

Stanje svjetske trgovačke flote i pravci njenog tehnološkog razvoja s osvrtom na stanje i pravce razvoja naše trgovačke mornarice i gradnje brodova u zemlji za potrebe domaćeg brodarstva

Jugoslavenska trgovačka mornarica se danas po tonaži svog brodovlja sa svojih 1.778.423 brt ili 2.649.744 dwt nalazi na 24. mjestu svjetske rang-liste, kojom su obuhvaćeni parni i motorni brodovi preko 100 brt. Prema statističkim podacima koje kvartalno publicira Lloyd's Register of Shipping iz Londona, iz novembra 1974. godine, sa stanjem na dan 1. jula 1974. godine, stoji podatak, da naša trgovačka mornarica u svom flotnom sastavu posjeduje ukupno 398 parnih i motornih brodova.

Prema stanju od 1. jula 1974. godine, svjetska trgovačka flota raspolagala je s tonažom od 311.233.000 brt, odnosno uvećana je u odnosu na 1973. godinu za 7% ili za 21.396.000 brt. Može se konstantovati da je ona dvostruko uvećana u odnosu na 1964. godinu.

Kao što je to bio slučaj i tokom proteklih godina, najveću flotu trgovačkih brodova posjeduje i dalje Liberijska sa 55,3 miliona tona ispred Japana sa 38,7 miliona, Velika Britanija sa 31,6 miliona i Norveške sa 24,9 miliona tona.

Na osnovu izvještaja Lloyd-a, preko 63% svjetske trgovačke flote mlađe je od 10 godina, dok je 5% starije od 25 godina. U ovom trenutku najmoderniju flotu posjeduje Japan, jer je preko 85% tonaže japanskih brodova mlađe od 10 godina. Po starosti brodova, iza Japana slijede Norveška sa 81,1%, Zapadna Njemačka sa 81%, Švedska sa 80%, Danska sa 76% i Španija sa 74%.

Veoma interesantan je podatak da je oko 42% trgovačke flote SAD starije od 25 godina.

Od ukupne svjetske tonaže preko 63% pokreće se dizel motorima.

Stoji i podatak da od ukupno 61.194 broda svjetske trgovačke flote 419 su brodovi u kategoriji od 100.000 do 140.000 brt, a 39 su brodovi od preko 140.000 brt, među kojima se nalaze i četiri broda za kombinovani prijevoz rudače, nafte i rasutog tereta.

Najveći doprinos u povećanju tonaže svjetske flote, prema stanju od 1. jula 1974. godine, dala je flota pod liberijskom zastavom sa 5,42 miliona tona, zatim susjedna Grčka sa 2,46 miliona tona, Japan sa 1,92 miliona tona, Velika Britanija i Sjeverna Irska sa 1,40 miliona tona, Norveška sa 1,23 miliona tona i Panama sa 1,43 miliona tona.

Na tankere za prijevoz nafte od 100 pa naviše, čija se tonaža u dvanaestomjesečnom periodu do 1. jula 1974. godine povećala za 14 miliona tona — na 129,5 miliona tona, otpada 41,6% svih parnih i motornih brodova.

Tonaža brodova za prevoz rudače i rasutog tereta uvećala se u proteklom periodu za preko 6 miliona tona — na 69,4 miliona tona, čineći 25,5 odsto svih parnih i motornih brodova.

Nasuprot gore iznesenim podacima tonaža brodovlja za prijevoz generalnog tereta opala je za 800 hiljada tona — na 68,7 miliona tona, što je činilo 22,1% ukupne flote brodova. Nasuprot tome, povećala se tonaža tankera za prijevoz tečnog prirodnog gasa i kemijskih proizvoda, kao i tonaža kontejnerskih brodova za 627.000 tona — na 9.454 hiljade tona, dok preostali dio tonaže otpada na brodove drugih kategorija.

Kako se razvijala naša trgovačka flota

Godina	Broj brodova	Izraženo u BRT
1923.	120	119.778
1939.	187	410.486
1948.	101	202.025
1949.	99	208.940
1952.	117	250.581
1959.	207	465.009
1963.	273	965.449
1967.	351	1.196.125
1972.	364	1.587.585
1974.	398	1.778.423

Neosporna je činjenica, da pomorsko brodarstvo od 1968. stagnira, što znači da zaostaje u svom razvoju. Veoma mnogo govori nam i podatak da cjelokupno jugoslavensko pomorsko brodarstvo, od zacrtanog plana izgradnje brodova u cilju realizacije svog flotnog programa za period do kraja 1975. godine, biće ostvareno svega oko 60 do 65%.

Najjače pomorske zemlje 1974. godini

Veličinu svjetske trgovačke flote prikazaćemo u tabelarnom prikazu po zemljama:

Red. br.	Zastava	BRT	DWT	Broj brod.
1.	Liberija	55.321.641	103.744.205	2.332
2.	Japan	38.770.659	62.175.855	9.974
3.	Velika Britanija i Sjeverna Irska	31.566.298	50.345.001	3.603
4.	Norveška	24.852.917	42.765.686	2.689
5.	Grčka	21.759.449	35.975.152	2.651
6.	SSSR	18.175.918	19.037.489	7.342
7.	SAD	14.429.076	20.145.198	4.086
8.	Panama	11.003.227	17.572.996	1.962
9.	Italija	9.322.015	14.085.675	1.710
10.	Francuska	8.834.519	14.462.495	1.341
11.	SR Njemačka	7.980.453	12.467.278	2.088
12.	Švedska	6.226.659	9.985.974	785
13.	Holandija	5.500.932	8.302.180	1.358
14.	Španija	4.949.146	7.389.000	2.520
15.	Danska	4.460.219	7.119.616	1.349
16.	Indija	3.484.751	5.622.415	451
17.	Cipar	3.394.880	4.966.760	722
18.	Singapur	2.878.327	4.396.079	511
19.	Kanada	2.459.998	2.883.834	1.231
20.	Brazil	2.428.972	3.752.004	471
21.	Poljska	2.292.318	3.119.309	648
22.	Somalija	1.916.273	2.881.668	276
23.	NR Kina	1.870.567	2.691.458	360
24.	Jugoslavija	1.778.423	2.649.744	398
25.	Finska	1.507.582	2.090.558	362
26.	Taiwan	1.416.833	2.110.699	407
27.	Argentina	1.408.129	1.798.802	366
28.	Portugal	1.243.128	1.753.954	431
29.	Južna Koreja	1.225.679	1.858.550	650
30.	DR Njemačka	1.223.859	1.553.340	431
31.	Belgija	1.214.707	1.807.302	251
32.	Australija	1.168.367	1.577.412	394
33.	Bermuda	1.153.280	1.966.551	54

Kao što se može vidjeti danas u svijetu 33 zemlje imaju trgovačku mornaricu čija se tonaža kreće preko 1 milijun brt.

Iz tabelarnog prikaza je pregledno da se jugoslavenska trgovačka mornarica sa 1.778 hiljada brt, odnosno sa svega oko 0,50% svjetske tonaže na svjetskoj ljestvici pala na 24. mjesto u autorativnom izvještaju najstarijeg i najvećeg matičara i osiguratelja svega što plovi morima i okeanima svijeta. Neosporna je činjenica da se naša zemlja nalazi danas ne samo iza Brazila i Poljske, koje su nekada bile iza nas, nego i iza Somalije i NR Kine koje su sve do nedavno imale ispod milijun brt.

Podsjetimo se da je ne tako davno, još 1968. godine, londonski Lloyd's Register of Shipping, svrstavao našu trgovačku flotu na 19. mjesto na svjetskoj ljestvici. Po tonaži svoje flote, za našom zemljom su tada ostajale Indija, Poljska, Brazil, Cipar, a u zadnje dvije godine na rang ljestvici, kao što je to jasno vidljivo, pretekle su nas Somalija i NR Kina. Činjenica je da su trgovačke mornarice ovih zemljama znatno odmakle ispred nas što nam slikovito ilustruju i dati podaci.

S obzirom na tipove brodovlja naša trgovačka flota posjeduje 28 tankera sa 250.396 brt, 32 B/Ore-brodova sa 497.772 brt, 247 brodova za prijevoz generalnog tereta sa 977.436 brt, 54 trajekta, 25 remorkera, 3 ribarska broda, kao i 2 glibodera.

U pogledu starosne strukture naše flote imamo 109 brodova koji su mlađi od 10 godina, čija ukupna tonaža iznosi 1.010.236 brt, a preko 25 godina starosti imamo 65 brodova čija je ukupna tonaža 56.653 brt.

U pogledu vrste pogona od 398 brodova većih od 100 brt s kojima naša zemlja raspolaže, njih 386 sa 1.736.803 brt ima motorni pogon, dok ostalih 12 brodova sa 41.820 brt posjeduje parni pogon, od kojih dva broda otpadaju na turbinski pogon.

Od svih brodova koji su bili u gradnji 30. septembra 1974. godine (33,80% odnosno 10.477.271 brt brodov-

lja bilo je pod klasom Lloyd's Registra. Interesantan je podatak da je danas od strane Lloyd's Registra u svijetu klasificirano ili će biti klasificirano 11.134 broda s ukupnom tonažom od 93,3 miliona brt.

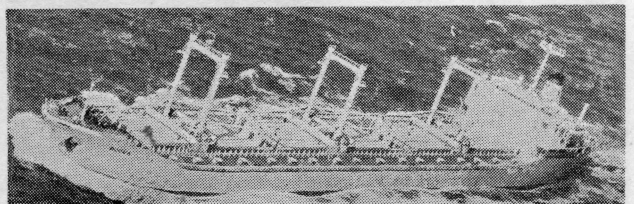
Svjetska trgovačka mornarica danas u svom sastavu ima ukupno 55.070 broda na motorni pogon koji imaju 198.291.480 brt, kao i 6.124 broda na parni i turbinski pogon sa 113.031.146 brt, odnosno svjetska trgovačka mornarica imala je 1. jula 1974. godine ukupno 61.194 broda sa 311.322.620 brt ili 439.986.761 tdw. Iz ovih podataka je vidljivo da se posljednjih deset-tak godina svjetska trgovačka flota više nego udvostručila, jer je 1. jula 1964. godine imala svega 152.999.621 brt.

Kao što smo već ranije istakli u ovom napisu, flota Singapura uvećala se za preko 2 miliona tona u protekle dvije godine i uključujući flotu Bermuda, sada dovodi broj trgovačkih flota koje imaju više od jedan milion brt na 33. Na prvom mjestu je Liberija, a na zadnjem mjestu Bermuda.

Zastupljene vrste brodova u svjetskoj trgovačkoj floti

Svjetska trgovačka flota sa stanjem na dan 1. jula 1974. godine, prema vrstama tereta koje prevozi, dijeli se po tonaži na slijedeće tipove brodovlja.

Red. br.	Vrste brodova	Broj brodova	Brt
1.	Tankeri za prijevoz nafte	6.785	129.491.446
2.	Tankeriza za prijevoz plina	399	2.414.843
3.	Tankeri za prijevoz kemikalija	291	748.139
4.	Mješoviti tankeri	95	122.334
5.	Ore/bulk-carriers brodovi	3.110	57.403.390
6.	OBO-brodovi	380	22.034.582
7.	Brodovi za prijevoz generalnog tereta		
8.	Mješoviti teretni brodovi	188	381.223
9.	Brodovi za prijevoz tereta	21.139	68.674.377
	kontejnera	412	6.291.404
10.	Brodovi za prijevoz vozila (RO-RO)	127	468.592
11.	Brodovi za prijevoz maona (LASH)	24	666.431
12.	Brodovi za prijevoz stoke	45	83.605
13.	Putnički brodovi (linijski)	140	2.851.419
14.	Trajekti i drugi putnički brodovi	2.449	4.341.483
15.	Brodovi za opskrbu	1.029	583.609
16.	Ribarski brodovi	17.262	7.334.359
17.	Brodovi za preradu i prijevoz ribe	693	3.348.699
18.	Brodovi ledolomci	68	233.099
19.	Brodovi za polaganje kabela	45	135.283
20.	Istraživački brodovi	360	424.843
21.	Tegljači-remorkeri	4.334	1.115.248
22.	Gliboderi i bageri	510	828.506
23.	Brodovi koji ne služe prometu	1.308	1.345.712
Ukupno:		61.194	311.322.626



Blukcarrier »Budva« Jugoceanije iz Kotora u plovidbi preko Atlantika

U odnosu na 1973. godinu, tonaža tankera za prijevoz nafte iznad 100 brt (129,5 mil. tona) uvećala se za preko 14 miliona brt, tako da ova vrsta brodova reprezentuje 41,6% svih parnih i motornih brodova. Ovaj omjer u 1972. godini iznosio je 39,2%, a u 1973. godini 39,8%. Najveća flota ovih brodova plovi pod liberijskom zastavom tj. 33,7 miliona tona, zatim slijede Japan sa 16,0 miliona tona, Velika Britanija i Sjeverna Irska sa 15,2 miliona tona i Norveška sa 12,2 miliona tona.

Zbroj svjetske tonaže brodova Ore/bulk-carriers (brodovi od 6.000 brt i iznad, uključujući bulk/oil carriers), uvećao se za preko 6 miliona tona tokom proteklog perioda tj. do broja od 79,4 miliona tona i predstavljaju oko 25,5% svih parnih i motornih brodova. Taj omjer u 1972. godini je bio 23,7%, a u 1973. godini 25,1%. I ovdje najveću flotu je imala i ima Liberija sa svojih 17,5 milijuna tona. Iza nje slijedi Japan sa 12,6, Norveška sa 9,1, Velika Britanija i Sjeverna Irska sa 7,6 i Grčka sa 7,1 miliona tona.

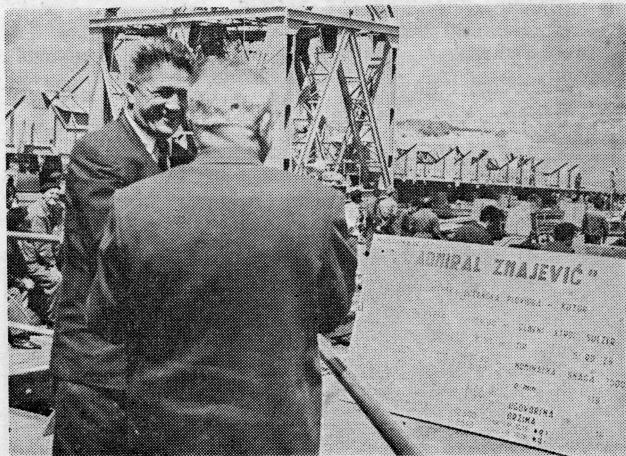
Svjetski zbroj tonaže brodovlja za prijevoz generalnog tereta iznosi 68,7 miliona tona i opao je za 0,3 miliona tona tokom protekle godine i predstavlja 22,1% svih motornih i parnih brodova. Radi ilustracije, navestit ćemo da je ovaj odnos u 1972. godini iznosio 26,3%, a u 1973. godini 24,0%. Najveću flotu brodova za prijevoz generalnog tereta posjeduje Sovjetski Savez sa 6,9 miliona tona. Iza njega slijede Grčka sa 6,4 miliona tona, Japan sa 5,4 miliona tona i Velika Britanija i Sjeverna Irska sa 5,0 miliona tona.

Izgubljena tonaža do uključivo sa 31. decembra 1973. godine iznosila je 29.482 tona manje nego, što je to bio slučaj u 1972. godini. To je drugo konsekutivno smanjenje od rekordne brojke od 1,03 miliona tona koja je bila zabilježena u 1971. godini.

Tonaža koja je bila odbačena kao neupotrebljiva iznosila je 3,6 miliona tona, te je bila najniža brojka koja je bila zabilježena od 1966. godine i bila pokazatelj pune iskorištenosti brodova iskušanih tokom godine.

Evidentan je podatak da je u posljednje dvije godine bilo najmanje brodova u gradnji na svjetskim navozima

Iz izvještaja Lloyd-s Registera od Shipping može se vidjeti da je 30. septembra 1974. godine na svim svjetskim brodogradilištima, izuzev brodogradilišta u Savjetskom Savezu, NR Kini i NR Rumuniji, bilo u gradnji 2.333 broda, s ukupno 31.037.396 brt, što je za 319.642 brt više nego što je to bio slučaj na kraju prethodnog kvartala. Bile su naručene ali još nezapočete gradnje, 2.971 brod, sa ukupnom tonažom od 96.689.243 brt, što je, međutim, za 3.110.428 brt manje nego što je to bilo krajem drugog kvartala 1973. godine.



Detalj prilikom porinuća broda »Admiral Zmajević« u brodogradilištu »Split«

Prema podacima s kojima danas raspolazemo, nalazi se 127.726.639 brt borodovlja, što u samoj gradnji, što u narudžbama, a to je za 2.790.786 brt manje nego što je bilo krajem prethodnog kvartala, i najmanje u posljednje dvije godine. Glavni uzrok tog smanjenja je povlačenje porudžbina nekoliko supertankera koji sa skorim otvaranjem Sueskog kanala neće biti više toliko traženi kao što je to slučaj bio do sada. Nekoliko brodovlasnika već je otkazalo ili modifikovalo ugovore, a brodograditelji s napetošću slušaju o brojnim novim otkazima. »Mali je broj kompanija koje sumnjaju u rentabilnost otkaza« — tvrdi se u jednom londonskom izvoru.

Usljed nagle promjene rentabilnosti igre, mamut-tankeri iznenada su počeli da donose svojim vlasnicima velike glavobolje. Tek što su učvrstili položaj na tržištu brodskog prostora, cijene nafte počele su da rastu po neobičnoj stopi. Kao posljedica, širom svijeta smanjuje se potrošnja nafte, i to baš u vrijeme kada se zna da će do kraja sedamdesetih godina biti dovršeno oko 200 miliona tona tankerskih kapaciteta, odnosno dvostruko više od tankerske flote koja danas krstari po morima i okeanima širom svijeta. Brodovlasnici otkazuju ugovore o gradnji super tankera, nosivosti preko 400 hiljada tdw, svijesni, da će između ostalog, otvaranje Sueskog kanala utjecati na popularizaciju tankera srednje veličine, što je nedavno u tome pisao i jedan američki časopis.

Predviđa se da će ogromni dokovi graditi brodove manje tonaže

Neka brodogradilišta, koja su investirala velika finansijska sredstva u suhe dokove za gradnju mamutskih tankera, izgleda, da će biti prinuđena da koriste ove svoje ogromne dokove za istovremenu gradnju većeg broja relativno manjih brodova. Eksperti na tržištu brodova smatraju, da uprkos gubicima investiranja kapitala i gubicima u efikasnosti da će ipak ovi gubici biti prihvatljivi kada ih se usporedi s potencijalnim gubicima koje će neka brodogradilišta pretpjeti na postojećim ugovorima za gradnju izrazito velikih tankera VICE i ULCC. Zabilježeno je da je do sada najzapaženiji otkaz porudžbine dao norveški brodovlasnik Raksten, poznat po preuzimanju izuzetnih rizika koji su mu se uvijek isplaćivali. On je izjavio novinarima da se predomislio da uloži 300 miliona dolara za izgradnju četiri super tankera nosivosti 420 hiljada tdw. Odmah nakon njega i grčka grupacija, s Livanosom na čelu, izmijenila je raniji ugovor o gradnji dva velika tankera, nosivosti od po 400 hiljada tdw, koji su bili zaključeni s brodogradilištem Eriksberg u Geteborgu u Švedskoj. Imjena se sastoji u tome da je izgradnja odložena na neodređeno vrijeme, s tim, da bi mogla da se preuredi za izgradnju brodova manjih dimenzija ili tipova.

Nestaje povjerenje u supertankere i predviđa se slabija prodaja

Nije nikakvo iznenađenje ako brodovlasnici nastoje svoje porudžbine da preinače u porudžbine trenutno najtraženijih i najpopularnijih brodova-tankera za naftne derivate, nosivosti 30.000 do 40.000 tdw, kao i brodova za prijevoz rasutog tereta tipa Panamax, nosivosti od 60.000 do 70.000 tdw, na kakve se odlučila i Jugooceanija iz Kotora, te je u tom cilju s britanskim brodogradilištem Snuderland sklopila ugovor o gradnji četiri ovakva broda, koji će biti isporučeni polovinom 1976., odnosno polovinom 1977. godine. I Atlantska plovidba iz Dubrovnika takođe je sa istim brodogradilištem potpisala ugovor o gradnji broda, tipa bulk-carrier od 70.000 tdw, čija će primopredaja, očekuje se, uslijediti početkom 1977. godine. Ovi brodovi su prilagođeni za prolaz kroz Panamski kanal, što ih čini posebno upotrebljivim na širokim prostorima svjetskog pomorskog tržišta, a namijenjeni su za prijevoz svih vrsta rasutih tereta. Snaga motora od 20.000 KS i brzinom od 15 čvorova odgovaraju tržišnim zahtjevima, a činjenica je, da pomorsko tržište danas traži ovu vrstu

brodova, uslijed njihove prilagodljivosti uslovima ukrcaja i iskrcaja u svojim lukama.

Kako veliki tankeri gube primat, tako manji, od 100 do 200.000 dwt dobijaju sve veću popularnost. Po mišljenju londonskog broderskog konsultanta Drurija, suficit tankerskog prostora trajace do 1977. godine. On također upozorava da će, ukoliko veliki potrošači nafte odluče da razvijaju petrolejske izvore van arapskih izvora, tražnja za tankerima opet da poraste, a time i šanske super-tankera.

Uslovi kreditiranja su znatno pooštreni

Svi su izgledi da su prošla vremena kada su brodo vlasnici mogli povećavati svoju flotu pomoću kredita, budući da su velike banke u posljednje vrijeme otpočele radije da financiraju brodogradilišta umjesto brodo vlasnika. Organizacija za ekonomsku kooperaciju i razvoj (OECD) odlučila je iznijeti uslove za kredite namijenjene za nabavku brodova, kako bi ih učinila manje privlačnim za brodate, koja mjera je u skladu sa stavom banaka koje ograničavaju kredite za kupovinu brodova, kako bi primorale brodate da ulažu više vlastitih sredstava za ovu svrhu. Članice OECD su se sagledale da se kamatna stopa za kredite na izvoz brodova povisi od sadašnjih 7,5% na 8% — i da to bude minimalna kamata.

Prema izloženom, skraćuje se maksimalni rok otplate kredita sa 8 na 7 godina, dok se plaćanje u gotovom, prije isporuke broda, povećava od dosadašnjih 20% na 30%. Ove odluke su stupile na snagu početkom drugog polugodišta prošle godine, a odnose se na Veliku Britaniju, Švedsku, Španiju, Belgiju, Kanadu, Australiju, Francusku, Zapadnu Njemačku, Dansku, Finsku, Italiju, Japan, Norvešku i Holandiju. Odluka OECD o pooštrenju uslova za dobijanje kredita neosporno je da je pogodila ili će pogoditi mnoge brodo vlasnike, ali ipak su ovi uslovi još uvijek veoma povoljni, s obzirom da se za bankarske kredite kod dugoročnih kreditiranja uplaćuje 14% kamate.

Uslijed nepovoljne ekonomske situacije očekuje se slabija prodaja brodova

Evidentno je da je tokom proteklog decembra zabilježen nizak nivo aktivnosti na tržištu kupoprodaje brodova, koji je bio uslovljen visokim cijenama, niskim tarifama za prijevoz tereta, kao i slabijom kupovnom moći — ističe se u izvještaju londonskih pomorskih brokera. Na prodajnom tržištu brodova očekuje se period stagnacije, period opadanja, uslijed nepovoljne ekonomske situacije. Ističe se da je »većina tradicionalnih i najistaknutijih kupaca brodske tonaže gotovo napustila tržište«. Dodaje se, da opadanje privredne aktivnosti i inflacija ograničavaju proizvodnju brodova, utiču na smanjenje trgovinske razmjere i nepovoljno se održavaju naplatne bilance zemalja. I tražnja brodova za prijevoz rasutog tereta, na bazi vremenskog najma, toliko je slaba, da gotovo i nema prodaja. Ističe se, da vlasnici ovih brodova, koji još žive od profita ostvarenih proteklih godina, nemaju namjeru da smanje nivo prodajnih cijena, a potencijalni kupci nijesu u mogućnosti da obezbijede finansiranje kupovine i čekaju daljnji razvoj događaja. Na »depresivnom tržištu tankera, sadašnje korištenje tankera za prijevoz žitarica nije dobar znak«. Međutim, potencijalni kupci se nadaju da će do kraja 1975. godine cijene dovoljno pasti i opravdati uložene investicije.

Na sektoru brodova za kasiranje cijene su pale na nivo od 90 do 92 dolara po lakoj toni za brodove za suhi teret, a najviše 98 dolara za tankere veće tonaže, — koje transakcije su zabilježene za račun tajvanskih kupaca. Dileri s Dalekog istoka su aktivniji i plaćaju od 110 do 118 dolara za laku tonu, dok su dileri s evropskog kontinenta znatno neaktivniji i plaćaju od 42 do 44 funte po lakoj toni.

Izgradnja za našu trgovačku flotu je korisnija od izvoza

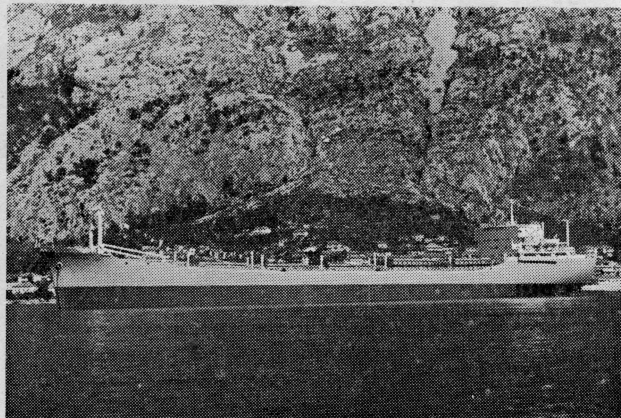
Jugoslovenska brodogradnja po udjelu proizvodnje za izvoz u ukupnoj proizvodnji zauzima prvo mjesto u svijetu, što je kvalifikuje kao izrazito izveznu granu — u svjetskim mjerilima.

Osnovni problem zbog kojeg do sada nije bilo uslova za gradnju brodova na domaćim navozima, za potrebe domaćih brodarka, bilo je neriješeno pitanje kreditiranja. Istovremeno, domaća brodogradnja, za brodove koje je gradila ili gradi za izvoz, ima pravo da koristi sredstva fonda za kreditiranje i izgradnju izvoznih poslova, kao i razne druge olakšice u spoljnotrgovinskom i deviznom režimu. Radi ilustracije ovdje ćemo istaknuti da je učešće sredstava ovog fonda iznosilo i do 80% vrijednosti broda.

Navedeni fond je u vremenskom periodu od 1971. do 1973. godine učestvovao u kreditiranju brodova za izvoz za oko 2.690 miliona dinara. Razne olakšice i stimulacija kao što su poresko oslobođenje, povraćaj carine, izvozna stimulacija, posebne olakšice, i dr. kretale su se od 14 do 26% od vrijednosti broda, — zavisno od toga kojoj zemlji je brod bio isporučen. Istovremeno, domaći brodari nisu uživali nikakve olakšice za brodove koje su gradili u zemlji, iako je taj broj brodova, možemo slobodno reći, bio više nego simboličan. Plaćajući veću cijenu od inostranog naručioca od 14 do 26%, radi toga je bilo manje konkurentno na međunarodnom tržištu broderskog prostora. Iz ovih razloga naši brodari su bili prinuđeni da kupuju brodove u nozemstvu, jer su tamo pored realne cijene, ujedno dobijali i povoljne kredite uslove za gradnju brodova. Radi ilustracije može se navesti da su u periodu od 1971. do 1973. godine jugoslavenski brodari u inozemstvu sagradili 11 brodova s ukupno 145.000 tdw i kupili još 26 polovnih brodova s ukupno 66.000 tdw. Angažovanost kapaciteta domaćeg brodogradnje za gradnju brodova za potrebe domaćeg pomorskog brodarstva u 1968. i 1968. godini iznosila je 13%, u 1972/73. svega oko 6,5%, a u 1974. godini, može se konstantovati, da su svi kapaciteti naših brodogradilišta bili angažovani za izvoz.

Domaća brodogradnja za 1974. i 1975. godinu, u kojima nije bilo narudžbi za domaće brodate, ugovorila je izvoz brodova od 3,6 miliona brt u vrijednosti od oko 760 miliona dolara. Na taj način naša brodogradilišta su u potpunosti angažovala svoje kapacitete i navoze za izvoz brodova do 1976. godine. Zbog do danas neriješenog pitanja kreditiranja izgradnje brodova u zemlji za potrebe domaćih brodarka, razvoj pomorskog saobraćaja u periodu od 1971. do 1975. godine je bio znatno ispod planiranog nivoa, što se može vidjeti i iz podatka da je razvoj pomorske flote u posmatranom periodu iznosio svega oko 15% od planiranog, što je gotovo simbolično.

Neosporna je činjenica, da su prednost izgradnje brodova u zemlji za potrebe domaćeg brodarstva neuporedivo veće nego u slučaju izvoza brodova, kao finalnih objekata, za strane naručioca. Jer, od gradnje brodova za domaće brodate, devizni efekat bi bio znatno veći, imajući u vidu da bi se smanjio uvozni supstrat, posebno oprema iz uvoza, a otpale bi i devizne otplate inostranim isporučiocima brodske opreme, dok bi premija ostala u zemlji za razvoj domaćeg brodogradnje i industrije.



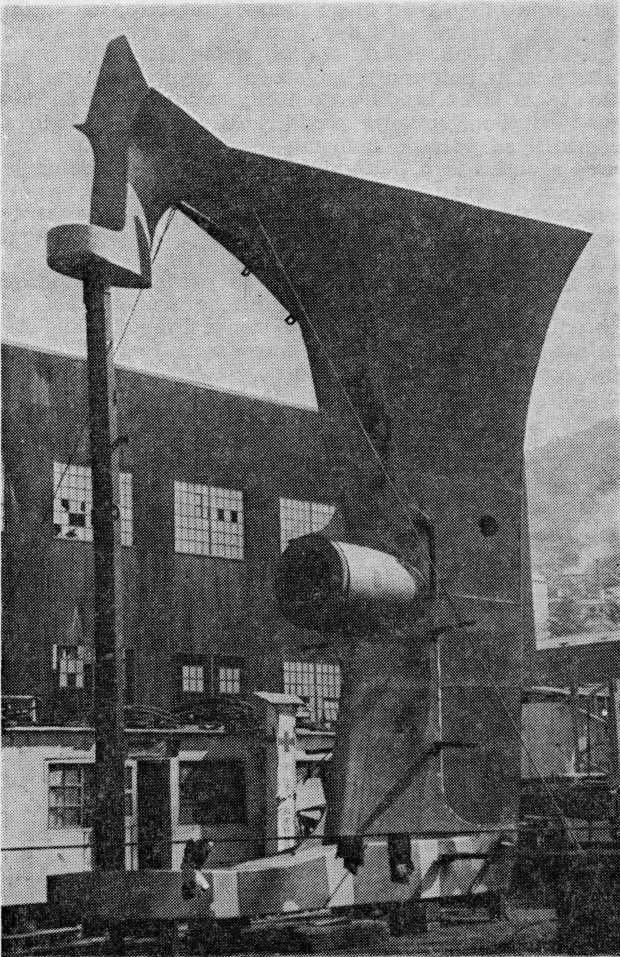
Bulkcarrier »Trinaesti juli« Jugooceanije iz Kotora sagrađen na domaćim navozima.

Udruživanjem do novih brodova

Kako do jače flote? — postavlja se pitanje. Graditi brodove za domaće prijevoznike i štiti zastavu — udruživanjem do brodova. Na dvodnevnom savjetovanju o položaju, problemima i mogućnostima razvoja brodarstva koje je održano u Beogradu, početkom decembra 1974. godine, pod pokroviteljstvom Džemala Bi-jedića, predsjednika SIV-a, — gradnja brodova za jugoslavensku trgovačku mornaricu na domaćim navozima, bila je jedna od ključnih tema. Može se slobodno reći da je ovaj problem star koliko i naše brodarstvo. To je refren koji se redovno ponavlja sa sastanka na sastanak.

U Osnovama zajedničke politike dugoročnog razvoja Jugoslavije, ocijenjeno je, pored ostalog, da ni približno nisu iskorištene inače velike mogućnosti pomorskog saobraćaja. Na ovom savjetovanju, Dobrosav Čulafić, potpredsjednik SIV-a, je istakao, da bi trebalo da se svestrano sagledaju svi problemi ovih grana saobraćaja, kao i uslovi, pravci i mogućnosti njihovog razvoja. On je rekao da ubuduće treba posvetiti znatno više pažnje razvoju ovih grana, kako bi bile u stanju da normalno prate ukupan privredni razvoj — da ne budu usko grlo ili kočnica privrednog razvoja.

Brodari su jednoglasni u svom zahtjevu da se konačno moraju stvoriti svi uslovi za intenzivniju gradnju brodova za domaće brodare u domaćim brodogradilištima, putem odgovarajućih sistemskih rješenja i kredita, te integralnim povezivanjem svih zainteresovanih faktora, a to je gotovo cijela naša privreda, — bilo radi uvoza, bilo radi izvoza. Jer, na taj način bi se bar 30% kapaciteta naših jadranskih brodogradilišta koristilo za izgradnju brodova za potrebe naše domaće trgovačke flote.



Detalj sa polaganja krmene statve sa kormilom na jednom brodu za prijevoz rasutog tereta

O osnovnim pravcima razvoja trgovačke mornarice, istaknuto je, da nastojanja ne smiju da budu samo u kvantitativnom povećanju tonaže, već i u modernizaciji tehnologije, uvođenju kontenerskog transporta, poboljšanju brzine brodova, poboljšanju kvaliteta usluge, i slično.

Zaključak je, da rješenje leži jedino u samoupravnom udruživanju. Tek kada proizvođač, trgovina, cestovni i željeznički prijevoznik, luka, brodar i brodograditelj uvide, da rade i žive jedni za druge i jedni od drugih, da samo udruživanjem rada, sredstava i interesa, mogu krupnijim koracima naprijed — bit će razvezan i Gordijev čvor našega brodarstva. Tada, na našim navozima, bit će sve više brodova koji će se graditi za domaću zastavu, za domaće brodare. U daljem razvoju pomorskog brodarstva neodložno je što potpunije valorizirati pomorski položaj naše zemlje, a to iziskuje u prvom redu povećanje trgovačke mornarice i poboljšanja njene strukture. U srednjoročnom planu, do 1980. godine, treba ići na brži razvoj i povećanju kapaciteta trgovačke flote na oko 3,5 milijuna brt, tako da prosječni godišnji prirast tonaže brodovlja bude oko 11,5%.

Neophodno je poboljšati strukturu trgovačke mornarice uvođenjem savremenih brodova za novu transportnu tehnologiju-brodova za prijevoz rasutog tereta, kontejnerskih brodova, RO-RO brodova, tankera, i slično, kao i što bolje iskoristiti sadašnje mogućnosti na međunarodnom tržištu za zadovoljenje potreba naše vanjske trgovine i za uključivanjem brodova jugoslavenske trgovačke flote u svjetske prijevoze, sa ciljem povećanja deviznog priliva. Na taj način, jugoslavensko pomorsko prijevozno tržište izmijenit će do 1980. godine svoju strukturu i po količini tereta postati daleko jače nego što je to slučaj do sada. Takođe je u planu i izgradnja naftovoda u Sjevernom Jadranu, koji bi prihvatio i do 30 miliona tona sirove nafte, kako za potrebe naše zemlje, tako i za potrebe zemalja Podunavlja. Zatim, podizanje jedne čeličane jačeg kapaciteta negdje na Jadranu, takođe je u planu, što bi predstavljalo početak litoralizacije teške industrije, koji proces se već ranije odvio u razvijenim zemljama, gdje je uvozna ruda daleko jeftinija i kvalitetnija od domaćih, — pojačao bi prijevozno tržište za veće brodske kapacitete.

Intenzivno raditi na razvoju slobodne plovidbe i linijskog brodarstva

Kao i ostali dio flote i slobodna plovidba je stagnirala u svom razvoju. Njen budući razvoj potrebno je daleko više vezati za potrebe našeg uvoza, izvoza i tranzita. Struktura naše vanjske trgovine, ekonomski odnosi s nerazvijenim zemljama upućuju nas da pojačamo gradnju tonaže od 14 do 16 hiljada tdw. Isto tako, manji, sa teretnim uređajima opremljeni bulkcarrieri od 18 do 25 hiljada tdw bili bi za istu svrhu veoma propulzivni. Treba imati u vidu, da se brodovi u tonaži srednjih bulkcarriera, pa sve do onih tipa Panamax — do 80.000 tdw, ubuduće veoma malo mogu vezati za naše prevozno tržište. Međutim, njihovo djelovanje na druga, svjetsko ili regionalna tržišta, pruža izuzetne mogućnosti. Orijehtacija na ovu tonažu individualna je stvar svake radne organizacije. Međutim, izgradnju flote treba sve više vezivati za dugoročne poslove prijevoza.

Plan razvoja linijskog brodarstva potrebno bi bilo usmjeriti na primjenu tipova linijskih brodova u skladu sa razvojem novih prijevoznih sistema na određenom linijskom pravcu. U razvoju linijskog brodarstva za razdoblje od 1976. do 1980. godine postupno prijeći na savremene prijevozne sisteme u skladu sa razvojnim potrebama naše vanjske trgovine i mogućnostima naše zemlje da razvija odgovarajuće uslove na čitavom integralnom prijevoznom lancu. Potrebno je osposobljavati pomorski transport za puni zamah kontenerizacije i za svladavanje očekivanog prometa kontejnera u našoj vanjskoj trgovini. U Rezoluciji ekonomske politike SFRJ za 1975. godinu neophodno je unijeti pomorski saobraćaj kao prioritete djelatnosti za privredni razvoj Jugoslavije i na taj način stvoriti

uslove za intenzivniju izgradnju brodova u domaćim brodogradilištima putem odgovarajućih sistemskih rješenja i kredita te integralnim povezivanjem svih zainteresovanih, kako bi se bar 30% kapaciteta na našim navozima koristilo za gradnju brodova za domaću zastavu.

Da bi se spriječila dalja stagnacija naše flote, zajednica bi trebala putem bilateralnih odnosa s pojediniim zemljama osigurati kreditni kapital, koji bi se koristio kako za gradnju tako i za kupovinu brodova po sistemu »CASH-plaćanja«, jer takav je kapital daleko povoljniji od kapitala koji slobodno cirkuliše.

Proizlazi, da bi buduću strukturu naše flote trebalo koncentrisati u kategorijama manje, ali vrlo elastične tonaže, kao i u pravcu većih kapaciteta, vezanih za kontinuirane industrijske prijevoze, što bi defakto predstavljalo tehnološko i poslovno prestrojavanje flote čime bi se izbjegla njena dalja stagnacija.

Brodograđevne kapacitete treba usmjeriti za gradnju domaće flote a koristiti i aranžmane sa zemljama u razvoju

Domaće brodograđevne kapacitete potrebno je usmjeriti za gradnju domaće flote, jer i u pogledu traženih tipova brodovlja, naša brodogradnja, kao veoma razvijena, može i na tom planu da pruži potpun odgovor. Kao što smo već istakli u ovom napisu, u cilju spriječavanja dalje stagnacije naše trgovačke flote, državni organi mogli bi za tu svrhu, kroz bilateralne odnose, vršiti zaduženja kod pojedinih zemalja u inostranstvu. Radi ilustracije ovdje ćemo i navesti neka od takvih zaduženja:

— kod Međunarodne banke za razvoj, kao što to čini Indija, koja pozajmljenim kapitalom kupuje brodove u »cash-plaćanju« ili ih poručuje.

— traženjem kapitala kod prijateljskih arapskih zemalja koje poskupljenjem nafte raspolažu s velikim iznosima tzv. »petro-dolara«.

— traženjem namjenskog kapitala kod brodograđevno jakih zemalja, a otplatu vršiti kroz izvoz drugih roba.

— socijalističke zemlje imaju znatan brodograđevni potencijal, a oskudijevaju u nekim potrošnim robama, koje im mi možemo isporučiti. Recimo, nagomilani lageri putničkih vozila mogli bi otpalivati jedan dio poručenih brodova, budući da su slična saradnja i odnosi već i do sada postojali, jer je dio kapaciteta naše brodogradnje bio angažovan po toj osnovi.

Zajednica bi trebala da pokrene neke od poznatih načina finansiranja flote, a isto tako da pokrene i pitanje zaštite dijela jugoslovenskih prijevoza sa jugoslavenskom zastavom, posebno što se tiče prevoza koji se odnose na budućnost. Pokušaćemo navesti neke od prilaza:

— zajednica treba privoljeti konsorcijum za izgradnju naftovoda, kao i zemlje korisnice, da učestvuju u finansiranju flote, koja će vršiti prijevoz, što je veoma poznat način povezivanja u svijetu,

— slično treba obaviti i za planiranu izgradnju čeličane i koksare na Jadranu.

— traženjem jeftinog namjenskog kapitala u inostranstvu namijenjenog brodarstvu, brodogradnji i promovisanju izvoza — u kojem spadaju i brodovi (krediti E. C. G. D., Velika Britanija),

— hipotekarna zaduženja u inozemstvu, koja nisu teška, ako se sagleda dugoročni posao prijevoza,

— udruživanjem kapitala i preuzimanjem pomorskog transporta kao i pojedino brodogradilište u cilju gradnje brodova, što, kako za jedne tako i za druge, predstavlja proširenje obima poslovanja, itd.

Da bi pomorstvo moglo i dalje i više da poboljšava platni bilans zemlje, neophodno je potrebno da se u njega više i uloži, jer stoji činjenica da je ono realno sposobno da povрати sve uloženo.

Prijateljske arapske zemlje također traže partnere za gradnju brodova i njihovo zaposlenje, jer je angažovanje naših brodara na zajedničkim poslovima sa zemljama u razvoju — neophodno, iako se mnoge, posebno afričke zemlje, obraćaju našem brodarstvu za pomoć. Znači, bilo bi od izuzetne koristi sklopiti aranžmane sa zemljama u razvoju i koristiti interes za za-

jedničku gradnju brodova, kao i otvaranju mješovitih brodskih linija. Veći broj zemalja u razvoju rado bi ušle u zajedničke aranžmane u kupovini brodova i njihovoj eksploataciji. Takav poslovni zahvat upravo provodi susjedna Prekookeanska plovidba iz Bara s Kubom, uvođenjem jedne mješovite linije, dok slične vodi i broderska radna organizacija »Jugotanker« iz Zadra s Kuvajtom. Zambija je zainteresovana za uspostavljanje stalne ili povremene zajedničke brodske linije, dok Tunis pokazuje zanimanje za nabavku polovnih brodova. itd.

Niti jedan od 35 brodova koji su sada u gradnji na domaćim navozima neće biti isporučen domaćim brodarima

Danas je naša zemlja u brodogradnji na 12. mjestu svjetske rang ljestvice, ali niti jedan od 35 brodova, koji se trenutno nalaze u gradnji na našim navozima, neće vijati našu zastavu, te u tom pogledu i dalje stojimo u brodogradnji za strane naručioce na prvom mjestu u svijetu. Za Sovjetski Savez gradimo 12 brodova, za Indiju 8, za Norvešku 5, za Liberiju 3. za Saudijsku Arabiju, Singapur i Virginia Island po 2 broda, kao i jedan brod za Švedsku.

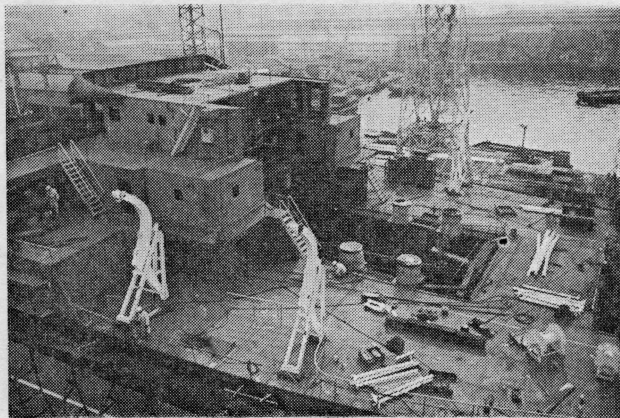
Više od jednog milijuna brt brodova u gradnji i porudžbinama imaju brodogradilišta slijedećih zemalja:

Red. br.	Zemlja	Nalazi se u gradnji brt	Ukupno brt sa porudžbinama
1.	Japan	11.515.111	57.549.661
2.	Švedska	2.176.578	10.278.022
3.	SR Njemačka	1.671.293	7.952.344
4.	Velika Britanija	2.141.173	6.923.018
5.	Španija	2.268.088	6.572.338
6.	Francuska	1.645.218	6.205.655
7.	SAD	1.547.862	5.222.003
8.	Norveška	956.722	3.862.922
9.	Italija	1.349.713	3.412.913
10.	Danska	338.814	3.370.429
11.	Holandija	1.127.310	2.146.928
12.	Jugoslavija	840.022	1.998.502

Zatim slijede Južna Koreja, Poljska, Brazil, Finska i Taiwan, koje imaju više od jednog milijuna brt brodovlja u gradnji i porudžbinama.

Japan je i dalje na čelu liste sa 57.549.661 brt, a iza njega dolazi po tonaži u gradnji i narudžbama Švedska sa 10.278.022 brt, zatim SR Njemačka, Velika Britanija, itd., dok ostale zemlje imaju manje od milijun tona brt u gradnji i porudžbinama.

Od zemalja koje pretežno grade brodove za inozemne naručioce, na prvom mjestu se nalazi japanska brodogradnja sa 9,87 milijuna brt ili 85,7% tonaže u gradnji, zatim na drugo mjesto dolazi Švedska sa



Detalj prilikom gradnje jednog bulkcarriera za potrebe »Jugooceanije« iz Kotora u Japanu.

1,53 miliona brt ili 70,3%, Zapadna Njemačka sa 1,32% miliona brt ili 79,1%, Holandija sa 1,02 miliona brt ili 95,3% i Španija sa 1,00 miliona brt ili 44,1%, itd.

Od ukupne tonaže u gradnji tj. 19.875.109 brt odnosno oko 60% brodovlja, neće vijati zastavu zemlje u kojoj su građeni, od kojih samo pod liberijskom zastavom će biti registrovano 7,52 miliona brt, te je Liberija i dalje na prvom mjestu.

Na prvom mjestu stoje tankeri prema ukupnoj tonaži u gradnji i narudžbama, na koje otpada 94.053.397 brt, što predstavlja 73,6% porudžbina. Nakon tankera slijede bulkcarrieri na kojih otpada 17.973.317 brt ili 14,1% te brodovi za prijevoz generalnog tereta sa 6.672.679 brt odnosno 5,2% porudžbina. Veoma je interesantan podatak da na brodove za prevoz kontejnera otpada 1,25 miliona brt ili 18,8% od svih brodova za prijevoz generalnog tereta. Ostala tonaža odnosi se na brodove različite namjene i tipova od čega na brodove za prijevoz plina u tekućem stanju, 5,7 miliona brt, odnosno kapaciteta od 8,3 miliona kubnih metara.

Zapažen je pad postotka kontejnera od 14,2% u prvom kvartalu na 12,7% u drugom kvartalu, da bi uslijedilo povećanje od 18,8% u trećem kvartalu u ukupnoj tonaži u gradnji brodova za prijevoz generalnog tereta.

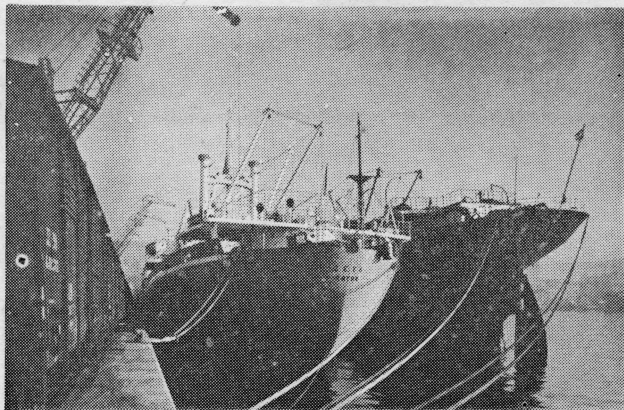
Od ukupno 443 broda u gradnji i porudžbinama, koja su veća od 100 hiljada brt, gotovo je polovina u grupi od 250 do 300 hiljada tona nosivosti, 82 su u grupi od 200 do 250. hiljada, 50 brodova u grupi od 300 do 350 hiljada, njih 47 u grupi od 350 do 400 hiljada, 51 u grupi od 400 do 450 hiljada, 8 u grupi od 450 do 500 hiljada i konačno 10 brodova u grupi preko 500 hiljada tona nosivosti. Od navedenog broja na brodove sa motornim pogonom otpada samo 12 brodova u gradnji, kao i 21 brod u narudžbama, dok su svi ostali brodovi sa turbinskim pogonom.

Utjecaj tehnologije na razvoj pomorskog tržišta

Period od 1971. do 1974. godine značajan je po primjeni novih tehnologija prijevoza roba morskim putem, kao i po korjenitim promjenama u strukturi flote. Posljedice tih promjena su dalekosežne prirode. One su u punom toku, a u dolazećim godinama, doći će još mnogo više do izražaja. Strukturi svjetske flote tek predstoji da osjeti dominaciju velikih i savremenih brodova. U vezi s tim potrebno je uvijek imati u vidu slijedeće:

— Nova tehnologija unosi korjenite promjene u pomorskom transportu, kako za korisnike prijevoznih usluga, tako i za same luke i na poslovanje radnih organizacija pomorskog brodarstva,

— Brodar koji posluje pod uslovima svjetskog pomorskog tržišta mora veoma pažljivo ocijeniti gdje i kako se treba uključiti u nove tokove, jer ako kasni postat će prevaziđen u novim tržišnim formacijama, a



Vršenje lučkih operacija — snimak simbolički prikazuje stari i noviji brod ali s obzirom na razvoj suvremene tehnologije i ovaj noviji zastarjeva

ako promaši u izboru tipa i veličine broda tj. u tehnologiju, tada mu i savremeni brodovi mogu biti potpun promašaj, i

— Prije donošenja odluke o izboru novih tipova i veličine broda, za takve brodove treba izvršiti procjenu uslova poslovanja i to bar za 8 do 10 godina unaprijed.

Paralelno sa bitnim promjenama u tipu i veličini broda, koje je u stvari sredstvo potpune izmjene u tehnologiji pomorskog transporta, vrši se i odgovarajući preobražaj putem grupiranja tereta u veće jedinice kroz paletalizaciju i kontenORIZACIJU, što stvara uslove za integralni sistem transporta, zatim primjenu automatizacije na transportnim sredstvima, orijentaciju na specijalizovane transporte, na razvoj brodogradnje i na remont. Procesi o kojima je ovdje riječ najprije su zahvatili prijevoze rasutih tereta, koji su pak uslovlili neviđeni privredni boom.

U posljednjih dvadesetak godina pomorska trgovina doživjela je izvanredan napredak, blagodareći prije svega, uvođenju i usavršavanju kontenORIZACIJE. Od 1956. godine, kada je zaplovio prvi brod za transport kontejnera, očigledno je tendencija ka većim i sve bržim brodovima, Američka kompanija SEA-LAND SERVICE INC iz New Jerse-a, uvodi u službu dosad najveće i najbrže kontejnerske brodove tipa SL-7, čije je vrijeme plovljenja preko okeana smanjeno na drastičan način. Tako, na primjer, ovi brodovi prelaze Atlantik od New York-a do Rotteram-a za svega 4 i po dana, a Pacifik za svega 5 i po dana. Svaki od njih može da nosi 1096 kontejnera od 35 do 40 stopa, ploveći brzinom od 33 čvora na čas. Ovakvo smanjenje vremena potrebnog za plovidbu preko okeana, zajedno s izvanredno efikasnim sistemom prihvatanja i isporuke tereta, omogućava da se postigne najkraće vrijeme za manipulaciju i transport tereta »od vrata do vrata« na svim linijama, koje obavljaju brodovi ovog tipa.

Planiranje optimalne flotne strukture

Sa stanovišta jednog nezavisnog brodar procesi koji su u toku na svjetskoj pomorskoj sceni, nastupaju brige kako da se planira budući razvoj i na kom području se orijentisati da bi se uhvatio ne samo korak s vremenom već i obezbijedilo daljnju ekspanziju. Prilaz ovom problemu je zaista složene prirode, jer su složeni procesi u kojima se odvijaju tržišni razvoji. Svaka OUR-a pomorskog brodarstva u tom pravcu mora fokusirati svoju pažnju na nekoliko ključnih problema kao što su:

- da ocijeni svoj vlastiti položaj na tržištu,
- da procijeni glavne trendove razvoja,
- da prouči kakve mogućnosti pruža postojeća struktura flote,
- da se odluči kakav tip prijevoza uzeti kao svoju orijentaciju,
- da prouči koji tip i veličinu broda će ubuduće najbolje koristiti i odabrati preko toga i optimalnu tehnologiju,
- da obezbijedi adekvatnu poslovnu nadgradnju,
- po mogućnosti uključiti se dijelom flote u industrijske prijevoze i dugoročne ugovore,
- pronaći mogućnost vezanih poslova i finansirati kao i pronaći mogućnost zajedničkog istupa na tržištu u sklopu s jačim brodarima,
- unaprijed ugovoriti velike prijevoze i postati ujedno i »brodar-unajmitelj«, i jasno, stvoriti adekvatan kadar sposoban da odgovori ovim zadacima koji pokrivaju i poslovno i istraživačko područje.

U skladu s dugoročnim planovima razvoja pomorskog brodarstva neophodno je prići planiranju potreba i stručnog profila kadrova, kao jedan od osnovnih faktora razvoja. Na osnovu tako utvrđenog profila, potrebno je utvrditi i način školovanja i obrazovanja, i to u prvom redu školovanja uz rad i obrazovanje praktičnim radom na samom bordu. U tom cilju i za tu svrhu bilo bi potrebno aktivirati i rad delegata u interesnim zajednicama obrazovanja.

Posebno značajan akcenat treba dati izboru veličine broda koji opredjeljuju tip poslovanja. Zato nam služi očigledan primjer tradicionalnog trampa, koji je istisnut sa svih glavnih pravaca prijevoza, i pomjeren u svom djelovanju na manje važna regionalna tržišta.

Prema tome, planiranje optimalne flote strukture ide za tim da se postigne konkurentnost na svakom tržištu na kojem se djeluje. Jer, konkurentnost u doba depresije znači održati se na tržištu, a u normalnim razdobljima obezbijediti solidan dohodak i reprodukciju, da bi opet u periodu boom-a, naglo eksplodirao i obezbijedio rezervu za nepredviđene slučajeve.

Moramo međutim ustanoviti i to, da se danas, i po kapacitetima, i po modernizaciji, ne nalazimo na onom stupnju, koji je bio utvrđen srednjoročnim planom društveno-ekonomskog razvoja naše zemlje. Naime, bilo je predviđeno, da će trgovačka mornarica na kraju 1975. godine imati ukupno 3.045.000 brt, a prema svim procjenama, do tog vremena mi ćemo, uključivši i kupovinu polovnih brodova, raspolagati sa svega oko 2.000.000 brt, što znači da će biti ostvareno nešto oko 60 do 65% od onoga što je bilo zacrtano. Bilo bi zato neophodno, naročito radi stabilnosti u realizaciji budućih programa, utvrditi zašto nije izvršen program za ovaj planski period. Kako je poznato, taj program je rađen na osnovu dugotrajnih studija, svestrane i solidne procjene transportnih i opšte-tržišnih kretanja, usklađivan je s planovima radnih organizacija i rađen na osnovu dogovora na svim nivoima društvene zajednice, te je samim tim imao punu samoupravnu, društvenu i naučnu verifikaciju.¹

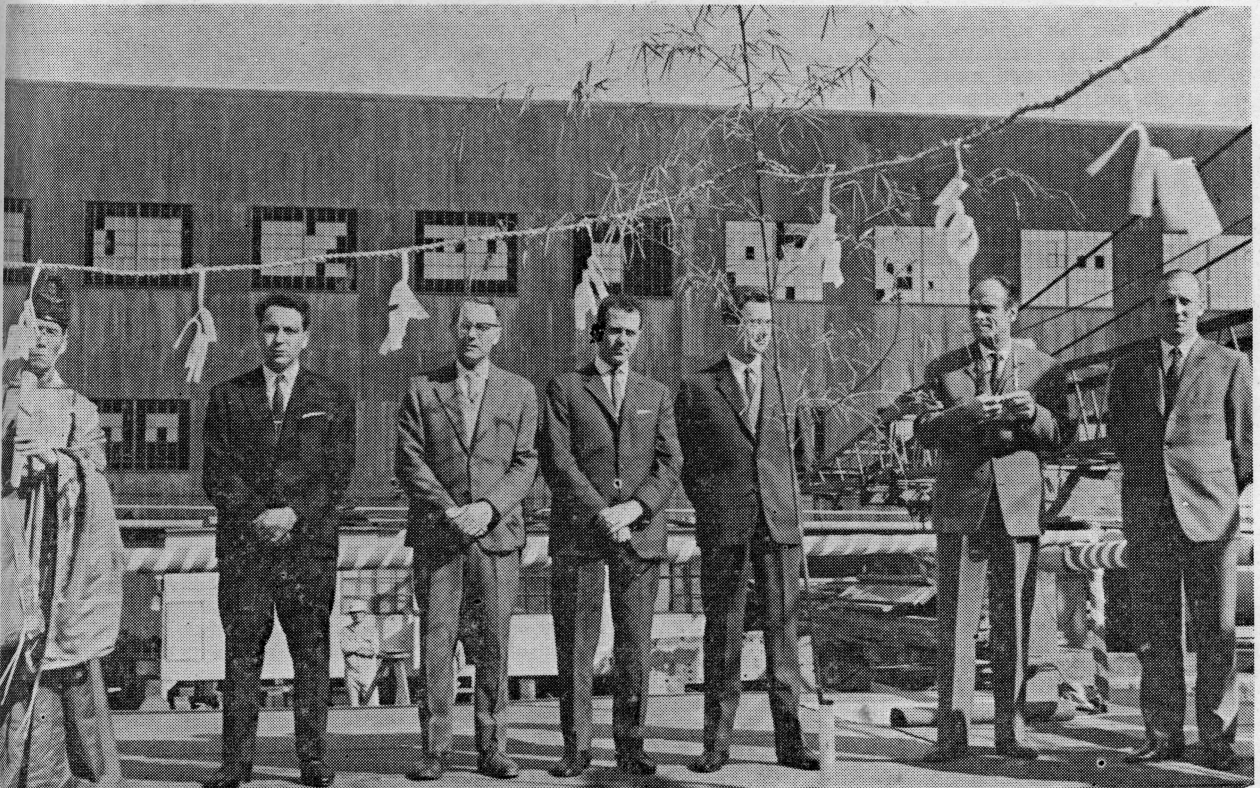
Na osnovi svega toga, imajući u vidu da su kapaciteti naše brodogradnje sada praktično rasprodati, te da nema nekih većih izgleda da će se moći prije 1977. godine graditi brodove za domaće brodare, neophodno je odmah prići razradi institucionalnog mehanizma, koji bi, zasnovan na dugoročnim sistemskim rješenjima stvorio uslove da brodari naprave samoupravni sporazum o gradnji brodova u domaćim brodogradilištima, i na taj način vlastitim snagama i kapitalom naše zemlje, brže se razvija pomorsko brodarstvo.²

Bit će naročito važno, da samoupravni sporazum osigura gradnju savremenih brodova, jer, kapaciteti koje sada posjeduje trgovačka mornarica, nijesu pogodni ni tehnološki, a ni starosno nijesu na zavidnoj visini. Svega oko 50% tonaže ima vijek ispod 10 godina, što karakteriše fizičko zastarjevanje naše flote, budući da smo prije svega šest godina bili i iznad svjetskog nivoa, kada su sveukupni kapaciteti bili ispod osam godina starosti.³

Naša nastojanja za uvećanjem brodske tonaže motivirana su prije svega ekonomskim rentabilitetom i značajnom stopom akumulacije koju postižu. Osim toga, razvoj trgovačke mornarice je i pitanje našeg prisustva u svjetskom pomorskom prometu. Sa kapacitetom, koji ne dostiže ni 0,50% svjetskog kapaciteta za prijevoz robe morem, danas se nalazimo na 24. mjestu, dok smo se prije svega dvije godine nalazili na 22. mjestu. To je, međutim, i vrlo aktuelno ekonomsko pitanje. Riječ je, naime, u tome da je učešće domaće zastave u našoj vanjsko-trgovinskoj razmjeni, pomorskim putem, palo na svega 14%, što nas naravno i posebno zabrinjava, jer znamo koliko je to ozbiljan izdatak, za čije bi trošenje trebalo pokazati veću osjetljivost.

Potrebna za ubrzanijom izgradnjom domaće trgovačke flote, ističe se i iz razloga, da bi što uspješnije i brže slijedile stepen modernizacije, gdje također dosta zaostajemo. Poznato je, da kontejnerizacija, kao tehnički viša forma linijskog poslovanja, grabi punim koracima naprijed, o čemu smo već pisali na prethodnim stranicama ovog napisa, i već praktično pokriva sve važnije pravce širom svijeta. Pomorski stručnjaci s pravom ističu, da perspektiva razvoja linijske plovidbe nije toliko u kvantitativnom povećanju tonaže, koliko u modernizaciji i novoj tehnologiji u poboljšanju brzine i efikasnosti brodovlja, kao i u uvođenju kontejnerskog sistema.

Posebno bi trebalo pojačati flotu tankera, kao i brodova za prijevoz rasutog tereta, s obzirom da je ona minimalna, te bi trebalo smjelo pristupiti njenom povećanju u narednom periodu, kako bi se uklopili u svjetske tokove i sa našim zapaženim učešćem. Bilo bi



Sa svečanosti prilikom polaganja kobilice za jedan od četiri bulkcarriera za potrebe Jugoceanije, novembra 1965. godine, u Kure Zosen u Japanu.

potrebno ojačati i naše potencijale brodovima specijalizovanih osobina, kao i brodova za prijevoze na Sredozemlju, gdje smo se, sa skoro dotrajalinim plovnim kapacitetima, u proteklom vremenskom periodu, afirmisali kao ugledan i značajan prijevoznik.

Zaključak

Veoma dobro je rečeno da bez dobra broda nema ni dobre plovidbe, a bez dobre plovidbe nema ni dobre zarade. To je u suštini bit našeg pomorskog brodarstva, refren što se već dvadesetak godina, češće ili rjeđe, ponavlja na savjetovanjima, sastancima i konferencijama. Nije ni potrebno spominjati kolika je korist od domaće trgovačke flote. Nema privredne grane kojoj pri uvozu i izvozu sirovina i proizvoda ne treba brod, naš brod. Jer, strana zastava je i te kako skupa.

Vrijeme gazi našu trgovačku flotu. Prije rata, po svom udjelu u svjetskoj trgovačkoj floti, bili smo na 17-om mjestu rang liste. Danas smo čak na dvadeset i četvrtom mjestu!

Brodari se okreću udruženom radu. Udruženi rad i cijela zajednica moraju se okrenuti brodarima! Jer, naš brod nije samo naš ambasador na svim morima i okeanima svijeta, već on je bio i ostao investicija o čijoj rentabilnosti i doprinosu nije potrebno mnogo dokazivati. Brod čim zaplovi on počne da vraća uloženo u svoju izgradnju. On ubrzo donosi koristi i brodaru i udruženom radu i zajednici. Prema tome, bilo bi neophodno da u narednom planskom periodu naša trgovačka mornarica dobije tretman prioritete grane naše ekonomike, da joj se osiguraju isti kriterijumi o primjeni carinskih kontigenata i druge mjere, koje se kao sistemsko rješenje daju i za ostale prioritete grane i grupacije naše privrede. Potrebno je odlučno zalaga-

nje da se stvore ekonomski uslovi za intenzivniju gradnju brodova na domaćim navozima. Treba raditi i na tome da se utvrdi realistička zaštita domaće zastave u međunarodnom pomorskom prijevozu. Slijedeći te zadatke, realno je ocijeniti da će se u etapi, koja je pred nama, unaprijediti materijalna osnova naše trgovačke mornarice, što će i značajno doprinijeti povećanju deviznog potencijala naše zemlje.

Budi li se brzo ostvarile postavke dokumenata SIV-a o razvoju jugoslavenske trgovačke mornarice, sadašnje stanje moglo bi se zaboraviti kao neugodna ekonomska prošlost. Ne bude li tako, naši će brodari u skladu sa svojim mogućnostima povremeno nabavljati po koji brod i na taj način tapkati za svojom konkurencijom na svim morima svijeta.

I na kraju, da se podsjetimo, da je kroz protekle 24 godine, na našim navozima u našim brodogradilištima, oblikovano mnoštvo plovih jedinica čija ukupna nosivost iznosi preko 4,3 miliona tona, a od toga je izvezano za strane naručioce više od 80 odsto, dok je u svijetu upravo obrnut odnos.

LITERATURA:

- Lloyd's Register of Shipping, statistical Tables, 1974.
- Business Week, XII 1974.
- The Economist, London
- Tankers and Bulcarriers, England
- Mondo Economico, Milano
- Seatrade Publications, Essex, England
- Maritime Research, New York
- International shipping and shipbuilding, London
- ¹²³ Iz izlaganja Marina Cetinića o radu udruženja pomorskog brodarstva.