

# O značenju trgovačke mornarice za privredni razvoj zemlje i potreba njene gradnje u domaćim brodogradilištima

## Referat predsjednika na zadnjoj skupštini Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije

Na izvanrednoj godišnjoj Skupštini naše Zajednice maja mjeseca ove godine u Rijeci podniet je iscrpan izvještaj o radu i djelovanju trgovačke mornarice za 1979. godinu, kroz zbivanja na međunarodnom pomorskom tržištu.

U ovom izvještaju osvrnut ćemo se ukratko na sadašnje probleme svjetskog pomorskog tržišta i njegovoj perspektivi, kao i aktualnim problemima naše trgovačke mornarice.

Vjerojatno ćemo neka pitanja ponavljati, ali zbog činjenice da ona nisu riješena pa ih se ne može izbjeći.

Pojedina pitanja neće se u izvještaju detaljnije obrađivati, jer bismo htjeli ostaviti prostora prisutnima za diskusiju.

Trgovačka mornarica je značajan činilac privrednog razvoja svake pomorske zemlje. Nezamjenjiva je karika u lancu vanjskotrgovinske razmjene s prekomorskim zemljama, a suglasno našem društvenom opredjeljenju posebno u robnoj razmjeni s nevrstanim zemljama i zemljama u razvoju.

Tarifna politika prijevoznih usluga pridonosi plasmanu naših roba u najudaljenija pomorska tržišta sa značajnom činjenicom stalnosti i redovitosti u realizaciji prijevoza.

Osim što je produžena ruka naše privrede u svijet, ona je važan činilac vojno političke i ekonomske nezavisnosti naše zemlje i time od posebne važnosti u sistemu opće narodne obrane i društvene samozaštite.

Trgovačka mornarica ostvaruje iz godine u godinu sve značajnije rezultate, koji bi, prema našem sagledavanju u rješenju prisutnih problema mogli još više doprinijeti stabilizaciji privrede, posebno na planu ekonomskih odnosa s inozemstvom, a time deviznog i platnog bilanca zemlje.

Korištenjem vlastitih brodova smanjuje se devizni odliv u odnosu na korištenje stranog broda za 45 — 55%, zavisno o visini eksploatacijskih troškova broda u inozemnim lukama i onemogućuje monopolni položaj stranog brodarka u prijevozu vlastite robe.

Ovo je jedan od bitnih razloga snažnog razvoja pomorskog brodarstva u nesvrstanim zemljama i zemljama u razvoju u posljednjih nekoliko godina, a naročito u razdoblju od 1975. do 1978. godine. U tom periodu nezapamćene recesije svjetskog pomorskog tržišta uslijedila je likvidacija velikog broja stranih

kompanija i time pružena mogućnost kupnje brodova starosti od 2 — 5 godina za 20 — 25% od njihove stvarne vrijednosti.

Ovaj povoljan momenat svjetskog tržišta nisu iskoristili jugoslavenski brodarki zbog administrativne zabrane uvoza kao posljedica nezaposlenosti brodograđevnih kapaciteta. Propušteno se više ne može nadoknaditi, ali je činjenica da smo kupnjom brodova u tom izuzetno povoljnom momentu bili u mogućnosti u znatnoj mjeri zamijeniti zastarjele i fizički dotrajale kapacitete, povećati reproduktivnu sposobnost morskog brodarstva, a time i gradnju brodova u domaćim brodogradilištima. Devizne obaveze s naslova kupnje bile bi u potpunosti kompenzirane deviznim prilivom odnosnog broda. Prema tome ni platna bilanca zemlje pomenutom kupnjom ne bi bila opterećena. Naprotiv, ti bi brodovi doprinijeli povećanju neto deviznog priliva, što je i primaran zadatak cjelokupne izvozne privrede u idućem planskom razdoblju.

## Situacija na međunarodnom pomorskom tržištu

Kretanja na međunarodnom pomorskom tržištu ove godine mogla bi se u cjelini ocijeniti povoljna i sa znakovima poboljšanja u odnosu na depresivno stanje unazad nekoliko godina. Ta kretanja su više rezultat ekonomsko-političkih zbivanja nego općeg svjetskog privrednog stanja i razvoja. Porast ukupne svjetske trgovine iznosit će ove godine svega 2,5% u odnosu na 6,5% u prošloj godini.

Prema optimističkim predviđanjima Edgara Forrestera iz Londona, proizlazi porast kretanja tereta od 12% i porast potražnje za tonažom od 13%. Prkoseći mnogo mračnijim analizama koje predviđaju da se tekuća recesija može samo pogoršati, ova predviđanja dopuštaju da će optimističko predviđanje nailaziti na teškoće. Međutim, smatra se da će prekomorska trgovina ojačati nakon problematične 1981. godine. U nadi da neće doći do većih poremećaja period 1982. bit će period relativne stabilnosti i prosperiteta.

Prilikom davanja ovakvog optimističkog predviđanja istraživači su uzeli u obzir značajne povoljne momente između službenih predviđanja o stagnaciji privreda vodećih industrijskih nacija. Različiti su predviđeni rast pojedinih područja prema njihovom udjelu u svjetskoj trgovini. Na primjer:

Predviđa se pad proizvodnje u SAD, međutim, ta zemlja sudjeluje sa samo 12% u svjetskoj prekomorskoj trgovini.

Međutim, Evropa i Japan, koji u prekomorskoj razmjeni sudjeluju sa 36% imaju mnogo bolju perspektivu ekonomskog rasta.

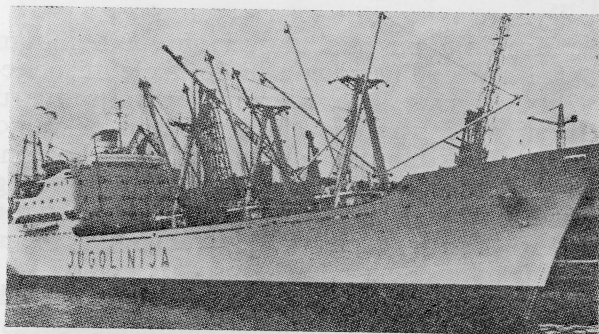
U trgovini suhim teretom još je veća razlika u sudjelovanju u svjetskoj prekomorskoj trgovini između Evrope i Japana s jedne strane (44%), te SAD s druge strane (13%)!

Ova predviđanja također ističu da udio zemalja u razvoju, koji sada iznosi 25% u suhim teretima i 40% u cjelini, ima tendenciju porasta.

Daljnji elemenat za optimističko raspoloženje proizlazi iz činjenice sadašnjeg niskog nivoa tonaže u raspremi (3%).

Prema ovim predviđanjima do 1982. godine osjeća se potreba za dodatnom tonažom od 33 milijuna tona DWT, od kojih 21 milijun tona DWT bi trebali biti tankeri. Značilo bi ukupno povećanje tonaže od 4,3%.

Jedan od direktnog utjecaja na ova kretanja rezultira iz porasta cijena sirove nafte. Usporeni ekonomski rast u razvijenim zemljama te spori rast svjetske trgovine, pojačavaju primjenu protekcionističkih mjera i kočice porast izvoza zemalja u razvoju, što će još više stanjiti platežnu bilancu tih zemalja. Ova slika zbog općih kretanja cijena goriva može se pogoršati prije nego što pokaže simptome poboljšanja. Porast nacionalnog dohotka zemalja OECD u ovoj godini predviđa se sa 0,5%, dok su procjene da se naredne godine izravna sa nulom.



Brod »KLEK« (Jugolinija) obavlja linijski servis za Južnu Ameriku

Sjeverni Atlantik nije ni ove godine našao izlaz iz prekapacitiranosti linijske tonaže usprkos povlačenju ruskih brodova zbog bojkota američkih lučkih radnika radi ruskog prisustva u Afganistanu. Ta je tonaža prebačena na sektor Dalekog istoka, gdje je ove godine došlo do daljnjeg ubacivanja fullcontainer brodova pogotovo u pravcu Evrope, čime je to tržište postalo zasićeno kontejnerskom ponudom.

Prijevoz tereta u kontejnerima pokazao je ove godine markantne prednosti i podvučenu rentabilnost u odnosu na poslovanje klasičnim brodovima.

Sveukupna prekomorska trgovina linijskih tereta u 1978. bila je između 125 i 150 milijuna tona. Procjenjuje se da je u 1979.

kontejnerski prekomorski promet iznosio 7,6 milijuna TEU ili otprilike 80 milijuna tona. Iz toga proizlazi da je danas otprilike 60% prekomorske trgovine generalnim teretima kontejnerizirano. Osim toga manji bulk brodovi kao i specijalizirani brodovi povećali su svoje učešće u sveukupnom tržištu prekomorske trgovine suhim teretima od 45% u 1968. na 67% u 1978. godini, što je povećanje od oko 50%.

Konvencionalni linijski brodovi su dakle pretrpjeli snažan pritisak s jedne strane od kontejnerskih, a s druge strane od manjih bulk brodova.

Kroz četiri godine (od 1974 — 1978) ukupni kontejnerski promet rastao je po stopi od 15% godišnje što predstavlja porast od 72% u promatranom razdoblju. Taj porast je nastao u periodu statičnog trgovinskog rasta i to uglavnom u trgovini između razvijenih zemalja. Kao posljedica toga primarni linijski pravci (između razvijenih zemalja) su danas praktički potpuno kontejnerizirani. Slijedom toga predviđa se da će se sveukupni rast kontejnerskog prometa kroz četiri godine (od 1978 — 1982) odvijati po godišnjoj stopi od 10%. Ovaj niži rast se predviđa usprkos očekivanom utroščenju kontejnerskog prometa sa zemljama u razvoju, iz razloga što ti pravci imaju relativno manji obujam kontejnerskog prometa.

Svjetska prekomorska kontejnerska flota krajem 1979. godine imala je sveukupnih kapaciteta od 3.000.000 TEU. Od toga, čisto celularni brodovi predstavljali su 60% kapaciteta, što je posljedica vrlo brzog rasta multi-purpose i Ro-Ro flote, kao i pojave container-bulk-era. U zadnjih pet godina multi-purpose kapaciteti narasli su za 150%, a Ro-Ro kapaciteti za 300%. Potpuno celularni kontejnerski brodovi, kontejner, Ro-Ro, multi-purpose i kontejner-bulk-eri koji se sada nalaze u knjigama narudžbi za 1980 — 1982. godine imaju kapacitet od 268.000 TEU, što predstavlja povećanje od 25% i u broju brodova i u kapacitetu. Blizu 50% svih narudžbi bit će realizirano tj. brodovi isporučeni ove godine. U svijetlu toga razmatra se relativna ravnoteža između porasta prekomorskog kontejnerskog kapaciteta i rasta kontejnerskog prometa.

Usprkos naglog pada u svjetskoj trgovini generalnim teretom nakon buma 1973/74. ravnoteža između rasta prekomorske kontejnerske trgovine i kontejnerskih kapaciteta održavala se sve do 1977. godine. Međutim, nakon toga ravnoteža je bila poremećena uvođenjem viška nove kontejnerske tonaže. Od sredine 1977. godine do sredine 1980. godine kontejnerski kapaciteti su udvostručeni, dok je rast kontejnerskog prometa bio manji, iako je doživio značajan porast od 75 — 80%. Dio tog povećanja kontejnerskih kapaciteta pripisuje se naglom padu na tankerskom i bulk tržištu nakon 1973. godine i zaokretu narudžbi i kapaciteta na kontejnerski sektor. Posljedica

ovog viška tonaže bilo je depresivno stanje kontejner i Ro-Ro charter tržišta kao i pada profita brodova. Prema izvještaju gosp. Carmichaela na konferenciji »Kontejnerizacija i zemlje u razvoju« koja se održala u Londonu proizlazi da će svjetska flota kontejnera do 2000. godine narasti na 17 milijuna TEU. Očekuje se da će promet generalnih tereta rasti po stopi većoj od 5% godišnje, te da će međunarodna robna razmjena do 2000-te godine iznositi nešto preko 2 milijarde tona. Gospodin Carmichael pretpostavlja da će se oko 1,22 milijarde tona prevoziti u kontejnerima. Za prijevoz te količine roba, bit će potrebno investirati u kontejnere između 60 milijardi i 90 milijardi dolara, a više od 100 milijardi dolara u kontejnerske brodove (po današnjoj cijeni). Očekuje se da se do 1981. indijska kontejnerska flota poveća na kapacitet od 70.000 TEU, zatim potrebu povećanja na 237.000 TEU kapaciteta do 1986. i do 1991. postignu cifru od 320.000 TEU kapaciteta.

Proizlazi da od svih novih prijevoznih sistema kontejnerizacija ima u pomorskim prijevozima najjače značenje. Zbog toga se kontejneri i kontejnerizacija često uzimaju kao sinonim za integralni prijevoz u smislu tehnoloških novina i u smislu integracije prijevoza. Naša zemlja spada u grupu zemalja gdje se integralni prijevoz sporije razvija. U 1979. godini imali smo 30 brodova novih sistema ili 9% od ukupnog broja brodova cijele trgovačke mornarice, sa prijevoznim kapacitetom od 6.627 TEU.

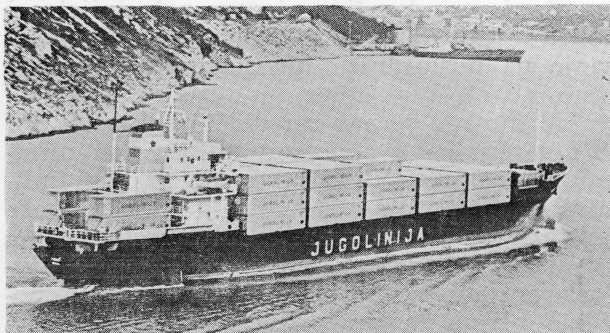
Ovaj odnos brodova nove tehnologije nedovoljan je da bi se pratio razvoj integralnih sistema u svijetu. No s druge strane je činjenica da je morsko brodarstvo do sada najviše postiglo u uvođenju kontejnerskog i drugih suvremenih sistema prijevoza.

Daljnje mogućnosti prodora nove tehnologije kao i prodora na nedovoljno pokriveno područje kao J. Amerika, Srednji istok indijski sub-kontinent i Daleki istok, jedna su od daljnjih značajki kretanja kontejnerizacije i Ro-Ro sistema u ovoj godini. Zemlje u razvoju su i ove godine pokazivale dinamičan razvoj kontejnerizacije, međutim, njihov udio u cjelokupnom svjetskom prometu imao je tendenciju zaustavljanja a ne porasta. Indijski sub-kontinent forsirano je tražio jači zamah kontejnerskih prijevoza, ali se još uvijek više oslanja na polu-kontejnerske a ne full-container brodove, kao što uostalom čini većina ostalih zemalja u razvoju.

Brodari su se više nego prijašnjih godina suočavali sa nepovoljnim kretanjima tečajnih odnosa između vozarina ubranih u dolarima te investicionih zahvata, cijena i tekućih operativnih troškova izraženih u nacionalnoj valuti.

Dosta smirena situacija uz poboljšanje obrta brodova i zakrčenosti luka, kao i pouzdan trend izvoznih tokova tereta sa daljnjim

uhodovanjem nove tehnologije, bila je karakteristika tržišne situacije na području Bliskog istoka i Arapsko-perzijskog zaljeva, sve do izbijanja sukoba početkom septembra, između Irana i Iraka. Jugoslavenski su brodari ostali prikraćeni za 4 plovne jedinice. Posljedice tog sukoba donijele su brodarima do sada ogromne štete, kao općenito našoj izvozno-uvaznoj privredi i investicionim radovima u tim zemljama. U sadašnjoj situaciji koja ne naslućuje skori završetak neprijateljstva, osnovni je problem pronalaženja i organiziranja alternativnih sigurnih i organiziranih transportnih puteva.



»PIONIR« (Jugolinija) brod za prijevoz robe u kontejnerima

Cijena jedne tone pogonskog goriva zaočaruje se na 200 dolara po toni, što znači da dnevni potrošak broda srednje veličine iznosi oko 25 milijuna st. dinara. U posljednje vrijeme ne postoji problem cijena jer se o cijeni ne može razgovorati, već postoji problem snabdijevanje na izvjesnim svjetskim bunker stanicama. Sa aspekta ekonomiziranja brodari su nastavili sa pregrađivanjem strojeva od turbinsko-parnog na diesel pogon, s obzirom da se ne traže brodovi velikih brzina.

Tržište rasutih tereta bilo je u prvih 10 mjeseci ove godine vrlo aktivno sa relativno visokim vozarinskim stavovima, kroz gotovo cijelo razdoblje. Od sredine ljeta tržište je pokazivalo tendenciju slabljenja i ne osjeća se ona snaga koja je ranijih mjeseci vukla i stvarala živost uključiv i na sektoru dugoročnog najma. Ipak izostale su uobičajene jesenske oscilacije kao predznak zimske sezone. Time charter indeks u trećem kvartalu opao je na vrijednost indeksa u prvom kvartalu ove godine. Tankersko tržište nije bilo tako izdašno, i neminovno iransko-irački sukob nije doprinio nikakvom poboljšanju, već pogoršanju u prijevozima tekućeg tereta.

Osnovni puls tržišta i dalje ostaje prijevoz željezne rudače, ugljena i žita. Relativno visoki vozarinski stavovi i teške prilike na tankerskom tržištu, privukle su veliku količinu kombinirane tonaže koja vrši pritisak na tržištu rasutog prostora. Jedna od indikacija poboljšanja tržišta početkom godine ogleda se i u tome što je došlo do ekspanzije naru-

džaba gradnje bulk-carriera. Tonaža u raspri-  
mi se je općenito nešto smanjila.

Može se još spomenuti da je ove godine  
došlo do daljnjeg zaoštavanja i pojačane kam-  
panje kontrole standarda tzv. zastave u sjeni.  
Kodeks ponašanja linijskih Konferencija ra-  
tificiralo je do sada oko 50 zemalja, uključiv  
i Jugoslaviju, međutim, ukupna tonaža zema-  
lja potpisnica nije dosegla predviđenih 25%  
ukupne svjetske tonaže, kako bi se Kodeks  
općenito prihvatio. Ravnoteža između krcate-  
lja i korisnika transporta nije se mnogo po-  
makla dalje od papirnih deklaracija. Ta rav-  
noteža dobiva drukčija kretanja kao rezultat  
direktnih među vladinih sporazuma. Kodeks  
ponašanja ne ulazeći u njegove principijelne i  
političke postavke imat će limitirajuće djelo-  
vanje na poslovanje jugoslavenske linijske  
fote.

Mislim da je naš zajednički zaključak da  
je i parcijalna a pogotovo univerzalna prim-  
jena Kodeksa UNCTAD-a o ponašanju linijs-  
skih Konferencija limitirajući faktor za naše  
linijske brodare. Tu činjenicu moramo imati  
u vidu i radi eventualne evolucije našeg ju-  
goslavenskog stava prema tom pitanju i po-  
sebno prema mogućnosti da se Kodeks mo-  
dificira u smislu da se tzv. trećoj zastavi pre-  
ma njenom prisustvu, regionalnoj pripadnosti  
i frekvenci garantira najmanje 20% učešća, a  
ako je moguće i više jer to odgovara i intere-  
sima trgovine.

Osim toga ZUR bi morale stvarati i jedan  
organizam koji bi vodio brigu o dosljednoj  
provedbi proklamiranih načela i donijeti in-  
strumente koji limitiraju ili onemogućavaju  
da se tradicionalne zastave razvije-  
nih zemalja pod raznim vidovima najviše ne  
okoriste primjenom Kodeksa.

Mi smo mišljenja da bi angažiranje i  
predstavnik naše vlade na postizanju ova dva  
minimalna cilja doprinijelo smanjenju nega-

tivnih utjecaja primjene UNCTAD-a na razvoj  
pa i opstanak nekih naših linija.

### Današnje stanje flote

Stanje trgovačke mornarice 31. XII  
1980. iznosi 392 broda sa 3,858.490 DWT, sada-  
šnje vrijednosti 13,420.358 hiljada dinara.

Raspoloživi kapaciteti po socijalističkim  
republikama:

	Broj brodova	DWT	Sadašnja vrijednost u 000 dinara
SR Hrvatska	325	2,548.179	11,358.068
SR Crna Gora	36	850.378	801.199
SR Slovenija	28	453.843	1,239.528
SR Srbija	3	6.090	21.563

Ova flota realizirana je na način što su  
zaključno sa 1966. godinom sve gradnje bro-  
dova bile izvršene isključivo u zemlji.

Do 1955. godine kapaciteti brodogradilišta  
korišteni su 100% za potrebe vlastite trgovač-  
ke mornarice.

Od 1956 — 1966. kapaciteti brodogradiliš-  
ta korišteni su po domaćem brodaru sa 25 —  
40%, suglasno reproduktivnoj sposobnosti  
brodarstva.

Od 1967 — 1976. praktički sve se gradilo  
u stranim brodogradilištima, a brodogradnja  
je bila orijentirana na izvoz. Razlog pomanj-  
kanje sistemskih rješenja i time nemoguć-  
nost gradnje brodova u domaćim brodogradi-  
lištima.

Plan razvoja trgovačke mornarice za pla-  
nsko razdoblje 1976 — 1980. obuhvatilo je  
gradnju 62 broda sa 643.724 DWT nabavne  
vrijednosti 7,721.358 hiljada dinara.

Plan izgradnje brodova reguliran je Sa-  
moupravnim sporazumom brodograditelja i  
brodara — »Piranski sporazum«.



Brod »JADRAN EXPRESS«, kapaciteta 926 TEU kontenera, plovi u linijskom servisu  
za istočnu obalu SAD

Djelomična realizacija plana ostvarena je samo od radnih organizacija SR Hrvatske i to sa 70% u tonama nosivosti, a 102% u vrijednosti.

U domaćim brodogradilištima, u razdoblju od 1947. do danas, izgrađena su 134 broda sa 1,175.878 DWT što čini 37% od ukupno izgrađenog brodskog prostora po nalogu domaćeg brodarara.

U inozemnim brodogradilištima realizirana je gradnja 82 broda sa 2,025.147 DWT i kupnja 159 polovnih brodova sa 1,061.026 DWT.

U prva tri kvartala 1980. godine ostvareni su slijedeći rezultati:

	Dinara	Indeks 1980/1979
Ukupan prihod	19,08 milijarde	168
Dohodak	5,27 „	178
Raspoređeni čisti dohodak	3,67 „	192

Osobni dohoci u I polugodištu 1980. u poređenju sa 1979. godinom, ostvareni su indeksom 131,9. Broj zaposlenih radnika 15.959.

Iako su sredstva amortizacije povećana za 32,7% u odnosu na prethodnu godinu, ova-ko izdvojena sredstva ne omogućavaju zamjenu dotrajalih kapaciteta iz razloga sve viših cijena brodova, posebno u domaćim brodogradilištima i ograničavajući su faktor konkurentnosti flote na svjetskom tržištu.

Ostvarivanje deviznog priliva i neto deviznog efekta ima stalan trend rasta.

U devetomjesečnom obračunu 1980. ostvareni su slijedeći rezultati:

	u 000 dolara		
	1980.	1979.	Indeks
Devizni priliv	610.359	482.738	126
Devizni odliv	311.395	263.439	118
Neto devizni priliv	298.964	219.299	136

Za cijelu 1979. godinu, usporedbe radi, ostvaren je

Devizni priliv \$ 658.000.000.—  
Neto devizni priliv \$ 280.000.000.—

U razdoblju od 4,5 godine (od 1976. do zaključno I polugodište 1980) ostvaren je

Ukupan devizni priliv \$ 2.590.300.000.—  
Neto devizni priliv \$ 1.118.900.000.—

Nabavna vrijednost osnovnih sredstava — brodovi 1979. u odnosu na 1974. godinu ostvarena je indeksom 299,7, a iznos obračunate amortizacije indeksom 103,5, dakle, umanjena reproduktivna sposobnost za 2,89 puta.

Vrijednost osnov. sredstava u 000 dinara  
po nabavnoj vrijednosti 32.573.028  
Sadašnja vrijednost osnovnih sredstava (stanje 31. XII 1979) 12.213.678

Sredstva rada — brodovi — otpisani su sa 62,51%. Prisutna je fizička i tehnička zastarjelost naše flote sa prosječnom starosti preko 13 godina.

Struktura flote po godinama starosti:

Godina	Broj	BRT	U č e š ć e		
			Broj brodova	BRT	
do	4	38	578.896	11,2	24,2
5 —	9	35	355.035	10,3	14,8
10 —	14	91	790.842	26,8	33,1
15 —	19	64	324.086	18,9	13,6
20 —	24	61	256.923	18,0	10,8
25 —	50	49	76.283	14,5	3,2
preko	50	1	7.168	0,3	0,3



Jadranska slobodna plovidba iz Splita održava s pet brodova liniju za Kanadu. Na slici m/b »Admiral Purišić«, kapaciteta 342 TEU kontenera

Prema tome imamo 175 brodova starijih od 15 godina (51%).

Na kraju srednjoročnog planskog razdoblja 1981 — 1985. broj brodova starosti preko 15 godina iznosio bi 78,4% od danas raspoložive flote, tj. 266 brodova.

Mnoge zemlje, posebno zemlje u razvoju ne prihvaćaju prijevoz njihove robe brodovima starijim od 15 godina — što već danas dovodi u pitanje zaposlenost 35% raspoloživih kapaciteta trgovačke mornarice.

Veliki broj postojećih brodova mora se iz tehničko-tehnoloških, a posebno ekonomskih razloga rashodovati u prvim godinama planskog razdoblja 1981 — 1985.

#### Plan

Radne organizacije pomorskog brodarstva planiraju da u razdoblju 1981 — 1985. grade 59 brodova sa 1,145.350 DWT i putem uvoza realiziraju kupnju 72 polovna broda sa 904.400 DWT.

Planom je predviđen rashod 118 brodova sa 812.972 DWT.

Brodogradnja je prihvatila gradnju 56 brodova, a suglasno njenoj procjeni utvrđena je vrijednost po svjetskim — izvoznim cijenama od 27.846 milijuna dinara, odnosno 1.020 milijuna dolara po tečaju 27,30 dinara 1 US dolar.

Cijena koštanja za brodove koji se grade u našim brodogradilištima veće su za 50% u odnosu na cijene koje se danas postižu na svjetskom tržištu.

Za pokriće ove razlike u cijeni data su dva prijedloga rješenja:

1. da se brodarstvu odobri namjenska stimulacija od 12% na ukupni devizni priliv, ili da se brodogradilištima odobri dodatna stimulacija od 40% od ugovorene cijene broda.

U ovom prijedlogu brodarstvo učestvuje u pokriću razlike u cijeni sa 10%.

RO brodarstvo	12%	12%
RO brodogradnja	2% ili	4%
DPZ	1% alternativni	1%
Soc. republike	13% prijedlog	18%
Federacija	22%	15%
Ukupno:	50%	50%

Prema kvantifikaciji potrebnih sredstava za realizaciju plana gradnje 56 brodova u domaćim brodogradilištima potrebno je osigurati 41.769 milijuna dinara. U ovom iznosu obuhvaćena je i razlika između svjetske izvozne i domaće cijene broda 50%, odnosno 13.923 milijuna dinara, koja bi se razlika premostila predloženom raspodjelom na pojedine učesnike.

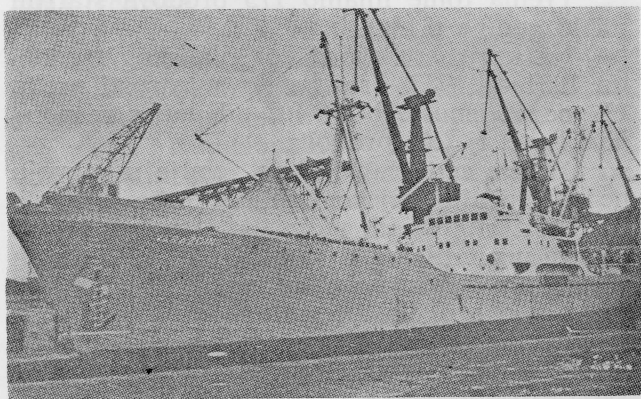
Uvjeti gradnje:

20% u toku gradnje broda

80% kredit brodograditelja na 8 godina i

8% kamata.

Ovo su velika sredstva, ali su ona potrebna i kod gradnje broda za inozemnog naručioca — izvoz broda.



Tramper »VARAŽDIN« nosivosti 1.525 tona  
(Meditranska plovidba — Korčula)

Detaljnijom analizom konkretnih finansijskih podataka, kako u brodarstvu, tako i brodogradnji utvrđeno je da bi se gradnjom domaće flote u domaćim brodogradilištima u razdoblju 1981 — 1985. u odnosu na gradnju za stranog naručioca postigli slijedeći finansijski efekti :

	Neto devizni priliv u razdoblju od 15 godina	Posebna dodatna stimulacija
Gradnja brodova za vlastite potrebe	\$ 3.988 mil.	Din 11.139 mil.
Gradnja brodova za izvoz	\$ 949 mil.	Din. 6.086 mil.

Prihvatanjem prijedloga posebne dodatne stimulacije brodarstvu ili brodogradnji u cilju premoštenja razlike u cijeni, ostvarivo bi se u razdoblju od 15 godina povećani devizni neto priliv od US \$ 3.039 milijuna, u odnosu na gradnju brodova za stranog naručioca.

Slijedi zaključak, da brodove gradimo u domaćim brodogradilištima pod uvjetima izvoza brodova uz dodatno učešće broдача u cijeni broda od 10% (svjetske — izvozna cijena + 10%).

Drugi, ne manji značajan i težak problem, je kreditiranje brodogradnje od strane poslovnih banaka u visini 80% od ugovorene cijene broda, kao i visina kamatne stope s obzirom na visoke cijene domaće brodogradnje.

Prisutni problemi i dati prijedlozi traže hitno rješenje iz razloga sve većeg angažiranja brodograđevnih kapaciteta inozemnim narudžbama.

Prema podacima Poslovne zajednice brodograđevne industrije »Jadranbrod« kapaciteti brodogradilišta zauzeti su u razdoblju 1980 — 1985., kako slijedi:

1980.	76%
1981.	54%
1982.	80%
1983.	65%
1984.	3%

Akontacija sporazuma između SFRJ i SSSR, za gradnju 56 brodova u morskim brodogradilištima, situacija zaposlenosti je slijedeća:

1980.	76%
1981.	54%
1982.	80%
1983.	65%
1984.	50%
1985.	35%

Pitamo se na koji način i kada možemo očekivati početak realizacije plana razvoja pomorskog brodarstva za razdoblje 1981 — 1985. Neizvršenje plana razvoja u idućem planskom razdoblju ili bolje rečeno nepravovremena zamjena dotrajalih kapaciteta nužno će dovesti u pitanje:

- zaposlenost pomoraca vezano za predviđeni i neodgovorni rashod 118 brodova,
- smanjenje deviznog priliva što je suprotno svim proklamacijama stabilizaciji privrede i obavezi povećanja deviznog priliva u idućem planskom razdoblju,
- smanjenje učešća domaće flote u prijevozu naše robe na prekomorska tržišta, posebno sa nesvrstanim zemljama i zemljama u razvoju,

- povećanje deviznog odliva s naslova većeg korištenja stranc zastave i nepovoljnijih uvjeta prijevoza,
- smanjenje financijskih efekata cjelokupne privrede koja sudjeluje u realizaciji prekomorske prijevozne usluge (špedicije, agencije, luke, brodogradilišta i snabdjevači brodova potrošnim i repromaterijalom kao i određenom opremom i dr).

Sa naše strane uz puno učešće i suglasnost brodogradnje dati su prijedlozi za mogućnost gradnje brodova u domaćim brodogradilištima za potrebe jugoslavenske trgovačke mornarice. Suglasni smo, da u pokriću razlike između domaće i izvozne — svjetske cijene učestvujemo sa maksimum 12%. Očekujemo hitno rješenje nadležnih organa i institucija.

Gradnju broda koju nećemo moći realizirati u domaćim brodogradilištima iz razloga zauzetosti brodograđevnih kapaciteta potrebno je riješiti dozvolom uvoza, ako kao zemlja želimo biti prisutni na svjetskom pomorskom tržištu u službi naše vanjske trgovinske razmjene, ostvarujući pri tome devizni priliv koji je za zemlju od posebnog prividnog značaja.

Moramo reći, o prijedlogu za rješenje problema gradnje brodova u domaćim brodogradilištima raspravlja se već dugi niz godina.

U posljednjih nekoliko godina održano je više značajnih skupova, i to:

1. Savjetovanje komunista u brodogradnji održano u Splitu 3. februara 1976. godine,
2. Savjetovanje komunista u brodarstvu održano u Opatiji, 14 — 15. lipnja 1977. godine,
3. Savjetovanje brodogradnje i brodarstva održano u Puli, 27 — 28. marta 1979. godine,
4. Znanstveno savjetovanje o saobraćaju održano u Zagrebu, 24 — 25. aprila 1980. godine,
5. Zajednički prijedlozi »Jadranbroda« i »Zajednice brodar«, — od aprila ove godine — odaslato svim rukovodiocima.

Odgovore još nemamo, a vrijeme prolazi i ulazimo u prvu godinu srednjoročnog plana. Što nam je raditi?

U izgradnji broda učestvuje velik broj kooperanata — proizvođača opreme — što doprinosi industrijskom razvoju zemlje u većem broju raznovrsnih privrednih grana, a ne smijemo izgubiti iz vida, da brod za vlastite potrebe sadrži veći dio domaće supstance u odnosu na brod u izvozu.

Cijena broda i uvjeti kreditiranja, s obzirom na visoku vrijednost sredstava rada, imaju ulogu u konkurentnoj sposobnosti. Ne tražimo izuzetan položaj morskog brodarstva, iako ga ono ima u većem broju pomorskih zemalja, ali zahtijevamo da financijski uvjeti

gradnje za domaćeg i stranog brodaru budu istovjetni.

Plan razvoja morskog brodarstva mora biti usklađen s proizvodno — operativnim planom brodogradnje u određenom planskom razdoblju. Usklađeno planiranje tih dviju grupacija moguće je postići kada se prethodno i u potpunosti definiraju uvjeti gradnje i zaozkruži financijska konstrukcija osiguranja sredstava, što su osnovni činioci svakog kupoprodajnog ugovora, a tako i ugovora o gradnji brodova.

## Zaključci i prijedlozi

Mislim da možemo bez pretjerivanja konstatirati da trgovačka mornarica iz godine u godinu postizava sve zapaženije i zapaženije poslovne rezultate, posebno na području deviznog efekta interesantnog za platnu bilancu zemlje. Da se obnavlja, iako ne srazmjerno potrebi vlastite obnove i potrebi međunarodnog pomorskog tržišta, pretežno sa vlastitim sredstvima i financijskim kreditima na bazi vlastite snage ili putem instituta hipoteke, ne stvarajući pri tome nikakve obveze koje bi vršile pritisak na »državnu blagajnu« i stvarale obveze državi. Prema tome mi smatramo da toj grani ne bi u buduće trebalo bilo kakvim restrikcijama stvarati poteškoće u njejoj obnovi i proširenoj reprodukciji dapače trebalo bi pronaći ona rješenja koja će joj omogućiti redovitu obnovu, na način koji smo predložili zajednički sa brodogradnjom, ili kako se i do danas obnavljala.

Ako želimo sačuvati stečene pozicije našeg brodarstva na svjetskom pomorskom tržištu, da sa svojim tarifama bude stabilizator nivoa cijena pomorskih vozarina — kao jednog od bitnih elemenata koji utječu na konkurentnu sposobnost naše izvozne privrede — te da i dalje bude značajan činilac u deviznom prilivu, trebalo bi omogućiti pomorskom brodarstvu da brodove gradi koristeći domaća brodogradilišta na način kako je to naprijed izneseno.

Gradnjom 56 brodova u razdoblju 1981. do 1985. brodogradnja bi osigurala nužni nivo zaposlenosti njenih kapaciteta i značajno smanjila gubitke u poslovanju koji bi nastali kao posljedica nezaposlenosti.

Gradnjom domaće flote u domaćim brodogradilištima postiglo bi se:

- brži razvoj brodogradnje i brodarstva kojim će se postići značajniji rezultati u izvozu i smanjenju uvoza,
- modernizacija i proširenje kapaciteta koji će doprinijeti povećanju deviznog priliva u međunarodnom saobraćaju,
- povećanje učešća domaće flote u prijevozu robe za potrebe uvoza, izvoza i tranzita,
- usmjeravanje razvoja brodogradnje na selekcionarne programe koji će kvalitetno

podmiriti potrebe razvoja domaće flote, potrebe njene modernizacije i tehnološkog napretka i na trajnim osnovama poboljšati položaj zemlje u međunarodnoj robnoj razmjeni,

- jačanje akumulativne i reproduktivne sposobnosti organizacija udruženog rada brodarstva i brodogradnje,
- osposobljavanje brodogradnje za nastup na svjetskom tržištu u cilju povećanja izvoza,
- znatno veći devizni efekat po osnovi međunarodnog tranzita, koji nije baš neznajan za našu zemlju.

Radi postizavanja navedenih ciljeva potrebno je da se:

- mjerama razvojne i tekuće ekonomske politike osiguraju uvjeti za veći devizni efekat (priliv) po osnovi međunarodnog transporta,
- bržom transformacijom kreditnih odnosa osigurati koncentraciju i usmjeravanje sredstava na financiranje grana od zajedničkog interesa, među koje spadaju brodogradnja i brodarstvo,
- mjerama ekonomske politike, a naročito kreditnom politikom banaka, stvore uvjeti u kojima će prednost u kreditiranju investicija imati izgradnja kapaciteta na osnovu udruživanja sredstava i rada, kojima se doprinosi povećanju deviznog priliva i supstituciji uvoza.

Navedeni ciljevi i mjere u skladu su sa Nacrtom Dogovora o osnovama društvenog plana Jugoslavije za period 1981 — 1985. godine o usklađivanju i usmjeravanju tokova društvene reprodukcije i Dogovora o osnovama društvenog plana Jugoslavije o politici razvoja ekonomskih odnosa s inozemstvom u periodu 1981 — 1985. godine.

Da bi se sve ovo moglo postići čini mi se da bi i Radna zajednica naše Zajednice morala biti bolje organizirana i to tako da u pripremanju i prezentiranju svih ovih pitanja kod nadležnih institucija bude mnogo efikasnija nego što je to bila do sada. Zato je potrebna njena organiziranost i sistematizacija radnih mjesta. Neka nam za to posluži primjerom organizacija »Jadranbrod«.

Njena organiziranost treba da se ogleda ne samo u pružanju momentalne pomoći svojim članovima, već da bude, uz podršku i drugih institucija, kreator politike prisutnosti trgovačke mornarice u privrednom, deviznom i drugim sistemima kako bi se mogla bezbolnije razvijati. Da bi se to moglo postignuti treba napore više usmjeriti ka svojoj unutarnjoj organizaciji, dok aktivnosti na nivou međunarodne djelatnosti od interesa za pomorstvo bi trebalo prepustiti Komitetu za saobraćaj SIV-a kao predlagачu politike, a Zajednica da bude samo kao stručna pomoć. No da bi ona to mogla postići sigurno je da u tome nesebičnu pomoć mora imati i od svih svojih članova podjednako, što do sada uvijek nije bilo pri-

služno. Imamo slučajeve da pojedini naši članovi na svoj način interpretiraju pojam prisutnosti određenih kapaciteta na određenim pravcima (tržištima), kao i da neprihvataju samoupravne akte koji su prihvaćeni od većine članova. Zbog toga moramo stalno unapređivati naše zajedništvo u radu, razvijati samoupravne odnose u cilju što boljeg, racionalnijeg i ekonomičnijeg korištenja kapaciteta i kroz to usmjeravati našu razvojnu politiku.

U tom cilju pozivam sve članove Zajednica pomorskih brodara Jugoslavije da doprinesu naporima u prevazilaženju svih teškoća i problema koji nam stoje na putu našeg daljnijeg razvoja flote i što većeg doprinosa razrješavanju postojećih privrednih teškoća u kojima se nalazi naša zemlja.

Perspektive poslovanja na svjetskom tržištu za poslovanje naše flote su dobre. Na našem tržištu trebamo raditi sve da dođemo do samoupravnih sporazuma sa našim izvozno-uvoznim partnerima, a to posebno važi za domaće velike uvoznike rasutih i tekućih tereta.

U daljnjem poslovanju najteže probleme možemo očekivati i dalje zbog neriješenog problema gradnje brodova, kupnje polovnih brodova i nestabilnost sistemskih rješenja, slučaj kontokorentnih računa, odluke o dinarima kao devizni priliv, itd. Na svjetskom tržištu ekonomski odnosi razvijenih zemalja, zemalja u razvoju i nerazvijenih, sve se više zaostavljaju i praćeni su mnogim negativnim pojavama, od svih vrsta protekcionizma, pa do otvorenih sukoba. Zbog nestabilnosti u svjetskim ekonomskim i političkim odnosima i najpoznatije institucije koje prate svjetski razvoj razlikuju se u prognozama. Dok jedni predviđaju lagani rast industrijske proizvodnje i svjetske razmjene, dotle drugi predviđaju stagnaciju i njihov pad.

Zbog svega toga, a dalje ćemo morati voditi borbu s mnogim problemima i na svjetskom tržištu, moramo očekivati oštru konkurenciju.

Toga radi moramo stalno provjeravati našu samoupravnu organiziranost i odgovornu ulogu radnika u samoupravnom društvenom uređenju.

Očito da sve probleme koje tište naše radne organizacije u morskom brodarstvu nisam obuhvatio, tu posebno mislim na probleme kadrovske politike i sve vezano za tu problematiku, kao što su osobni dohotci, devizna primanja, penzioni status pomoraca i dr., to sam kako rekoh ostavio za diskusiju pa ovime pozivam sve prisutne da svojim učešćem u radu Skupštine rasvijetle mnoga pitanja vezana za rad i djelovanje brodarstva.

Koristim ovu priliku da se svima Vama prisutnima i Vašim suradnicima, radnicima radne zajednice zahvalim na suradnji koju ste mi pružali u toku mogeg mandata, a novom rukovodstvu želim mnogo uspjeha u radu.