

Ivo Ban *

ISSN 0469-6255
(39-48)

HRVATSKA TERETNA MORNARICA NA VALOVIMA NADA I STREPNIJA CROATIAN CARGO FLEET ON THE WAVES OF HOPE AND ANXIETY

UDK 629.123.4/.5.003.12(497.13)

Izvorni znanstveni rad

Original scientific paper

"Svaki pojedinac nastoji usmjeriti svoj kapital tako da rezultat bude najveće vrijednosti."

Adam Smith (1776.), The Wealth of Nations

Rukovodeći se tim načelima u ovom sam radu pokušao obraditi samo dio aktualne problematike i upozoriti na "sigurne pravce plovidbe".

1. Pouke i poruke

Advice and messages

Hrvatski su brodari doista iznimno čvrste "konstrukcije". Nije ih uspjela ozbiljnije uzdrmati ni protu-pomorska jugoslavenska politika, ni krize na svjetskomu pomorskom tržištu, niti topovske granate s Istoka - da se osvrnemo na noviju povijest.

A kada se okrenu već dobroano požutjele stranice, onda se jasno uočava da je sve to kontinuitet, jer je pomorski duh na ovim hrvatskim obalama bio oduvijek neuništiv. I u najtežim razdobljima nastojale su i ostajale jake flote trgovačkih brodova vođene čvrstom i znalačkom rukom, te mudrom glavom kapetana rođenih i stasalih uz ovo naše more. Poticaji su, razumije se, bili i ekonomski, ali ne isključivo; veliku ulogu je imala tradicija, kultura i silna želja da se crpe koristi mora.

Hrvati primorci su svoj opstanak i budućnost temeljili, a i danas u znatnoj mjeri temelje, na brodarstvu. Brodovi su, dakako, i odnosili, ali su ipak pretežito donosili ekonomsku snagu i kulturnu moć te time neizbrisivo učvršćivali nacionalni identitet, koji je upravo zbog tih odrednica ostao tako stamen.

Brodarstvo je ostavilo duboke tragove u hrvatskom narodu i njegovim stečevinama - gospodarstvu, ugledu u svijetu, diplomaciji, kulturi, obrazovanju, znanosti,

Sažetak

U radu se obrađuje hrvatske teretna mornarica, govori se o nekim bitnim stajalištima njezina povijesnog razvoja, sadašnjeg stanja i aktualna problematike. Dan je prikaz stanja flote, analizirana je njezina struktura, značajke, izvršeni prijevoz, ostvareni prihodi i proces privatizacije.

Upućuje se na pravce djelovanja, odnosno mogućnosti rješenja, kako bi hrvatska teretna mornarica postala značajni činitelj ukupnog razvoja.

Ključne riječi: hrvatska teretna mornarica, prijevoz, prihodi, privatizacija, razvoj.

UVOD

INTRODUCTION

Hrvatska trgovačke mornarica, a osobito njezin najutjecajniji i po problemima specifični dio - teretna mornarica zaokupljala je i zaokupila stalnu pozornost znanstvenih i stručnih krugova. O njoj se dosta pisalo u našoj ekonomskoj literaturi, ali to ne znači da je sve rečeno. Štoviše, to je neiscrpna tema i svako je daljnje istraživanje vrijedan doprinos njezinu rasvjetlavanju, upućivanju na problema, posebnosti i moguća rješenja.

* Dr. Ivo Ban
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu
Dubrovnik

umjetnosti, prostoru, arhitekturi, filozofiji života i rada.²

U promišljanju o hrvatskom morskom brodarstvu valja, stoga, polaziti od svih tih činjenica. One se jednostavno ne mogu zaobići jer su, skupljajući se stoljećima daleko više pod nenarodnim nego narodnim režimima, postale komparativna prednost, koju bi konačno nezavisna hrvatska država trebala iskoristiti.

Država koja ima položaj i morsku obalu kao što je ova naša, relativno razvijenu trgovačku mornaricu, iskusne i vješte pomorce, svjetski ugled u pomorstvu, napredne obrazovne i znanstvene institucije na poljima vezanima uz more, ne bi trebala nikako i nikad biti ekonomski slaba ni ovisna.

Vrijednost toga što imamo mora se pravilno, pravodobno i do kraja cijeniti. Ne bi se smjelo dogoditi da prave vrijednosti shvatimo tek kad ih izgubimo. Povratak je onda mukotran, dug i skup. Teorija i svjetska praksa to višestruko potvrđuju.

Međutim, sav taj "kapital" ne smije se gledati statički. Njega treba "uzeti" dinamički, jer jedino tako on može biti valjani činitelj u razvoju hrvatskog morskog brodarstva. Svi raspoloživi "faktori" imaju, dakle, samo relativnu vrijednost. U suvremenim ekonomskim uvjetima ne može im se prilaziti kao da je njihova vrijednost apsolutna. To je onda plovidba bez kompasa, koja bi vodila u zaostajanje.

Novi teorijsko-praktični pristupi drže presudnim konkurentne sposobnosti, dok je značenje komparativnih prednosti sporedno. Komparativna prednost može imati cjelovito ekonomsko značenje jedino ako je to ujedno i konkurentna sposobnost, a to onda ne proistječe iz bilo kakvih "faktora", nego je rezultat stalnog učenja, znanja, izuma, inovacija, uspješnih imitacija, i nadalje, vrhunске organizacije.³

Nositelji su pomorskoprijevoznih usluga brodarske tvrtke, matične i izvedene, kojih opstanak i/ili razvoj ovisi najviše o njima samima, dakle o vlastitim konkurentnim sposobnostima. Ne može se, međutim, nijekati važnost i utjecaj domaćeg okruženja - aktivne državne ekonomske politike, strateške koordinacije⁴, kao nove/stare politike u velikom broju zemalja danas u svijetu, i nužnost osnaživanja djelovanja tržišta i njegovih mehanizama.

Kad je riječ o hrvatskoj teretnoj mornarici, onda valja realno ekonomski prosuditi i naglasiti, da se nade ne mogu vezivati za jednostavne i "prokušane" recepte ili iscrpljivanjima samo na makroekonomskim, odnosno mikroekonomskim problemima. Teškoće su takve da ih ne može riješiti "nevidljiva ruka tržišta" bez obzira na neupitnu tržišnu orijentaciju hrvatskoga gospodarstva. Financijska pomoć države i strateška koordinacija su, stoga, prijeko potrebite.

Uostalom, filozofija *laissez fairea* zagovara se u gospodarstvu više od tristo godina. Prije gotovo 220 godina "ozakonio" ju je veliki Adam Smith, ali su se

uvijek, i u najvećih "čistunaca" dakako, pravile iznimke koje su "potvrđivale pravilo".

Tako je i danas. Na svim poljima ekonomije svugdje u svijetu pored nevidljive ruke tržište stoji i vidljiva i/ili nevidljiva ruka države. Nije izuzeto, naravno, ni morsko brodarstvo, koje, unatoč zaklinjanju u liberalizam svih pomorskih zemalja, plovi u moru protekcionizma i intervencionizma. negdje je to more pliće, a drugdje opet dublje. Ako bi se potpuno povuklo, na nastaloj oseki nasukale bi se mnoge trgovačke mornarice, brodarske tvrtke, brodovi.⁵

U svjetskom pomorskom sustavu očit je trend deregulacije, kao i u ostalim prometnim sustavima, ali i izrazita nazočnost raznovrsnih oblika poslovne kooperacije s mnogobrojnim sudionicima u međunarodnoj pomorskoj trgovini, logistici, distribuciji, svim granama prometa, financijama.

Putova je mnogo. Kojim kursom usmjeriti pramac hrvatskog broda?

Tablica 1. Hrvatska teretna mornarica (ukupno - stanje koncem godine)

Table 1. Croatian cargo fleet (total - at end year)

God.	Broj brodova	Indeks	BRT (tis.)	Indeks	DWT (tis.)	Indeks	TEU (tis.)	Indeks
1991.	215	100	2762,7	100	4379,4	100	40,6	100
1992.	189	87,9	2409,6	87,2	3766,6	86,0	39,1	96,4
1993.	166	77,2	2230,6	80,7	3475,2	79,4	38,6	95,0
1994.	164	76,3	2345,1	84,9	3586,1	81,9	39,5	97,4

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz: Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1991., 1992.; i 31.XII.1994., Mare Nostrum, Zagreb 1992., 1993., 1994., 1995., s.p.

2. Teretna mornarica *Cargo fleet*

Koncem 1994. godine teretna mornarica pod kontrolom hrvatskih brodarskih tvrtki imala je 164 broda s 2,35 ml. brt, 3,59 mln. dwt, 39,54 tis. teu, prosječnog kapaciteta 14 300 brt, prosječne nosivosti od 21 867 dwt i prosječne starosti brodova od 14,6 godina.⁶

To je bila prva godina u kojoj je zabilježen rast tonaže, jer je u prethodne četiri, odnosno tri, osjetno smanjen broj brodova i njihova nosivost (tabl. 1.).

Takva su kretanja pretežito rezultat korjenito promijenjenih domaćih prilika, okolnosti nastalih agresijom na Hrvatsku i ratom u okruženju. Nisu bila osobito sklona ni kretanja na svjetskom pomorskom tržištu, što se odrazilo na nižu razinu vozarina u prvim godinama 90-ih.⁷

Ratom iscrpljeno domaće gospodarstvo, nedostatak kapitala, nevjerica i rezerviranost stranih financijskih i komercijalnih partnera, gubitak regionalnog tržišta, pretvorba, privatizacija bile su, i još su, teško savladive

Tablica 2. Godišnje povećanje i smanjenje teretne mornarice*Table 2. Annual increase and decrease of Croatian cargo fleet*

Godina	Povećanje			Smanjenje			Razlika		
	brodovi		dwt	brodovi		dwt	broj brodova	dwt (tis.)	% od dwt koncem godine
	broj	Ø starost (godina)	(tis.)	broj	Ø starost (godina)	(tis.)			
1991.	1	0,0	1,7	23	23,3	258,5	-22	-256,8	5,9
1992.	1	14,0	1,1	27	20,8	609,7	-26	-608,6	16,2
1993.	4	9,0	65,8	25	16,9	314,4	-21	-248,6	7,2
1994.	4	5,5	209,0	6	17,7	99,4	-2	+109,6	3,1

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz izvora citiranih u tabl. 1., s.p.

Tablica 3. Hrvatska teretna mornarica pod stranim zastavama (stanje koncem godine)*Table 3. Croatian cargo fleet under foreign flags (as at end year)*

Godina	Broj brodova	Indeks	BRT (tis.)	Indeks	DWT (tis.)	Indeks	TEU (tis.)	Indeks
1991.	199	100	2718,6	100	4305,4	100	40,6	100
1992.	158	79,4	2342,8	86,2	3659,6	85,0	39,0	96,1
1993.	135	67,8	2145,9	78,9	3345,7	77,7	37,3	91,9
1994.	128	64,3	2192,5	80,6	3382,6	78,6	36,1	88,9

Izračunano prema podacima iz izvora navedenih u tabl. 1.

Tablica 4. Udjel (%) hrvatske teretne mornarice pod stranim zastavama u ukupnoj*Table 4. Croatian cargo fleet under foreign flags - % share of total*

Godina	Broj brodova	BRT	DWT	TEU
1991.	92,6	98,4	98,3	100
1992.	83,6	97,2	97,2	99,7
1993.	81,3	96,2	96,3	96,7
1994.	78,0	93,5	94,3	91,2

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz izvora navedenih u tabl. 1.

prepreke za hrvatske brodarske tvrtke.⁸ To je i bio razlog što su godišnja smanjenja tonaže bila znatno veća od povećanja i što su kupljene samo tri novogradnje s 132,9 tis. dwt (u 1991. jedna od 1 680 dwt, i u 1994. dvije od 101 000 i 30 300 dwt) - tabl. 2.

Politički i ekonomski razlozi te rizici su bili izloženi hrvatski brodari nakon raspada jugoslavenske federacije i osamostaljenja Hrvatske, primorali su brodare da upišu svoje brodove u strane registre. Tako su u 1991. godini gotovo svi teretni brodovi, osim kabotažnih, prešli pod pogodbne zastave (tabl. 3.), pa je pod hrvatskom ostala samo simbolična flota (tabl. 4.).

Navedeni podaci pokazuju da se smanjuje udjel domaćih brodova registriranih pod zastavom otvorenog registra, ali je Hrvatska po tome još uvijek

Tablica 5. Zastave pod kojima plove hrvatski brodovi (stanje 31.XII.1991.)*Table 5. Flags under which Croatian ships sail (as at 31st December 1991)*

Zastava	Broj brodova	%	DWT (tis.)	%	Ø starost brodova (godina)	Ø nosivost brodova (dwt)
Malta	65	32,7	1674,4	38,9	10,6	25760
Saint Vincent i Grenadini	96	48,2	1552,0	36,0	16,3	16167
Liberija	25	12,6	885,5	20,6	7,0	35419
Bahama	5	2,5	133,0	3,1	9,6	26607
Panama	5	2,5	42,8	1,0	9,2	8554
Cipar	3	1,5	17,7	0,4	4,0	5895
Ukupno	199	100	4305,4	100	12,7	21640

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1991., s.p.

Tablica 6. Zastave pod kojima plove hrvatski brodovi (stanje 31.XII.1994.)*Table 6. Flags under which Croatian ships sail (as at 31st December 1994)*

Zastava	Broj brodova	%	DWT (tis.)	%	Ø starost brodova (godina)	Ø nosivost brodova (dwt)
Malta	61	47,6	1667,9	49,3	12,7	27343
Liberija	21	16,4	928,8	27,5	11,2	44227
Saint Vincent i Grenadini	34	26,6	596,4	17,7	15,0	17541
Bahama	5	3,9	133,0	3,9	12,6	26607
Panama	3	2,3	30,5	0,9	10,3	10159
Antigua i Barbados	2	1,6	14,2	0,4	14,0	7098
Cipar	2	1,6	11,8	0,3	7,5	5894
Ukupno	128	100	3382,6	100	12,9	26426

Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka iz Stanje flote članica "Mare Nostrum" na dan 31.12.1994., s.p.

među vodećima u svijetu.⁹ Zauzima zapravo drugo mjesto, iza Belgije, koja ima nešto veću flotu (4,3 mln. dwt - brodovi od 1 000 brt i više) od Hrvatske. Po obilježju "otvorenog registra" tipično je mornarica jer su joj svi brodovi upisani u upisnike glavnih zemalja koje pružaju jednostavne i jeftine uvjete za dobivanje zastave.

Naime, početkom 1994. Hrvatska je bila na 17. mjestu od 20 zemalja po tonaži (3,23 mln. dwt) registriranoj pod vodećim pogodovnim zastavama (tabl. 5. i 6.). To su Liberija, na koju otpada 28,5% svjetske tuđe tonaže, Panama 25,8%, Cipar 10,3%, Bahama 9,5%, Malta 5,9%, Saint Vincent i Grenadini 1,7%, Bermuda 1,4%, Maršalsko otočje 1,4%, Vanuatu 0,7% i Antigua i Barbados 0,4%.¹⁰

U svijetu je inače uobičajeno seljenje brodova od jedne do druge jeftine zastave u potrazi za povoljnijim političkim, ekonomskim i zakonskim prilikama.¹¹ Hrvatski brodari su se zasad orijentirali na tri zemlje - Maltu, Liberiju i S. Vincent, na koje, kako se vidi iz tabl. 5. i 6., otpada 94,5% (1991.), odnosno 95,5% (1994.) tonaže pod stranim zastavama. Starost tih bro-

dova je ispod svjetskog prosjeka, a i prosječna nosivost.

Na svjetskoj razini Malta, S. Vincent i Liberija nose samo 36,1% tonaže pogodovnih zastava, a prosječna je starost brodova 14,6 godina, nosivost 33 824 dwt.¹²

U svijetu se inače velika pozornost pridaje pogodovnim zastavama u krugovima koji uglavnom brodarstvo promatraju sa strane i ne osjećaju izravno probleme s kojima se "proizvodnja" pomorskoprijevoznih usluga suočava.

Naglašavaju se najviše sigurnosni (zaštitni, ekološki) i socijalni razlozi (zapošljavanje stranaca uz znatno niže nadnice i općenito uvjete niske razine), a podcjenjuju ili nedovoljno uvažavaju ekonomski uzroci.¹³ Razumije se da se ne može sve podrediti trenutačnim ekonomskim interesima, ali se njihova uloga treba realno vrednovati.

U tome valja poći od ekonomske logike, pa brod tretirati kao kapital koji u danim okolnostima traži najpovoljniji "neto tijek novca".¹⁴ Takvi motivi i pokreću ulaganja tvrtki izvan granica vlastite države - izravne investicije u inozemstvo (*foreign direct investments*) koje su na razini svijeta u 1993. iznosile (kumulativ) 2 121 mlrd. SAD dolara.¹⁵

Naime, u svijetu je 1993. najmanje 38 000 matičnih tvrtki (*parent companies*) kontroliralo 207 000 podružnica (*affiliates*) koje djeluju izvan domicila i ostvaruju goleme prihode.¹⁶

Tržišna je vrijednost brodova (po cijenama XII.1993.) registriranih pod pogodovnim zastavama (početkom 1994. 9 339 brodova, 315,9 mln. dwt, 1,4 mln. TEU, prosječna starost brodova 14,6 godina) oko 110 mlrd. USD dolara,¹⁷ što je samo 5,2% svjetskih izravnih investicija u inozemstvu.

Taj podatak pokazuje da je sa svjetske razine i ekonomskog stajališta "problem" pogodovnih zastava simboličan. Pored 195 mlrd. USD dolara izravnih investicija u inozemstvo samo u 1993. godini, od čega rekordnih 80 mlrd. dolara u zemlje u razvoju,¹⁸ 110 mlrd. dolara kumuliranog brodarškog kapitala, koji je u potrazi za povoljnijim uvjetima ostao izvan kontrole matičnih država, potpuno se uklapa u načela, više proklamirane a još uvijek manje stvarno i istinski liberalne, ekonomske politike.

Ako matične zemlje, pa tako i Hrvatske, žele povrat "svojih" brodova pod nacionalnu zastavu, trebaju stvoriti uvjete koji su najmanje takvi kakvi se pružaju drugdje.

Kapital zarađen od pomorskoprijevoznih usluga dijelom se ipak vraća u zemlju podrijetla kapitala (brodova). Sukladno ekonomskim interesima povrat tog kapitala može biti veći ili čak potpun. Bitna je konkurentna sposobnost oko koje se danas okreće svijet.¹⁹

Tablica 7. Struktura hrvatske i svjetske teretne mornarice prema tipovima brodova (% - brt)

Table 7. Structure of the Croatian and world cargo fleet according to the type of the ship (%-BRT)

Tip broda	1993.		1994.	
	Hrvatska	Svijet	Hrvatska	Svijet
Tankeri za naftu (uklj. product carrieri i vodonosici)	16,9	36,1	18,5	35,0
Tankeri za prijevoz kemikalija	0,9	2,8	0,9	2,6
Brodovi za prijevoz ukapljenog plina	0,0	3,1	0,0	3,2
Brodovi za prijevoz rasutih tereta (uklj. con/bulk brodovi i tramperi)	47,1	31,6	46,6	31,5
Brodovi za prijevoz generalnog tereta (uklj. polukontejnernski brodovi)	18,1	13,2	15,8	13,0
Kontejnernski brodovi	12,7	7,5	13,1	8,1
Ostali teretni brodovi (ukl. ro-ro, hladnjače i brodovi za prijevoz teških tereta)	4,3	5,7	5,1	6,6
Ukupno teretna mornarica	100	100	100	100

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Stanja hrvatske trgovačke mornarice 1993. i 1994.; World Fleet Statistics December 1993, LR, 33.; World Fleet Statistics 1994, LR, 33.

3. Značajke

Characteristics

Struktura hrvatske teretne mornarice prema tipovima brodova (tabl. 7.) pokazuje dvije bitne značajke:

- prilagođenost uvjetima na tankerskom i bulk tržištu,

- neprilagođenost mogućnostima i potrebama na tržištu generalnog tereta.

Visoki udjel brodova za prijevoz suhih rasutih tereta može se obrazložiti otvorenošću tržišta slobodnog brodarstva i specijaliziranošću hrvatskih brodara za tu vrstu pomorskoprijevoznih usluga.

Nešto manje od petine tonaže otpada na tankere, što bi se moglo ocijeniti kao "prava mjera" prema zatvorenomu tankerskom tržištu.

Smanjeni udjel brodova za prijevoz generalnog tereta na gotovo šestinu i povećani udjel kontejnerskih brodova na 13,1%, što zajedno iznosi visokih 28,9% ukupne tonaže, mogli bi se obrazložiti kao posljedica poslovne strategije stvarane u drugim, ali onda bitno promijenjenim, uvjetima i teškoćama u prilagođavanju. Nepovoljne svekolike - političke, ekonomske, prometne - prilike u okruženju, gubitak tržišta, zatvorenost tržišta linijskog brodarstva i nepristupačnost tržišta integralnog prijevoza,²⁰ zahtijevaju promjene i veću odlučnost u poslovnoj politici nositelja ove pomorskoprijevozne djelatnosti.²¹

Odstupanja u usporedbi sa strukturom svjetske teretne mornarice proistječu upravo iz značajka domaćeg slobodnog i tankerskog brodarstva te neusklađenosti linijskog brodarstva s realnim izgledima za njegovo uključivanje na sofisticirano tržište.²²

Tablica 8. Struktura (%) po veličini hrvatske i svjetske teretne mornarice (koncem 1994.)*Table 8. Structure (%) of the Croatian and world cargo fleet by size class (at end 1994)*

Veličina (dwt)	Hrvatska		Svijet ¹	
	broj brodova	dwt	broj brodova	dwt
- 5000	18,9	2,0	58,3	5,3
5000 - 10000	20,1	6,8	11,2	4,8
10000 - 20000	22,0	15,1	10,0	8,9
20000 - 30000	17,1	19,1	6,2	9,4
30000 - 40000	7,9	12,3	4,0	8,5
40000 - 50000	4,3	8,9	2,6	6,9
50000 - 60000	-	-	1,0	3,4
60000 - 70000	2,5	7,4	1,8	7,2
70000 - 80000	3,0	9,9	0,7	3,0
80000 - 90000	3,0	11,8	0,6	3,3
90000 - 100000	-	-	0,5	2,7
100000 - 140700	1,2	6,7	3,1 ²	36,6 ²
Ukupno	100	100	100	100

¹ Uključeni su i putnički brodovi.

² Odnosi se na brodove od 100 000 dwt i više.

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Stanje flote ... 31. 12. 1994. s.p.; World Fleet Statistics 1994, LR, 34.

Veličina je brodova neke teretne mornarice mjerilo njezine snage i uloge na prijevoznom tržištu. Veći brod omogućuje učinkovitiji prijevoz, ali je izloženiji poslovnom riziku. Struktura hrvatske teretne mornarice po veličini brodova (tabl. 8.) pokazuje da su nacionalni brodari provodili strategiju "niše", tj. "ubacivanja" na tržištu broskog prostora. S obzirom na okolnosti u kojima su se razvijali i teške probleme od 90-ih naovamo, takva se strategija može ocijeniti realnom.

Po broju brodova i tonaži najzastupljenija je *handysize* kategorija (10 000 - 50 000 dwt). Podaci u tabl. 8. pokazuju da je u tom razredu 51,3 brodova i 55,4% dwt. U svjetskoj se mornarici uočavaju dva ekstrema - izrazito veliki broj brodova male nosivosti i naglašeno velika tonaža malog broja brodova. Ti odnosi pokazuju pravu sliku prijevozne i ekonomske moći na tržištu morskog brodarstva.

Dobna je struktura teretne mornarice određene zemlje važan pokazatelj njezine funkcionalnosti jer su nove generacije brodova prijevozno sposobnije

Tablica 9. Dobna struktura Hrvatske (HR) i svjetske (SV) teretne mornarice*Table 9. Age structure of the Croatian (HR) and world (SV) cargo fleet (% - DWT - at end year)*

Godina	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25+	UKUPNO
1991. HR	16,0	29,2	25,1	18,2	9,6	1,9	100
1993. HR	14,1	29,0	26,6	22,3	7,4	0,6	100
1993. SV	18,4	15,9	17,1	31,7	12,7	4,2	100
1994. HR	13,0	25,9	30,1	20,5	9,9	0,6	100
1994. SV	19,5	14,9	17,7	27,2	16,1	4,6	100

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1991., 1993. i 1994., s.p.; World Fleet Statistics December 1993, LR, 35.-40.; World Fleet Statistics 1994, LR, 35.-40.

Tablica 10. Prijevoz robe i prijevozni učinak hrvatskih brodarskih tvrtki*Table 10. Cargo carried and ton-miles performed by Croatian shipping firms*

	1991.	%	1992.	%	1993.	%	1994.	%
Prevezena roba-tis.t od toga:	26912	100	26142	100	22392	100	32050	100
- međunarodni prijevoz	25477	94,7	24830	95,0	21594	96,4	30477	95,1
- unutarnji prijevoz	1435	5,3	1312	5,0	798	3,6	1573	4,9
Prijevozni učinak-inl.t/nm od toga:	96964	100	102531	100	93285	100	104660	100
- međunarodni prijevoz	96794	99,8	102456	99,9	93208	99,9	104558	99,9
- unutarnji prijevoz	170	0,2	75	0,1	77	0,1	102	0,1
Prosječna dužina u međunarodnom prijevozu-nm	3799	-	4126	-	4316	-	3431	-

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Mjesečno statističko izvješće 10/1993., 53.; 10/1994., 57.; 3/1995., 59.; Državni zavod za statistiku, Zagreb

(primjene novih tehnologija, racionalnija rješenja, veća sigurnost, veća potražnja).

Hrvatska teretna mornarica zastarijeva (tabl. 9.). Takva su kretanja i na razini svijeta, a posljedica su dugogodišnje recesije koja je uz stanovita kratkotrajna poboljšanja trajala od prve polovice 70-ih do druge polovice 80-ih, i promjenljivih prosperitetnih razdoblja od konca 80-ih do danas.^{23,24} Dodatna otežavajuća okolnost za nacionalnu mornaricu su nepovoljne domaće prilike.

Iz tablice 9. uočava se da je u dobnoj skupini do 14 godina 1991. bilo 70,3% flote, 1993. 69,7% a 1994. 69,0%. Hrvatska ima povoljniju dobnu strukturu nego svijet, jer je u skupini do 14 godina samo 52,1% svjetske flote. Svijet je "jači" u skupini do četiri godine (19,5%) od Hrvatske (13,0%), ali je u svjetskoj teretnoj floti znatno više "metuzalema" i onih koji im prethode.

4. Prijevozi

Transportation

Od ukupnog prijevoza koji je nakon tri godine uzastopnog pada osjetno porastao u 1994. (43,1%) - tabl. 10., glavnina se odnosi na prijevoz između stranih luka.

Hrvatska je teretna mornarica uvijek bila pretežito zaposlena pružanjem pomorskoprijevoznih usluga između inozemnih luka. Udjel je tih usluga, međutim, znatno porastao zadnjih godina zbog drastičnog smanjenja domaćeg izvoza i uvoza, te nešto manjeg tranzita preko hrvatskih morskih luka (tabl. 11.).

Unatoč brojnim, prethodno spomenutim, nevoljama s kojima su se suočavale hrvatske brodarske tvrtke, proizvodnost je rasla i može se mjeriti sa svjetskom flotom (tabl. 12). To pokazuje poslovnu snalažljivost i otpornost našeg brodarstva.

Tablica 11. Prijevoz robe i prijevozni učinak hrvatskih brodarskih tvrtki*Table 11. Transportation by Croatian shipping firms (cross trade, exports, imports, transit, coastal transport)*

	1988. mln.t	%	1989. mln.t	%	1990. mln.t	%	1991. mln.t	%	1992. mln.t	%	1993. mln.t	%
Prevezena roba- ukupno od toga:	29,1	100	29,8	100	29,1	100	29,1	100	27,0 ¹	100	22,4	100
Unutarnji prijevoz	2,1	7,2	1,9	6,4	1,7	5,8	1,4	5,2	1,3	5,0	0,8	3,6
Izvoz	2,2	7,6	2,1	7,0	1,7	5,8	1,1	4,1	0,6	2,3	0,6	2,7
Uvoz	6,6	22,7	5,5	18,5	3,9 ²	13,4	1,8	6,6	1,2	4,6	0,7	3,1
Tranzit	0,5	1,7	0,6	2,0	0,5	1,8	0,4	1,5	0,3	1,1	0,4	1,8
Između stranih luka	17,7	60,8	19,7	66,1	21,3	73,2	22,3	82,6	22,7	87,0	19,9	88,8

¹ Podaci se razlikuju (+ 100 tis.t) u odnosu na prijevoz u istoj godini u tabl. 10.

Izvor: Izračunano na temelju podataka iz Promet i veze 1992., dokumentacija 906, 31.; Promet i veze 1993., dokumentacija 940, 36., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 1993., 1995.

Tablica 12. Proizvodnost hrvatske teretne mornarice i svjetske trgovačke mornarice*Table 12. Productivity of the Croatian cargo fleet and world merchant fleet*

Godina	Hrvatska			Svijet
	tona po dwt	ton.milja po dwt	tona po dwt	ton. milja po dwt
1991.	6,15	22141	6,03	26150
1992.	6,94	27221	6,07	26240
1993.	6,44	26843	6,07	26456
1994.	8,94	29185

Napomena: Podaci su samo orijentacijski. Valjana usporedba proizvodnosti hrvatske teretne mornarice i svjetske trgovačke mornarice nije moguća zbog različite metodologije obračuna.

Izvor: Izračunano prema podacima iz izvora navedenih u tablici (za Hrvatsku); Review of Maritime transport 1993, UNCTAD, 31. (za svijet).

5. Prihodi Incomes

Prihodi hrvatske teretne mornarice ostvareni u međunarodnom prijevozu stalno se smanjuju. Od 844,1 mln. USD u 1990. godini, 767,7 mln. USD u 1991.²⁵ na 571,9 mln. USD 1993. i 528,6 mln. USD u 1994. (tabl. 13.)²⁶

Takva silazna kretanja proistječu iz smanjenja tonaže i promjene strukture pomorskoprijevoznih usluga (manjim udjelom vrjednijih usluga linijskog brodarstva), a ne može se zanemariti ni utjecaj razina vozarina.

Prihodi teretne mornarice ne mogu se izravno vezivati na opseg izvršenog prijevoza jer se znatan dio brodskih kapaciteta prodaje putem brodarskih ugovora na vrijeme (kratkoročno i dugoročno). U tom slučaju prihod nije izravno vezan za prijevozni učinak ni trenutne vozarine. Poslovno umijeće i "pravi" trenutak

Tablica 13. Prihodi i rashodi ostvareni u pomorskom prometu Hrvatske (mln. USD)*Table 13. Incomes and expenditures of the Croatian maritime transport (mill. US \$)*

Mjeseci	1993.			1994.		
	prihodi	rashodi	razlika	prihodi	rashodi	razlika
Siječanj	36,7	44,2	- 7,5	56,1	32,7	+23,4
Veljača	17,8	15,7	+ 2,1	23,9	19,9	+ 4,0
Ožujak	72,8	48,9	+ 23,9	42,2	50,3	- 8,1
Travanj	45,1	21,6	+ 23,5	23,6	20,0	+ 3,6
Svibanj	26,8	24,9	+ 1,9	52,4	21,4	+ 31,0
Lipanj	44,4	34,4	+ 10,0	43,0	37,8	+ 5,2
Srpanj	51,3	59,5	- 8,2	56,1	61,5	- 5,4
Kolovoz	52,4	20,9	+ 31,5	56,6	34,2	+ 22,4
Rujan	47,5	51,4	- 3,9	45,4	59,9	- 14,5
Listopad	61,5	32,9	+ 28,6	40,1	38,5	+ 1,6
Studenj	71,8	46,1	+ 25,7	45,0	40,6	+ 4,4
Prosinca	43,8	42,1	+ 1,7	44,2	34,1	+ 10,1
Ukupno	571,9	442,6	+ 129,3	528,6	450,9	+ 77,7

Napomena: Prihodi i rashodi ostvareni po osnovi prijevoza robe i putnika i od drugih usluga u vezi s obavljanjem međunarodnog pomorskog prometa

Izvor: Izračunano na temelju podataka dobivenih izravno od Narodne banke Hrvatske

zaključivanja vremenskog korištenja broda bitni su čimbenici razine prihoda.

Konačne poslovne rezultate smanjuje brži rast rashoda od rasta prihoda, odnosno veći udjel troškova u prihodima (u 1990. godini 77,7%, 1991. 80,1%, 1993. 77,4%, 1994. 85,3%).²⁷

Pozitivnim se svakako može ocijeniti porast deviznog priljeva te, unatoč povećanom deviznom odljevu, veća pozitivna razlika između priljeva i odljeva (tabl. 14.).

Tablica 14. Devizni priljev i odljev ostvaren od pomorskog prometa Hrvatske (mln. USD)*Table 14. Foreign exchange inflow and outflow realised in the Croatian maritime transport (mill. US \$)*

Mjeseci	1993.			1994.		
	prihodi	rashodi	razlika	prihodi	rashodi	razlika
Siječanj	4,1	0,5	+ 3,6	5,5	2,1	+ 3,4
Veljača	3,9	0,4	+ 3,5	10,3	1,8	+ 8,5
Ožujak	6,7	0,2	+ 6,5	10,1	1,9	+ 8,2
Travanj	5,0	0,4	+ 4,6	10,4	3,0	+ 7,4
Svibanj	5,0	1,7	+ 3,3	8,5	1,7	+ 6,8
Lipanj	4,2	1,3	+ 2,9	12,1	2,1	+ 10,0
Srpanj	5,0	0,3	+ 4,7	7,6	1,9	+ 5,7
Kolovoz	5,7	3,1	+ 2,6	7,5	4,8	+ 2,7
Rujan	6,2	2,5	+ 3,7	14,6	2,5	+ 12,1
Listopad	13,1	0,7	+ 12,4	10,0	2,8	+ 7,2
Studenj	7,9	2,0	+ 5,9	14,4	4,4	+ 10,0
Prosinca	11,4	1,1	+ 10,3	18,0	6,9	+ 11,1
Ukupno	78,2	14,2	+ 64,0	129,0	35,9	+ 93,1

Napomena: Priljev = prihodi rezidenata; odljev = plaćanje nerezidentima za izvršene usluge u pomorskom prometu rezidentima

Izvor: Ibidem tabl. 13.

6. Privatizacija

Privatisation

Gledajući općenito, može se zaključiti da je privatizacija u morskom brodarstvu svjetski proces, koji je osobito potaknut demokratizacijom i korjenitim promjenama političkih i ekonomskih sustava koncem 80-ih i početkom 90-ih osobito (Latinska Amerika i Istočna Europa),²⁸ ali i nužnost opstanka i/ili razvoja na uzavrelom svjetskom pomorskom tržištu. Razlike su ipak velike između pojedinih država ili skupina zemalja, a očituju se u stupnju privatiziranosti, načinu na koji se taj proces provodi i realnim mogućnostima da se u razumnom vremenu dovede do kraja.

Naime, u razvijenim tržišnim ekonomijama gdje je dominantno privatno vlasništvo, pa tako i u brodarstvu, privatiziraju se "zaostaci" - tvrtke koje su još u cijelosti ili samo dijelom pod državnom kontrolom, a s ciljem da se djelotvornije nose s konkurencijom na tržištu.

Zemlje koje su krenule u demokratizaciju i tržišnu ekonomiju, a u kojima je u brodarstvu još uvijek isključivo ili dominantno državno vlasništvo,²⁹ suočavaju se s četiri temeljna problema: 1. modelom privatizacije, 2. mogućnostima privatizacije, 3. kontrolom privatizacije i 4. učinkovitošću "proizvodnje" pomorskoprijevoznih usluge.

Analiziraju li se temeljito svi ti problemi, onda se može zaključiti da nisu moguća linearna rješenja. Svaki od naznačenih problema ima svoj sadržaj, a oni nisu međusobno sukladni, štoviše, u većoj su ili manjoj mjeri nespojivi.

Privatizacija hrvatske teretne mornarice zapinje također na sličnim preprekama. Ne ostvaruju se dva bitna zahtjeva bez kojih je privatizacija defektna: 1. privatnovlasničko upravljanje i 2. jačanje kapitalne osnove, što je najbolji i provjereni put kojim se dolazi do glavnog cilja. A cilj ne smije biti privatizacija, ona je samo sredstvo za dosezanje glavnog cilja - ekonomski zdrave i konkurentno sposobne tvrtke. Promatrajući hrvatsku teretnu mornaricu (brodarske tvrtke) u cjelini vidi se da je prodano (prosinac 1994.) tek 21,9% i da država (Hrvatski fond za privatizaciju) drži "kontrolni paket" od 51,4%. Takav je prosjek za cijelu mornaricu, ali postoje izrazite razlike - od ništa prodano i 2/3 državno do 92,0% prodano i ništa državno ili "ništa" prodano i "ništa" državno.³⁰

Glavinu prodanoga čini fluidni kapital, što je uz visoki udjel državne kontrole nepovoljna, osobito s razvojnog stajališta. To je svakako, uz suzdržanost inozemnih kreditora, insolventnost domaćih banaka i financijsku iscrpljenost brodarica, glavnim razlogom što hrvatskih brodarskih tvrtki nema među naručiteljima u brodogradilištima svijeta. Sve novogradnje (pet brodova za suhe terete od po 38 - 45 000 dwt, dva tankera od 79-99 000 dwt i jedan brod višestruke namjene od

25000 dwt - ukupno 419 900 dwt ili 11,7% postojeće teretne flote) zaključene su u domaćim brodogradilištima (tri pod zastavama pogodnosti).³¹ Udjel je "zaključene" tonaže u postojećoj visok i iznad je svjetskog prosjeka (10,7%).³² Danas se razvoj flote može temeljiti i na kupnji rabljenih brodova,³³ kupnjom narudžaba drugih naručitelja, poluzavršenih, tek kompletiranih novogradnja ili drugim transakcijama. Mogućnosti su što ih pruža tržište rabljenih brodova, tržište novogradnja (brodovi koji se grade za poznate naručitelje i brodovi koje grade brodogradilišta za prodaju) i tržište financiranja kupnje brodova,³⁴ velike i raznovrsne.

Razmotre li se se narudžbe novogradnja zaključene od hrvatskih brodarskih tvrtki (iako postoje mogućnosti promjena -odustajanje npr.) u domaćim brodogradilištima, onda se može zaključiti kako su one više rezultat spašavanja prekapacitirane i neučinkovite brodogradnje pod pokroviteljstvom hrvatske Vlade nego jasnih ciljeva i strategija brodarica.^{35,36} Država treba pomagati brodarstvo, ali ne kao pretežiti vlasnik i nalogodavac, već kao infrastruktura koja će omogućiti privatiziranim brodarima da odrede svoje dugoročne ciljeve i vlastitu poslovnu strategiju.

Zar iznesene činjenice ne upućuju na nade, ali i strepnje? Pobijediti bi trebala ekonomska logika.

ZAKLJUČAK

CONCLUSION

Hrvatska se teretna mornarica suočava s redovitim problemima na svjetskom pomorskom tržištu, što je nezaobilazno i za sve druge mornarice, ali i s osobitim unutarnjim teškoćama na makro i mikrorazini. Gotovih recepata za rješenja nema, pogotovo u postojećim uvjetima, ali napore valja usmjeriti na održavanje konkurentnosti, na djelotvornu privatizaciju, kao sredstvo za stvaranje zdravih brodarskih tvrtki, i izgradnju pomorskog sustava koji će omogućiti brodarima da "lakše dišu".

Vrijednostima kojima Hrvatske raspolaže u brodarstvu može se, mnogo više nego dosad, koristiti za ukupni razvoj. Resursi su inače oskudni; s onima koji su raspoloživi mora se racionalno postupati.

BILJEŠKE

REFERENCES

¹ G. Novak, Naše more, II. dopunjeno izdanje, Jadranska straža, Zagreb, 1932., 248.

² Doista je bogata bibliografija napisana hrvatskim jezikom na ovu temu. Spomenut će se samo dio: J. Luetić, 1000 godina dubrovačkog pomorstva, Zora, Zagreb, 1969.; I. Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, knjiga 20, JAZU, Zagreb, 1984.; J.

Carić, Slike iz pomorskog života, Pet stoljeća hrvatske književnosti, knjiga 35, Zagreb, 1973.

³ Cf. S. Radošević, Konkurentni izazov Hrvatske, Ekonomski institut, Zagreb, Zagreb, 1994., 30.-38.

⁴ Izraz "strateška koordinacija" kao oblik makroekonomske politike uzet je iz cit. knjige S. Radoševića, 195.

⁵ Cf. "Shipping policy developments in member countries", "Shipping policy developments outside the OECD area", Maritime Transport 1992, OECD, Paris, 17.-41., 43.-47.

⁶ Izračunano prema podacima iz Stanje flote članica "Mare Nostrum" na dan 31.12.1994., Mare Nostrum, zagreb, ožujak 1995., s.p.

⁷ Koncem 80-ih i početkom 90-ih zabilježene su pozitivne godišnje stope rasta međunarodne pomorske trgovine i tonaže svjetske trgovačke mornarice. Vozarine su bile promjenljive s tendencijom pada (cf. Review of Maritime Transport 1993, UNCTAD, 3., 14., 58.; Maritime Transport 1992, o.c., 127.-137.).

⁸ Poslovanje hrvatske trgovačke mornarice 1991, i 1992., Mare Nostrum, Zagreb, 1992., 1993., 1.-3., 1.-2.

⁹ U svjetskim je razmjerima početkom 1994. godine 49,9% nacionalne tonaže (dwt) registrirano pod zastavom pogodnosti (odnosi se na brodove od 1 000 brt i više, a to je 9 339 brodova i 315,9 mln. dwt od ukupno 23 536 brodova i 633,4 mln. dwt). U tome u pravilu prednjače razvijene zemlje. Između zemalja koje imaju više od 3,7 mln. dwt Belgija je na prvom mjestu; od ukupno 4,3 mln. dwt 99,6% je pod pogodovnim zastavama. Grčka pod stranim zastavama drži 54,3% svoje tonaže, Japan 63,9%, SAD 70,4%, Norveška 35,8%, V. Britanija 80,3%, Njemačka 66,7%, Danska 42,8%, Švedska 78,4%, Italija 23,1%, Francuska 53,2%, Nizozemska 38,6%, Švicarska 88,7%, Španjolska 47,2% (prema podacima iz Shipping Statistics and Market Review, 4/1994, ISL, Bremen, 21.).

¹⁰ Cf. Ownership Patterns of the World Merchant Fleet, Shipping Statistics and Market Review, 4/1994, ISL, Bremen, 28.-29.

¹¹ Cf. Maritime Transport 1991, OECD, Paris, 20.-22.; Maritime Transport 1992, 20.-23.

¹² Cf. supra, bilješka 9., c. 1.

¹³ Različiti stavovi i mišljenja u odnosu prema otvorenom upisniku uočavaju se iz rasprave u tijelima UNCTAD-a koja je prethodila donošenju (7. veljače 1986. u Ženevi) Konvencije o uvjetima upisa brodova (cf. United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, Vol. II, Reports, UN, New York, 1990, 3.-ff; United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, Vol. I, Final Act and United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, UN, New York, 1990, 1.-ff).

Do 30. III. 1995. Konvencija još nije stupila na snagu jer joj nije pristupio potreban broj zemalja koje raspolazu predviđenom (najmanje 25%) brutotonažom (čl. 19.). Zemlje koje su pristupile raspolazu s tek 1,08% svjetske flote, a to su uglavnom outsajderi u brodarstvu (cf. "Status of Private Maritime Law Conventions as at 30 March 1995", UNCTAD, Geneve, 1995).

¹⁴ SAD (Sjedinjene Američke Države) statistika kapitalnih transakcija u uslugama brodove pod zastavama pogodnosti vodi kao izravne investicije u inozemstvo. Budući da se brodovi često "sele iz jedne u drugu", stavlja ih se u posebni odjeljak označen "međunarodne" radije nego na zemlju trenutačnog upisa (cf. Transnational Corporations, Services and the Uruguay Round, UN, New York, 1990, 34., Table II.2. and Note).

¹⁵ Cf. World Investment Report 1994, Transnational Corporations, Employment and the Workplace, United Nations, New York and Geneva, 1994, 19., Table I.8.; "Leap in investment flow to developing nations", Financial Times, March 8 1995, 7.

¹⁶ Računa se da su podružnice u inozemstvu 1991. ostvarile prihod od prodaje i usluga više od 4 800 mlrd. % USD, što je nešto iznad vrijednosti svjetskog izvoza robe i nefaktorskih usluga; to je dvostruko više nego na početku 80-ih. Prihodi od vozarina brodova pod pogodovnim zastavama su tek oko 90 mlrd. 1992. cf. World Investment Report 1994, o.c., XXI; Review of Maritime Transport 1993, 64.).

¹⁷ Procjena autora na temelju veličine flote (broja brodova i nosivosti) njezine strukture prema tipovima i kategorijama brodova, dobi, cijenama rabljenih brodova i novogradnji te tržišnoj vrijednosti norveške trgovačke mornarice (travanj 1993.) - cf. Ownership Patterns of the World Merchant Fleet, o.c., 21.-26.; Lloyd's Shipping Economist (1994.), 16(3), 23.-27.; Lloyd's Shipping Economist (1993.), 15(6), 7.

¹⁸ Cf. World Investment Report 1994, o.c., XVIII.-XIX.

¹⁹ Cf. M.E. Porter (1990.), The Competitive Advantage of Nations, The Macmillan Press Ltd., London

²⁰ Kao primjer uspješnog svladavanja problema u linijskom prijevozu može poslužiti KMZC (Korean Marine Transport Company) - cf. "KMTC breaks out", Containerisation International (1995.), 28(4), 61.-63.

²¹ Cf. "Development in liner shipping market", Maritime Transport 1992, 104.-108.

²² U smanjenju hrvatske teretne mornarice od 1991. do 1994. brodovi za generalni teret i kontejnerski brodovi sudjelovali su s 42,0% u broju brodova i 27,6% u dwt. Udjel tih dvaju tipova brodova u povećanju za isto razdoblje bio je 40,0% (broj) i 21,3% dwt (izračunano prema podacima iz izvora navedenih u tabl. 1.).

²³ Cf. I. Ban, Trgovačka mornarica - neelastičnost i neravnoteža na pomorskom tržištu, Naše more (1994.), 41(5-6), 218-221.

²⁴ Tijekom 1994. na tržištu linijskog brodarstva zabilježen je lagani porast ili pad vozarina. Slična su kretanja bila na bulk i tankerskom tržištu (cf. Lloyd's Shipping Economist (1995.), 17(4), 31.

²⁵ Odnosi se samo na teretnu mornaricu, a izračunano je prema podacima iz Poslovanja hrvatske trgovačke mornarice 1991.; 1992. s.p.

²⁶ Ovdje je obuhvat širi. Obuhvaćene su sve vrste usluga u međunarodnom pomorskom prometu

²⁷ Izračunano prema podacima iz izvora navedenih u bilješci 25. i tabl. 13

²⁸ Cf. Latin America and the Caribbean, supplement, Lloyd's List International, April 1993, London

²⁹ Cf. "Shipping Policy Development outside the OECD Area", Maritime Transport 1992, 43.-47.

³⁰ Izračunano na temelju podataka iz Seatrade Review, February 1995, "Croatian owners defy difficulties", 23. Uljanik plovidba se privatizira "u paketu" Uljanik holdinga.

³¹ Stanje koncem prosinca 1994. - prema "New buildings (brodovi od 299 brt i više) - A quarterly analysis of the world shipbuilding market", A Fairplay Supplement, No.25, January 26, 1995, Fairplay (1995.), 324(5800), 38.-51.

³² Izračunano (za svijet) na temelju podataka iz izvora navedenog u bilješci 31., 6. i World Fleet Statistics 1994, 34.

U drugom izvoru - Merchant Ship building Return December 1994, LR, Table 1. (brodovi od 100 brt i više) - podaci se razlikuju (vjerojatno zbog statusa-faza "narudžaba"). Svjetska knjiga narudžaba prema ovom izvoru obuhvaća 3 498 brodova s 45,79 mln. brt (67,30 dwt) od čega je započeto 39,4%, a nezapočeto 60,6%. Udjel je narudžaba u svjetskoj floti 9,6%.

³³ Grci su najaktivniji na SandP (sell and purchase) tržištu. U 1993. kupili su 380 brodova u vrijednosti 3 mlrd. USD. U 1994. kupili su više od 300 brodova nosivosti 14 mln. dwt u vrijednosti od 2 mlrd. USD. Oko 60% brodova kupljenih 1994. građeno je 70-ih, 34% 80-ih, a samo 3,4% građeno je 90-ih.

I u 1995. Grci su vodeći na SandP tržištu (cf. "Greeks continue to lead second-hand SandP market", Trade Wind, 6(2), January 13 1995, 5. "Greeks spending set to continue, brokers believe", Trade Wind, 6(3), January 20 1995, 11.).

Procjenjuje se da su Grci u 1994. za novogradnje i na SandP tržištu potrošili 6 mlrd. (cf. "New banks boost competition", Seatrade Review, March 1995, 63.).

³⁴ Cf. "No shortage of money for shipping", Seatrade Review, March 1995, 17.-21.

³⁵ Recesija na tržištu broskog prostora započeta koncem prve polovice 70-ih utjecala je na osjetno smanjenje brodogradilišnih kapaciteta u svijetu. Početkom 90-ih bili su oni gotovo upola manji

(19,5 mln. brt 1993.) nego početkom 70-ih (cf. Review and Outlook of World Shipping Market 1993 (1993.), Mitsui O.S.K. Lines Ltd., 85.). U Hrvatskoj nije zabilježen takav proces. Nije li on sada ipak pred vratima?

³⁶ U časopisu "Brodogradnja" (odjeljak Aktualnosti) zadnjih se godina redovito prikazuju s različitih stajališta problemi hrvatske morske brodogradnje. Indikativni su primjerice članci: Ž. Sladoljev, Restrukturiranje hrvatske brodogradnje", Brodogradnja (1994.), 42(4), 289.-291.; M. Rakelić, Hrvatska brodogradnja - šansa ili balast?, Brodogradnja (1994.), 42(4), 293.-295.; "Riječka banka duboko uronjena u probleme brodogradnje", Brodogradnja (1995.), 43(1), 14.

LITERATURA

LITERATURE

I. Knjige

1. J. Carić, *Slike iz pomorskog života, Pet stoljeća hrvatske književnosti* (1973.), knjiga 35, Zagreb
2. J. Luetić, *1000 godina dubrovačkog pomorstva* (1969.), Zora, Zagreb
3. G. Novak, *Naše more*, II. dopunjeno izdanje (1932.), Jadranska straža, Zagreb
4. I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću* (1984.), knjiga 20, JAZU, Zagreb
5. M. E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations* (1990.), The Macmillan Press Ltd., London
6. S. Radošević, *Konkurentni izazov Hrvatske* (1994.), Ekonomski institut, Zagreb, Zagreb

II. Članci, studije

7. I. Ban, Trgovačka mornarica - neelastičnost i neravnoteža na pomorskom tržištu, *Naše more* (1994.), 41(5-6)
8. M. Rakelić, Hrvatska brodogradnja - šansa ili balast?, *Brodogradnja* (1994.), 42(4)
9. Ž. Sladoljev, Rekonstrukcija hrvatske brodogradnje, *Brodogradnja* (1994.), 42(4)
10. "Croatian owners defy difficulties", *Seatrade Review*, February 1995
11. "Greeks continue to lead second-hand S and P market", *Trade Wind*, 6(2), January 13 1995, Oslo
12. "Greeks spending set to continue, brokers believe", *Trade Wind*, 6(3), January 20 1995
13. "KMTC breaks out", *Containerisation International* (1995.), 28(4)
14. "Leap in investment flow to developing nations", *Financial Times*, March 8 1995
15. "New banks boost competition", *Seatrade review*, March 1995
16. "No shortage of money for shipping", *Seatrade Review*, March 1995

17. "Riječka banka duboko uronjena u probleme brodogradnje", *Brodogradnja* (1995.), 43(1)
18. Review and Outlook of World Shipping Market 1993 (1993.), Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

III. Publikacije

19. A. Fairplay Supplement, No.25, January 26, 1995, Fairplay (1995.), 324(5800)
20. Latin America and the Caribbean, Supplement, Lloyd's List International, April 1993
21. Maritime Transport 1991 (1993.), OECD, Paris
22. Maritime Transport 1992 (1993.), OECD
23. Review of Maritime Transport 1993 (1994.), UNCTAD, New York-Geneva
24. Transnational Corporations, Services and the Uruguay Round (1990.), UN, New York
25. United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, Vol.II, Reports (1990.), UN, New York
26. United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, Vol.I, Final Act and United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships (1990.), UN, New York
27. World Investment Report 1994. Transnational Corporations, Employment and the Workplace (1994.), UN, New York and Geneva

IV. Periodika

28. Lloyd's Shipping Economist (1993.), 15(6)
29. Lloyd's Shipping Economist (1994.), 16(3)
30. Lloyd's Shipping Economist (1995.), 17(4)

V. Dokumentacija, statistika

31. Merchant Shipbuilding Return December 1994, LR, London
32. Mjesečno statističko izvješće 10/1993., 10(1994., 3(1995.), Državni zavod za statistiku, Zagreb
33. Pomorski promet Republike Hrvatske (devizni priljev i odljev 1993. i 1994.), Narodna banka Hrvatske, Zagreb
34. Poslovanje hrvatske trgovačke mornarice 1991. (1992.); 1992. (1993.), Mare Nostrum, Zagreb
35. Prihodi i rashodi ostvareni u pomorskom transportu Republike Hrvatske 1993/1994., Narodna banka Hrvatske, Zagreb
36. Promet i veze 1992., Dokumentacija 906, DSZ, Zagreb
37. Promet i veze 1993., Dokumentacija 940, DSZ, Zagreb
38. Shipping Statistics and Market Review, 4/1994, ISL, Bremen
39. Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1991. (1992.); 1992.(1993.); 1993.(1994.); 1994.(1995.), Mare Nostrum, Zagreb
40. Status of Private Maritime Law Conventions as at 30 March 1995, UNCTAD, Geneva 1995.
41. World Fleet Statistics december 1993 (1994.), LR, London
42. World Fleet Statistics 1994 (1995.), LR, London

ISPRAVAK IZ PROŠLOG BROJA

U prošlom dboroju (5-6/94.) potkrala se pogreška na str. 219.-221.

U članku dr. Iva Bana, u grafikonima 1.-5. tehničkom greškom nije otisnuta krivulja koja pokazuje godišnje promjene viška ponude (brodovi u raspredi + smanjena brzina plovidbe), a iz kojih se promjena, prema promjenama vozarina, vidi da je i višak ponude neelastičan - uglavnom neelastičan. Ispričavamo se autoru i čitateljstvu.

CROATIAN CARGO FLEET ON THE WAVES OF HOPE AND ANXIETY

Abstract

In the present day history of Croatia shipping companies have successfully withstood all the misfortunes and haven't been seriously affected by inefficient policy of the former government, long time recession on the world shipping market and the aggression on the Republic of Croatia. The facts from the earlier history indicate and confirm that unconquerable spirit of our seamen and unexhaustable desire to the extract the sea resources have always been a dominant factor on the Croatian coast thus during the most difficult times of our history our powerful cargo fleet would emerge and survive due to the wisdom of the seamen brought up on these shores.

Shipping has left deep roots in Croatian people, in their history, world reputation, diplomacy, culture, education, science, arts, space, architecture, life philosophy.

All these facts should be take into consideration when thinking about the future of the Croatian cargo fleet. They simply cannot be avoided, since they have been shaped more under nondemocratic than democratic regimes and have become a comparative advantage, from which independent Croatia should definitely derive benefit.

All this "capital", however, mustn't be regarded as a static one, but as a dynamic one, since only in this way it can be a valuable factor in the development of the Croatian cargo fleet. The value of all the disposable "factors" is relative. In the contemporary economic conditions competitive ability is decisive.

The survival and/or development of the Croatian cargo fleet depend mostly on itself, that is, on the competitive abilities of our shipowners. The influence of domestic surroundings - the active state policy and the strengthening of the market influence cannot be neglected either. There are no simple "tested" receipts, and the solutions cannot be looked for either in exhausting only macroeconomics nor microeconomics problems. The difficulties are of such a nature that even "the invisible hand" of the market cannot solve them, regardless of indubitable market orientation of the Croatian economy. The state financial help and its active role in the strategic coordination are therefore vital. After all, in addition to the invisible market hand there is a visible and/or invisible state hand in all the spheres of economy all over the world, so the cargo fleet is not, of course, an exception.

At the end of 1994 the cargo fleet controlled by the Croatian shipping companies owned 164 ships with 2.35 mil. GRT, 3.59 mil. DWT and 39.54 thousand TEU, with the average capacity of 14,300 GRT, the average DWT 21,867 and the average age of ship is 14.6 years. It was the first year in four years the number of ships and their tonnage were considerably reduced (Table 1 and 2).

The political and economic reasons as well as the risks the Croatian shipowners were faced with after breaking up

of the Yugoslav Federation and Croatia's becoming independent forced the shipowners to register their ships in the foreign shipping registers. In 1991 almost all the cargo ships, except, the coastal ones, took flags of convenience (Table 3) so a fleet consisting of a symbolic number of ships remained under the Croatian flag (Table 4).

In 1994 the percentage of the Croatian ships under foreign flags was reduced, but nevertheless Croatia is still among the leading countries in the world in that respect and her ships are still sailing under the most important flags of convenience (Table 5 and 6).

The structure of the Croatian cargo fleet regarding the types of ships (Table 7) indicates that it has been adjusted to the conditions of the tanker and dry bulk markets, while it has not been adjusted to the possibilities and requirements of the general cargo market. "Handysize" type (10,000 to 50,000 DWT) is the most numerous in number and tonnage (Table 8). Compared to the world cargo fleet the Croatian fleet is becoming older although in some groups its age is somewhat more favourable (table 9).

The total cargo transport, which after three years of successive decline, significantly increased in 1994. Most of it refers to the international transport, that is, to the transport between foreign ports (Table 10 and 11). Even in addition to the numerous previously mentioned misfortunes cargo ships has grown and it can be compared to the world fleet (Table 12).

The returns of the Croatian cargo fleet are steadily being reduced, and the final business results have been diminished by a faster increase of expenditures than by an increase of income (Table 13). The increase of foreign currency inflow can be positively evaluated, and in spite of the increased foreign exchange outflow, there is a greater positive difference between inflow and outflow (Table 14).

The privatisation of the Croatian cargo fleet encounters the obstacles similar to those in the countries in transition. Two vital requirements, without privatisation is incomplete, cannot be met, and they are as follows: 1) privately run management, 2) increase of capital, which is the best way of reaching the goal. And the goal mustn't be privatisation, but economically healthy and capable shipping company.

Taking into consideration the Croatian cargo fleet as a whole (shipping companies) one can see that only 21.9% of shares are sold (December 1994) and the state (the Croatian Fund for Privatisation) keeps a "control package" of 51.4%. Most of the sold shares make fluid capital, and together with the dominating state control, it is very unfavourable from the development point of view. The state should help the shipping industry, but not as a predominant owner or decision maker, but as a creator of favourable circumstances that would enable privatized shipping companies to define their aims and their own business strategy.

The above mentioned facts tell us that there are both hope and fear, aren't there? Key words: Croatian cargo fleet, transport, incomes, privatization, development.