



Čedomir Dundović*

Dušan Rudić**

ISSN 0469 - 6255

(171 - 181)

SMJERNICE I DINAMIKA PRILAGOĐAVANJA HRVATSKOG MORSKOG BRODARSTVA UVJETIMA SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA

GUIDELINES AND DYNAMICS OF CROATIAN MARITIME SHIPPING INDUSTRY ADJUSTMENT CONDITIONS CREATED BY THE WORLD TO SEABORNE TRADE MARKET

VELEUČILIŠTA U DUBROVNIKU
KNJIŽNICA
Broj: _____

UDK 339.13:656.61](497.5)

Prethodno-priopćenje

Preliminary communication

Sažetak

Morsko brodarstvo, s obzirom na pretežito područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi te mogući utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo i vanjskotrgovinsku razmjenu, jest pomorskogospodarska djelatnost kojoj država mora pridavati odgovarajuću pozornost.

U ovoj raspravi autori posebnu pozornost posvećuju temeljnim fazama transformacije i upravljanja sustavom hrvatskog morskog brodarstva, analizirajući utjecaj svjetskog pomorskog tržišta, kretanje vozarina, zastave pogodnosti, te učinke provedene pretvorbe i privatizacije brodarskih poduzeća.

Problem na koji autori ukazuju je nedostatak cjelovite pomorske, a posebice brodarske politike, što je posljedično rezultiralo smanjenjem kapaciteta i gašenjem pojedinih brodarskih poduzeća.

Rezultati ovog rada ukazuju na nužnost drukčijeg pristupa s prijedlogom odgovarajuće koncepcije i poticajnih mjera koje će hrvatsko morsko brodarstvo učiniti konkurentnijim na svjetskom pomorskom tržištu.

Ključne riječi: hrvatsko morsko brodarstvo, svjetsko pomorsko tržište, svjetska trgovačka flota, vozarine, zastave pogodnosti, kapaciteti, struktura vlasništva, prognoze, perspektive razvoja, pomorska politika.

Summary

Considering its predominant field of operation, the diversity of goods, vehicles and passengers carried, and possible influence on the world and national economies and international trade, maritime shipping industry is a seaborne trade activity requiring appropriate attention from the state.

In this treatise, the authors have paid particular attention to basic phases of Croatian maritime shipping industry system transformation and management, by carrying out the analysis of the impact exercised by the world seaborne trade market, freights, and flags of convenience, and also of the effects of the transformation of ownership and privatization of shipping companies performed.

The problem the authors have pointed to concerns the absence of an integral maritime and particularly shipping policy, which has consequentially resulted in the reduction of the capacity and disintegration of particular shipping companies.

The results of this paper indicate the need for a different approach, proposing the appropriate concept and incentive measures for Croatian maritime shipping industry to acquire competitive features for the performance on the world shipping trade market.

Key words: Croatian maritime shipping industry, world seaborne trade market, world merchant fleet, freights, flags of convenience, facilities, ownership structure, forecast, development prospects, maritime policy.

* Dr.sc. Čedomir Dundović, izv. prof.

Pomorski fakultet u Rijeci

** Dr.sc. Dušan Rudić, doc

Prometni odjel, Veleučilište u Rijeci

1. Uvod

Introduction

Morsko brodarstvo ima veoma značajnu ulogu u pomorskoj politici i ukupnom gospodarskom razvoju pomorske zemlje. Osnovna je zadaća morskog brodarstva da zadovolji raznovrsnu, po opsegu promjenjivu i ekonomskom obilježju elastičnu potražnju za pomorskim prijevozom.

Brodovi, različiti po tipovima, veličini, starosti, ekonomskom i tehničkom stanju, tehnološkim mogućnostima, zastavi pripadnosti, vlasništvu, organizacijskom ustroju, menadžmentu u užem i širem smislu, pomorskoprijevoznim poslovima, načinu zaposlenosti, stručnosti i sastavu posade – čine ponudu.¹ Ponuda je uz potražnju - pomorsku trgovinu, najvažniji čimbenik na pomorskom tržištu, odnosno tržištu brodskog prostora, kao najužem obliku toga tržišta. Ponuda na tržištu morskog brodarstva iskazuje se opsegom i strukturom trgovačke mornarice. Zbog toga, analiza stanja kapaciteta i tehnološke strukture hrvatskog morskog brodarstva zaslužuje veliku pozornost.

Zastave pod kojima plove brodovi i struktura vlasništva hrvatskih brodara bitno određuju osnovna obilježja hrvatskog morskog brodarstva. Ovi pokazatelji imaju posebno značenje u posljednjih desetak godina kada je došlo do ključnih promjena u strukturi vlasništva hrvatskih brodarskih poduzeća, te većeg prijelaza brodova hrvatskih brodara pod strane zastave. Nesporno je da su i postojeći problemi poslovanja hrvatskih morskih brodara u uskoj svezi sa stanjem svjetskog pomorskog tržišta, te položajem brodara u gospodarskom i prometnom sustavu Republike Hrvatske. To se posebice odnosi na obnovu flote i gradnju brodova za hrvatske brodare u domaćim brodogradilištima, što zasigurno predstavlja jedno od ključnih pitanja hrvatske pomorske politike.

Morsko brodarstvo u Republici Hrvatskoj karakterizira dugogodišnja orijentacija brodara na tzv. "cross trade", što razumijeva pomorskoprijevozne usluge između stranih luka, a posljedica je: a) specijalizacije brodara za pojedine vrste tereta, b) nedovoljno opsežne nacionalne prekomorske vanjskotrgovinske razmjene i c) nedovoljne zainteresiranosti nacionalnih vanjskotrgovinskih organizacija za suradnju s nacionalnim, prije svega linijskim brodarima.

Pojava otvorenih sustava protekcionizma zemalja udruženih u gospodarsko-tržišne integracije prema trgovačkim mornaricama zemalja koje nisu njihove članice upućuje na potrebu prilagođavanja. Zbog toga se Republika Hrvatska, kao nečlanica neke od gospodarskih integracijskih cjelina mora prilagoditi onoj cjelini, za koju je vežu najuži interesi, a to su ponajprije zemlje članice Europske unije.

Uključivanje hrvatskih poduzeća morskog brodarstva u integracijske procese Europske unije najvećim dijelom ovisi o: (1) intenzitetu i strukturi hrvatske vanjskotrgovinske razmjene sa zemljama Europske unije i svijeta, (2) pomorskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni gravitirajućih zemalja preko hrvatskih morskih luka i (3) veličini i strukturi hrvatske trgovačke mornarice.²

2. Svjetska pomorska trgovina, trgovačka flota i kretanje vozarina

World seaborne trade, merchant fleet and freights

Svjetska trgovačka flota u funkciji je svjetske vanskotrgovinske razmjene, odnosno onog dijela koji u međunarodnim prijevozima koristi pomorskoprijevozne usluge morskog brodarstva. U svjetskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni, kao posljedica globalnih gospodarskih i financijskih kretanja, neprestano se izmjenjuju različite stope rasta, ali i stagnacija i pad svjetske trgovine. Tako je npr. svjetska vanjskotrgovinska razmjena 1996. godine u odnosu na 1995. godinu bila veća za 5,03%, 1997. godine ona je veća za 9,5% u odnosu na 1996. godinu, ali već 1998. godine dolazi do pada od 3,3% prema 1997. godini.³ Ova kretanja vanjskotrgovinske razmjene posljedica su povećanja međunarodne trgovine Kine, zemalja Europske unije, Latinske Amerike, ali i kratkotrajnog smanjenja izvoza iz SAD-a i Azije tijekom 1998. godine. Međutim, nesporno je istaknuti da do 1998. godine svjetska pomorska vanjskotrgovinska ramjena ostvaruje 13 godišnji kontinuirani rast i premašuje 5 milijardi tona. Ova pozitivna kretanja, izuzimajući 1998. godinu, nastavljaju se i u idućim godinama, što je rezultiralo s ukupno ostvarenim prometom svjetske pomorske trgovine od 5,37 milijardi tona u 2001. godini. Međunarodna pomorska trgovina promjenjiva je ne samo glede količina, već i svoje strukture, što se poglavito odnosi na glavne robe, čiji udjel s oko 3/5 prevladava u ukupnim pomorskim prijevozima (tablica 1).

Međunarodna pomorska trgovina bitna je sastavnica pomorskog tržišta i rezultat ukupnih kretanja u svjetskom gospodarstvu. U suvremenim uvjetima ona je pretežito rezultat potražnje, osobito većih i moćnijih potrošača – zemalja s višim rangom na ekonomskoj ljestvici, iako pomorski prijevoz sirovina i gotovih proizvoda pruža mogućnosti da u međunarodnoj razmjeni sudjeluju sve zemlje svijeta, bez obzira na veličinu, tehničko-tehnološku strukturu prijevoznih kapaciteta i ekonomsku moć zemlje.

¹ I. Ban: Trgovačka mornarica – neelastičnost i neravnoteža na pomorskom tržištu, "Naše more" 41(5-6), Dubrovnik, 1994., str. 211.

² Strategija razvitka pomorstva Republike Hrvatske – Hrvatska u 21. stoljeću, Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske, Zagreb, 2001., str. 35-37.

³ Review of Maritime Transport, 1999, UNCTAD, UN, New York i Geneva, str. 11.

Tablica 1. Razvoj svjetske pomorske trgovine 1981. - 2000. (u mln. tona)

Table 1. Development of world seaborne trade 1981-2000 (in mill tons)

Godina	Sirova nafta	Naftni proizvodi	Željezna ruda	Ugljen	Žitarice	Ostali teret	Ukupno trgovina	% promjena
1981.	1170	267	303	210	206	1305	3461	-4.0
1982.	993	285	273	208	200	1240	3199	-7.6
1983.	930	282	257	197	199	1225	3090	-3.4
1984.	930	297	306	232	207	1320	3292	6.5
1985.	871	288	321	272	181	1360	3293	0.0
1986.	958	305	311	276	165	1370	3385	2.8
1987.	970	313	319	283	186	1390	3461	2.2
1988.	1042	325	348	604	196	1460	3675	6.2
1989.	1120	340	362	321	192	1525	3860	5.0
1990.	1190	336	347	342	192	1570	3977	3.0
1991.	1247	326	358	369	200	1610	4110	3.3
1992.	1313	335	334	371	208	1660	4221	2.7
1993.	1356	358	354	367	194	1710	4339	2.8
1994.	1403	368	383	383	184	1785	4506	3.8
1995.	1415	381	402	423	196	1870	4687	4.0
1996.	1466	404	391	435	193	1970	4859	3.7
1997.	1519	410	430	460	203	2070	5092	4.8
1998.	1524	402	417	473	196	2050	5062	-0.6
1999.	1548	410	411	482	220	2090	5161	2.0
2000.	1612	412	455	520	225	2150	5374	4.1
Prosječni iznos rasta	1.6	2.2	2.1	4.6	0.4	2.5	2.2	
1990./2000.	2.9	2.6	2.7	3.9	1.3	3.3	3.0	

Izvor: Shipping statistics and market review (SSMR), January/February 2001., str 56.

Osim tradicionalno moćnih i velikih pomorskih zemalja, postoje zemlje koje po svom zemljopisnom položaju nose obilježja pomorskih zemalja, ali nemaju mogućnosti da stvore vlastitu trgovačku flotu, već prepuštaju stranim brodovima da se služe njihovom zastavom. Na taj način došlo je do svjetskog fenomena da su zemlje zastava pogodnosti izrasle u svjetske pomorske sile, iako imaju skromno ili uopće nemaju vlastito brodarstvo.⁴

Zastave brodova, vrsta i veličina brodova, te vrsta plovidbe determiniraju osnovna obilježja trgovačke mornarice pojedine zemlje, ali i ukupne svjetske trgovačke flote (tablica 2).

Struktura svjetske trgovačke mornarice prema osnovnim tipovima brodova, veličini i starosti, ali i njezine promjene, daju potpuniju sliku dinamike i stanja ponude na tržištu brodskog prostora. Svaka je struktura rezultat odnosa i mogućnosti, a struktura trgovačke mornarice proizlazi iz strukture tereta koji se prevoze morem, modernih transportnih tehnologija, poslovnih strategija i tržišnih prilika.

Analizom podataka navedenih u tablici 2. može se zaključiti da je ukupni kapacitet svjetske trgovačke flote početkom 2001. godine iznosio

39.008 brodova većih od 300 GT s ukupnom nosivošću od 778,7 milijuna DWT-a.

Zahvaljujući zastavama pogodnosti, zemlje kao što su Panama, Liberia, Malta, Bahami, Grčka i Cipar pod svojim zastavama okupljaju više od 53% DWT-a svjetske trgovačke flote. Od ukupnih kapaciteta svjetske flote (izraženih u DWT) panamsku zastavu vije 21,7%, liberijsku 9,8%, dok su zemlje poput Malte, Bahama, Grčke i Cipra zastupljene s oko 5 do 6%. Detaljnom analizom prema vrstama brodova može se zaključiti da se na brodove tankere odnosi oko 42% ukupne nosivosti svjetske trgovačke flote, na brodove bulk carriere 33,8%, na brodove za generalne terete 12,7%, na kontejnerske brodove 8,8%, dok su ostale vrste brodova zastupljene s oko 2,6% u ukupnoj svjetskoj trgovačkoj floti izraženom u DWT.

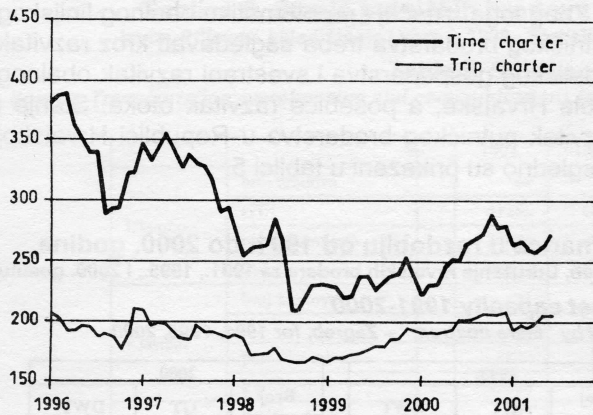
Ukupna svjetska pomorska trgovina, te ukupni kapaciteti i struktura trgovačke mornarice određuju osnovne uvjete poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu. Ponuda i potražnja za brodskim prostorom određuje visinu pomorskih vozarina i bitno utječe na ukupna kretanja (grafikon 1), koja se odražavaju kao konjunktura i recesije svjetskog pomorskog tržišta.

⁴ V. Cerić, A. Turina: Pomorska privreda, "Transjug"-Rijeka, 1973., str. 99.

Tablica 2. Ukupna svjetska trgovačka flota prema zastavi zemlje i vrsti brodova – na dan 1. siječnja 2001. godine (brodovi od 300 GT i više)
 Table 2. Total world merchant fleet by major flags and ship type as on January 1st, (ships of 300 GT and over)

Zastava i poređak po DWT-u	Tankeri za naftu		Tankeri za kemikalije		Tankeri za tekući plin		Bulk carriers		OBO brodovi		Kontejnerski brodovi		Brodovi za generalne terete		Putnički brodovi		UKUPNO				
	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt	% udjela od ukupnog	% udjela od ukupnog	
1 Panama	858	53379	159	1385	199	4065	1364	79106	16	1777	501	14659	172	387	5108	169253	13.1	13.1	21.7		
2 Liberia	418	38730	70	1676	94	2459	320	18243	35	3494	237	7231	29	153	1477	76674	3.8	3.8	9.8		
3 Malta	342	21193	14	95	2	42	426	17458	8	529	52	940	56	54	1441	45492	3.7	3.7	5.8		
4 Bahamas	4	26688	20	202	31	711	124	1465	57	7204	57	1606	126	494	1122	45406	2.9	2.9	5.8		
5 Greece	335	25519	29	189	7	59	259	13969	5	423	49	1998	262	383	1102	43365	2.8	2.8	5.6		
6 Cyprus	162	7781	9	116	6	19	455	19600	3	246	126	2853	33	98	1365	36105	3.5	3.5	4.6		
7 Singapore	27	17338	28	376	121	7523	6	1015	6	194	169	4000	13	4	975	32979	2.5	2.5	4.2		
8 Norway	223	17613	53	1107	87	2453	61	3283	33	3283	5	102	450	3759	1169	32109	3.0	3.0	4.1		
9 China, PR of	406	3624	53	93	51	79	330	10704	-	-	102	1740	981	214	2104	22548	5.4	5.4	2.9		
10 Japan	544	6770	314	374	181	1962	478	6004	-	-	26	696	1113	2192	3015	18515	7.7	7.7	2.4		
11 Hong Kong	53	1189	3	8	7	24	200	12856	-	-	55	1656	62	1220	448	16966	1.1	1.1	2.2		
12 Marshall Islands	93	10544	1	25	10	664	64	3502	2	192	27	808	14	163	211	15897	0.5	0.5	2.0		
13 UK	138	6863	9	54	16	295	30	1550	-	-	67	2365	159	773	532	12216	1.4	1.4	1.6		
14 US	109	6565	7	178	-	-	13	521	-	-	83	3107	62	918	343	11385	0.9	0.9	1.5		
15 India	97	4920	8	143	9	143	119	4165	3	312	8	152	318	542	385	10414	1.0	1.0	1.3		
16 Italy	161	3284	70	421	40	371	43	3601	3	202	24	803	109	992	703	10233	1.8	1.8	1.3		
17 Philippines	125	340	8	10	22	41	174	7675	-	-	6	76	420	1835	924	10163	2.4	2.4	1.3		
18 Saint Vincent	79	1004	22	88	6	31	125	4465	-	-	36	872	39	3679	36	9497	0.2	0.2	1.2		
19 Bermuda	19	4083	-	-	7	489	28	3699	-	-	16	459	26	316	109	9094	0.3	0.3	1.2		
20 Turkey	107	1255	36	122	7	25	144	5186	4	455	21	214	452	1733	902	9060	2.3	2.3	1.2		
21 Korea Rep. of	174	1330	62	143	27	98	114	5066	-	-	46	814	299	1212	781	8696	2.0	2.0	1.1		
22 Denmark	46	2711	17	77	28	293	11	666	-	-	66	3610	248	807	495	8263	1.3	1.3	1.1		
23 Taiwan	25	1563	3	11	-	-	58	4260	-	-	69	2038	53	161	212	8039	0.5	0.5	1.0		
24 Germany, FR of	16	159	1	11	3	22	3	5	-	-	227	6636	218	1012	554	7948	1.4	1.4	1.0		
25 Russia	311	2066	7	6	1	0	47	953	54	278	23	310	1233	4069	1709	7718	4.4	4.4	1.0		
26 Malaysia	106	2090	18	317	21	783	59	2780	-	-	50	835	201	828	477	7638	1.2	1.2	1.0		
27 Iran	38	4005	3	47	1	12	45	1879	-	-	7	179	77	910	81	7043	0.2	0.2	0.9		
28 France	54	4525	5	41	9	286	9	1019	-	-	12	458	51	323	221	6778	0.6	0.6	0.9		
29 Netherlands	29	695	34	287	23	84	6	175	-	-	67	1885	563	3196	758	6255	1.9	1.9	0.8		
30 Brazil	59	2842	4	50	13	67	31	1459	8	1064	7	190	54	365	197	6047	0.5	0.5	0.8		
31 Antigua & Barbuda	10	29	3	11	4	21	15	301	-	-	151	2759	542	2108	726	5229	1.9	1.9	0.7		
32 Indonesia	209	1312	23	40	3	11	26	522	-	-	19	117	690	1107	1107	4038	2.8	2.8	0.5		
33 Kuwait	19	2932	-	-	1	351	1	27	-	-	6	227	18	258	55	3795	0.1	0.1	0.5		
34 Thailand	131	707	9	12	47	49	33	731	-	-	13	1309	163	1309	409	2996	1.0	1.0	0.4		
35 Cayman Islands	29	1109	17	160	1	8	20	1120	-	-	5	38	41	333	113	2769	0.3	0.3	0.4		
36 Belize	108	349	16	28	7	6	24	285	-	-	8	86	504	1325	687	2085	1.8	1.8	0.3		
37 Australia	11	504	2	17	4	867	26	1139	-	-	1	47	17	58	99	2044	0.3	0.3	0.2		
38 Egypt	39	392	6	3	1	3	19	922	-	-	2	58	76	525	187	1926	0.5	0.5	0.2		
39 Cambodia	11	25	2	2	-	-	28	615	-	-	1	3	311	1228	356	1880	0.9	0.9	0.2		
40 Spain	29	1164	8	52	3	12	10	70	-	-	16	136	72	324	190	1883	0.5	0.5	0.2		
Ukupno 40 zastava	6351	289188	1183	7755	1012	16684	5463	254366	200	14736	2457	66268	14098	86889	3089	4584	3721	86.4	86.4	95.1	
Ostale zastave	874	11164	154	932	76	1731	316	8679	5	303	107	2447	3017	3017	5287	746	3288	13.6	13.6	4.9	
SVUJET UKUPNO	7225	300352	1307	8688	1088	18415	5779	263045	205	15039	2564	68715	17115	99174	3725	5330	39008	100.0	100.0	100.0	
% udjela od ukupnog	18.5	38.6	3.4	1.1	2.8	2.4	14.8	33.8	0.5	1.9	6.6	8.8	43.9	12.7	9.5	0.7	100.0				

Izvor: Shipping statistics and market review (SSMR) January/February 2001, str 28 i 2



Grafikon 1. Kretanje vozarina suhih tereta od 1996. do 2001. godine

Izvor: *Shipping statistics and market review*, July, 2001, str. 33.

Figure 1. Dry cargo freight indices 1996-2001

Source: *Shipping statistics and market review*, July 2001.

Prema grafikonu 1. izražena su vrlo dinamična kretanja vozarina na tržištu slobodnog brodarstva. Unutar općeg trenda rasta i pada vozarina, primjetne su učestale promjene koje odražavaju osjetljivost i stalne promjene vozarina na svjetskom pomorskom tržištu, što je ponajprije posljedica dinamičkih promjena ponude i potražnje brodskog prostora. Razlog tomu je činjenica što je pomorska trgovina izravno pod utjecajem svjetske ekonomije. Ekonomski rast odražava se u povećanom opsegu prijevoza morem, a svako usporavanje ili pad ekonomskih aktivnosti u svijetu (kretanje GDP – gross domestic product) osjeća se i na tržištu pomorskog prijevoza (manji porast, stagnacija, pad).⁵ Prema tomu, potražnja je na tržištu brodskog prostora izvedena iz ukupnih svjetskih gospodarskih kretanja, dok ponuda treba "pokrivati" tu potražnju prema količini, strukturi i udaljenostima na kojima se prijevoz obavlja. Međutim, u praksi se gotovo nikada ne uspostavlja ravnoteža između ponude i potražnje brodskog prostora. Temeljni je razlog tomu izrazita razlika u promjenjivosti (elastičnosti) ponude i potražnje. Zbog navedenih obilježja gotovo je stalno prisutan dulji ili kraći raskorak između brodskih kapaciteta i količina roba koje se pojavljuju u pomorskom prijevozu.

3. Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskog morskog brodarstva *Capacities and technological structure of croatian maritime shipping industry*

Stanje kapaciteta i tehnološka struktura hrvatskog morskog brodarstva uz organizaciju brodarskih poduzeća i vrstu plovidbe, predstavljaju osnovne

elemente za istraživanje postojećeg stanja i izradu programa razvoja. Zbog velikih razlika koje proizlaze iz vrste brodova, tehnologije i organizacije prijevoza, potrebne su odvojene analize brodova za prijevoz tereta i brodova za prijevoz putnika i automobila. Osim toga, vrlo je značajna analiza stanja kapaciteta i tehnološke strukture svakog brodarara posebice.

Za kapacitete i tehnološku strukturu hrvatskog morskog brodarstva može se reći da su rezultat tradicije, kretanja svjetskog pomorskog tržišta, te mogućnosti pojedinih brodarara da nabave ili angažiraju nove brodove sukladno najnovijim kretanjima u morskome brodarstvu.

Tijekom zadnjih deset godina dolazi do stalnih promjena u strukturi i ukupnim kapacitetima hrvatskog morskog brodarstva. Osim naglog razvoja kontejnerizacije i specijalnih brodova u linijskom prijevozu, posebnu pozornost privlače moderni brodovi za prijevoz rasutih i tekućih tereta. Visoka razina tehničko-tehnološkog napretka u brodarstvu traži vrlo velike investicije koje proizlaze iz odgovarajućih brzina, potrebne dodatne opreme i prekrajnih uređaja, specijalno uređenog skladišnog prostora, navigacijske opreme itd.

Radi uvida u postojeće stanje i razvitak kapaciteta hrvatskog morskog brodarstva zadnjih deset godina, u tablici 3. daju se kapaciteti pojedinih brodarara, te ukupni kapaciteti hrvatskog morskog brodarstva od 1991. do 2000. godine.

Analiza pokazatelja iz tablice 3. zaslužuje posebnu pozornost; nakon 1991. godine došlo je, naime, do stalnog opadanja ukupnih kapaciteta hrvatskog morskog brodarstva, te do propadanja nekih brodarskih poduzeća koja su do 1991. godine zauzimala značajno mjesto u hrvatskom brodarstvu.

Djelujući u novim uvjetima jačanja protekcionizma u međunarodnoj pomorskoj trgovini, pada vozarina, te postupka provedbe pretvorbe i privatizacije poduzeća, ukupni kapaciteti hrvatskog morskog brodarstva doživjeli su znatno smanjenje.

U tablici 4. daje se kretanje kapaciteta hrvatskog morskog brodarstva (brodovi za prijevoz tereta) u razdoblju od 1993. do 1999. godine.

Kao što je vidljivo iz tablica 3. i 4. u hrvatskoj trgovačkoj floti došlo je zadnjih godina do znatnog smanjenja ukupnih kapaciteta. Posebice je izražen pad broja brodova za generalni teret. Propao je najveći hrvatski brodar "Croatia Line"- Rijeka. Nestali su s pomorskog tržišta "Slobodna plovidba" – Šibenik i "Dalmatinska plovidba" – Vela Luka. Uzroci propasti navedenih brodarara zaslužuju posebne analize.

Broj brodova i ukupni kapaciteti tankerske flote bilježe stabilnost dugi niz godina, dok broj brodova i ukupni kapaciteti brodova za rasute terete pokazuju manji pad u posljednje dvije godine.

U novije vrijeme razvoj pomorskoputničkog prometa ne temelji se više na gradnji klasičnih linijskih brodova, već se povećava broj brodova za

⁵ I. Ban: Međunarodna pomorska trgovina – bitna sastavnica pomorskog tržišta, "Naše more" 41(3-4), Dubrovnik, 1994., str. 123.

kombinirani prijevoz (Ferry boati i trajekti), te brodova za kružna putovanja. Pomorskoputnički promet u kabotaži i u suvremenim uvjetima ima bitnu ulogu u putničkom prometu pomorskih zemalja, osobito onih s razvijenom morskom obalom i s velikim brojem otoka kao što je Republika Hrvatska.

Zbog toga, značaj i problematiku obalnog linijskog putničkog brodarstva treba sagledavati kroz razvitak turističkog gospodarstva i svestrani razvitak obalnog dijela Hrvatske, a posebice razvitak otoka. Stanje i razvitak putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj pregledno su prikazani u tablici 5.

Tablica 3. Stanje kapaciteta hrvatske trgovačke mornarice u razdoblju od 1991. do 2000. godine
Izvor: Priredili autori prema statističkim podacima "Mare nostrum" - Zagreb, Udruženje hrvatskih brodara za 1991., 1995., i 2000. godinu

Table 3. Croatian merchant fleet capacity 1991-2000

Source: Prepared by authors according to statistics provided by "Mare nostrum" - Zagreb, for 1991, 1995, 2000

Red. broj	Naziv poduzeća	1991.			1995.			2000.		
		Broj brodova	GT	DWT	Broj brodova	GT	DWT	Broj brodova	GT	DWT
1	"Croatia line"	51	671.797	968.249	34	550.095	741.113	-	-	-
2	"Tankerska plovidba"	32	648.665	1.122.142	27	643.520	1.121.364	19	627.338	1.101.588
3	"Atlantska plovidba"	24	395.368	686.736	23	427.529	738.801	20	407.320	704.278
4	"Slobodna plovidba"	27	394.231	630.987	17	243.937	388.671	-	-	-
5	"Jadroplov"	15	187.843	267.825	17	238.342	329.917	8	175.179	264.829
6	"Dalmatinska plovidba"	12	137.374	236.321	-	-	-	-	-	-
7	"Lošinjska plovidba"	29	136.193	188.057	18	97.453	117.015	15	85.976	101.441
8	"Uljanik plovidba"	7	96.278	151.282	6	77.339	110.957	4	71.728	109.894
9	"Mediteranska plovidba"	14	70.078	84.518	13	73.811	80.536	10	65.212	67.387
10	"Jadrolinija"	50	50.029	-	47	63.939	0	47	72.579	-
11	"Splitska plovidba"	9	26.362	43.813	9	27.820	44.526	8	21.310	33.398
12	"Atlas"	7	756	-	8	943	0	8	943	-
13	"Brodospas"	34	18.516	9.276	36	28.700	17.087	34	25.204	14.837
14	"Jadranski pomorski servis"	12	4.219	-	12	4.613	0	17	8.464	8.935
SVEUKUPNO:		323	2.837.709	4.389.206	267	2.480.041	6.689.989	194	1.565.051	2.412.678

Tablica 4. Brodovi hrvatske trgovačke mornarice za prijevoz tereta od 1993. do 1999. godine
Izvor: Prijevoz, skladištenje i veze u 1999., Statistička izvješća, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2001., str. 60.

Table 4. Croatian merchant marine cargo ships 1993-1999

Source: Transportation, warehousing and communications in 1999, Statistical reports, Croatian Bureau of Statistics, Zagreb 2001, p. 60.

		1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.
Ukupno	broj brodova	152	155	170	170	154	141	106
	tis. GT	1889,0	2117,7	2307,7	2350,1	2161,9	2019,9	1528,5
	nosivost tereta, tis. t.	2910,8	3455,9	3595,1	3606,4	3336,2	3121,9	2476,7
	tis kW	928,5	975,0	907,4	1028,5	836,2	769,1	578,7
Za generalni teret	broj brodova	55	34	40	35	33	27	15
	tis. GT	495,3	274,4	299,4	286,5	266,9	216,2	90,7
	nosivost tereta, tis. t.	765,2	419,1	430,6	397,0	372,9	298,4	124,7
	tis kW	287,2	189,5	188,8	175,3	164,2	129,9	49,9
Tankeri	broj brodova	11	20	20	20	18	18	20
	tis. GT	186,8	455,8	500,1	500,1	498,2	498,9	500,7
	nosivost tereta, tis. t.	319,6	794,0	876,9	876,9	974,9	874,6	877,5
	tis kW	53,8	115,6	122,1	122,1	120,2	120,6	125,8
Za rasute terete	broj brodova	32	45	54	58	50	45	37
	tis. GT	722,5	941,4	958,6	959,5	851	779,2	666,8
	nosivost tereta, tis. t.	1231,3	1608,5	1642,5	1633,8	1456,1	1325,7	1146,6
	tis. kW	252,0	331,0	277,8	351,4	250,1	223,6	220,1
Kontejnerski i ro-ro brodovi	broj brodova	26	27	34	34	32	30	13
	tis. GT	308,1	360,2	434,6	434,6	442,8	422,9	158,2
	nosivost tereta, tis. t.	370,9	401,1	505,9	505,9	501,2	492,1	196,1
	tis. kW	202,7	202,7	233,6	233,6	228,8	222,2	103,5
Ostali	broj brodova	28	29	22	22	21	21	21
	tis. GT	176,3	185,9	115,0	115,0	102,6	102,6	111,9
	nosivost tereta, tis. t.	223,8	233,1	139,2	139,2	131,1	131,1	131,6
	tis. kW	132,8	136,3	85,1	85,1	72,8	72,8	79,3

Tablica 5. Stanje putničkih brodova Republike Hrvatske od 1993. do 1999. godine
Izvor: Prijevoz, skladištenje i veze u 1999., Statistička izvješća, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2001. str. 59.

Table 5. Croatian passenger ships 1993-1999

Source: Transportation, warehousing and communications in 1999, Statistical reports, Croatian Bureau of Statistics, Zagreb 2001, p. 59.

		1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.
Ukupno	broj brodova	64	58	74	84	85	86	85
	GT	41286	40203	30980	62553	63987	62570	78808
	putnička mjesta	20836	20709	22265	23319	23518	24597	24329
	kW	80402	83066	113976	134795	135054	138111	138647
Klasični	broj brodova	21	18	35	45	45	45	45
	GT	23362	23177	13987	51418	51418	38284	38924
	putnička mjesta	8822	8777	10867	11921	11921	11141	11141
	kW	42088	44229	73949	94768	94768	90013	90313
Trajekti	broj brodova	43	40	39	39	40	41	40
	GT	17924	17026	16993	11135	12569	24030	39884
	putnička mjesta	12014	11932	11398	11398	11597	13456	13188
	kW	38314	38837	40027	40027	40286	48098	48334

Tablica 6. Tehnološka struktura hrvatskog morskog brodarstva na razini članica "Mare nostrum" - Zagreb, 31. 12. 2000. godine

Izvor: Stanje flote članica "Mare nostrum" - Zagreb, 31.12.2000. godine, Zagreb, ožujak 2001. godine

Table 6. Technological structure of Croatian maritime shipping industry according to "Mare nostrum" - Zagreb 31.12.2000.

Source: Fleets owned by member owners of "Mare nostrum" - Zagreb 31.12.2000.

	Tip broda	Br. brodova	GT	DWT	TEU	Rashladni prostor	Zapremi-na m ³	Broj vozila	Br. put. leža-jeva	Broj putni-ka	Tone diza-nja	% udjela u	
												GT	DWT
A)	BULK, CEMENT, LOG. CARRIERI	41	621.620	1.058.640	1.024	0	1.299.604	0	0	0	157	37,7	43,9
B)	TANKERI, CRUDE CARRIERI	12	440.146	785.478	0	0	0	0	0	0	0	28,1	32,6
C)	POLUKONTEJNERSKI, GENERAL CARGO	5	54.127	78.468	1.762	0	107.235	0	0	0	0	3,5	3,3
D)	KONTEJNERSKI BRODOVI	4	69.358	82.504	5.271	0	16.446	0	0	0	0	4,4	3,4
E)	CONTAINER.BULKCARRIERI	4	115.571	196.205	2.582	0	235.280	0	0	0	0	7,4	8,1
F)	TRAJEKTI	45	73.126	0	0	0	0	2.760	1.736	18.813	0	4,7	0
G)	RO-RO BRODOVI	5	27.765	19.073	768	0	0	0	0	36	0	1,8	0,8
H)	BRODOVI HLADNJAČE	6	64.268	67.387	1.164	88.374	88.374	0	0	0	0	4	2,8
I)	KONVENCIONALNI LINIJSKI BRODOVI	2	9.670	11.745	0	0	20.283	0	0	0	0	0,6	0,49
J)	SNABDJEVAČI PLATFÖRMI	8	10.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0,7	0
K)	BRODOVI ZA TEŠKE TERETE	4	9.308	10.181	0	0	12.046	0	0	0	1.060	0,6	0,4
L)	CHEMICAL TANKERI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M)	TEGLJAČI	25	5.492	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4	0
N)	PUTNIČKI BRODOVI	14	3.613	153	0	0	0	0	0	4.326	0	0,2	0,01
O)	PRODUCT CARRIERI	3	50.348	87.113	0	0	0	0	0	0	0	3,2	3,6
P)	OSTALI BRODOVI	16	10.439	15.431	0	0	0	0	0	120	460	0,7	0,6
SVEUKUPNO NA DAN 31. 12. 2000.		194	1.565.051	2.412.678	12.571	88.374	1.779.268	2.760	1.736	23.295	1.677	100	100

Analizom podataka iz tablice 5. može se zaključiti da stagnira broj brodova. Međutim, znatno je povećan ukupni kapacitet (GT) zadnjih nekoliko godina, kao i ukupna snaga (kW). Povećanje ukupnog kapaciteta i snage ukazuje na povećani broj mjesta za prijevoz automobila i kamiona.

U svezi s kapacitetima putničkih brodova Republike Hrvatske treba naglasiti da je razvoj kapaciteta zadnjih godina bio temeljen na "Strategiji razvoja obalnog linijskog prijevoza putnika, tereta i vozila u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske od 1996. do 2010." godine koju je izradio Pomorski fakultet u Rijeci 1996. godine.

Temeljem navedene strategije, "Jadrolinija" Rijeka utvrdila je i donijela Program obnove i razvoja

putničke flote u razdoblju od 1996. do 2000. godine. Ulaganja obuhvaćena programom iznosila su 103,3 milijuna USD.⁶ Prema ocjeni Uprave "Jadrolinije" program je uspješno realiziran. Osim većih brodarskih poduzeća navedenih u tablici 3. postoje i neki manji brodari koji su registrirani u Republici Hrvatskoj. Međutim, oni zbog relativno malih kapaciteta (GT-a) i manjih nosivosti (DWT-a), ne utječu bitno na ukupne kapacitete hrvatskog morskog brodarstva. Na stanje, poslovanje i konkurentnost hrvatskog morskog brodarstva na pomorskom tržištu bitno utječe tehnološka struktura (tablica 6).

⁶ Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, studeni 1999., str. V.

Tablica 7. Zastave brodova hrvatskih brodara članica "Mare nostrum" – Zagreb, na dan 31.12.2000. godine

Izvor: Priredili autori prema Statističkim podacima, Stanje flote članica "Mare nostrum" – Zagreb, 31.12.2000. godine

Table 7. Vessel's flags owned by croatian shipping companies – members of "Mare nostrum" – Zagreb, 31.12.2000.

Source: Fleets owned by shipping companies – members of "Mare nostrum" – Zagreb 31.12.2000.

Red. broj	Naziv brodarskog poduzeća	Ukupno		Hrvatska		Malta		Bahamas		St. Vincent		Liberia		Cipar	
		broj	GT	broj	GT	broj	GT	broj	GT	broj	GT	broj	GT	broj	GT
1	ATLANTSKA PLOVIDBA	20	407.320	20	407.320										
2	BRODOSPAS	34	25.204	27	12.198					7	13.006				
3	JADRANSKI POMORSKI SERVIS	17	8.464	17	8.464										
4	JADROLINIJA	47	72.579	47	72.579										
5	JADROPLOV	8	175.179	1	24.533	7	150.646								
6	LOŠINJSKA PLOV.-BRODARSTVO	15	85.976	8	34.301	1	5.869			1	13544	3	22.584	2	9.678
7	MEDITERANSKA PLOVIDBA	10	65.212	6	23.830	2	20.650			2	20.732				
8	RAPSKA PLOVIDBA	6	1.008	6	1008										
9	SPLITSKA PLOVIDBA	8	23.912	7	19.497					1	4.415				
10	TANKERSKA PLOVIDBA	19	627.338	2	14.479	5	185.776			3	67.116	9	359.967		
11	ULJANIK PLOVIDBA	4	71.725					2	38.925			2	32.800		
Ukupno 31.12.2000. g.		188	1.563.917	141	618.209	15	362941	2	38.925	14	118.813	14	415351	2	9.678

Tablica 8. Vlasnička struktura hrvatskih brodarških društava – članica "Mare nostruma" na dan 31. svibnja 2001.

Izvor: Statistički podaci "Mare nostrum" – Zagreb, 2001. godina

Table 8. Ownership structure of croatian shipping companies – members of "Mare nostrum" – Zagreb, 31.05.2001.

Source: Statistics for 2001 provided by "Mare nostrum" – Zagreb.

	ATLANTSKA PLOVIDBA	BRODOSPAS	JADROPLOV	LOŠINJSKA PLOVIDBA	MEDITERANSKA PLOVIDBA	RAPSKA PLOVIDBA	SPLITSKA PLOVIDBA	TANKERSKA PLOVIDBA
	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu	udio u ukupnom kapitalu
1. Fizičke osobe (mali dioničari)	31,12	28,73	8,89	40,83	70,75	77,96	7,33	16,43
od toga								
a) zaposleni i bivši zaposleni		5,55	0,7	27,48	11,64	54,4	1,33	4,34
b) vanjski-nezaposleni		23,18	8,2	13,35	59,1	23,56	5,99	12,08
2. Pravne osobe	42,77	70,94	90,11	59,17	17,43	20,8	92,67	83,57
od toga								
a) Hrv. zavod za mirovinsko osig.			6,82	58,22				
b) Hrv. fond za privatizaciju	20,48	1,77	65,21	0,95	17,43		51,33	
c) trgovačka društva	22,29	0,24	0,73			20,8	2,16	0,7
d) banke		0,25	7,68				15,8	
e) investicijski fondovi*		68,67	9,68				23,38	82,87
3. Vlastite dionice	23,9	0,33	0,61		3,82	1,24		
4. Rezervirano	2,21		0,38		8			
UKUPNO (1+2+3+4)	100	100	100	100	100	100	100	100

*82,87% dionica Tankerska plovidba drži u vlastitoj zakladi

Analizom tablice 6. može se pratiti tehnološka struktura hrvatskog morskog brodarstva po vrstama brodova koji uglavnom određuju i kategoriju plovidbe. Sukladno svjetskim trendovima, prije desetak godina u floti hrvatskih brodara prevladavali su klasični linijski brodovi, polukontejnerski brodovi i brodovi tramperi. Međutim, kao što je vidljivo iz tablice 6. danas u floti prevladavaju bulk carrieri, moderni tankeri, te kontejnerski i RO-RO brodovi.

Pored ukupnih kapaciteta i tehnološke strukture morskog brodarstva, značajno pitanje aktualnog razvojnog trenutka morskog brodarstva neke zemlje, odnosi se na prosječnu starost flote koja se snažno odražava na konkurentnost i uspješnost poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu. S tim u svezi nameće se pitanje mogućnosti obnove flote hrvatskih brodara i praćenje suvremenih trendova u svjetskom brodarstvu. Prosječna starost brodova

hrvatskog linijskog i slobodnog brodarstva kreće se oko 20 godina, što je iznad prosječne starosti europske i svjetske flote. Prosječna starost hrvatske putničke flote, te brodova za specijalne namjene, kao što su tegljači i slično također nije na zavidnoj razini, pa bi je stoga trebalo obnoviti i pomladiti.

Zbog aktualnosti pitanja i značenja za dugoročno poslovanje brodara i multiplicirajuće učinke koji se realiziraju u nacionalnom gospodarstvu, od posebnog je značenja imati pregled nacionalnog brodarstva po zastavama broda i strukturi vlasništva.

4. Zastave broda i struktura vlasništva hrvatskog morskog brodarstva *Vessels' nationality and ownership structure within the croatian maritime shipping industry*

Problematika upisnika brodova i vijanje zastave u suvremenom svjetskom brodarstvu predstavlja značajno i vrlo složeno pitanje. Postojanje zastava zemalja pogodnosti već nekoliko desetljeća određuje osnovnu strukturu svjetske trgovačke flote.

Sve pomorske zemlje koje ne uspijevaju uspješno riješiti pitanje statusa brodova i pomoraca u nacionalnom zakonodavstvu, prisiljene su utemeljiti poseban međunarodni upisnik ili prepustiti svoje brodove zastavama zemalja pogodnosti. Tako su npr. posljednjih godina uz nacionalni upisnik, posebne upisnike utemeljile Norveška, Velika Britanija, Danska, Francuska i Nizozemska. Zastave brodova hrvatskih brodara navedene su u tablici 7. Analizom tablice 7. može se zaključiti da brodovi glavnih hrvatskih brodara plove pod različitim zastavama.

Osim kapaciteta, tehnološke strukture i zastave broda bitno je analizirati i strukturu vlasništva što značajno utječe na status, upravljanje, poslovanje i razvoj hrvatskih morskih brodara. Deset godina nakon donošenja Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća (NN 19/1991.), utemeljena je određena struktura vlasništva (tablica 8) koja je tijekom zadnjih nekoliko godina bila vrlo različita.

U odnosu na početno razdoblje pretvorbe i privatizacije 1991.-1995. godine, kada je Hrvatski fond za privatizaciju bio većinski vlasnik, može se zaključiti da je došlo do diverzifikacije strukture vlasništva hrvatskih brodara. Tijekom pretvorbe i privatizacije iskristalizirali su se neki osnovni principi koji bi trebali biti sastavni dio strategije konačne privatizacije brogarskih poduzeća. Ti osnovni principi imaju za cilj zadržavanje određene strukture vlasništva koja bi sprečavala ulazak "špekulativnog" kapitala u hrvatska brogarska poduzeća, kojima je svrha postizanje brzih i velikih dobiti ne prezajući ni od prodaje vlasništva (brodova) u određenom povoljnom trenutku.⁷

5. Aktualni problemi i moguće perspektive razvoja hrvatskog morskog brodarstva

Actual problems and possible prospects for the development of Croatian maritime shipping industry

Pored glavnih problema poslovanja hrvatskih brodara koji su vezani za kretanje svjetskog pomorskog tržišta i tretman brodara u pomorskoj politici zemlje, dodatni problemi su usko vezani za proces pretvorbe i privatizacije brogarskih poduzeća.

Početak druge faze pretvorbe i privatizacije hrvatskih brodara 1995. godine, došlo je do velikog pada vozarina na svjetskom pomorskom tržištu. Pod udarom pada vozarina između 1995. i 1999. godine, te dodatnih potresa izazvanih pretvorbom i privatizacijom, hrvatski brodari su proživjeli jedno od najtežih razdoblja u svojoj povijesti.

Zbog duboke i dugotrajne krize pomorskog tržišta, te dodatnih prethodno nepoznatih i nedovoljno analiziranih efekata pretvorbe i privatizacije, hrvatski brodari su kroz racionalizaciju i reorganizaciju poslovanja pokušali sačuvati flotu. Međutim, sve to nije bilo dovoljno, pa stoga neki brodari početkom 1998. godine traže pomoć Vlade Republike Hrvatske, jer se sami nisu mogli nositi s izraženim problemima tržišta i visoke zaduženosti.

U sklopu mjera pomoći Vlade RH hrvatskim brodarima koji su se našli u izrazito teškoj situaciji, tijekom 1998. godine realizirane su intervencije iz različitih državnih fondova. Osim novčanih intervencija, izdana su određena državna jamstva za zaduživanje nekih brodara kod inozemnih banaka.

Mjere Vlade RH nisu polučile očekivane rezultate, niti su mogle riješiti sve nagomilane probleme određenih hrvatskih brodara, pa zbog toga pod udarom krize tržišta i visoke zaduženosti dolazi do propasti ponajprije "Slobodne plovidbe" – Šibenik, a zatim i najvećeg hrvatskog linijskog brodarka "Croatia Line" – Rijeka.

Tijekom 1999. godine, dolazi do izvjesnog oživljavanja pomorskog tržišta i rasta vozarina, ali sve je to bilo prekasno za navedena krizom iscrpljena brogarska poduzeća. U novim uvjetima poslovanja, osim navedenih brodara koji su nestali s pomorskog tržišta, ostali hrvatski brodari pokušavaju zaboraviti izrazito teško razdoblje i uploviti u mirnije vode s tendencijom postupne obnove flote.

Cjelokupna analiza stanja i problematika razvitka hrvatskog morskog brodarstva može se sublimirati u traženju adekvatne poslovne i razvojne politike prema morskom brodarstvu. U tom smislu potrebno je jasno definirati mjere pomorske politike u kojoj bi položaj morskog brodarstva zauzimao jedno od ključnih mjesta.

Pomorsku politiku Republike Hrvatske ponajprije treba temeljiti na sljedećim utjecajima: (1) strukturi pravaca pomorskoprijevoznih usluga hrvatskih brodara, (2) strukturi lučkog prometa s obzirom na zastupljenost nacionalnih i stranih brodara koji tiču

⁷ D. Rudić: Tehnološka struktura i aktualna pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva, "Naše more" 44(3-4), Dubrovnik, 1997., str. 113.

hrvatske luke, (3) značajkama nacionalnih brogarskih poduzeća. Struktura prijevoza hrvatskih brodara prema pravcima prijevoza treba biti posljedica a) vanjskotrgovinske razmjene Republike Hrvatske i (b) strateškog opredjeljenja nacionalnih brodara. Struktura lučkog prometa ukazuje na vrstu i strukturu tereta, te zastupljenost uvoza, izvoza, tranzita i unutarnjeg prijevoza. Značajke nacionalnih brogarskih poduzeća ukazuju na mogućnosti zadovoljavanja potreba i trendove prilagođavanja hrvatskih brogarskih poduzeća suvremenim zahtjevima pomorskog tržišta.

Uzimajući u obzir analizu stanja i aktualne probleme s kojima se susreću hrvatski brodari, nužno je definirati mjere koje bi osigurale uspješan rad i razvoj uz postojeću strukturu vlasništva i nove uvjete poslovanja.

Zbog specifičnosti aktualne problematike hrvatskog morskog brodarstva, aktivnosti i mjere za dugoročnije stabiliziranje poslovanja mogu se podijeliti u nekoliko grupa:

- a) mjere koje trebaju poduzeti hrvatski brodari
- b) mjere Vlade Republike Hrvatske
- c) mjere Hrvatskog fonda za privatizaciju
- d) aktivnosti i mjere ostalih sudionika u prometu

Bez obzira na stanje svjetskog pomorskog tržišta, razvitak suvremenih tehnologija prometa i postojeće sustavne uvjete, hrvatski brodari dužni su sa svoje strane sukladno uvjetima poduzimati različite aktivnosti i mjere.

Osnovne mjere primjerene uvjetima u hrvatskom morskog brodarstvu, koje bi trebali poduzimati hrvatski brodari sadrže:

1. Organizaciju poduzeća i racionalizaciju poslovanja na način da se osigura konkurentnost i ostvare bolji rezultati poslovanja.
2. Stalno poboljšanje servisa i uvođenje novih tehnologija u linijskom brodarstvu.
3. Specijalizaciju kapaciteta i poslovanja u slobodom brodarstvu (suvremeni brodovi za rasute terete i tankeri svih vrsta).
4. Uspostavljanje odgovarajućeg "feeder" servisa između hrvatskih luka i odredišta na Mediteranu.
5. Stalnu modernizaciju brodova specijalnih namjena kao što su tegljači, snabdjevači brodova itd.
6. Dodatne napore u prevladavanju postojećeg stanja kroz kvalitetnu financijsku politiku brodara.

Otežavajuće okolnosti za neke hrvatske brodarkare proizlaze iz visokih fiksnih obveza iz prethodnih godina. Međutim, bez obzira na poteškoće brodari trebaju osigurati konkurentnost na svjetskom pomorskom tržištu, što nije lako i jednostavno.

U Republici Hrvatskoj kao izrazito pomorskoj zemlji koja ima tradiciju i znatne kapacitete trgovačke mornarice, Vlada Republike Hrvatske mora stvarati potrebne uvjete za poslovanje i razvitak hrvatske trgovačke mornarice.

Mjere Vlade Republike Hrvatske ponajprije su poticajne mjere koje uvažavaju činjenicu da je hrvatsko brodarstvo vrlo osjetljivo u smislu tehnologije, vlasništva i zastave, te može brzo izgubiti kapacitete i promijeniti upisnik i zastavu broda. Slične mjere primjenjuju se i u ostalim pomorskim zemljama.

Mjere Vlade Republike Hrvatske za stvaranje boljih uvjeta poslovanja hrvatskog brodarstva trebaju sadržajno obuhvaćati:

1. Donošenje i izmjenu sustavnih zakona koji će omogućiti uvjete poslovanja hrvatske trgovačke mornarice sukladno uvjetima ostalih pomorskih zemalja.
 2. Definiranje kapaciteta putničkog i linijskog brodarstva koji trebaju biti u funkciji gospodarske politike Republike Hrvatske.
 3. Utvrđivanje primjerene pomoći i subvencija za putničko i linijsko brodarstvo (iz proračuna), uz usvajanje ostalih poticajnih mjera.
 4. Donošenje zakonskih rješenja za upisnik i zastavu broda u novim uvjetima poslovanja.
 5. Rješavanje statusa pomoraca na način kako to rade najrazvijenije pomorske zemlje.
 6. Poticajne mjere u svezi s razvitkom mreže lučkih terminala i robnotransportnih centara, kao ključnih čvorišta različitih prijevoznih grana.
 7. Uspostavljanje uvjeta za gradnju brodova za hrvatske brodarkare u hrvatskim brodogradilištima.
 8. Donošenje mjera koje potiču razvitak i uvođenje suvremenih tehnologija prometa.
 9. Mjere koje potiču tranzit roba hrvatskim brodovima preko hrvatskih luka, te utječu na povećanje deviznog priljeva.
- U poticajnim mjerama Vlade RH posebno je značajan odnos prema linijskom brodarstvu, jer je nestankom najvećeg linijskog brodarkara "Croatia Line" ozbiljno ugrožen i razvitak morskih luka. Nesporno je da linijski brodari koji pružaju globalne linijske servise imaju značajnu ulogu u privlačenju tereta i razvitku luka. Primjerice mogu:
- a) marketinškom obradom tržišta i ciljanom prodajom usmjeravati uvozne, izvozne i tranzitne terete na nacionalne luke;
 - b) vozarinskom tarifnom politikom preferirati nacionalne luke;
 - c) dugoročno i stabilno održavati linijske servise iz nacionalnih luka, bez obzira na protumjere konkurentnih luka i moguće nepovoljne okolnosti.

Aktivnosti i mjere Hrvatskog fonda za privatizaciju, određene su zakonima i iskustvima koja su do sada stvorena kroz proces pretvorbe i privatizacije, kao što su:

1. Traženje optimalnog modela vlasništva za poduzeća u kojima je Fond još uvijek značajan ili većinski vlasnik.
2. Zadržavanje većinskog vlasništva ili kontrolnog paketa dionica u poduzećima putničkog

brodarstva koja imaju strateško značenje za povezivanje primorskih gradova i hrvatskih otoka.

3. Definiranje vlasničkog udjela poduzeća hrvatskih linijskih brodara.

Budući da su hrvatski linijski brodari dio ukupnog prometnog lanca, nemoguće je uspješno funkcioniranje i poslovanje bez doprinosa ostalih sudionika u prometu. **Povezivanje sudionika** osobito dolazi do izražaja u organiziranju i funkcioniranju kombiniranog i multimodalnog transporta, te je stoga nužno poduzimati akcije i mjere, od kojih su najznačajnije:

1. Uspješnije praćenje robnih tokova, prometnih trendova i tehnologija prometa u zemlji i svijetu.

2. Veća suradnja i koordinacija svih sudionika na prometnom pravcu.⁸

3. Zajednička i trajna promocija mogućnosti hrvatskog prometnog pravca u Europi i svijetu.

4. Analiza strukture, ukupne prijevozne cijene i "uskih grla" u suvremenom prometu "od vrata do vrata".

5. Povećavanje brzine i pojednostavljivanje svih formalnosti vezanih za određene postupke i dokumentaciju.

6. Modernizacija luka, terminala i robnotransportnih centara.

7. Unaprjeđenje svih usputnih djelatnosti kao što su špedicijski i agencijski poslovi, banke i ostalo.

8. Osposobljavanje kadrova koji trebaju biti angažirani u svim strukturama suvremenog prometa i doprinositi bržem uključivanju u europske i svjetske prometne tokove.

Kao što je vidljivo iz prethodno navedenog, samo uspješno poslovanje i angažiranje svih sudionika u prometu jamči uspješno poslovanje i razvitak hrvatske trgovačke mornarice u suvremenim uvjetima.

Hrvatski brodari u slobodnoj plovidbi koji posluju isključivo na svjetskom tržištu, zaslužuju status koji imaju brodovi razvijenih europskih pomorskih zemalja, kako bi zadržali svoja sjedišta u Republici Hrvatskoj i bili uključeni u hrvatski gospodarski sustav.

7. Zaključak/Conclusion

Međunarodna razmjena i svjetska pomorska trgovina bitno utječu na formiranje ukupnih kapaciteta i strukturu svjetske trgovačke flote. Zadnjih desetak godina, zabilježen je stalni rast pomorske trgovine koji se odrazio na rast ukupnih kapaciteta morskog brodarstva.

Pored svjetske pomorske trgovine i kapaciteta svjetske trgovačke flote, struktura pomorske trgovine i struktura flote bitno utječu na kretanje pomorskih

vozarina koje odražavaju dinamiku svjetskog pomorskog tržišta.

Strukturne promjene i novi trendovi u međunarodnom pomorskom prometu, uz krize na pojedinim većim segmentima svjetskog pomorskog tržišta, dodatno utječu na ponudu i potražnju za brodskim prostorom i na kretanje brodskih vozarina.

Stanje kapaciteta i tehnološka struktura hrvatskog morskog brodarstva zadnjih desetak godina bitno su određeni uvjetima svjetskog pomorskog tržišta, ali i naporima pojedinih brodara da zadrže ranije stečene pozicije u morskome brodarstvu kroz proces pretvorbe i privatizacije brodarskih poduzeća, koji je bio nužan i složen.

Reorganizacija, racionalizacija, pretvorba i privatizacija, aktivnosti su i pojmovi koji zadnjih godina stalno prate događaje u hrvatskom brodarstvu. Upravo pod utjecajem tih aktivnosti i kretanja pomorskih vozarina, zadnjih desetak godina predstavljaju najznačajnije i najteže razdoblje u hrvatskom morskome brodarstvu. To razdoblje karakterizira velik pad ukupnih kapaciteta hrvatskog brodarstva i propast nekih većih, nekad značajnijih brodarskih poduzeća.

Postoji izražena želja i planovi svih preostalih hrvatskih brodara u međunarodnoj plovidbi da zadrže svoje pozicije kroz formiranje optimalne strukture vlasništva i proces obnove flote. U tim planovima značajno mjesto zauzimaju planovi gradnje brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima, upisnik brodova, vijanje zastave i status pomoraca. Svi ovi planovi zahtijevaju i aktivnu ulogu Vlade RH, Hrvatskog fonda za privatizaciju, samih brodara, ali i ostalih koji sudjeluju u kreiranju pomorske i prometne politike zemlje.

Literatura / References

- [1] Ban, I.: Trgovačka mornarica – neelastičnost i neravnoteža na pomorskom tržištu, "Naše more" 41(5-6), Dubrovnik, 1994.
- [2] Cerić, V., Turina, A.: Pomorska privreda, Transjug, Rijeka, 1973.
- [3] Dundović, Č.: Prostorna hijerarhija lučkog sustava i pomorsko gospodarstvo Hrvatske, Suvremeni promet, God. 17, br. 1-2, Zagreb, 1997.
- [4] Dundović, Č., Mrnjavac, E.: Mogući utjecaj kopnenih prometnih koridora u Hrvatskoj na jadranski pomorski linijski promet, PROCEEDINGS, 17. Conference on Transportatyon System Automation in Transportation 97', Osijek-Budimpešta, 1997.
- [5] Rudić, D.: Tehnološka struktura i aktualna pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva, "Naše more" 44(3-4), Dubrovnik, 1997.
- [6] Rudić, D.: Hrvatsko morsko brodarstvo, Pomorski zbornik, br. 36, Rijeka, 1998.
- [7] Strategija prometnog razvitka Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999.
- [8] Strategija razvitka pomorstva – separat iz Strategije gospodarskog razvitka RH – "Hrvatska u 21. stoljeću", Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske, Zagreb, kolovoz 2001.
- [9] Shipping Statistics and Market Review, January/February 2000, November/December 2000., July 2001.
- [10] Statistički podaci članica "Mare nostrum" za 1991., 1995. i 2000. godinu.

Rukopis primljen: 19.10.2001.

⁸ Cf. više: Č. Dundović: Valorizacija razvitka riječkog prometnog pravca i konkurentnosti riječke luke, Suvremeni promet, God. 16. br. 1-2, Zagreb, 1996.