

Tatjana Delibašić *

YU ISSN 0469-6255
NAŠE MORE 38 (1-2) 3 (1991)

PROMETNO UKLJUČIVANJE JUGOSLAVENSKOG MORSKOG BRODARSTVA U SUVREMENI POMORSKI SUSTAV EZ

UDK 656.6(497.1):339.92:061.1EEZ

Pregledni rad

Sažetak

U radu se ukazuje samo na neke najvažnije osobitosti i pojave u razvoju jugoslavenskog morskog brodarstva koje će u budućem razvitku imati značajan utjecaj na prometnu valorizaciju, pomorsku orijentaciju i jačanje prometnog i gospodarskog položaja Jugoslavije u odnosu na Europsku zajednicu. Navode se podaci o pomorskoj floti EZ i Jugoslavije, njihovoj tonazi i strukturi brodovlja, kao nekim od pokazatelja primjene tržišne koncepcije poslovanja, te o ostvarenim učincima pri prijevozu tereta.

Autorica na kraju upućuje na nužnost ovladavanja novim shvaćanjima o neophodnosti primjene suvremenih načina i oblika prijevoza na principima zajedničkog interesa svih prijevoznika. Ovdje se pledira, prije svega, na primjenu sistema koordinirane, udružene i složene prijevozne usluge (kombinirani prijevoz), kojim se osigurava prostorna, vremenska i privredna suradnja i zajednički nastup svih sudionika na unutrašnjem i međunarodnom tržištu prometnih usluga. Ostvarenje ovih ciljeva iziskuje također i suvremenu organizaciju, tržišni pristup u prometnoj sferi i odgovarajući stručni kadar.

INTEGRATION OF YUGOSLAV SEA-TRANSPORT INTO MODERN MARINE SYSTEM OF EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY

Summary

The paper points out some important peculiarities and occurrences in Yugoslav sea transport which, in its future, will have its share in influencing transport valuations, marine orientation and the growth of Yugoslav trade and the country's economic status in relation to European Economic Community. Data related to the European Economic Community and Yugoslav fleets, their tonnages and structures are shown here. Also some indicators are given on how market economy concept of management is applied and the effects that have been realized in the carriage of cargo.

In the end, the author refers to the necessity of mastering new knowledges and applying up-to-date methods and

means of transport based on the principle of common interest for all transporters. Arguments are given in favour of: the application of the system of coordinated, associated and complex transport service (combined transport) in order to ensure regional, seasonal and commercial cooperation and common performance of all concerned in domestic and international service market. New up-to-date organization, market orientation and adequately qualified personnel are demanded in order to achieve these objectives.

1. Uvod

Oživotvorenje politike jedinstvenog tržišta europske zajednice i na području prometa jedan je od prioritetnih zadataka u pripremama za 1992. godinu.

Polazeći od pokazatelja da oko 7% radnih mjesta i bruto društvenog proizvoda obuhvaća sektor prometa te da na njega otpada i oko 40% svih javnih investicija, a da samo brodarstvo nacionalnoj ekonomiji EZ donosi godišnje oko 30 milijardi US dolara - dovoljno jasno ukazuje na značenje i ulogu što ga ovaj sektor ima kao i na njegov suštinski doprinos privrednom i društvenom razvitku Zajednice. Naime, trgovina, kretanje ljudi te prijenos i razmjena misli i znanja mogu se uspješno i nesmetano odvijati i razvijati samo u uvjetima efikasnog prometnog sustava. Ostvarivanje jedinstvenog tržišta Zajednice do 1992. još više naglašava neophodnost vođenja zajedničke poslovne politike i na ovome sektoru privrede.

Jedinstveno europsko tržište usluga, posebno pomorskih prijevoznih usluga - uz prethodno uvažavanje činjenica da se oko 8/10 zajedničkog prometa EZ sa trećim zemljama odvija morem te da prosječno u 18 europskih zemalja udjel pomorskog prijevoza u razmjeni sa svijetom iznosi 63% dobivaju tako sve više na važnosti.

I dok Europska zajednica ubrzano uklanja ograničenja za nesmetano djelovanje jedinstvenog tržišta usluga i slobodno pružanje usluga u pomorskom saobraćaju unutar zemalja integracije i izvan nje, nužno je da se i jugoslavensko morsko brodarstvo, inače već tradicionalno usmjereno na europsko tržište, što prije uspješno prestrukturira i prilagodi, da postane konkurentno na europskom tržištu pomorskih prijevoza. U svijetu tih

* dr Tatjana Delibašić
Leksikografski zavod "Miroslav Krleža"
Zagreb

stremljenja trebalo bi uvrstiti i podatak da je pomorski prijevoz u razmjeni sa svijetom u 1988. godini u Jugoslaviji imao udjel od 53%, u odnosu na 29% željezničkog, 10% cestovnog i 8% riječnog saobraćaja. To upućuje na nužnost da Jugoslavija razvija sa brodarima Europske zajednice privrednu suradnju prema načelima slobodnih ekonomskih odnosa i uzajamnosti ili reciprociteta.

2. Pomorsko tržište EZ u sklopu jedinstvenog prometnog sustava

Suvremeni prometni sustav, promatran u cjelini, danas se više ne može dijeliti i klasificirati na razne grane, uzimajući kao osnov za takvu podjelu samo sredstvo rada (brod, automobil, željeznicu, zrakoplov). Iako osnov za tu podjelu nalazimo u samoj prirodi i funkciji prometne djelatnosti, što se može ilustrirati i na primjeru slobodne međunarodne plovidbe, gdje je uloga ostalih prometnih grana sporednog značaja - nastoji se ova podjela ukloniti i sagledavanjem pojedinih sredstava prijevoza u njihovom sinhroniziranom djelovanju s drugim prometnim sredstvima. Ova je tendencija posebno izrazita kod mješovitog, kombiniranog ili multimodalnog prijevoza, kao najsloženijeg oblika suvremenog prijevoza koji se odvija u najmanje dvije grane prometa, uz jedinstven ugovor za cijelu prijevoznu relaciju i jedinstvenu prijevoznu ispravu (1) Ova se težnja ka povezivanju i stvaranju jedinstvenog prometnog sustava očituje ne samo na domaćim, u nekim slučajevima i više zatvorenim prometnim tržištima (napr. povezivanje naše obale s unutrašnjošću), već i šire na međunarodnom tržištu, u plovidbi oceanima pa i u području slobodne plovidbe. Sve se integrira u jedan ciklus rada, koji zahvaća ne samo tehničku jednoobraznost u poslovanju već i integraciju interesa, kapitala, organizacije i tehnološkog procesa. Iz ovoga kuta promatranja treba, dakako, sagledavati i kretanja na tržištu pomorskih prijevoznih usluga Europske zajednice kao dijela suvremenog i jedinstvenog prometnog sustava.

Trgovačko brodarstvo EZ raspolagalo je u razdoblju od 1985. do 1988. slijedećim brodomljem i prostornom tonažom. (Tablica 1.)

Trgovačke flote vodećih zemalja EZ u promatranoj razdoblju smanjuju se i po broju brodova (13%) i

po prostornoj tonaži (20%), iako je EZ jedna od najvećih trgovinskih sila u svijetu čiji se najveći dio trgovinske razmjene dobara odvija morskim putem. Statistički podaci također pokazuju da se smanjuje udio tonaže zemalja EZ u svjetskoj trgovačkoj floti. Od 1973. do 1986. se tako udjel njihove tonaže smanjio sa 30% u 1973. na 23% u 1986. godini (prema podacima Eurostat, Bruxelles 1987.).

Za ocjenu kretanja na tržištu broskog prostora vrlo je indikativna struktura tipova brodova. U uvjetima tržišnog poslovanja i privređivanja na tržištu pomorskih prijevoza, brodari prilagođavaju svoju ponudu tržišnim kretanjima na taj način da nude odgovarajuće tipove brodova (2).

Ukupna tonaža zemalja EZ slijedi po tipovima brodova strukturu koja pripada svjetskoj trgovačkoj floti. Zemlje ove europske integracije u 1986. godini sudjelovale su prema broju brodova sa oko 25% u svjetskoj trgovačkoj floti koja je imala oko 639 milijuna tona nosivosti. Glavni tipovi brodova bili su tankeri, brodovi za rasuti teret, brodovi za generalni teret i kontejnerski brodovi.

Trgovačke flote zemalja EZ prevoze oko 50% unutar regionalnih roba svojih članica, dok ostale robe prevoze trgovačke mornarice trećih zemalja. EZ sudjeluje u razmjeni s trećim zemljama sa oko 21% u svjetskom uvozu i 20% u svjetskom izvozu. Druga trgovinska sila po veličini, SAD, sudjeluje sa 16% u svjetskom uvozu i 15% u svjetskom izvozu, a Japan sa 9% u svjetskom uvozu i 10% u svjetskom izvozu (3).

U ovoj trgovinskoj razmjeni prevladava pomorski prijevoz robe, te se oko 95% zajedničkog prometa, izraženog u tonama, s trećim zemljama i oko 30% unutar-regionalnog prometa odvija morem (4).

Brodovljem EZ prevozi se oko 40% količine tereta, a 60% prevoze brodovi trećih zemalja. Velik udjel u tome prijevozu ima Norveška i povlaštene trgovačke zastave koje u sastavu svojih flota drže oko 20% brodomlja EZ.

Smanjenje trgovačkih mornarica zemalja EZ u apsolutnom iznosu, opadanje njezinog udjela u svjetskoj pomorskoj floti, kao i promjene u strukturi pomorske flote EZ prema tipovima brodova, što pokazuju podaci svjetske službene statistike, posljedica su uzajamnog djelovanja niza činitelja, među kojima se navode samo oni najvažniji: smanjenje međunarodne trgovinske razmjene, promjene u tokovima kretanja robe kojima glavni pravci

TRGOVAČKE FLOTE ZEMALJA EZ 1985 - 1988.

Tablica 1.

Zemlje EZ	1985. g.		1986. g.		1987. g.		1988. g.	
	jed.	brt	jed.	brt	jed.	brt	jed.	brt
Danska	1070	4 942 175	1063	4 651 225	1256	4 873 465	1240	4 501 727
Francuska	1136	8 237 418	984	5 936 268	954	5 371 273	930	4 506 227
SRNjemačka	1816	6 177 032	1752	5 565 214	1414	4 317 616	1233	3 917 257
Italija	1573	8 843 181	1569	7 896 569	1571	7 817 353	1583	7 794 247
Nizozemska	1344	4 301 324	1334	4 324 135	1307	3 908 231	1265	3 726 464
V.Britanija	2378	14 343 512	2256	11 567 117	2165	8 504 605	2142	8 260 431
Belgija	344	2 400 292	355	2 419 661	350	2 268 383	344	2 118 422
Grčka	2599	31 031 544	2255	28 390 800	1948	23 559 852	1874	21 978 820
Ukupno:	12240	80 276 478	11568	70 750 988	10965	60 620 778	10611	56 803 595
Španjolska	2477	6 256 188	2397	5 422 002	2350	4 949 387	2343	4 415 122
Portugal	-	-	-	-	-	-	-	-

pomorskog prijevoza mimoilaze EZ (prijevoz ugljena i željeza prema Japanu, izvoz američkih žitarica), stalna neravnoteža između ponude i potražnje za brodskim prostorom u korist prve, rasprodaja brodovlja zemalja EZ po vrlo niskim cijenama trećim zemljama i jačanje konkurencije tih zemalja na međunarodnom tržištu pomorskih prijevoza.

Smanjenje pomorskog prijevoznog potencijala zemalja EZ kao i u svijetu općenito, bilo je međutim ipak samo prividno, jer je umjesto stare tonaže sagrađena nova, suvremenija, koja je bila u stanju da količinski i vremenski preveze, ako ne veću, a ono barem istu količinu tereta, zahvaljujući primjeni nove, moderne prometne tehnologije. Nova tehnologija je, naime, omogućila da se uz smanjenje operativnih troškova poveća obrt rada, čime se povećala i produktivnost rada, posebno kada se uzme u obzir broj zaposlenih radnika (5).

3. Ekonomsko vrednovanje jugoslavenskog morskog brodarstva u sklopu pomorsko-prijevoznog potencijala EZ

U traženju odgovora na pitanje kakvo je mjesto Jugoslavije u Europi i koji su uvjeti, mogućnosti i perspektive njezinog uključivanja u ekonomske, tehnološke i društvene tokove, značajno mjesto pripada analizi uloge, značenja i osnovnih razvojnih pravaca jugoslavenskog morskog brodarstva kao integralnog dijela europskog pomorskog prijevoznog sustava (6).

Stoga je u našim pomorskim znanstvenim i stručnim krugovima, a i u široj javnosti, danas više nego ikada ranije, prisutno naglašavanje našeg položaja na moru i rasprava o jadranskoj i pomorskoj orijentaciji zemlje. Temeljni je ovdje problem razvijanja općeg saznanja o potrebi posjedovanja, očuvanja i korištenja mora, bilo kao najjeftinijeg i u međunarodnim okvirima najslobodnijeg prometnog medija, bilo kao klimatskog regulatora i atrakcije u razvoju turizma, a nadaseve činitelja i katalizatora u razvoju niza drugih djelatnosti u sklopu narodne privrede.

Usmjerenost na potpunije i svestranije korištenje prirodne fenomena - mora, zahtijeva da se danas, kada

STANJE I KRETANJE JUGOSLAVENSKE TRGOVAČKE FLOTE 1978 - 1988.

Tablica 2.

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

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

težimo da postanemo punopravnim članom Europske zajednice - kako se u svijetu već poodavno radi - i kod nas posveti posebna i potpuna pozornost morskome brodarstvu, kao jednoj od vodećih djelatnosti pomorske privrede, koja more koristi kao prirodni prometni put za domaću i međunarodnu razmjenu dobara i prijevoza osoba. Jadran bi se u ovim nastojanjima nužno trebao sagledavati ne samo kao priobalno područje i kao geografski prostor na kojem se oblikuje tržište potrošnih, kratkotrajnih dobara, već prije svega kao prometni medij koji Jugoslaviji omogućava izlaz na sva mora, dakle, na svjetsko more i na svjetsko tržište, a ujedno i kao područje na kojem nastaje jedno sasvim novo, specifično tržište - tržište pomorsko-prijevoznih usluga. Jer, baš u ovakvome pristupu i shvaćanju svih ovih složenih pitanja vezanih za more i pomorstvo moguće je stvarno ocijeniti koliko smo po svome mentalitetu, ponašanju i ostvarenjima uistinu pomorski narod (7).

Znanstveno i u praksi do sada nije niti izdaleka dovoljno učinjeno da se objektivno valorizira naše brodarstvo i izlaz na more te da se stvore osnovni preduvjeti za prilagođavanje promjenama u EZ nakon 1992. godine. Ne

STRUKTURA JUGOSLAVENSKE TRGOVAČKE MORNARICE 1955 - 1988.

Tablica 3.

Godina	Brodovi					BRT (u 000 t)				
	Ukupno	Putnički	Tankeri	Teretni	Motorni jedr.	Ukupno	Putničkih brodova	Tankera	Teretnih brodova	Motornih jedr.
1955.	222	53	3	132	34	291	20	14	248	8
1965.	360	50	22	259	29	996	42	67	883	4
1975.	331	57	27	306	12	1865	66	226	1572	1
1982.	460	87	24	336	13	2524	52	176	2294	2
1983.	454	95	23	327	9	2546	54	175	2316	1
1984.	461	95	23	334	9	2686	54	176	2455	1
1985.	472	105	22	337	8	2774	57	139	2577	1
1986.	480	112	22	338	8	2974	60	139	2774	1
1987.	472	110	21	333	8	3066	59	138	2867	1
1988.	489	108	26	349	6	3297	69	319	2908	1

postoji jasno definirana pomorska politika zemlje u kojoj bi bilo precizno utvrđeno i mjesto i uloga brodarstva, uključujući i brodogradnju i luke u sklopu općeg privrednog sistema. Jedno od najznačajnijih pitanja je, dakle, utvrđivanje fizionomije brodarstva: 1. da li da ono posluje kao samostalna privredna djelatnost, ili 2. da se razvija kao integralni dio proizvodnog i trgovinskog ciklusa cijele zemlje. Prvi način poslovanja, u kojem brodarstvo slobodno nudi svoje usluge na međunarodnom tržištu brodskog prostora, bio je sastavni dio naše dosadašnje pomorske politike, pri čemu je morsko brodarstvo gotovo 60 do 70% svojih kapaciteta, praznih mobilnih skladišta, nudilo i prodavalo na svjetskom tržištu, osiguravajući time izravan priliv deviznih sredstava u platnu bilancu zemlje (nevidljiv izvor). Tek u drugoj liniji je morsko brodarstvo bilo usmjereno na povezivanje s proizvodnim potencijalom zemlje i na zadovoljavanje prijevoznih potreba jugoslavenske privrede, vanjske trgovine i turizma. Udjel našeg brodarstva u prijevozu robe iz jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene, prema načelima ekonomičnog i rentabilnog poslovanja i kretanja na svjetskom pomorskom tržištu trebalo bi biti najmanje oko 50%, a isti se kod nas kreće između 30 i 40%. Ostatak u prijevozu tereta u vanjskotrgovinskoj razmjeni prepušta se stranoj zastavi, tako da je Jugoslavija u pojedinim vremenskim razdobljima na ime vozarina stranim brodarima plaćala veći iznos nego što je bio devizni priliv cjelokupne trgovačke mornarice zemlje. Pojačana prisutnost naše pomorske flote u izvozno-uzovnim poslovima zemlje, imala bi, dakako, pozitivan učinak, te bi djelovala kao siguran i značajan stabiliza-

tor vozarina na svjetskom pomorskom tržištu, tako da bi strani prijevoznici jugoslavensku robu morali prevoziti pod povoljnijim uvjetima (Tablica 2).

Radi ilustracije mjesta i uloge jugoslavenskog brodarstva u odnosu na svjetski i europski pomorsko-prijevozni potencijal donosi se prikaz najbitnijih poslovnih pokazatelja u razdoblju od 1978. do 1988. godine.

U razdoblju od 1978. do 1988. godine Jugoslavija je povećala trgovačku flotu za 7% po broju brodova, odnosno za 31% prema brutto registarskoj tonaži. U odnosu na cjelokupnu svjetsku trgovačku flotu, naši brodski kapaciteti bili su zastupljeni po broju brodova u 1988. sa 0,66 (1978. sa 0,67%), po prostornoj tonaži sa 0,86% (1978. sa 0,58%). Dok je jugoslavenska trgovačka mornarica po tonaži bila na 24. mjestu, u 1988. došla je na 29. mjesto u svijetu. U odnosu na trgovačku mornaricu zemalja Europske zajednice, jugoslavenski brodski kapaciteti bili su zastupljeni po broju brodova u 1988. sa 4,7% (1985. sa 3,9%), po prostornoj tonaži sa 6,11% (1985. sa 3,36%).

Važan pokazatelj je i struktura trgovačke mornarice prema glavnim tipovima brodova, jer u uvjetima tržišnog poslovanja i privređivanja na svjetskom tržištu pomorskih prijevoza brodari prilagođavaju svoju ponudu tržišnim kretanjima nudeći odgovarajuće tipove brodova. Obuhvaćeni su brodovi od 100' brt i više, u prostornu tonažu putničkih brodova uključeni su i trajektni, a teretnih i tegljači (Tablica 3).

U pomorskoj floti Jugoslavije u 1988. prema broju jedinica bili su najzastupljeniji teretni brodovi sa oko 71%, u odnosu na 1955. kada su imali udjel od 59% u

UDJEL POMORSKOG PRIJEVOZA U JUGOSLAVENSKOJ VANJSKOTRGOVINSKOJ RAZMJENI 1983 - 1987. (u 000 t)

Tablica 4.

Godina	Ukupna razmjena	Od toga morem	% udjela morem	Indeks prijevoza	morem
1983.	46633	23194	49,7	100,0	
1984.	47382	23878	50,4	102,9	
1985.	47005	25538	54,3	110,1	
1986.	48491	26572	54,8	114,6	100,0
1987.	49232	25658	52,0	110,6	96,6

Izvor: Statistički godišnjak Jugoslavije, Savezni zavod za statistiku. Beograd 1988.

UDJEL NAŠIH I STRANIH BRODOVA U PRIJEVOZU ROBE IZ NAŠE VANJSKOTRGOVINSKE RAZMJENE PREKO NAŠIH LUKA (U 000 t)

Tablica 5.

Godina	IZVOZ			UVOZ			UKUPNO		
	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi
1983.	4629	1595	3034	18565	6150	12415	23194	7745	15449
1984.	4992	1511	3481	18886	7626	11260	23878	9137	14741
1985.	5154	1423	3731	20384	7233	13151	25538	8656	16882
1986.	5690	1433	4257	20991	9598	11393	26681	11031	15650
1987.	6134	1916	4218	19524	8868	10656	25658	10784	14874

Izvor: Statistički godišnjak Jugoslavije, Savezni zavod za statistiku. Beograd 1988.

**POSTOTNI UDJEL NAŠIH I STRANIH BRODOVA U JUGOSLAVENSKOJ
VANJSKOTRGOVINSKOJ RAZMJENI**

Tablica 6.

Godina	IZVOZ			UVOZ			UKUPNO		
	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi	Svega	Domaći brodovi	Strani brodovi
1983.	100	34,5	65,5	100	33,1	66,9	100	33,4	66,6
1984.	100	30,3	69,7	100	40,4	59,6	100	38,3	61,7
1985.	100	27,6	72,4	100	35,5	64,5	100	33,9	66,1
1986.	100	25,2	74,8	100	45,7	54,3	100	41,3	58,7
1987.	100	31,2	68,8	100	45,4	54,6	100	42,0	58,0

Izvor: Statistički godišnjak Jugoslavije. Beograd 1988.

**UDJEL NAŠIH I STRANIH BRODOVA U TRANZITU PREKO JUGOSLAVENSKIH LUKA
(u 000 t)**

Tablica 7.

Godina	Ukupan lučki tranzit	Od toga našim brodovima	Od toga stranim brodovima	Struktura naš.brod.	str.brod.
1983.	5171	746	4425	14,4	85,6
1984.	4862	691	4201	14,1	85,9
1985.	5090	564	4526	11,1	88,9
1986.	4824	656	4168	13,6	86,4
1987.	5202	564	4638	10,8	89,2

Izvor: Statistički godišnjak Jugoslavije. Beograd 1988.

**UDJEL NAŠEG MORSKOG BRODARSTVA U MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU I RAZVOZU
(u 000 t)**

Tablica 8.

Godina	UKUPNO	Međunarodni prijevoz			Struktura		
		Preko jugosl. luka	Među str. lukama	Razvoz (istovar)	Preko jugosl. luka	Među str. lukama	Razvoz (istovar)
1983.	25493	8491	14673	2329	33,3	57,6	9,1
1984.	28363	9828	16149	2386	34,7	56,9	8,4
1985.	29579	9220	17981	2378	31,2	60,8	8,0
1986.	34035	11687	19853	2495	34,4	58,3	7,3
1987.	34920	11348	21391	2181	32,5	61,3	6,2

Izvor: Statistički godišnjak Jugoslavije. Beograd 1988.

ukupnom broju brodova. Ako se analizira prostorna tonaža brodova prema vodećim kategorijama brodova uočava se da je u 1955. udio tonaže trgovačkih teretnih brodova u ukupnoj tonaži bio 85%, da bi u 1988. bio oko 88%. Bilježi se, dakle, porast udjela teretnih brodova znatno brže po broju brodova, nešto sporije po tonaži (znači da se u pomorski prijevoz uključuju brodovi manje tonaže). Po važnosti prema tonaži slijede tankeri, a prema broju brodova putnički brodovi.

Udjel pomorskog prijevoza u jugoslavenskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni u razdoblju od 1983. do 1987. pokazivao je sliku: (Tablica 4).

Udio morskog puta u vanjskotrgovinskoj razmjeni povećavao se od 49,7% u 1983. na 52,0% u 1987. godini, dok je u 1987. u odnosu na 1986. smanjen za 3,4%.

Udio u prijevozu robe iz jugoslavenske vanjskotrgovinske razmjene jugoslavenskim i stranim brodovima preko jugoslavenskih luka daje se u Tablici 5.

Prijevoz jugoslavenske vanjskotrgovinske robe jugoslavenskim brodovima u 1987. bio je osjetno veći u izvozu, 33,7%, a u uvozu bilježi smanjenje od 7,6%. U 1987. ukupan prijevoz jugoslavenskim brodovima smanjen je za 247 000 t u odnosu na 1986.

Jasniju sliku o ovim kretanjima daje analiza strukture sudjelovanja jugoslavenskih i stranih brodova u našoj vanjskotrgovinskoj razmjeni izražena u postocima, kako izneseno u Tablici 6.

Analiza ukazuje na skromno učešće jugoslavenske trgovačke mornarice u našoj vanjskotrgovinskoj razmjeni morem. U 1987. godini flota je sudjelovala u izvozu

sa 31,2% (1986. sa 25,2%), u uvozu sa 45,4% (1986. sa 45,7%), a u ukupnom prijevozu sa 42%, 1986. sa 41,3%.

Udjel jugoslavenskih i stranih brodova u prijevozu robe koja tranzitira preko jugoslavenskih luka može se analizirati iz Tablice 7.

Količina tereta preko jugoslavenskih luka stalno se mijenja. Godine 1984. došlo je do minimalnog smanjenja u odnosu na 1983, zatim slijedi porast u 1985, da bi u 1986. došlo do pada, te opet slijedi porast u 1987. godini. Godine 1984. došlo je do pada udjela domaćih brodova u prijevozu tranzitnih tereta od naših luka i na naše luke koji se nastavio i u 1985, zatim slijedi porast u 1986. i ponovno pad u 1987. godini u odnosu na 1986.

Radi usporedbe se navodi da je domaća flota u 1965. godini dostigla udjel od 54% u prijevozu robe u tranzitu, što je ujedno i najveći udjel Jugoslavije u tranzitnom prometu.

Jugoslavensko morsko brodarstvo najveće zaposlenje još uvijek ostvaruje u prijevozu robe među stranim lukama (Tablica 8).

Prijevoz robe našim brodovima preko jugoslavenskih luka u promatranom razdoblju imao je udjel od 31,2% do 34,7%.

U prijevozu strane robe među stranim lukama naše brodarstvo je sudjelovalo sa 56,9% u 1984, a u 1987. godini sa čak 61,3%.

Kod razvoja udio našeg brodarstva u prijevozu se smanjuje od 9,1% u 1984, na 6,2 u 1987. godini.

4. Umjesto zaključka

Sva naprijed naznačena kretanja u jugoslavenskom i europskom morskom brodarstvu odvijaju se u uvjetima takvih tehnoloških promjena u kojima klasični sistem prijevoza i način poslovanja u prometu (odvojenost i posebnost interesa svakog prijevoznika u prometnom lancu od proizvođača do potrošača) sve brže ustupaju mjesto suvremenijoj prijevoznoj tehnici i tehnologiji i načinu poslovanja u prometu.

Principi integralnog prijevoznog sistema "od vrata do vrata" te povećanje produktivnosti u prijevozu putem modernizacije i povećanja efikasnosti u manipulaciji robe koja se prevozi, u primjeni su u svim oblastima prijevoza.

Inicijativa za uvođenje suvremenog integriranog prijevoza, koja je potekla od privrede, od poduzeća, u zemljama EZ naišla je ne samo na podršku država u kojima se počela provoditi, već je u najkraće vrijeme država ušla u cjelokupni prometni sustav izradom planova, prometne politike i strategije ubrzanog uvođenja suvremenog integralnog prijevoza.

Suvremeni kontejnerski prijevoz koji je osvojio sve oblike prijevoza, počam od pomorskog preko kopnenog pa sve do zračnog teretnog prijevoza - postaje tako predmetom razlučivanja zemalja s pretežno klasičnim prometom od zemalja sa suvremenim prometom.

Na sve ove elemente u razvoju suvremenog prometa u okviru Europske zajednice, a i u svijetu uopće, ukazuje se u ovome radu, jer su svi izgledi da će oni i u budućnosti

imati presudan utjecaj na cjelokupni razvitak zemlje i na prilagodavanje jugoslavenskog pomorskog saobraćaja promjenama u EZ nakon 1992.

Naime, važno je uočiti, a prema tome shvaćanju i uskladiti djelovanje i ponašanje, ne samo da bi u potpunosti prevladali novi načini i oblici prijevoza na principima zajedničkih interesa prijevoznika u cjelokupnom prijevoznom lancu i promet "od vrata do vrata". Za nas je daleko važnije da pored same tehnike, tehnologije i sredstava, uočimo ono što je kvalitetno novo, a što omogućuje tom suvremenom prijevozu da postiže veću efikasnost i snižavanje troškova u prijevozu po prijevoznoj jedinici.

Ono što treba istaknuti to su upravo ta nova shvaćanja, kako pomorske privrede, tako i cjelokupnog društva o značenju i dosezima suvremenog prometa u povećanju konkurentne sposobnosti vlastite privrede, kao preduvjetu za uključivanje u međunarodne robne i turističke tokove EZ. Jer, inače nam prijete "tehnološka izolacija".

Za provođenje suvremenog prijevoza, bitna je pored inoviranih shvaćanja učesnika u prijevozu i suvremena organizacija tog modernog prijevoza i primjena tržišne koncepcije poslovanja (8).

Time se u krajnjoj liniji pitanje svodi na ljude, stručnjake, koji treba da učvrste i primjenjuju suvremeni prijevoz.

Prometno uključivanje Jugoslavije u suvremeni prometni sustav EZ iziskuje, prema tome, veliki, organizirani, osamišljeni i zajednički poduhvat svih raspoloživih privrednih snaga i potencijala zemlje. Uz ovaj prostorni aspekt i vremenska dimenzija postaje sve presudnija. Razvoj zemalja u EZ ne čeka na nas, već neumitno ide naprijed. I u toj bjesomučnoj trci za vremenom, ukoliko se tome poduhvatu ne pristupi na vrijeme robni, putnički i turistički tokovi mogli bi još većim dijelom skrenuti s jugoslavenskog područja, a preostali prijevozni supstrat postajao bi tako prijevozno sve skuplji, čime bi se još više udaljili od Zajednice.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Vlaškalin, A.: Značajna prestrukturiranja u pomorskom saobraćaju i organizaciono-pravno usaglašavanje prema novim tendencijama transporta. Pomorski zbornik, Rijeka, 1974, 12.
2. Turina, A.: Neka razmišljanja o mješovitom, kombiniranom, integralnom i intermodalnom prijevozu. Transjug, Rijeka 1984.
3. Rocco, F.: Osnove tržišnog poslovanja, Zagreb, 1974.
4. Kandžija, V.: Izvanregionalna trgovina Europske zajednice. Nova trgovina, Beograd 1986, 2.
5. Rivista di politica economica. Roma 1987, 11.
6. Delibašić, T.: Neka obilježja tržišta brodskog prostora. Naše more, Dubrovnik 1975, br. 5-6, str. 166.
7. Ista: Prilagodavanje jugoslavenskog pomorskog saobraćaja promjenama u EZ nakon 1992. godine. Promet, Zagreb 1990, 2, br. 5/6, str. 548-551.
8. Ista: Pomorski putnički prijevoz na Jadranu u funkciji razvoja turizma. Promet, Zagreb 1989, br. 6, str. 33.
9. Ista: Primjena suvremene koncepcije marketinga u pomorskoj privredi s posebnim osvrtom na pomorsku turističku plovidbu. Privreda Dalmacije, Split 1977, br. 6, str. 33.