

Aktualna kretanja u svjetskoj privredi i njihov refleks na tržište broskog prostora i brodogradnje

UDK 339:656.61 + 629.12

SAŽETAK:

Rad je podijeljen u tri dijela. Od kratkog pregleda privredne situacije u svijetu, preko vanjskotrgovinske razmjene s osvrtom na pomorsko brodarstvo, autor zaključuje ovaj rad s prikazom utjecaja recesije na brodarstvo i brodogradnju ilustrirajući svoje izlaganje statističkim pokazateljima.

— o —

1) Kratak pregled privredne situacije u svijetu

U razdoblju posljednjih dvanaest do trinaest godina u međunarodnim ekonomskim odnosima stvorene su nevjerovatne pukotine i nesrazmjer u razvoju. Odnos između najrazvijenijih zemalja (Japan, Zapadna Evropa, SAD sa Kanadom i Australija sa N. Zelandom) i zemalja u razvoju do te mjere je poremećen da prijeti slom međunarodnom financijskom sistemu.

U 1970. godini ukupni dugovi svih zemalja u svijetu međunarodnim bankama iznosio je 100 mlrd SAD\$. Krajem 1982. godine ti dugovi su iznosili 500 mlrd SAD\$. Početkom 1983. godine samo dugovi zemalja u razvoju i zemalja SEV-a iznosili su više od 800 mlrd\$.¹

Gro zaduženja čine obaveze prema zemljama OECD-a oko 76%, institucijama Svjetske banke 12%, zemljama SEV-a 3%, OPEC-a 5% i prema ostalim zemljama 4%.

Godine 1974. postojale su samo tri zemlje u statusu neurednih platiša, 1981. taj broj se povećao na 26 zemalja koje nisu mogle udovoljiti obavezama vezanih za otplatu anuiteta. U siječnju mjesecu 1983. bilo je čak 40 zemalja u svijetu koje nisu mogle udovoljiti ovim obavezama ili su ih udovoljavale sa velikim teškoćama i nacionalnim traumama koje nisu imale samo ekonomsko nego socijalno i političko obilježje. U najtežoj situaciji bez dvojbe nalazi se Zambija, Argentina, Meksiko, Izrael, Bolivija, Brazil, Venezuela, Poljska, Njemačka DR i druge, čiji je udio obaveza na osnovi otplate dugova u 1983. godini znatno veći ili ravan ukupnom prilivu izvoza roba. (Vidi: Tablica br. 1)

Postavlja se pitanje kako je mogla svjetska privreda i zemlje posebno nerazvijene i one u razvoju doći u takvu situaciju.

Razloge valja potražiti u svim protivrječnostima međunarodnog ekonomskog poretka stvorenog nakon drugog svjetskog rata u kojem su iz-

Tablica br. 1
Rang lista najvećih dužnika u svijetu
(mlrd SAD \$)

Zemlja	Dug 1982.	Otplata anuiteta 1983.	Otplata u prihodu od izvoza (u%)
1. Brazil	87,0	30,8	117
2. Meksiko	80,1	43,1	126
3. Argentina	43,0	18,4	153
4. J. Koreja	36,0	15,7	49
5. Venezuela	28,0	19,9	101
6. Izrael	26,7	15,2	126
7. Poljska	26,0	7,8	94
8. SSSR	23,0	12,2	25
9. Egipat	19,2	6,0	46
10. Jugoslavija	19,0	6,0	41
11. Filipini	16,6	7,0	79
12. Njemačka DR	14,0	6,3	83
13. Peru	11,5	3,9	79
14. Rumunjska	9,9	5,5	61
15. Nigerija	9,3	4,9	28
16. Mađarska	7,0	3,5	55
17. Zair	5,1	1,2	83
18. Zambija	4,5	2,0	195
19. Bolivija	3,1	1,0	118

razitu premoć imale najrazvijenije zemlje zapada. One su raspolagale i danas raspolažu s najrazvijenijim proizvodnim snagama, raspolažu s najvećim dijelom svjetskog nacionalnog dohotka, s najrazvijenijom znanostu i najsuvremenijim tehnološkim postupcima u proizvodnim procesima. Nerazvijene zemlje i zemlje u razvoju ostale su u sjeni takvih razvojnih tokova, na periferiji iole značajnijih pojava progresa. Te zemlje su bile i ostale jedino u funkciji kvalitetnih izvora resursa na kojima zapravo počiva razvojna ekspanzija najrazvijenijih zemalja.

Tako i posljednja kriza i strah od kolapsa međunarodnog financijskog sistema zapravo ne počinje prvim velikim poskupljenjem sirove nafte 1973. nego vuče korijenje iz daleko ranijih razdoblja inauguriranih neravnopravnih ekonomskih odnosa. Sedamdesetih godina došlo je samo do iz-

¹ Procjene ukupnih dugova zemalja u razvoju su različite. Prema izvještaju MMF oni su iznosili 612 mlrd \$, Dr Ivo Dvornik u svom članku: »Zaduživanja i reprogramiranje vanjskih dugova zemalja u razvoju«, Glasnik »Jugobanke«, Split, br. 1-2/1983. navodi dug od 650 mlrd \$, dok prema procjenama MORGAN QUARANTY TRUSTA dug ZUR-a iznosio je oko 790 mlrd \$.

Po svojoj prilici nisu diskutabilne veličine srednjoročnih i dugoročnih dugova nego različite procjene kratkoročnih zaduženja. Čini se međutim da su najrealnije one ocjene prema kojima ukupni dugovi, sežu do 800 mlrd \$, od čega 79% otpada na srednjoročne i dugoročne i 21% na kratkoročne dugove.

ražaja odnosno nagovještaja ekonomskih, socijalnih i političkih posljedica postojećih odnosa između razvijenog sjevera i nerazvijenog juga.

Svjetska proizvodnja i trgovina nafte u godinama poslije drugog svjetskog rata bila je pod kontrolom kartela sedam najvećih multinacionalnih kompanija zapadnih zemalja, koji je cijene nafte držao od 1960-1970. na približnoj razini od oko 1,80% po barelu.

Politika niskih cijena nafte i naftinih derivata u razdoblju do 1973. godine svesrdno podržavana od razvijenih zemalja, dovela je do radikalnih promjena u privrednoj strukturi razvijenih zemalja. Na osnovi jeftine sirove nafte izgrađeni su brojni i snažni rafinerijski kapaciteti, bujao je razvoj kemijske i petrokemijske industrije, poljoprivredne proizvodnje, potrošnje, brodograđevne industrije, tankerske trgovačke flote, prostorno širenje primorskih gradova, razvoj luka sa svim privrednim sadržajima i sl. Udio nafte u ukupnoj energetske bilanci razvijenih zemalja u 1973. godini kretao se od 47% do preko 76% (SAD 47,2%, EEZ 59,5% i Japanu 76,4%)² Očito je da su ostali energetske izvori bili zastupljeni u ukupnoj potrošnji sa znatno manjim količinama (ugljen, atomska energija, solarna energija, geotermalna, energija, plime i oseke, vjetrova i sl.). Njihovo korištenje zahtijevalo je znatno veća ulaganja u izgradnju eksploatacionih kapaciteta, ali i u daljnjem istraživanju u odnosu na izdatke u nabavkama sirove nafte.

Promjene su nastupile 70-ih godina kada su zemlje članice OPEC-a³ pregovorima sa sedam multinacionalnih kompanija u Teheranu i Tripoliju ishodile znatno veće ustupke tih kompanija u pogledu plaćanja taksa i kontrole poslovanja. Iza toga je slijedio povećani udio zemalja OPEC-a u profitima kompanija koje su eksploatirale naftu, zatim je došlo do djelomične ili potpune nacionalizacije. Time su zemlje proizvođači nafte postale apsolutni gospodari proizvodne sfere i prvi put su došli u poziciju određivanja cijena nafte. Cijene sirovoj nafte su povećane u siječnju 1972. i travnju 1973. godine za 8,49% odnosno 5,7%. Tada je došlo do embarga izvoza nafte u SAD i Nizozemsku uslijed izraelsko-egipatskog rata u listopadu 1973. Istodobno su povećane tzv. referentne cijene po kojoj se određivala taksa vlada od 3,01\$ po barelu u listopadu 1973. na 11,65\$ po barelu do 1. siječnja 1974. godine.⁴

To su razlozi izvjesnim poremećajima u privredi razvijenih zemalja. Došlo je do osjetnijeg smanjenja potražnje u automobilske industriji, primjenjivane su mjere štednje u industriji, poljoprivredi, saobraćajnom sistemu, zatim nastupajuće razdoblje recesije 1974. i 1975. utjecalo je sa svoje strane na usporavanje energetske potrošnje.

Cijene nafte su se i dalje povećavale i to od 11,65% po barelu u siječnju 1974. na 14,5% krajem 1978. godine, na 23,5% po barelu sredinom 1979. godine.⁵ U ovoj godini došlo je do povećanja cijena u još dva navrata na 28 i 35\$ po barelu.⁶ Na slobodnom tržištu u Rotterdamu

cijene nafte su sezale i do 42\$ po barelu. Upravo nakon drugog velikog poskupljenja sirove nafte održana su četiri sastanka različitih međunarodnih organizacija posvećenih isključivo problematici nafte i reperkusijama povećanih cijena. To su: Međunarodna agencija za energiju u čijem sastavu se nalaze najrazvijenije zemlje. OECD-a i Savjet šefova država ili predsjednika vlada zemalja u Tokiju. Taj posljednji susret u Tokiju bio je najvažniji, jer je zaključeno da SAD, EEZ-a, Japan i Kanada zadrže uvoz nafte do 1985. godine na razini uvoza 1978., odnosno SAD na razini uvoza u 1979. godini.⁷

Neovisno od toga koliko su razvijene zemlje poštivale dogovor o uvoznom embargu, one su u tom razdoblju raspolagale rezervom od oko 700 mln t⁸ i s izvjesnim restrikcijama u potrošnji direktno utjecali na tržište nafte odnosno njihove cijene. Ponuda je sada bila znatno veća od potražnje, što je utjecalo i na snižavanje cijene nafte na 29\$ po barelu u drugoj polovini 1983. godine.

Zemlje OPEC-a i one van ove grupacije gradile su svoju razvojnu strategiju na prilivu od izvoza nafte po uvećanim cijenama. Neke od njih su akumulirale golema sredstva, znatno veća nego što su mogle uložiti u najgrandioznije projekte vlastitog razvoja.

S druge strane zemlje u razvoju koje ne posjeduju naftu našle su se u teškoćama plaćajući sve veću cijenu sirove nafte.

Objekti skupine zemalja pribjegle su rješenju ovog problema na sebi svojstven način. Naftne velesile ulagale su višak kapitala u najveće svjetske banke a one su taj kapital plasirale u vidu kredita onima kojima je bio neophodan za uvoz nafte, zatim za uvoz suvremene opreme namijenjene modernizaciji nacionalne privrede (npr. zemlje SEV-a).

Drugi veliki izvor dolara koji se našao u kreditnim tokovima bio je deficit platne bilance SAD. Ova zemlja je znatno većim uvozom od izvoza ostavljala u svijetu velike količine dolara.

Sve velike svjetske banke nudile su kredite zarađujući velika sredstva na osnovi provizija i ekstraprovizija (npr. 1 mlrd \$ zajma donosila je proviziju od 0,125% što je u apsolutnim veličinama iznosilo 1,25 mln \$). Banke su računale da nema nikakve opasnosti za vraćanje kredita (Meksiko posjeduje naftu, Argentina stoku, Brazil pšenicu i kafu, Zair bakar, Jugoslavija najveću stopu privrednog rasta itd.).

² Foreign Policy, No. 17, Winter 1974/75, p. 168.

³ Osnovane 1960. godine

⁴ A. Rustow i J. F. Mungo: OPEC, Success and Prospects, New York University Press, 1976, P. 10-24

⁵ Djordje Pribičević: Energetska kriza i njezine ekonomsko-političke posljedice, »Naše teme«, br. 9/1979. str. 1539-1540.

⁶ Vidi: International Financial statistics, Washington 1982. p. 80-81. i Šime Pogorilić: Međunarodni ekonomski odnosi, energetska kriza i njen utjecaj na privredu SFRJ, »Pogledi«, br. 3/1980. str. 191.

⁷ Đorđe Pribičević, op. cit. str. 1540

⁸ Šime Pogorilić, op. cit. str. 129

Što se tiče zemalja zajmoprimaoca njihovi razlozi su izgledali još uvjerljiviji. U opasnosti je bila njihova predviđena dinamika privrednog rasta zbog povećanja cijena nafte i zajmovi su se pravdali tom nužnošću.

Postoje u svijetu stručnjaci koji su zemlje — zajmotražioce klasificirali u nekoliko skupina i to: realne, nestrpljive, nerazumne i sulude. U posljednju skupinu svakako spadaju Liberija koja je uzela kredit da bi organizirala Samit Organizacije afričkog jedinstva, zatim Zair u kome su političari sredstva iz kredita prebacivali na tajne račune u Švicarsku i Centralna Afrička Republika koja je uzela kredit od 50 mln dolara za krunisanje Cara Bokasa.

Neovisno o broju suludih zajmotražioaca banke su računale da se svi krediti dani na rok od pet godina moraju isplatiti, jer je stopa rasta privrede tih zemalja iznosila prosječno od 4 — 5% godišnje.

Nakon drugog povećanja cijena nafte, koje je OPEC objavio krajem 1978. i uvođenja restrikcija i štednje sa strane SAD u 1979. dobiva se sada umjesto jeftinog znatno skuplji dolar. Ta dva elementa dovela su do poskupljenja kredita koje je valjalo vraćati.

Članice OPEC-a čiji se golemi kapital našao u svjetskim kreditnim tokovima ipak su umjetno proglašene bogatim zemljama. Naime, akumulirani kapital od izvoza nafte po uvećanim cijenama ubrzo se počeo topiti, jer je njihova privredna struktura u velikoj uveznoj ovisnosti iz razvijenih zemalja. Te zemlje uvoze oko 85% potreba u industrijskoj opremi, 89% proizvoda kemijske industrije, oko 64% proizvoda široke potrošnje⁹ ovisnost o znanosti i tehnologiji i sl.

U 1974. godini sve zemlje OPEC-a imale su platni suficit od 57 mlrd \$, 1975. suficit se smanjio na 25 mlrd \$, a u 1978. on je iznosio svega 6 mlrd \$. Neke od njih bilježile su deficit još od 1976. kao što su: Gabon, Alžir, Indonezija, Ekvador, Nigerija, zatim gubici Iraka i Irana izazvani međusobnim ratnim sukobima. Slične traume preživljavale su i ostale zemlje koje nisu članice OPEC-a kao Meksiko koji je svoju razvojnu strategiju gradió na prihodima iz izvoza nafte. Ta zemlja je računala na prihod od 20 mlrd \$ godišnje i ušla u golema investiciona ulaganja. Dugovi su se povećavali a prihodi su se smanjili na svega 8 mlrd \$ uslijed smanjenja cijene nafte i povećanih cijena uvozne opreme i ostalih roba.

Sljedeći korak u produbljenju krize, daljnjem osiromašenju nerazvijenih i zemalja u razvoju i sve dublje poniranje u dugove, zasniva se na odbijanju integralnog programa stabilizacije cijena sirovina od strane razvijenih zemalja.

Naime, mehanizam formiranja odnosa u razmjeni između industrijski razvijenih zemalja i zemalja u razvoju koje proizvode sirovine pojavljivao se na klasičan način. Svako povećanje cijena sirovina ugrađuje se u povećanje izvoznih cijena industrijskih proizvoda. Kada cijene sirovina padaju, cijene industrijskih proizvoda

ostaju iste s tim što se sada pojavljuje razlika u korist proizvođača industrijskih proizvoda.

U posljednjih nekoliko godina pad cijena primarnih sirovina u zemljama u razvoju kretao se od 30—40%. To je najveći pad cijena u posljednjih tri decenija. One su često sezale do ispod razine cijene koštanja. Npr. cijena šećera pala je od 495 SAD \$ na 120 \$ po toni, bakra od 95 na 69 centi za funtu (0,453 kg) cijene kakao pale su po peti put uzastopno. Pšenica se prodavala u 1982. na razini cijena iz 1979. Goveđe meso i kukuruz bilo je najjeftinije od 1978. Cijene soje i ribljeg brašna u 1982. godini su bile smanjene petu godinu za redom, dok su cijene vune, pamuka, bakra i kositra smanjivane četvrtu godinu za redom.

Glavni izvozni artikli Zambije, bakar i kobalt, čine 98% ukupnog izvoza ove zemlje. Cijena 1 libre (0,453 kg) pala je od 1,40 \$ na 69 centi u 1982. godini. U Tanzaniji je trebalo za kupnju jednog kamiona od 7 tona u 1980. godini povećati proizvodnju pamuka i kafe za 4 puta, duhana za 10 puta u odnosu na 1975. godinu.¹⁰

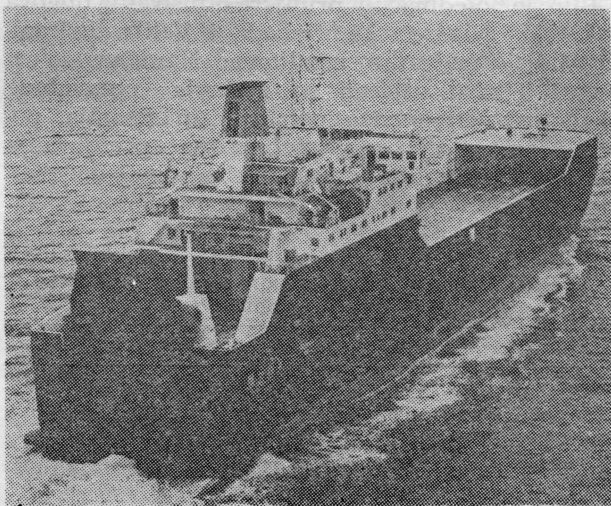
Za Brazil se smatralo da će biti ekonomska sila 21. stoljeća. Bogata zlatonosna polja bila su osnova pored ostalih resursa za veoma ambiciozne planove razvoja. Na rijeci Parani izgrađena je najveća hidrocentrala na svijetu čija je cijena gradnje iznosila oko 14 mlrd SAD \$. Brazil je zapao u teškoće uslijed prezaduženosti, odnosno uslijed nepritjecanja planiranog prihoda iz izvoza.

Pad cijena primarnih sirovina donio je gubitak zemljama u razvoju 40 mlrd \$ u 1982. godini. Istodobno ove zemlje su uslijed povećanja kamatnih stopa i skraćenih rokova otplate anuiteta izgubile daljnjih 30—40 mlrd \$.

Smisao integralnog programa stabilizacije cijena sirovina koji je usvojen na Četvrtom za-

⁹ Ibidem, str. 193

¹⁰ O kretanju cijena sirovina, industrijskih i poljoprivrednih proizvoda u svijetu u razdoblju od 1952—1981. vidi detaljnije: International Financial Statistics, Yearbank 1982. Washington, p. 78-85.



sjedanju UNCTAD-a u Najrobiju svodi se na to da o kretanju i kontroli cijena odlučuju proizvođači i potrošači sirovina, a ne samo jedna zemlja shodno njenim ekonomskim i političkim interesima. Programom je predviđeno postizanje sporazuma za svaku od 18 vrsta sirovina (banane, bakar, boksit, čaj, juta, kakao, kava, kositar, pamuk, prirodni kaučuk, šećer, tvrda vlakna, željezna ruda, mangan, meso, fosfati, tropsko drvo i biljna ulja). Njihove cijene bi se stabilizirale pomoću zaliha o čijem korištenju bi odlučivala cijela međunarodna zajednica posredstvom UN ili UNCTAD-a. Nažalost od Najrobija do naših dana nije došlo do ostvarenja integralnog programa stabilizacije nego do još većeg jaza između razvijenih i nerazvijenih zemalja. Krug se zatvorio: »siromašni nemaju pameti jer su siromašni, a siromašni su jer nemaju pameti«.

Prvi znakovi financijske eksplozije bio je slučaj Poljske 1981. godine kada je ova zemlja objavila da ne može vraćati svoje dugove. Poslije Poljske javio se Meksiko, Brazil, zatim Argentina, Venezuela, Kuba, Rumunjska, Peru, Kostarika, Zair, Bolivija i Sudan tražeći reprogramiranje kredita i dodatnu financijsku pomoć. Uslijed izraženih teškoća reprogramiranje svojih dugova zatražile su i dvije visokorazvijene zemlje a to su Francuska i Danska.

Reprogramiranje, prolongiranje vraćanja dugova odnosno moratorij otplate anuiteta zatražen je od strane zemalja u razvoju, najvećih svjetskih dužnika i na VI redovnom zasjedanju UNCTAD-a (OUN za trgovinu i razvoj) koje je održano u Beogradu sredinom 1983. Takvi zahtjevi su ponovljeni nešto kasnije od strane zemalja Latinske Amerike.

Razvijene zemlje bile su prisiljene udovoljiti zahtjevima zemalja u razvoju ne radi težnje u stvaranju novog, pravednijeg ekonomskog poretka nego radi spašavanja vlastitog kapitala. Tu situaciju je na veoma slikovit način prikazao ministar za štampanje novčanica SAD riječima: »Nema ne preostaje ništa drugo nego da prvo spasimo ugrožene države kako bismo spasili ugrožene banke«.

Bilo je pojedinačnih primjera otpisivanja dugova (Švedska, Nizozemska, Kanada i Velika Britanija) najsiromašnijim zemljama. Naravno da ti pokušaji nisu utjecali na rješenja nezavidnog ekonomsko-društvenog položaja tih zemalja, po red veoma usavršenog mehanizma prelijevanja dohotka iz zemalja u razvoju u razvijene zemlje.

Tablica br. 2

Indeksi industrijske proizvodnje prema glavnim svjetskim regionima¹¹

	1975.	1979.	1980.	1981.
Svijet	100	124,0	125,0	125,0
SAD i Kanada	100	124,0	123,6	127,5
EEZ	100	120,0	116,8	110,0
Japan	100	133,0	142,0	146,0
Australija	100	110,0	111,0	111,0

Takva situacija je dovela do smanjenja industrijske proizvodnje, povećanja nezaposlenosti i smanjenja vanjskotrgovinske razmjene odnosno masovnog zatvaranja razvijenih zemalja u vlastite granice, drastično smanjujući uvoz iz nerazvijenog svijeta.

Skroman rast industrijske proizvodnje u najrazvijenijim zemljama svijeta nije bio u svakoj zemlji podjednak. U okviru EEZ npr. neke zemlje su imale industrijsku proizvodnju na razini 1980. godine ili su zabilježile njen pad (Francuska, Grčka, Nizozemska, Italija i Velika Britanija).

Industrijska proizvodnja zemalja u razvoju je u permanentnoj dekadenciji, dok zemlje SEV-a bilježe minimalan rast izuzev Poljske čija je privreda doživjela potpunu eroziju. Prema procjenama OECD (Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj) u 24 industrijske zemlje danas ima oko 35 milijuna nezaposlenih. Smatra se da će se nezaposlenost na ovoj razini zadržati i u 1984. godini.

Samo u zemljama EEZ ima 13 milijuna nezaposlenih, a u SAD oko 12 milijuna, što čini najveći broj nezaposlenih od 1940. godine.

Prema izvještaju ILO (Međunarodna organizacija rada) u zemljama u razvoju ima oko 500 milijuna nezaposlenih a da će do kraja ovog stoljeća trebati osigurati 1 milijardu novih radnih mjesta.

Problem nezaposlenih prisutan je i u Istočnoj Evropi (Poljska, Mađarska) a njegovo kvantificiranje nije moguće zbog nepristupačnosti dokumentacione građe.

Tablica br. 3

Vanjskotrgovinska razmjena glavnih svjetskih regiona¹²

	(u mlrd SAD \$)			
	1979.	1980.	1981.	1982.
Izvoz				
SAD i Kanada	238	286	294	281
EEZ ¹³	579	666	607	582
Japan	103	130	152	139
Australija i Novi Zeland ¹⁴	23	28	27	22
Jugoslavija	7	9	11	10
Ostali svijet	695	882	877	802
Uvoz				
SAD i Kanada	278	316	339	310
EEZ ¹³	614	733	643	605
Japan	111	141	143	132
Australija i Novi Zeland	21	26	29	30
Jugoslavija	14	15	16	13
Ostali svijet	655	823	854	803

¹¹ SGJ — 83, str. 746 i Monthly Bulletin of Statistics, February, 1982. No 2, str. XII — XXVII.

¹² Izračunato na osnovi dokumentacije SGJ — 83, str. 766. i International Financial Statistics, Yearbook 1982. Washington, p. 66-73

¹³ Bez Grčke u 1982. godini

¹⁴ Bez N. Zelandu u 1982. godini

2) Vanjskotrgovinska razmjena u svijetu, prijevoz robe morskim putem i pomorsko brodarstvo

Usporeni rast industrijske proizvodnje i skroman rast vanjskotrgovinske razmjene utjecao je na smanjenje prijevoza robe morskim putem. Izvoz robe i usluga SAD i Kanade u 1981. godini bio je vrlo skroman, nešto veći bio je izvoz Japana a znatno smanjen u zemljama EEZ-a. Međutim, u 1982. godini izvoz najrazvijenijih zemalja i njenih ekonomsko-političkih grupacija bio je znatno nepovoljniji u odnosu na prethodnu godinu. Svi najznačajniji regioni u svijetu koji čine kičmu svjetske ekonomije polučili su negativni saldo vanjskotrgovinske bilance, odnosno uvoz nije bio pokriven adekvatnim izvozom. U 1981. i 1982. godini jedino je Japan polučio pozitivan saldo (Vidi: Tablicu br. 3). Prema dostupnoj građi i izvještajima The World Bank taj proces je nastavljen i u prvoj polovini 1983. godine.

Logična posljedica takvog stanja bio je smanjen prijevoz robe morskim putem. U razdoblju 1979. do 1982. prosječno smanjenje iznosilo je 5,1% od toga sirova nafta 12,1%, naftini derivati 4,6%, željezna ruda 6,0% i žitarica 3,5%. Povećanje prijevoza zabilježeno je kod ugljena od 8,3% što je i razumljivo jer je došlo do drastičnog smanjenja prijevoza sirove nafte i naftinih derivata. Prijevoz ostale robe (boksit, aluminij, fosfati, šećer, drvo, manganova ruda, gips, sol, sumpor, kamen, cement, staro željezo, bakar, nikal, cink, krom i opći teret — generalni teret) ostao je na razini 1979. godine. (Vidi: Tablica br. 4)

Tablica br. 4
Prijevoz robe morskim putem u svijetu¹⁵
(u mln tona)

God.	Ukupno	Sirova nafta	Derivati	Željezna ruda	Ugljen	Žitarice	Ostala roba
1979.	3.755	1.538	279	327	159	182	1.270
1980.	3.648	1.362	276	314	188	198	1.310
1981.	3.463	1.205	240	303	193	204	1.315
1982.	3.213	1.045	242	272	202	202	1.250
Stopa rasta/pada							
1979/82.	-5,1%	-12,1%	-4,6%	-6,0%	8,3%	-3,5%	-0,5%

Iako je prijevoz robe morskim putem imao tendenciju opadanja i to kod svih robnih skupina, izuzev ugljena, trgovačka mornarica je imala tendenciju rasta, istina neznatno od 1% od čega »chemical tankers« i »liquefiel gas carriers« 10,1%, kontejnerska flota 9,1%, ore/bulk« 4,3%, ostali brodovi 3,2%, dok su tankeri, brodovi za prijevoz generalnog tereta i bulk/oil carrieri« ostali na razini tonaže prethodnih godina ili je došlo do minimalnog smanjenja tonaže od 1,4%. (Vidi: Tablicu br. 5)

Kriza je bila neminovna jer je došlo do neravnoteže u ponudi i potražnji brodskog prostora na svjetskom pomorskom tržištu.

Tablica br. 5
Svjetska trgovačka mornarica¹⁶
(u mln BRT)

God.	Ukupno	Tankeri	Chem. liquef. gas	Bulk/oil carr.	ore/bulk carr.	General. teret	Kont. brod	Ostali brodovi
1979.	413	174	9	26	82	82	10	30
1980.	420	175	10	26	83	83	11	31
1981.	421	172	11	26	87	81	12	32
1982.	425	167	12	26	93	81	13	33
Stopa rasta/pada								
1979/82.	0,96	-1,36	10,06	—	4,29	-0,41	9,14	2,23

Zlatno doba tankerskog tržišta je prošlo. Flota VLCC (150/250.000 Dwt) i ULCC (preko 250 tisuća Dwt) pripadaju prošlosti i teško da se ponovo pojave u značajnijoj ulozi u strukturi svjetskih pomorskih prijevoza. Razlozi se nalaze u drastičnom smanjenju prijevoza sirove nafte kao posljedica eksplozije cijena s jedne strane i s druge, skraćivanjem linija u prijevozu eksploatacijom novih izvora sirove nafte (Sjeverno more, Meksiko i Aljaska preko Panamskog kanala), izgradnjom naftovoda iz Perzijskog zaljeva preko Saudijske Arabije do luke YAMBU na Crvenom moru u dužini od 750 milja. Sigurno je da će jaružanjem Sueškog kanala u završnoj fazi rekonstrukcije biti omogućen prolaz i velikim brodovima, ali ne većim od 250.000 Dwt uz uvjet ograničenih mogućnosti zaposlenja.

Usljed dugotrajne recesije u prijevozu tekućih roba kombinirana tonaža našla je angažman u prijevozu suhih roba. Mjere IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization — Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija), koje se odnose na sigurnost protiv zagađivanja mora čine ove brodove još više nepodesnim i neekonomičnim za eksploataciju.

Kontejnerski i Ro-Ro brodovi uspješno su se uključili u prijevoz robe morem i predstavljaju najkvalitetniji dio u strukturi svjetske tonaže koji u cijelom razdoblju nisu osjećali teže potrebe na nemirnom svjetskom pomorskom tržištu, posebno nakon izgradnje odgovarajućih terminala u lukama Dalekog Istoka. To znači da je postojala izvjesna ravnoteža između ponude i potražnje na tržištu ove vrsti brodskog prostora.

Sve više se vrši pritisak na članice linijskih konferencija da se klasični linijski brodovi zamijene plovnim jedinicama, zbog povećanih troškova njihove eksploatacije, spore manipulacije tereta, što izaziva zakrčenost luka posebno onih u zemljama u razvoju.

Povećana ponuda brodskog prostora utjecala je na pad vozarinskih stavova gotovo u svim značajnijim prijevoznim pravcima izuzev prijevoza u linijskoj plovidbi.

¹⁵ Maritime Transport 1981, OECD, Paris 1982, str. 29. i Maritime Transport 1982, OECD, Paris 1983, str. 28

¹⁶ LRS, Statistical Tables 1979-1982.

U razdoblju od 1979. do 1982. odnosno prve polovine 1983. vozarine brodova u najmu na određeno vrijeme opadale su prema njemačkim i norveškim izvorima po prosječnoj stopi od 12,4% odnosno 5,4%. Prema istim izvorima tramperske vozarine su opadale po stopi od 2,8%, dok su se linijske vozarine povećavale po stopi od 4,6% prosječno godišnje. (Vidi: Tablica br. 6)

Tablica br. 6

Indeksi vozarinskih stavova za prijevoz suhih tereta¹⁷

(1970 = 100)

Godina	G. F. R.		Norwegian Shipping News	
	Linijska	T/CH	Tramperske po putovanju	T/CH
1979.	234	214	150	220
1980.	250	294	179	304
1981.	276	234	156	300
1982.	281	136	127	271
1983. J	280	120	123	159
F	280	112	130	149
M	280	124	133	170
A	279	126	134	176
M	—	—	—	—
J	—	—	—	—

Opadanje vozarine na brodovima u najmu za prijevoz suhih tereta nije bio jednak za sve plovne jedinice u odnosu na njihovu nosivost.

U razdoblju 1979. do prve polovine 1983. prema britanskim izvorima najveće smanjenje vozarinskih stavova imali su brodovi od 85 tisuća (23,1%), zatim slijede brodovi od 50-85 (14,3%), 35-50 (13,5%), 20-35 (10,6%) i od 12-20 tisuća DWT (7,3%), dok je prosječno smanjenje vozarinskih stavova iznosilo 13,0% godišnje. (Vidi: Tablica br. 7)

Tankerske vozarine padale su po znatno većoj stopi u odnosu na vozarine brodova za prijevoz suhih tereta. One su se u promatranom razdoblju prema njemačkim izvorima smanjiva-

Tablica br. 7

Indeksi vozarinskih stavova brodova u najmu za prijevoz suhih tereta prema United Kingdom — British Shipping¹⁸

(1976 = 100)

Godina	Prosječni v. stav	12.000 — 19.999 DWT		20.000 — 34.999 DWT		35.000 — 45.999 DWT		50.000 — 84.999 DWT		85.000 i više DWT	
1979.	194	150	172	202	213	271					
1980.	266	208	242	294	290	320					
1981.	200	194	192	164	210	163					
1982.	107	108	82	115	104	45					
1983.	I	89	96	88	94	54					
	F	91	90	90	90	95					
	M	108	108	105	100	125					
	A	104	108	100	114	101	102				
	J	115	107	107	126	130	101				
	J	111	111	110	113	115	95				

* * *

le po prosječnoj godišnjoj stopi od 15,2%, norveškim od 17,7% do 23,8% i britanskim izvorima po stopi 9,6% prosječno godišnje u ovisnosti o veličini tonaže odnosno nosivosti plovnih jedinica. (Vidi: Tablica br. 8).

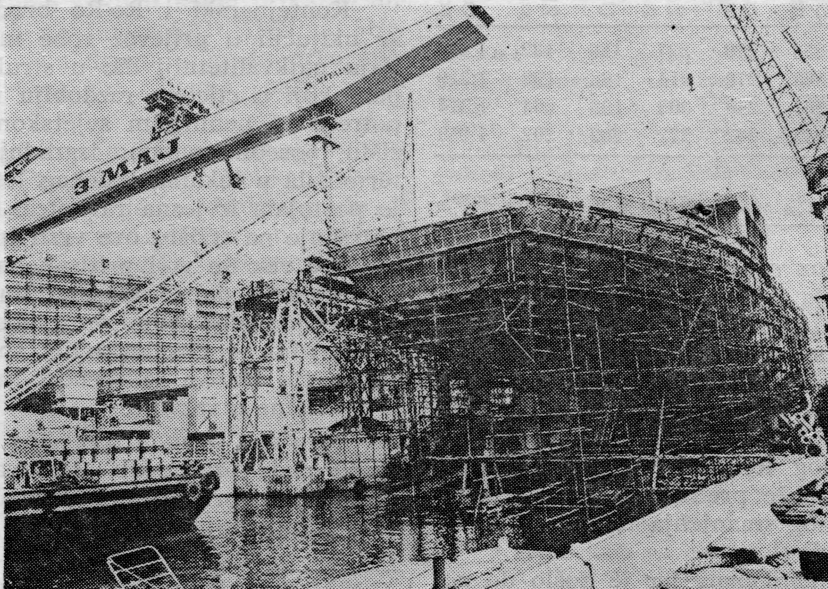
Teškoće u zaposlenju flote, niski vozarinski stavovi koji su teško pokrivali troškove eksploatacije broda uvjetovali su povlačenje flote iz plovidbe. Računa se da je početkom 1983. bilo u raspremi od 90—1000 mln DWT brodovlja.¹⁹

¹⁷ Monthly Bulletin of Statistics, September 1983. Vol. XXXVII, No 9, p. XXX.

Detaljnije: Željko Njirić, Tržište broskog prostora suhih tereta u drugom tromjesečju 1983, »Naše more« br. 5. rujan 1983. str. 175.

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Ako se ovim veličinama doda i flota koja je više od dva mjeseca bila neaktivna, onda je tonaža izvan eksploatacije iznosila oko 110 mln DWT (Vidi: Shipping Statistics and Economics, H. P. Drewry Ltd. London, May 1983)



Prizor iz brodogradilišta »3. MAJ« u Rijeci. Na navozu novogradnja nosivosti 70.000 tona

Indeksi tankerskih vozarina

(1970 = 100)

Godina	GFR	Norwegian Shipping News — Trip charter (u 000 DWT)					United Kingdom — London Tanker Brokers' Panel — Trip/Time charter (u 000 DWT)				
		30 clean	30 dirty	30— 60	60— 150	VLCC i ULCC 150 i više	16— 25	— 45	45— 80	80— 160	VLCC 160 i više
1979.	89	172	169	110	60	24	196	169	140	103	61
1980.	62	121	118	74	43	19	192	150	118	91	53
1981.	46	76	74	45	28	14	145	118	92	74	40
1982.	44	64	66	40	25	13	131	107	80	64	38
1983. I	45	60	68	44	26	13	129	113	82	62	44
F	48	62	61	38	24	13	—	—	—	—	—
M	46	58	64	43	24	14	—	—	—	—	—
A	46	58	68	42	24	11	—	—	—	—	—

Izvor: Kao u Tablici br. 6.



U poslovnom smislu, posljednje godine predstavljaju za trgovačku mornaricu Jugoslavije jedno od najtežih razdoblja od završetka rata do danas. Teškoće s negativnim predznakom imaju eksterna obilježja koja nosi svjetsko tržište i zajednička su za sve pomorske brodare svijeta kao i ona s internim obilježjima a odnose se na reprodukciju, kvalitativnu strukturu, udio u prijevozu robe u nacionalnoj razmjeni s inozemstvom, vanjskotrgovinski i devizni sistem, odrednice tekuće ekonomske politike i sl. Trgovačka mornarica Jugoslavije veoma se sporo razvija po obujmu i kvalitativnoj strukturi. Veličina tonáže krajem 1982. nalazi se na razini tonáže u 1939. godini.

Udio suvremenih plovnih jedinica je minimalan, a i te vrste obnove uslijedile su s velikim zakašnjenjem. Prosječna starost naše flote iznosila je u 1982. preko 15 godina i većem broju plovnih jedinica mnoge luke u svijetu ne dozvoljavaju uplovljavanje jer ne zadovoljavaju zahtjevima Konvencije o zaštiti mora.

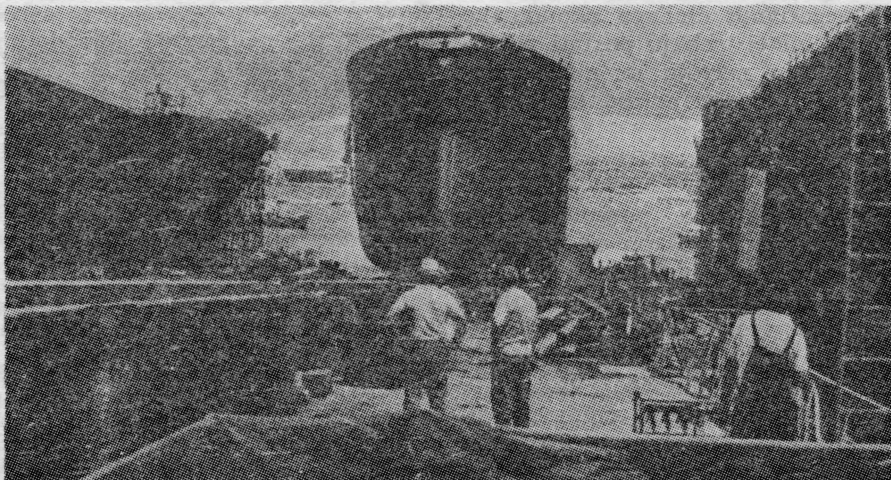
U strukturi roba prema pravcima prijevoza domaćih brodara, najveći udio imao je prijevoz među stranim lukama, zatim uvoz i sasvim neznačajne količine izvoza i tranzita. (Vidi: Tablica br. 9)

Trgovačka mornarica Jugoslavije i prijevozi
RO pomorskog brodarstva²⁰

God.	Prijev. robe RO pom.brodar. (u mln)									
	Broj brodova BRT (u 000)	Udio u svijet. t (u %)	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Među str. luk.	Razvoz	Ukupno	Prijev. učinak (MLRD T/M)	
1979.	478	2.407,58	1,2	5,0	0,5	14,5	2,7	23,9	96,5	
1980.	486	2.467,059	1,3	6,4	0,7	14,1	2,4	24,9	105,1	
1981.	483	2.541,060	1,2	7,7	0,8	13,4	2,5	25,6	93,8	
1982.	475	2.532,060	1,4	6,8	0,5	13,9	2,2	24,8	91,6	

Tako deformirana prijevozna struktura najviše je pogodovala inozemnoj zastavi, koja je samo posljednjih godina akvirirala oko 2/3 domaće izvozno-uvodne robe i blizu 90% tranzitnog prometa preko naših morskih luka. Devizni odliv na ime plaćene vozarine bio je veći nego priliv domaćih brodara. Kada su se te anomalije

²⁰ LRS, Statistical Tables 1982. i Dokumentacija Zajednice pomorskih brodara Jugoslavije.



Novogradnja »MLJET« klizi s navoza u splitskom brodogradilištu. Brod je isporučen u prosincu 1983. brodaru »Atlantska plovidba«

uočile i pokušalo sa značajnijim angažmanom domaće flote, nastupile su nevolje druge vrste, a to je plaćanje dijela deviznih vozarina u visini deviznih troškova i ograničenje raspolaganja devizama, što je dovelo domaće brodare u apsolutnu deviznu nelikvidnost.

I pored tih i drugih teškoća, koje imaju isključivo interna obilježja, devizno poslovanje pomorskih brodara bilo je relativno zadovoljavajuće. Istina njihov udio u deviznoj bilanci zemlje je skroman jer su devizne obaveze inozemstvu za uvoz polovnih i novih brodova velike. Naime, još uvijek ne postoji mogućnost gradnje flote u zemlji pod istim i sličnim uvjetima kao i za izvoz. (Vidi: Tablica br. 10)

Tablica br. 10

Devizno poslovanje RO pomorskog brodarstva Jugoslavije²¹

(u mln \$)

God.	Bruto dev. pril.	Devizni odliv	Neto dev. pril.	Devizni anuiteti
1979.	658	378	280	72
1980.	939	544	395	80
1981.	998	606	392	72
1982.	842	564	278	72

Pomorsko brodarstvo u svijetu s obzirom na današnju znatno veću ponudu u odnosu na potražnju trebalo bi se razvijati u korelaciji razvoja budućih robnih tokova, a udio pojedinih zemalja doživjet će vjerojatno bitne promjene. Težnja zemalja u razvoju za vlastitom flotom i raspored tereta na bazi odnosa 40:40:20, predstavlja bitan korak u stvaranju novih pravednijih ekonomskih odnosa. Prema tome buduću razvoj nacionalnih trgovačkih mornarica valja temeljiti na vlastitoj razmjeni s inozemstvom, jer će ta roba na slobodnom tržištu za treće zastave biti u vrlo ograničenim količinama.

U skladu s takovim postavkama treba se razvijati i trgovačka mornarica Jugoslavije i da zauzme dostojno mjesto u nacionalnoj privrednoj strukturi u funkciji vanjskotrgovinske razmjene. Naravno, trgovačku mornaricu valja osloboditi utjecaja negativnih činilaca ekonomske politike, odnosno ti činioči trebaju postati pokretačka snaga u budućem razvoju uz nužne promjene u domaćinskom ponašanju radnih ljudi u brodarstvu.

3) Refleksi recesije na svjetsku brodogradnju

Recesija svjetske privrede, poremećaji na tržištu brodskog prostora direktno se odrazila na svjetsku brodogradnju i stupanj njene zaposlenosti u 1982. i 1983. godini. Izvjesne pojave oživljavanja svjetskog tržišta u 1980. i 1981. godini i unatoč izdašnoj financijskoj pomoći, povoljnim uvjetima gradnje za domaće i inozemne naručioce (niže cijene novogradnji, minimalni udio investitora, povećana kreditna masa, duži rokovi otplata anuiteta, moratorij otplata od 1—3 godine nakon isporuke broda i sl.), presstrukturiranje proizvodnih programa brodogra-

devne industrije i na kraju likvidacija brodograđevnih kapaciteta u svijetu za oko 1/3, nisu mogli riješiti njihovo potpuno zaposlenje. Protekle dvije godine strušile su sve nade brodograditelja u mogućnosti popunjenja već reduciranih brodograđevnih potencijala.

Stanje knjige narudžaba smanjivalo se iz kvartala u kvartal izuzev II i III 1983. a godišnje narudžbe bile su na razini isporuka u 1981. i ispod razine isporuka u 1982. (Vidi: Tablica br. 11)

Tablica br. 11

Stanje knjige narudžaba krajem godine, nove narudžbe i godišnja isporuka brodova u svijetu²²

(u mln BRT)

Godina	Knjiga narudžaba	Godišnje narudžbe	Godišnja isporuka
1979.	28,3	16,8	14,3
1980.	34,6	19,0	13,1
1981.	35,3	17,2	16,9
1982.	29,2	11,9	16,8
1983.			
(III kvar.)	31,4	—	12,6 ²³

U takvoj dekadentnoj knjizi narudžaba najveći udio imali su »bulk carrieri«, a silazni trend udjela tankera počinje još od 1975. godine, zatim slijede ostali brodovi i brodovi za prijevoz generalnog tereta koji su u poslovnom smislu pokazivali najveću stabilnost u razdoblju od 1979. do 1983. (Vidi: Tablica br. 12)

Tablica br. 12

Kvalitativna struktura knjiga narudžaba²⁴

(u %)

Godina	Ukupno	Tankeri	Bulk/CIL ORE car.	Brodovi za prijev. g. t.	Ostali brodovi
1979.	100	30,9	31,1	20,5	17,5
1980.	100	28,4	44,1	11,1	16,4
1981.	100	20,3	53,4	6,2	20,1
1982.	100	16,5	50,0	7,4	26,1
1983.					
(III kvar.)	100	14,0	54,9	19,4	11,7

Odnosi u regionalnom rasporedu knjiga narudžaba, novih narudžbi u toku godine i isporu-

²¹ Dokumentacija Zajednice pomorskih brodara Jugoslavije

²² LRS, Merchant Shipbuilding Return for Fourth Quarter 1979-1982., Merchant Shipbuilding Return for Third Quarter 1983., Annual Summary of Merchant Ships Completed During 1979-1982. i Annual Report 1982.

²³ Obuhvaćeno razdoblje od 9 mjeseci 1983. godine

²⁴ Izračunato na osnovi dokumentacije izvora Tablice br. 11.

²⁵ Association of West European Shipbuilders čine 12 zemalja zapadne Evrope i to: Belgija, Danska, FR Njemačka, Finska, Francuska, Italija, Nizozemska, Norveška, Portugal, Španjolska, Švedska i V. Britanija (The Shipbuilding Industry in the World, Industrial Survey's, DAFSA, Paris, 1977, p. 19). Neki domaći autori uključuju u AWES Grčku i Irsku, ali bez mogućnosti provjere izvora.

čene tonaže nisu se bitno mijenjali gotovo dva decenija.

U promatranom razdoblju udio Japana u svjetskoj Knjizi narudžaba iznosio je u prosjeku blizu 40%, zemlje AWES-a²⁵ jednu petinu i ostalog svijeta više od jedne trećine.

Pritjecanje novih narudžbi u toku godine bilo je opet najveće u Japanu (50%) i po čet-

vrtnu svjetskih narudžbi odnosilo se na AWES i ostale brodograđevne zemlje.

Logična posljedica stanja Knjige narudžaba i novih narudžbi u toku godine je najveća godišnja isporuka brodova japanskih brodograditelja, zatim slijedi isporuka brodovlja zemalja zapadne Evrope i ostalih zemalja među kojima posebno mjesto zauzima Južna Koreja, Tajvan i Brazil. (Vidi: Tablicu br. 13)



Stanje knjige narudžaba na kraju godine, nove narudžbe i isporučena tonaža*

Tablica br. 13

(u mln BRT)

Godina	Ukupno			Japan			AWES			Ostale zemlje		
	Knjiga nar.	God. nar.	God. isp.	Knjiga nar.	God. nar.	God. isp.	Knjiga nar.	God. nar.	God. isp.	Knjiga nar.	God. nar.	God. isp.
1979.	28,3	16,8	14,3	9,3	8,3	4,7	8,4	4,6	4,7	10,6	3,9	4,9
1980.	34,6	19,0	13,1	13,1	10,0	6,1	9,7	4,6	3,0	11,8	4,4	4,0
1981.	35,3	17,2	16,9	12,7	8,3	8,4	10,1	4,4	4,1	12,5	4,5	4,4
1982.	29,2	11,9	16,8	10,1	5,8	8,2	8,9	2,6	3,8	10,2	3,5	4,8
1983.**	31,4	—	12,6	13,1	—	5,4	5,8	—	3,2	12,5	—	4,0

* Izračunato na osnovi dokumentacije izvora Tablice br. 11

** Odnosi se na stanje Knjige narudžaba na kraju III kvartala i na isporučenu tonažu u razdoblju 9 mjeseci 1983.



U razdoblju od 1979. do 1983. godine odnos porinute i isporučene tonaže namijenjene izvozu i za potrebe domaće trgovačke mornarice kretao se u prosjeku 52% : 48%.

Neke zemlje međutim najveći dio svojih brodograđevnih kapaciteta, a posebno u vrijeme smanjenih narudžbi inozemnih brodovlasnika, koristile su za gradnju domaće flote (Norveška 91%, SAD 96%, zemlje Komonvelta 89%, Italija 78%, Španjolska 60% itd.)²⁶

I pored reduciranih brodograđevnih kapaciteta u svijetu od 40 mln BRT na 23 mln BRT ili na oko 20 mln CBRT²⁷ popunjenost kapaciteta u posljednje dvije godine iznosila je ispod 50%.

Iako se kriza u svjetskoj privredi i međunarodnim ekonomskim odnosima približavala kulminaciji i njene pogubne posljedice osjećaju se u svim porama ekonomskog organizma, cijene novogradnji u posljednjih nekoliko godina nisu padale. One su imale tendenciju rasta u 1980. i 1981. u odnosu na cijene u 1979. ponekad u većoj odnosno u manjoj mjeri što je ovisilo o tipu broda i kapacitetu, opremljenosti i sl.

Do izvjesnog sniženja cijena novogradnji veće tonaže došlo je u 1981. u odnosu na 1980, što međutim ne mijenja opću tendenciju njihova zadržavanja na visokoj razini. (Vidi: Tablicu br 14).

Pomorske zemlje su zadržavajući relativno visoke cijene novogradnji, izdašnom financijskom potporom zato pružale izvanredne uvjete kreditiranja (posebno domaćim naručiocima) i izravnu

Cijene novogradnji u svjetskim brodogradilištima²⁸
(u mln SAD \$)

Tablica br. 14

Tip broda (u DWT)		1979.	1980.	1981.
Ro-Ro	5.000	14,0	16,0	20,0
Bulk	30.000	15,5	20,0	19,0
Bulk	70.000	26,0	30,0	29,0
Bulk	120.000	33,0	44,0	42,0
OBO	96.000	35,0	47,0	44,0
Linijski	13.000	12,26	14,04	14,99
Kontejnerski	250.000 ²⁹	64,0	70,0	71,6

★ ★ ★

financijsku pomoć domaćoj brodograđevnoj industriji (Vidi: Tablicu br. 15).

²⁶ Izračunato na osnovi dokumentacije: IRS, Annual Summary of Merchant Ships Completed During 1979-1983.

²⁷ Vidi detaljnije: The Shipbuilding Industry in the World, Industrial Surveys, DAFSA, 1977. p. 106.

Dr Ante Bulić: Tendencija razvoja svjetske brodogradnje i njen utjecaj na brodogradnju Jugoslavije, »Privreda Dalmacije« br. 5/1981. i dr Dejan Kružić: Perspektivni razvoj svjetske brodogradnje u ovom desetljeću, »Privreda Dalmacije« br. 6/1983.

²⁸ Vuk Margan i grupa autora: Cijene broda i njen utjecaj na rezultate poslovanja, Pomorski zbornik, SDPUPJ, Knjiga 20, str. 129

²⁹ U tu cijenu je uključena i 800 TEU i 400 rashladnih TEU.

Tablica br. 15

Uvjeti kreditiranja novogradnji u nekim brodograđevnim zemljama u svijetu³⁰

Zemlja	Kredit (%)	Udio invest. (%)	Kamatna stopa (%)	Rok otplate anuiteta (godina)	Moratorij (godina) otplate
Belgija	80	20	1,0	15	2-3
Brazil	100	—	7,5	10	
Danska	80	20	8,0	14	4
Irska	80	20	7,5	8,5	
J. Koreja	80	20	7,5	10	2
Nizozemska	80	20	8,0	8,5	
Poljska	90	10	8,0	10	
V. Britanija	80	20	7,5	8,5	

Pored navedenih općih uvjeta kreditiranja u čijim okvirima su se kretale i ostale zemlje postojali su i posebni znatno povoljniji uvjeti gradnje u većem broju pomorskih zemalja.

Tako je Japan ugovorio 1978. godine s Pakistanom gradnju 6 brodova od po 15.000 DWT uz cijenu od oko 13 mln \$ po brodu. Uvjeti su bili 100% kreditiranje, 3% kamatna stopa, 30 godina rok otplate anuiteta i 11 godina moratorij otplate anuiteta.

Nizozemska je izdvojila 23 mln \$ i ponudila naručiocima 100% kredit, kamatnu stopu 7% i rok otplate anuiteta 10 godina.

SR Njemačka izdvojila je 15 mln \$ nudeći naručiocu kredit od 90% cijene novogradnje uz kamatnu stopu od 5%, rok otplate anuiteta 12 godina i moratorij otplate anuiteta od 3 godine.

V. Britanija je također izdvojila 11,4 mln \$ nudeći kredit od 70% cijene novogradnji uz rok otplate anuiteta od 10 godina i moratorij u otplati od 2 godine.

Brodari su koristili i druge oblike pomoći. U Nizozemskoj investicione subvencije iznosile su 15%, premije od 5,5% cijene broda. Francuska i SR Njemačka također su uvele subvenci-

je od 15% odnosno 12,5% i subvencije za sniženje kamatnih stopa.

Pomorske zemlje su pružale i izravnu pomoć nacionalnoj brodogradnji. U V. Britaniji i Francuskoj subvencije su se kretale do 25% ugovorene cijene broda, Italiji i Irskoj 30% i SR Njemačkoj 20% ugovorene cijene broda. Nizozemska vlada je potičući prestrukturiranje proizvodnih programa, pokrivala 75% gubitaka u brodogradnji. Sve te i slične mjere tekuće ekonomske politike nisu mogle utjecati na značajniji stupanj zaposlenosti brodograđevnih kapaciteta.

Prema stanju Knjige narudžaba krajem 1982. odnosno trećeg kvartala 1983. koja je obuhvaćala 2.432 broda sa oko 31,4 mln BRT i 63,7 mln DWT³¹ brodograđevni kapaciteti su bili popunjeni u vremenskom razdoblju od 22 mjeseca bazirana na isporučenoj tonaži 1982. Međutim ako se naručena tonaža stavi u odnos sadašnjih godišnjih proizvodnih mogućnosti svjetske brodogradnje, onda se zaposlenost brodograđevne industrije kreće u vremenu od 16 mjeseci. Najveći dio te tonaže isporučen je naručiocima u četvrtom kvartalu 1983. ili će biti isporučen u toku 1984. godine, što znači da su predviđene isporuke narednih godina sasvim neznatne i popunjenost brodograđevnih kapaciteta minimalan.

Kriza se dakle nastavlja i vjerojatno će potrajati duže nego što se to prethodnih godina pretpostavljalo.

Jugoslavenska brodogradnja kao sastavni dio svjetske brodograđevne industrije osjetila je sve čući nemirnog pomorskog tržišta i sve posljedice poremećaja u međunarodnim ekonomskim odnosima. Smanjenje knjiga narudžaba u posljednje tri godine, nepostojanja ekonomsko logičnih odnosa u veličinama godišnjih narudžbi i godišnjih isporuka, ukazuje na grčevitu borbu domaće brodogradnje u popunjavanju kapaciteta bez dugoročnije sigurnosti i ekonomske zakonjernosti. (Vidi: Tablica br. 16)

Tablica br. 16

Stanje Knjiga narudžaba krajem godine, nove narudžbe i godišnja isporuka brodova u Jugoslaviji³² (u 000 BRT)

God.	Knjiga narudžaba			Godišnje nar.			God. isporuka		
	BRT	Mjesto u svj.	Udio u svj. K. n. (%)	BRT	Mjesto u svj.	Udio u svj. g. n. (%)	BRT	Mjesto u svj.	Udio u svj. g. i. (%)
1979.	763	10	2,70	472	7-8	2,8	225	18	1,57
1980.	954	9	2,75	323	8	1,7	149	20	1,14
1981.	871	11	2,47	121	17	0,7	223	16	1,31
1982.	751	9	2,57	321	4-5	2,7	311	12	1,85
1983. (III kv.)	601	8	1,91	—	—	—	183	11	1,45

³⁰ Ibidem, str. 129-130.

³¹ LRS, Merchant Shipbuilding Return for Third Quarter 1983. i Mr. Jovo Ivović: Brodogradnja i njeno usmjerenje na domaće potrebe, »Transport« br. 12/1983.

³² LRS, Merchant Shipbuilding Return for Fourth

Quarter 1979-1982, Annual Summary of Merchant Ships Completed During 1979-1982, Merchant Shipbuilding Return for Third Quarter 1983.

Godišnje narudžbe izračunate su na osnovi dokumentacije LRS, Annual Report 1982. str. 8.

Relativno visoka mjesta u porodici brodograđevnih zemalja u svijetu nije dakle povećanje popunjenosti kapaciteta nego nešto blaže smanjenje u odnosu na brodogradnju većeg broja zemalja.

Imajući u vidu da instalirani kapaciteti jugoslavenske brodograđevne industrije iznose oko 1 mln BRT a proizvodni oko 700 tisuća BRT, odnosno 350 tisuća CBRT, stupanj popunjenosti kapaciteta krajem 1982. iznosio je 107%, a na kraju trećeg kvartala 1983. sa 86%. Iako su ti odnosi veoma povoljni s obzirom na prilike na svjetskom pomorskom tržištu, ipak oni omogućavaju nesmetan privredni proces od 10—13 mjeseci, što je nedovoljno sa stajališta poslovne sigurnosti.³³

Jugoslavija spada među rijetke zemlje u pomorskom svijetu gdje se brodogradnja mjerama ekonomske politike u potpunosti usmjerava na izvoz. Samo u trenucima krize, brodogradnja a i »društvo« pokušavaju naći mogućnosti gradnje i za domaćeg broдача. Tako je 1979. i 1981. udio domaćih broдача u ukupnim isporukama iznosio oko 31% odnosno 24%, da bi se u 1980. i 1982. taj udio sveo na 1,9% odnosno 0,30/³⁴

Prema stanju Knjige narudžaba na kraju trećeg kvartala 1983. udio domaćih naručilaca iznosio je 26,6%. Najvećim dijelom ono će biti isporučeno do kraja 1983. i 1984. (Vidi: Tablicu br. 17)

Tablica br. 17

Stanje Knjiga narudžaba na kraju trećeg kvartala 1983. godine³⁵

	DWT (u 000)	(%)	Domaći brođari 0/ _b	Izvoz (%)
Ukupno od toga	1.223	100	26,6	73,4
1) »Treći maj« — Rijeka	449	36,7	33,1	66,9
2) »Uljanik« — Pula	364	29,8	12,5	87,5
3) »Split« — Split	326	26,7	27,3	72,7
4) »Titovo brodogradilište« — Kraljevica	5	0,4	27,0	73,0
5) »J. L. Mosor« — Trogir	79	6,4	50,0	50,0

Takvom orijentacijom domaća brodogradnja gubi snažniji utjecaj na vanjskotrgovinsku bilancu zemlje, jer je odnos deviznog priliva izvezenog broда i broда građenog za potrebe nacionalne trgovačke mornarice 1 : 2,5—4. Pored toga ukoliko se uvozna ovisnost povećava na zahtjev inozemnih naručilaca, brodogradnja smanjuje pokretačku moć i multiplikativno djelovanje u razvoju ostalih privrednih sektora u nas. Prema tome uzroke smanjenja Knjige narudžaba u proteklim godinama, valja potražiti u prvom redu u ekonomskoj politici zemlje, a tek onda u prilikama koje su vladale na svjetskom pomorskom tržištu.

Projekcije razvoja svjetske brodogradnje i brodogradnje Jugoslavije je veoma složen zada-

tak. Bez obzira na pojedine kvantifikacije, njen budući razvoj će se temeljiti na obujmu vanjsko-trgovinske razmjene morskim putem, kvalitativnoj strukturi roba u prijevozu, kvalitativnoj strukturi trgovačke mornarice, međunarodnim ekonomskim odnosima i dinamici rasta svjetskog stanovništva. Na osnovi takvih parametara izrađene su brojne projekcije razvoja svjetske brodogradnje do konca ovog decenija (projekcije brojnih instituta razvijenih zemalja, konzultantskih kuća, udruženja AWES i SAJ i mnogi drugi). Većina ocjenjuje da će se do 1990. godišnja proizvodnja stabilizirati na razini 9—18 mln BRT.³⁶

Očekuje se da će do konca ovog stoljeća doći ne do značajnijeg smanjenja brodograđevnih kapaciteta nego njihova regionalnog rasporeda. Jedan od bitnih činilaca uspostavljanja novog ekonomskog poretka jeste značajniji udio trgovačke flote zemalja u razvoju, a time i podizanje novih brodograđevnih kapaciteta u tim zemljama. One bi s obzirom da je brodogradnja radno intenzivan sektor privrede riješila ili umanjila mnoge sadašnje ekonomske teškoće, socijalne traume i političke nestabilnosti.

Jugoslavenska brodograđevna industrija ima izgleda da do konca ovog stoljeća riješi pitanje popunjenosti svojih kapaciteta kao rijetko koja zemlja u svijetu. To se temelji na već započetom procesu diverzifikacije proizvodnje, zadržavanju zapadnog tržišta na dosadašnjoj razini, širenju tržišta u zemljama SEV-a i na području zemalja u razvoju, te uz obavezno osiguranje od oko 40% brodograđevnih kapaciteta za izgradnju domaće trgovačke mornarice. Naime, kada bi se usvojio program obnove samo postojeće flote (2,5 mln BRT) prosječno, godišnja proizvodnja do kraja ovog stoljeća iznosila bi oko 160 tisuća BRT.

Prema tome budućnost naše brodogradnje i stupanj zaposlenosti kapaciteta ovisi o obnovi domaće trgovačke mornarice odnosno o ekonomskoj politici zemlje, a tek onda od eksternih činilaca.

³³ Prema dokumentaciji »Jadranbroда« na koju se poziva dr D. Kružić u svom radu: »Perspektivni razvoj Jugoslavenske brodogradnje do 1990. godine (rukopis) Stanje Knjige narudžaba krajem 1982. bilo je 830 tisuća BRT ili 649 tisuća CBRT. Uzimajući i ove veličine kao osnovu i težnju u popunjavanju proizvodnih kapaciteta, proizlazi da bi proizvodnja Jugoslavenske brodogradnje bila osigurana za 14 mjeseci.

³⁴ Izračunato na osnovi LRS, Annual Summary of Merchant Ships Completed in the World 1979-1982.

³⁵ Fairpley, Ships on Order, 20. October 1983.

³⁶ Vidi detaljnije: Dr Ante Bulić, Tendencije razvoja svjetske brodogradnje i njihov utjecaj na brodogradnju Jugoslavije, »Privreda Dalmacije« br. 5/1981. i dr Dejan Kružić, Perspektivni razvoj svjetske brodogradnje u ovom desetljeću, »Privreda Dalmacije« br. 6/1983.

