

# Znanstveni savjet za pomorstvo Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti

HRVOJE KAČIĆ

## Naše brodarstvo i povezanost s domaćom brodogradnjom

Referat iznesen na VI. plenumu Savjeta, u Zagrebu,  
dne 10. svibnja 1988. godine

Govoriti o poslovnoj povezanosti našeg brodarstva i brodogradnje u sadašnjem trenutku vrlo je nezahvalna zadaća. Međutim, unatoč tomu odlučili smo ovoj temi posvetiti našu pažnju na VI. plenumu Znanstvenog savjeta za pomorstvo JAZU zbog značaja, aktualnosti i važnosti problematike. Naime, poštujući ustaljenu praksu pojedinih sekcija Znanstvenog savjeta za pomorstvo da se razmatraju aktualna pitanja iz djelatnosti pojedinih sekcija, jednostavno nismo mogli dopustiti da jedna ovako aktualna i, bez ustručavanja moramo već uvodno naglasiti, akutna tema ostane nezabilježena u dosadašnjim, inače vrlo bogatim i plodnim, aktivnostima Znanstvenog savjeta najstarije i najuglednije akademije slavenskog juga.

Naši znanstveni potencijali, sredstva javnog priopćavanja, a osobito privrednici i politički čimbenici na svim razinama, koji se bave četrdesetogodišnjom koegzistencijom brodarstva i brodogradnje na ovim prostorima, uložili su goleme napore, utrošili mnogo vremena, te posvetili i previše prostora rješavanju problema u vezi s gradnjom brodova u domaćim brodogradilištima za jugoslavenske brodare, a da nisu uspjeli stvoriti trajne pretpostavke da se brodovi za domaće brodare održe na navozima brodogradilišta na istočnoj obali Jadrana.

Nezahvalnost teme upravo leži u činjenici da su ova pitanja već sveobuhvatno obrađivana pa stoga postoji opasnost da su i moguća rješenja iscrpljena. Tema je nezahvalna i zbog toga što su problemi doista golemi, uvjeti nepovoljni, okolnosti pregnantne, a snage nedovoljne. Ali postavlja se pitanje: smijemo li se pomiriti priznanjem vlastite nemoći? (Smatramo da si takó što ne bismo smjeli dopustiti!)

Nećemo se zadržavati na analizi uvjeta poslovanja brodarstva i brodogradnje, jer su tu prisutne poznate nepovoljne koordinate tekuće ekonomske politike koje nas ne mogu ispuniti optimizmom. Neka nam ipak bude dopušteno opetovati da je brod proizvod brodogradnje, ali istodobno i osnovno sredstvo brodarstva, i da bi to trebala biti temeljna osovina međusobnih spona ovih dvaju privrednih grana koje predstavljaju, uz turizam i promet, okosnicu pomorske orijentacije Jugoslavije.

S jedne strane imamo mladu, dinamičnu, propulzivnu, izvanredno razvijenu brodograđevnu industriju koja može izgraditi i kompetitivno ponuditi tržištu svaku plovnu jedinicu. Brodogradnja nudi i predaje na svjetskom tržištu brodove najsuvremenije tehnologije koji, s obzirom na veličinu, namjenu, čvrstoću, opremljenost i sve druge relevantne karakteristike, mogu zadovoljiti sve potrebe naših brodara. Naša brodograđevna industrija može udovoljiti svakom tehničkom zahtjevu broda-

ra. Produktivnost brodogradnje je zadovoljavajuća, što ne znači da ne može biti i bolja, ali bez oklijevanja želimo ustvrditi da su brodovi koji izlaze iz naših jadranskih brodogradilišta iznad prosjeka svjetske kvalitete. Prema podacima »Fairplay-a« od 21. siječnja 1988. godine po iskorištenosti kapaciteta, jugoslavenska brodograđevna industrija je, s ukupno 44 broda ili 1 675 668 tona nosivosti pod narudžbom, prva evropska brodograđevna velesila i na svjetskoj ljestvici zauzima zavidno treće mjesto, odmah iza Južne Koreje i Japana. Godišnji kapaciteti jugoslavenske brodogradnje premašuju za oko šest puta reprodukciju sposobnost cjelokupnog jugoslavenskog brodarstva.

S druge strane, brodarstvo na istočnoj obali Jadrana tradicionalno je vrlo razvijena privredna djelatnost. Sredinom prošlog stoljeća 614 jedrenjaka sa preko 300 000 tona nosivosti imali su matičnu luku u pojedinim pomorskim središtima na našoj obali. U drugom svjetskom ratu jugoslavenska je trgovačka flota bila prepolovljena pa je u svom sastavu 15. svibnja 1945. godine imala samo 115 brodova sa 227 072 tona nosivosti. Otada trgovačka mornarica doživljava brzu obnovu i razvoj tako da su na kraju 1987. godine jugoslavenski brodari raspolagali sa 329 brodova od ukupno 5 250 000 tona nosivosti. Jugoslavenska se flota po tonaži nalazi na 27. mjestu u svijetu što predstavlja relativan pad u odnosu na 1939. godinu, kad je jugoslavenska flota bila na 17. mjestu u svijetu.

Međutim, unatoč tomu što naše brodarstvo u značajnom dijelu prati suvremena tehnološka dostignuća, treba konstatirati da je od 271 broda u međunarodnoj plovidbi 31. prosinca 1987. godine 99 brodova bilo starije od 15 godina, a od toga 41 brod stariji od 20 godina, tako da ovi stari te tehnički i tehnološki zastarjeli brodovi zahtijevaju zamjenu. Prosječna starost brodova jugoslavenske flote je preko 15 godina, dok se u svjetskim razmjerima prosječna starost brodova kreće uglavnom ispod 10 godina. Dakle, trgovačka mornarica SFRJ je po tonaži doista značajnih kapaciteta, ali struktura flote je zabrinjavajuća s obzirom na ekonomičnost, tehnološke karakteristike i opremljenost brodova, a što je sve rezultat starosti flote. To iziskuje nužnost ulaganja daljnjih napora da se stanje popravi i da se uhvati odnosno zadrži korak u međunarodnoj kompeticiji. Činjenica je nažalost da se u jugoslavenskoj floti još uvijek nalaze u eksploataciji brodovi koji zbog svoje neekonomičnosti ne bi više trebali biti u plovidbi. To je, međutim, odraz naših trenutnih mogućnosti, ali nesreća je u tome da se, iako u iznimnim slučajevima, ponekad čak u inozemstvu nabavljaju plovne jedinice koje su po svojoj tehnologiji, a osobito po ekonomičnosti, već potpuno zrele za rezalište.

I brodarstvo i brodogradnja izrazito su izvozne privredne grane i orijentacija prema svjetskom tržištu mora ostati imperativ njihovog ponašanja; u znatnoj mjeri i stoga što je to *sine qua non* njihove egzistencije. Stoga ni brodogradnja ni brodarstvo neće i ne smiju napustiti takvu izvoznu orijentaciju.

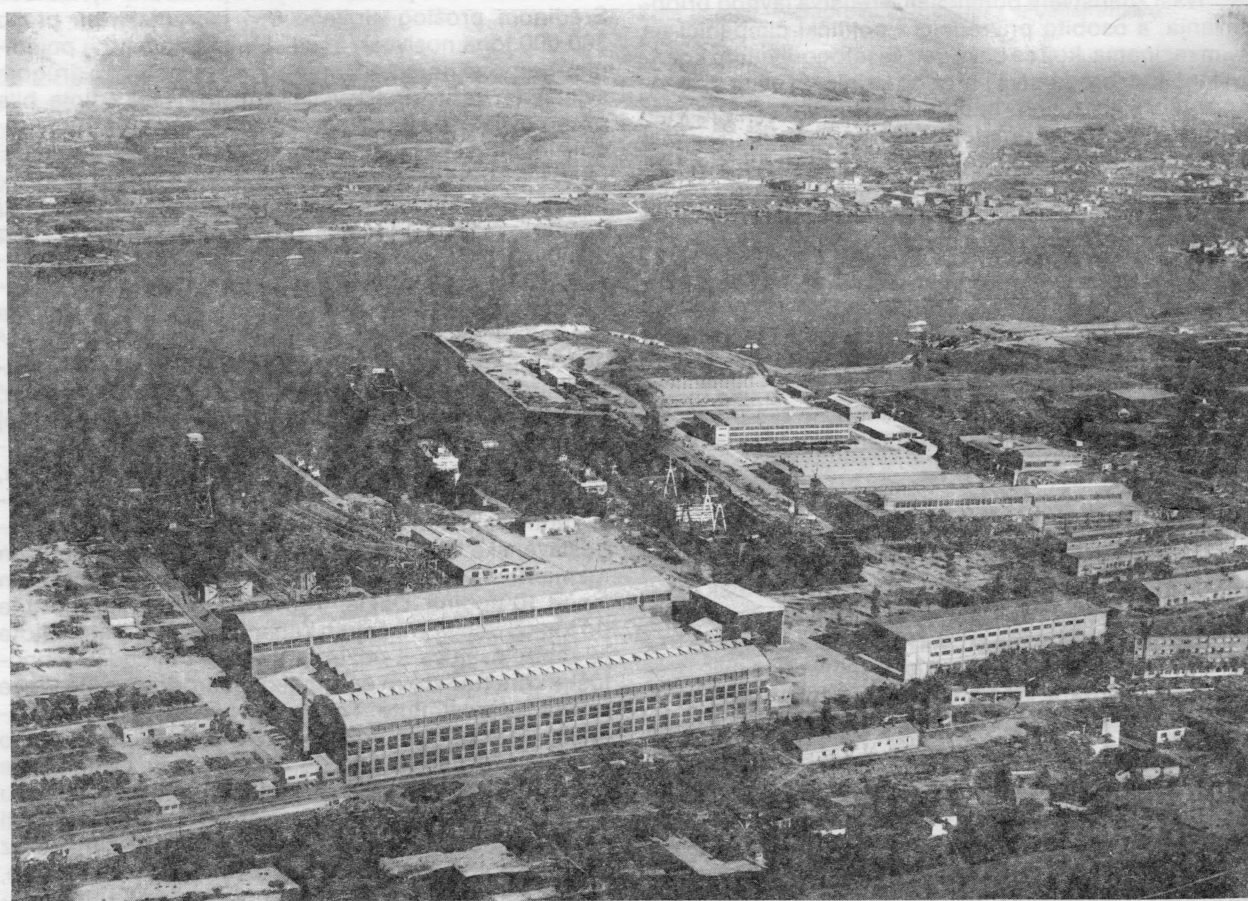
Isto je tako teško prihvatiti postojanje poslovnog raskoraka između brodarstva i brodogradnje kao rezultata općih uvjeta poslovanja i sistemskih mjera. Naime, iz knjiga narudžbi u domaćim brodogradilištima iščezle su narudžbe brodova za domaće brodare i u ovom trenutku izgledi da se u tom pravcu nešto bitno popravi doista su skromni i tmurni. Ilustracije radi možemo se poslužiti brojčanim pokazateljima.

Kako bi se istrglo zaboravu spomenimo da se brodogradnja u novoj Jugoslaviji rađa u poznim četrdesetim godinama. U razdoblju od 1949 — 1955 od ukupno 49 400 BRT novosagrađenih brodova u jugoslavenskim brodogradilištima, na domaće brodare otpada 42 600 BRT, dakle 86% od ukupno sagrađene tonaže. Treba konstatirati da je u razdoblju rudimentarnog razvoja jedne privredne grane ona neizbježno upućena da svoje proizvode u cijelosti plasira na domaćem tržištu.

Za razdoblje od 1956 — 1985. poslužiti ćemo se podacima pribavljenim od Jadranbroda. U razdoblju od

1956 — 1960. sagrađena su ukupno 104 broda sa 770 000 tona nosivosti, od čega su domaćim brodarima bila isporučena 53 broda od 289 000 tona nosivosti odnosno 51% novosagrađenih brodova ili 37% tona nosivosti. U razdoblju od 1961 — 1965. sagrađeno je ukupno 107 brodova sa 1 192 000 tona nosivosti od čega 33 broda odnosno 31% ili 265 000 tona nosivosti odnosno 22% za domaće brodare. U razdoblju od 1966 — 1970. sagrađena su 163 broda sa 1 615 000 tona nosivosti, od čega 28 brodova odnosno 23% ili 305 000 tona nosivosti odnosno 19% za domaće brodare. U razdoblju od 1971 — 1975. sagrađeno je ukupno 95 brodova sa 5 046 000 tona nosivosti, od čega 7 brodova odnosno 6,5% ili 90 000 tona nosivosti odnosno samo 1,8% za domaće brodare. U razdoblju 1976 — 1980. sagrađena su 103 broda sa 2 990 000 tona nosivosti, od čega 16 brodova odnosno 15,5% ili 147 000 tona nosivosti odnosno 5% za domaće brodare (u okviru tzv. Piranskog sporazuma). U razdoblju od 1981 — 1985. sagrađeno je 110 brodova sa 2 069 000 tona nosivosti, od čega 19 brodova odnosno 17,3% ili 384 000 tona nosivosti odnosno 18,6% za domaće brodare (u okviru tzv. Splitskog sporazuma).

Ove podatke treba nadopuniti sa slikom stanja u tekućem petogodišnjem razdoblju 1986 — 1990., a u kojem možemo očekivati da će za domaće brodare biti isporučeno oko 5 plovni jedinica, i to uglavnom lokalnih



Navozi brodogradilišta u Splitu. Da li će ovi navozi u tekućem srednjoročju graditi brodove za domaće brodare da bi obnovili našu trgovačku flotu sa suvremenom tehnologijom kako bi na taj način naši brodari održali korak s vremenom u oštroj konkurenciji koja vlada na svjetskom tržištu brodskog prostora ?



brodarica (trajekata) i lučkih tegljača. Bojimo se da ćemo u tekućem razdoblju po tonaži biti ispod apsolutnog minimuma od oko 1,8%, iako je u tom pravcu još prerađeno davati konačne ocjene.

Treba spomenuti i to da za razdoblje 1986 — 1990. još nisu potpisani Samoupravni sporazum o realizaciji plana izgradnje flote za brodarstvo u SR Hrvatskoj u domaćim brodogradilištima kao i Samoupravni sporazum o uvjetima korištenja sredstava koja su obvezno udružuju za izgradnju flote za hrvatske brodare u domaćim brodogradilištima. Nadajmo se da je usaglašavanje u finalnoj fazi i da će, uz stanovite vjerojatne korekcije, formalno potpisivanje ovih samoupravnih sporazuma biti prezentirano javnosti uz odgovarajući publicitet.

Ne smijemo biti iznenađeni što će potpisivanje ovih samoupravnih sporazuma biti popraćeno najavama u stilu naslova u *Vjesniku* od 12. travnja 1988. godine »Do 1990. godine trideset brodova za domaću flotu«. Sigurno ni *Vjesnik*, ni televizija, ni ostale novine koje su prenijele sličnu informaciju nisu krivi za dezinformiranje o pravom stanju stvari, jer ono što u tim dokumentima piše popraćeno je i tabelarnim prikazom o mogućem opsegu gradnje flote za brodare u SR Hrvatskoj u razdoblju 1986 — 1990., gdje se navodi broj od 48 brodova. Kad bi se i trećina ili bar četvrtina od toga ostvarila, smatramo da bi to bio ogroman uspjeh. Međutim, moramo na žalost naglasiti da ovi samoupravni sporazumi vjerojatno neće rezultirati izgradnjom ni jedne plovne jedinice za domaće brodare koja bi bila upotrebljena u međunarodnoj plovidbi. **Zbog toga se samo po sebi nameće pitanje** zašto se takvi samoupravni sporazumi uopće potpisuju?

Treba imati u vidu da je nekoliko brodarica (trajekata) za vezu naših otoka sa kopnom dostatan razlog pa da potpisivanje ovakvih samoupravnih sporazuma bude opravdano. Tomu treba pridodati da će se izgradnjom nekoliko lučkih tegljača ili objekata za riječnu plovidbu također ostvariti društvena korist. Osim toga, može se dogoditi i nešto nepredviđeno i zasad malo vjerojatno, pa bi bilo korisno da ipak imamo platformu spremnu za primjenu koja bi mogla pomoći da se omogućí izgradnja dijela predviđenih brodova. Osobno podržavam potpisivanje samoupravnih sporazuma, jer

sam, u nedostatku drugih mogućnosti, svjestan da treba podnijeti žrtvu da se uz pomoć SR Hrvatske održava veza otoka s kopnom. Dijelu otoka na rubnom vijencu jadranskog arhipelaga prijete neposredni demografski sužn. Smatramo da su neki od udaljenijih jadranskih otoka sigurno najnerazvijeniji krajevi Jugoslavije na kojima, zbog izoliranosti i nepovezanosti s kopnom, ostaje još samo starije stanovništvo nesposobno za iseljavanje.

Vrijeme i prostor ne dopuštaju nam da analiziramo uzroke zbog kojih nas samoupravni sporazumi, čije potpisivanje pretstoji, ne mogu ispuniti optimizmom da u odnosu na izgradnju brodova u domaćim brodogradilištima za naše brodare nastupaju vedriji dani, pa ni u skromnom opsegu kako je to ipak bilo ostvareno djelomičnim ispunjenjem Piranskog i Splitskog sporazuma.

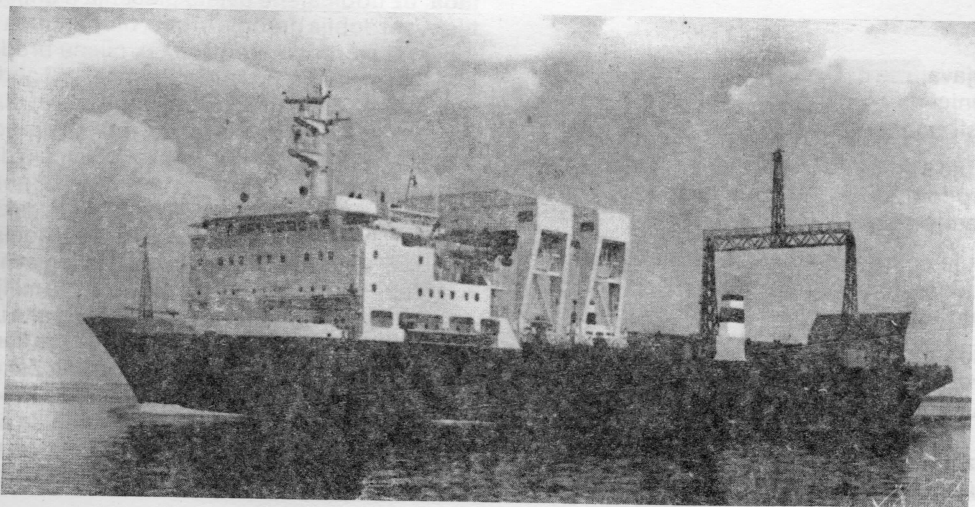
Potrebno je konstatirati kako postoji i želja i svijest da se u zajedničkim naporima postigne napredak. U zajedničkim raspravama između predstavnika brodogradnje i brodarstva postignuta je suglasnost da je nesumnjiva prednost za privredu zemlje i za opću dobrobit ako se u što većem opsegu usmjerava izgradnja brodova za domaće brodare. Te komparativne prednosti odražavaju se u slijedećem:

Izvozom usluga novoizgrađenog broda za domaćeg brodaru ostvaruju se veći devizni efekti negoli putem direktnog izvoza broda i to za 2,5 do 4 puta, kako je to već konstatirano od strane dra Mate Babića.

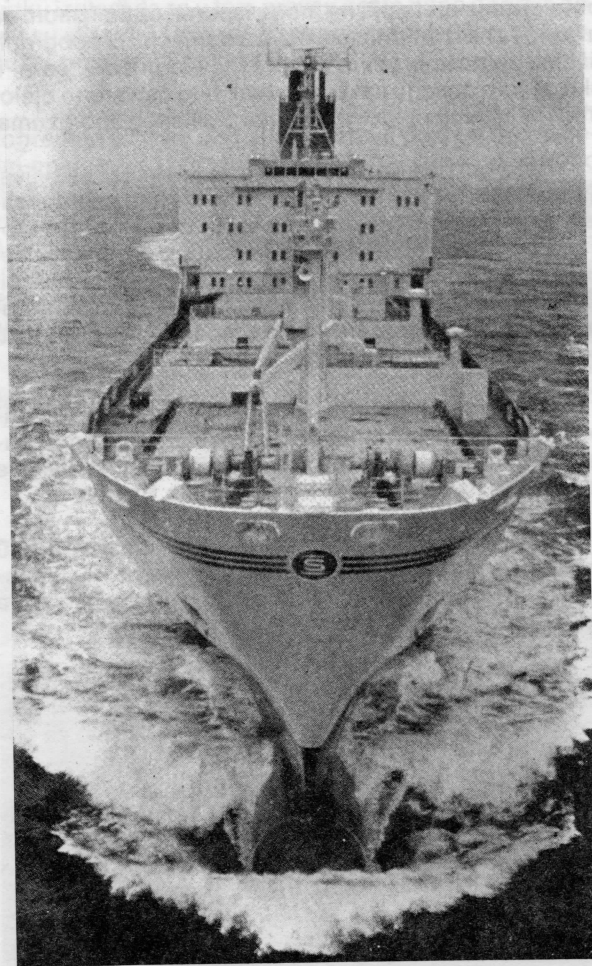
1. Nakon razdoblja otplata kredita, koje traje 5—10 godina, brod se u našim uvjetima iskorištava još slijedećih 10—15 godina te u cijelom tom razdoblju ostvaruje dodatni devizni priliv i čistu akumulaciju.

2. Istekom vijeka iskorištavanja broda ostaje vrijednost starog željeza koja se kreće oko 1/10—1/15 vrijednosti novog broda, a te sirovine danas uvozimo za potrebe željezara.

3. Brodogradnja uživa veću sigurnost naplate odnosno ima manji rizik realizacije kredita u usporedbi s prodajom na kredit inozemnim kupcima, o čemu imamo i direktne pouke iz prošlosti.



4. Preko domaćeg kupca broda omogućava se plasman izvanredno širokog spektra proizvoda na svjetskom tržištu ugradnjom u brodove domaćih proizvođača. Ne zaboravimo da oko 160 značajnih proizvođača repro-materijala i opreme iz cijele zemlje, od proizvođača čelika do proizvođača elektroničkih uređaja, sudjeluje u isporuci materijala i opreme koji se ugrađuju u brod.



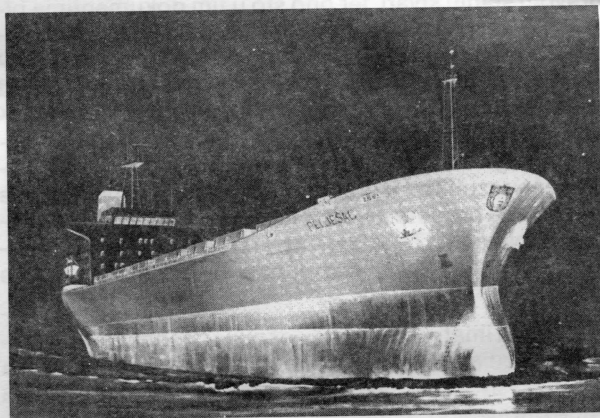
5. Zapošljavaju se domaći pomorci, a drugi potrebni stručni radnici na kopnu, i to u vrijeme visoke stope nezaposlenosti pomoraca.

6. Ostvaruje se dugoročno i stalno uposlenje dijela kapaciteta brodogradnje, što je od osobite važnosti u vrijeme privredne krize.

7. Proširuje se i unapređuje ekonomska baza nacionalnih brodara koji vlastitim privređivanjem pridonose ukupnom razvoju zemlje.

Ne želimo sugerirati da nema sluha ili raspoloženja na najvišim razinama u SR Hrvatskoj, pa i u federaciji, da se omogući gradnja brodova u jadranskim brodogradilištima. Podsjetimo da je u drugoj polovici 1987. godine Savezno izvršno vijeće usvojilo Prijedlog mjera za realizaciju zajedničkog programa proizvodnje i izvo-

za brodova za razdoblje 1986 — 1990. godine, koje se uglavnom sastoji od preporuka izvršnim vijećima republika i pokrajina, Narodnoj banci Jugoslavije, Jugoslavenskoj banci za međunarodnu ekonomsku suradnju, poslovnim bankama, udruženju banaka, privrednim komorama i odgovarajućim nadležnim sekretarijatima i komitetima. Nadajmo se da se bar dio tih mjera za poticanje izvoza ostvaruje sa svrhom ublažavanja dramatične i alarmatne situacije, koja je krajem 1987. godine, prema novinskim informacijama, prijetila svim jadranskim brodogradilištima desecima milijardi dinara gubitaka, blokiranim računima, odgodama u isplati osobnih dohodaka i u isporukama brodova, a ponekad i nemogućnosti prihvatanja novih zaključaka. Međutim, ove mjere SIV-a nisu usmjerene na to da se u jadranskim brodogradilištima omogući gradnja brodova za domaće brodare. Moramo nažalost reći da se ni realizacijom većine predloženih mjera domaći brod ne bi mogao vratiti na jadranske »škverove« zbog ograničenih mogućnosti kreditiranja i zbog kamatnih stopa koje brodarstvo ne može podnijeti.



Podimo od nesporne pretpostavke da ni naši brodari, kao što je to slučaj i sa drugim brodo vlasnicima u svijetu, ne mogu, u tijeku gradnje do isporuke isplatiti cjelokupnu cijenu broda kao kapitalnog objekta visoke vrijednosti. Prema tome, šanse ostaju samo u kreditnim aranžmanima. Ako svjetska cijena jednog popularnog bulk-carrier-a Panamax tipa iznosi danas oko 22 500 000 USD, što preračunato u dinare prema službenom tečaju odgovara iznosu od oko 4 000 milijardi starih dinara, tada, uz uobičajene uvjete plaćanja u omjeru od 25% u tijeku razdoblja gradnje broda, brodar treba platiti 1 000 milijardi starih dinara. Ostatak cijene broda od 75% je na kredit uz otplatno razdoblje od 6—12 godina, tako da kupac valja da plati 3 000 milijardi starih dinara na kredit. Dakle, i u pretpostavci da je cijena broda fiksna, tj. bez klizne skale, što kod ugovora cijene u dinarima nije realno očekivati (čl. 430 ZPUP), u kreditnom aranžmanu ostaje 3 000 milijardi dinara. Brodar, dakle, valja da, i uz »skromnu« kamatnu stopu od 100% godišnje, u prvoj godini eksploatacije broda uz otplatu glavnice, isplati s naslova kamata još daljnjih skoro 3 000 milijardi dinara. Uz pretpostavku da brodar ima i osigurane izvore financiranja, svota od 3 000 milijardi dinara za kamate u prvoj godini valja da bude, prema propisima Zakona o ukupnom prihodu, izdvojena kao kamata na kredite za investicije u osnovna sredstva. Poznato je da se u tu svrhu ne mogu koristiti sredstva amortizacije, pa stoga takova masa kamatne vrijednosti predstavlja doslovno »kama-



tni udar« koji nijedna radna organizacija brodarstva nije u stanju podnijeti. Takav »udar« poremetio bi poslovanje svake brodarske organizacije i izvrnuo je sanaciji sa svim posljedicama koje iz toga proizlaze. To je doista suicidalna situacija! Zbog toga nitko od jugoslavenskih brodara, uz sadašnje uvjete poslovanja, ne može ozbiljno uzeti u razmatranje gradnju novih brodova u domaćim brodogradilištima, pa ni uz pomoć platforme koja se nudi sadašnjim nacrtom samoupravnih sporazuma.

Izvršeni proračuni u okviru brodarstva pokazuju i dokazuju da brodari ne mogu podnijeti investicije u nove brodove ni uz kamatnu stopu od 60% godišnje, a takova prosječna kamatna stopa bila bi znatno ispod realne, kad se uzme u obzir da živimo u uvjetima trocifrene inflacije.

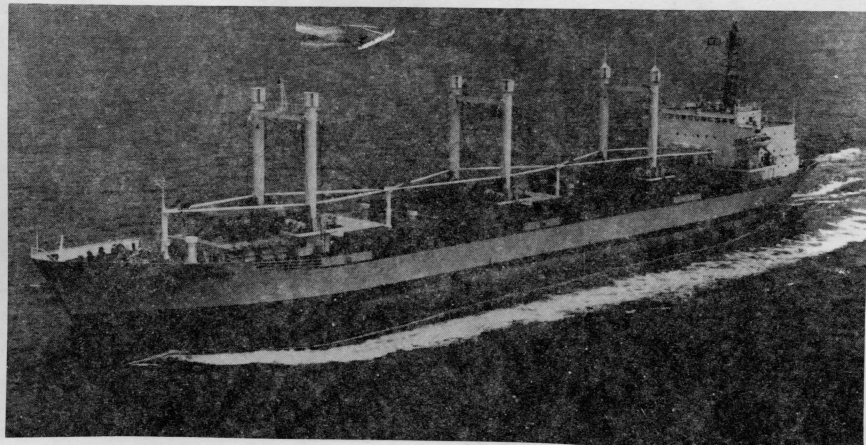
Prema tome, nikakva palijativna rješenja neće omogućiti uplovljene u mirnije i sigurnije vode. Dorada ekonomskog i deviznog sustava nije dostatna da se premoste postojeće zapreke. Država bi trebala osigurati i jamčiti stabilan i funkcionalan monetarni sustav, a ostalo prepustiti zakonima tržišta. Čini nam se da smo zapleteni u pretjeranu i prekomjernu regulativu, a u toj se mreži našla i savezna administracija, pokušavajući ispraviti nepovoljne učinke neefikasnog monetarnog sustava. Slobodno tržište i djelovanje ekonomskih zakonitosti ne podnosi stegu i okove pretjeranog administrativnog uplitanja. Izvozne stimulacije koje uživaju brodogradnja, a i brodarstvo, pokrivaju uglavnom samo nereálnost tečaja dinara. Olakšice koje uživa izvozna privreda ustvari su samo korekcija nedjelotvornog ekonomskog sustava koji se pokazao kao nerealan i neprirodan u segmentu privrednog života koji je u fokusu našeg razmatranja.

Nismo skloni pridružiti se apelu da država nema sluha i da ne brine o položaju brodarstva i brodogradnje. Takvo lamentiranje nije opravdano, jer izgleda da je malo bazičnih privrednih grana koje imaju znatno povoljnije uvjete privređivanja. Skloniji smo vjerovati da društveno-politička zajednica ne raspolaže financijskom moći kako bi udovoljila svim i sve brojnijim zahtjevima koji se pred nju postavljaju. Upravo na relaciji brodogradnje i brodarstva problemi se manifestiraju u svojoj zaoštrenoj i neodrživoj dimenziji.

Isto tako želimo napomenuti da ustavni poredak sa svojim sadašnjim federativnim rješenjem nije kočnica funkcionalnijem privrednom sustavu. Toliko često napadani republički etatizam, koji navodno sprečava normalno funkcioniranje jedinstvenog jugoslavenskog tržišta, pokazuje, upravo na primjeru brodogradnje i brodarstva, da se privredni problemi ne rješavaju izmjenom federativnog sustava. Naime, treba imati na umu da su sva brodogradilišta koja grade nove brodove u cijelosti locirana na području SR Hrvatske, a u toj istoj Republici domicirano je oko 65% kapaciteta brodarske privrede. Nažalost, unatoč iskrenim namjerama i općoj verbalnoj podršci, ni u ovoj domeni sada ne preostaju uvjeti za prirodne ekonomske procese.

Upravo na primjeru gradnje »domaćeg broda« groteskno udara u oči apsurdnost sadašnjeg stanja. Kako se možemo pomiriti sa činjenicom da cjelokupna jugoslavenska industrija pretežno pokriva domaće potrebe vlastitim proizvodima, i to od obuće i tekstila do lokomotiva, automobila i u značajnom opsegu također automatike i elektronike, a da naši brodari ne mogu od domaće brodogradnje, koja je kako smo prethodno naglasili prva evropska velesila, nabaviti brodove koji su im potrebni. Čini nam se da takvi odnosi u drugim sferama ne postoje unatoč povremenim nestašicama. Nedopustiv je anakronizam da proizvod određene industrijske grane, u našem slučaju brod; praktično ostaje nedostupan domaćem potrošaču.

Razlozi takvom stanju mogu se objasniti, ali se osjećam slobodnim izjaviti da se takvo stanje ne može prihvatiti. Citirat ću mr. Jova Ivovića, direktora Poslovne zajednice brodarstva, koji, u svojoj raspravi pod naslovom »Trgovačka mornarica« (Pomorski zbornik, Rijeka, 23/85) doslovno navodi: »Zavisnost brodogradnje o nacionalnoj trgovačkoj mornarici u pojedinim zemljama je različita, ali se svjetski prosjek kreće od 1/3 do 4/5 ukupne proizvodnje. Jugoslavija je jedinstveni primjer u svjetskoj brodogradnji koja pretežno izvozi brodove, a povremeno i cjelokupnu proizvodnju«. Nadodajemo tomu da u SAD, od ukupne brodograđevne produkcije, plasman domaćim naručiteljima iznosi 99%, u Brazilu 92,8%, Nizozemskoj 86,6%, Danskoj 80,5%, a jedine dvije svjetske industrije koje su ispred Jugoslavije u brodogradnji po iskorištenosti kapaciteta, plasiraju svojim domaćim naručiteljima Japan 33,4%, a Južna



Koreja 20,6% izgrađenih brodova.

Poslovna separiranost brodogradnje i brodarstva ne služi nam na čast i, dok se ovako bolni anakronizmi ne uklone, ne vjerujemo da možemo očekivati stvaranje uvjeta za početak izlaska iz ekonomske krize.

Međutim, izgleda da pouke iz svijeta ne vrijede na našim domaćim koordinatama.

Uz sve ograde koje postoje u pogledu nabavke brodova u inozemstvu, i to bilo polovnih ili novosagrađenih, a koji nisu kvalitetniji od onih koje nudi domaća brodogradnja, obnova flote za domaće brodare vrši se praktički isključivo iz inozemstva. To je nažalost jedini način da se preživi i to u stilu poznate rimske maksime: »navigare necesse est, vivere non est necesse«. Svjedoci smo u sadašnjem trenutku raširene prakse da naši brodari iskorištavaju brodove u vlasništvu inozemnih tvrtki, od kojih su neke, a moguće i većina, pod kontrolom domaćih radnih organizacija brodarstva. Neki od tih brodova plove pod stranim zastavama, pa i u slučajevima kad su izgrađeni u domaćim brodogradilištima i uglavnom financirani jugoslavenskim izvorima kreditiranja. Da bi se bijeg iz jugoslavenskih upisnika brodova izbjegao otvorili smo domaće upisnike stranim brodovlasnicima u skladu sa »charter in« odnosno »charter back« aranžmanima, pod uvjetom da brodovi u tehničkom, upravnom, i komercijalnom pogledu ostanu u ingerenciji domaćih brogarskih organizacija. Organi savezne administracije vrlo realno primjenjuju mogućnosti predviđene odredbom čl. 175. ZPUP-a o upisu brodova inozemnih vlasnika u upisnike brodova SFRJ, pod pritiskom životne realnosti, jer bi inače razvoj brodarstva bio u cijelosti blokiran. Ne usuđujemo se postojeću praksu kritizirati, jer nismo uspjeli ponuditi brodarstvu nikakvo bolje rješenje.

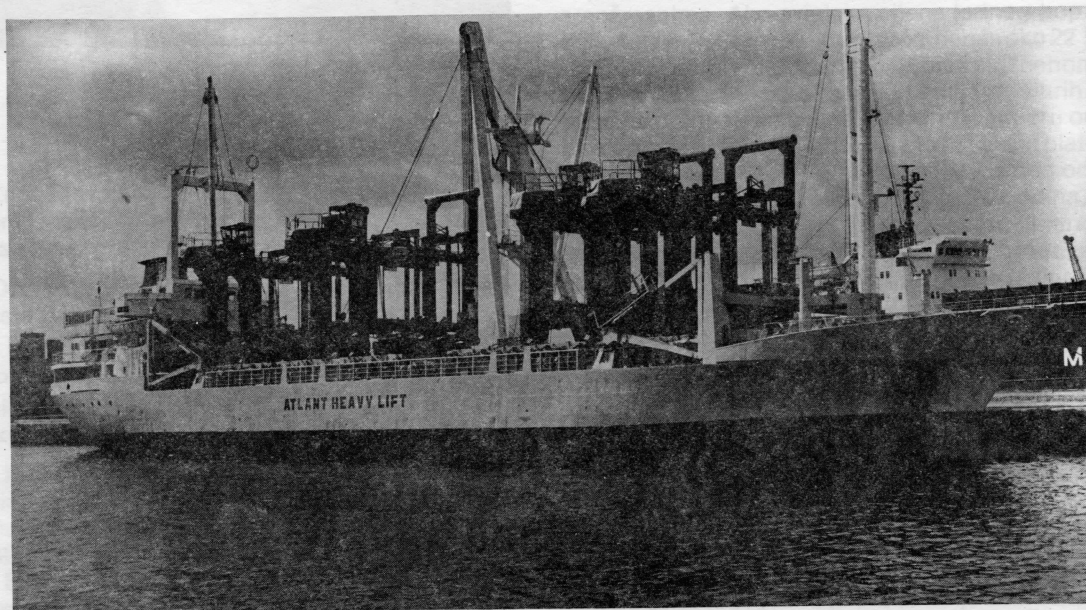
Vrlo ćemo se lako složiti da ovakvo stanje ne bi trebalo i dalje tolerirati. Postavlja se, međutim, pitanje kako i kuda krenuti da se stvari pomaknu s mrtve točke?

Pokušat ću iznijeti prijedloge koji mogu pomoći da se riješi dio teškoća i premoste postojeće zapreke u cilju vraćanja »domaćih brodova«, bar u skromnom opsegu, na navoze na istočnoj obali Jadrana.

1. Priznati brodogradnji izvozni režim broda i kad se isporučuje domaćoj brogarskoj organizaciji kao pretežnom izvozniku. Na ovom se zahtjevu inzistira već dva desetljeća, ali još uvijek, nažalost, bez uspjeha. Moramo istaknuti da u svim državama izvoznicima brodova, (uz ogradu da nam nisu poznati podaci za socijalističke zemlje istočne Evrope, ali istodobno s napomenom da u tom području ne postoji tržišna ekonomija, nego je još uvijek sve u sferi državnog vlasništva), sve olakšice, stimulacije i subvencije koje se odobravaju stranim naručiteljima, uživaju i državljani ili korporacije iste države. Štoviše, dodatnim posebnim olakšicama stimulira se gradnja brodova za državljane tih zemalja kad ih grade u vlastitim brodogradilištima, kao npr. u Nizozemskoj, Francuskoj, Španjolskoj, SR Njemčakoj, Velikoj Britaniji, a nadasve u Italiji, SAD-u i u Japanu. Dok se u Jugoslaviji domaći naručitelj broda ne izjednači sa inozemnim, postojat će diskriminacija koja pogađa podjednako i brodarstvo i brodogradnju, a i širu društvenu zajednicu.

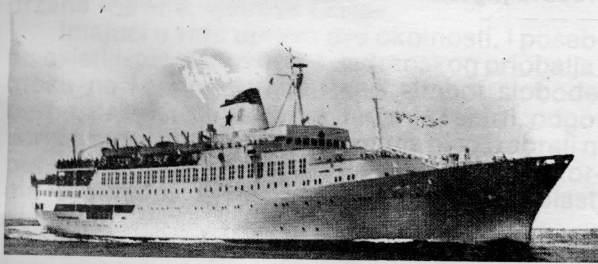
2. Potrebno je stvoriti niz pretpostavki za zadržavanje »domaćeg dinarskog broda« na repertoarskoj listi, čije ostvarenje još nije ni na vidiku, ali bi se eventualno moglo realizirati uz promjenu propisa Zakona o ukupnom prihodu radnih organizacija brodarstva i nekih drugih pratećih propisa. Korisno bi također bilo da se samoupravnim sporazumom, čije potpisivanje upravo predstoji, obuhvate i subjekti izvan SR Hrvatske.

3. Prihvatiti da se prilikom gradnje broda u domaćim brodogradilištima kao naručitelji-brodovlasnici javljaju zajedničke domaće radne organizacije brodarstva i inozemne tvrtke u određenom omjeru suvlasništva, time da se dinarskim sredstvima u što većoj mjeri prati razdoblje gradnje broda, uključujući tu i interkalane





kamate ili korekcije cijena za suzbijanje nepovoljnih učinaka inflatornih kretanja. Kreditirani dio cijene broda trebao bi, u omjeru suvlasništva inozemne tvrtke, u cijelosti uživati izvozni režim financiranja. Ova je solucija moguća i u okviru postojećeg pravnog sustava. Naime, odredba čl. 175. ZPUP-a, regulirajući pitanje upisa broda u jugoslavenski upisnik, izričito predviđa mogućnost upisa broda koji je u cijelosti ili »...djelomično...« u vlasništvu inozemne osobe. Prema tome, suvlasništvo nad brodom je već ugrađeno u naš pravni sustav. Problem je samo u tomu da se takvom konceptu prizna izvozni tretman u omjeru suvlasništva inozemnog subjekta u takvom brodu koji bi se gradio u domaćem brodogradilištu. Ne vidimo nikakvog razloga da se ne prihvati koegzistencija suvlasništva domaće pravne osobe inozemnog subjekta. Na cijenu broda, u skladu s omjerom suvlasništva kako se utvrdi ugovorom, trebalo bi primijeniti prateći režim gradnje brodova. Ne ulazeći ovom prilikom u problematiku carina, smatramo da je, na temelju sadašnjih pozitivnih zakonskih propisa, moguće usmjeriti omjer suvlasništva inozemne tvrtke u tokove financiranja gradnje brodova za izvoz, a u razmjeru suvlasništva domaće radne organizacije omogućiti korištenje pogodnosti koje su predviđene ranije spomenutim samoupravnim sporazumima o izgradnji flote u domaćim brodogradilištima.



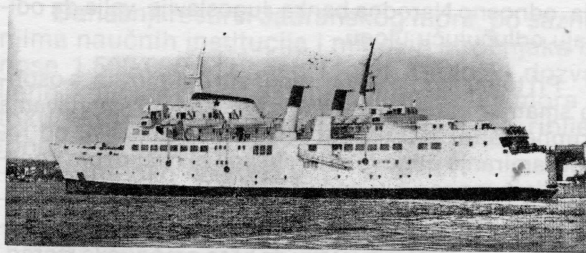
Pri tome želimo napomenuti da su sredstva amortizacije brodarskih organizacija izložene deprecijaciji zato što se ne mogu plasirati u gradnju brodova u domaćim brodogradilištima. Time bi se izbjegao »kamadni udar« dok bi se interkalarnе kamate mogle ugraditi u samu cijenu broda.

Prednost ovog modela u odnosu na brodove koje domaći brodari preko inozemnih tvrtki grade u domaćim brodogradilištima postiže se i time što se izbjegava potreba dodatnog zaduživanja u inozemstvu radi plaćanja tzv. »down payment-a«, jer su takva sredstva prečesto skupa i uživaju prioritet u otplati u odnosu na kredite dobivene iz domaćih izvora financiranja.

Ovaj prijedlog treba iznijeti na razmatranje i razradu JUBMES-u i radnoj grupi brodarstva i brodogradnje da ga pokušaju ugraditi u odgovarajući instrumentarij.

Dužni smo priznati da ovaj prijedlog, koji iznosimo kao alternativno rješenje u odnosu na prva dva prijedloga, predstavlja novinu, ali će i njegovi eventualni učinci još uvijek biti hibridnog karaktera. Sigurni smo, međutim, da bi realizacija takovih prijedloga bila ipak napredak u odnosu na anomalije postojećeg ekonomskog sustava u kojem, de facto, u ovome trenutku između brodarstva i brodogradnje nema mogućnosti za poslovno povezivanje. Sigurno je također da bi tu i samoupravni sporazumi koji trebaju uskoro biti potpisani, našli prostora za svoju sadržajnu primjenu.

Ne smijemo zaboraviti još jednu dodatnu činjenicu koja, promatrana s distance skoro jednog desetljeća, sve očitije zrači i opominje, a to je da su tzv. Piranski i Splitski sporazumi, i u svojoj okrnjenoj realizaciji, rezultirali značajnim brojem brodova visoke vrijednosti za domaće brodatere. Ti brodovi, uz stanovite žrtve privremene prirode, plove pod jugoslavenskom zastavom ostvarujući dobit pojedinim radnim organizacijama brodarstva. Ovom prilikom treba odati priznanje svim akterima i protagonistima koji su omogućili i pomogli da se ti sporazumi realiziraju.



4. Predlažemo pažljivo praćenje razvoja situacije u svijetu oko tzv. »swapping« aranžmana. Naime, postoji interes stranih vjerovničkih financijskih krugova da, iz dijela ukupnog deviznog duga SFRJ, prihvate ponudu »svježeg« inozemnog kapitala za otkup dijela svojih tražbina prema Jugoslaviji uz znatan popust. Taj »svježi« kapital spreman je vlastitim sredstvima pratiti gradnju broda u našim brodogradilištima za domaće brodatere. U toj konstrukciji obveza povrata »svježeg« kapitala teretila bi domaće brodatere-naručitelje novogradnji bez daljnjeg involviranja države i jugoslavenskih banaka. Raduje nas što možemo konstatirati da je kreditni potencijal naših brodarskih organizacija u inozemstvu, unatoč pojedinim izuzecima, još uvijek zadovoljavajući.

Ovaj koncept, koji je tek u inicijalnoj fazi razrade, omogućio bi slijedeće:

A. Vraćanjem dijela duga u dinarima SFRJ bi smanjila svoj ukupni devizni dug prema inozemstvu i to u protuvrijednosti sredstava koje bi strogo namjenski prenijela u korist brodograditelja za pokriće troškova gradnje novougovorenih brodova;

B. Brodogradnja bi uposlila svoje kapacitete prihvaćajući nove narudžbe po svjetskim cijenama time što bi »svježi« kapital omogućio nabavku reprovizija i opreme devizne provenijencije;

C. Jugoslavenski bi brodari, na osnovi prihvatljivih financijsko-kreditnih konstrukcija, naručivali brodove u domaćim brodogradilištima, i to po svjetskim cijenama, na temelju samostalnih obveza otplate duga novim vjerovnicima, a uz odgovarajuća vlastita obveznopravna i stvarnopravna jamstva. Dakle, bez daljnjeg sudjelovanja države, Narodne banke Jugoslavije i poslovnih banaka;

D. Država SFRJ trebala bi pokriti brodogradilištu, odnosno brodarskoj organizaciji koja naručuje brod, dinarsku vrijednost iz »discount-a«, tj. razliku između

nominalnih tražbina sadašnjih vjerovnika i iznosa »svježeg« kapitala u devizama, koji bi takvi novi vjerovnici stavili na raspolaganje, a za pokriće troškova gradnje i drugih nužnih troškova zatvaranja finansijske konstrukcije.

Ova se solucija nalazi tek u početnoj fazi ispitivanja, pa se u tu svrhu potrebno založiti na razini Federacije da se usaglasе stavovi i dade načelna suglasnost za ovakav koncept. Nakon toga valjalo bi prići razradi pojedinosti, uz sudjelovanje svih zainteresiranih sudionika, a ne isključujući ovdje ni JUBMES ni sredstva koja se izdvajaju na osnovi samoupravnih sporazuma. Želimo u ovom trenutku samo naglasiti da u inozemnim finansijskim krugovima postoji neposredni interes za uključivanje u realizaciju ovakvog projekta. I u ovom pogledu Federacija, odnosno Narodna banka Jugoslavije, valja da odigraju odlučujuću ulogu.

Pri tomu nas ne smije napuštati optimizam, a osobno smatram da je ovo jednostavniji način smanjivanja ukupne zaduženosti Jugoslavije u inozemstvu od reprogramiranja dugova, u dijelu koji bi ovakvom konstrukcijom mogao biti apsorbiran.

Ne potcjenjujući važnost i potrebu korijenitih promjena u postojećem sustavu da bi se omogućila izgradnja brodova za domaće brodare u našim brodogradilištima, u okviru prijedloga iznesenim pod 1. i 2., za koje, ponavljam, da nisu novine, podsjećamo da su snage

usmjerene u tom pravcu prilično umorne, poučene dosadašnjim iskustvima. Preporučujemo stoga da se sadašnje mogućnosti iskoriste u okviru nastojanja oko realizacije trećeg i četvrtog prijedloga, kojima bi se postigla dobrobit i za brodogradnju i za brodarstvo i za širu društvenu zajednicu. Time bi samoupravni sporazumi našli svoj puni i pravi smisao i kad se radi o brodovima koji bi se pretežno ili isključivo iskorištavali u međunarodnoj plovidbi. Još više obećava četvrti prijedlog kojim bi se smanjila i ukupna zaduženost Jugoslavije prema inozemstvu, ali ovaj se prijedlog može ostvariti samo uz sudjelovanje vanjskih čimbenika, te osobito Saveznog izvršnog vijeća i Narodne banke Jugoslavije.

Brodovi su, kao proizvodi kapitalne vrijednosti iz spektra cjelokupne jugoslavenske izvozne ponude, najprikladnije sredstvo za uključivanje u »swapping« aranžmane. Bez ustručavanja želim ustvrditi da bi prihvaćanje ovog modela za strane naručitelje uz izostavljanje domaćih brodara bila dodatna greška na štetu cijele društvene zajednice koju ne smijemo ponavljati.

Slažem se u potpunosti s porukom koju je inaugurirao Ing. Ivo Vrandečić, predsjednik Poslovnog odbora Jadranbroda, da brodogradnja ne može potonuti, ali uz dodatak da ni naša trgovačka mornarica *ne smije* potonuti. Omogućimo, stoga barem u granicama skućenog prostora koji nam u ovom trenutku ostaje na raspolaganju, da, uz krajnje napore i žrtve, vratimo dio brodova jugoslavenske flote na domaće »škerove«.

