

# Pomorsko tržište u funkciji globalnih privrednih kretanja

## Brodari i brodogradnja pred istim ciljem

UDK 380.123:629.123

Primjena suvremene tehnologije u trgovačkoj mornarici je ključna za njenu konkurentnost u budućnosti. Dakle, potrebno je usklađivanje razvoja kapaciteta u pomorskom saobraćaju radi što bolje valorizacije izvanrednog geografskog položaja naše zemlje, šireg komparativnog uključivanja u međunarodnu podjelu rada i udovoljenja potrebama transporta roba, spoljnotrgovinske razmjene i tranzita. Ovo su razlozi, koji pored ostalih, zahtijevaju tješnju suradnju i objedinjen razvoj naše brodogradnje i pomorskog brodarstva. Suradnja treba da doprinese i povećanju deviznog priliva, a smanjenju njegova odliva, efikasnosti našeg brodarstva, odnosno manjem korištenju inozemnih prevoznika uz bolji kvalitet usluga i jaču konkurentnost na svjetskom tržištu broskog prostora. Ova tematika bila je predmet i nedavne sjednice Izvršnog odbora Skupštine privredne komore Jugoslavije kroz razmatranje Zajedničkog programa razvoja proizvodnje izvoza brodova za razdoblje 1986 — 1990. godine. Prema ovom programu, znatno bržim povećanjem kapaciteta, krajem decenije naša trgovačka flota trebala bi dostići od 5 do 6 milijuna tona nosivosti. Znatno dio tog programa, odnosno 52 broda, treba da se realizira na domaćim navozima. Zajednički program, međutim, predviđa i nabavku 78 polovnih brodova sa konvertibilnog područja u zamjenu za naše dotrajale brodove, kao i 18 novogradnji po osnovu robne razmjene, prema međudržavnim sporazumima, i 5 koji će se kupiti na konvertibilnom području, za koju svrhu treba precizirati konstrukciju financija na koji način će se ovo realizirati. S mjerama modernizacije treba požuriti jer svako odugovlačenje odgađa ostvarivanje devizne zarade, a ona se, prema analizi Saveznog komiteta za saobraćaj, u pomorskom prometu godišnje treba povećati za oko 200 milijuna dolara.

Usljed spore obnove svojih kapaciteta, naša trgovačka flota je za 13 godina sišla sa 20. na 30. mjesto svjetske pomorske ljestvice. U surovoj konkurenciji jugoslavenski brodari sve teže izdržavaju utrku, iako naši brodovi u prisutnoj dugogodišnjoj krizi nijesu bili besposleni, što nije uspijevalo ni daleko snažnijim trgovačkim flotama. Morski brodovi pod domaćom zastavom stari su u prosjeku 17,4 godine, što je znatno iznad svjetskog prosjeka, a taj trend se i dalje nastavlja.

Prema podacima Lloyd's Register of Shipping iz Londona za 1986. godinu, naša brodo-

gradnja je izbila na visoko treće mjesto u svijetu, dok naša trgovačka mornarica i dalje drži trideseto mjesto, pritiješnjena između svjetske krize, mnogih poslovnih barijera i slabe reproduktivne sposobnosti. Kaska se na mjestu jer reproduktivna sposobnost jugoslavenskih brodara nije takva da bi se mogli upuštati u intenzivniji razvoj i modernizaciju flote.

Posljednjih godina, uz manji broj novogradnji, flota se »podmlađuje« nabavkom boljih poslovnih brodova na svjetskom tržištu. Zbog toga i starosna dob naše trgovačke flote neodložno traži nove brodove. Ispod 5 godina starosti imamo 13,9 posto brodovlja, od 6 do 10 godina 28 posto, od 11 do 15 godina 19,8 posto, od 16 do 20 godina 22 posto. Imamo i znatan broj brodova čak i preko 25 godina starosti.

Da li će naša trgovačka flota krajem ove decenije dostići snagu od 5 do 6 milijuna tona nosivosti i time biti ojačana u konkurentskoj borbi na međunarodnom tržištu broskog prostora, u velikoj mjeri zavisi i od toga, koliko će za njene potrebe u tekućem srednjoročju raditi domaći navozi. Gradnjom brodova u domaćim brodogradilištima uštedjelo bi se, procjenjuje se, preko milijardu dolara, a to je cifra koja zaslužuje i nije za potcjenjivanje.

Suvremeni brodovi postižu veći stepen iskorištenosti kapaciteta i obrt prema toni nosivosti, što opet znači velike uštede u gorivu, manji broj posade, a samim tim i povećanje konkurentnosti. Računice su pokazale, da bi gradnjom brodova za domaću flotu na domaćim navozima naše brodarstvo uštedjelo znatna dolarska sredstva, mada su ukupni efekti za društvo u cjelini daleko iznad ovoga, imajući u vidu i činjenicu da dugoročno zadržava sredstva visoke vrijednosti, koja se prodajom odnosno sticajem jednokratne koristi zauvijek otuđuju. Pogotovo što bi i nakon najdužeg mogućeg perioda eksploatacije, koji omogućava 5 — 6 puta veći devizni prihod nego sam čin prodaje, ostali opet kao vrijednost u starom željezu, za daljnju reprodukciju. Naravno da ima i drugih koristi, kao što je smanjenje deviznog odliva, pošto bi se više domaće robe prevozilo sopstvenom flotom, nego stranom, pored ostalog. Nasuprot tome, odliv deviza za nabavku brodova u inozemstvu zadržao bi se i usmjerio za nabavku neophodnog materijala i opreme, repromaterijala, za njenu proizvodnju. Ne može se izbjeći a da se ne pomene da su dvije oblasti, brodogradnja i brodarstvo, prirodno usmjerene jedna na drugu, a da su se preko

20 godina razvijale u uvjetima razjedinjenih interesa i klimi, iz koje godinama sa naših navoza nije mogao izaći niti jedan brod za domaće brodarkare. Takozvani »Piranski sporazum« uvjetovao je bio izvjesno manje oživljavanje ovih odnosa, pa je u razdoblju 1977 — 1980. godine izgrađeno 17 brodova, isključivo za pomorsko brodarstvo SR Hrvatske. Suradnja je nastavljena i nakon tkzv. »Splitskog sporazuma« 1981 — 1985. godine za slijedećih 19 brodova, ali sve to ukupno nije predstavljalo ni 30 odsto predviđenog programa. Razlog je u već poznatom problemu nemogućnosti prebrođavanja razlike između visokih domaćih i izvoznih cijena brodova.

Najnoviji samoupravni sporazum, koji je prihvatilo 16 radnih organizacija brodara, 17 članica Poslovne zajednice brodogradnje »Jadranski brod« i 40 radnih organizacija prateće industrije, proizvod je shvatanja, da je korisnije šire zajedničko učesće u dugoročnom izvozu usluga, nego jednokratnom prodajom proizvoda.

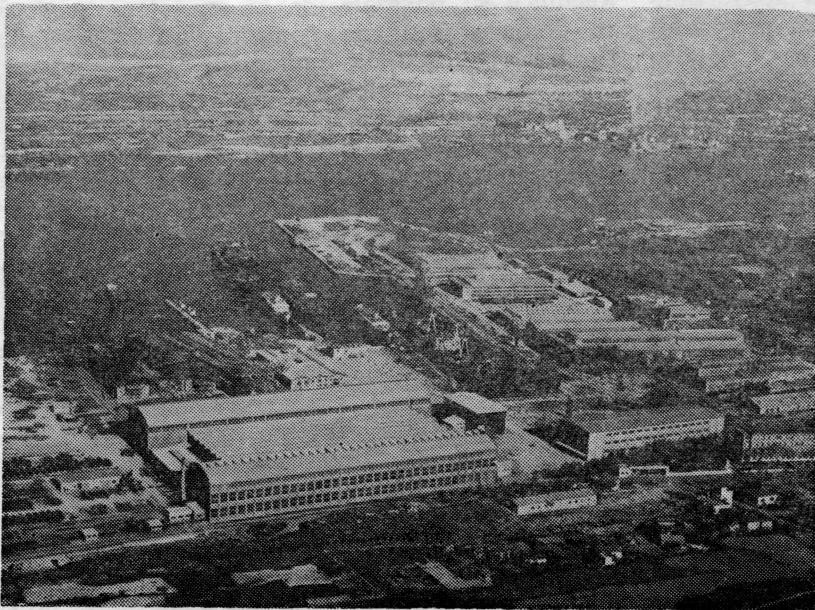
Jugoslavenski zajednički program proizvodnje i izvoza brodova predviđa da se do 1990. godine na našim navozima izgradi 142 broda. Izvozu je namijenjeno 90, od kojih će 60 brodova biti prodato na konvertibilnom tržištu. Vrijednost brodova je oko 2 milijarde dolara, a program proizvodnje i izvoza službeno je prihvaćen u Privrednoj komori Jugoslavije.

Sredina februara 1987. godine može se označiti kao početak izvjesnog oživljavanja tržišta pomorskih prevoza nakon dugotrajne depresije koja traje od konca 1981. godine. Dugo krizno stanje je doprinijelo znatnim promjenama u brodograđevnoj industriji, počev od globalnih trendova pa dalje u smislu izmjene strukture tržišta, vlasništva, porasta flote pod »zastavom pogodnosti«, izmjenom tehnologije i organizacije poslovanja, načina financiranja itd. Niz je različitih razloga koji su utjecali na ovakva stanja, a najviše taj, što je svjetska privreda u posljed-

njoj dekadi doživjela značajne promjene, bilo da se radi o njenom rastu, velikom dugovanju dijela zemalja, podjelama, brzom izmjeni tehnologije i slično. Kako je pomorsko tržište u funkciji slobodnih privrednih kretanja, za posljedicu smatrali stalan višak tonaže. Postojanje viška tonaže značilo je stalan poremećaj i neravnotežu u ponudi i potražnji broskog prostora, čiji su krajnji rezultat bile veoma niske vozarine. A nizak prihod od vozarina, odnosno njihovo drastično smanjenje, imale su za posljedicu bankrot niza poznatih pomorskih kompanija, kao i velik broj brodova na mrtvom vezu, u raspremi, koje su se ranije bile upustile u previše optimističke prognoze razvoja, poručivanjem većeg broja brodova, tako da su depresivne vozarine jedva s vremenom na vrijeme pokrivalle operativne troškove broda. Takva situacija i nemilosrdna konkurencija nijesu birale sredstva, ali je borba za dobijanje tereta istakla neke prednosti, tj. dobro su poslovale one kompanije koje su imale suvremene plovne jedinice, specijalizirane za prevoz određenih tereta, koje su uz to bile i opremljene suvremenom tehnologijom za prekrcaj tereta. Adaptacija na »ekonomiju opstanka« išla je u prvom redu ka smanjenju svih troškova i izdataka.

Nekoliko zemalja tokom protekle dekade utvrdile su vlastite istraživačke programe čiji rezultati već plove po moru. Najistaknutiji su zapadnonjemački »Ship of the Future«, japanski »The Rationalised Ship«, i norveški »Ship Operation of the Future«. U posljednje dvije godine sagrađeni su brodovi po ovim programima, a svaki od njih odražava nacionalna dostignuća u pomorskoj industriji. Velika Britanija je 1984. godine započela sa izradom projekta »The Efficient Ship« koji nije još završen.

Ilustracije radi, u zapadnonjemački projekat, koji se radi pod vladinim pokroviteljstvom, uključuen je veliki broj organizacija (brodovlasnici,



*Navozi brodogradilišta u Splitu. Da li će ovi navozi u tekućem srednjoročju graditi brodove za domaće brodarkare 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 broskog prostora.*

tehnički instituti, brodogradilišta, proizvođači opreme i dr.). Osnovni cilj ovog pokreta je smanjenje broja posade korištenjem nove tehnologije i automatizacije. Rezultati programa korišteni su kod gradnje tri kontejnerska broda u 1985. godini u brodogradilištu HDW-Hamburg, tipa »Norasia«, koji obuhvataju oko 60 odsto performansi iz programa i umjesto 12 imaju 16 članova posade.

Norveški program broda budućnosti, započeo 1981., pretežno se odnosi na metode eksploatacije i upravljanja brodom i sastoji se od pet dijelova: zdravlje i čovjekova okolina (socijalni i zdravstveni tretman pomoraca); održavanje broda i potrošnja goriva; broj članova posade; automatizacija, instrumenti, komunikacija, administracija, upravljanje, obrazovanje i obuka. Ovaj program je u završnoj fazi i po njemu se već gradi nekoliko brodova.

Japanski projekt, prvenstveno podstaknut od brodovlasnika, zbog rastućih troškova poslovanja, posebno za posadu, još nije završen, a već je u 1984. najavljen novi »The Intelligent Ship Project«, po cijeni od 100 milijuna dolara, čija se primjena očekuje u narednom vijeku.

Svjetska trgovačka flota imala je u 1985. godini 75.266 brodova sa 404,9 milijuna tona nosivosti. Posmatrajući pokazatelje o snazi svjetske trgovačke mornarice, uočava se podatak, da je flota stalno rasla osim u dva razdoblja, odnosno od 1932. do 1935. i od 1983. do današnjih dana. Dakle, oba razdoblja obuhvataju svjetske ekonomske krize.

Da je 1986. godina bila zaista krizna godina svjetske brodogradnje govori i podatak o dovršenim brodovima. Prošle, 1986. godine, isporučena su 1634 broda sa ukupnom nosivošću 16,844.909 tona, što je za 330 brodova i 1,311.617 tona nosivosti manje nego u prethodnoj 1985. godini.

Jugoslavenski brodari su 1986. poslovnu godinu završili sa osjetno manjom akumulacijom, ali bez gubitaka i s deviznim prihodom od 732 milijuna dolara, odnosno sa neto deviznim prilivom od 197 milijuna dolara, što je postignuto flotom od 294 brodova sa 4 milijuna tona nosivosti. Ovo su službeni podaci Lloyd's Registera of Shipping koji je evidentirao brodove koji plove pod jugoslavenskom zastavom. Međutim, imamo i nekoliko desetina brodova koji plove pod panamskom, liberijskom, malteškom i drugim zastavama. Naime, u potrazi za boljim uvjetima privređivanja i jugoslavenski su se brodari okrenuli za već uhodanom praksom u svijetu transporta, odnosno formiranjem strane kompanije sa sjedištem u nekoj od država koje imaju tzv. pomorsku »slobodnu zastavu«, zastavu pogodnosti (Liberija, Panama), a odnos se regulira ugovorom o najmu broda, pa se devizna zarada knjiži u korist naših brodara.

Akumulativna sposobnost naše flote je sve manja. Pooštreni su uvjeti kreditiranja, dok prosječna starost naše trgovačke flote od 17,7 godina najozbiljnije traži brzu obnovu, jer ćemo inače izgubiti korak. Predugo traju usklađivanja

o uslovima gradnje brodova na domaćim navozima, a neriješeni su i izvori njenog financiranja. Flotu treba obnavljati znatno bržim tempom i naći ključ financiranja, te postepeno prevladati izrazito staru dobru strukturu naše flote.

»Ako cijenu pomorskog prevoza koja se formira na svjetskom pomorskom tržištu i na koju mi ne možemo utjecati, istakao je nedavno Nikola Gril, generalni direktor Atlantske plovidbe Dubrovnik, u 1984. godini označimo sa indeksom 100, onda je indeks u 1985. godini iznosio 89, a u prva dva mjeseca 1987. godine 87, što znači, da smo mi naš pomorski prijevoz u protekle dvije i pol godine prodavali, izraženo u američkim dolarima, za oko 15 posto jeftinije. Istovremeno, vrijednost američkog dolara u odnosu na dinar u 1985. godini prosječno je porasla za 72, a u 1986. godini za 42 posto. Kada te brojke uporedimo sa stopom inflacije koja je u 1985. godini službeno iznosila oko 85 posto, u 1986. godini oko 95 posto, jasno je kako mi dohodno prolazimo kada je riječ o izvozu pomorskih usluga.«<sup>1</sup>

Jedan od vodećih pomorskih stručnjaka, James Woods, potpredsjednik američke kompanije Trans Freight Line, izrekao je na pomorskoj konferenciji nedavno održanoj pod pokroviteljstvom lučkih vlasti države Massachusetts, u Bostonu, slijedeću istinu: »Postoji mit da je pomorsko brodarstvo ciklična industrija i da će jednog dana sve doći na svoje mjesto. Međutim, mi osjećamo da je taj mit uzdrman. Ta se industrija stalno mijenja.«<sup>2</sup> Ovoj tvrdnji moglo bi se dodati da je pomorsko brodarstvo bilo uvijek podložno stalnoj promjeni, a ono što sadašnju fazu zbivanja u tom sektoru čini zbunjujućom i skupom za stare vrijednosti jeste brzina i veličina tehnoloških promjena.

Ljudi koji su život posvetili pomorskom brodarstvu prisjetit će se godina kada su se operacije činile mirnijim i stabilnijim, kada su teretni brodovi plovili po točno dogovorenom voznom redu od luke do luke, kod kuće i u prekomorskoj plovidbi. Bilo je i ekonomskih ciklusa koji su dizali ili spuštali vozarine, ali način pomorskog života doimao se neizmjenjnim. Ipak, oduvijek su postojali zahtjevi za brže i suvremenije brodove, za bolji i brži prekrcaj roba u lukama, za efikasniji prevoz i dostavu roba od pošiljaoca do primaoca, jer svi ti zahtjevi, uz neznatna odstupanja, tražili su se i od starih sistema.

Ilustracije radi, u proteklim godinama brodari su gradili nove brodove uočavajući već i pri samom činu primopredaje da su premaleni ili preveliki, prebrzi ili prespori. Luke su istovremeno gradile nove lučke terminale da bi odmah po njihovom završetku uvidjele da su pretovarni uređaji zastarjeli ili neadekvatni.

Danas je doba stalnih promjena u pomorskom brodarstvu, razvoju luka i kombiniranom transportu roba. Ključne promjene u tom sektoru su stvaranje »Joint Venture« poduzeća i uvođenjem kombiniranih pomorskih linija s ciljem da plovidba postane racionalnija, to jest, da

se snize troškovi na minimum i izbjegne »prazan hod«.

Domaćem brodarstvu treba pomoći odgovarajućim sistemskim mjerama i rješenjima i omogućiti mu uspješan, dinamičan i brz razvoj, jer to je uostalom i imperativ vremena. Zemlja smo priznate pomorske orijentacije s velikom pomorskom tradicijom, što treba imati u vidu. Dakle, treba omogućiti gradnju brodova za domaću trgovačku flotu na domaćim navozima, jer je korist od toga višestruka, što je do sada u više navrata apostrofirano i dokumentirano istaknuto.

Sada je potez na nama da se to i realizira. Vrijeme ne čeka.

#### BILJEŠKE:

<sup>1</sup> Izvor: Privredni vjesnik, Zagreb, 20. travnja 1987, str. 5)

<sup>2</sup> Izvor: Privredni vjesnik, Zagreb, 30. 03. 1987, str. 21)

#### LITERATURA:

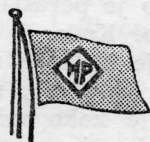
— Privredni vjesnik, Zagreb, 1987.

— Privredni pregled, Beograd, 1987.

— Financial Times, April 28, 1987.

— Kanematsu-Gosho Ltd., Annual Report, 1985.

— Seatrade Week, Vol. VI, Number 7, New York, February 1987.



# MEDITERANSKA PLOVIDBA KORČULA

DIREKCIJA — KORČULA

Telegram: Mediteranska Korčula

Telex: 27528 YU MEDKOR

Telefoni: centrala 711-154

711-155

711-156

711-157

711-083

**RASPOLAŽE SPECIJALNIM BRODOVIMA HLADNJAČAMA ZA PREVOZ**

**LAKO POKVARLJIVIH TERETA PO SVIM MORIMA SVIJETA,**

**ODRŽAVA REDOVITU LINIJU JADRAN — SJEVERNA I ZAPADNA  
AFRIKA, ŠPANJOLSKA I KANARSKI OTOCI,**

**SUVREMENIM TRAJEKTOM ODRŽAVA VEZU KORČULA — KOPNO,**

