

Dr. TATJANA DELIBAŠIĆ
Jugoslavenski leksikografski zavod
"Miroslav Krleža"
Zagreb, Trg J.J. Strossmayera 4

Prometna politika
Pregled
UDK: 656.61(497.1):339.92:061.1EEZ
Primitljeno: 14.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

PRILAGODAVANJE JUGOSLAVENSKOG POMORSKOG SAOBRAĆAJA PROMJENAMA U EZ NAKON 1992. GODINE

SAŽETAK

U radu se daju podaci o floti zemalja EZ i SFRJ uključivo struktura i tonaža, kao i ostvareni učinci pri prevozu tereta i tendencije razvoja. Pledira se za jadransku orijentaciju, naročito za što uže povezivanje s odgovarajućim institucijama EZ.

1. UVOD

Do 31. prosinca 1992. g. EZ treba da ukine sve barijere (njih oko 300) koje ograničavaju slobodno kretanje roba, usluga, ljudi i kapitala. Stoga i jedinstveno evropsko tržište usluga, posebno pomorskih prijevoznih, uz uvažavanje činjenice da se glavnina trgovinske razmjene EZ odvija morskim putem, kao i da se oko 90% svjetske trgovine obavlja pomorskim prijevozom - dobiva posebno značenje.

Dok EZ ubrzano uklanja ograničenja za nesmetano djelovanje jedinstvenog tržišta i slobodnog pružanje usluga u pomorskom saobraćaju unutar integracije i izvan nje - nužno je da se i jugoslavensko morsko brodarstvo, koje je već tradicionalno usmjereno na evropsko pomorsko tržište, u ovom međurazdoblju brzo i uspješno prestrukturira i prilagodi da postane konkurentno na evropskom tržištu pomorskih prijevoza kao i da razvija s brodarima EZ su-

radnju prema načelima slobodnih ekonomskih odnosa i uzajamnosti ili reciprociteta.

2. TRŽIŠTE POMORSKIH PRIJEVOZNIH USLUGA U SVIJETU I EZ

Tržište pomorskih prijevoznih usluga funkcionalno je povezano s proizvodnim i potrošnim potencijalima. Dislokacija prirodnih dobara, kako tekućih, tako i onih krutih, dislokacija proizvodnje i potrošnje finalnih proizvoda, provedena je tako, da se silom prilika mora koristiti more kao najjeftiniji prometni put.

Kao najjačoj svjetskoj trgovinskoj sili, Evropskoj zajednici pomorski prijevoz postaje neophodna karika za ubrzani privredni razvoj svih zemalja unutar integracije, ali također i snažan integralni instrument za efikasniji prodor cjelokupnog privrednog potencijala na tržišta izvan Zajednice.

Trgovačko brodarstvo EZ raspolagalo je u razdoblju od 1985. do 1988.g brodom i prostornom tonažom kako je navedeno u Tablici 1.

Trgovačke flote vodećih zemalja EZ u razdoblju od 1985. do 1988. smanjuju se i po broju brodova (13%) i po prostornoj tonaži (29%), iako je EZ, jedna od najvećih trgovinskih sila u svijetu, čiji se velik dio trgovinske razmjene dobara odvija morskim putem.

Statistički podaci također pokazuju da

Tablica 1. Trgovačke flote zemalja EZ 1985-1988.

Zemlje EZ	G o d i n a							
	1985:		1986.		1987.		1988.	
	jed.	brt	jed.	brt	jed.	brt	jed.	brt
Đanska	1070	4 942 175	1063	4 651 225	1256	4 873 465	1240	4 501 727
Francuska	1136	8 237 418	984	5 936 268	954	5 371 273	930	4 506 227
SR Njemačka	1816	6 177 032	1752	5 565 214	1414	4 317 616	1233	3 917 257
Italija	1573	8 843 181	1569	7 896 569	1571	7 317 353	1583	7 794 247
Nizozemska	1344	4 301 324	1334	4 324 135	1307	3 908 231	1265	3 726 464
V.Britanija	2378	14 343 512	2256	11 567 117	2165	8 504 605	2142	8 260 431
Belgija	344	2 400 292	355	2 419 661	350	2 268 383	344	2 118 422
Grčka	2599	31 031 544	2255	28 390 800	1948	23 559 852	1874	21 978 820
Ukupno:	12 240	80 276 478	11 568	70 750 988	10 965	60 620 778	10 611	56 803 595
Španjolska	2477	6 256 188	2397	5 422 002	2350	4 949 387	2343	4 415 122
Porugal	-	-	-	-	-	-	-	-

Izvor: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, London 1988.

se smanjuje udio tonaže zemalja EZ u svjetskoj trgovačkoj floti. U razdoblju od 1973. do 1986. g. udio njihove tonaže se smanjio od 30% u 1973. na 23,3% u 1986.g. (prema podacima Eurostat, Bruxelles 1987).

Smanjenje svjetskog prijevoznog potencijala bilo je, međutim, samo prividno jer je umjesto stare tonaže sagrađena nova, koja je bila u stanju da količinski i vremenski preveze, ako ne veću, a ono barem istu količinu tereta, zahvaljujući primjeni suvremene prometne tehnologije. Nova tehnologija je, naime, omogućila da se uz smanjenje operativnih troškova poveća obrt rada, čime se povećala i produktivnost.

Za ocjenu kretanja na tržištu brodskog prostora veoma je indikativna struktura tipova brodova. U uvjetima tržišnog poslovanja i privređivanja na tržištu pomorskih prijevoza, brodari prilagođavaju svoju ponudu tržišnim kretanjima na taj način da nudi odgovarajuće tipove brodova²⁾.

Više od 37% od ukupne svjetske tonaže su plovni objekti ispod 10 godina starosti, a samo oko 5% tonaže pripada brodovima sa oko 25 godina starosti ili više. Ostala tonaža (oko 58%) odnosi se na brodove čija se starost kreće između 6 i 24 godine. Najmoderniju trgovačku flotu sa 70% tonaže čija je starost niža od 5 godina ima SR Njemačka, a zatim slijede Norveška i Japan sa po 66% takve tonaže, Brazil sa 56% i Filipini sa 54%.

Ukupna tonaža zemalja EZ slijedi po tipovima brodova strukturu koja pripada svjetskoj trgovačkoj floti. Zemlje ove integracije sudjelovale su u 1986. g. sa oko 25% u svjetskoj trgovačkoj floti koja je imala 639 mln t nosivosti. Glavni tipovi brodova su tankeri, brodovi za rasuti teret, brodovi za generalni teret i kontejnerski brodovi. Trgovačke flote zemalja EZ

Kao najveća trgovinska zona u svijetu, EZ sudjeluje u razmjeni s trećim zemljama sa oko 21% u svjetskom uvozu i 20% u svjetskom izvozu. Druga trgovinska sila SAD, sudjeluje sa 16% u svjetskom uvozu i 15% u svjetskom izvozu, a Japan sa 9% u svjetskom uvozu i 10% u svjetskom izvozu³⁾. U ovoj trgovinskoj razmjeni prevladava pomorski prijevoz robe, te se oko 95% zajedničkog prometa, izraženog u tonama, s trećim zemljama i oko 30% unutarregionalnog prometa odvija morem⁴⁾. Brodovljem EZ prevozi se oko 40% količine tereta, a 60% prevoze brodovi trećih zemalja. Velik udio u tome prijevozu ima Norveška i povlaštene trgovačke zastave, koje u sastavu svojih flota drže oko 20% brodovlja EZ.

3. EKONOMSKO VREDNOVANJE JUGOSLAVENSKOG MORSKOG BRODARSTVA U SKLOPU EVROPSKOG I SVJETSKOG POMORSKO-PRIJEVOZNOG POTENCIJALA

Reformske tendencije s kojima je suočena jugoslavenska privreda, ponovno otvaraju i pitanja o pomorskoj orijentaciji Jugoslavije, o

ekonomskom vrednovanju privrednih grana vezanih uz more, o valorizaciji morskih bogatstava, o eksploataciji podmorja ("off shore" ili odobalna industrija) i boljem korištenju mora ne samo kao prometnog puta već i kao izvora hrane⁵⁾. Očito je također, da spomenute reformske prodore možemo najlakše ostvariti zahvaljujući pomorstvu, koje je uvijek imalo međunarodni karakter, jer je more uvijek bilo spona sa svijetom, drugim privredama, narodima i običajima⁶⁾.

Usmjerenost na potpunije i svestranije korištenje prirodnog fenomena mora zahtijeva da se danas - kako se to već u svijetu odavno primjenjuje - i kod nas posveti posebna pažnja pomorskoj privredi i unutar nje, morskome brodarstvu kao jednoj od vodećih djelatnosti, koja koristi more kao prirodni prometni put za domaću i međunarodnu razmjenu dobara i prijevoz osoba⁷⁾.

Kada nas je još uvijek prisutno simplističko statističko svrstavanje pa i obrada morskog brodarstva u sklopu prometnih djelatnosti, dakle, jednostrani pristup ovoj djelatnosti sa stajališta translokacije robe i osoba⁸⁾. Često se izostavlja, da se ova djelatnost treba promatrati i valorizirati i kao potpuno samostalna oblast, kod koje pomorski prijevoz osoba i tereta predstavlja samo njezin vanjski, fizički vidljiv aspekt. Danas se ova djelatnost definira i kao industrija pomorskih prijevoza i ona posjeduje i svoje specifične tržišne ponude i potražnje⁹⁾. U nekim slučajevima morskome brodarstvu postaje obrambeni instrument pomorske politike sprečavajući monopolistički položaj drugih brodara i štiteći interese vlastite zemlje u pogledu uvoza, izvoza i tranzita. Ovakva broderska politika omogućuje da se i vozarine formiraju u skladu sa zakonitostima kretanja na tržištu pomorskih prijevoza¹⁰⁾.

Jugoslavenskog morskome brodarstvo do sada je bilo usmjereno na čvršće povezivanje s proizvodnim potencijalom zemlje i na zadovoljavanje prijevoznih potreba, prije svega jugoslavenske privrede, vanjske trgovine i turizma, a potom je našao svoje slobodne prijevozne kapacitete na međunarodnom tržištu brodskog prostora¹¹⁾. Konačni se rezultata ogleda u skupnoj postignutoj koristi.

Povezanost morskome brodarstva u vlastitoj zemlji može biti i granska, posebno kod primjene koncepta kombinirane ili složene prijevozne operacije. Pri ovome obliku prijevoza brodari se povezuju s ostalim prometnim granama i u uskoj suradnji utvrđuju programe svoje poslovne politike, posebno one koji se odnose na plasman njihovih udruženih i kombiniranih prijevoznih usluga na domaćem i međunarodnom tržištu¹²⁾.

3.1. Jugoslavenski pomorsko-prijevozni potencijal i prihodi u pomorskom prijevozu

Za ocjenu položaja i uloge jugoslavenskog morskome brodarstva u odnosu na evropsko

i svjetsko tržište pomorskih prijevoza potrebno je analizirati određene raspoložive statističke podatke.

Jugoslavenska trgovačka mornarica je u razdoblju od 1978. do 1988.g. ima slijedeći broj brodova i prostornu tonažu kako pokazuje Tablica 2.

Tablica 2. Stanje i kretanje jugoslavenske trgovačke flote 1978-1988.

Godina	Broj jedinica	brt
1978.	468	2 365 630
1979.	478	2 407 221
1980.	486	2 466 574
1981.	483	2 540 592
1982.	475	2 531 506
1983.	479	2 546 638
1984.	480	2 681 879
1985.	479	2 699 302
1986.	490	2 872 613
1987.	498	3 164 893
1988.	499	3 476 354

Izvor: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, London 1988, str. 35.

U razdoblju od 1978. do 1988. g. Jugoslavija je povećala trgovačku flotu za 7% po broju brodova, odnosno za 31% prema brt U odnosu na cjelokupnu svjetsku trgovačku flotu naši brodarski kapaciteti bili su zastupljeni po broju brodova u 1988. g. s 0,66% (1978. s 0,67%), po prostornoj tonaži s 0,86% (1978. sa 0,58%). Dok smo 1978. g. po tonaži bili na 24. mjestu, u 1988. g. smo došli na 29. mjesto u svijetu. U odnosu na trgovačku mornaricu zemalja EZ jugoslavenski brodski kapaciteti bili su zastupljeni po broju brodova u 1988. g. s 4,70% (1985. sa 3,9%) po prostornoj tonaži s 6,11% (1985. s 3,36%).

Prema podacima SZS struktura jugoslavenske trgovačke mornarice prema glavnim tipovima brodova u razdoblju od 1955. do 1988. g. prikazana je u Tablici 3. Obuhvaćeni su brodovi od 100 brt i više registrirani u lučkim kapetanijama. U prostornu tonažu putničkih brodova uključeni su i trajekti, a kod teretnih brodova i tegljači.

U pomorskoj floti Jugoslavije u 1988. g. prema broju jedinica najzastupljeniji su teretni brodovi sa oko 71%, u odnosu na 1955. g. kada je taj udio bio 59%.

U tablici 4. daje se pregled putničkih i

Tablica 3. Struktura Jugoslavenske trgovačke mornarice 1955-1988.

Godina	Brodovi					BRT, (u 000 t)				
	Ukupno	Putnički	Tankeri	Teretni	Motorni jedrenjaci	Ukupno	Putničkih brodova	Tankera	Teretnih brodova	Motornih jedrenjaka
1955.	222	53	3	132	34	291	20	14	248	8
1965.	360	50	22	259	29	996	42	67	883	4
1975.	331	57	27	306	12	1 865	66	226	1 572	1
1982.	460	87	24	336	13	2 524	52	176	2 294	2
1983.	454	95	23	327	9	2 546	54	175	2 316	1
1984.	461	95	23	334	9	2 686	54	176	2 455	1
1985.	472	105	22	337	8	2 774	57	139	2 577	1
1986.	480	112	22	338	8	2 974	60	139	2 774	1
1987.	472	110	21	333	8	3 066	59	138	2 867	1
1988.	489	108	26	349	6	3 297	69	319	2 908	1

Izvor: SGJ-89.

Tablica 4. Morski putnički i trgovački brodovi i pomorski putnički i robni promet u Jugoslaviji 1955-1988.

Godina	Broj Putnička mesta	Prevezeni putnici hilj.	Putničke milje mln	Broj Nosivost hilj. tona	Ukupno	Unutrašnji prevoz	Izvoz	Uvoz	Prevoz među stranim lukama	Tonske milje		
1955.	76	24 599	5 264	129	206	403	3 812	-	-	-	8 546	
1965.	58	21 840	4 909	116	280	1 434	10 649	1 440	1 173	3 109	4 927	34 197
1975.	57	16 739	5 665	85	274	1 857	20 280	2 083	879	4 842	12 476	87 366
1983.	59	19 275	6 749	98	278	3 845	25 493	2 262	1 601	6 744	14 886	90 120
1984.	59	19 887	7 198	106	280	4 102	28 363	2 329	1 637	8 266	16 131	99 217
1985.	59	19 973	7 660	107	281	4 337	29 579	2 386	1 581	8 290	17 322	101 713
1986.	60	20 643	8 059	109	272	4 352	33 796	2 256	1 743	9 998	19 799	110 954
1987.	59	19 063	8 055	112	276	4 788	34 846	2 108	2 112	8 916	21 710	121 414
1988.	57	17 959	8 084	111	270	4 781	38 123	2 140	2 498	7 856	25 629	145 084

Izvor: SGJ-89, str. 315.

teretnih brodova te izvršeni prijevoz osoba i tereta u istome razdoblju. U putničke brodove uključeni su i trajekti, a u prijevoz među stranim lukama i tranzit.

Putnički promet se u promatranome razdoblju povećao za 53% dok se opseg savladanih putničkih milja smanjio za 14%.

Povećan je i ukupan prijevoz tereta morem za oko 10 puta u 1988. g. u odnosu na 1955. g.

Savladane tonske milje u razdoblju 1965. do 1988. g. također ukazuju na povećanje od 324%.

Međunarodni pomorski robni prijevoz u 1988. g. prema pojedinim regijama kretao se kako pokazuje Tablica 5. U pomorski prijevoz među stranim lukama uključen je i tranzit.

Najvažniji dio međunarodnog pomorskog prijevoza robe ostvaruje se na području Jadrana i Mediterana te atlantske obale Evrope.

Za konačno vrednovanje našeg morskog brodarstva i utvrđivanje njegovog mjesta i uloge u okviru pomorskog saobraćaja zemalja EZ bili bi neophodni statistički podaci o kretanju prihoda i rashoda te deviznih prihoda i rashoda. Ovi podaci za 1989. g. nisu, međutim, dostupni niti iz jednog izvora.

4. ZAKLJUČAK

Jugoslavija kao izrazito pomorska zemlja, koja je sa svojih približno 24 mln stanovni-

ka i sedmo po veličini tržište u Evropi i koja za EZ predstavlja i prirodni tranzitni pravac - ima višestrukih razloga da se aktivnije uključi u sve procese koji se odvijaju u ovoj regionalnoj grupaciji. Uključivanje Jugoslavije u prometnu politiku EZ nužno zahtijeva da i ona utvrdi jasnu, čvrstu, dugoročnu i djelotvornu pomorsku politiku, također i da donese razvojne programe, odredi redoslijed prioriteta u provođenju ovih programa, a i mjere za njihovu realizaciju. S obzirom da je Ministarstvo za pomorstvo ukinuto još 1953. g. potrebno je osnovati i tijelo odnosno instituciju za vođenje i provođenje usvojene pomorske politike.

U složenim odnosima i kretanjima na međunarodnom tržištu prijevoza, jugoslavenski brodari mogu naći svoj ekonomski interes i "raison d'être" jedino nudeći svoju prijevoznu uslugu utemeljenu na primjeni suvremene pomorske prijevozne tehnologije koja omogućava da se, zadržavajući isti prijevozni potencijal, istu brzinu (i druge tehničke parametre), povećava kako mjesečni tako i godišnji obrt rada brodova, a time i produktivnost rada i ekonomičnost poslovanja - što konačno rezultira približavanju optimalnom finansijskom rezultatu.

Pomorsko-brodarska djelatnost Jugoslavije samo djelomično predstavlja instrument prodora jugoslavenskog privrednog potencijala na svjetsko i evropsko tržište, a također u nedovoljnoj mjeri ostvaruje ulogu obrambenog instrumenta, prodori strane zastave na jugosla-

Tablica 5. Međunarodni pomorski robni promet u 1988. godini

	Ukupno	Jadran i Mediteran	Atlants. obala Evrope	Zapad. Afrika	Obala Indijskog oceana Crvenog mora i Perzijskog zaliva	Istočna Azija i Australija Oceanija	Sjeverna i Srednja Amerika	Južna Amerika
Izvoz	2 498	1 429	224	67	239	159	333	42
Uvoz	7 856	5 575	354	446	213	121	960	187
Prevoz među stranim lukama								
- istovar	25 629	10 746	4 491	1 022	2 155	2 650	4 049	516
- utovar	25 629	8 950	2 298	1 042	1 927	1 989	7 230	2 193

Izvor: SGJ-89, str. 316.

Tablica 6. Robni promet u lukama 1955-1988.

	1955.	1965.	1975.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.
Obim prometa robe	6 419	12 107	20 003	29 339	30 711	31 126	33 006	34 000	32 909	36 398
Unutrašnji istovar	1 404	1 818	2 542	2 461	2 314	2 386	2 378	2 495	2 058	2 243
Izvoz	1 462	2 263	2 396	3 639	4 656	4 992	5 154	5 690	6 053	7 153
Domaćim brodovima	683	1 125	741	1 342	1 575	1 511	1 423	1 433	1 862	2 282
Stranim brodovima	779	1 138	1 655	2 297	3 081	3 481	3 731	4 257	4 191	4 871
Uvoz	2 931	5 446	9 644	18 145	18 589	18 886	20 384	20 991	19 596	21 875
Domaćim brodovima	786	2 852	4 315	6 337	6 171	7 626	7 233	9 598	8 921	8 462
Stranim brodovima	2 145	2 594	5 329	11 808	12 418	11 260	13 151	11 393	10 675	13 414
Tranzit	622	2 580	5 421	5 094	5 152	4 862	5 090	4 824	5 202	5 127
Domaćim brodovima	245	1 385	625	518	707	691	564	656	564	519
Stranim brodovima	327	1 195	4 796	4 576	4 445	4 171	4 526	4 168	4 638	4 608

Izvor SGJ, str. 316.

vensko pomorsko tržište. Udjel jugoslavenskog morskog brodarstva u prijevozu robe iz jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene je skroman, kao što je nedovoljan i njegov udjel u međunarodno prijevozu osoba.

Pomorskih prijevoz može ostvariti optimalan financijski rezultat samo onda ako su pomorske prijevozne usluge prilagođene traženjima pomorskog tržišta. Razvoj većine jugoslavenskih brodarskih poduzeća i njihovo uspješno uključivanje na evropsko tržište zasniva se na marketinškoj strategiji prilagođavanja. Novu dimenziju u ovom poslovanju dat će i jedinstveno evropsko tržište. Evropeizacija usluga je još jedna mogućnost za konkurentsku borbu brođara izvan EZ, koja neće biti ograničena rascjepkanošću tržišta. Za marketinški pristup u području pomorskih usluga usvojeni princip bio bi u sloganu: "Think global, act local" - što znači da treba misliti u svjetskim, globalnim okvirima, a djelovati prema lokalnim zahtjevima i potrebama tržišta.

Međunarodne kredite, posebno one EZ, Jugoslavija bi trebala koristiti za izgradnju prometne infrastrukture koja bi omogućila brže uključivanje u međunarodni promet sa EZ i unapređenje tranzitnog prometa preko njenog teritorija koristeći transjugoslavenske magistralne pravce i prometne veze preko jugoslavenskih luka.

Preduvjet za saobraćajno uklapanje Jugoslavije u EZ je potpuno usaglašavanje prometnih i carinskih propisa i transportne dokumentacije, te obavezno uvođenje kompjuterizacije uz primjenu jedinstvenih informatičkih sistema (EDI, SAD, HS), a ujedno i usklađivanje jugoslavenskih propisa sa propisima Zajednice zbog ukidanja kabotaže, kontingentiranja i dozvola za tranzit.

Otvora se i mogućnost osnivanja mješovitih poduzeća u oblasti pomorskog prometa sa zemljama EZ, što bi još jače vezalo Jugoslaviju i ovu integraciju na stvaranju jedinstvenog evropskog tržišta pomorskih usluga.

SUMMARY

ACCOMODATION OF THE YUGOSLAV MARITIME TRANSPORT TO THE CHANGES IN THE EC AFTER THE YEAR 1992

This paper deals with respective data on the fleet of vessels of the EC member states and Yugoslavia including the structure and tonnage as well as the effectuated volumes in cargo transport and development trends. The author pleads for the Adriatic Orientation with particular reference to as close as possible cooperation with the corresponding institution in the EC.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) A. MARSCHALL: Industry and Trade, London 1920.
- 2) F. ROCCO: Osnove tržišnog poslovanja. Zagreb 1974.
- 3) V. KANDŽIJA: Izvanregionalna trgovina Evropske zajednice. Nova trgovina, Beograd 1986, br. 2.
- 4) Rivista di politica economica Roma, 1987, br. 11.
- 5) M. DOBRINČIĆ: Za pomorsku orijentaciju. Pomorstvo, Rijeka 1954, br. 6.
- 6) V. BRAJKOVIĆ: More kao prometni put, Zagreb, 1949.
- 7) V. CERIĆ, A. TURINA: Pomorska privreda. Rijeka 1973.
- 8) Umjesto termina pomorski saobraćaj kao sveobuhvatniji i sadržaju bliži pojam za ovi djelatnost, utemeljen još ur adovima naših poznatijih pomorskih ekonomista A. Turine, V. Cerića, M. Nirkovića, I. Rubinića, Z. Jelinovića, M. Dobrinčića i O. Fija, uzima se morsko brodarstvo.
- 9) O. FIO, T. DELIBAŠIĆ: Tipologija tržišta prostora, Pomorski zbornik, Rijeka, 1976, knjiga 14.
- 10) O. FIO: Pomorska vozarina kao približna rezultatna ponude i potražnje na tržištu broskog prostora. Pomorski zbornik, Zadar, 1965, knjiga 3.
- 11) T. DELBAŠIĆ: Neka obilježja tržišta broskog prostora. Naše more, Dubrovnik 1975, br. 5-6, str. 166.
- 12) Ista: Pomorski putnički prijevoz na Jadranu u funkciji razvoja turizma - Kombinirani prijevoz kao faktor razvoja međunarodnog turizma. Promet, Zagreb, 1989, br. 4-5, str. 549-500.