

STRUKTURA PRIMORSKO-POMORSKE PRIVREDE I BOGATSTVO NJENIH POJAVNIH OBLIKA

BORIS JURIC
Filozofski fakultet u Zadru

UDK :387
Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 1983-09-26

U primorskim područjima stvara se specifična privredna struktura, u kojoj istaknuto mjesto pripada pomorskoj privredi. Međutim, pojam pomorske privrede, čak i kada ga shvatimo u najširem značenju, tj. kada bismo u nj uključili ribarstvo i turizam, ne može ni izdaleka obuhvatiti sve privredne djelatnosti primorskih predjela koje iskorišćuju more (bilo neposredno, bilo posredno). Pogotovo, pojam pomorske privrede ne može obuhvatiti privredne djelatnosti kojima blizina mora daje određene komparativne prednosti u odnosu na lokacije udaljene od mora (npr. primorsku industriju). Sve te (i druge) privredne djelatnosti mogu se i moraju zahvatiti sintetičkim pojmom primorsko-pomorske privrede.

U vezi s time primorsko-pomorska privreda obuhvaća veći broj komponenata. To su: a) primorska poljoprivreda, b) primorski turizam, c) pomorska privreda, d) ekonomija morskog bogatstva, e) primorska industrija i f) morsko rudarstvo.

Na pitanje što je to što nam pružaju odnosno što nam mogu pružiti more i primorje u ekonomskom smislu, mogli bismo odgovoriti da te potencijale možemo svrstati u više kategorija:

- More kao izvor energije (nafta, plin, plima i oseka);
- More kao rezervoar minerala i sirovina (sol, pijesak . . .);
- Rezervoar hrane (ribe, školjke . . .);
- Postojanje morskih biljki (morski korov, alge . . .);
- Rezervoar vode za industriju i druge ljudske potrebe;
- More kao sredstvo jeftinog transporta i distribucije roba (tereta);
- Primorje i morska površina kao područja za rekreaciju.¹

Korištenjem tih mogućnosti u primorskim područjima stvara se dakle specifična privredna struktura, u kojoj posebno mjesto pripada pomorskoj privredi i ekonomiji morskog bogatstva, ali je potrebno pod pojam primorsko-pomorske privrede uvesti i primorsku industriju kao i morsko rudarstvo kao bitne komponente te kategorije, tj. primorsko-pomorske privrede.

Ne bi se moglo reći da se sadržaj pojma pomorske privrede može jednostavno odrediti. Baš naprotiv. Činjenica je da se taj pojam shvaća i može shvaćati u raznim značenjima, užim i širim. Pomorsku privredu pri tome možemo pokušati odrediti na više načina.

Primjer definicije pomorske privrede po metodi taksativnog nabranja mogao bi biti ovaj: pomorska privreda se sastoji od djelatnosti morskih luka, djelatnosti trgovačke mornarice i brodogradnje, te od tzv.

¹ I. Petrić, »Mogućnosti iskorištavanja mora u svijetu i kod nas«, Treća konferencija Saveza inženjera i tehničara Hrvatske o tehnološkom razvoju SR Hrvatske, Zagreb 1979, str. 1. i dalje

pratećih pomorsko-privrednih djelatnosti u red kojih ulaze: prateća brodograđevna industrija, opskrbljivanje brodova, pomorske agencije, spasavanje i tegljenje brodova, jaružanje luka i plovni putova, pomorsko građevinarstvo, kasacija starih brodova, pomorsko-privredna propaganda i pomorsko kreditiranje odnosno osiguranje.

Na temelju izloženog može se zaključiti:

- da se pojam »pomorska privreda« upotrebljava u užim i širim značenjima;
- da se pojam »pomorska privreda« može pokušati odrediti na više načina, pri čemu svaki način ima svoje dobre ali i lošije strane;
- da sadržaj pojma »pomorska privreda« nije statičan, nego dinamičan. Drugim riječima, u sadržaju pojma »pomorska privreda« nužno se nalaze središnje pomorsko-privredne djelatnosti (luke, brodarstvo, brodogradnja). Te su središnje djelatnosti zapravo osovina oko koje se razvijaju brojne pomoćne i sporedne pomorsko-privredne djelatnosti . . . ;
- da se pojmovi »pomorska privreda« i neki drugi srodni pojmovi shvaćaju u različitim značenjima (pomorstvo — širi a pomorska privreda — uži pojam);
- da pojam »pomorska privreda«, čak i kada ga shvatimo u najširem značenju, tj. kada bismo u nj uključili morsko ribarstvo i primorski turizam za što se inače zalažu neki pisci, ni tada ne može niti izdaleka obuhvatiti sve privredne djelatnosti primorskih predjela koje iskorišćuju more (bilo neposredno bilo posredno). Pogotovo pojam »pomorska privreda« ne može obuhvatiti privredne djelatnosti kojima blizina mora daje određene komparativne prednosti (npr. primorsku industriju). Sve te privredne djelatnosti mogu se i moraju obuhvatiti sintetičkim pojmom »primorsko-pomorske privrede«.

Opravanost za upotrebu pojma »primorsko-pomorske privrede« izvire iz višestrukog privrednog značenja mora. Neke privredne grane koriste more neposredno, bilo kao prometni put, bilo kao izvor bogatstva. Druge ga koriste posredno. S druge strane, u primorskim predjelima postoji osebujna privredna struktura u kojoj su, uz ostalo, zastupljene tzv. primorska poljoprivreda i tzv. primorska industrija. U vezi s iznesenim primorsko-pomorska privreda obuhvaća dakle šest komponenata, i to:

primorsku poljoprivredu, primorski turizam, pomorsku privredu, ekonomiju morskog bogatstva, primorsku industriju i morsko rudarstvo.²

Primorska poljoprivreda kao komponenta primorsko-pomorske privrede

Dobro je poznat pojam »primorske poljoprivrede« koja zahvaljujući utjecaju mora na klimu primorskih predjela ima dvije specifičnosti, dvije komparativne prednosti u odnosu na poljoprivredu u unutrašnjosti zemlje:

- s jedne strane, u primorskoj se poljoprivredi uzgajaju mnoge kulture koje u unutrašnjosti ne uspijevaju;

² D. Štambuk, »Osnovni faktori jugoslavenske litoralne urbanizacije«, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu, sv. 4, 1979.

—s druge strane, s obzirom na povoljnu klimu, neke tzv. kontinentalne kulture mogu uspijevati u primorskim predjelima u vrijeme kada u unutrašnjosti to ne mogu (u predsezoni i posezoni).

Prema tomu, značenje mora se pokazuje u utjecajima što ih more vrši u prvom redu na biljni svijet, a dijelom i na životinjski svijet u primorju. Utjecaji mediteranske klime stvaraju uvjete za širenje mediteranske flore na našem primorskom pojasu i ta flora dopire u pravilu do crte u unutrašnjosti, do koje može da uspijeva maslina. To bi bio jadranski poljoprivredni rejon gdje more, može se reći, djeluje kao fizički moderator temperature.

Mogućnosti razvoja mediteranske poljoprivrede u našem primorju (posebno u pojedinim užim područjima kao što su Istra, Sjeverna Dalmacija, dolina Neretve, dubrovačka okolica) veoma su povoljne. Međutim, zasad je poljoprivreda na našem primorju dobrim dijelom svaštarska, s prevelikim udjelom površina pod tzv. kontinentalnim kulturama, pa se mediteranskim kulturama još uvijek ne daje toliki prioritet koliki bi bio opravdan. Optimalna agrarna politika u odnosu na naše primorje sigurno će pridonijeti dizanju poljoprivrede na jednu višu razinu, u kojoj će mediteranske kulture davati pečat. Pored toga, poznato je da se na poljoprivredu i agrarno-proizvodne odnose često može djelovati jače indirektnim nego direktnim potezima. Razvoj industrije (posebno industrije za preradu poljoprivrednih proizvoda), saobraćaja i turizma prevodi naturalnu, svaštarsku i ekstenzivnu poljoprivredu u robnu, specijaliziranu i intenzivnu, a taj proces je na primorju već započeo, da u budućnosti bude dovršen.

Polazeći od takvih pravaca razvoja proizvodna politika u poljoprivredi trebala bi težiti za time:

- da se oranice i vrtovi u što većoj mjeri iskorištavaju za uzgoj povrća, naročito zimskog i ranog, i to posebno tamo gdje god na to posebno upućuju osebnajne zemljišne i mikro-klimatske prilike, gdje ima uvjeta za navodnjavanje i sl.;
- da se na ostalim oraničnim površinama uzgoj žitarica u što većoj mjeri zamijeni uzgojem krmnog bilja kao osnove za ubrzaniji i racionalniji razvoj stočarstva;
- da se prošire površine pod suvremenim nasadima voćnjaka i vinograda, prvenstveno stolnog i vinskog grožđa, maslina, bresaka, badema, maraske, ranih vrsta voća...³

Primorski turizam kao komponenta primorsko-pomorske privrede

Primorski je turizam jedna od najvažnijih i najuočljivijih komponenata primorsko-pomorske privrede. U primorskom turizmu ogledaju se s jedne strane opće zakonomjernosti razvoja turizma, dok je na drugoj strani evidentno bogatstvo pojavnih oblika primorskog turizma, u okviru čega jedno od najznačajnijih mjesta pripada nautičkom turizmu.¹

³ S. Radinović, »Osnove dugoročnog razvoja poljoprivrede Dalmacije do 2000. godine«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 3, 1978.

Pomorska privreda kao komponenta primorsko-pomorske privrede

Tri su osnovne komponente pomorske privrede, kako je poznato, djelatnost morskih luka, djelatnost trgovačke mornarice i brodogradnja.

Pod lukom se razumijeva prirodno ili umjetno zaštićeni morski (odnosno riječni ili jezerski) bazen, gdje se brodovi mogu zakloniti od valova, struja ili vjetra i gdje se može krcati gorivo, voda i hrana, nadalje popravljati trup, oprema i strojevi, ukrcavati i iskrcavati teret i odmarati posada. Pri tome, morske luke, promatramo s prorodno-geografskog stajališta, mogu biti obalne, estuarijske (estuarij = ljevkaasto ušće velike rijeke), lagunske ili otočne. S pravnog stajališta razlikuju se »žive« i »mrtve« luke, već prema tomu da li su otvorene ili zatvorene za javni promet. Sa stajališta gradnje luke mogu biti prirodne ili umjetne. Obično je i prirodne i umjetne luke dobro zaštititi lukobranima od valova i struja. U unutrašnjosti velikih lučkih bazena grade se pristani odnosno zidne obale.

Svoj maritimo-geografski položaj i dobre prirodne luke Jugoslavija dosad nije dovoljno iskoristila. Tek je posljednjih desetljeća zapljusnuo naše obale nešto veći tranzitni teret, ali ga lučki kapaciteti u pravilu nisu mogli prihvatiti u cijelosti. Prošireni lučki kapaciteti pored ostalog u Kvarnerskom zaljevu (Rijeka i Bakar) te drugdje (Kopar...) jedan su od značajnijih koraka u korištenju maritimnog položaja naše zemlje. Zahvati u riječkoj luci, nadalje u Slovenskom primorju (Kopar + željeznica do luke) te konačno izgradnja novih željezničkih saobraćajnica prema moru (Sarajevo—Kardeljevo, Beograd—Bar, Knin—Zadar) omogućavaju dosljedniju pomorsku orijentaciju tzv. »kontinentalnog« dijela Jugoslavije. Ta jadranska ekonomska orijentacija trebala bi, dugoročno promatrano, donijeti velike ekonomske koristi. Doduše, u dosadašnjoj izgradnji pojedine faze nisu bile koordinirane u optimalnoj mjeri. Naime, gradili su se istodobno veliki kapaciteti u nekoliko luka uz nedovoljnu koordinaciju i s malo jedinstvenog koncepta. Ipak, djelatnost morskih luka kod nas se lijepo razvijala; u odnosu na stanje zatečeno neposredno poslije Oslobođenja, lučka infrastruktura je bitno proširena i poboljšana. (Usp. Tabelu: »Promet tereta u nekim našim morskim lukama početkom 80-ih godina...«).

⁴ N. Andrić, *Turizam i regionalni razvoj*, Zagreb 1980; A. Cicvarić, *Turizam i privredni razvoj Jugoslavije*, Zagreb 1980; A. Dulčić, »Turizam Dalmacije — karakteristike, problemi i perspektive«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 3, 1978; B. Jurić, »Suvremeni turizam i njegov društveno-ekonomski lik«, *Radovi Zavoda Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru*, sv. 26, Zadar 1979; B. Jurić, »Turizam kao specifična društvena i privredna pojava«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 9, 1978; S. i Z. Marković, *Ekonomika turizma*, Zagreb, 1972; I. Petrić, »Razvitak turizma kao predmet ekonomske i socijalne politike«, zbornik *Turizam kao faktor razvitka zemlje*, Zagreb 1969; S. Unković, *Ekonomika turizma*, Beograd 1978; A. Todorović, *Sociologija turizma*, Beograd 1982.

Tabela: »Promet tereta u nekim našim morskim lukama početkom 80-ih godina našeg stoljeća (1981. god.)«

L u k a	Promet tereta u tisućama tona
Bar	1.418
Kotor	10
Dubrovnik	225
Kardeljevo	3.330
Pula	106
Rijeka	14.934
Split	2.530
Šibenik	881
Zadar	704
Kopar	2.491

Izvori: Za sve nabrojene luke, izuzev Kardeljevo: *Statistički godišnjak Jugoslavije 1982*, Beograd 1982, str. 697. — Za luku Kardeljevo: *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983, Rijeka 1983, str. 618. i 621.

Učinit ćemo par napomena u vezi s narednim osnovnim komponentama pomorske privrede.

U pogledu kapaciteta trgovačkih brodova razlikujemo dvije vrste tonaže, i to: zapreminsku ili baždarenu tonažu i tonažu nosivosti. Zapreminskom tonažom mjerimo veličinu brodskog prostora. Ovdje za jedinicu mjere uzimamo registarske tone. S obzirom na vrlo široko značenje izraza »tonaža broda«, taj se izraz ne bi smio upotrebljavati bez pobliže oznake na koju se tonažu odnosi. Za privredni kapacitet broda važna je veličina onog brodskog prostora koji je raspoloživ za teret ili za putnike. Baždarena se zapremina broda zove i registarska tonaža, ako je izražena — što je uobičajeno — u registarskim tonama. Razlikuje se bruto-registarska tonaža (brt) i neto-registarska tonaža (nrt), tj. baždarena zapremina ukupnog zatvorenog brodskog prostora odnosno zapremina onog dijela tog prostora koji se može koristiti za prijevoz tereta i putnika. Odnos nrt/brt u izvjesnom je smislu mjerilo za rentabilnost broda određenog tipa, jer postoji pravilo: za brt se plaća, a nrt privređuje.

Tonaža nosivosti izražava veličinu tovara koji brod može da ponesi. Mjerenje ove tonaže vrši se na osnovu težine vode koju brod istisne.

Nosivost broda (ukupna ili bruto-nosivost) je razlika težine punog i praznog broda: za nosivost se općenito upotrebljavaju engleski naziv *deadweight* (dw), *deadweight tons* (dwt) ili *deadweight capacity* (dwc). Prema tomu u *deadweight* ulazi: brodska posada sa spremom, gorivo, mazivo i potrošni materijal za pogon broda, teret što ga brod prevozi, putnici s prtljagom, zalihe živežnih namirnica i slatke vode za posadu i putnike, voda za kotlove (u tankovima).

Težina tereta i putnika (s prtljagom itd.) naziva se korisnom no-sivošću.

U svjetskom pomorskom prometu izmjenjuju se razdoblja prosperiteta i kriza. U kriznim situacijama koje su u posljednje vrijeme prisutne na svjetskom tržištu brodskog prostora, ekonomski položaj naših brodara se pogoršao. Kada se povrh toga još podsjetimo da je najveći dio naše flote dosta star što izaziva troškove eksploatacije i održavanja veće od prosječnih, slijedi da se naša trgovačka mornarica u sadašnjem trenutku nalazi u teškim ekonomskim prilikama.

Jugoslavenska je brodogradnja priznata u svjetskim razmjerima, ali se ona u svom nastupu na svjetskom tržištu mora prilagođivati uvjetima tog tržišta. Pri tome u pravilu sve brodograđevne zemlje svijeta raznim oblicima intervencionizma osiguravaju konkurentan nastup svojoj brodogradnji. Međutim, ekonomska politika i privredni sistem Jugoslavije ne daju dovoljno podrške izvoznim planovima naše brodogradnje.⁵

Ekonomija morskog bogatstva kao komponenta primorsko-pomorske privrede

Pored pomorstva postoji još niz privrednih grana i struka kojima more, odnosno blizina mora, daju svoj pečat. Pored ribolova i lova ostalih morskih organizama važnih u ribarstvu, more omogućava proizvodnju soli na morskim solinama te vađenje morskog pijeska i šljunka (»žala«). Zajednički naziv za morsko ribarstvo, proizvodnju soli iz mora i vađenje morskog pijeska odnosno šljunka je »ekonomija morskog bogatstva«. Nadalje, pod taj naziv ulazi još jedna tehničko-privredna djelatnost koja se dođuše iz ekonomsko-troškovnih razloga još nije omasovila, ali bi jednom u budućnosti mogla imati upravo golemo značenje za naše primorje, posebno za naše otoke. To je dobivanje vode za piće iz slane (morske) vode. Također u ekonomiju morskog bogatstva spada i eksploatacija morskog bilja.

Opća je značajka svih djelatnosti iz djelokruga ekonomije morskog bogatstva u Jugoslaviji da su nedovoljno razvijene. Kao primjer opisat ćemo ukratko stanje morskog ribarstva u Jugoslaviji.

Do privredne reforme sredinom šezdesetih godina (1965.) ribarstvo je dobijalo značajnu društvenu pomoć. Nakon 1965. ta je pomoć izostala ili je smanjena na simboličnu razinu. U vezi s time morsko ribarstvo je razdoblje od 1965. sve do najnovijeg vremena provelo u teškom ekonomskom položaju. Posebno je u teškom stanju temeljna podgrana iz kruga ribarske privrede, tj. ulov ribe.

⁵ A. Bulić, »Prometna funkcija glavnih dalmatinskih luka«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 4, 1979; I. Grabovac, *Pomorsko pravo*, Zagreb 1977; V. Jadrešić, *Nautički turizam*, Zadar 1978; Z. Jelinović, *Borba za Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb 1957; Z. Jelinović, *Ekonomika prometa*, Zagreb 1972; Z. Jelinović, »Evolucija u svjetskom pomorskom prometu i njen utjecaj na svjetsku trgovinu«, *Zbornik radova Fakulteta za turizam i vanjsku trgovinu u Dubrovniku*, sv. 2, 1977; B. Jurić, »Ekonomika litoralizacije kao privredna stvarnost i kao znanstvena disciplina«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 2, 1975; B. Jurić, »Razmatranja u vezi s pojmom 'primorsko-pomorske privrede'«, *Pomorski zbornik*, sv. 4, 1966; B. Jurić, »Turizam — osebujna privredna i društvena pojava, usmjerena uglavnom prema toplim morima i obalnim područjima«, *Pomorski zbornik*, sv. 5, 1967; S. Srdar, *Morsko bogatstvo Jadrana*, Zagreb 1960.

Inače, kod nas s privrednim razvojem ribarstvo postaje sve manje značajna privredna grana. Naime, i ribarstvo se razvijalo u određenim dimenzijama, ali su sve ostale privredne grane imale daleko brže stope rasta. Bilo je procijenjeno da je sredinom dvadesetih godina 20. stoljeća (1924.) ribarstvo (morsko i riječno) davalo nešto iznad jednog promila narodnog dohotka, da bi četrdeset godina kasnije u stvaranju narodnog dohotka Jugoslavije sudjelovale s manje od jednog promila.

Da bi se naše morsko ribarstvo pretvorilo u razvijenu privrednu djelatnost, potrebno je unaprijediti ne samo ribolov na Jadranu, nego i organizirati ribolov naših brodova i ribara na svjetskim morima. Međutim, pokušaj koji je učinjen sredinom šezdesetih godina (Pula) da naša tri oceanska broda love ribu na dalekoj pučini, završio je gubitkom i za radnu organizaciju i za narodnu privredu. S jedne strane, bila je prisutna dilema da li ući u izgradnju velike i zaokružene atlantske ribarske flote. S druge pak strane najveći dio naših ribara nije baš sklon krenuti u lov na dalekoj pučini. Tako postoji određena suprotnost u strukturi našeg ribolova: osrednje razvijeni ribolov u Jadranu s kvalitetnim ribarskim posadama, ali nasuprot tome vrlo se kasno uključujemo u oceanski ribolov, koji jedini može osigurati visoku produktivnost i ekonomičnost uložених sredstava. Uostalom gotovo sve »ribarske velesile« love na svjetskim morima (Japan, Poljska itd.).⁶

Primorska industrija kao komponenta primorsko-pomorske privrede — Ekonomika litoralizacije

Litoralizacija je relativno novija pojava. Mogli bismo je definirati kao okupljanje i ubrzano razvijanje društvenog života na morskim obalama. S ekonomskog stajališta litoralizacija se predstavlja kao proces ubrzane lokacije, aktivizacije i koncentracije ekonomskog života u primorskim područjima. Ekonomika jugoslavenske industrije (kao nauka) trebala bi posebnu pažnju posvetiti analizi jadranskog područja kao perspektivnog industrijskog područja. Iako jadransko područje ima vrlo povoljne uvjete za industrijski razvoj, ipak ni danas nije rijetkost čuti mišljenje da usprkos tome što primorski dio naše zemlje ima svoju ekonomsku perspektivu na čijem ostvarenju treba intenzivno raditi, njegovi potencijali navodno nisu toliki da u dogledno vrijeme daju veći impuls razvoju materijalne proizvodnje. Međutim, strana iskustva jasno pokazuju da se industrija (barem neke njene grane) »seli« uz morsku obalu, pa to iskustvo koje je verificirano u posljednjim desetljećima u svjetskim razmjerima, valja i u nas prihvatiti i razvijati ga dosljednije nego dosad. Proučavanja što ih je u nas prvenstveno vršio Ekonomski institut u Splitu (sada u sastavu Ekonomskog fakulteta u Splitu) pokazala su da nisu, naravno, sve industrijske grane

⁶ M. Barišić, »Napori nesvrstanih zemalja na unapređenju ribarstva«, *Pomorski zbornik*, sv. 16, 1978; B. Jurić, »Industrija za preradu morske ribe na našem području«, *Pomorski zbornik*, sv. 3, 1965; B. Jurić, »Karakteristike i domet svjetskog i našeg ribolova...«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 7-8, 1972; B. Jurić, »O našoj izvozno-uvoznoj bilanci proizvoda morskog ribarstva«, *Pomorski zbornik*, sv. 9, 1971; B. Sambrailo, »Međunarodno ribarstveno pravo i zemlje u razvoju«, *Pomorski zbornik*, sv. 16, 1978; I. Strgačić, »Ribarstvo Dalmacije«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 3, 1978.

ni svi »industrijski kompleksi «jednako podobni da posluže kao »pol razvoja« jadranskog primorja. Međutim, privredna struktura i stabilnost našeg primorja bit će optimalnija, ako se pored turizma i pomorske privrede na njemu još snažnije unaprijedi industrija koja raspolaže s komparativnim prednostima u odnosu na lokacije u unutrašnjosti naše zemlje.⁷

Morsko rudarstvo

U svom već citiranom referatu »Mogućnosti iskorištavanja mora u svijetu i kod nas« Ivo Petrić je pored ostalog značajnu pažnju posvetio moru kao izvoru energije odnosno kao rezervoaru minerala i sirovina. Evo samo nekih formulacija I. Petrića:

»Procjenjuje se da od ukupne površine zemaljske kugle, koja iznosi ... oko 510 milijuna km², sedimentarne zone, tj. zone za koje se smatra da su bogate ugljikovodicima, obuhvaćaju 135 milijuna km², a od toga je nešto više od polovine (70 milijuna km²) smješteno u podmorju. Prema tome, raspoloživost naftom i plinom predstavljaju jedno od potencijalno najvrednijih mineralnih bogatstava mora ... «⁸

Nafta iz podmorja je već danas — stvarnost.

Naftu iz mora koriste od evropskih zemalja Velika Britanija i Norveška.

Velikoj Britaniji su to omogućila otkrića velikih zaliha nafte kod obala Škotske u Sjevernom moru. S naftom koju je već dosad izvukla iz Sjevernog mora, Velika Britanija je u značajnoj mjeri poboljšala svoj inače u pojedinim aspektima poprilično osjetljiv ekonomski položaj.

Već 1979. godine u britansku kasu priteklo je od prodaje nafte oko dvije milijarde dolara, a očekuje se da godišnji prihod polovinom osamdesetih godina bude osam puta veći ... Već niz godina Norveška svoje potrebe za naftom zadovoljava iz izvora u norveškim teritorijalnim vodama. Dakako, valja imati u vidu da su troškovi vađenja nafte iz Sjevernog mora mnogostruko viši od onih u Saudijskoj Arabiji, Kuvajtu i sl.

Kao kuriozitet možemo navesti, kako je od ukupnih rezervi nafte u Kini, otprilike polovica na kopnu a polovica pod morem.⁹

Situacija kod nas u vezi s naftom u globalu je poznata. Sadašnja proizvodnja dobija se u Panonskom bazenu. Međutim, u toku su is-

⁷ I. Petrić, *Lokacija industrije na jadranskoj obali i stvaranje industrijskih zona*, Split 1968; I. Petrić, »Privreda mediteranskih zemalja«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 4, 1979; D. Štambuk, »Osnovni faktori jugoslavenske litoralne urbanizacije«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 4, 1979; J. Široković i V. Stipetić, *Ekonomika Jugoslavije — Posebni dio*, Zagreb 1975.

⁸ I. Petrić, »Mogućnosti iskorištavanja mora u svijetu i kod nas«, *Treća konferencija Saveza inženjera i tehničara Hrvatske o tehnološkom razvoju SR Hrvatske*, Zagreb 1979, str. 4-7.

⁹ D. Simić, *Nafta — da li će zapaliti svet*, Beograd 1980, str. 39-41.

¹⁰ T. Delibašić, »Morsko rudarstvo: ekonomski, tehnički i pravni aspekt«, *Naše more*, Dubrovnik, br. 3-4, 1982; D. Simić, *Nafta — da li će zapaliti svet*, cit. izdanje

traživanja u podmorju Jadrana. Nade za otkriće relativno bogatijih ležišta ima, ali će proći još podosta vremena, dok se dođe do konačnog odgovora na pitanje: ima li komercijalnih ležišta nafte u našem dijelu Jadrana?

S druge strane, pored tradicionalnih proizvoda koje su ljudi od davnina vadili iz mora (sol, pijesak...), u novijim vremenima širi se lista minerala i sirovina koje se dobijaju iz mora (nalazišta kositra, dijamanta, titanijuma, cirkonija, natrija, magnezija, kroma i sl.). Ipak su komercijalno gledano među sedimentima morskog dna velikih dubina svjetskih oceana najvažniji tzv. feromanganovi noduli. Noduli su crne ili smeđe aglomeracije mangana i željeznog oksida. Uz mangan i željezo sadrže još nikal, bakar, kobalt i dr.

Kada je riječ o morskom rudarstvu, u vezi s njime se nameću brojni pomorskopravni problemi. Dolazi do velikog raskoraka u pravnim shvaćanjima s obzirom da je privredna važnost morskog rudarstva (pogotovo u perspektivi) izvanredno velika, a interesi razvijenih zemalja s jedne te zemalja u razvoju s druge strane različiti. Nadalje, veliki su problemi tehnologije i tehnike. Unatoč tomu što su na tim poljima postignuti veliki pojedinačni uspjesi, ima još čitav splet neriješenih ili nedovoljno riješenih pitanja. Usprkos svemu tomu, može se s pravom reći da je morsko rudarstvo jedna od najperspektivnijih privrednih grana budućnosti.¹⁰

»Mi u Jugoslaviji, a posebno u SR Hrvatskoj koja i posjeduje najveći dio obale i mora naše zemlje, moramo što organiziranije pristupiti valorizaciji morskih bogatstava i njihovom iskorištavanju kao nečem najvrednijem što nam je priroda stavila na raspolaganje. To, istina, nije nimalo lak zadatak, jer traži ponekad promjenu našeg mentaliteta, daljnji razvoj specifičnog znanstveno-istraživačkog rada, razvoj nove i to najsuvremenije tehnologije i velika novčana sredstva. Međutim, sve to može biti savladivo pod uvjetom da smo svjesni izazova koji nam se nameće intenzivnijom orijentacijom prema moru. — Naš društveno-politički sustav samoupravnog socijalizma i naša politička i ekonomska orijentacija u svjetskim okvirima, otvorenost i suradnja sa svima, s razvijenima a posebno s nesvrstanim zemljama koje čine najveći dio svijeta, pogoduju takvoj orijentaciji i razvoju.«¹¹

Zaključujući ovaj prilog mogli bismo podcrtati kako smo u sadašnjem privrednom razvoju relativno skromno iskoristili mogućnosti koje nam pružaju more i maritimni položaj. U ulovu ribe te u posjedovanju trgovačke mornarice i pomorskom prijevozu naš se udio u svjetskim razmjerima kreće ispod našeg udjela u svjetskom stanovništvu. S druge strane, imamo natprosječno razvijenu brodogradnju i dobro se koristimo turističkim potencijalima mora i primorja.

U literaturi se često upotrebljavaju neki standardni pokazatelji da se ocijeni orijentiranost pojedinih zemalja prema pomorstvu. O-

¹⁰ I. Petrić, mjesto citirano u bilješci br. 1. Usp. također i: A. Bulić, »Uvjeti poslovanja i reprodukcionalna moć brodarstva Dalmacije«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 5 — 6, 1980/81; M. Rakelić, »Financiranje izvoza brodova i mjere ekonomske politike«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 5—6, 1980/81; V. Cerić i A. Turina, *Pomorska privreda*, Rijeka 1973; M. Dobrinčić, *Razvitak glavnijih luka u Hrvatskoj*, Zagreb 1959; O. Fio, *Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba*, Split 1968;

bično se u prvi plan stavljaju sljedeća dva pokazatelja: »odnos pomorske zavisnosti« i »odnos pomorske ekipiranosti«. Pri tomu odnos pomorske zavisnosti predstavlja odnos obavljenog prometa robe u lukama i broja stanovnika zemlje koju želimo ocijeniti, a odnos pomorske ekipiranosti predstavlja odnos tonaže trgovačke mornarice i broja stanovnika. Prema istraživanju I. Petrića vrijednost pomorske zavisnosti Jugoslavije iznosila je 0,89, a vrijednost pomorske ekipiranosti 0,08. Odgovarajuće vrijednosti za Grčku, Italiju, Francusku i sl. bile su daleko veće.¹²

Slično je i s ribarstvom. Jugoslavija je naime sredinom sedamdesetih godina našeg stoljeća po ulovu ribe, rakova i školjki bila u svijetu tek na 64. mjestu.¹³ Inače, ulov morske ribe u Jugoslaviji u godinama 1975—1980. kretao se u granicama između 32.250 i 37.500 tona, da bi se u 1981. god. popeo na 44.465 tona.¹⁴ Međutim, razvijene ribarske zemlje imaju neusporedivo veći ulov; tako Japan ima godišnji ulov u 1980. godini od 10.410.000 tona, Poljska (iste godine) — 640.000 tona, Italija — 445.000 t itd.¹⁵

x

x x

U suvremenim trenucima, kada smo u borbi za provođenje dugoročnog programa ekonomske stabilizacije daleko jače oslanjanje na privredne djelatnosti u vezi s morem, moglo bi (bar do izvjesne razine) pridonijeti s jedne strane boljem korištenju domaćih prirodnih izvora i ekonomsko-geografskog položaja naše zemlje. S druge pak strane unapređenje primorsko-pomorske privrede omogućilo bi uspješnije uklanjanje naše zemlje u međunarodnu podjelu rada.¹⁶

¹² I. Petrić, »Privreda mediteranskih zemalja«, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, sv. 4, 1979, str. 138.

¹³ I. Petrić, rad citiran u bilješki br. 12, str. 139.

¹⁴ *Statistički godišnjak Jugoslavije 1982.*, Beograd 1982, str. 237.

¹⁵ *Statistički godišnjak Jugoslavije 1982.*, Beograd 1982, str. 741.

¹⁶ Usp. također i: J. Ivović i I. Marković, »Statistički podaci o razvoju pomorske i riječne privrede Jugoslavije za razdoblje od 1968. do 1982. godine«, *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983; M. Montana, »Prilog koncepciji razvoja nautičkog turizma na Jadranu«, *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983; I. Mencer, »Ponuda jugoslavenske zastave na svjetskom pomorskom tržištu u razdoblju 1971—1981. godine«, *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983; I. Marković, »Problematika unapređenja pomorske i riječne privrede sa stanovišta ekonomske stabilizacije«, *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983; S. Novaković, »Ekonomske aspekti dubokomorskog rudarstva«, *Pomorski zbornik*, sv. 21, 1983; A. Bulić, »Razvitak industrije u morskim lukama Jugoslavije u funkciji razvoja vanjskotrgovinske razmjene«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 6, 1982; F. Mitrović, »Mjesto i uloga brodogradnje u privrednom životu Dalmacije«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 6, 1982; A. Renić, »Aktualna zbivanja u svjetskom brodogoremontu i njihov utjecaj na razvoj brodogoremonta u Jugoslaviji«, *Privreda Dalmacije*, Split, br. 6, 1982.

Boris Juric: THE STRUCTURE OF THE COASTAL-SEABORNE ECONOMY AND
THE RICHNESS OF ITS MANIFESTATIONS

S u m m a r y

A specific economic structure, in which an eminent part belongs to the seaborne economy, is being created in the coastal region. However, the concept of seaborne economy, even when understood in its widest sense, i. e. incorporating fishing and tourism, cannot even approximately encompass all the economic activities in the coastal region, that make use of the sea (either directly or indirectly). Especially, the concept of seaborne economy cannot encompass those economic activities to which the proximity of the sea gives certain comparative advantages in comparison with locations at a remove from the sea (for example, the coastal industry). All of these (plus other) economic activities can and must be comprehended by a synthetic concept of coastal-seaborne economy.

In connection with this, the coastal-seaborne economy contains a number of components. They are the following: a) coastal agriculture, b) coastal tourism, c) seaborne economy, d) the economy of the wealth of the sea, e) coastal industry and f) sea mining.