

TEHNOLOŠKA STRUKTURA I AKTUALNA PITANJA POSLOVANJA I RAZVITKA HRVATSKOG MORSKOG BRODARSTVA

TECHNOLOGICAL STRUCTURE AND ACTUAL QUESTIONS OF MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF CROATIAN MARINE SHIPPING INDUSTRY

UDK 658:656.6:629.12]“71”

Stručni rad
Professional paper

Sažetak

Tehnološka struktura i stanje ukupnih kapaciteta hrvatskog morskog brodarstva odraz su postojećih uvjeta na svjetskom pomorskom tržištu, te stvarnih želja i mogućnosti hrvatskih brodara.

Najaktivnija pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva proizlaze iz uvjeta poslovanja, strukture flote, utjecaja brodarstva na ostale djelatnosti, te pretvorbe i privatizacije hrvatskih brodarskih poduzeća.

Summary

Technological structure and condition of total capacity of Croatian marine shipping industry is reflection of current conditions in the world marine market and real desires and possibilities of Croatian shipowners.

Actual questions of management and development of Croatian marine shipping industry arise out of the conditions of management, structure of the fleet, the influence of shipping on other branches of economy and ownership transformation and privatization of Croatian shipping companies.

1. Uvod Introduction

Zbog velikog značenja za pomorsku orijentaciju i gospodarsku politiku Republike Hrvatske, hrvatsko morsko brodarstvo zaslužuje stalnu pozornost hrvatskih znanstvenika i praktičara. Ukupni kapaciteti hrvatskog morskog brodarstva, vrsta plovidbe i tehnološka struktura, predstavljaju osnovna i vrlo aktualna pitanja.

Sigurnost plovidbe i stalna dodatna ulaganja u nužno potrebnu opremu, te zaštita obale od

onečišćenja već godinama su temom mnogih međunarodnih organizacija i konferencija. Nove međunarodne konvencije i rezolucije zahtijevaju razvitak novog sustava sigurnosti upravljanja na kopnu i moru.

Kako se poslovanje hrvatskog morskog brodarstva odvija pod utjecajem zakonitosti kretanja svjetskog pomorskog tržišta, ali i uvjetima hrvatskog gospodarskog sustava, nužna je analiza stanja svjetskog pomorskog tržišta, rezultata poslovanja i aktualnih pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva.

Osim poslovanja pod uvjetima svjetskog pomorskog tržišta, te uvođenja suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza, hrvatsko brodarstvo zadnjih godina reorganizira i pretvorbu i privatizaciju. Sve to zaslužuje i posebnu pozornost jer se odražava na poslovanje i razvitak morskog brodarstva.

2. Tehnološka struktura i stanje ukupnih kapaciteta hrvatskog morskog brodarstva *Technological structure and conditions of total capacity of Croatian marine shipping industry*

Novi sustavi pomorskog prijevoza u svijetu imaju posebnu ulogu; jer povezati proizvodnju i potrošnju na najudaljenijim mjestima svijeta znači koristiti komparativne prednosti tržišta i razlike u razvitku te omogućiti svestrani razvoj svjetskog tržišta i pojedinih zemalja.

Sukladno zadaćama koje se zadnjih godina postavljaju pred suvremene sustave prijevoza, očekuje se još veća afirmacija suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza u idućim godinama i to na svim poljima prometa. Osim sve većih i modernijih brodova, dolazi do modernizacije i širenja suvremenih pomorskih terminala, kao što su kontejnerski terminali te terminali za rasute i tekuće terete.

Radi boljeg razumijevanja tendencija razvitka suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza u

* Dr. sci. Dušan Rudić, dipl. inž.
Mare Nostrum, Zagreb

budućnosti, potrebno je analizirati strukturu kapaciteta ukupne svjetske mornarice. Takvom analizom s obzirom na veličinu i vrstu brodova najbolje se vidi zastupljenost pojedinih tehnologija pomorskog prijevoza.

Osim naglog razvitka kontejnerizacije u linijskom prijevozu, u sklopu suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza, posebnu pozornost privlače prijevozi rasutih i tekućih tereta. Za te masovne terete sve više se rabe specijalizirani brodovi za rasute terete i tankeri koji prevoze velike količine tereta te omogućavaju velik obrt broda zahvaljujući njegovoj specifičnoj konstrukciji i opremi na specijaliziranim lučkim terminalima.

U posljednja dva desetljeća dolazi do stalnih promjena strukture i hrvatskog morskog brodarstva. Te promjene posljedica su suvremenih zahtjeva svjetskog pomorskog tržišta i razvitka novih tehnologija pomorskog prijevoza. Međutim, kapaciteti i dinamika obnove hrvatskih brodova osim zahtjeva svjetskog pomorskog tržišta, uvjetovani su i vlastitim planovima, željama i mogućnostima.

Pored svih poteškoća i specifičnosti koje su vladale u hrvatskom morskom brodarstvu zadnjih godina, postojala je orijentacija na suvremene brodove pomorskog prijevoza. Pod tim suvremenim brodovima ili tehnologijama pomorskog prijevoza podrazumijeva se, prije svega, orijentacija na suvremene i moderne brodove linijskog i slobodnog prijevoza kao i modernizacija brodova za specijalne namjene.

Imajući na umu neka osnovna shvaćanja u svezi brodskih kapaciteta, nužno je reći da u novije vrijeme jaku trgovačku mornaricu neke zemlje ne čini samo velik broj brodova i kapaciteti, (što jesu najčešći osnovni statistički pokazatelji brodarstva), već treba reći da je snažna ona trgovačka mornarice koja je pored kapaciteta i suvremena te koja može odgovoriti zahtjevima svjetskog pomorskog tržišta. Jasno, pitanje vijanja vlastite zastave i zadovoljenje vlastitih potreba neke zemlje, u smislu izvoza i uvoza roba, predstavlja dodatnu pozitivnu komponentnu trgovačke mornarice svake zemlje.

Radi uvida u stvarno stanje hrvatskog morskog brodarstva, nužno je analizirati ukupne kapacitete i brodove po pojedinim brodskim poduzećima te strukturu kapaciteta pojedine vrste i zastupljenosti brodova.

U tablici 1. prikazani su ukupni kapaciteti hrvatskog morskog brodarstva po pojedinim brodskim poduzećima na dan 31. 12. 1996. godine. Stanje kapaciteta po poduzećima kao i ukupno stanje mijenja se tijekom godine sukladno nabavci ili prodaji brodova.

Brodovi i kapaciteti prema pokazateljima iz tablice 1. vlasništvo su različitih 13 poduzeća koja se bave prijevozom tereta u linijskoj i slobodnoj plovidbi. Osim toga, u tablici se nalazi i Jadrolinija Rijeka, poduzeće koje ima posebnu namjenu u prijevozu putnika i povezivanju hrvatskih otoka te ostala poduzeća u čijem se vlasništvu nalaze brodovi specijalne namjene.

U tablici 2. prikazana je struktura hrvatskog morskog brodarstva, članica Hrvatskog pomorskog brodarstva, odnosno svih većih hrvatskih brodova. Tehnološka struktura brodarstva ima veliko značenje za prilagođavanje i uspješnost poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu.

Tablica 1. Kapaciteti hrvatske trgovačke mornarice na razini poduzeća članica "Mare nostrum" Zagreb, 31. 12. 1996. godine
Table 1. Capacity of Croatian merchant marine - members of "Mare nostrum" company, Zagreb 31. 12. 1996.

| Red. br. | Naziv brodskog poduzeća | Broj brodova | GT | DWT | TEU | Broj putnika |
|----------|--------------------------------|--------------|-----------|-----------|--------|--------------|
| 1. | TANKERSKA PLOVIDBA d.d. | 27 | 643.520 | 1.121.364 | 0 | 0 |
| 2. | CROATIA LINE | 34 | 550.095 | 741.113 | 18.895 | 0 |
| 3. | ATLANTSKA PLOVIDBA d.d. | 22 | 415.661 | 707.796 | 2.932 | 0 |
| 4. | JADROPLOV d.d. | 18 | 268.110 | 365.531 | 10.096 | 0 |
| 5. | SLOBODNA PLOVIDBA d.d. | 17 | 243.937 | 388.671 | 3.038 | 0 |
| 6. | ULJANIK d.d. | 7 | 102.797 | 155.282 | 3.373 | 0 |
| 7. | LOŠINJSKA PLOVIDBA BRODARSTVO | 18 | 97.453 | 117.015 | 2.030 | 320 |
| 8. | MEDITERANSKA PLOVIDBA d.d. | 12 | 73.726 | 80.536 | 1.933 | 1.194 |
| 9. | JADROLINIJA javno poduzeće | 46 | 69.955 | 0 | 0 | 18.326 |
| 10. | SPLITSKA PLOVIDBA d.d. | 9 | 27.820 | 44.526 | 0 | 0 |
| 11. | ATLAS d.d. | 8 | 943 | 0 | 0 | 1.008 |
| 12. | BRODOSPAS d.d. | 36 | 29.281 | 17.087 | 0 | 98 |
| 13. | JADRANSKI POMORSKI SERVIS d.d. | 12 | 4.613 | 0 | 0 | 0 |
| | UKUPNO na dan 31. 12. 1996. | 266 | 2.527.911 | 3.738.921 | 42.261 | 20.946 |

Izvor: Statistički podaci, "Stanje flote članica "Mare nostrum" Zagreb, 31. 12. 1996. Zagreb, ožujak 1997.

Source: Statistic data "The conditions of the fleet members of "Mare Nostrum" Zagreb, 31.12.1996., Zagreb

Tablica 2. Struktura hrvatskog morskog brodarstva po vrstama brodova na razini članica "Mare nostrum" Zagreb, 31. 12. 1996. godine
The structure of Croatian marine shipping industry according to the types of vessels - members of "Mare nostrum", Zagreb 31.12.1996.

| Vrsta broda | Broj brodova | GT | DWT | TEU | Broj putnika |
|---------------------------------|--------------|-----------|-----------|--------|--------------|
| BULK, CEMENT, LOG CARRIERI | 62 | 959.789 | 1.620.024 | 1.024 | 0 |
| TANKERI, PRODUCT TANKERI | 10 | 483.344 | 852.122 | 0 | 0 |
| POLUKONTEJNERSKI, GENERAL CARGO | 28 | 337.028 | 450.515 | 12.494 | 0 |
| KONTEJNERSKI BRODOVI | 21 | 333.372 | 390.537 | 20.978 | 0 |
| CONTAINER BULKERI | 5 | 131.831 | 218.258 | 5.097 | 0 |
| TRAJEKTI | 40 | 60.226 | 0 | 0 | 16.518 |
| RO-RO BRODOVI | 9 | 57.933 | 40.748 | 1.826 | 48 |
| BRODOVI HLADNJAČE | 5 | 52.033 | 51.311 | 842 | 0 |
| KONVENCIONALNI LINIJSKI BRODOVI | 7 | 43.505 | 65.301 | 0 | 0 |
| BRODOVI ZA TESKE TERETE | 5 | 15.278 | 14.441 | 0 | 0 |
| PUTNIČKI BRODOVI | 19 | 13.033 | 0 | 0 | 4.33 |
| OPSKRBLJIVAČI PLATFORMI | 8 | 10.2 | 0 | 0 | 0 |
| CHEMICAL TANKERI | 2 | 8.12 | 12.752 | 0 | 0 |
| TEGLJAČI | 25 | 5.492 | 0 | 0 | 0 |
| PRODUCT CARRIERI | 5 | 5.022 | 7.637 | 0 | 0 |
| OSTALI BRODOVI | 15 | 11.705 | 15.275 | 0 | 50 |
| SVEUKUPNO | 266 | 2.527.911 | 3.738.921 | 42.261 | 20.946 |

Izvor: Statistički podaci "Stanje flote članica "Mare nostrum" Zagreb, 31. 12. 1996. godine

Source: Statistic data "The conditions of the fleet members of "Mare nostrum", Zagreb 31.12.1996.

Prema pokazateljima u tablici 2. zadnjih desetak godina u floti hrvatskog morskog brodarstva u tijeku je promjena strukture kapaciteta sukladno kretanjima na svjetskom pomorskom tržištu. Još prije desetak godina prevladavali su u hrvatskom brodarstvu konvencionalni linijski brodovi, polukontejnerski brodovi i tramperi. U zadnje vrijeme prevladavaju kontejnerski brodovi, bulk carrieri i moderni tankeri, što znači da je uvođenje brodova novih tehnologija i specijaliziranih prijevoza prisutno i u hrvatskih brodara.

Pored kapaciteta i tehnološke strukture trgovačke mornarice, jedno od glavnih pitanja aktualnog razvojnog trenutka morskog brodarstva neke zemlje odnosi se na dob (zastarjelost) brodova koja se bitno odražava na konkurentnost i uključivanje brodarstva pojedine zemlje u svjetske pomorske tokove. Nije potrebno naglašavati da velika prosječna starost flote jedne zemlje na najbolji način odražava tehnološko zaostajanje. Noviji brodovi prate suvremene trendove i predstavljaju u praksi najnovija tehničko-tehnološka dostignuća u pomorskom prijevozu.

Tako prosječna starost hrvatskog brodarstva prema GT-u za linijske brodove i brodove slobodne plovidbe iznosi oko 15 godina, što je na razini prosječne starosti europske i svjetske flote. Što se tiče putničkih brodova prema GT-u prosječna starost je oko 28 godina, dok je prosječna starost brodova tegljača oko 22 godine.

3. Aktualna pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva

Actual questions of management and development of Croatian shipping

Osnovna aktualna pitanja hrvatskog morskog brodarstva prisutna su duži niz godina, i najčešće se definiraju kao:

- uvjeti poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu,
- uspješnost poslovanja hrvatskih brodara u danim uvjetima,
- utjecaj morskog brodarstva na ostale djelatnosti,
- pretvorba hrvatskog morskog brodarstva i vijanje zastave.

3.1. Uvjeti poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu

The conditions of management in the world marine market

Poslovanje hrvatskog morskog brodarstva odvija se u potpunosti na svjetskom pomorskom tržištu. Brodovi slobodne plovidbe traže terete i najpovoljnije ugovore diljem svijeta. Brodovi linijske plovidbe prevoze uglavnom terete između stranih luka (*cross trade*).

Svjetska pomorska trgovina i ekonomski rast te ukupni kapaciteti trgovačke flote određuje osnovne uvjete poslovanja na svjetskom tržištu. Ponuda i potražnja za brodskim prostorom određuje visinu pomorskih vozarina i bitno utječe na ciklička kretanja koja

se na svjetskom pomorskom tržištu manifestiraju kao konjunktura i recesije.

Uvođenje suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza predstavlja dodatne uvjete; pojedini tereti traže samo određenu vrstu prijevoza, i to s posebno opremljenim brodovima. Da bi ostali na pojedinim tržištima brodari su prisiljeni na dodatne napore i velike investicije. U suprotnom gube terete koji traže sve više specijalizirane brodove u slobodnoj plovidbi te brodove integralnog i multimodalnog prijevoza u linijskog plovidbi.

Pomorska vozarina, kao cijena pomorsko prijevozne usluge, formira se na pomorskom tržištu u svezi s ponudom i potražnjom na određenom segmentu pomorskog tržišta te pod utjecajem stanovitih drugih čimbenika. Analizirajući u praksi formiranje i kretanje stvarnih vozarinskih učinaka, moglo bi se reći da je opće tržište broskog prostora više teorijski nego realni pojam.

Ti stanoviti drugi čimbenici čine pomorsku vozarinu vrlo dinamičnom i složenom veličinom. Najvažniji od dodatnih čimbenika su mogućnost povećanja prijevoznih kapaciteta tako da se poveća potencijalna brzina, smanji boravak brodova u lukama, racionalizira slaganja tereta te aktivira flota u raspredi.

Mogućnost prebacivanja određenih kapaciteta iz jedne plovidbe u drugu bitno utječe na ponudu i potražnju u određenom segmentu tržišta, kao što je to tržište tekućih tereta, suhih tereta te tereta koji prevladavaju u sustavu integralnog i multimodalnog transporta.

Svjetski sukobi, ekonomske blokade pojedinih zemalja te veliki potresi na tržištu proizvodnje i izvoza sirove nafte bitno utječu na kretanja svjetskog pomorskog tržišta i ponašanje pomorskih vozarina. Osim toga, i restriktivna politika pojedinih zemalja prema vlastitom uvozu utječe na kretanje roba, angažiranje kapaciteta i visinu pomorske vozarine.

3.2. Uspješnost poslovanja hrvatskog morskog brodarstva u datim uvjetima

The success of management of Croatian shipping industry in given circumstances

Analizirajući tekuće poslovanje hrvatskog morskog brodarstva, dolazi se do zaključka da hrvatsko brodarstvo dijeli sudbinu svjetskog pomorskog tržišta s znatnim utjecajem zbivanja u Republici Hrvatskoj i pretvorbom i privatizacijom poduzeća hrvatskog morskog brodarstva.

Imajući na umu kretanje vozarina na svjetskom pomorskom tržištu i ostale uvjete poslovanja koji bitno određuju uvjete poslovanja poduzeća hrvatskog morskog brodarstva, može se reći da su hrvatski brodari zadnjih godina uspjeli sačuvati flotu i postizati relativno zadovoljavajuće rezultate.

Nakon 1989. godine, koja označava prelazak na isključivo tržišno poslovanje bez poticaja na izvoz usluga koji je imao znatan utjecaj na financijske rezultate u prethodnom razdoblju, bilo je nužno izvršiti reorgani-

zaciju i racionalizaciju poslovanja kod svih hrvatskih brodara.

U razdoblju 1990.-1993. godine došlo je do znatnog smanjenja ukupnih kapaciteta te prelaska brodova pod strane zastave (1991. godine), nakon čega je uslijedio povratak dijela brodova pod hrvatsku zastavu. To je prijelomno razdoblje u hrvatskom morskom brodarstvu kako u financijskom tako i sustavnom pogledu. Međutim, i pored svih tih potresa brodari su uspjeli stabilizirati svoje ukupne kapacitete na razini od oko 3,5 milijuna DWT-a što je znatna flota u svjetskim razmjerima s obzirom na veličinu zemlje.

Tijekom prijelaznog razdoblja 1990.-1993. godine, a zbog stanja svjetskog pomorskog tržišta i reorganizacije hrvatskog morskog brodarstva, zabilježeni su negativni financijski rezultati na razini hrvatskih brodara ukupno iako su i tijekom tog razdoblja neki brodari iskazivali pozitivne financijske rezultate.

Razdoblje koje je uslijedilo (1994.-1996. godine), predstavlja u prvom redu razdoblje stabiliziranja kapaciteta i ukupnog financijskog poslovanja te završetak prve faze pretvorbe i privatizacije brodarskih poduzeća. Na razini brodarstva ukupno, ostvareni su pozitivni financijski rezultati na kraju 1994. te 1995. godine.

U najnovije vrijeme došlo je do znatnog pada vozarina na svjetskom pomorskom tržištu. Kriza tržišta došla je do izražaja krajem 1995. godine, da bi svoj vrhunac dostigla u drugoj polovici 1996. godine. Tako su krajem 1996. godine prosječne vozarine i realni svjetski pokazatelji brodarskog tržišta zabilježili vrlo niske vrijednosti koje nisu zabilježene u zadnjih deset godina. Vrlo izražena recesija tijekom 1996. godine vjerojatno će imati znatan utjecaj i na konačne financijske rezultate brodara.

3.3. Utjecaj morskog brodarstva na ostale djelatnosti

The influence of marine shipping industry on other activities

Osim utjecaja morskog brodarstva na platnu bilancu i devizni priliv, koji su neosporni i poznati, potrebno je istaknuti utjecaj linijskog brodarstva na pravodoban i efikasan prijevoz roba domaćeg izvoza i uvoza, jer je vlastiti pomorski servis najbolja veza sa svijetom.

Kod sagledavanja uloge i mjesta linijskog brodarstva vrlo često se zaboravlja njegovo značenje za ukupni razvoj i poslovanje luka i remontnih brodogradilišta. Zaboravlja se utjecaj na poslovanje i razvoj pomorskih agencija, špedicija i ostalih nositelja raznih usluga i slično. Zbog svojih redovitih linija i servisa, linijsko brodarstvo ima veliko značenje za funkcioniranje i razvoj željezničkog i cestovnog prometa. Osim toga, ako se ima na umu tranzit roba iz susjednih zemalja, linijsko brodarstvo je od izuzetnog značenja za uspostavljanje i funkcioniranje ukupnih robnih tokova i korištenje geostrateškog položaja zemlje.

Tijekom proteklog vremena pomorska orijentacija Republike Hrvatske nije bila dovoljno izražena i podržavana mjerama gospodarske politike, što je imalo utjecaja na sve djelatnosti pomorskog gospodar-

stva. Nova gospodarska politika Republike Hrvatske daje pomorskim djelatnostima posebno značenje i drži pomorsku orijentaciju osnovnom platformom svekolikog razvoja Republike Hrvatske.

Suvremene prometnice, lučki terminali i hrvatski brodovi u hrvatskim lukama predstavljaju okosnicu pomorske orijentacije. Privlačenje i povećanje tereta iz područja susjednih kontinentalnih zemalja koje prirodno gravitiraju lukama Jadrana podrazumijeva suvremene lučke terminale i redovite servise. Osim terminala za rasute terete, posebnu pozornost treba posvetiti suradnji da bi se privukli kontejneri, generalni tereti, RO-RO i specijalni tereti. Pored razvijenog hrvatskog brodarstva, hrvatske se luke moraju ojačati kao vrata kroz koja se zemlje Srednje Europe i dijela Istočne Europe moraju povezati na međukontinentalni pomorski pravac koji prolazi dijelom kroz Mediteran.

Analizom postojećeg stanja jadranskog prometnog pravca može se definirati nekoliko značajnih elemenata koji osim brodova, bitno pridonose afirmaciji jadranskog prometnog pravca, i to:

- 1) stalna prisutnost i obrada tržišta susjednih zemalja,
- 2) suvremeni cestovni i željeznički promet,
- 3) tehničko-tehnološka opremljenost jadranskih luka,
- 4) ubrzanje formalnosti u svezi s brodovima i teretima,
- 5) redoviti servisi hrvatskih i ostalih brodara.

Svi navedeni elementi čine sadržaj stvarne pomorske orijentacije. Zbog toga treba ih imati na umu kad se govori o pomorskoj orijentaciji kao strategiji razvoja; inače pomorska orijentacija ostaje samo fraza.

3.4. Pretvorba i privatizacija hrvatskog brodarstva te vijanje zastave

Ownership transformation and privatization of Croatian shipping and flag waving

Donošenjem Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća (N.N. 19/1991.) naznačene su osnovne smjernice za pretvorbu i privatizaciju hrvatskih brodarskih poduzeća. Međutim, kako morsko brodarstvo predstavlja specifičnu djelatnost na svjetskom pomorskom tržištu, te zbog izvanrednih okolnosti koje su vladale u nekim krajevima na hrvatskoj obali, sama pretvorba i privatizacija brodarskih poduzeća i traženje nove vlasničke strukture predstavljali su vrlo složen proces.

Danas se može reći da je završena prva faza pretvorbe i privatizacije u kojoj su hrvatski brodari dobili poznatog vlasnika. Druga faza privatizacije koja podrazumijeva definiranje i postizanje optimalne strukture vlasništva brodarskih poduzeća još je u tijeku. Zbog specifičnosti svakog pojedinog velikog brodarskog poduzeća, pojedini brodari nalaze se i u različitoj fazi privatizacije. Tako su fondovi još uvijek vlasnici velikog dijela vlasničkog paketa dionica kod nekoliko velikih hrvatskih brodarskih poduzeća u međunarodnoj plovidbi. Kod nekih brodara još su uvijek i većinski vlasnici.

Zbog aktualnosti problematike privatizacije brodarskih poduzeća, potrebno je navesti neke osnovne

principe koji su se iskristalizirali u tijeku pretvorbe i privatizacije hrvatskih brodarskih poduzeća, a glede optimalne strukture vlasništva i zadržavanja mjesta i uloge pojedinog brodarskog poduzeća u vlastitom gradu ili u pomorskom gospodarstvu Republike Hrvatske.

Tako su se tijekom pretvorbe i privatizacije iskristalizirali neki osnovni principi koji su trebali predstavljati stanovitu strategiju konačne privatizacije brodarskih poduzeća. Svi osnovni principi imali su za cilj zadržavanje takve strukture vlasništva koja bi sprečavala ulazak "špekulativnog" kapitala u hrvatska pomorska brodarska poduzeća kojem je svrha postizanje brzih i velikih dobiti ne prezajući ni od prodaje vlasništva (brodova) u određenom povoljnom trenutku.

Radi zadržavanja kontinuiteta i daljnjeg razvitka hrvatskog morskog brodarstva u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske i pomorskog gospodarstva, pokušala se definirati optimalna struktura vlasništva koja bi počivala na korporativnoj osnovi ili većem broju podjednakih vlasničkih paketa ili udjela.

Pod optimalnom vlasničkom strukturom podrazumijevala se takva vlasnička struktura koja bi bila povoljna za eventualne potencijalne dioničare i budući razvitak upravo hrvatskog morskog brodarstva, što bi obuhvaćalo: vijanje hrvatske zastave, zapošljavanje hrvatskih pomoraca, sjedište poduzeća u Republici Hrvatskoj te stanovitu brigu o obnovi i daljnjem razvitku flote.

U ostvarivanju navedenih osnovnih principa i strategija razvitka hrvatskog morskog brodarstva uz poštivanje vlasničke strukture i konkurencije na svjetskom pomorskom tržištu, pojavila su se jasno i nova pitanja koja zadiru u izmjenu postojećeg pomorskog i radnog zakonodavstva. Radi izjednačavanja uvjeta poslovanja s ostalim svjetskim brodarima i normalnog poslovanja i razvitka brodarstva u izrazito pomorskoj zemlji s velikom tradicijom u morskome brodarstvu dotakla su se i pitanja koja u budućnosti otvaraju mogućnost posebnog zakona za hrvatskog morskog brodarstvo te pitanja u svezi s "paralelnim registrom" koji sve više primjenjuju neke izrazito pomorske zemlje u svijetu.

U nastojanjima da što više brodova vije hrvatsku zastavu, nakon izborne nezavisnosti te nakon priznanja Republike Hrvatske i prijema u međunarodnu zajednicu, stvoreni su osnovni uvjeti za povratak brodova pod hrvatsku zastavu. Međutim, u očekivanju stvaranja svih sustavnih uvjeta, a radi konkurentnosti, razvitka i obnove flote još uvijek velik broj brodova hrvatskih brodara vije zastave stranih zemalja, odnosno zastave zemalja pogodnosti.

4. Zaključak Conclusion

Analizirajući tehnološku strukturu i ukupne kapacitete hrvatskog morskog brodarstva, može se zaključiti da hrvatski brodari slijede osnovne pravce i dinamiku razvitka i uvođenja suvremenih tehnologija pomorskog prijevoza. Jednako tako, treba reći da su tehnološka struktura i ukupni kapaciteti rezultat tradicije, kretanja svjetskog pomorskog tržišta, te vlastitih želja i mogućnosti hrvatskih brodara.

Aktualna pitanja poslovanja i razvitka hrvatskog morskog brodarstva u uskoj su svezi s osnovnim pitanjima poslovanja i razvitka ostalih svjetskih brodara; Ona se uglavnom odnose na stanje uvjeta poslovanja, uspješnost poslovanja, obnovu flote, pretvorbu i privatizaciju, te vijanje zastave.

Literatura References

- [1] D. Rudić: Aktualni problemi poslovanja i razvoja hrvatskog morskog brodarstva, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, Rijeka 1993.
- [2] Stanje flote članica "Mare nostrum" - Zagreb, 31.12.1996. godine, Zagreb, ožujak. (statistički podaci)
- [3] Dušan Rudić: Mare Nostrum, 1993, Croatian Shipping
- [4] Dušan Rudić: Mare Nostrum, 1994/95, Croatian Shipping
- [5] Stanje flote članica "Mare nostrum" - Zagreb, 31. 12. 1995.g., Zagreb ožujak 1996.
- [6] Stanje flote članica "Mare nostrum" - Zagreb, 31. 12. 1996.g., Zagreb ožujak 1997.

Rukopis primljen: 16. 6. 1997.