

Ivan Fračišković*

ISSN 0469 - 6255
(29 - 34)

RELEVANTNE ZNAČAJKE TRŽIŠTA HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA**

UDK 339.13 : 629.12

Prethodno priopćenje

Sažetak

Primijenjena i razvojna istraživanja hrvatskoga morskog brodarstva općenito, a posebice njegove tipologije i stratifikacije, imaju izuzetno veliko značenje u optimizaciji hrvatskoga gospodarstva.

U analizi pomorskoga gospodarstva Hrvatske, a osobito kvalitativnoj i kvantitativnoj analizi hrvatske trgovačke mornarice prema kapacitetima, strukturi, vrsti i namjeni brodova, primjerena je pozornost posvećena specifičnosti linijskog, slobodnog, tankerskog i putničkog brodarstva. Posebno su zanimljivi argumenti strateškog razvoja hrvatskog brodarstva.

1. UVOD

U Republici Hrvatskoj, kao izrazito pomorskoj državi, posebno važno mjesto zauzima morsko brodarstvo. Ono je relativno zastarjelo, nefunkcionalno i nekompatibilno s brodarstvom razvijenih pomorskih zemalja. Ali, trebalo bi specifičnim integralnim marketingom stvarati tržišnoekonomske pretpostavke za njegovo uspješnije poslovanje kako bi se godinama kumulirani gospodarski problemi pravodobno i učinkovito riješili.

U ovoj se znanstvenoj raspravi koncizno tretiraju: relevantne posebnosti tržišta morskog brodarstva Republike Hrvatske (drugi dio), tipologija i stratifikacija hrvatskoga linijskog, slobodnog, tankerskog i putničkog brodarstva (treći dio) i perspektiva razvoja hrvatskoga morskog brodarstva (četvrti dio), a sinteza je u posljednjem dijelu, u zaključku.

2. Obilježja i posebnosti tržišta morskog brodarstva Republike Hrvatske

Definicija obilježja i posebnosti koje odlikuju tržište morskog brodarstva Republike Hrvatske polazišni je element u primjeni marketinške koncepcije i prakse u poduzećima morskog brodarstva. Tržišnu orijentiranost

u morskom brodarstvu čine elementi kojih značajke proizlaze iz odnosa ponude i potražnje prijevoznih usluga morskih brodova za pojedine vrste tereta u robnim tokovima na pojedinim tržištima, korištenjem pojedinih tipova brodova¹.

U spletu odnosa ponude i potražnje na tržištu morskog brodarstva Republike Hrvatske pojavljuje se više specifičnih tržišta s posebnim obilježjima u funkcioniranju tržišnog mehanizma, u načinu oblikovanja cijena, u aktivnostima konkurencije i organizacije i institucija koje na njima djeluju.

Velike količine robe i veliki broj ljudi koji se prevoze morem izvorište su za tržišno djelovanje u kojemu se angažira brodski prostor u različitim vrstama prijevoza. Zajednička je oznaka tržišta međunarodno obilježje morskog brodarstva Republike Hrvatske. Daljnje je obilježje u važnosti te gospodarske djelatnosti za razvoj naše zemlje, i za njezino uključivanje u međunarodnu podjelu rada.

Konjunktura nestabilnosti stalna su popratna pojava s kojom se susreću hrvatski brodari. Tržište morskog brodarstva oduvijek je bilo pod utjecajem oscilacija cikličkih kretanja u svjetskom gospodarstvu. Poremećaji koji u gospodarskom životu suvremenog svijeta nastaju kao posljedica političkih, društvenih, tehničko-tehnoloških i ekonomskih čimbenika, izravno se odražavaju i na naše morsko brodarstvo. Međutim, uzroci tih njegovih kriznih razdoblja mogu biti i unutar njega samoga. To se događa zbog stihijske izgradnje brodova, starenjem trgovačke mornarice iznad dopuštenih dobnih granica, zatim neadekvatne organizacije, neprilagodbe konkurenciji i sl.

Proučavanje posebnosti u obilježjima tržišta morskog brodarstva sa zemljopisnog i regionalnog stajališta, daljnja je marketinška istraživačka aktivnost u morskom brodarstvu. Odlike njegova globalnog svjetskog tržišta polazišne su osnove i za regionalna i za lokalna tržišta.

Istraživanje korisnika i kupaca usluga svrstava se u temelje marketinške koncepcije morskog brodarstva. Tu se odgovarajućom segmentacijom dobiva pregled krca-telja prema obilježjima kao nositelja potreba, a to je ujedno i ishodište potražnje za uslugama morskog brodarstva za određene vrste tereta.

Iz toga proizlazi da se u pomorskom prijevozu uspostavljaju pojedina tržišta, svako sa svojim posebnostima i obilježjima. Naime, pojedini tereti, zbog različitih odlika roba, pakiranja, posebne transportne tehnologije

* Dr. Ivan Fračišković
Viši znanstveni savjetnik i izvanredni profesor
(CROATIA d.d. Rijeka)

** Rad je dio istraživačkog projekta "Pomorska privreda Hrvatske u optici marketinga" (br. 5-02-085), koji se obavlja uz potporu Ministarstva znanosti i tehnologije Republike Hrvatske

koja se primjenjuje, ali i obilježja relacije i zemljopisnog područja, zahtijevaju i primjerenu vrstu prijevoza. Tako se oblikuju specifične značajke, a na tim tržištima poslovne aktivnosti razvijaju se i lučke, otpremničke, agencijske, osigurateljne i druge djelatnosti.

Proučavanje tržišnih posebnosti morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj omogućuje da se razlikuju obilježja pojedinih dijelova pomorskog tržišta, a to pridonosi cjelovitom pregledu i uvidaju elemenata njegove heterogene strukture i dinamike promjena pod utjecajem različitih činitelja.

Ocjenu hrvatskog morskog brodarstva najbolje je usredotočiti na ocjenu strukture u pogledu veličine kapaciteta, starosti flote i funkcionalnosti, te vrsti i namjeni brodova. (tabl. 1.).

Ukupni kapaciteti hrvatske trgovačke mornarice iz-

citeta hrvatskih brodova, starošću svojih brodova približila prosječnoj dobnoj granici od 15 godina (Croatia Line 14,45 i Tankerska plovidba 13,75 godina). Tu valja istaknuti da je vodeći hrvatski putnički brod Jaroslavl iz Rijeke 1991. godine imala prosječnu starost brodova veću od 27 godina, a Jadrolinijina flota čini 90,5% ukupnih kapaciteta hrvatskoga putničkog brodarstva.

Da bi se ocijenila funkcionalnost našega morskog brodarstva, treba dati i podatke o strukturi prema pojedinim brodskim vrstama (tabl. 2.).

Vrste brodova s obzirom na mogućnost uporabe u posebnim vrstama pomorskog prijevoza, pokazuju da od ukupnih kapaciteta izraženih u brt linijskom teretnom brodarstvu pripada 29,9%, slobodnom brodarstvu 46,2%, tankerskom brodarstvu 19,1, na brodove za prijevoz posebnih vrsta tereta odnosi se 2,1% i na putničko

Tablica 1. HRVATSKA TRGOVAČKA MORNARICA

Red. br.	BRODAR	Broj brodova		brt		TEU		Putnička mjesta		Starost	
		1990.	1991.	1990.	1991.	1990.	1991.	1990.	1991.	1990.	1991.
1.	Croatia Line	53	51	679 552	671 797	18 097	18 097			13,69	14,45
2.	Tankerska plovidba	25	32	458 056	648 665					17,20	13,75
3.	Atlantska plovidba	25	24	402 250	395 368	4 431	4 398			12,10	11,96
4.	Slobodna plovidba	26	27	367 218	394 231	8 199	6 169			9,60	10,26
5.	Jadroplov	18	15	206 505	187 843	5 589	5 497	16	10	12,81	12,60
6.	Lošinjska plovidba	29	29	144 102	136 193	1 985	2 345	682	320	18,20	15,00
7.	Dalmatinska plovidba	15	12	142 544	137 374					20,30	19,83
8.	Uljanik-plovidba	4	7	43 009	96 278	1 701	2 758			8,80	9,43
9.	Mediteranska plovidba	15	14	65 656	70 078	1 321	1 321	690	692	14,30	8,71
10.	Jadrolinija	50	50	54 513	50 029			17 759	17 799	26,20	27,04
11.	Splitska plovidba	9	9	26 362	26 362					19,70	20,56
12.	Atlas	15	7	756	756			2 458	838	20,60	20,71
13.	Brodospas	38	34	18 516	18 516					21,90	19,12
14.	Jadranski pomorski servis	9	12	4 219	4 219						19,92
UKUPNO 31.12.		331	332	2 837 709	2 837 709	41 323	40 594	21 605	19 659		17,40

Izvor: Stanje flote pomorskog brodarstva Jugoslavije, Beograd 1991. i Stanje hrvatske mornarice, Zagreb 1992.

nose 2 612 935 brt u 1990., 1 837 709 brt u 1991. i 2 485 968 brt u 1992. godini. Usporedbe radi može se napomenuti da u tim godinama kapacitete te veličine imaju Kanada i Australija, a dvostruko manje Finska. U svakom slučaju, ukupnim kapacitetom nacionalne trgovačke mornarice, Hrvatska pripada srenjorazvijenim pomorskim zemljama.²

Prema podacima u tablici 1. postavlja se pitanje o uporabivosti i kvaliteti tih brodova. Osnovni pokazatelji za tu analizu jesu starost i funkcionalnost. U razvijenim pomorskim zemljama općenito se drži da brod valja otpisati nakon 15 godina, pa većina solidnih brodara u svojim kalkulacijama obračunava amortizaciju brodova prema godišnjoj stopi od 6 do 7%.

Najnoviji podaci o trgovačkoj mornarici Republike Hrvatske pokazuju da joj je prosječna starost 17,4 godina. Ta zastarjelost hrvatskih brodova još je veća ako se ima na umu da su se 1991. godine dva najveća hrvatska brodarica, kojih kapacitet u brt čini 46,6% ukupnih kapa-

brodarstvo 1,8%. Ostali pomoćni brodovi koji se ne iskorištavaju neposredno za prijevoz tereta i/ili putnika, imaju samo 0,9% kapaciteta trgovačke mornarice.

U pogledu funkcionalnosti pomorskih brodova pozitivnim se daje ocijeniti relativno visok udio brodarskih kapaciteta u slobodnom i tankerskom brodarstvu.

Kao što je to vidljivo iz pokazatelja u tablici 2., ima pojedinih elemenata u strukturi hrvatske trgovačke mornarice koji se ne mogu ocijeniti pozitivnima. To se prije svega odnosi na kapacitete linijskoga teretnog i putničkog brodarstva. Linijska teretna mornarica prema broju brodova čini 27,2%, a prema kapacitetu izraženom u brt 29,9% ukupne hrvatske trgovačke mornarice. Najnepovoljniji učinci odnose se na hrvatsku putničku flotu, pa postaje jasno da ne treba uopće raspravljati o funkcionalnosti tako zastarjele putničke mornarice.

Iz podataka očito je da je naše morsko brodarstvo suočeno s velikim problemima naslijeđenima iz gospo-

Tablica 2. STRUKTURA HRVATSKE TRGOVAČKE MORNARICE PREMA VRSTI I NAMJENI BRODOVA U 1991. GODINI

Red. br.	VRSTE BRODOVA	Broj	Brt	%	TEU	Putnička mjesta
1.	Kontejnnerski	24	299 907	10,6	17 948	
2.	Polukontejnnerski	32	360 899	12,7	13 969	10
3.	Ro-Ro	9	37 997	1,4	1 166	
4.	Konvencionalni	23	147 838	5,2	376	
A.	Linijski	88	846 641	29,9	33 459	10
1.	Bulk-kontejnnerski	6	171 613	6,1	6 563	
2.	Bulk	73	1 075 130	37,9		
3.	Tramperi	11	63 130	2,2		
B.	Brodovi slobodnog brodarstva	90	1 309 873	46,2	6 563	
1.	Tankeri	10	450 936	15,9		
2.	Tankeri za kemikalije	6	66 081	2,3		
3.	Tankeri za naftne destilate	7	25 990	0,9		
C.	Brodovi tankerskog brodarstva	23	543 007	19,1		
1.	Brodovi hladnjače	6	52 415	1,8	572	18
2.	Brodovi za teške terete	5	8 368	0,3		
D.	Posebni teretni brodovi	11	60 783	2,1	572	18
1.	Putnički linijski brodovi	21	14 095	0,5		5 414
2.	Trajekti	41	38 213	1,3		14 217
E.	Brodovi putničkog brodarstva	62	52 308	1,8		19 631
1.	Opskrbljivači platforma	11	9 679	0,3		
2.	Tegljači	23	5 046	0,2		
3.	Ostali pomoćni brodovi	15	10 372	0,4		
F.	Pomoćni brodovi	49	25 097	0,9		
G.	U K U P N O	323	2 837 709	100	40 594	19 659

darskog sustava bivše Jugoslavije. Takvo stanje posljedica je mnogih čimbenika. Može se općenito utvrditi da nije bilo sukladnosti između nacionalnoga pomorskog sustava i općega gospodarskog sustava zemlje, te sukladnosti između toga bivšeg jugoslavenskog i međunarodnoga pomorskog sustava.

U svezi sa zastarjelošću hrvatske trgovačke mornarice valja istaknuti da je u bivšem gospodarskom sustavu brodogradnja imala privilegirani tretman bez ikakve sveze s rješenjima tog sustava u poslovanju i razvoju morskog brodarstva, uz brojne i nedostatan usklađene elemente deviznog, kreditnog i carinskog režima. To je rezultiralo izrazito nepovoljnim poslovnim odnosima između morskog brodarstva i brodogradnje, pa pomorski brodari nisu mogli gospodarski racionalno graditi i nabavljati brodove ni u zemlji ni u inozemstvu.

Konačno, gospodarski sustav bivše Jugoslavije nije samo negativno djelovao na razvoj trgovačke mornarice i uopće morskog brodarstva tržišta. Bilo je takva utjecaja i u drugim izvanjskim i unutrašnjim razvojnim činiteljima. Pritom, prije svega, valja spomenuti promjene u svjetskoj tehnologiji pomorskih prijevoza i promjene u strukturi određenih tipova tržišta brodskog prostora kao međunarodne izvanjske čimbenike, te ljudski subjektivni element kao unutrašnji čimbenik.

3. Tipologija i stratifikacija tržišta u hrvatskom morskom brodarstvu

U suvremenom razvoju brodarstva morskoga tržišta svjedoci smo promjena u tehnologiji pomorskih prijevoza i u strukturi tržišta. Od promjena u tehnologiji valja spomenuti kontejnerizaciju, a od promjena strukture u linijskom tipu tržišta brodskog prostora slabi snaga konferencija, koje su nekad osiguravale relativnu stabilnost linijskih vozarina. Promjene u tim važnim međunarod-

nim izvanjskim činiteljima poslovanja izrazito su negativno djelovale na razvoj linijskoga teretnog brodarstva u bivšoj Jugoslaviji i uveliko su "zaslužne" za sadašnji nepovoljni trenutak u razvoju te vrste morskog brodarstva u Hrvatskoj.

Prodor kontejnerizacije i organizacije integralnih i logističkih sustava u prometu, uz uporabu novih tehnoloških rješenja, doveo je do velikih promjena u poslovanju morskih brodarstva poduzeća.

Govoreći o aktualnom stanju u hrvatskom brodarstvu, a posebice linijskom, treba dodati i novi geopolitni položaj zemlje, novu definiciju nacionalnog tereta i gospodarsku krizu izazvanu domovinskim ratom.

Na temelju iznesenoga može se zaključiti da je sadašnje stanje na tržištu morskog brodarstva Republike Hrvatske dosta složeno i da je teško dati precizne smjernice za daljnji razvoj. Ali, ipak će se pokušati predložiti neki razvojni pravci po pojedinim tipovima i vrstama našeg tržišta morskog brodarstva.

Linijsko brodarstvo

Polazeći od naslijeđenoga, ali i aktualnog stanja u hrvatskom linijskom brodarstvu, a u nastojanju da se ta djelatnost ubuduće pozitivno usmjeri, mogu se predložiti ove smjernice:³

- Pri kreiranju poslovne politike valja jasno i što je moguće točnije izraziti financijsku i reproduktivnu snagu brodarstva.

- Točno treba ustanoviti glavne izvore gubitaka u poslovanju i odmah ih zatvoriti (ukinuti linije koje duže vrijeme pokazuju gubitak).

- Upravljački sustav (*management*) hrvatskih linijskih brodarstva u svojim odlukama mora se potpuno usmjeriti na tržište linijskoga brodskog prostora, a ne na državu, kao što je to bila praksa u bivšoj Jugoslaviji.

- Ne treba forsirati gradnju ili nabavku suvremenih kontejnerskih i ostalih linijskih brodova ako linijski brodar nema dostatne reproduktivne snage i ako nema pune sigurnosti za njihovo funkcionalno i rentabilno iskorištavanje.

- Treba nastaviti održavati one linije koje u aktualnom trenutku pozitivno posluju i otvarati nove na kojima se takav učinak opravdano očekuje.

- U razvoju novih kontejnerskih linija valja voditi računa o prometnoj politici i prometnom sustavu zemlje, jer se pozitivni učinci u kontejnerizaciji ne mogu postići jedino nastojanjima i rješenjima unutar nacionalnoga linijskog brodarstva.

- Od hrvatske države linijski brodar mora tražiti zaštitu svojih interesa na međunarodnom tržištu linijskoga brodskog prostora, odnosno konkurentni položaj prema inozemnim linijskim brodarima.

- Linijsko je brodarstvo uvijek i vektor vanjskotrgovinske razmjene svoje zemlje. To znači da mogu postojati linijski pravci, odnosno linije koje su pozitivne sa stajališta morskoga gospodarstva, a da to one nisu i s gospodarskog gledišta linijskog brodarstva. U takvim okolnostima da bi se stvarale i održavale takve linije, država mora davati linijskom brodaru izravnu financijsku dotaciju kako on ne bi ostvarivao negativne financijske učinke na razini vlastitoga gospodarstva.

Slobodno brodarstvo

Prema kapacitetima kojima se koristi, slobodno brodarstvo čini najveće tržište u hrvatskom morskom brodarstvu. Koncem 1992. godine njegovi su kapaciteti iznosili 57,1% ukupnih kapaciteta hrvatskoga morskog brodarstva. Starost trgovačke mornarice slobodnog brodarstva, kao dobar pokazatelj kvalitete, izračunana koncem 1992. godine prema broju brodova iznosi 15,6 godina. Taj se pokazatelj još znatnije popravlja ako se iz računa izostavi 14 potpuno zastarjelih brodova Splitske plovidbe i Brodogradilišta Cres. U tom slučaju starost ostalih brodova slobodnog brodarstva, koji čine 98% ukupnih kapaciteta hrvatske mornarice slobodnog brodarstva, iznosi 13,5 godina.

Tržište slobodnoga brodskog prostora prostorno je najveći, a strukturno najkonkurentniji tip tržišta brodskog prostora. Kratkoročno gledano, taj tip tržišta omogućuje profitabilno poslovanje i brodaru amateru za vrijeme konjunktornog razdoblja tržišnog ciklusa, a u doba depresivnog razdoblja ni najsposobniji slobodni brodar ne može izbjeći gubitke u poslovanju.

Dugoročno gledano, prema prof. Glavanu, prisutnost pozitivnoga ljudskog činitelja u slobodnom brodarstvu sigurno će pokazati određenu pozitivnu gospodarsku uspješnost na razini djelatnosti i na razini nacionalnog gospodarstva.

Tržište slobodnog brodarstva već duže vrijeme (od 1987. godine) pokazuje vozarinsku stabilnost kao posljedicu ravnoteže između ponude i potražnje na tom tržištu. Procjene u fluktuacijama na tom tržištu i dalje su pozitivne, pa je opravdano zaključiti da se u aktualnom razvojnom trenutku može računati i na kratkoročnu uspješnost u poslovanju na tom tipu pomorskog tržišta.

Za hrvatsko slobodno brodarstvo, odnosno za pozitivnu poslovnu politiku naših slobodnih brodarka, mogle bi se predložiti ove smjernice:⁴

- Pretežito slobodni brodari u hrvatskom morskom brodarstvu (osim Atlantske plovidbe Dubrovnika gotovo da i nema "čistog" slobodnog brodarka) trebali bi u iskorištavanju svoje mornarice naći bolji omjer između spekulativnijih brodarskih ugovora na putovanje i sigurnijih brodarskih ugovora na vrijeme.

- Brodari koji pretežito posluju u drugim vrstama morskog brodarstva (pretežito tankerski i linijski brodari) trebali bi maksimalno iskoristiti mogućnost u poslovanju na tržištu slobodnoga brodskog prostora i time pridonijeti ozdravljenju svog poslovanja.

- U skladu s financijskom i reproduktivnom snagom, hrvatski slobodni brodari morali bi i podmlađivati brodarku.

- Od hrvatske države slobodni brodar treba tražiti zaštitu svojih interesa na međunarodnom pomorskom tržištu, dakle bi hrvatska država morala čuvati konkurentnu mogućnost nacionalnog brodarstva. To znači da ne treba povećavati nacionalne troškove slobodnog brodarstva iznad svjetskog prosjeka i da valja formirati pomorski sustav i hrvatsku pomorsku politiku koja je u skladu s međunarodnim pomorskim sustavom.

Tankersko brodarstvo

Tržište tankerskoga brodskog prostora, kao posebni tip tržišta teretnoga brodskog prostora, osamostalilo se i identificiralo tek u razdoblju nakon drugoga svjetskog rata.

Suvremeni tip tog tržišta može se najkraće i najjednostavnije označiti kao monopsonno tržište ili, bolje rečeno, oligopsonno tržište. To znači da se položaj i mogućnost određenog "neovisnog" tankerskog brodarka u postignuću gospodarske uspješnosti poslovanja na tom tržištu, mjeri njegovim poslovnim odnosima s nacionalnim i međunarodnim naftnim monopolom.

Jedini hrvatski tankerski brodar, Tankerska plovidba, posluje u toj vrsti brodarstva već od 1956. godine, pa je stekao valjane poslovne veze i solidno iskustvo u poslovanju na tom tržištu. Tako mu se brodovi za prijevoz sirove nafte u potpunosti iskorištavaju za inozemne naručitelje prijevoza, a dio njih i za potrebe naše INA-e.

Ali, u međunarodnim prijevozima nafte i derivata potražnja za brodskim kapacitetima već je duže vrijeme stagnantna, pa se za tankerske brodarku u ovom trenutku ne može prema tome očekivati velika gospodarska uspješnost u poslovanju, ali još uvijek se mogu izbjeći gubici i može se poslovati uz pokriće troškova i skromni dobitak.

U pogledu razvoja hrvatskoga brodarstva moglo bi se reći ovo:⁵

- Od svih posebnih vrsta hrvatskoga morskog brodarstva, tankersko ima najmlađu i najfunkcionalniju mornaricu.

- Hrvatsko tankersko brodarstvo koncentrirano je u poslovanju samo jednog brodarka - Tankerske plovidbe Zadar, koji je uspio izgraditi modernu tankersku mornaricu i odgojiti stručni kadar u toj djelatnosti.

- Aktualna kretanja na tržištu tankerskoga brodskog prostora ne obećavaju mnogo u kratkoročno gledanoj gospodarskoj uspješnosti. Dugoročno, ono može uspješno pratiti sva buduća kretanja na tom tipu tržišta i neće puno zaostajati za najuspješnijim nacionalnim tankerskim brodarstvima u svijetu.

Putničko brodarstvo

Pitanja povezana s poslovanjem i razvojem u toj djelatnosti umnogomu se razlikuju od poslovanja teretnog brodarstva.

Razlike se tu ne odnose samo na obilježja pojedine robe kao tereta u pomorskim prijevozima nego i na razlike između proizvoda ljudskog rada (tereta) i ljudi (živih bića) koji tu robu (terete) proizvode. Putničko brodarstvo ima izrazitu posebnost u tehnologiji i organizaciji pomorskih prijevoza, u tipu tržišta brodskog prostora na kojemu nudi svoje usluge i općenito u poslovanju i gospodarskom vrednovanju djelovanja. Inače, prema brodskim kapacitetima i 1992. godine putnička mornarica u svijetu čini svega 3,05% ukupne trgovačke mornarice. U isto vrijeme hrvatska putnička mornarica ima 2,14% ukupnih kapaciteta naše trgovačke flote u brt.

Zbog velike konkurentnosti drugih vrsta prijevoza, putnički pomorski promet u aktualnom razvojnom trenutku razvija se u funkciji s turističkim prometom i ponudom turističkih usluga. U prekomorskom putničkom prometu to su kružna putovanja putničkim brodovima, a u kabotaži to su prometne usluge koje omogućuju trajekti i brzi hidrokrilci.

Aktualni trenutak u razvoju hrvatskoga putničkog brodarstva mogao bi se ocijeniti ovako:

- Ljudski razvojni činitelj može se ocijeniti pozitivno.
- Materijalni (kapitalni) činitelj daje se ocijeniti vrlo negativno. Na osnovi takve ocjene dvaju osnovnih čimbenika u poslovanju i razvoju hrvatskoga putničkog brodarstva, moglo bi se glede pozitivne politike u daljnjem razvoju na razini poslovanja te posebne vrste morskog brodarstva reći ovo:
 - Više nego zastarjelu hrvatsku putničku mornaricu treba što prije obnoviti.
 - Početne gospodarski uspješne učinke valja podržavati i unapređivati.
 - Valja naći optimalni omjer između međunarodnog i nacionalnog (kabotažnog) gledanja na buduću razvoj hrvatskoga putničkog brodarstva.

4. Perspektiva razvoja hrvatskoga morskog brodarstva

U kratkoj elaboraciji tematike u kojoj su obrađeni činitelji u dosadašnjem razvoju tržišta hrvatskoga morskog brodarstva, potrebno je nekoliko rečenica posvetiti mogućnostima u daljnjem razvoju najvažnijih posebnih vrsta tog brodarstva, njegovu razvoju općenito i na razini hrvatskog gospodarstva. Pritom valja voditi računa o tome da se ovo piše u vrijeme korjenitih promjena u hrvatskoj povijesti i hrvatskom gospodarstvu. U sadašnjem trenutku teško je davati neke kvantitativne prognoze u razvoju tržišta hrvatskog morskog brodarstva jer se ne mogu dobiti pouzdane polazne osnove o

financijskoj i reproduktivnoj snazi ove gospodarske djelatnosti.

Perspektive uveliko ovise o odnosu hrvatske države prema tom razvoju, o tomu kakvo će mjesto imati brodarstva ili pomorska politika u općoj gospodarskoj politici, i kakvo će mjesto dobiti brodarstvo ili pomorski podstava u općemu gospodarskom sustavu Republike Hrvatske. Negativni gospodarski učinci koje je Hrvatska naslijedila od bivše Jugoslavije u pomorskom gospodarstvu, najvećim su dijelom izazvani nepovoljnim odnosima između nacionalnog brodarstva i nacionalne brodogradnje, koji su jedinstveni u svijetu, ali, nažalost, u negativnom smislu. U prošlom sustavu brodogradnja je bila samo izvoznik brodova na svjetskom tržištu, a brodarstvu je bio otežan pristup na svjetsko tržište nabave brodova, uključivši onih rabljenih, pa je ono bilo prepušteno bespoštednom monopolu nacionalne brodogradnje. Valja istaknuti pritom da je ta politika ostavila teške posljedice na aktualnom stanju hrvatskoga morskog brodarstva, zato je valja potpuno promijeniti.

Sva buduća kretanja moraju se usmjeriti na uspješne poslovne i razvojne politike hrvatskih brodara, koje će se oslanjati na tržišne kriterije, jer u hrvatskomu morskome brodarstvu još uvijek ima ostataka gledanja na državu kao vrhovnog poduzetnika koji može i mora riješiti sve teškoće gospodarske djelatnosti koju drži prioritetnom.

Govoreći o perspektivama razvoja u pomorskomu brodarstvu treba se posebno usmjeriti na ova pitanja:

Morsko je brodarstvo izrazito međunarodna djelatnost, što znači da djeluje u funkciji narodnog i međunarodnoga gospodarstva. To zapravo znači kako je važno obilježje te gospodarske djelatnosti činjenica da se njezini učinci vrednuju samo prema kriteriju svjetskoga pomorskog tržišta. Ta obilježja morskog brodarstva izravno zahtijevaju od svake zemlje u kojoj ta djelatnost ima gospodarsku važnost da ona štiti interese nacionalnog brodarstva na širokim morskim prostorima i u mnogim inozemnim lukama. Ako Hrvatska želi pozitivni razvoj morskog brodarstva kao integralnog dijela svoga gospodarskog sustava, treba izgraditi nacionalni pomorski sustav koji će biti konzistentan s međunarodnim pomorskim sustavom i treba voditi pozitivnu pomorsku politiku kojom bi osiguravala konkurentne sposobnosti hrvatskoga morskog brodarstva na međunarodnomu pomorskom tržištu.

U rješidbi hrvatskoga pomorskog sustava posebnu pozornost valja posvetiti potpuno pokidanim odnosima između hrvatske brodogradnje i hrvatskog brodarstva, naslijedenima od bivše Jugoslavije. U tržišnomu gospodarstvu, za koje se Hrvatska odlučila, ti odnosi mogu se ostvarivati jedino na tržišnim načelima. To znači da se u kružnim kretanjima na pomorskom tržištu, kad je reprodukcijaska i financijska snaga brodarstva oslabljena i kad brodogradilišta teško dolaze do novih narudžaba, uz određenu intervenciju može nastaviti s gradnjom brodova u hrvatskim brodogradilištima, ali prije svega za hrvatske brodare. Pri tome tržišna cijena takva broda ne smije biti viša od cijene koju hrvatsko brodogradilište dobiva ako takav brod gradi za inozemnog brodarstva, a eventualno pokrće do više cijene brodogradilište mora tražiti kao bankovni kredit ili izravnu financijsku pomoć

države. Država pak na razini ukupnoga narodnoga gospodarstva treba naći pokriće u sinergetskom učinku, koji će biti veći od eventualne državne intervencije u takvim slučajevima.

Nacionalni pomorski sustav uz morsko brodarstvo i brodogradnju čine i morske luke. Povezanost morskih luka i morskog brodarstva očituje se sačmo u pojedinim vrstama morskog brodarstva. To su prije svega putničko brodarstvo, zatim teretno linijsko brodarstvo i, prirodno, teretno i putničko brodarstvo u kabotaži. Teretno slobodno i tankersko brodarstvo u prekomorskoj plovidbi nema toliko veze u poslovanju s nacionalnim lukama, jer u njima njihovi brodovi ne borave duže nego u inozemnim, a jednako tako ni nacionalni slobodni brodar ne može po svojoj volji određivati da njegovi brodari dolaze pretežitno u nacionalne luke. Hrvatski gospodarski sustav i hrvatska gospodarska politika u rješenjima i mjerama koje se odnose na morske luke trebala bi voditi računa o toj povezanosti gospodarskih učinaka morskih luka i morskog brodarstva te usmjeravati poslovanje i razvoj obiju djelatnosti prema maksimalnim sinergetskim učincima na razini hrvatskoga gospodarstva u cjelini.

Ne može se u aktualnom trenutku u razvoju morskog brodarstva predvidjeti ni činjenica da je to ujedno važni povijesni trenutak u razvoju Hrvatske, u kojemu se nastoji naći i učvrstiti položaj naše domovine kao samostalnoga, neovisnog i suverenog subjekta u međunarodnoj zajednici. Hrvatsko morsko brodarstvo, kao važan činitelj u nacionalnom gospodarstvu, očekuje od svoje države još jedan doprinos svojem razvoju. To su pitanja povezana s rizikom u poslovanju i razvoju djelatnosti. Drugim riječima, treba što prije i sasvim jasno odrediti vlasnike hrvatskih brodarkih poduzeća. SAMO ONAJ TKO NA SVOM STANDARDU OSJETI GUBILI PODUZEĆE ILI DOBIVA, POSLUJE LI ONO NEGATIVNO ILI POZITIVNO, MOŽE LI MIJENJATI I POSTAVLJATI DIREKTORE I UPRAVNE ODOBRE U PODUZEĆIMA.

Za slobodno i tankersko brodarstvo od države treba zahtijevati da osigurava potpuno slobodni pristup hrvatskih brodara na međunarodno pomorsko tržište (brodogradevno i brodarko tržište) i zaštitu političkih i gospodarskih interesa hrvatskoga morskog brodarstva na tom tržištu. To se može reći i za hrvatsko putničko brodarstvo u svezi s organizacijom i iskorištavanjem putničkih brodova za kružna putovanja.

U putničkom i teretnom brodarstvu u kabotaži treba zadržati i eventualno proširiti međunarodnopravno priznatu prednost nacionalnog brodarstva. U svezi s razvedenom obalom i brojnim otocima u hrvatskom primorju, valja podržavati i povećati promet u tom dijelu zemlje kako bi se otočni i kontinentalni dio Hrvatske što bolje povezoao. Za putničkog brodarka nerentabilne linije na tom području države treba, u općem hrvatskom interesu, izravno financijski dotirati.

U linijskom teretnom brodarstvu hrvatska država, također, morala bi financijski podržavati i dotirati linije posebno važne za pravce razvoja hrvatske vanjskotrgovinske razmjene. Održavanje ostalih linija za koje država ne pokazuje posebno zanimanje valjalo bi prepustiti

poslovnoj politici i odlukama hrvatskih linijskih brodara. Naravno da i na tim linijama Hrvatska mora međunarodno priznatim sredstvima štiti interese svojih brodara.

5. ZAKLJUČAK

Znanstvena spoznaja obilježja pomorskog tržišta i elemenata u strukturi njegove konstelacije čini prijeko potrebnu podlogu da bi se utvrdile ponude prijevoznih usluga i s tim u svezi i aktivnosti funkcija marketinga brodarkih poduzeća u nastupu na tržištu. Tržište hrvatskoga morskog brodarstva promatra se kao dio globalnog tržišta u cjelokupnom makrologističkom sustavu s komplementarnim i sinergetskim djelovanjem. Na pomorskom tržištu, općenito kao i na tržištu hrvatskoga morskog brodarstva, oblikuju se tržišne i netržišne institucije i mehanizmi kao općevažeći u tržišnom poslovanju svih djelatnosti u tom privređivanju i oni su temeljne odrednice u funkcioniranju svakoga od tih tržišta. Važnost tih proučavanja ogleda se u teorijskom pogledu i osobito u usmjeravanju pomorske politike zemlje, odnosno prakse u poslovanju njezinih poduzeća. Spoznaja obilježja pojedinih tipova i vrsta hrvatskog pomorskog tržišta i elemenata njihove heterogene strukture, ali i dinamike promjena pod utjecajem različitih čimbenika, čini prijeko potrebnu podlogu marketinškim aktivnostima u tržišnom nastupu i bitnu pretpostavku za uspješnije poslovanje hrvatskoga morskog brodarstva, ali i cjelokupnoga gospodarskoga sustava Republike Hrvatske.

LITERATURA

1. GLAVAN, B.: Linijsko brodarstvo, Otakar Keršovani, Opatija 1981.
2. GLAVAN, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb 1992.
3. GLAVAN, B.: Sadašnji trenutak i mogućnost razvoja hrvatskog morskog brodarstva, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 1993.
4. NEMARNIK, I.: Marketinški aspekti tržišne efikasnosti poduzeća, Zbornik radova, Ekonomski fakultet Rijeka 1991.
5. Stanje flote pomorskog brodarstva Jugoslavije 1990, PZPB, Beograd 1991.
6. Stanje hrvatske trgovačke mornarice 1992, Mare nostrum, Zagreb 1993.

BILJEŠKE

- ¹Nemarnik, I.: Marketinški aspekt tržišne efikasnosti poduzeća, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta Rijeka, knj. 9., Rijeka 1991., 111.
²Glavan, B.: Sadašnji trenutak i mogućnosti razvoja hrvatskog morskog brodarstva, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, Rijeka 1993., 51.
³Ibidem, 59.; ⁴Ibidem, 61.; ⁵Ibidem, 63.

THE RELEVANT CHARACTERISTICS OF THE CROATIAN MARINE SHIPPING MARKET

Summary

The applied and development researches of Croatian marine shipping in general, and particularly its typology and stratification are considered important for the optimization of the Croatian economy. In the Croatian maritime economy analysis and particularly in the quality and quantity analysis of the Croatian merchant navy according to ship's capacities, structures, types and purposes a due attention has been paid to specific qualities of liner, tramp, tanker and passenger shipping. In addition, the points of the Croatian shipping strategic development are specially interesting.