sabor u toku ove godine razmatrati i usvojiti koncepciju i strategiju dugoročnog razvoja zemlje što će olakšati usmjeravanje gospodarskih djelatnosti u pravcu ostvarenja zajedničkih nacionalnih gospodarskih ciljeva u tržišnim uvjetima, snalaženje i motiviranje stranog kapitala za ulaganja u nove investicije i normalizaciju gospodarskog života. Prema ranijem iskustvu ipak je malo vjerojatno da će se globalna strategija, kao i prijašnje sektorske strategije, u potpunosti ispuniti i to zbog nepredvidivih neizvjesnosti u kretanjima nacionalnih ekonomskih i političkih prilika kao i međunarodnih tendencija razvoja koje će nametati svjetski proces globalizacije.

3. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVOJA POMORSKOG GOSPODARSTVA HRVATSKE

Koncepcija dugoročnog razvoja pomorskog gospodarstva trebala bi pridonijeti ne samo njegovu bržem izlazu iz dosadašnje krize nego i rješavanju njegovih dugoročnih problema koji su se u ranijim razdobljima gomilali, nisu se mogli ni

dobro uočiti a kamo li uspješno rješavati. Ti će se problemi moći identificirati u sklopu kratke analize dosadašnjeg razvoja pomorskog gospodarstva u razdoblju 1960-2000.

3.1. *Globalna analiza*

Hrvatsko pomorsko gospodarstvo razvijalo se u prošlih 40 godina u vrlo promjenljivim vanjskim i unutrašnjim okolnostima. Svjetsko je gospodarstvo u razdoblju 1950-1973. prolazilo povoljnu fazu opće ekonomske ekspanzije i povećanja izvoza u uvjetima oštre političko-ekonomske napetosti između zapadnog i istočnog bloka ("hladni rat"), a u razdoblju 1975-1990. ono je zapalo najprije u iznenadnu energetska, valutarna i sirovinska krizu, a poslije toga u dugoročnu recesiju s postupnim popuštanjem međunarodne napetosti. God. 1989/90. raspali su se komunistički režimi u Sovjetskom savezu i istočnoeuropskim zemljama koje su onda pristupile uvođenju demokratskih režima i procesa tranzicije. To je izazvalo u njima najprije tešku ekonomski krizu i onda postupni oporavak gospodarstva, dok su zapadne zemlje nastavile daljnji gospodarski rast, ali usporenim tempom.

Hrvatsko je gospodarstvo u sklopu bivše socijalističke Jugoslavije bilo zapljusnuto prvim valom industrijalizacije 1945-1960. u kojem su bili izgrađeni mnogi novi industrijski i prometni kapaciteti, uz sustavno potiskivanje privatnog sektora, posebno u poljoprivredi i obrtništvu. Poslije 1960. provedeno je nekoliko povremenih reformi gospodarskog sustava radi unapređenja poljoprivrede, prerađivačke industrije i turizma uz veći utjecaj tržišta i povećanje izvoza. Početkom 80-tih godina usvojen je program dugoročne stabilizacije navedenog sustava koji je izazvao mnoge otpore, usporio rast investicija i doveo do izrazite recesije ekonomskih aktivnosti. U toku tih reformi i stabilizacije sustava sve su se oštrije izražavali nacionalni, politički i ekonomski sukobi i interesi, pa je 1990. došlo do raspada Jugoslavije.⁴³

U tom razdoblju 1960-1990. hrvatsko pomorsko gospodarstvo proširilo je svoje kapacitete, povećalo obujam svoje proizvodnje roba i usluga, izvoza, zaposlenosti i deviznog priljeva, i to više zahvaljujući vitalnosti i iskustvu hrvatskih brodara, brodograditelja, mornara i ribara nego državnoj podršci. Hrvatska je pokušavala nametnuti tadašnjoj mnogonacionalnoj državi pomorsku i jadransku orijentaciju, ali su interesi kopnenih republika ograničavali veći razvoj pomorskog gospodarstva i nametali pretežno kopnenu ili podunavsku orijentaciju.

Nakon svog osamostaljenja, Hrvatska je usmjerila svoje materijalne i vojne napore na obranu od srpske agresije i na izgradnju novog političkog i ekonomskog ustroja u uvjetima tranzicije. Premda je Hrvatski sabor već prve godine samostalne države proklamirao pomorsku orijentaciju zemlje, kao sastavni dio nove ekonomske politike, pomorsko je gospodarstvo, pod utjecajem tranzicijskih teškoća, izrazito nazadovalo, jer su se stalno gomilali i zaoštravali njegovi dugoročni problemi. Demokratskom promjenom vlasti početkom 2000. god. i uspostavljanjem boljih

odnosa s međunarodnom zajednicom stvoreni su povoljniji uvjeti za razvoj pomorskog gospodarstva, za ulazak stranog kapitala i za uspješnije rješavanje dugoročnih problema pomorskog gospodarstva.

Globalni pregled razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva u razdoblju 1960-2000. iznosi se po granama u tablici 2.

Tablica 2: Globalni pregled razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva 1960-2000.

Izvor: SG SRH 1971. i 1982., SLj RH 1992., 1999. i 2000.

Mjesečno statističko izvješće DZS br. 1/2001. i 4/2001.

Prema iznesenim fizičkim pokazateljima razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva, sve pomorske grane Hrvatske postigle su 1990. porast za više od četiri puta prema 1960. osim ulova morske ribe koji je porastao samo za 1.8 puta, i turističkih

Pomorska grana	1960	1990	1995	1998	2000
Pomorski promet robe (Mln t)	6.1	29.1	38.1	35.8	32.5
- Indeks	100	477	625	587	533
Međunarodni promet robe u lukama (izvoz, uvoz, tranzit) Mln t	6.4	26.5	11.7	12.6	14.2
- Indeks	100	414	183	197	222
Trgovačka mornarica (000 brt)	544	2460	2480	2036	1529
- Indeks	100	452	426	367	265
Isporučeni brodovi (000 brt)	187	873	158	262	291
- Indeks	100	467	85	140	156
Ulov morske ribe (000 t)	19.3	34.9	15.4	24.7	24.3
- Indeks	100	181	80	128	126
Proizvodnja morske soli (000 t)	5.4	24.0	21.8	24.1	31.2
- Indeks	100	444	404	446	578
Primorski međunarodni turizam (Mln noćenja)	2.3	34.0	8.5	26.0	27.2
- Indeks	100	1478	370	1130	1183

noćenja koja su porasla za rekordnih gotovo 15 puta. Ti su pokazatelji bili znatno bolji od prosječnih svjetskih pokazatelja (osim za ribarstvo).

Politika industrijalizacije i porast vanjske trgovine u bivšoj Jugoslaviji vrlo su povoljno utjecali na ubrzani razvoj hrvatskog pomorskog gospodarstva, a i neke mjere ekonomske politike pridonijele su bržem rastu tog gospodarstva u pojedinim razdobljima, iako je nedostajala odlučnija pomorska orijentacija zemlje. To je gospodarstvo teško podnosilo vanjske utjecaje svjetskog tržišta i konkurenciju pomorskog gospodarstva razvijenih zemalja koje su mu pružale veću financijsku i političku podršku nego bivša Jugoslavija. Zbog toga su pojedine grane tog gospodarstva bile prisiljene trpjeti u svom poslovanju izrazite neusklađenosti između unutrašnjeg gospodarskog

sustava i prakse, odnosno kriterija svjetskog tržišta.

Takve su neusklađenosti posebno pogadale domaće brodarstvo, koje se najvećim dijelom orijentiralo na promet tereta između stranih luka, brodogradnju koja je bila izložena oštroj konkurenciji Japana, Južne Koreje te europskih brodograđevnih zemalja, koje su pružale znatne subvencije i povlastice svojoj brodogradnji te primorski međunarodni turizam koji je osiguravao znatan devizni priljev državi za uvoz deficitarnih proizvoda i za podmirenje državnih međunarodnih obveza.

Ratne prilike i teškoće tranzicije uzrokovale su u razdoblju 1991-2000. duboku opću krizu čitavog gospodarstva Hrvatske i posebno krizu pomorskog gospodarstva, što se očitovalo ne samo u smanjenju aktivnosti većine pomorskih grana (osim pomorskog prometa i proizvodnje soli) nego i u neodržavanju, zastarijevanju i smanjenju funkcionalnosti osnovnih kapaciteta, posebno dugotrajne imovine, zatim u velikom smanjenju broja zaposlenih, te u povećanju financijskog zaduživanja i poslovnih gubitaka. U takvim kriznim uvjetima nisu se mogla osjetiti povremena poboljšanja ekonomske situacije na svjetskom tržištu, prilagođavati se tehnološkom napretku u svijetu, a niti očekivati spas u mjerama ekonomske politike.

Država je, ipak, poduzela neke palijativne mjere za poboljšanje ekonomskog položaja pojedinih pomorskih grana: prihvatila je sanaciju glavnih brodogradilišta i otpisala im dio dugova, preuzela obvezu sufinanciranja gradnje nekoliko novih brodova radi osuvremenjivanja kapaciteta brodarstva, uvela novi pravni režim u morskim lukama (lučke uprave i koncesije), pomagala revitalizaciju turizma sufinanciranjem pripreme novih sezona i pružala podršku ribarstvu smanjenjem cijena goriva. Tim mjerama ipak je zaustavljeno dalje propadanje pomorskog gospodarstva, ali ga se nije uspjelo izbaviti iz depresije.

3.2. *Analiza po pojedinim granama*

Opća analiza razvoja i stanja pomorskog gospodarstva Hrvatske postaje potpunija i bogatija detaljnijim raščlanjivanjem postojećeg stanja, teškoća, problema i izgleda za dalji razvoj pojedinih pomorskih grana i djelatnosti, ali i isticanjem njihovih posebnih karakteristika koje dijelom narušavaju i dezagregiraju jedinstvenost funkcioniranja pomorskog gospodarstva kao dinamičkog sustava.

3.2.1. *Brodogradnja*

Brodogradnja je kompleksna industrijska grana u kojoj brodogradilišta izrađuju trup broda u koji ugrađuju potrebnu opremu, razne uređaje, dijelove i materijale nabavljene od drugih industrija i obrtnih struka. U tu granu pripada proizvodnja trgovačkih, ratnih, ribarskih i drugih vrsta brodova te njihovi popravci (remont brodova). To je kapitalnointenzivna grana, jer zahtijeva veliki kapital za investicije

i za tekuće financiranje novogradnji. Proces gradnje brodova traje jednu do dvije, a nekad i više godina s obzirom da se veliki brodovi grade po vrlo složenim projektima, uz vrlo opsežne i detaljne tehničke pripreme i uz utrošak velikih količina opreme i materijala, naročito čelika i proizvoda strojogradnje.

Brodograđevna društva mogu objedinjavati brodograđevnu novogradnju i remont, raznu pomoćnu industriju i mnoge obrtničke radionice, proizvodnju raznih materijala, projektne urede, brodograđevne institute i škole, a mogu biti ograničena na sama brodogradilišta ("montažna brodogradilišta"), dok su pomoćne industrije i obrt te ostale ustanove posve odvojeni, organizirani kao samostalna društva, koja s brodogradilištima imaju dugoročne kooperativne sporazume.

Brod je, stoga, vrlo složen i skup proizvod. To je proizvod visokog stupnja obrade koji poslije prodaje donosi značajan prihod koji pripada brodograđevnom društvu. No, zbog sudjelovanja mnogih dobavljača opreme, materijala i usluga u gradnji broda, brodogradnja utječe na njihovu proizvodnju povećavajući njihove prihode, zaposlenost i korist. Ona, dakle, multiplikativno djeluje na ostale gospodarske grane pa ima karakter pokretača razvoja. Zbog toga je u svim pomorskim zemljama ona propulzivna gospodarska grana od strateškog nacionalnog interesa.

Konačno, brodogradnja je znatno ili pretežno orijentirana na izvoz brodova, pa se na svjetskom tržištu sukobljava s jakom međunarodnom konkurencijom, u kojoj sudjeluju jake brodograđevne zemlje Azije (Japan, Južna Koreja, Kina). Osim toga, na tržištu broskog prostora prevladavaju velike fluktuacije između svjetske ponude i potražnje, što izaziva i velike konjunkturane fluktuacije u financijskom poslovanju brodogradnje.²³ Zato je ona tipičan posao krupnog kapitala i nalazi se obično u vlasništvu tog kapitala ili države. No, država većinom pruža brodogradnji financijsku podršku zbog njene strateške nacionalne važnosti, da se lakše održava i razvija unatoč njenoj ugroženosti od međunarodne konkurencije.

Kapaciteti svjetske brodogradnje smanjili su se od oko 37 mln BRT 1975. na 23 mln u razdoblju 1980-1985. i na 20 mln BRT 1998.⁴³ zbog ranijih viškova tonaže svjetske trgovačke mornarice, zbog smanjenja državnih subvencija u zemljama OECD i zatvaranja znatnog broja brodogradilišta. Smanjenjem svjetske političke napetosti, poslije propasti komunističkih režima u istočnom bloku, zatvorena su i mnoga brodogradilišta koja su proizvodila ratne brodove.

Brodogradnja u Hrvatskoj razvila se u jaku industrijsku granu u razdoblju industrijalizacije bivše Jugoslavije 1945-1975. kada su se znatno povećali njeni kapaciteti i razvila prateća industrija. Gradili su se brodovi raznih tipova i sve većih veličina (brodovi za generalni teret, tankeri, ore/bulk carriers i specijalni brodovi); oni su se dijelom i izvozili.

Država je u tom razdoblju pomagala razvoj brodogradnje radi jačanja domaće mornarice i povećanja izvoza. Nastupom svjetske energetske i valutarne krize sredinom 70-ih godina brodogradnja zapada u posebne teškoće, znatno smanjuje godišnje isporuke brodova i orijentira se pretežno na izvoz brodova. Država je

zadržala pomaganje proizvodnje brodova za izvoz, a zamrzla pomaganje brodova isporučenih domaćem tržištu. Zbog neriješenog pitanja financiranja proizvodnje brodova, brodogradnja je u toku 80-ih godina smanjivala isporuke brodova i tek je 1989. i 1990. znatnije povećala svoju proizvodnju i izvoz brodova.

Poslije osamostaljenja Hrvatske brodogradnja ubrzo zapada u tešku krizu, znatno smanjuje proizvodnju i izvoz, povećava svoje zaduženje i gubitke zahvaljujući posljedicama rata i teškoćama tranzicije. Država, kao pretežni vlasnik brodogradilišta, poduzima mjere za njihovo ozdravljenje, organizacijsko i tehnološko prestrukturiranje: ona im višekratno pruža financijsku pomoć za rješavanje problema viška radne snage, oslobađa ih plaćanja doprinosa, izdaje povremene garancije za nove poslove, provodi njihovu sanaciju i brine se za održavanje i povećanje njihove zaposlenosti.⁹

Posljednje dvije godine povećavaju se narudžbe novih brodova u svijetu i poboljšavaju izgledi za porast proizvodnje svjetske brodogradnje u narednom desetljeću. Ta kretanja odražavaju se i na hrvatsku brodogradnju, koja je uspjela zadržati svoje kapacitete i očuvati razinu kvalitete novih brodova unatoč tehnološkom zaostajanju, smanjenju broja radnika i ugroženoj rentabilnosti. Glavna brodogradilišta su krajem 2000. uspješno sanirana, povećala stanje knjige stranih narudžbi, a država je preuzela obvezu da sufinancira određeni broj novih brodova za domaće brodarstvo. Hrvatska je brodogradnja u europskoj knjizi narudžbi ostala na visokom 4. mjestu, poslije Poljske, Njemačke i Danske i povratila povjerenje prijašnjih naručitelja brodova.

3.2.2. *Morsko brodarstvo*

Morsko brodarstvo ima višestruke funkcije u narodnom gospodarstvu: ono izravno valorizira geoprometni položaj pomorske zemlje, prevozeći terete nacionalne vanjske trgovine i tranzita susjednih kopnenih zemalja najjeftinijim pomorskim prijevozom; time pridonosi njihovom razvoju i povećanju međunarodne konkurentnosti domaćih proizvoda. Viškom svojih kapaciteta sudjeluje u prekomorskom prijevozu tereta i drugih zemalja između stranih luka i tako ostvaruje znatan devizni priljev. Ono održava putnički promet u obalnom pojasu, posebno između otoka i kopna. Konačno, ono sudjeluje u povećanju bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti, deviznih i proračunskih prihoda, a time pridonosi i ukupnom razvoju zemlje i lokalnih obalnih zajednica.

Morsko brodarstvo su u Novom vijeku najviše razvile europske kolonijalne pomorske zemlje koje su koristile svoje ratne brodove za osvajanje kolonija i trgovačke brodove za prisvajanje njihovih sirovina. Do I. svjetskog rata najveću tonažu trgovačke mornarice imala je Engleska (19.2 mln BRT), a iza nje mnogo manju SAD, Njemačka, Francuska, Italija, Japan, Norveška i Nizozemska. S razvojem industrije i međunarodne razmjene povećavala se tonaža tih zemalja između dva svjetska rata i naročito poslije II. svjetskog rata kada se proširila i tonaža azijskih zemalja (Indije, Kine i SSSR-a). Svjetski pomorski promet povećao se od 494 mln t

1937. na 5.1 mld t 1998., a svjetska tonaža od 68.5 mln BRT 1939. na 130 mln 1960 i 522 mln BRT 1998.⁴³

Kako je morsko brodarstvo vrlo osjetljivo na promjene svjetske konjunktore, na političke sukobe, svjetsku konkurenciju i opće kretanje vozarina, razvijene pomorske zemlje pružaju mu razne vrste subvencija koje još više zaoštravaju međunarodnu konkurenciju. Jače broderske kompanije raznih zemalja više su od jednog stoljeća održavale red na ustaljenim međunarodnim linijama sklapajući međusobne sporazume (broderske međunarodne konferencije) o raspodjeli tereta na pojedinačnim pomorskim rutama i o održavanju visine realnih vozarina na tim rutama, što im je osiguravalo monopolne pozicije. Konačno, morsko brodarstvo stalno uvodi tehnološke inovacije, povećava veličinu i proširuje vrste brodova, prilagođavajući se raznim vrstama međunarodnih tereta i skraćujući vrijeme putovanja i zadržavanje brodova u lukama.

Hrvatska je još prije I. svjetskog rata, a onda i u sklopu bivše Jugoslavije stalno razvijala svoju trgovačku mornaricu koja je 1939. imala tonažu od 450.000 BRT. Ta tonaža dostignuta je tek 1958. i poslije te godine ona se stalno povećavala dostigavši 1990. 2.480 mln BRT. Bivša je država u početku raznim mjerama pomagala taj razvoj, stimulirajući njen devizni priljev, pružajući povoljne kredite i regrese pri gradnji brodova u domaćim brodogradilištima i stvaranjem nekoliko većih broderskih poduzeća (u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku). Od 1970. do 1990. ona nije više stimulirala nabavu brodova u domaćim brodogradilištima nego su izrađena dva programa izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima (Piranski i Splitski sporazum) uz polovično rješenje problema financiranja. Stoga su brodari bili upućeni na uvoz novih i polovnih brodova. Zbog nepovoljnog tretmana brodarstva njegovi su kapaciteti sporije rasli, ono se orijentiralo pretežno na prijevoz tereta između stranih luka, a domaći teret uvoza i izvoza i pretežni dio tranzita prevozili su strani brodovi uz povećani odljev deviza.¹¹

Poslije osamostaljenja Hrvatske brodarstvo je, zbog rata i tranzicije, zapadalo u sve veće teškoće i od 1995. ušlo je u krizu i znatne gubitke. Započetom pretvorbom i privatizacijom broderskih poduzeća smanjila se nabava brodova, a velik dio brodova se iz razloga sigurnosti prebacio pod zastave zemalja otvorenog registra. Smanjio se vanjskotrgovinski, lučki i tranzitni promet, povećala se zaduženost broderskih poduzeća i njihovi gubici. U razdoblju 1996-1999. znatno su se smanjile vozarine na svjetskom pomorskom tržištu. Ukinute su državne subvencije brodarima, a zadržale su se subvencije samo "Jadroliniji" koja je održavala prijevoz putnika uzduž obale i između otoka i kopna.

U takvoj situaciji broderska su poduzeća pristupila racionalizaciji i reorganizaciji poslovanja radi zadržavanja smanjenih kapaciteta; onima u teškoj situaciji država je 1998. pružila financijsku podršku iz raznih fondova i dala jamstvo za zaduženje u stranim bankama. Neka su poduzeća tražila i reprogramiranje kreditnih obveza naslijeđenih iz razdoblja prije privatizacije. No to nije bilo dovoljno da se sva broderska poduzeća izvuku iz stanja krize, pa su tri poduzeća pala u stečaj (Dalma-

tinska plovidba 1995., Slobodna plovidba Šibenik 1998. i Croatia Line Rijeka 1999.). Smanjio se broj linijskih servisa u domaćim lukama, a znatan dio tranzita prešao je u konkurentne luke (Kopar i Trst).

U svjetskom linijskom brodarstvu sve više prevladavaju kontejnerski brodovi, uvode se velike kontejnerske linije "oko svijeta", a na području Sredozemlja stvoreno je nekoliko lučkih prekrcajnih središta za kontejnere u koje se slijeva lokalni kontejnerski promet iz manjih kontejnerskih luka pomoću tzv. "feeder servisa" koji obavljaju manji kontejnerski brodovi. Tako je Lošinjska plovidba prije dvije godine uspostavila takvu liniju od Rijeke do prekrcajnih centara u talijanskoj luci Gioia Tauro i u Malti uz ticanje luka Ploče i Bar. Prve dvije godine ta je linija stvarala domaćem poduzeću gubitke koje je u interesu hrvatskih izvoznika i uvoznika djelomično pokrivala država. S porastom kontejnerskog prometa iz zemlje i srednjoeuropskog zaleđa taj će servis vjerojatno postati rentabilan.⁴³

Kapacitet domaće teretne mornarice smanjio se od 2.5 mln BRT 1990. na nešto manje od 2 mln BRT 1998., ali se povećao broj putničkih brodova i trajekata (od 59 na 86) i broj putničkih mjesta na njima (od 17900 na 24600) i to pretežno u obalnoj plovidbi. Dva najveća broderska poduzeća - Tankerska plovidba Zadar i Atlantska plovidba Dubrovnik postupno se konsolidiraju. Osnovano je novo poduzeće "Uljanik plovidba" u Puli i Jadranski pomorski servis u Rijeci koji obavlja obalni prijevoz naftnih derivata.

Putničko brodarstvo obavlja obalni i otočni prijevoz putnika i turista, a sastoji se od tri društva (Jadrolinija Rijeka, Rapska plovidba Rab i Atlas Dubrovnik) i većeg broja privatnih vlasnika manjih brodova. Putnička mornarica ima zastarjele brodove, većinom starije od 25 godina. Javno poduzeće "Jadrolinija" je krajem 1999. posjedovalo 47 brodova, među kojima je pet velikih trajekata za dužobalne međunarodne linije, a ostatak čine manji trajekti za prijevoz između kopna i otoka. Poduzeće dobiva državnu dotaciju za pokriće troškova, a država sufinancira nabavu novih brodova i trajekata u domaćim brodogradilištima.²³

U toku 1999. i 2000. god. poboljšava se stanje na svjetskom pomorskom tržištu, što se očituje u blagom porastu vozarina i početnom oživljavanju pomorskog tržišta. No, porast cijene nafte sredinom 2000. god. nepovoljno utječe na poslovanje brodara u svijetu i Hrvatskoj. Stoga je prijeko potrebno, dugoročnom strategijom budućeg razvoja hrvatskog brodarstva, utvrditi nacionalne interese u dimenzioniranju i strukturi hrvatske trgovačke mornarice i pronaći adekvatne modele za njeno samofinanciranje na zdravim tržišnim temeljima.

3.2.3. *Morske luke*

Morske luke su organizirana zbirna mjesta - čvorišta za pretovar tereta iz kopnenih prometnih sredstava u morske brodove i obratno. One imaju značajne

narodnogospodarske funkcije (prometnu, trgovinsku i industrijsku), a obavljanjem raznih lučkih usluga pozitivno utječu na razvoj lokalnog gospodarstva. U pomorskim zemljama razvio se manji broj međunarodnih i veći broj lokalnih luka, a na velikim prometnim punktovima svjetske trgovine djeluju velike međunarodne luke s prometom od 80 do 280 mln t raznog tereta (Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Kiba, Houston, Jokohama, Nagoja, Singapur, Hong Kong, Vancouver i Turabao).

Veličina prometa u morskim lukama zavisi od njihova geoprometnog položaja, prostranstva njihova gravitacijskog područja, veličine lučkih kapaciteta, infrastrukture i suprastrukture, broja linijskih servisa, organizacije rada u luci i stručnosti lučkog osoblja. Posljednjih 30 godina znatno se razvio kontejnerski promet i velik broj specijaliziranih terminala u lukama za razne vrste tereta. Konačno, u njima se naglo proširio informatički sustav poslovanja, a sve više se provodi privatizacija terminala pa i čitavih luka.

Posljednjih 50 godina postignut je velik tehnički i organizacijski napredak u svjetskim lukama koje su zbog stalnog rasta međunarodnog pomorskog prometa proširile svoje kapacitete i ukupni promet. Naprotiv, hrvatske luke u tom razdoblju znatno su zaostajale za razvojem luka razvijenih zemalja. One su poslije II. svjetskog rata bile obnovljene i proširene, njihov se promet povećavao usporedno s rastom vanjske trgovine bivše Jugoslavije i tranzita srednjoeuropskih zemalja, a ograničavala ga je izgradnja novih luka u Kopru i Baru, nedovoljna pomorska orijentacija zemlje te nedostatak modernih kopnenih prometnica između luka i kopnenog zaleđa. Osim toga, njihova tehničko-tehnološka opremljenost je zaostajala, pa su im konkurirale druge jugoslavenske, zatim talijanske i sjevernoeuropske luke.¹⁵

Najveći promet zadržala je riječka luka, mnogo manji luke Ploče i Split, a najmanje luke Pula, Zadar, Šibenik i Dubrovnik. U tom prometu prevladavao je međunarodni promet s tranzitom, odnosno rasuti i generalni teret, a bitno se povećao mehanizirani način manipulacije prema ručnom. Povećani promet pridonio je povećanju deviznog priljeva, dopunskih lučkih usluga, a i broja zaposlenih. Izgradnjom Jadranskog naftovoda povećao se promet naftom riječke luke.

Poslije osamostaljenja Hrvatske, lučki promet znatno se smanjio zbog rata, tranzicije i smanjenja ukupne ekonomske aktivnosti. Taj promet iznosio je 2000. god. oko 50% prometa 1990.; u njemu se radikalno smanjio izvoz i uvoz, a nešto manje i tranzit. Tokom ratnog sukoba riječka je luka bila preuzela veći dio prometa ostalih hrvatskih luka koje su bile gotovo prestale obavljati normalni promet. No, najveći dio lučkog prometa skrenuo je u luke Kopar i Trst. Raspadom bivše Jugoslavije znatno se suzilo tržište lučkih usluga, a promjenama u Mađarskoj, Češkoj i Slovačkoj smanjio se obujam njihove međunarodne razmjene i tranzita preko riječke luke. Zbog zastarjelosti kopnenih prometnica prema gravitacijskom zaleđu, zbog zastarjelosti lučkih kapaciteta i vrlo malih investicija u njihovu modernizaciju te zbog smanjenja linijskih veza sa svijetom hrvatske su luke ne samo izgubile svoju konkurentnu poziciju nego je i otežana njihova normalizacija poslovanja pa su se povećavali njihovi

gubici i otkazi radnicima.

Posljednjih godina korištenje lučkih kapaciteta iznosilo je oko 22%, domaći promet čak se smanjio prema tranzitu iz srednjoeuropskih zemalja. Najveći je tranzitni promet u luci Rijeka, a mnogo manji u luci Ploče, kroz koju najviše prolaze tereti za međunarodne zaštitne snage u Bosni i Hercegovini.²¹

Prema Zakonu o morskim lukama formirane su lučke uprave koje preuzimaju upravljanje i ulaganja u lučku infrastrukturu i suprastrukturu, dok operativne poslove zadržavaju lučka poduzeća koja se pretvaraju u trgovačka društva. Lučka uprava na temelju javnog natječaja daje koncesiju za obavljanje lučke djelatnosti trgovačkom društvu u luci uz određene uvjete. Time je u lukama uveden dvojni pravni režim: lučka uprava ubire lučke pristojbe i naknadu za peljarenje, dok trgovačko društvo pokriva svoje troškove naknadama za izvršene lučke usluge. Zbog toga se u lukama stvaraju antagonizmi i sukobi između ta dva subjekta i odgađa modernizacija lučke infrastrukture.

Slobodne zone u većini luka nisu postigle očekivane rezultate, zbog nedovoljnih povlastica, nesnalažljivosti menadžerske strukture i neadekvatne organizacije njihova rada. Luke su ih uglavnom tretirale kao svoju sporednu djelatnost vezanu za pretovar, iako su one i po zakonu vanjskotrgovinska djelatnost od šireg nacionalnog interesa.³⁹

Tehničko-tehnološko i organizacijsko zaostajanje za lukama razvijenih zemalja, sporost lučkih manipulacija, minorna ulaganja u modernizaciju lučkih kapaciteta i njihovo slabo održavanje znatno su smanjili privlačnost i konkurentnu sposobnost hrvatskih luka.

Male luke i lučice najvećim su dijelom zanemarene i zapuštene, služe lokalnim potrebama prometa i stanovništva, a nisu dovoljno komercijalno i turistički valorizirane. Njihovim uređenjem i većom aktivizacijom olakšao bi se promet roba i putnika između obale i otoka te između samih otoka, a i povećao bi se prihvat malih plovnih jedinica turista nautičara.²⁴

Turističke luke (marine) razvile su se u razdoblju 1980-1990; 1990. broj marina iznosio je 35, broj vezova 8.870, a koristilo ih je 155.000 plovila sa 226.000 osoba. Neke od njih su stradale u ratu, ali su posljednjih godina obnovljene i proširene te privlače sve veći broj nautičara.

3.2.4. *Morsko ribarstvo*

Morsko ribarstvo važan je izvor zdrave hrane bogate bjelančevinama, ono zapošljava znatan dio stanovništva otoka i priobalja pomorskih zemalja, daje sirovine riboprerađivačkoj industriji, a izvozom ribe donosi devizne prihode. Od prijašnje, pretežno obrtničke priobalne djelatnosti ono je u novije doba preraslo primjenom velikih brodova i efikasnih mreža u industrijsko i oceansko ribarstvo. Zato se svjetski ulov ribe znatno povećao poslije II. svjetskog rata (od 17.6 mln t 1950. na 73.6 mln t 1996.). Glavni ulovni bazeni su Tihi i Atlantski ocean. Zbog pretjerana ulova došlo je u pojedinim dijelovima oceana do prelova i ugrožavanja pojedinih vrsta, pa su

sklopljeni mnogi regionalni sporazumi o zaštiti pojedinih vrsta i o ograničavanju ulova u pojedinim bazenima oceana.³²

Morsko ribarstvo u Hrvatskoj je od davnina bilo dopunska djelatnost stanovništva otoka i priobalja. Prvi pisani spomen o hrvatskom ribarstvu potječe od kraja 10. stoljeća (uvala Telašćica na Dugom otoku), a posebne norme o obavljanju ribolova i prodaji ribe najšire su određene u Statutu grada i otoka Korčule. Vlasnici ribarskih brodova i mreža su kroz mnoga stoljeća organizirali ribarske družine za ljetni ulov plave ribe. U 20. stoljeću znatno se razvio komercijalni ribolov zahvaljujući uvođenju većih motornih brodova i modernih tehnologija ulova. Jadransko more je relativno siromašno ribljim naseobinama, ali zato raspolaže velikim brojem ribljih vrsta. Najviše se lovi mala plava riba (srdela, papalina i incun), mnogo manje tuna i skuša, a najmanje ostala riba, mekušci, rakovi i školjke.

U razdoblju međuratne i poslijeratne Jugoslavije hrvatsko se ribarstvo sporo razvijalo: malo se ulagalo u ribolovna sredstva, radni uvjeti ribara bili su nepovoljni i socijalna zaštita minimalna, tehnologija ulova sporo se poboljšavala, a i potrošnja ribe bila je vrlo niska (1.5-2 kg godišnje). Riboprerađivačka industrija bila je slabo razvijena. Poslije II. svjetskog rata forsirao se društveni sektor ribarstva a potiskivao privatni. U nekoliko desetljeća izgrađena je značajna ribarska flota i veći broj tvornica za preradu ribe, uvedene su moderne mreže i suvremena tehnologija ulova. Povećao se ukupni ulov ribe, izvoz svježe i prerađene ribe, ali i uvoz ribe za potrebe novih prerađivačkih pogona. Najveći ulov ostvaren je 1987. (48800 t), a onda se počeo smanjivati.⁴³

Poslije osamostaljenja Hrvatske morsko ribarstvo zapada u stanje recesije i to ne samo zbog rata, tranzicije i opće krize gospodarstva nego i zbog zastarjelosti ribarskih brodova, visokih troškova ulova i relativno niskih cijena. Smanjio se broj brodova i čamaca, broj mreža, ukupan broj zaposlenih i ukupan ulov. Porastao je broj sportskih i individualnih ribara za osobne potrebe, što se izrodilo u pustošenje morskih naselja ribe i u nelojalnu konkurenciju gospodarskom ribolovu.

I u samostalnoj Hrvatskoj morsko ribarstvo ostalo je opterećeno mnogim problemima i teškim financijskim stanjem: morska je flota znatno zastarjela, mnoga riblja naselja već su devastirana, slabi su ulovi, visoki troškovi ulova, ne postoji organizirano tržište, skromna je potrošnja ribe, nedovoljna briga države, a i nije postojala strategija njegova dugoročnog razvoja. Prošle godine uvedena je stimulativna (niža) cijena goriva ("plava nafta") koja će pogodovati većim kočarima, no time se ne rješavaju bitni problemi ribarstva. Veća orijentacija ribolova na otvoreno more može dovesti do manjeg rasta ulova, ali su i tu mogućnosti ograničene zbog prisustva i konkurencije talijanskih ribara. Vraćanje srdele posljednjih godina, osobito na sjevernom dijelu Jadrana, poboljšalo je ukupni ulov samo privremeno.⁷

Za gospodarski ribolov registrirana su 2000. god. 2.482 plovila, ali je njihov ulov po brodu mnogo manji nego u razvijenim morskim zemljama. Godišnju dozvolu za sportski ribolov imalo je oko 27.000 športskih ribolovaca, a dozvolu

do 30 dana oko 40.000 turista. Sve to otežava obnovu ribljeg fonda u unutrašnjem moru.

Stalno povećanje potražnje za ribom i ograničeni ulov u Jadranu ponukali su stanovništvo otoka na umjetni uzgoj ribe u kavezima (marikultura) koji se u posljednjih 15 godina znatno povećao. U Hrvatskoj danas ima 33 uzgajališta bijele ribe, od kojih su 22 smještena na otocima i četiri na Pelješcu. Pet uzgajališta tuna smješteno je, također, na otocima. U akvatoriju Malostonskog zaljeva uzgajaju se školjke još iz rimskog doba i za vrijeme Dubrovačke republike; taj uzgoj je 1990. dostigao 3.500 t dagnji. Od bijele ribe uzgajaju se lubeni i podlanice zatim tuna i lososi. Prošle godine (2000.) u ribljim farmama proizvedeno je oko 2.500 t bijele ribe, gotovo 1.200 t tuna, 2.100 t dagnji i oko 1.5 mln komada kamenica.³³

Marikulturni uzgoj ribe vrlo je izgledna djelatnost koja može pridonijeti oživljavanju poduzetništva i povećanju zaposlenosti na otocima, povećanju izvoza i novčanih prihoda stanovništva. Država daje stimulaciju uzgajivačima po kilogramu proizvedene ribe. Marikultura pridonosi i poboljšanju opskrbe turista zdravom hranom. Znatan dio uzgojene tune izvozi se u Japan po vrlo povoljnim cijenama, no proizvodnja tune ograničena je međunarodnim kvotama. Konačno, granice razvoju marikulture određuje stupanj degradacije morskog okoliša.

3.2.5. Iskorištavanje mineralnih resursa

More i podmorje obiluju mnogim mineralnim bogatstvom koje se samo djelomično iskorištava. Intenzivna geološka i oceanološka istraživanja mora i oceana poslije II. svjetskog rata otkrila su goleme količine minerala koji po količinama, kvaliteti i dostupnosti mogu konkurirati kopnenim ležištima. Mineralni resursi najviše su zastupljeni na morskom dnu i u podmorju kontinentske orubine; razlikuju se mineralni resursi podmorskih stijena koji se vade podmorskim rudarenjem, i mineralizirani talozi morskog dna koji se dobivaju bageriranjem. Po drugoj podjeli ti se resursi dijele na resurse kontinentske orubine ili priobalnog podmorja, resurse dubokog morskog dna i na resurse u morskoj vodi s mehaničkom snagom mora.

U stijenama kontinentske orubine najvažniji minerali su nafta, plin i ugljen, zatim željezna rudača, evaporiti, kositrena rudača, šeliti, bakar, nikal, soli i sumpor. U podmorju kontinentskih šelfova nataloženi su mineralni talozi (metalni i nemetalni), a u dubokom morskom dnu (izvan kontinentske orubine i u oceanima) nalaze se razni mineralni talozi u mulju i blatu ili u obliku metalonosnih grumena, u kojima je najviše mangana, nikla, bakra i kobalta, a mnogo manje drugih metala.

U morskoj vodi najviše je obične vode (96.5%) za piće i gospodarske namjene, a iz mora se izvlači postupkom desalinizacije. U moru ima i desetak mineralnih sastojaka (kloridi, sulfati, natrij, magnezij, bromidi i sl.). Iz njega se najviše vadi morska sol, magnezij, brom, natrij, kalij i denterij.

Morska gibanja sadrže vrlo veliku mehaničku snagu u više oblika: snaga plime i oseke, snaga velikih oceanskih struja, snaga površinskih valova uz obalu, termalna snaga oceana koju morska voda upija od sunčeve topline, geotermalna snaga uzduž srednjeoceanskih hrptova i vulkanskih prodora te fotosinteza morskih biljaka. Komercijalno iskorištavanje te silne energije još je tek u začetku zbog visokih troškova za instalirane uređaje.

Mineralni resursi **Jadranskog mora** i osobito njegova podmorja nisu dovoljno istraženi. Na njegovu dnu otvorenog mora nalaze se kameniti, pjeskoviti i muljeviti talozi, koji su različito raspoređeni: na području sjevernog Jadrana morsko dno je pokriveno pijeskom uz primjese glinasto-ilovastih tvari, u podmorju srednjeg Jadrana zastupljena je pretežno glina i ilovača, a dno južnog Jadrana pokriveno je glinasto-ilovastom tvari i duboke kotline talozima plavog mulja od čestica gline. U priobalnom kanalskom području kanali sjevernoistočnog i srednjeg Jadrana prekriveni su glinasto-ilovastim talozima, kanali kvarnerskih otoka i istarskog poluotoka sitnozrnatim pijeskom, a neki kanali srednjeg Jadrana krupnozrnatim pješćanim nanosima.

U tim talozima najviše su rasprostranjeni ovi minerali: vapnenac i dolomiti, glaukonit, muskovit i liporit (vulkanski kremeniti pijesak) koji su raspoređeni u pojedinim predjelima Jadrana. Istraživanja podmorskih ležišta nafte i plina, započeta 70-ih godina, na području od sjevernog Jadrana do Zadra, otkrila su tri naftonosna polja zapadno od Pule (Ivana, Ila i na morskoj granici s Italijom), u području Mljeta, Palagruže i Jabuke tragove plina i ispred Istarske obale znatne količine plina. Istraživanja ležišta nafte i plina se nastavljaju, ali s manjim intenzitetom.

Eksploatacija mineralnih resursa Jadrana i njegova podmorja vrlo je ograničena: tradicionalno se vade određene količine pijeska i šljunka, kuhinjska sol, a odnedavno je započela i eksploatacija nafte i plina.

Deblje naslage **vapnenog pijeska** na morskom dnu nalaze se na svim područjima istočnog Jadrana: na zapadnoj obali Istre sa središtem u Medulinskom zaljevu, uz kvarnerske otoke, u Bakarskom zaljevu, između Nina i Privlake te između Omiša i Dugog rata. Pijesak eolskog porijekla nalazi se na otoku Susku i u uvalama Mljeta, a pijesak eruptivnog porijekla uz obalu otoka Brusnik i Vis. **Šljunka** ima u većini zaklonjenih uvala i otoka okrenutih prema otvorenom moru.³¹

Morski pijesak i šljunak prije se vadio u većim količinama za potrebe građevinarstva i to za izradu žbuke i betona te za nasipavanje cesta, no poslije 1965. prijelazom na korištenje drobljenog kamena vađenje pijeska i šljunka smanjilo se na oko 30.000 m³, i to za potrebe lokalne privatne gradnje na obalnom pojasu. Najveća je proizvodnja u području Omiša, Nina i Privlake. No ta bi se proizvodnja mogla znatno povećati u sklopu malog poduzetništva, ali uz kontrolu priobalnih općina i u granicama ekološki održivog razvoja.

Kuhinjska sol proizvodi se prirodnim isparavanjem morske vode u solanama gotovo u svim pomorskim zemljama umjerenog pojasa. Ta proizvodnja se povećala od oko 10 mln t krajem 19. stoljeća na 186 mln t 1998. Glavni proizvođači su SAD,

Kina, Rusija, Njemačka, Kanada, Indija, Australija, Meksiko i Francuska.

Kuhinjska sol proizvodi se na hrvatskoj obali od davnina za potrebe lokalnog stanovništva. Danas su aktivne tri solane (Pag, Nin i Ston) u kojima se proizvede oko 25.000 t soli ili 5.5 kg po stanovniku. Time se podmiruje samo 30% domaćih potreba, pa se uvoze znatne količine (do 120.000 t) soli za potrebe industrije i za zimsko posipanje zaleđenih cesta. Zbog nižih cijena uvezene soli ugrožen je i sam opstanak domaćih solana, koje su, inače, opterećene visokim društvenim obvezama i posluju na granici rentabilnosti ili s gubicima, pa im je potrebna državna subvencija.⁴³

Iskorištavanje **nafte i plina** tek je u začetku. Dok se ne izgrade podmorski plinovod i kopneni plinovod radi plinifikacije Istre i riječkog područja, plin iz podmorja ispred Pule počeo se nedavno iskorištavati po posebnom sporazumu između INA-e Zagreb i talijanske firme ENI o zajedničkom iskorištavanju tog plina koji se zasad odvodi u Italiju.

Pitka voda iz Jadrana može se dobivati desalinizacijom i kaptažom morskih vrućica koje se nalaze u obalnom pojasu od Istre do Dubrovnika.¹³ Desalinizacija morske vode još je u pokusnoj fazi, a kaptaža zahtijeva velike investicije. Premda se voda iz mora još uvijek ne iskorištava, oba izvora su veliko prirodno bogatstvo koje će se otkrivanjem tehnološkog postupka za njegovo industrijsko iskorištavanje moći u budućnosti izdašno eksploatirati.

3.2.6. *Primorski turizam*

Primorski turizam vrlo je vitalna grana pomorskog gospodarstva koja komercijalno valorizira prirodne blagodati morske obale i otoka masovnim privlačenjem domaćih i stranih gostiju ostvarujući znatan porast bruto društvenog proizvoda i deviznog priljeva. On se u svijetu naglo povećavao poslije II. svjetskog rata i tako postao moderni pokret, civilizacijska potreba i predmet posebne brige svih država s obzirom da multiplikativno djeluje na razvoj ostalih grana narodnog gospodarstva.

Ekonomske funkcije turizma su mnogostruke: on potiče brži gospodarski razvoj pojedinih država i njihovih regija, omogućuje valorizaciju prirodnih privlačnosti i kulturno-povijesne baštine, pridonosi porastu zaposlenosti i životnog standarda stanovništva, povećanju dohotka, deviznih prihoda i prihoda proračuna države i lokalnih zajednica, boljem korištenju prostora i općem aktiviranju gospodarstva manje razvijenih krajeva. Turizam ima i mnoge vanekonomske funkcije: zdravstvenu, rekreativno-zabavnu, kulturnu, socijalnu, odgojno-obrazovnu i političku.

Glavna obilježja turizma kao gospodarske djelatnosti su ova: česte promjene turističke potražnje i ponude, formiranje turističkih destinacija s kompleksnom strukturom ponude, sezonski karakter (ljetni i zimski turizam), velika osjetljivost na promjene dohotka i cijena te na političke i ekonomske poremećaje, negativni utjecaj

na okoliš (onečišćenje i buka, prometna zakrčenost, degradacija prostora, divlja izgradnja, porast kriminala), velika opterećenost infrastrukture, ugrožavanje domaćih običaja i folklornih vrijednosti, raznovrsnost oblika turističkog prometa (masovni i elitni, stacionarni i mobilni, zdravstveno-rekreativni, tranzitni, nautički, seoski, lovni, kongresni i vjerski turizam).²³

Hrvatski turizam počeo se brže razvijati tijekom 60-ih godina poslije prvog vala industrijalizacije i dostigao je vrhunac krajem 80-ih godina. U tom su razdoblju izgrađeni mnogi hoteli, ugostiteljski objekti, kampovi i drugi pomoćni smještajni kapaciteti, poboljšana je prometna i komunalna infrastruktura, povećana zaposlenost i dohodak u primorskim krajevima te devizni priljev od stranih turista koji je pridonio uravnoteženju platne bilance.

Poslije osamostaljenja Hrvatske došlo je do recesije i krize u turizmu koja se protegla sve do 2000. god. kada se počeo oporavljati. Višegodišnje ratno razdoblje i politički poremećaji negativno su se odrazili na turistički promet, prihvat velikog broja prognanika i izbjeglica u hotelima primorskih krajeva znatno je smanjio mogućnost njihova komercijalnog iskorištavanja, tranzicijske teškoće i privatizacija jednog dijela hotela poremetili su njihovo normalno poslovanje, a izostanak investicija pridonio je njihovu tehnološkom zastarijevanju. Smanjili su se turistički kapaciteti, broj zaposlenih i ukupni promet.

Hrvatska, kao sredozemna zemlja, ima vrlo povoljne prirodne i izvedene uvjete za razvoj svih vrsta turizma: vrlo razvedenu jadransku obalu s mnogo otoka, s blagom klimom i čistim morem, bogatu historijsku i kulturnu baštinu, blizinu emitivnih europskih zemalja, gostoljubivo stanovništvo, školovan turističko-ugostiteljski kadar i znatno razvijene smještajne kapacitete. Glavna tri primorska turistička područja su: Istra i Kvarner s otocima, srednja Dalmacija sa zadarskim, šibenskim i splitskim otocima te južna Dalmacija sa svojim otocima. Turizam nesporno ulazi u strateške razvojne pravce Hrvatske.

U Hrvatskoj je kroz dulje razdoblje prevladavao ljetni, masovni i stacionarni turizam, a krajem 80-ih godina naglo se počeo širiti nautički turizam. Osim njega, razvijao se i športski, zdravstveno-rekreacijski, kongresni i ruralni turizam. Posljednjih godina postupno se obnavljaju devastirani hotelski kapaciteti i provodi nova kategorizacija smještajnih objekata prema vrlo strogim kriterijima.

Hrvatska je posljednjih 10 godina izgubila sliku solidne turističke zemlje ali će je moći relativno brzo vratiti znatnim financijskim naporima i organizacijskim poboljšanjima uz zadržavanje konkurentnih cijena. Modernizacija zastarjelih i često nefunkcionalnih hotelskih i drugih receptivnih kapaciteta te revitalizacija ostalih segmenata turističke ponude zahtijeva znatna investicijska sredstva koja bi trebale osigurati domaće banke i strani investitori u skladu s općom strategijom razvoja Hrvatske i strategijom razvoja turizma.⁹

3.2.7. Ostale pomorske djelatnosti

Pomorsko gospodarstvo obuhvaća još neke gospodarske djelatnosti vezane uz korištenje mora i to primorska poljoprivreda, pomorsko građevinarstvo i mnoge pomorsko-uslužne djelatnosti.

Primorska poljoprivreda razvijena je u priobalnom pojasu i na otocima. Ona u Hrvatskoj ima posebno značenje za podmirenje osnovnih prehrambenih potreba obalnog stanovništva i turista, a samo manji broj komercijalnih gospodarstava radi za šira tržišta, pa i za izvoz (svježe povrće, južno voće, vino, ulje, cvijeće i sl.). Hrvatska, kao i ostale mediteranske zemlje, razvijaju tradicionalnu poljoprivrednu proizvodnju, u kojoj prevladava vinova loza, mediteranske kulture (masline, agrumi, smokva, badem, rogač, šipak i sl.), povrće i voće, ljekovito bilje te sitna stoka.

Povoljni klimatski uvjeti (veća insolacija, blaže zime, proljetne kiše) omogućuju duže vegetacijsko razdoblje, ranije sazrijevanje povrća, voća i grožđa te njihov plasman na kontinentalnom tržištu, a i zimsku proizvodnju u zaštićenim prostorima (staklenici, plastenici). No usitnjenost parcela u seljačkim gospodarstvima, česte ljetne suše i pomanjkanje vode za zalijevanje kultura ograničavaju poljoprivredne prinose i ukupnu proizvodnju. Stoga se, za prehranu stanovništva i turista, uvoze iz kopnenih područja žitarice, meso i mlijeko, ulje i šećer, voće i povrće.

Stalno napuštanje poljoprivrede i prijelaz mladeži u druga zanimanja, male investicije u modernizaciju poljoprivrede, mali novčani prihodi od svaštarske proizvodnje te nedovoljne stimulacije države bitno su pridonijeli zanemarivanju i smanjenju te proizvodnje.

Pomorsko građevinarstvo obuhvaća gradnju morskih luka, svjetionika, nad-morskih mostova, podmorskih kablova, naftovoda i plinovoda te bageriranje luka. Ono koristi građevne materijale otporne na morsku koroziju i podvodne pritiske, a radovi se obavljaju u otežanim uvjetima utjecaja mora, vjetrova i hladnoće.

Hrvatsko građevinarstvo je u razdoblju 1950-1990. imalo nekoliko građevinskih poduzeća za pomorske gradnje koja su ne samo rekonstruirala, popravljala ili gradila neke domaće luke nego su neka od njih (npr. Pomgrad Split) gradila pomorske objekte u Siriji, sjevernoafričkim zemljama, Iraku i Indiji, ali je njihova inozemna djelatnost poslije 1990. vrlo smanjena.

Pomorsko-lučke usluge vezane su za djelatnost morskog brodarstva i morskih luka. Takve usluge obavljaju se u lučkim gradovima, a neke i u kopnenim središtima. To su usluge pomorskih agencija, pomorske špedicije, pomorskog osiguranja, opskrbe brodova, bunkeriranja nafte, tegljenja brodova u lukama i kanalima, usluge kontrolnih poduzeća, poduzeća za dezinfekciju, pranje rublja i sl. Obujam njihove djelatnosti vrlo je velik u velikim svjetskim lukama. Te usluge razvile su se i u hrvatskim lukama. U posljednjih 10 godina osnovano je više privatnih društava, ali je zbog krize pomorstva njihova djelatnost veoma smanjena.

3.3. Pomorska politika

Pomorska politika je sastavni dio globalne ekonomske politike koji obuhvaća aktivan utjecaj države na razvoj i poslovanje pomorskog gospodarstva. Kako je to gospodarstvo dosta heterogeno i s malim dijelom sudjeluje u globalnim makroekonomskim veličinama (BDP, zaposlenost, investicije), u većini pomorskih zemalja ne provodi se neka globalna i jedinstvena pomorska politika koja bi stimulirala i usmjeravala razvoj cjelovitog pomorskog gospodarstva nego je ona više skup parcijalnih politika prema pojedinim granama pomorskog gospodarstva radi njihove zaštite i stimulacije u pojedinim fazama njihova razvoja, osobito u slučaju nepovoljnih utjecaja promjenjive tržišne konjunktore.

Takve parcijalne politike motivirane su već ustaljenim razlozima, kao što su ostvarenje nacionalnih ekonomskih i političkih interesa, protekcionistička zaštita "mladih" i perspektivnih pomorskih grana od inozemne konkurencije, prodor na nova ili šira tržišta radi povećanja međunarodne razmjene i deviznog priljeva i sl. Te politike najčešće se primjenjuju na morsko brodarstvo, luke i brodogradnju¹ a sastoje se od raznih oblika državnog pomaganja, stimulacije ili zaštite od međunarodne konkurencije.

No, te parcijalne politike u razvijenim pomorskim zemljama sve više ustupaju mjesto sintagmi tzv. pomorske orijentacije zemlje koja se izražava u strateškoj i dugoročnoj usmjerenosti čitavog narodnog gospodarstva i ekonomske politike na veće iskorištavanje pomorskog položaja, mora kao prirodnog resursa i prometnog medija te pomorskog gospodarstva kao sredstva gospodarske integracije zemlje i njenog uključivanja u svjetsku razmjenu i proces ekonomske globalizacije. Pokazalo se da državno pomaganje i zaštita pojedinih grana pomorskog gospodarstva nisu mogli očuvati europsku brodogradnju od korejske i japanske konkurencije, tradicionalno linijsko morsko brodarstvo od kontejnerske revolucije, zaostale morske luke od bježanja tereta u tehnički naprednije luke ili primorski turizam od nepovoljnih posljedica rata i ekonomskih kriza. Njihovo dugoročno unapređenje leži u sniženju troškova i u povećanju međunarodne konkurentnosti.

I pomorska politika i pomorska orijentacija imaju slične ciljeve i instrumente. Njihovi osnovni **ciljevi** su: ubrzanje održivog rasta svih grana pomorskog gospodarstva, osiguranje normalnog razvoja priobalnog pojasa i otoka, uključivanje ostalih gospodarskih grana u proizvodni i prometni proces pomorskih grana, jačanje multiplikativnog djelovanja pomorskih na ostale gospodarske grane, jačanje njihovih međunarodnih veza i njihovo zajedničko uključivanje u međunarodne ekonomske integracije i u proces ekonomske globalizacije u svijetu.

Instrumenti pomorske politike obuhvaćaju prije svega uobičajene instrumente ekonomske politike kojima se ublažavaju nepovoljni odnosi ili poremećajni efekti djelovanja slobodnog tržišta na narodno gospodarstvo (kreditne, porezne, monetarne i vanjskotrgovinske mjere) ali se često koriste i posebni instrumenti koji se primjenjuju

samo na pojedine grane pomorskog gospodarstva, kao što su subvencije ili povoljni zajmovi za modernizaciju ili proširenje brodogradnje, brodarstva, luka ribarstva ili turizma, stimuliranje brodarstva i turizma radi povećanja deviznog priljeva, kreditiranje pripreme turističke sezone, mjere zaštite morskog okoliša, modernizacija sustava obrazovanja pomorskih i turističkih stručnjaka, primjena sustava koncesija i upravljanja pomorskim dobrom radi unapređenja luka i lučica i sl.

U vrijeme međuratne i poslijeratne Jugoslavije pomorsko gospodarstvo Hrvatske nije se moglo normalno razvijati zbog nesređenih političkih i ekonomskih prilika, zbog nedovoljne pomorske orijentacije države i odsustva interesa domaćeg i stranog kapitala da se ulaže u nedovoljno profitabilne grane pomorskog gospodarstva.¹⁹ Ipak je u drugoj Jugoslaviji, nakon konfiskacije i nacionalizacije privatnih poduzeća, proces industrijalizacije bio zahvatio i neke grane pomorskog gospodarstva: modernizirana su i proširena veća brodogradilišta, izgrađene su mnoge industrije u pomorskim središtima i na nekim otocima, obnovljena je i znatno povećana trgovačka mornarica, izgrađena je Jadranska cesta i Jadranski naftovod i proširena ribarska flota, a od 1960. su izgrađeni znatni smještajni kapaciteti jadranskog turizma.

Glavni instrumenti unapređenja pomorskih grana bili su: stimuliranje izvoza brodova, a neko vrijeme i gradnje brodova za domaće brodare, stimuliranje deviznog priljeva morskog brodarstva i turizma, pomaganje morskog ribarstva povlaštenom cijenom goriva i poboljšanjem socijalnog osiguranja ribara, sufinanciranje izgradnje novih luka u Koprnu, Pločama i Baru i sl. Premda su pojedine grane pomorskog gospodarstva, inače, bile izložene dvostrukom režimu, tj. normama svjetskog tržišta i promjenljivim odredbama domaćeg gospodarskog sustava, ipak su sve grane pomorskog gospodarstva bile postigle u toku ⁴⁵ godina znatan napredak prema stanju u međuratnoj Jugoslaviji.

Poslije osamostaljenja Hrvatske bila je donesena Deklaracija i pomorskoj orijentaciji zemlje (1991.), ali su ratne prilike, teškoće tranzicije, veliko smanjenje investicija i opća kriza gospodarstva izazvali jaku depresiju svih grana pomorskog gospodarstva, pa je u tim uvjetima bilo otežano konstituiranje cjelovite pomorske politike. Država se ograničila na poduzimanje nekih palijativnih mjera za spašavanje i održanje mnogih poduzeća, npr. za saniranje većih brodogradilišta, za pripreme turističke sezone, za izgradnju znatnog broja brodova za domaće brodare i sl. Država je usvojila i neke sektorske strategije (turizma, agrara, prometa, razvoja otoka, prostornog uređenja i demografske obnove), u kojima se predviđao brži oporavak i razvoj pojedinih pomorskih grana, ali ona nije uspjela spriječiti odlazak tereta domaćih luka u ostale sjevernojadranske luke (Kopar, Trst i Veneciju), propast najvećeg broderskog poduzeća "Croatia Line" Rijeka i povratiti predratni obujam turističkog prometa ili omogućiti veći priljev stranih investicija u pojedine grane pomorskog gospodarstva.

Poslije promjene vlasti početkom 2000. god. nastavljena je politika stabilizacije i oporavka gospodarstva, a prioritet se daje uključivanju Hrvatske u Europsku uniju

i Atlantski savez i suradnji sa svjetskim financijskim i razvojnim organizacijama. Dovršena je sanacija brodogradilišta, podržava se putnička obalna plovidba i kontejnerska flota, pruža se pomoć ribarstvu i pripremi turističke sezone, ali se još nije pristupilo izradi konzistentne i cjelovite pomorske politike. Očekuje se da će skorašnje usvajanje strategije razvoja Hrvatske pružiti dugoročni okvir za konačnu pomorsku orijentaciju zemlje i utvrđivanje spomenute pomorske politike.

4. KONCEPCIJA DUGOROČNOG RAZVOJA

4.1. *Propulzivni i ograničavajući čimbenici razvoja*

Pri utvrđivanju koncepcije dugoročnog razvoja pomorskog gospodarstva Hrvatske treba uzeti u obzir dostignuti stupanj i tendencije njegova dosadašnjeg razvoja, ali je, isto tako, prijeko potrebno voditi računa i o svim važnijim pozitivnim i ograničavajućim čimbenicima koji će na njega bitno utjecati. Ocjena dosadašnjeg razvoja pruža indikativne naznake o propulzivnom karakteru pomorskog gospodarstva, o ostvarenju znatnog napretka u razdoblju do 1990. i njegovoj sposobnosti da uglavnom uspješno prati tendencije razvoja pomorskih grana u svijetu. No, kako budući razvoj ne mora ići istom linijom kao u prošlosti i kako je on znatno ovisan o općim političkim i ekonomskim tendencijama i kretanjima u zemlji i svijetu, buduće neizvjesnosti mogu se ublažiti iznošenjem više pretpostavki koje će određivati ta kretanja, bilo u pozitivnom ili negativnom pravcu.

Važniji pozitivni faktori budućeg razvoja pomorskog gospodarstva Hrvatske su ovi:

- 1) More, morsko bogatstvo i pomorski položaj Hrvatske kao izniman prirodni resurs određivat će i u budućnosti njenu gospodarsku i političku sudbinu, jer se stupanj njihova iskorištavanja može i mora još znatno povećati do granica održivog razvoja.
- 2) Svjetsko pomorsko gospodarstvo će nastaviti nešto ublaženiji rast svih pomorskih grana. Potreba zamjene starije flote, industrijalizacija zemalja u razvoju i stalno povećanje međunarodnog pomorskog prometa zahtijevat će porast gradnje brodova i promjene strukture svjetske flote u pravcu jačanja udjela sofisticiranih brodova. Predviđa se i značajan porast međunarodnog turizma i eksploatacije nafte, plina i mineralnih sirovina u oceanima. Sve će to pozitivno utjecati i na razvoj hrvatskog pomorskog gospodarstva.
- 3) Povećanje vanjske trgovine Hrvatske i s razvijenim zemljama i sa zemljama u razvoju, određeni porast tranzita i modernizacija prometnih putova prema srednjoeuropskim i balkanskim zemljama pridonijet će jačanju pomorskog gospodarstva Hrvatske.
- 4) Skorašnje aktiviranje gospodarskih djelatnosti i veća orijentacija na njihovo profitabilno poslovanje omogućit će veće financijske rezultate, veću štednju i

- veći interes stranih partnera za ulaganja u hrvatsko gospodarstvo pa i u pojedine pomorske grane, osobito u morske luke, pomorski turizam i marikulturu.
- 5) Saniranje i privatizacija državnih poduzeća u pojedinim granama pomorskog gospodarstva, sniženje poslovnih troškova i poboljšanje kvalitete proizvoda i usluga tih grana pridonijet će povećanju njihove međunarodne konkurentnosti i većem prodoru na strana tržišta.
 - 6) Usvajanje strategije razvoja gospodarstva Hrvatske za 21. stoljeće, a u sklopu nje i strategije pomorskog gospodarstva u uvjetima tržišnog gospodarenja zadržat će se ograničeni utjecaj države na pomorsko gospodarstvo i to u slučaju većih poremećaja na domaćem i svjetskom tržištu i u svladavanju privremenih teškoća tranzicije.
 - 7) Tradicionalno iskustvo priobalnog stanovništva u obavljanju pomorskih djelatnosti i stručnog pomorskog kadra, posebno menedžerskog, u prilagođavanju pojedinih pomorskih grana tehničkim, ekonomskim i političkim promjenama u svijetu velika je prednost koja će znatno pridonijeti pozitivnom poslovanju pa i daljoj ekspanziji tih grana.

Postoje i mnogi ograničavajući čimbenici daljeg razvoja pomorskog gospodarstva, od kojih se ističu: pomanjkanje investicijskog i obrtnog kapitala, nepovoljan devizni tečaj, odlazak znatnog broja radnika i stručnjaka na rad u razvijene zemlje, mala ulaganja u istraživanje i razvoj modernih tehnologija, jaka konkurencija pojedinih grana pomorskog gospodarstva u razvijenim zemljama na svjetskom pomorskom tržištu, česte konjunkturane fluktuacije, krize i recesije na tom tržištu, znatno tehničko-tehnološko zaostajanje pojedinih pomorskih grana zbog ratnih posljedica i dugog razdoblja dezinvestiranja u njima, i konačno, nedovoljna koordinacija i neusklađene kompetencije u javnom usmjeravanju pojedinih grana pomorskog gospodarstva u državnoj upravi (vladi i poglavarstvima županija, gradova i općina). Ublažavanje djelovanja tih čimbenika vrlo je složen i dugotrajan proces, koji traži veliku upornost i smišljeno djelovanje svih gospodarskih subjekata.

4.2. Konceptija razvoja pojedinih pomorskih djelatnosti

4.2.1. Brodogradnja

Hrvatska brodogradnja će se i dalje razvijati pod pritiskom oštre međunarodne konkurencije velikih brodograđevnih zemalja, osobito Koreje i Japana, a dijelom i nekih europskih zemalja, zatim pod utjecajem općih tendencija gibanja na svjetskom pomorskom tržištu, na kojem se uočavaju povoljniji uvjeti za dalji razvoj brodogradnje zbog potrebe zamjene dotrajalih brodova i ekspanzije nekih specifičnih tržišta, kao što su tekući i rasuti tereti, tržište prijevoza plina i unitiziranih tereta i, konačno, prema ekonomskim mogućnostima zemlje da stvori povoljne sistemske uvjete za njeno osposobljavanje za normalno i efikasno poslovanje u gradnji brodova za domaće i strane naručitelje.

Hrvatska brodogradnja je, i pored ograničenja i smanjenja brodograđevnih kapaciteta u Europi i SAD-u, uspjela zadržati svoje kapacitete i očuvati razinu kvalitete novih brodova unatoč tehnološkom zaostajanju, smanjenju broja radne snage i velikoj zaduženosti. Ona je već uglavnom prebrodila fazu sanacije uz državnu potporu, dobila nove domaće i strane narudžbe te tako ušla u fazu svoje revitalizacije.

Strategija budućeg razvoja hrvatske brodogradnje treba polaziti od činjenica da je to propulzivna industrijska grana koja multiplikativno djeluje na ostale gospodarske grane, da je to izvozno orijentirana industrija koja znatno utječe na aktiviranje platne bilance i da se ona, relativno brzo, može racionalnim tehnološkim i organizacijskim unapređenjem pretvoriti u profitabilnu djelatnost bez državnih subvencija. Prema tomu, ona nesporno ima karakter strateške industrijske grane koja bi se morala održati i razvijati u općem nacionalnom interesu.

U skladu s tom polaznom postavkom, koncepcija njenog daljeg razvoja obuhvaća ove bitne razvojno-političke i ekonomske elemente:²⁹

- Postojeći kapaciteti većih brodogradilišta omogućuju da svako od njih godišnje gradi po pet do deset novih brodova različitih namjena i veličina i da tako ostvare znatno veći godišnji prihod koji bi se mogao kretati u rasponu od 625 do 1.250 mln US dol. Pri tomu prednost treba dati gradnji sofisticiranih i skupljih brodova, kao što su tankeri za naftne derivate s tankovima od nerđajućeg čelika, veći brodovi za krstarenja, kontejnerski i Ro-Ro brodovi, i sl.

- Tehnološko zaostajanje brodogradilišta potrebno je postupno zaustaviti modernizacijom i inovacijama tehnološkog procesa i kompletiranjem opreme najmodernijim uređajima i instrumentima uz istodobno usavršavanje projekatana, menadžera i specijaliziranih radnika. U tu bi svrhu trebalo osigurati investicijska sredstva u iznosu od 10 mln dol. po većem brodogradilištu, ili ukupno do 2005. oko 250 mln dol. Ta bi se sredstva mogla osigurati iz domaćih izvora (50%) i na međunarodnom tržištu kapitala (50%).

- Organizaciju brodogradnje treba modernizirati, racionalizirati i informatički je bolje opsluživati. To se može postići serijskim načinom proizvodnje, boljim praćenjem troškova radnih grupa i uprave, jačanjem kooperacije s domaćim i inozemnim proizvođačima brodograđevne opreme i brodograđevnih materijala kao i s nekim brodogradilištima Zapadne i Istočne Europe i, konačno, organizacijskom edukacijom stručnih kadrova i menadžera tehničke i ekonomske struke.

- Prijeko je potrebno dijelom proširiti postojeću i izgraditi novu prateću industriju za brodograđevnu opremu i najfrekventnije brodograđevne materijale i to odgovarajuću strojogradnju i elektrostrojogradnju, brodograđevnu elektroniku i informatiku, zatim industriju kemijskih, drvnih, tekstilnih i metalnih materijala te specifične obrtničke usluge. To se može ubrzati stupanjem u kooperaciju i zajedničku proizvodnju s odgovarajućom industrijom razvijenih brodograđevnih zemalja.

- Brodogradilišta bi trebala više međusobno surađivati u tehničkom i komercijalnom

pogledu, naročito koordinacijom nabave opreme i prodaje brodova. Veći doprinos u tom pogledu očekuje se od zajedničkog društva Hrvatska brodogradnja. Ono bi trebalo pratiti gibanja na svjetskom pomorskom tržištu i olakšati domaćoj brodogradnji pristup na međunarodno tržište kapitala. Preporučljivo je i njegovo pristupanje u redovno članstvo Odbora brodograditelja pri OECD-u u Parizu.

- Remontna brodogradnja (Viktor Lenac) zadržat će važan položaj na Mediteranu proširenjem svoje djelatnosti na preinake većih i manjih brodova, izgradnju i popravke off-shore plovila, te na gradnju novih brodova. Nabavom velikog "Aframax" doka moći će prihvaćati veće tankere, kontejnerske brodove veće od 4.000 TEU i veće bulk carriere, a moći će obavljati i preinake velikih tankera u FPSO tankere. Rentabilnim poslovanjem i stečenim ugledom na financijskom tržištu kapitala neće imati većih problema u financiranju svoje djelatnosti.

- Mala brodogradilišta i remontni centri, smješteni uzduž obale i na otocima, moći će proširiti svoju proizvodnju, popravak i održavanje malih brodova i brodica u skladu s porastom potražnje lokalnog stanovništva, turizma i javnih potreba. Asortiman takvih brodova vrlo je širok: brodovi za priobalni prijevoz putnika i terete, ribarski brodovi, brodovi za razonodu i turističke svrhe, brodovi za javne potrebe (policija, carine, znanstvena istraživanja) i sl. Tehničku modernizaciju, specijalizaciju i poboljšanje proizvodnje malih brodogradilišta trebalo bi stimulirati poduzetničkim kreditima.

- Za financiranje gradnje novih brodova za domaće i inozemne brodare potrebno je pronaći i usvojiti trajnija sustavna rješenja (posebni bankarski krediti, financijski konzorciji, sudjelovanje osiguravajućih društava, posebni fondovi, banke inozemnih naručitelja, državne subvencije i garancije, stalno povećanje kratkotrajne imovine (obrnog kapitala) brodogradilišta i sl.)

- Konačno, razvoj brodogradnje bit će uspješniji ako se bude više oslanjala na kvalitetne i racionalne ustanove podrške: brodograđevne i druge tehničke i ekonomske fakultete te specijalizirane srednje stručne škole, institute, registre brodova, komercijalne banke, osiguravajuća društva i razne projektne organizacije. Odlaskom značajnog dijela stručnih kadrova iz brodogradnje potrebno je što prije obrazovati nove generacije stručnjaka koji će, ne samo nositi tehnički moderniju gradnju brodova nego i biti osposobljeni za praćenje i uvođenje novih tehnologija, za kvalitetno projektiranje novih tipova brodova, za poboljšanje informatičke podrške proizvodnje i za sustavno praćenje gibanja na međunarodnom pomorskom tržištu.

U ostvarenju takve koncepcije razvoja brodogradnje prijeko su potrebne određene mjere državne podrške koje bi stvarale normalne uvjete za njen rad na svjetskom tržištu (stimuliranje suvremenih tehnologija, izvoza brodova, ugradnje domaćih proizvoda i sl.).⁴⁰

4.2.2. *Morsko brodarstvo*

Dugoročni cilj hrvatskog morskog brodarstva je da poveća svoj udio u duž-obalnom, obalno-otočnom i međuotočnom prijevozu putnika, vozila i tereta kao i u međunarodnom prijevozu domaćih i tranzitnih tereta i tereta među stranim lukama radi povećanja prihoda, dobiti i deviznog priljeva te radi povećanja usmjerenosti hrvatskog gospodarstva na vanjsku trgovinu i korištenje jeftinog morskog prijevoza. U postizavanju tog cilja ono bi trebalo prebroditi krizu i zaostajanje uzrokovano ratom i tranzicijskim teškoćama i onda ponovo zauzeti mjesto važne prometne grane u povezivanju hrvatskog gospodarstva sa svjetskim tržištem.

Postojeći kapaciteti mornarice, iskusan pomorski i časnički kadar, kvalitetno obavljanje prijevoznih usluga te dobri izgledi na svjetskom pomorsko-prijevoznom tržištu sigurni su aduti koji opravdavaju što bržu obnovu i proširenje nacionalne mornarice, koja će biti sposobna prilagođavati se konjunkturalnim gibanjima na svjetskom pomorskom tržištu i specijalizirati se za prijevoz klasičnih i novih tereta u međunarodnom prometu uz maksimalno sniženje prijevoznih i lučkih troškova.

Koncepcija dugoročnog razvoja hrvatskog morskog brodarstva obuhvaća njegovu sanaciju i dalje jačanje te postupno rješavanje njegovih dugoročnih razvojnih problema.

Prije svega je potrebno zaustaviti smanjenje tonaže domaće mornarice i pogoršanje njene dobne strukture. Dotrajale brodove zamijeniti novima koji će se dijelom graditi u domaćim brodogradilištima, a dijelom nabavom na svjetskom tržištu. Financiranje gradnje brodova u domaćim brodogradilištima osigurati ne samo sredstvima brodarskih društava i domaćih banaka nego i sudjelovanjem uvozno-izvoznih industrija, vanjskotrgovinskih društava, osiguravajućih društava, iseljenika i hrvatskih građana uz određenu državnu podršku. S modernizacijom mornarice povećat će se njena profitabilnost i poboljšati kvaliteta njenih usluga pa će biti olakšano dalje povećanje njene tonaže.

Proces privatizacije brodarskih društava treba ubrzati i dovršiti i to prodajom većinskog paketa dionica jačim investitorima (stranim i domaćim) koji će osigurati dodatni kapital za njihovo saniranje i modernizaciju, uz zadržavanje manjeg udjela državne riznice u većim društvima prekomorske plovidbe i malih dioničara. To bi omogućilo da se brodarska društva osposobe za samostalno preuzimanje rizika na svjetskom pomorskom tržištu i za samostalno vođenje poslovne politike, bez stalne državne pomoći.

Uspostavljanjem stabilnog i svrsishodnog ekonomsko-političkog i institucionalnog sustava država može samo pridonijeti ubrzanom razvoju trgovačke mornarice i ostvarivanju njenih nacionalno-ekonomskih funkcija u unapređenju hrvatske međunarodne razmjene i tranzitnog prometa. Pružanjem povoljnih sustavnih uvjeta olakšat će se vraćanje hrvatske mornarice pod hrvatsku zastavu i jačanje njene konkurentne sposobnosti na svjetskom pomorskom tržištu.

Brodarska društva su dužna stalno poboljšavati svoju unutrašnju organizaciju, provoditi štednju i racionalizaciju svog poslovanja, snižavati troškove poslovanja, posebno u lukama, uz obvezno poštivanje normi o sigurnosti ljudi i imovine te o

zaštiti okoliša. Ona bi trebala stalno pratiti promjene u međunarodnom pomorskom prometu, u prijevoznj tehnologiji, u sustavu financiranja prijevoza i u informatizaciji poslovanja radi prilagođavanja zahtjevima svjetskog tržišta i poboljšanja kvalitete svojih usluga.

U svrhu proširenja gravitacijske zone domaćih luka i brodara na susjedne i srednjoeuropske zemlje te većeg privlačenja masovnih, kontejnerskih i tranzitnih tereta prijeko je potrebno modernizirati postojeće i izgraditi suvremene cestovne i željezničke mreže od domaćih luka prema bližem i daljem zaleđu. Država bi trebala pronaći i osigurati potrebna investicijska sredstva za tu svrhu iz stranih i domaćih izvora.³⁶

Dimenzioniranje brodskih kapaciteta za pojedine vrste prekomorske plovidbe treba načelno provoditi tako da se, prije svega, zadovolje potrebe domaće vanjske trgovine i tranzita te da prema mogućnostima ostvarivanja profitabilnog prijevoza između stranih luka sudjeluju u međunarodnim prijevozima radi povećanja ugleda hrvatske zastave.

Hrvatsko **slobodno brodarstvo** najvitalniji je dio morskog brodarstva iako je najviše podložno konjunkturalnim ciklusima svjetskog pomorskog tržišta. Ono bi i u budućnosti trebalo održavati optimalan odnos između spekulativnih i sigurnijih prijevoznih poslova, brinuti se o obnavljanju i modernizaciji svoje flote, povećavati kvalitetu svojih usluga i snižavati ukupne troškove. Zato ono nema potrebe za državnim subvencijama, ali bi trebalo uživati državnu zaštitu u slučaju narušavanja zdrave konkurencije od brodara kojima njihove države pružaju subvencije i porezne olakšice.¹¹

Svjetsko tržište **tankerskog broskog prostora** relativno je stabilno a vozarine ne pokazuju veće fluktuacije, unatoč promjenama cijena nafte. Hrvatski tankerski brodar - Tankerska plovidba Zadar stekao je solidne poslovne veze i iskustvo u prijevozu nafte za velike naftne kompanije i druge inozemne korisnike prijevoza, nabavio je posljednjih 10 godina nekoliko novih brodova, pa će se u narednom razdoblju moći razvijati u skladu sa svojom reproduktivnom snagom i zahtjevima tržišta. Prijevoz naftnih derivata uzduž hrvatske obale i za potrebe INA-e i dalje će obavljati manji tankerski brodovi, pretežno u privatnom vlasništvu.

Hrvatsko **linijsko brodarstvo** došlo je u krizu zbog usporene zamjene klasičnih brodova za generalni teret kontejnerskim i polukontejnerskim brodovima i neodgovornog zaduživanja lihvarskim kreditima, što je dovelo do stečaja najvećeg domaćeg brodarka "Croatia Line" i još nekoliko manjih brodara. Time je ne samo zadan težak udarac nekada snažnoj linijskoj floti nego su se bitno smanjili linijski servisi u domaćim lukama na štetu čitavog narodnog gospodarstva. Stoga bi, u skladu s tendencijama linijskog i kontejnerskog prometa u svijetu, trebalo pristupiti određenoj revitalizaciji linijskog brodarstva Hrvatske i to tako da se otvore i zadrže linije od općeg nacionalnog značenja, da se za potrebe vanjske trgovine i tranzita srednjoeuropskih zemalja zadrže linije iz domaćih luka za zapadni i istočni Mediteran i

da se zadrži feeder servis Lošinjske plovidbe za prijevoz prikupljenih kontejnera u kontejnerske luke Gioia Tauro i Malta. Tako bi se prevladao privremeni zastoj linijskog brodarstva i povećao promet domaćih luka. No, za održavanje tih linija država bi trebala određeno vrijeme pružati potrebnu subvenciju.

U **putničkom brodarstvu** najveći je prioritet obnova i modernizacija putničke flote zamjenom starih brodova novijima, a za brze dužobalne linije i za povezivanje udaljenih otoka s kopnom nabavom novih funkcionalnih brodova većih brzina. Obalni putnički promet i dalje će obavljati javno poduzeće Jadrolinija, uz državnu subvenciju i poboljšanje kvalitete njegovih usluga, ali će se uvoditi i privatni trajekti i manji brodovi na određenim linijama radi povećanja konkurencije i boljeg zadovoljenja potreba lokalnog stanovništva i turista. Radi unapređenja putničkog brodarstva potrebno je što prije urediti trajektna pristaništa, a u većim lukama putničke terminale.¹⁸

Kružno brodarstvo razvija se u svijetu posljednjih četvrt stoljeća visokim stopama rasta putnika (oko 10%), pa bi trebalo pristupiti revitalizaciji tog segmenta putničkog brodarstva ako se pronađu strateški partneri ili u suradnji s velikim društvima razvijenih zemalja. Tako bi se obogatila turistička ponuda i povećao promet putničkih luka.²²

Uspješnim ostvarenjem navedene koncepcije može se prognozirati dvostruki porast kapaciteta morskog brodarstva do 2015. god. i neto devizni prihod od 200 do 300 mln US dol.

4.2.3. *Morske luke*

Hrvatske morske luke će i u narednom razdoblju ostati zbirna čvorišta prometnog sustava za pretovar tereta iz kopnenih prometnih sredstava u morske brodove i obratno te akceleratori prometnih tokova i razvoja mnogih gospodarskih djelatnosti. Njihov izlazak iz krize u koju su zapale zbog rata, tranzicijskih preobražaja i sužavanja gravitacijskih područja moći će se postići njihovom tehničko-tehnološkom modernizacijom i privlačenjem tereta iz područja srednje, istočne i dijelom zapadne Europe. Da bi lučki promet dostigao onaj iz 1990. i poslije toga ga i premašio, potrebni su mnogi tehnički i organizacijski zahvati, velika investicijska sredstva i smišljena lučka politika države.

Budući razvoj hrvatskih morskih luka bit će uvjetovan mnogim političkim, ekonomskim i tehničkim promjenama u Europi i svijetu, veličinom vanjskotrgovinskog prometa Hrvatske i zemalja njihova gravitacijskog područja, stupnjem modernizacije lučkih kapaciteta te željezničkih i cestovnih pravaca od luka do njihova zaleđa i, konačno, poslovnom i organizacijskom sposobnošću menadžerskog kadra u lukama. Pri tomu bi luke trebale slijediti tendencije razvoja i posebno tehničko-tehnološke inovacije razvijenih luka u svijetu, uspostaviti veću i bolju međusobnu

suradnju pa i suradnju s konkurentnim lukama susjednih zemalja, a i brže se uključivati u kontejnerizaciju prometa i moderni proces integralnog prometa.

U izgradnji lučkog sustava Hrvatske trebalo bi profilirati karakter pojedinih luka u sklopu triju geografskih skupina (luke sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana) na pretežno teretne i pretežno putničke luke. Tako bi se luke Rijeka i Ploče trebale razvijati kao glavne hrvatske međunarodne teretne luke koje će apsorbirati najveći dio vanjskotrgovinskog i tranzitnog tereta, dok će se Sjeverna luka Split i luka Šibenik ograničiti na terete svoje industrije i prirodnog zaleđa. Sve veći promet domaćih putnika, turista i njihovih vozila nameću potrebu uređenja modernih putničkih luka u Rijeci, Zadru, trajektnoj luci Split i u Dubrovniku.¹⁷

Revitalizacija morskih luka provodila bi se u dvije faze: u prvoj fazi, koja će trajati pet do sedam godina, treba osigurati modernizaciju lučkih kapaciteta i dostići lučki promet ostvaren 1990. godine, a u drugoj će se fazi voditi oštra borba za podizanje kvalitete usluga i postizanje međunarodne konkurentnosti domaćih luka te za dalje povećanje lučkog prometa.

U prvoj fazi treba, prije svega, obnoviti, modernizirati i proširiti lučku infrastrukturu i prekrajnu opremu, provesti mnoge tehničke i organizacijske poboljšice te dotjerati stare i izgraditi neke nove terminale. To će zahtijevati veće ili manje zahvate u svim lukama od kojih se navode samo najvažniji.²⁴

U riječkoj luci treba sanirati i rekonstruirati više lukobrana i terminala, povećati kapacitet silosa za žitarice i izgraditi skladište za soju, preseliti rasute terete iz Sušaka i Rijeke u Bakar te proširiti, bolje opremiti i modernizirati kontejnerski i Ro-Ro terminal. Nadalje bi se izgradio terminal za generalne terete u zapadnom dijelu bazena luke Rijeka, preselila manipulacija drvom iz Sušaka na zapadni dio riječkog bazena, a posebno bi se uredio putnički terminal na lukobranu Rijeke i izabrali novi sadržaji u luci Baroš. Konačno, stranim kreditima bi se modernizirala prekrajna oprema.

U luci Ploče proširit će se lučki kapaciteti i potpunije izgraditi fizionomija te druge međunarodne luke Hrvatske. Tako bi se sanirali i proširili postojeći terminali, izgradio terminal za rasute terete, LPG terminal te Ro-Ro i kontejnerski terminal. Konačno, luka će više razviti svoju industrijsku i trgovinsku funkciju, koristeći prednosti svoje slobodne zone.

U splitskoj luci treba urediti modernu putničku luku: najprije bi se u trajektnoj luci izgradili ljetni vezovi na postojećem lukobranu, a u kasnijoj bi se fazi, kad se poveća teretni trajektni promet, dio tog prometa premjestio u Sjevernu luku. U luci Zadar premjestio bi se trajektni promet iz gradske luke u teretnu luku Gaženica, a u dubrovačkoj luci izgradio bi se, na prostoru prijašnjih teretnih skladišta, suvremeni putnički terminal za redovite brodske linije i za brodove za kružna putovanja.

Županijske teretne luke (Zadar, Šibenik i Pula) specijalizirale bi se za određene vrste tereta (fosfati, umjetno gnojivo, soja, drvo, uvozne sirovine i sl.). U manjim lukama potrebno je izgraditi ili modernizirati trajektna pristaništa, sanirati zapuštene

obale i lukobrane te poboljšati smještaj brodica i čamaca za lokalno stanovništvo. Konačno, treba nastaviti izgradnju turističkih luka - marina na preostalim povoljnim lokacijama (Vis, Lastovo, Vela Luka, Šipan i sl.).

Važan preduvjet revitalizacije morskih luka je modernizacija postojećih kopneno-željezničkih i cestovnih prometnica od luka prema njihovu zaleđu. To se prioritetno odnosi na sjevernojadranski (riječki) prometni koridor, prometni koridor Split-Zagreb i transverzalni bosanski koridor Ploče-Sarajevo-Šamac-Osijek prema Mađarskoj. U izgradnji te prometne infrastrukture najveće je usko grlo riječki prometni čvor koji bi trebao poboljšati i povećati protok tereta iz zaleđa do lučkih terminala u Rijeci i obratno.

Treći ključan preduvjet povećanja prometa u hrvatskim lukama je sređenje njihovih unutrašnjih odnosa, poboljšanje organizacije i koordinacije rada i modernizacija poslovanja u lukama. Posebno se ističe uređenje odnosa između lučke uprave i trgovačkih društava koja djeluju u luci, stimulativnije korištenje ustanove pomorskog dobra, pooštrenje mjera zaštite okoliša i sigurnosti u lukama te svestranija informatizacija poslovnih odnosa u njima.¹⁶

Za ostvarenje navedene koncepcije dugoročnog razvoja morskih luka potrebno je poduzimati određene strateške mjere ekonomske politike države i lokalne samouprave, u kojima bi država preuzela dio financiranja prometne infrastrukture, povećala stimulativne olakšice za ulaganja u luke i slobodne zone te iskoristila trgovinske pregovore i ugovore sa susjednim i srednjoeuropskim zemljama za veću razmjenu roba koje mogu prolaziti kroz domaće luke. Država bi trebala poboljšati zakonodavstvo o morskim lukama, slobodnim zonama i pomorskom dobru te o zaštiti okoliša u lukama, zatim povećati ovlasti lokalne samouprave u pogledu upravljanja i kontrole u svim lukama.

4.2.4. *Morsko ribarstvo*

Morsko ribarstvo će i u budućem razdoblju zadržati svoju ključnu važnost kao bazična grana za proizvodnju zdrave proteinske hrane priobalnog stanovništva i turista, za razvoj industrije ribljih konzervi i za povećanje međunarodne razmjene (izvoza i uvoza). Na njegov budući razvoj znatno će utjecati stanje ribljeg bogatstva u Jadranu, modernizacija ribarske flote, ribolovnih sredstava i ribolovne tehnike te stimulativna ribolovna politika države.

Konceptija daljeg razvoja ribarstva obuhvaća smjernice za rješavanje dugoročnih problema ribolova, prerade ribe i njenog plasmana na domaće i svjetsko tržište u skladu s načelima održivog razvoja. Osnovni ciljevi njegova razvoja su: održati, revitalizirati i više aktivirati morsko ribarstvo kao važnu gospodarsku djelatnost priobalnog stanovništva i posebno otoka, povećati ekonomske koristi od ulova, marikulture, prerade i izvoza ribe te povećati produktivnost uloženog kapitala i rada,

uz očuvanje bioloških vrsta i zaštitu ribljeg bogatstva u poluzatvorenom Jadranskom moru.

Povećanje proizvodnje, prerade i izvoza morske ribe može se u prvoj fazi udvostručiti prema današnjoj količini ulova, jer je maksimalan ulov ostvaren 1987. iznosio 49.900 t, a dalje povećanje bit će ograničeno postojećim rezervama ribljeg bogatstva hrvatskog dijela Jadrana i štetnim posljedicama eventualnog prelova. Zato bi morski ulov trebalo dopuniti razvojem marikulture, za koju, u priobalju i posebno na otocima, postoje velike potencijalne mogućnosti.

Za osiguranje sirovinske osnove ribolova jedan od osnovnih preduvjeta je povećanje zaštite ribljeg fonda i obnavljanje devastiranih ribljih naselja u hrvatskom dijelu Jadrana. To će se postići ograničavanjem ulova pojedinih vrsta riba, određivanjem i poštivanjem lovostaja u vrijeme mriještenja mlađi, poribljavanjem pojedinih ribolovnih područja, smanjenjem snage plovila u kanalima i efikasnijim radom ribarske inspekcije. Za neke vrste riba mogu se određivati i kvote ulova, kako to prakticiraju neke regionalne komisije za ribolov.

Privatizacijom pretežnog broja ribolovnih poduzeća znatno je porastao broj plovnih ribolovnih sredstava (mreža) u privatnom vlasništvu ali su ona ostala pretežno zastarjela i slabo produktivna. Stoga bi trebalo pristupiti bržoj modernizaciji ribarske flote i ribolovnih sredstava radi unapređenja tehnike ulova, povećanja proizvodnje i sniženja operativnih troškova. U tu svrhu trebalo bi osigurati povoljne bankarske kredite, privući strane investitore i domaće iseljenike poduzetnike, a i više koristiti sredstva pa i tehničku pomoć međunarodnih financijskih i drugih organizacija.

Za brži razvoj marikulture postoje ne samo povoljni prirodni uvjeti u mnogim otočnim i priobalnim lokacijama nego i vrlo izgledni tržišni uvjeti za veći plasman uzgojene ribe na svjetsko tržište a u ljetnoj sezoni i za potrebe stranih i domaćih turista. Komercijalna proizvodnja određenih vrsta riba (lubena, komarči, cipala, tuna i sl.) i školjkaša (kamenica i dagnji) mogla bi se u kraćem roku udvostručiti od današnjih 2.500 t na 5.000 t godišnje, a i više.

Ribarstvo i marikultura mogli bi se znatno proširiti u mješovitim obiteljskim gospodarstvima otoka i priobalja kao jedna od njihovih dopunskih djelatnosti uz poljodjelstvo i turizam.

Proglašenjem svog gospodarskog pojasa u Jadranu, Hrvatska može znatno proširiti svoje područje ribolova i lakše obnavljati riblja naselja u svom unutrašnjem moru.

Ulaskom u Svjetsku trgovinsku organizaciju Hrvatskoj je omogućen uvoz jeftinije ribe iz konkurentnih ribarskih zemalja Sredozemlja i tako će se lakše opskrbiti preostale tvornice ribljih konzervi.

Međunarodna konkurentnost hrvatskog ribarstva moći će se osigurati i održati samo sniženjem troškova ulova, svojom boljom organizacijom i modernizacijom ulova.

Za održanje i daljnji razvoj ribarstva država bi trebala olakšati ribarima nabavu

goriva, poboljšati socijalni status ribara, pooštriti kontrolu prodaje ribe na lovištima i omogućiti povoljnije kredite za investicije u brodove i ribolovnu opremu te za podizanje marikulturnih pogona.

4.2.5. Primorski turizam

Hrvatski turizam, u kojem prevladava primorski turizam, sve više se potvrđuje kao jedna od najvažnijih strateških djelatnosti koja ubrzava razvoj svih ostalih gospodarskih i društvenih djelatnosti, pa će i u budućem razvoju Hrvatske zadržati i povećati svoje propulzivno i multiplikativno djelovanje na njen ukupni razvoj. Posebno primorski turizam, kao sastavni dio pomorskog gospodarstva, neposredno i vrlo intenzivno pridonosi komercijalnoj valorizaciji pogodnog geoprometnog položaja Hrvatske i prirodnih ljepota njenog dijela Jadranskog mora koje sve više poprima attribute najbliže i vrlo privlačne kupališne i rekreativne destinacije zemalja srednje, sjeverne, zapadne i istočne Europe.

Konceptija dugoročnog razvoja primorskog turizma trebala bi omogućiti - ne samo što brže njegovo izvlačenje iz teškog stanja i krize, uzrokovanih ratom, tranzicijskim teškoćama i tradicionalnom orijentacijom na masovni turizam i na ponudu sunca i mora, nego i kvalitetno prilagođavanje modernim trendovima destinacijskog turizma i bogate raznovrsnosti kompleksne turističke ponude. Na njegov će razvoj bitno utjecati sve veća i raznovrsnija potražnja turista emitivnih zemalja, dovoljni i raznovrsni kapaciteti turističke ponude i njena osposobljenost za pružanje odgovarajuće "vrijednosti za novac", dobro izučeni turistički kadar i gostoljubivost stanovništva, održavanje visokih kriterija kvalitete turističkih usluga i normi zaštite okoliša, raspoloživost kapitala za izgradnju i održavanje smještajnih i svih pratećih prometnih, komunalnih, trgovinskih i kulturno-sportskih usluga i adekvatna turistička politika države i lokalne samouprave.

Ciljevi dugoročnog razvoja primorskog turizma Hrvatske su:

- 1) povećanje ukupnog turističkog prometa i njegova deviznog priljeva te povećanje njegova udjela u europskom i sredozemnom turizmu uz poštivanje načela održivog razvoja;
- 2) što potpunija komercijalna valorizacija prirodnih ljepota Jadranskog mora, historijske baštine i kulturnih spomenika, raspoloživih domaćih proizvoda i usluga ("tihu izvoz");
- 3) stvaranje suvremenog identiteta i "tržišno repositioniranje" Hrvatske kao ugodne i privlačne turističke destinacije čistog mora i zraka i novih doživljaja, sigurnosti i očuvanih eko-sistema;³⁶
- 4) uključivanje lokalnog stanovništva, lokalnog gospodarstva i lokalne samouprave u turističku ponudu te izgradnja gospodarske osnove za brži razvoj otočnih i ruralnih

područja hrvatskog obalnog pojasa.

Paradigma održivog turističkog razvoja nameće određene granice rasta turističkog prometa do razine ekološke održivosti, raspoloživosti radne snage i racionalne upotrebivosti podesnog prostora. U borbi za povećanje turističkog prometa i poboljšanje kvalitete turističkog proizvoda nameće se druga suvremena paradigma karakteristična za opće efekte od turizma, tzv. paradigma destinacijskog proizvoda koja zahtijeva izgradnju atraktivne kompleksne ponude na užitim prostorima i funkcionalnim područjima s diferenciranim sadržajima ponude u selektivnim oblicima turizma koji će biti namijenjeni raznim segmentima turističke potražnje. Tako će pojedine destinacije, sa svojim tipičnim destinacijskim proizvodom, ojačati svoju privlačnu snagu i povećati svoj turistički promet i prihode od njega.

Konačno, koncepcija razvoja hrvatskog turizma treba u cijelosti primijeniti jedino ispravno shvaćanje da turizam nije isključiva i odvojena djelatnost smještajnih i rekreativno-zabavnih kapaciteta već ukupna djelatnost svih gospodarskih grana i društvenih djelatnosti koje upotpunjuju turističku ponudu i primjereno uređenje lokalnog okoliša u turističkim destinacijama, tj. sve javne i privatne površine i objekte (plaže, trgove i ulice, okućnice, zbrinjavanje otpada, čistoće voda, mora i zraka, i sl.).²⁷

Poštivajući iznesene turističke razvojne paradigme prijeko je potrebno utvrditi vremenski raspored procesa revitalizacije hrvatskog turizma. U prvom srednjoročnom razdoblju najveći je prioritet provesti saniranje postojećeg stanja:

- završiti obnovu razrušenih, devastiranih i neodržavanih kapaciteta ponude radi njihova uključivanja u aktivnu funkciju;
- dovršiti novu kategorizaciju svih objekata uključenih u turističku ponudu: hotela i ostalih smještajnih objekata, ugostiteljstva, trgovine, sportskih, zabavnih i kulturnih djelatnosti radi podizanja kvalitete njihovih usluga;
- provesti privatizaciju i dokapitalizaciju turističkih objekata radi njihova osposobljavanja za međunarodnu konkurenciju u uvjetima tržišnog gospodarenja;
- inicirati proces usavršavanja turističkih kadrova na svim razinama odgovornosti, osobito menadžera, recepcionera i ostalih stručnih radnika i tehničkog osoblja za rad i upravljanje ne samo u hotelima nego i u agencijama i turističkim zajednicama, športskim društvima i kompleksima, u marinama, zabavnim i prirodnim parkovima, brodovima za kružna putovanja i sl.;
- stimulirati privatnu inicijativu i kreditiranje poduzetnika za izgradnju obiteljskih pansiona, malih hotela, u razvoj i širenje ruralnog turizma, razvoj turističkih obrta i usluga, proširenje kulturnih i sportsko-rekreativnih priredaba i sl.;
- razviti ili proširiti informatičko-komunikacijske sustave u poslovanju hotela, agencija, turističkih zajednica, kućanstava, prirodnih parkova i sl. i uključivati ih u međunarodne sustave radi sistematskog praćenja svjetske i domaće turističke

potražnje i ponude.

U drugoj fazi razvoja (2006-2015), kada će se povećati broj turističkih dolazaka iznad razine dostignute 1987., nastupit će novi investicijski ciklus ulaganja u turističku ponudu, pa će se graditi novi smještajni, komunalni, športski i drugi turistički objekti, proširiti mreža privatnih pansiona i raznih malih popratnih uslužnih jedinica, zaoštriti kriteriji i norme kvalitete, obogatiti ponuda novim sadržajima i znatno produžiti turistička sezona.

Zbog velikog značenja turizma u ukupnom razvoju zemlje, država bi trebala pružati punu podršku razvoju turističkog gospodarstva primjenom sistemskih rješenja za uspješno poslovanje turističkih poduzeća, za stimuliranje deviznog priljeva i tihog izvoza, za poticanje uvoza stranog kapitala i osnivanje mješovitih poduzeća u turizmu (Joint ventures) te pružanje povoljnijih kredita za pripremanje turističke sezone i za investicije u nove turističke kapacitete, osobito na otocima.

Osim toga, država bi trebala, radi osiguranja održivog turističkog razvoja, provoditi strogi režim racionalnog gospodarenja i upravljanja obalnim prostorom i prirodnim resursima, stroge zaštite okoliša i suzbijanja svih vrsta onečišćenja od turizma, održavanja posebnog režima upravljanja i zaštite područja od posebne državne brige (nacionalnih parkova, obalnog prostora, spomeničkog i arheološkog blaga) te reguliranja diferenciranog režima naknada za pomorsko dobro. Usporedo s tim i jedinice lokalne samouprave mogu davati razne komunalne, porezne i prostorne olakšice, financijsku podršku i stručnu pomoć malim poduzetnicima i kućanstvima za sudjelovanje u turističkoj ponudi te turističkim zajednicama za provedbu njihovih programa i akcija,

Računa se da bi broj turista u obalnom pojasu mogao porasti od 6.5 mln 2000. na 10-12 mln 2015. i ukupni prihod od turizma od 4.5 mld na 8-10 mld dol. uz povećanje smještajnih kapaciteta od 710.000 postelja 2000. na 950.000 2015. i uz investicije od 1.2-1.5 mld dol.

4.2.6. *Ostale pomorske gospodarske djelatnosti*

Konceptija dugoročnog razvoja pomorskih djelatnosti treba uključiti i ostale pomorske gospodarske i negospodarske djelatnosti koje ulaze u kompleks pomorstva.

Eksploatacija mineralnih sirovina. - *Proizvodnju kuhinjske soli* u tri hrvatske solane trebalo bi što prije izvući iz financijske krize u koju su zapale posljednje desetljeće zbog velikog uvoza jeftinije soli za domaćinstva, industriju i zimsko posipanje zaleđenih cesta. Domaća sol je dobre kvalitete, ali strana konkurencija ugrožava opstanak domaćih solana koje zbog visokih proizvodnih troškova rade s gubicima ili na granici rentabilnosti.

Domaće solane mogu povećati svoju godišnju proizvodnju soli, ali bi trebale modernizirati svoj tehnološki proces; zapošljavaju dio lokalnog stanovništva, a sol ima strateško značenje u prehrani ljudi i stoke. Zato ne bi trebalo dopustiti da one obustave

rad, pa bi im država trebala, bar privremeno, pomoći da saniraju svoje poslovanje, snize proizvodne troškove i poboljšaju svoju organizaciju. Boljim upravljanjem one bi mogle nastaviti uspješan rad.

Eksploatacija plina i nafte u Jadranskom moru moći će se aktivirati samo u ograničenim količinama zbog nedovoljnih nalazišta. Plin iz podmorja blizu Pule zajednički iskorištava INA i talijanska firma ENI, a moći će podmirivati dio domaćih potreba kada se uvede plinifikacija Istre i riječkog područja.

U priobalnom području i dalje će se vaditi manje količine pijeska i šljunka za lokalne potrebe. Iz mora bi se još mogla dobivati voda (iz vrulja i termotehničkim postupkom)¹⁰ i razni kemijski elementi (brom, jod, magnezij, natrij i dr.)

Jadranska poljoprivreda u obalnom pojasu Hrvatske mogla bi se znatno povećati radi podmirjenja prehrambenih potreba stanovništva i turista, ali bi uz pomoć države trebalo prevladati njena tradicionalna ograničenja - česte suše, pomanjkanje vode i usitnjenost poljoprivrednih gospodarstava

Pomorsko građevinarstvo zadržalo se samo u lokalnim okvirima, a znatno se smanjio i izvoz njegovih usluga. Oživljavanje građevinarstva za pomorske gradnje zahtijeva određenu financijsku podršku države za modernizaciju i proširenje opreme, a tradicionalna inozemna tržišta mogu se povratiti podizanjem kvalitete usluga i sniženjem troškova.

Pomorsko-lučke usluge moći će znatno povećati obujam svog poslovanja oživljavanjem pomorskog gospodarstva i ukupnog gospodarstva Hrvatske, povećanjem suradnje s domaćim i ostalim korisnicima i marketinškim praćenjem potražnje.

5. GLOBALNA PROJEKCIJA

Premda je prognoziranje pomorskih djelatnosti vezano za velike neizvjesnosti budućih fluktuacija njihova konjunkturnog ciklusa, za nepredvidive političke i tehnološke promjene u svijetu i za razne efekte procesa globalizacije na regionalne razvojne domete u svijetu, ipak se primjenom jednostavnih prognostičkih metoda može dobiti približna kvantitativna slika moguće ekonomske snage pomorskog gospodarstva Hrvatske u narednom razdoblju.

Krajem 80-ih godina prošlog stoljeća pomorsko gospodarstvo bilo je dostiglo najveći razvojni uspon te je sudjelovalo u ukupnom društvenom proizvodu bivše Jugoslavije s oko 3.5%, u ukupnom broju zaposlenih oko 4.2%, u nabavnoj vrijednosti dugotrajne imovine s oko 6% i u izvozu s oko 20%. Oko 2/3 tog udjela u društvenom proizvodu i broju zaposlenih i oko 1/2 udjela u dugotrajnoj imovini i izvozu ostvarivao je primorski turizam.³ Ti su udjeli u tadašnjoj Hrvatskoj bili još veći, a 1990. u društvenom proizvodu 9.3%, u broju zaposlenih 8.4% i u izvozu 65%.⁵

Osamostaljenjem Hrvatske pomorsko gospodarstvo zapalo je, zbog svoje orijentacije na svjetsko tržište, u veću krizu nego ostale gospodarske djelatnosti pa

se njegovo sudjelovanje u bruto domaćem proizvodu 2000. smanjilo na oko 4.9%, u broju zaposlenih na 6.1% i u ukupnim investicijama na oko 3.5%. Neprilagođeni statistički podaci gotovo onemogućuju bilo kakvo precizno statističko prikazivanje pomorskih gospodarskih grana, pa su izneseni podaci rezultati nesigurnih procjena.

Projekcije razvoja pomorskih grana Hrvatske za 2015. god. iznose se u tablici 3. *Tablica 3: Projekcije razvoja pomorskog gospodarstva za 2015.*

1) Obuhvaća 90% ukupnog turizma

Izvor: Za 1999. Stat. ljetopis RH 2000., Mjesečno statističko izvješće za 2001. i Priopćenja DZS za 2001.; Za 2015. procjene autora

Poslije desetljeća krize trebalo bi ubrzati razvoj svih grana pomorskog gospodarstva, jer je to u općem nacionalnom interesu Hrvatske kao pomorske zemlje. Iznesene projekcije pokazuju da će i u daljem razvoju primorski turizam zadržati vodeće mjesto kao najpropulzivnija grana pomorskog gospodarstva, čiji smještajni i ostali kapaciteti nisu bili dovoljno iskorišteni ni u zadnje dvije vrlo povoljne turističke sezone. (2000. i 2001.). Rastuća turistička potražnja zahtijevat će znatne investicije u proširenje kapaciteta i poboljšanje kvalitete ukupne turističke ponude.

Postoje povoljni izgledi i za brži razvoj dviju tradicionalnih hrvatskih pomorskih

Pomorske grane	2000	2015	Indeks	Stopa rasta	Struktura %	
					2000	2015
Bruto domaći proizvod (mln dol.)						
Brodogradnja	285	650	228	5.7	30.3	23.0
Morsko brodarstvo	178	623	350	8.7	18.9	22.1
Morske luke	22	90	409	9.8	2.3	3.2
Primorski turizam ¹⁾	406	1.360	335	8.4	43.2	48.2
Morsko ribarstvo	25	60	240	6.0	2.7	2.1
Ostale djelatnosti	24	40	167	3.5	2.6	1.4
Ukupno	940	2.823	300	7.6	100.0	100.0
Broj zaposlenih						
Brodogradnja	13.952	21.500	154	2.8	16.9	18.3
Morsko brodarstvo	2.671	3.600	135	2.0	3.2	3.1
Morske luke	2.987	3.500	117	1.0	3.6	3.0
Primorski turizam ¹⁾	56.346	81.000	144	2.5	68.4	68.8
Morsko ribarstvo	3.576	4.500	126	1.6	4.4	3.8
Ostale djelatnosti	2.800	3.600	129	1.7	3.5	3.0
Ukupno	82.332	117.700	143	2.4	100.0	100.0
Investicije u dugotrajnu imovinu (mln dol)		2001–2015				
Brodogradnja	125	750	600	127	27.2	19.6
Morsko brodarstvo	90	1.200	1333	18.7	19.6	31.3
Morske luke	30	500	1667	20.6	6.5	13.0
Primorski turizam ¹⁾	150	1.240	827	15.1	32.6	32.3
Morsko ribarstvo	40	100	250	6.3	8.7	2.6
Ostale djelatnosti	25	45	180	3.8	5.4	1.2
Ukupno	460	3.835	834	15.2	100.0	100.0

grana - brodogradnje i morskog brodarstva, ali je prijeko potrebno provesti njihovu modernizaciju i znatno poboljšati njihovu organizaciju kako bi povećanjem svoje međunarodne konkurentnosti povećali i svoj udio na svjetskom pomorskom tržištu. Mnogo će teže biti vratiti i povećati teretni promet u hrvatskim morskim lukama, ali se sinkroniziranim djelovanjem lučkih uprava i lučkih pretovarnih društava mogu privući strani strateški partneri, modernizirati lučki terminali i tehnička oprema te u kraćem roku udvostručiti njihov domaći i međunarodni promet roba i putnika.

Za oporavak i dalji razvoj pomorskog gospodarstva potrebno je osigurati znatna sredstva za nove investicije koje bi, u čitavom razdoblju od 15 godina, iznosile minimalno 3.8 mld dol ili 256 mln dol. godišnje. Ta će se sredstva većim dijelom moći pribaviti od stranih kreditora kada se gospodarske prilike poboljšaju u zemlji i kada se bitno pojednostave razni upravni postupci pri ulasku stranog kapitala. Za neke grane s većim teškoćama (brodarstvo, luke, ribarstvo) država bi trebala pružiti određenu financijsku podršku da tako ubrza investicijski ciklus u njima.

6. STRATEŠKE MJERE

Pomorsko gospodarstvo se ni u razvijenim pomorskim zemljama nije moglo normalno razvijati isključivim djelovanjem tržišnog mehanizma, pa je država bila prisiljena da mu u nacionalnom i strateškom interesu pruža razne oblike financijske i systemske podrške radi lakšeg prevladavanja teškoća konjunkturnih nepovoljnih fluktuacija, međunarodne konkurencije i političkih napetosti. Osim toga, suvremeni proces globalizacije lakše podnose razvijene zemlje koje nemaju naročite potrebe da ga ograničavaju, jer ga ionako provodi njihov krupni kapital uložen u transnacionalne korporacije i koristi za ostvarenje proizvodnog, tehnološkog i financijskog monopola u svijetu.

Male pomorske zemlje, zemlje u razvoju i posebno zemlje u tranziciji nisu ekonomski, tehnički i politički sposobne ubrzati razvoj svoga pomorskog gospodarstva, oslanjajući se isključivo na mehanizam tržišta ili prepuštajući svoje nacionalne interese zahtjevima globalizacije. Tako, državna intervencija ostaje gotovo jedina i posljednja nada da će vještim manevriranjem i primjenom suptilnih mjera pomorske politike održati i razvijati pojedine pomorske grane u vrtlogu nepredvidivih promjena na svjetskom tržištu.

U takvoj se situaciji nalazi i pomorsko gospodarstvo Hrvatske. U suvremenoj fazi njene tranzicije, kada treba organizirati tržišne ustanove i osigurati njihovo funkcioniranje, kada treba nadvladati krizno stanje čitavog gospodarstva, pripremati se za približavanje i ulazak u Europsku uniju, usvojiti dugoročnu strategiju razvoja i smišljeno se uključivati u proces globalizacije, potrebno je pronaći takve modele, pravce i mjere državne intervencije koji će pridonijeti ostvarenju strateških ciljeva razvoja i osposobiti čitavo narodno gospodarstvo, pa i pomorsko gospodarstvo za povećanje međunarodne konkurentnosti i za lakše održanje i prodor na svjetsko

tržište.

Većina strateških mjera, koje su predviđene za ostvarenje dugoročnog razvoja Hrvatske, gotovo u potpunosti vrijede i za ostvarenje koncepcije dugoročnog razvoja pomorskog gospodarstva. Stimulativne mjere kreditnog, poreznog i monetarnog sustava mogu se konkretizirati u privremenom subvencioniranju kontejnerskog i putničkog brodarstva, lučke infrastrukture i prometnica prema zaleđu luka, nabave novih ribarskih brodova i jeftinije nabave goriva za potrebe navedenih vrsta brodarstva i za ribarstvo, pripremu turističke sezone i čarterskih avionskih letova u udaljenije turističke destinacije i sl.

Od mjera za održavanje stabilnosti gospodarskih odnosa ističe se realnost deviznog tečaja za sve grane pomorskog gospodarstva, jer one većinom posluju na svjetskom tržištu, naplaćuju svoje prihode u stranim valutama i nabavljaju znatan dio opreme i reprodukcijских materijala izborom domaćih ili stranih dobavljača prema vlastitoj ekonomskoj računici.

Pravna regulativa pojedinih grana pomorskog gospodarstva treba se prilagođavati standardima Europske unije, pa bi pravne propise o lukama, pomorskom dobru, marinama i zdravstvenom turizmu, slobodnim zonama, zaštiti morskog okoliša i razvoju otoka trebalo što prije izmijeniti.

I mjere za prestrukturiranje gospodarskih subjekata treba primijeniti na sve grane pomorskog gospodarstva: tako je potrebno ubrzati proces privatizacije pomorskih tvrtki u državnom vlasništvu, vodeći računa i o vitalnim nacionalnim interesima i interesima malih dioničara i boraca Domovinskog rata; provesti tehnološko i organizacijsko prestrukturiranje pomorskih društava i uključiti ih u zajedničke pothvate sa stranim partnerima kao i u međunarodne specijalizirane organizacije i udruge.

Konačno, država bi trebala ubrzati preuzimanje svoje odgovornosti u zaštiti morskog okoliša, u zaštiti svog obalnog i ekonomskog pojasa, u boljem reguliranju sigurnosti plovidbe u tom pojasu, u lukama i priobalnim kanalima te u radikalnoj reformi sustava obrazovanja za pojedine pomorske grane.

No, u ostvarivanju koncepcije dugoročnog razvoja pomorskog gospodarstva trebaju više sudjelovati i sama pomorska i turistička društva. Ona se ne bi trebala isključivo baviti rješavanjem tekućih problema svoga poslovanja nego se mnogo više okrenuti osmišljavanju svog dugoročnog razvoja. U tu svrhu ona bi trebala u svoju organizaciju uvesti strateški menadžment i strateški marketing, izraditi i provoditi svoje dugoročne razvojne programe i bolje razraditi svoje strateške poslovne ciljeve. Na taj će način moći i lakše rješavati tekuće probleme, imajući pred očima svoju dugoročnu perspektivu.

Česti poremećaji i neuspjesi funkcioniranja tržišnog mehanizma a i promašene akcije i mjere državne intervencije nameću u društvima pomorskog gospodarstva potrebu da pronalaze vlastita rješenja ili predlažu efikasnije mjere udruživanjem i međusobnom suradnjom u stručnim i granskim udrugama, u gospodarskim komorama i u međunarodnim udrugama.

7. ZAKLJUČAK

Velike i česte ekonomske, tehnološke i političke promjene kao i karakter tranzicijskih preobražaja zaoštavaju uvjete poslovanja svih grana pomorskog gospodarstva i znatno utječu na njihove ekonomske rezultate, jer su redovito izvrgnute velikom utjecaju svjetskog tržišta. Hrvatsko gospodarstvo je - zbog posljedica rata i tranzicijskih procesa te kontraverznih interesa međunarodne zajednice, zapalo u veliku gospodarsku i socijalnu krizu koja se naročito odrazila na pomorsko gospodarstvo.

Izlaz iz te krize moguć je samo usmjeravanjem svih prirodnih, ljudskih i materijalnih potencijala na njihovo racionalnije korištenje i na izgradnju modernog, tržišno i poduzetnički usmjerenog gospodarstva radi povećanja blagostanja i kvalitete života stanovništva. Važan instrument da se to postigne je izrada i usvajanje koncepcije i strategije dugoročnog razvoja hrvatskog gospodarstva koje će dati ekonomske i pravne okvire za obavljanje svih gospodarskih djelatnosti i za kombinirano djelovanje tržišnog mehanizma i dozirane državne intervencije.

Pomorsko gospodarstvo, kao specifičan i propulzivan kompleks narodnog gospodarstva veoma je podložan utjecajima svjetskog tržišta i, naročito, međunarodne konkurencije, pa se njegov dugoročni razvoj može osigurati usklađivanjem unutrašnjih i međunarodnih uvjeta poslovanja. Konceptija i strategija tog razvoja usmjerena je na to da ono postane jedan od osnovnih strateških pravaca razvoja Hrvatske, nositelj njene pomorske i jadranske orijentacije i motorna snaga kopnenog dijela njenog gospodarstva. Povećanjem njegove međunarodne konkurentnosti ono će se lakše uključiti u suvremene procese integracije i globalizacije i zauzeti povoljnije mjesto u svjetskoj podjeli rada i raspodjeli svjetske akumulacije.

LITERATURA

1. M. Babić: Pomorske politike u svijetu, Ekonomski institut, Zagreb 1970.
2. B. Begović: Važnost države u poslovanju i razvoju luka Hrvatske, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 8/94.
3. A. Bulić: Pomorska orijentacija SFRJ, Naše more br. 3-4/1988.
4. A. Bulić: Povijesne i teorijsko-praktične osnove pomorske orijentacije Jugoslavije, Pomorski zbornik, knj. 28/1990.
5. A. Bulić: Prikaz stanja i projekcija razvoja sustava pomorskog gospodarstva, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 7/2 1993.
6. A. Cicvarić: Prilog strategiji razvitka hrvatskog turizma 2010, Ekonomski pregled br. 4-5/1998.
7. D. Crnković: Problemi ribarstva i okoliša kvarnerskog područja, Prirodoslovni muzej, Rijeka 2001.
8. M. Feige: Turizam na početku novog stoljeća, Turizam br. 2/2000.
9. A. Frank i dr.: Revitalizacija pomorskog gospodarstva Primorsko-goranske županije, Gospodarsko vijeće PGŽ Rijeka, 2000.
10. B. Franković: Desalinizacija kao alternativa dobivanja vode iz mora, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, god. 8/1994.
11. B. Glavan: Hrvatsko morsko brodarstvo, Pomorski zbornik, knj. 34/1996.

12. Z. Hendija: Turizam u svijetu i u Europi 1950-2020., Turizam br. 1/1999.
13. H. Iveković: Dobivanje pitke vode iz mora - važan doprinos razvitku našeg primorskog područja, Pomorski zbornik, knj. 16/1978.
14. P. Jordan: Hrvatski turizam pred izazovima globalizacije, Turizam br. 2/2000.
15. B. Kalina: Lučka politika Jugoslavije, Pomorski zbornik, knj. 23/1985.
16. B. Kesić i dr.: Strategija razvitka pomorstva, Projekt Hrvatska u 21. stoljeću, Pomorski fakultet, Rijeka 2000.
17. B. Kesić: Strategija razvitka pomorstva, Sažetak, Pomorski fakultet Rijeka, 2000.
18. Konceptija dugoročnog razvitka hrvatskog turizma, Ministarstvo turizma Zagreb, 1998.
19. M. Mirković: Ekonomska struktura Jugoslavije 1918-1941., Zagreb 1950.
20. E. Mrnjavac: Pomorski sustav, Pomorski fakultet Rijeka, 1998.
21. J. Padjen i dr.: Strategija razvoja prometa Republike Hrvatske, Hrvatska gospodarska komora, Zagreb, 2000.
22. T. Pančić-Kombol: Kružna putovanja kao proizvod na turističkom tržištu, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, god. 8/1994.
23. Ž. Pašalić: Ogleđi o maritimnoj ekonomiji Hrvatske, Ekonomski fakultet Split, 1996.
24. B. Pirjavec: Ekonomska obilježja turizma, Golden marketing, Zagreb, 1998.
25. Prijedlog strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske, Vlada RH, Zagreb, 1999.
26. M. Radić: Konjunktura i krize u brodarstvu i brodogradnji, Pomorski zbornik, knj. 19/1981.
27. H. Radnić: Gospodarska važnost turizma i strategija razvoja hrvatske turističke djelatnosti, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 7/2 1993.
28. Restrukturiranje gospodarstva Republike Hrvatske i globalizacija, Zbornik radova 21. znanstvenog skupa "Susreti na dragom kamenu", Pula, 1998.
29. D. Rudić: Hrvatsko morsko brodarstvo, Pomorski zbornik, knj. 36/1998.
30. A. Sbutega: Odrednice i učinci pomorske politike, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, Rijeka, god. 8/1994.
31. Ž. Sladoljev: Hrvatska brodogradnja budućnosti, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, Rijeka, god. 8/1994.
32. Ž. Sladoljev i dr.: Strategija razvitka brodogradnje, Projekt Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2000.
33. S. Srdar: Iskorištavanje morskog bogatstva, JAZU, Zagreb 1956.
34. I. Strgačić: Međunarodna i nacionalna politika prema morskome ribarstvu, doktorska disertacija, SCEOZ, Rijeka, 1980.
35. E. i Z. Teskeredžić: Sadašnje stanje i perspektiva marikulture u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, knj. 37/1999.
36. B. Vukonić: Turizam u razvoju hrvatskoga pomorskoga gospodarstva: makroekonomski pregled, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, Rijeka, god. 7/12 1993.
37. I. Žuvela: Međunarodna valorizacija naše pomorske privrede, Pomorski zbornik, knj. 29/1991.
38. I. Žuvela: Temeljna pitanja strategije razvoja prometne infrastrukture, u Zborniku radova "Izgradnja prometne infrastrukture za puno ostvarenje jadranske orijentacije Hrvatske", Savjetovanje Saveza inženjera i tehničara Hrvatske 21-22 ožujka 1991., Zagreb, 1991.
39. I. Žuvela: Ekološki aspekti održivog razvoja jadranskog turizma, Pomorski zbornik, knj. 34/1996.
40. I. Žuvela i dr.: Osnove dugoročnog razvoja Primorsko-goranske županije 1995-2015., Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
41. I. Žuvela: Razvoj i uspješnost slobodnih zona, Pomorski zbornik, knj. 35/1997.
42. I. Žuvela: Brodograđevna politika u zemljama tranzicije, Pomorski zbornik, knj. 36/1998.
43. I. Žuvela: Optimizacija strukture ponude turističke destinacije, U Hotel u turističkoj destinaciji, Zbornik radova Hotelske kuće '98, Hotelski fakultet, Opatija, I/1998.
44. I. Žuvela: Kooperativni i multiplikativni karakter brodogradnje, Pomorski zbornik, knj. 37/1999.
45. I. Žuvela: Pomorsko gospodarstvo i pomorska politika Hrvatske, "Susreti na dragom kamenu 2000.", Gospodarstvo Istre i Hrvatske na pragu 21. stoljeća, 7. 10. 2000., Zagreb - Pula 2001.

Ivo Žuvela

CROATIAN MARITIME INDUSTRY: DEVELOPMENT CONCEPT & STRATEGY

SUMMARY

Croatian shipping industry, as an economical complex, represents an integral part of Croatian national economy. The period between 1991 and 2000 was the one of crisis caused by the war, transitional process, and reduced market area. The way out from the crisis can be facilitated by their long-term development concept and strategy.

Croatian economical development concept will be realistic and authentic only provided that all relevant elements have been taken into consideration (present situation analysis, positive factors and limitations, concept, strategy and projection). After a summarized elaboration of these elements in the paper, the Croatian shipping industry long-term development concept has been elaborated through the following phases: the trade development analysis comprising the period 1960-2000 by the branch, highlighting of future development major factors and limitations, global concept and strategic measures, and section concepts and development strategies for particular shipping industry branches until 2015 (shipbuilding industry, maritime shipping industry, sea ports, fishing industry, littoral tourist trade, and other branches).