

Presjek stanja u svjetskom brodarstvu i brodogradnji sa osvrtom na našu trgovačku flotu i usmjeravanje domaće brodogradnje na gradnju brodova za domaće brodare

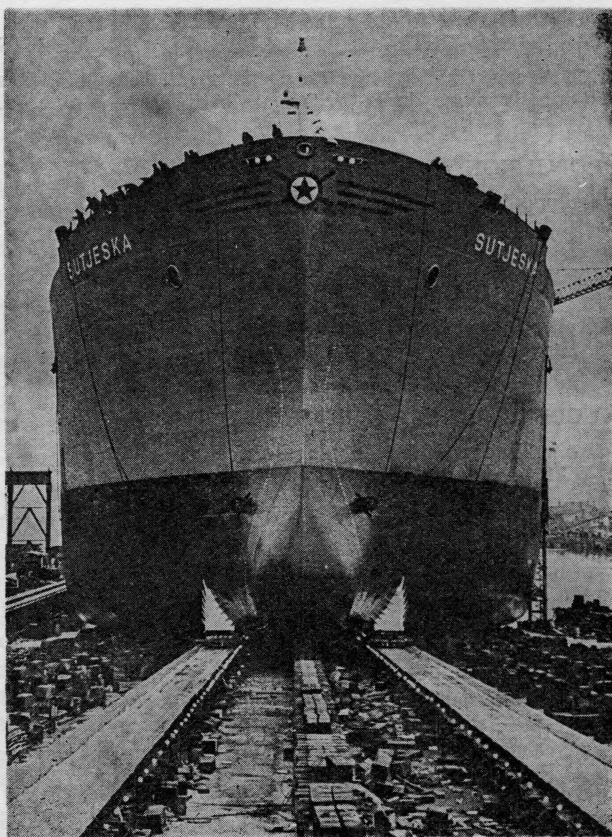
Pom. ekon. Jovo NAKIĆENOVIC, Kotor

Izgradnja brodova u domaćim brodogradilištima za domaću flotu je korisnija od izvoza brodova, a ujedno se pospješuje brži rast naše trgovačke mornarice.

Svjetska trgovačka flota krajem 1939. godine imala je ukupno 67 miliona bruto a u 1975. godini ta brojka iznosi čak 342.162.363 brt sa 63.724 broda.

Veoma ilustrativan je i podatak da je od 1914. godine do danas pojedinačna veličina najvećeg tankera porasla sa oko 12.000 čak na 550.000 tona nosivosti, koliko ima najveći tanker u svjetskoj trgovačkoj floti »Batillus«, porinut početkom aprila 1976. godine u francuskom brodogradilištu l'Atlantique u Saint Nazaire-u.

Pad poslovne aktivnosti u svijetu znatno se razlikuje od cikličkih recesija iz prošlosti, s obzirom da ju je ubrzala petrolejska kriza, a u vezi s tim i nagli po-



Dana 15. juna 1976. godine porinut je u more orijaš bulkcarrier »Sutjeska« sa 70.500 dwt za potrebe »Jugooceanije« u Kotoru. Također je i za potrebe Atlantske plovidbe iz Dubrovnika već porinut i plovi isti ovakav brod »Jadrans«.

rast cijena mnogih roba do kojeg je došlo nakon poskupljenja nafte, čime je nanesen ozbiljan udarac transportnoj djelatnosti. Osim toga, velike petrolejske kompanije u SAD bile su veoma agresivne u tražnji tankera, uvjerenе, da će ubuduće nacionalna zavisnost od nafte sa Bliskog Istoka rasti usljed opadanja vitalnih nacionalnih izvora energije, radi čega je i japanska brodogradnja, posljednjih godina, doživjela takav rapidan procvat.

Nakon petrolejske krize situacija dobija jedan drugi obrt. Japanski uvoz nafte pada na nivo iz 1972. dok se SAD trude da što je moguće više koriste alternativnu energiju nafte, kao i da razviju sopstvene izvore ovog dragocjenog pogonskog goriva. Evropa, takođe sprovodi politiku sličnu onoj u SAD, radi čega je i prirodno što je tražnja nafte iz tri najveća potrošačka centra — Japana, SAD i Evrope uporno smanjivana od 1972. godine.

Jedan od problema je svakako postojanje i nekoliko desetina miliona bulkcarriera s dvostrukom namjenom — za prevoz nafte ili uglja — odnosno nafte ili ruda. U najnovije vrijeme ovi brodovi se sve više koriste i za transport suhih tereta, što je, sasvim prirodno, prouzrokovalo nagli pad cijena na tržištu suhog tereta, tako da se cijene danas kreću svega oko 1/5 od onih, koje su vladale u najboljim danima konjunktura.

U vezi s tim, da bi situacija bila još teža, brodari izmjenjuju prvobitne porudžbine tankera u porudžbine bulkcarriera, ili pak za gradnju manjih brodova drukčije namjene, da bi izbjegli plaćanje velikih penala, u slučaju da u potpunosti otkažu ugovor, što je izazvalo još veću krizu na već ionako preopterećenom tržištu prevoza suhog tereta.

Situacija je posebno nepovoljna za kontenerske itinerere, usljed veoma drastičnog pada ekonomske aktivnosti, kao i veoma ozbiljne stagnacije u razvijenim zemljama, uključivo SAD, Japan, Australiju i evropske zemlje.

Petrolejska kriza ubrzala je međunarodnu stagnaciju i brodovlasnici su ostali opterećeni velikim porudžbinama brodova. Kako sada stoje stvari, što se tiče tankerskog prostora, situacija se neće poboljšati za narednih nekoliko godina. Ipak, ako i dođe do nekog poboljšanja tražnje nafte u razvijenim zemljama, postojanje jako izraženog suficita brodskog prostora bit će ozbiljno minirane cijene transportnih usluga.

Što se tiče bulkcarriera, mnogo zavisi i od poslovne aktivnosti u Japanu, s obzirom da pad prevoza suhog tereta neće trajati tako dugo kao u slučaju transporta nafte, te se na tom planu već mogu nazrijeti neka manja poboljšanja u vozarinskim stavovima. Ukoliko se oporavak privrede SAD nastavi, prevoz suhog tereta mogao bi već u drugom polugodištu ove godine da se izvuče iz depresije.

Da se vratimo trenutak u prošlost. Brodovi tipa »Liberty« od 10.000 dwt i tankeri »T2« od 15.000 dwt bili su tipični brodovi za prevoz masovnih tereta, odnosno tekućina, nakon II svjetskog rata. Međutim, od tada, a naročito posljednjih desetak godina, struktura svjetske flote sasvim se izmijenila. Tankeri ispod 25.000 dwt praktično su se prestali graditi. U vezi s tim treba istaći, da se veličina brodova povećavala iz ekonomskih razloga, budući da veličina broda jako djeluje na troškove prevoza, a samim tim, neosporno je, da niži troškovi prevoza nastaju zbog relativno manjih

investicija u veći brod i nižih troškova za posadu broda po jednoj toni nosivosti.

Po prvi put nakon 1950. godine, u 1975. godini, obim svjetske trgovine je manji nego u prethodnoj godini. U cijeloj godini ovo smanjenje je iznosilo 6 odsto, a u prvom polugodištu čak 10 odsto, dok je prije 17 godina, prilikom prethodne recesije, bilo svega 1 odsto. Vrednosno, prema GATT-ovoj studiji »Le commerce international et les perspectives«, svjetska razmjena u 1975. godini dostigla je 880 milijardi dolara. Prema tome, ona je za 4 odsto bila veća nego u 1974. godini, s tim, što su izvozne cijene porasle za 10 posto. Ovaj porast izvoznih cijena, iako značajan, ipak je veoma umjeren u poređenju sa prethodnom — 1974. godinom, kada je iznosio 40 odsto. Ove godine računava se s novim porastom, kako vrijednosti razmjene, tako i izvoznih cijena, ali ipak sa porastom nižim od onoga u 1974. na 11 milijardi dolara u 1975. godini, vjerojatno privrede, čiji je trgovinski deficit pao sa 43 milijarde u 1974. na 11 milijardi dolara u 1975. godini, vjerojat će se u ovoj godini naći pred novim teškoćama, s obzirom da bi trebalo očekivati brži porast njihovih kupovina nego njihovih prodaja. Stručnjaci GATT-a, imajući u vidu da je u nizu zemalja već došlo do oživljavanja privredne aktivnosti, smatrajući, da će započeti proces biti nastavljen u 1976. godini i proširen na druge zemlje. Međutim, ritam ekspanzije ostaće vrlo spor, naročito u oblasti fiksnih investicija. Prema tome, uporedo s postepenim jačanjem privredne aktivnosti, socijalni i ekonomski problemi povezani s nedovoljnom iskorišćenošću radne snage i proizvodnih kapaciteta, ostaće i dalje predmet najozbiljnije zabrinutosti.

Depresivno stanje na tržištu u 1975. godini, za većinu brodara u svijetu imalo je relativno slabe poslovne rezultate, a očekuje se, da i 1976. godine neće biti mnogo bolja u tom pravcu. Jedino, predviđa se, da će doći do manjeg razvedranja u drugom polugodištu ove godine.

Za tankersku flotu budućnost nije zavidna, s obzirom da se do 1980. godine ne predviđa bolja situacija u poslovanju sa tankerskim brodovljem. Činjenica je, da je trenutno van eksploatacije oko 50.000 dwt tankerske tonaže, ali se sa vrlo velikom sigurnošću može računati da će se ova brojka udvostručiti do 1980. godine, odnosno da će trajati sve dotle dok se ne ujednači ponuda i tražnja za ovom vrstom brodova.

NAJJAČE POMORSKE ZEMLJE U PROTEKLOJ GODINI

Prema stanju od 3. novembra 1975. godine, svjetska trgovačka flota u svom sastavu imala je ukupno 63.724 broda, to jest, raspolagala je s tonažom od 342.162.363 brt ili sa 553.378.627 dwt i bila je uvećana u odnosu na 1974. godinu za oko deset odsto. Ako uporedimo stanje iz 1966. godine možemo konstatirati da se ona u 1975. godini dvostruko uvećala.

Kao što je bio slučaj i u prošlim godinama, najveću flotu trgovačkih brodova i nadalje posjeduje Liberijska sa 65,8 miliona tona, nalazeći se ispred Japana koji ima 39,7 miliona tona, Velike Britanije sa 33,1 Norveške sa 26,1 i Grčke sa 22,5 miliona tona.

Najveće povećanje flote uslijedilo je kod Liberije za 10,5 miliona tona, Paname za 2,66 miliona tona i Francuske za 1,91 miliona tona. Takođe je i flota Singapura zabilježila vidno povećanje od preko milion tona i sada se nalazi na 16. mjestu svjetske rang liste. Smanjenje je zabilježeno kod Cipra i Republike Somalije.

Na tankersko brodovlje za prevoz nafte od 100 brt pa naviše (150,1 milion tona uvećalo se za preko 20 miliona tona za vrijeme protekle godine i predstavlja 43,9 odsto svih parnih i motornih brodova (41,6% u 1974. i 39,8% u 1973. godini). Ovu vrstu brodovlja opet najveću flotu posjeduje Liberijska sa 41,6 miliona tona, Japan 17,5, Velika Britanija 16,1 i Norveška 13,4 miliona tona. Tonaža brodovlja za prevoz rudače i rasutog tereta (brodovi od 6.000 brt i veći, uključujući

i brodove bulk/oil carriers), uvećala se za 6,1 miliona tona, takom jedne godine, na ukupnu brojku od 85,5 miliona tona i predstavlja 25,0% svih parnih i motornih brodova (22,1% u 1974. i 24,0% u 1973. godini). Najveću flotu ovog tipa brodovlja posjeduje Sovjetski Savez sa 7,3 miliona tona, Grčka 6,3, Japan 4,9, Velika Britanija 4,9 i Panama 4,7 miliona tona. Ukupan zbroj svjetske trgovačke flote potpuno kontenziranih brodova iznosi 6,2 miliona tona i brodova za prevoz tečnog prirodnog gasa 3,0 miliona tona.

Broj brodova od 100.000 do 140.000 brt (oko 200.000 do 275.000 dwt približno) i iznad ima danas u svjetskoj trgovačkoj floti ukupno 479, a broj brodova iznad 140.000 brt (275.000 tona dwt) ima ukupno 59, gdje je uključeno i 6 brodova tipa ore/bulk/oil carriers.

Veoma ilustrativan je i podatak da je u 1975. godini preko 64 odsto svjetske trgovačke flote bilo mlađe od 10 godina, dok je oko 5 odsto starije od 25 godina.

Japan posjeduje danas najmoderniju flotu u svijetu sa približno 84% koja je mlađa od 10 godina starosti, zatim slijede Švedska sa 83%, Norveška sa 82%, SR Njemačka sa 80%, Francuska sa 76%, Danska sa 75% i Španija sa 75 odsto. Veoma interesantan je i podatak da je 39 odsto flote SAD starije od 25 godina. Treba reći da na dizel pogon otpada preko 63 odsto svjetske trgovačke flote.

Klasificiranih brodova od strane Lloyd's Registra ima ukupno 11,261 sa tonažom iznad 100 miliona brt.

Veličinu značajnijih pomorskih zemalja, preko 1.000.000 brt, prikazaćemo u slijedećem tabelarnom pregledu:

Red. br.	Z a s t a v a	Broj brodova	BRT	DWT
1.	Liberijska	2.520	65.820.414	126.053.631
2.	Japan	9.932	39.739.598	64.479.156
3.	Velika Britanija	3.622	33.157.422	53.421.663
4.	Norveška	2.706	26.153.682	45.597.278
5.	Grčka	2.743	22.527.156	37.541.815
6.	Sovjetski Savez	7.652	19.235.973	20.106.839
7.	SAD	4.346	14.586.616	20.595.975
8.	Panama	2.418	13.667.123	22.161.517
9.	Francuska	1.393	10.745.999	18.134.518
10.	Italija	1.732	10.136.989	15.602.898
11.	SR Njemačka	1.964	8.516.567	13.611.276
12.	Švedska	775	7.486.196	12.244.641
13.	Holandija	1.348	5.679.413	8.631.289
14.	Španija	2.667	5.433.354	8.280.883
15.	Danska	1.371	4.778.112	7.153.869
16.	Singapur	610	3.891.902	6.215.400
17.	Indija	471	3.869.187	6.280.555
18.	Cipar	735	3.221.070	4.779.729
19.	NR Kina	466	2.828.290	4.246.637
20.	Poljska	696	2.817.129	4.040.449
21.	Brazil	482	2.691.408	4.293.105
22.	Kanada	1.257	2.565.501	3.027.855
23.	Finska	361	2.001.618	3.008.114
24.	JUGOSLAVIJA	318	1.901.728	2.886.261
25.	Republika Somalija	273	1.813.313	2.703.403
26.	Južna Koreja	828	1.623.532	2.392.287
27.	Bermuda	59	1.450.387	2.557.302
28.	Taiwan	428	1.449.957	2.161.578
29.	Argentina	374	1.447.165	1.890.544
30.	DR Njemačka	437	1.389.000	1.854.090
31.	Belgija	252	1.358.425	2.055.002
32.	Portugal	440	1.209.701	1.709.246
33.	Australija	419	1.205.248	1.621.459

Ukupan broj trgovačkog brodovlja od 142 pomorske zemlje, koliko ih je bilo u 1975. godini, prema podacima Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, od 3. novembra 1975. godine, u svijetu je iznosio 63.724 broda ili 342.162.363 brt, odnosno 553.378.627 dwt.

Iz datih podataka može se vidjeti da danas u svijetu 33 zemlje posjeduju trgovačku flotu čija se tonaža kreće preko 1.000.000 brt. U ovom broju bilo ih je i u 1974. godini, ali u odnosu na prethodnu godinu došlo je među ovim zemljama do izvjesnih pomjeranja prema vrhu odnosno prema dnu tablice. Tako je Italija sa 9. pala na 10. mjesto i ustupila primat Francuskoj. Singapur je sa 18. mjesta izbio na 16., a Indija se spustila za jednu stepenicu niže, tako da je zauzela 17. mjesto. Došlo je i do pomjeranja Kanade i Brazila. Brazil je pao sa 20. na 21., a Kanada sa 19. na 22. mjesto svjetske rang-liste.

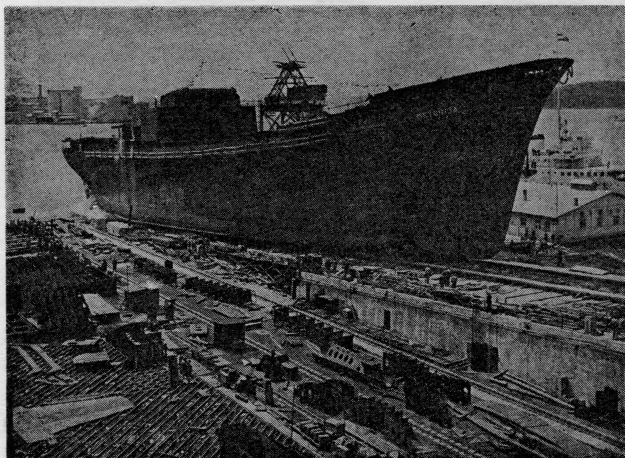
Jugoslavija je i 1975. godini zadržala 24. mjesto, tj. ono isto mjesto koje je imala i u 1974. godini.

Došlo je i do pomjeranja Finske trgovačke flote u pravcu njena uspona prema vrhu ljestvice, tako da je zauzela 23. mjesto u odnosu na 1974. godinu kada je zauzimala 25. mjesto, itd.

Radi ilustracije dajemo neke primjere udjela jednog broja pomorskih zemalja u svjetskoj trgovačkoj mornarici:

Red. br.	Zastava — zemlja	BRT	Udio u svj. trgovačkoj floti u %
1.	Liberija	65,8	19,2%
2.	Japan	39,7	11,6%
3.	Velika Britanija	33,2	9,7%
4.	Norveška	26,2	7,6%
5.	Grčka	22,5	6,6%
6.	Sovjetski Savez	19,2	5,6%
7.	SAD	14,6	4,3%
8.	Panama	13,7	4,0%
9.	Francuska	10,7	3,1%
10.	Italija	10,1	3,0%
11.	SR Njemačka	8,5	2,5%
12.	Švedska	7,5	2,2%
24.	JUGOSLAVIJA	1,9	0,55%

Prema podacima što ih je nedavno objavio Plovidbeni institut iz Bremena u proteklih pet godina udvostručena je tonaža brodovlja što plovi pod zaštitom



Sa domaćeg navoza 1963. godine porinut je brod »Metohija« za potrebe Jugoocanije u Kotoru.

najjačih »zastava u sjeni«. Ova flota sa 6.556 brodova i 88,4 miliona brt čini više od 1/4 svjetskog prevoznog pomorskog potencijala. Lavovski dio od blizu 62 miliona brt otpada na liberijsku zastavu koja je ujedno bez konkurencije prva na svjetskoj rang-listi. Dobro se drži i panamska zastava koja je sa 13,7 miliona brt osma u svijetu, a naglo se povećavaju kapaciteti ciparske, singapurske i somalijske zastave.

U cilju kompletiranja podataka u slijedećem tabelarnom pregledu dajemo starost svjetske flote:

Godine starosti od — do	Broj bodova	Ukupno BRT
0 — 4 godina	13.255	132.964.038
5 — 9 „	14.877	86.757.327
10 — 14 „	10.993	48.633.024
15 — 19 „	9.672	39.609.657
20 — 24 „	5.399	16.754.229
25 — 29 „	2.935	5.514.352
30 godina i iznad	6.593	11.929.736
U k u p n o:	63.724	342.162.363

Broj flota i zastava pod kojima plove brodovi stalno se uvećavao — od 40 do 45 pred početak II svjetskog rata, na 141 u 1975. godini. Ilustrativan je i podatak, da su prije II svjetskog rata postojale samo dvije velike flote od preko 10 miliona tona — američka i britanska, dok ih u 1975. godini imamo deset — liberijska, japanska, norveška, sovjetska, panamska, francuska i talijanska, a 33 zemlje imaju trgovačku mornaricu čija se tonaža kreće preko 1 milion brt. Kako smo već naveli u tabelarnom pregledu, u svjetskoj trgovačkoj floti Jugoslavija učestvuje sa svega 0,55 odsto, zauzimajući 24. mjesto na svjetskoj rang-listi, dok se u pogledu brodogradnje nalazi među prvih deset zemalja u svijetu.

Navedene brojke, na čelu sa Liberijom od 65,8 miliona brt u 1975. godini, upućuju na ogromnu ekspanziju trgovačke mornarice u svijetu. Mnoge zemlje koje su nedavno stekle nezavisnost razvijaju svoje vlastite flote, kao što su Gana, Maroko, Iran, Tunis, Trinidad, Madagaskar, Somalija i druge, a i isto tako i neke zemlje koje uopšte nemaju svog mora — Čehoslovačka, Švajcarska i Austrija.

Primjećuje se da postoji raskorak između ekonomskog (15 do 20 godina) i fizičkog vijeka brodova (40 do 50 godina) zbog čega svjetska flota nije nikada bila tako mlada kao danas. Više od 1/2 svjetske flote sagrađeno je u posljednjih desetak godina, a samo 5 odsto je starije od 25 godina. Posljedica toga je vrlo snažno povećanje kapaciteta svjetske flote, koje je veće od povećanja svjetske tonaže, to jest, ako se svjetska tonaža poveća za, recimo 25 odsto, kapacitet flote povećat će se za 40 do 45 odsto, a savremeniji i produktivniji brodovi zamjenjuju stare.

Naročito brz razvoj uslijedio je kod tankerske flote, kako u pogledu veličine flote tako i u pogledu njene nosivosti.

Da bi ilustrirali razvoj svjetske trgovačke flote od 1960. godine pa na ovamo, u sažetom tabelarnom pregledu dat ćemo u preskoku po godinama stanje tankerskog brodovlja i brodova za transport suhih tereta:

Godina	Tankeri		Brodovi za suhi teret		U k u p n o	
	mil. BRT	mil. DWT	mil. BRT	mil. DWT	mil. BRT	mil. DWT
1960.	40,8	62,9	71,6	94,8	112,4	157,7
1964.	49,9	77,2	87,9	113,7	137,8	190,9
1966.	59,8	94,4	99,2	126,7	159,0	221,1
1969.	77,1	127,0	125,0	151,3	202,0	278,3
1974.	129,4	238,4	181,9	255,5	313,3	493,9
1975.	150,0	281,6	192,1	271,8	342,2	553,4

Podaci navedeni u tabelarnom pregledu su bez rezervne flote SAD, kao i bez flote na Velikim jezerima u SAD i Kanadi.

ZASTUPLJENOST POJEDINIH VRSTA BRODOVA U SVJETSKOJ TRGOVAČKOJ FLOTI

Svjetska trgovačka flota prema stanju od 3. novembra 1975. godine, prema vrstama tereta kojeg prevozi, po tonaži dijeli se na sljedeće tipove brodovlja:

Red. br.	Vrste brodova	Broj brodova	BRT (u 000 t)
1.	Tankeri za prevoz nafte	7.024	150.057.269
2.	Tankeri za prevoz plina	421	2.998.953
3.	Tankeri za prevoz hemikalija	341	966.792
4.	Mješoviti tankeri	96	114.373
5.	Ore/bulk carriers	3.308	61.831.797
6.	Bulk/oil carriers (OBO)	403	23.715.812
7.	Brodovi za prevoz gener. tereta uključujući i putničke/teretne	21.353	70.398.753
8.	Mješoviti teretni brodovi	207	429.342
9.	Brodovi za prevoz kontenera	419	6.244.213
10.	Brodovi za prevoz vozila (Ro-Ro)	142	541.761
11.	Brodovi za prevoz maona (LASH)	28	795.824
12.	Brodovi za prevoz stoke	50	106.218
13.	Putnički linijski brodovi	137	2.790.403
14.	Trajekti i drugi putn. brodovi	2.573	4.630.347
15.	Brodovi za opskrbu	1.221	708.244
16.	Ribarski brodovi	18.217	7.830.244
17.	Brodovi za preradu i prevoz ribe	723	3.508.374
18.	Brodovi ledolomci	72	288.453
19.	Brodovi za polaganje kabela	48	147.410
20.	Istraživački brodovi	384	445.045
21.	Tegljači	4.611	1.190.978
22.	Gliboderi i bageri	552	941.221
23.	Brodovi koji ne služe prometu	1.394	1.480.537
U k u p n o:		63.724	342.162.363

U odnosu na stanje iz 1974. godine došlo je do povećanja u iznosu od 30.839 brt u 1975. godini. Novih brodova klasificiranih po Lloyd's Registru u 1974. godini bilo je ukupno 682 sa 9.952.666 brt, od koje brojke na Jugoslaviju dolazi 8 brodova na motorni pogon sa 116.566 brt i jedne jahte od 48 brt.

Pada u oči veoma impresivan podatak da je od strane Lloyd's Registra klasificirano u svjetskoj trgovačkoj floti 11.261 brodova sa 100.143.393 brt, a od ove brojke na Jugoslaviju dolazi 132 broda sa 980.933 brt-a.

STANJE U BRODOGRADNJI I VRIJEDNOST BRODOVA

Zastoj u prekomorskoj plovidbi nije ukočio brodogradnju. Kako smo već istakli, svjetska trgovačka flota je prošle godine povećana za 10 odsto i dostigla ukupno 342,2 miliona brt-a. Međutim, ova brodska tonaža je neravnomjerno raspodijeljena, budući da više od 3/4 svjetske trgovačke flote pripada vodećoj grupi od samo 12 pomorskih zemalja. Formalno, »najveća« trgovačko-brodska sila na svijetu je Liberija. Ali, to je samo prividno, jer pod njenom zastavom plove tuđi brodovi koji se samo koriste liberijskim poreskim olakšicama. Zapravo, među stvarne pomorske sile spada Norveška, koja, sa samo 4 miliona stanovnika, ima dvostruko veću trgovačku flotu nego što je ima Sovjetski Savez sa 250 miliona stanovnika, dok se SAD po tonaži trgovačke flote nalaze tek na sedmom mjestu.

Optimizam i filozofija rasta bile su ugrađene u proširenju kapaciteta brodograđevne industrije, poseb-

no koja se bavila gradnjom velikih brodova. Drastičan pad porudžbina zbog krize u brodarstvu postepeno se prenosi i na brodogradnju. Propadanje tankerskog tržišta i elementi krize ove flote zahvaćaju se i prenose na sve veće kombinovane O/O i OBO-brodove, kao i na veće bulkcarriere, bez izgleda na neko veće poboljšanje sve dotle dok se situacija na prevozima nafte ne konsoliduje, što prema predviđanjima, može da se očekuje iza 1980. godine.

Svjetska privredna kriza umanjila je glad industrije za sirovinama, a samim tim i za količinama prevoza. Slom tankerskog tržišta prebacio je veći dio kombinovanih brodova na prevoze suhih tereta, a na prevozima žita i dobar broj tankera, uslijed čega je ovom sektoru došlo do prekoponude brodovlja i velikog pada vozarina.

Prihvatanje »umjerenog rasta« kod niza zemalja kada se izađe iz krize značit će manju proizvodnju čelika i obojenih metala i svih metalopreparativnih industrija, što znači manje prevoze rude, ugljena i drugih sirovina, što je u sukobu sa poručenom bulkcarrierskom i kombinovanom tonažom, čija se gradnja zasnivala na kontinuiranom rastu prevoza sirovina. Konverzija tankerskih porudžbina u bulkcarrierske brodove ovu situaciju još više pogoršava.

Prema podacima što ih je objavio Lloyd's Register of Shipping, 3. novembra 1975. godine, u svjetskim brodogradilištima nalazilo se u gradnji 2.216 brodova sa ukupno 34,6 miliona brt-a. Na publikovanoj listi naša zemlja, odnosno naša brodogradnja, zauzela je ponovo visoko 10-to mjesto sa 887.000 brt-a. Stoji po-datak, da su sva značajnija brodogradilišta u svijetu u svojim knjigama porudžbina imala manjak, a neka i vrlo osjetan, izuzev Brazila, Poljske i Južne Koreje.

S obzirom na visoko razvijenu jugoslavensku brodogradnju, postoji mogućnost mnogo intenzivnije gradnje vlastite trgovačke flote koja bi bila znatno veći izvor deviznog priliva nego je to danas. Poteškoća leži, o čemu je u posljednje vrijeme bilo mnogo govora, u traženju najboljih rješenja, samo u problemu kreditiranja te izgradnje na našim navozima koji godinama nije bio riješen, uslijed čega je i rast naše trgovačke flote od 1968. pa nadalje bio znatno usporen. Ipak brodari i brodograditelji su sve bliže dogovoru. Napokon su nadvladani svi nesporazumi i usaglašeni stavovi o bitnim pitanjima izgradnje domaćih brodova na domaćim navozima. Nedavno su predstavnici bro-dara i brodograditelja usvojili prijedlog da se na do-maćim navozima do 1980. godine za jugoslavensku trgovačku mornaricu sagrade 62 broda sa oko 640.000 tona nosivosti, a cijena će biti utvrđena na osnovu svjetske, uvećana za izvoz carine i ostalih uvoznih opterećenja. Na taj način, financijska konstrukcija bila bi prihvatljivija za oba partnera, ako se brodarima osi-gura namjenska devizna stimulacija, koja bi se tako-đer koristila za naknadu razlike svjetske i domaće cijene.

Uprkos krizi porudžbina prošla godina bila je rekordna po količini proizvodnje, tako da su svjetska brodogradilišta isporučila 34,2 mil. brt brodovlja, od čega blizu 50 odsto dolazi na japanska brodogradilišta — koja su isporučila 17 miliona tona. Zanimljivo je, da prošlogodišnja količina isporuka predstavlja ujedno i apsolutni rekord u istoriji brodogradnje. Nakon Japana po redoslijedu dolaze Njemačka, Švedska, Španija, Velika Britanija, Francuska, Norveška i Holan-dija.

Japanska brodogradilišta ugovaraju isporuke bro-dova za cijene koje su za 30 odsto niže od evropskih. Postoje navodno podaci da nude brodove na kojima gube i do 20 odsto od stvarne cijene. U vezi s ovakvom situacijom u brodogradnji, brodograditelji upozoravaju da će doći do još teže krize u brodogradnji i brodar-stvu ako ne bude sporazuma među evropskim i ja-panskim brodograditeljima. Sporazum bi morao regu-lisati opterećenje kapaciteta pojedinih zemalja, odno-sno podjelu ugovora za novogradnje i utvrditi, koje će cijene tražiti za pojedine tipove brodova.

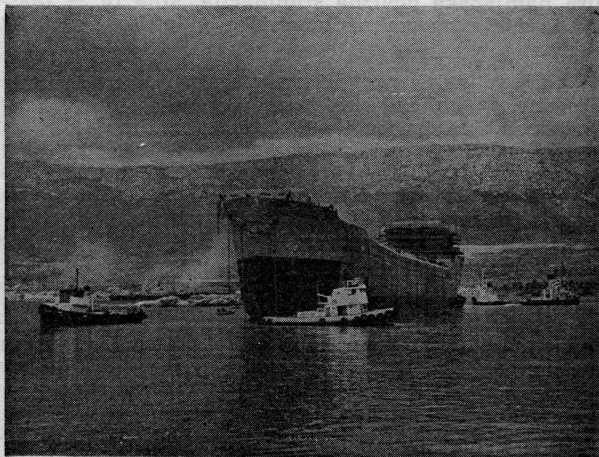
Godišnji izvještaji Lloydovih statističara potvrđuju pesimistička predviđanja o kretanjima u brodogradnji. Krajem prošle godine sveukupne svjetske porudžbine novih brodova pale su na svega nešto više od 82,3 miliona brt, od čega je 34,6 miliona tona već bilo u gradnji. Za svega tri mjeseca rezerve porudžbina smanjile su se za više od 10 miliona brt. U jesen 1976. godine, situacija u brodogradnji će biti jasnija, predviđa Mr. Isamu Yamashita, predsjednik koncerna Mitsui Zesen. Kako on smatra, pojedinačne narudžbe dat će čvršće osnove za poslovanje u 1977. godini za razliku od proteklih nekoliko mjeseci kada nije bilo ozbiljnijih interesa za nabavku brodova.

Krajem protekle godine brodari su ubrzano naručivali brodove jer su predpostavljali da je cijena brodova dostigla najnižu razinu i da je ekonomsko oporavljanje pred vratima. Međutim, kasnije su postali oprezniji i čekaju na zakone ekonomskog oživljavanja tržišta, te će vjerovatno još više tražiti specijalizovane brodove raznih tipova.

Brodogradnja je isto kao i brodarstvo proširivala svoje kapacitete na osnovu filozofije »kontinuiranog rasta«. Slom tankerskog tržišta i drastičan pad narudžbi otkrio je golem višak tih kapaciteta, naročito u Japanu, čije su ambicije išle u pravcu sticanja monopolističke pozicije na planu gradnje velikih brodova. Naslućujući nadolazak krize otpočela je grozničava konkurentna aktivnost u kojoj se najagresivniji pokazuju Japanci kojima preko ovakve krize prijeti i pad izvoza i nezaposlenost radne snage, angažovane u ovoj grani, kao i u pratećim i kooperantskim industrijama. Mjere direktne državne intervencije osjetit će se kod niza brodograđevnih zemalja. Jer, ovakvi odnosi i cjelokupna stanja na tržištu prevoza imali su i imat će ubuduće odraza na vrijednost brodova. Cijene brodova u poručivanju, gotovih, kao i onih polovnih, ponovo su izložene olujama snažnih fluktuacija vrijednosti, inflaciji, neizvjesnosti tržišta, i špekulacijama, tako da se nameće potreba najfinije ocjene i sluha za kolebanje tih vrijednosti.

Kratkoročni ili srednjoročni izgledi pojedinog tipa broda na tržištu prevoza opredjeljuje u ovom trenutku u najvećoj mjeri cijene brodova. Zbog toga imamo čest slučaj da su bolje opremljeni brodovi u kategoriji manje tonaže i pored kriznih situacija doživjeli skok cijena.

U cilju zainteresovanja brodarar, naročito na planu perspektivnosti kretanja roba razvijeni/nerazvijeni, plasira se nova tehnologija prevoza ili druga generacija MULTI PURPOSE BRODOVA sa pomjeranjem nosivosti i do 20.000 dwt. Izraziti tipovi takvih brodova



Poslije 8 godina opet naši brodovi iz naših brodogradilišta. U Splitu je 1968. godine porinut brod »Trinaesti juli« za Jugooceaniju u Kotoru.

su UT-20, STAFF, CONCORD, LIPER, BULKLINER itd. s prenaplašenim naglaskom nove prevozne tehnologije, sve u cilju postizanja bolje cijene. U kontekstu toga, posebno mjesto imaju specijalizovani brodovi za prevoz teških tereta čije dizalice mogu da rukuju i sa težinama do 450 tona, naravno za potrebe industrijalizacije.

Kako se dio flote u kategoriji tonaže od 10 do 15.000 dwt smatra najstarijom u čitavoj strukturi te je treba obnavljati, a istovremeno i najpropulzivnijoj, vrijednosti ovih brodova u poručivanju, kupovanju novih ili polovnih su najveće i najstabilnije. Sve ostale kategorije su pod udarom kriznih situacija na tržištu.

Osjećajući najdrastičnije nadolazak krize u brodogradnji, radi predimenzioniranih kapaciteta, Japanci preko svojih SALES PROMOTION TEAMS nude i pored istovjetnih troškova radne snage i materijala, kao što ih ima i evropska brodogradnja, cijene iz 1973. godine, što znači, kako smo već ranije istakli, za 20 do 30 odsto niže od sadašnjih, što se smatra »dumpingom« i stvara bijes kod ostalih brodograđevnih zemalja.

Glavnu aktivnost u naručivanju i kupovini velikih tankera pokazuju državne kompanije zemalja O.P.E.C. i multinacionalne petrolejske kompanije, dok državni industrijski koncerni za svoje potrebe naručuju bulkcarriere u klasi PANAMAX od 70.000 dwt, ali u vrlo ograničenom broju. Glavni kupci male i srednje tonaže, kao i poručivanje bulkcarriera od 25 do 35.000 dwt, su grčki brodo vlasnici, a polovnu tonažu manje kategorije rado kupuju državne kompanije nerazvijениh zemalja. Norvežani se više javljaju kao prodavci, vjerovatno, da bi izbjegli velike gubitke prouzrokovane od vezanih tankera. I još nešto. Vrijednosti velikih tankera po silasku sa navoza su prepolovljene na tržištu, što ukazuje na besperspektivnost tankerskog tržišta.

AGONIJA SVJETSKE TANKERSKE FLOTE

Svjetska privredna depresija bacila je u težak položaj i krizu pomorstvo. Ono pak što se dogodilo tankerskoj floti nije ni depresija ni kriza nego katastrofa. Golema flota poručena na bazi »filozofije rasta« iz prethodnog perioda i igre preticanja vrijednosti, radi inflacije, nastupa na tržištu upravo u trenutku kada takvog rasta ne samo da ne postoji nego je na nekim sektorima i negativan, odnosno u povlačenju, narušava zakone ponude i potražnje na tržištu pomorskog prevoza. Smanjena potrošnja i racionalna štednja energije, koja postaje sve skuplja, odražava se na prevoze nafte, koji stagniraju baš u vremenu kada se sa navoza brodogradnje pretrpava ranije naručena flota čije su narudžbe bile zasnovane na optimizmu kontinuiranog rasta. Posljedica toga je prenatrpanost tonaže koja direktno sa navoza odlazi u raspremu. Osjetivši prenatrpanost, naročito tankerske tonaže, užurbano su se tokom 1975. godine vršila kanceliranja poručene tonaže ili konverzija u pravcu manjih brodova ili bulkcarriera, kada je to bilo nemoguće izvesti, što je ubrzalo odlazak u rezališta starijih brodova.

Dugoročnije gledano štednja i prelazak na druge izvore energije zadržat će, prema predviđanjima, prekomjernost tankerske tonaže sve do 1980. godine i pored raspreme, rezališta, kanceliranja i usporene plovidbe.

Od početka prošle godine do danas raskinuti su ugovori za više od 50 miliona tona nosivosti tankerskog brodogradnja, a još nije prestao pritisak na daljnje otkazivanje prethodno zaključenih poslova. Istodobno se nalazi u raspremi oko 47 miliona dwt tankerskog brodogradnja, što predstavlja smanjenje za oko milijun tona u odnosu na početak 1976. godine. Međutim, ovo smanjenje nije posljedica poboljšanja prilika na tržištu, već činjenica da je u međuvremenu nekoliko od takvih usidrenih brodova završilo u rezalištima.

Prema podacima što ih je objavio Lloyd's Register u 1976. godini svjetska brodogradnja sa startovala sa narudžbinama od 82.345.833 brt, od čega je više od 34,6 miliona brt već bilo u gradnji. Više od polovine po-

rudžbina, odnosno 46,3 miliona brt, čine tankeri. U martu ove godine statistika poništenih kupoprodajnih ugovora je povećana za 2,7 miliona dwt, tako da je ukupna količina narasla čak na 53 miliona dwt s tendencijom daljeg brisanja. Među najnovijim otkazima porudžbina, prema podacima firme A. E. Gibson Shipbrokers, nalaze se i dva supertankera od 272.000 tona nosivosti, a slijede novi otkazi gradnje tankera.

Konsultantska firma H. P. Drewry objavila je nedavno stanje o nezaposlenosti trgovačkog brodogradnja. Do oktobra 1975. bilo je na vezu oko 60 miliona dwt-a tankera da bi se do kraja decembra prošle godine ovaj broj uvećao na približno 100 miliona dwt-a. Početkom 1975. godine predviđala se isporuka od okruglo 65,9 miliona dwt-a brodovlja raznih tipova tokom cijele godine. Međutim, uslijed otkazivanja izgradnje već ugovorenih brodova ova brojka se snizila na 43,2 miliona dwt-a. Poništeni su ugovori o gradnji 38,9 miliona dwt-a tankera. Rezališta u prosjeku otkupljuju mjesečno od 0,7 do 0,8 miliona dwt-a, ali su sve rezervisanija u kupovini jer su čeličane smanjile proizvodnju zbog reduciranja porudžbina brodograditelja.

Poboljšanje ekonomske situacije predviđa se u ljeto ove godine, ali će vozarine ipak još neko vrijeme ostati niske i za prevoz suhog tereta.

Radi ilustracije prikazat ćemo u slijedećem tabelarnom pregledu veličinu tankerske flote prvih deset pomorskih zemalja u svijetu s osvrtom na stanje naše tankerske flote.

Red. br.	Zastava	Broj brodova	BRT	DWT
1.	Liberija	940	41.583.552	83.441.459
2.	Japan	1.568	17.519.924	32.625.113
3.	Vel. Britanija	560	16.096.078	29.871.486
4.	Norveška	291	13.386.687	25.642.684
5.	Grčka	410	8.295.415	15.080.953
6.	Francuska	137	6.937.904	13.137.135
7.	Panama	269	5.530.067	10.281.717
8.	SAD	318	5.167.259	9.236.770
9.	SSSR	481	3.712.523	5.499.294
10.	Švedska	124	3.033.080	5.827.629

Jugoslavenska trgovačka mornarica u svom flotnom sastavu ima 28 tankera sa 250.481 brt-a, odnosno 423.657 dwt-a. Od toga broja na parni pogon ima jedan tanker sa 24.521 brt-a, dok na motorni pogon dolazi svih ostalih 27 brodova sa ukupno 225.960 brt-a. Da rezimiramo, danas u svijetu ima ukupno 1848 brodova — tankera sa parnim pogonom koji imaju 95.456.442 brt-a i 5.176 brodova — tankera sa motornim pogonom koji imaju 54.600.827 brt-a odnosno svjetska trgovačka tankerska flota danas raspolaže sa 7.024 brodova čija je ukupna tonaža 150.057.269 brt-a ili 281.596.987 dwt-a.

Tankerska konjunktura koja je zaustavljena prije dvije godine oslanjala se zapravo na nedovoljno pouzdanom osloncu — na hipotekarskim kreditima. Prema izjavi predsjednika Marine Midland Bank, hipotekarni dugovi svjetske tankerske flote dostižu oko 35 milijardi dolara, a neizvjesno je kada i kako će biti nadoknađeni.

Razvoj tankera u svijetu kretao se u smjeru naglog porasta tonaže i u smjeru naglog porasta veličine broda. I jedan i drugi porast bio je veći od porasta koji se dogodio kod linijske i tramperske flote. Godine 1947/48. tanker od 25.000 brt-a smatrao se velikim, a u 1975. godini prosječna veličina naručenih tankera dostigla je gotovo 300 do 400.000 tona nosivosti. Otkako je porastao stepen tehnoloških promjena u brodarstvu, mnogi brodovi sagrađeni samo nekoliko godina ranije, postali su ekonomski zastarjeli, naročito oni koji su bili izloženi konkurenciji veoma velikih brodova. Međutim, svaka prognoza specifičnih tipova brodova je veoma teška i malo je uspješnih pokušaja učinjeno

radi dobijanja vjerovatnih brojki za malo dalju budućnost.

Budućnost za tankersku flotu nije zavidna, s obzirom da se sve do 1980. godine ne predviđa bolja situacija u poslovanju s tankerima, to jest, sve dotle dok se ne ujednače ponuda i potražnja za ovom vrstom brodske tonaže. Oko 8 odsto ukupne svjetske trgovačke flote bilo je u februaru 1976. godine povučeno iz službe uslijed nedostatka tereta, a među nezaposlenim brodovima najviše je bilo tankera. Sredinom februara bez posla je bio 651 brod, a 90 odsto sačinjavali su tankeri.

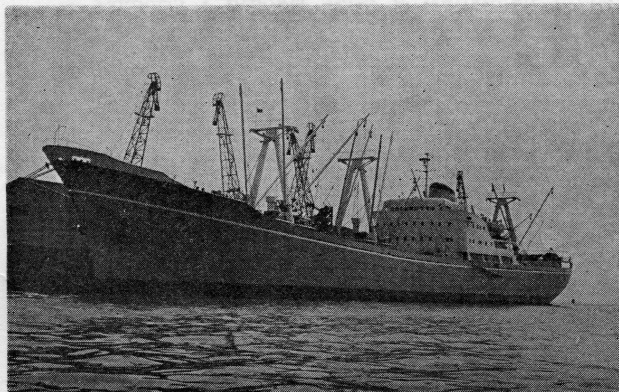
Savim je sigurno da treba računati sa znatnim postotkom nesigurnosti kod prognoziranja što će se dogoditi za idućih desetak godina. Treba imati u vidu slijedeće aspekte kod pokušaja procjene puteva pomoću kojih budući i tehnički razvoj može uticati na svjetsko brodarstvo. Radi se o aspektima tehničke promjene u brodovima i lukama; promjenama kod drugih grana prometa, koje bi se konkurentno mogle odraziti u brodarstvu; promjene u metodama proizvodnje i distribucije u ekonomiji kao cjelini koje bi mogle imati indirektni uticaj na brodarstvo, i promjene u ekonomskim odnosima između razvijenih zemalja u razvoju.

Mnogi brodovlasnici najprije zaključuju dugoročne ugovore o najmu broda na 8 do 10 godina, pa tek onda naručuju brod, što je veoma dobro, s obzirom da gradnja velikih brodova stvara određen rizik u vezi sa njegovom gradnjom i eksploatacijom.

Visina vozarina djeluje na porudžbine novih brodova, a novogradnja brodova djeluje u smjeru stalnog smanjenja vozarina i stvaranja krize u pomorstvu. Ranijih godina niske vozarine bile su posljedica smanjenih prometnih potreba. Tako, imamo podatak, da je 1929 — 1933. volumen svjetskog prevoza smanjen za oko 30 posto, a tonaža za svega 7 odsto. Kasiranje brodova bilo je veće od novogradnji. Današnje vozarine su niže nego što su ikada bile, a nivo kasiranja brodova znatno je sporiji od novogradnji.

Čini se da niske vozarine pogoduju jer se eliminišu stariji brodovi s većim troškovima i grade novi sa nižim troškovima, jer usavršena tehnologija omogućila je niže troškove izgradnje brodova i veću produktivnost rada. Svaki »boom« u pomorstvu dovodi do povećanih porudžbina brodovlja i povećanja cijena brodova, a brodogradilišta obično žive još nekoliko godina od narudžbi izvršenih u periodu boom-a.

Prodaja brodova, u cilju njihova kasiranja, formira svoje posebno tržište koje je vezano za industriju željeza. Kad vozarine padnu vrlo nisko, količina brodske tonaže koja odlazi u rezanje je maksimalna, i obratno. Japan je dobio oko 50 odsto novih narudžbi za gradnju brodova, uslijed znatno nižih cijena, pa postoji mogućnost da se dogodi da on



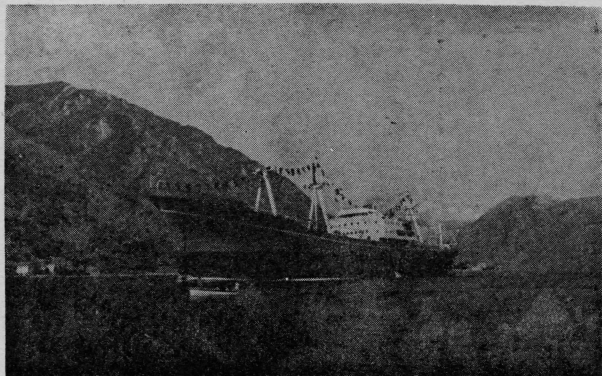
Za potrebe Atlantske plovidbe iz Dubrovnika sagrađen je na domaćim navozima i m/b »Ruder Bošković«

postane jedini veliki brodograditelj u svijetu i da na taj način, svojim znatno nižim cijenama, elemeniše brodograđevnu industriju u drugim zemljama, s obzirom da bi vremenom mogao čak diktirati cijene brodovima prema vlastitoj računici.

U protekloj godini poslovanje naše trgovačke mornarice odvijalo se u složenim uslovima, pod djelovanjem vrlo često protivuriječnih uticaja, jer je naše brodarstvo na svjetskom tržištu bilo suočeno sa recesijom. Zahvaljujući slabljenju konjunktura i pojavi dugog prijeteće recesije, tržište brodske prostora je tokom čitave 1975. godine bilo veoma nepovoljno. kako u pogledu opšteg nivoa vozarina, tako i u pogledu mogućnosti zaposlenja brodova, a svjetska monetarna kriza, inflaciona kretanja, devalvacije i restrikcije u međunarodnoj trgovini, samo su još pogoršale situaciju. Prognoze za sada nijesu ohrabrujuće. Ujedno, ne treba gubiti iz vida i činjenicu da u svijetu nastaju brze promjene u suvremenoj tehnologiji transporta, o kojima naše brodarstvo, da bi održalo korak s kretanjima svjetskog tržišta, mora permanentno da vodi računa. Najvažniji elemenat za ocjenu realnosti perspektivnog plana budućeg razvoja naše trgovačke mornarice, svakako je mogućnost njena finansiranja. Taj elemenat je utoliko važniji što se radi o vrlo skupim investicijama, tako da se finansiranje javlja kao limitirajući faktor čak i u slučaju kada su svi ostali problemi riješeni.

Uporedo sa izgradnjom ove tonaže potrebno je vršiti i izmjenu strukture flote, prelaskom na nove tipove brodova, uz što veću primjenu nove tehnologije u rukovanju teretima, specijalizacije brodova i slično, a izbjegavati naručivanje klasičnih tipova brodova budući da je njihova uloga u budućem transportu neizvjesna. Polovne brodove ne bi trebalo kupovati jer su zastarjeli, a predstojeći razvoj će ih potpuno onemogućiti. U vezi s tim, neophodno je ići na poboljšanje strukture trgovačke flote uvođenjem savremenih brodova za novu transportnu tehnologiju, brodova za prevoz tereta u rasutom stanju, kontejnerskih brodova, Ro-Ro brodova i drugih suvremenih tipova brodova. U tom pravcu neophodno je izvršiti i modernizaciju lučkih kapaciteta naših jadranskih luka.

Podržati prijedlog da se carine na uvoz brodova ne primjenjuju za ranije naručene brodove, s obzirom da bi to dovelo do toga da se ne ispuni srednjoročni plan razvoja, a s druge strane smanjila bi se sredstva koja bi bila usmjerena u domaću brodogradnju, koji elementi moraju biti utkani u samoupravni sporazum između broдача i brodograditelja. Treba istaći da brodogradnja za strane naručioce ima izvozni tretman koji brođari nemaju. Nadalje, brodogradnja je finalist proizvođa — brod, u čijem je nizu šira privreda i u tom smislu treba posmatrati cijenu broda. Što se tiče carina, ako se one ne budu primjenjivale za naručene brodove, bliže ćemo biti konačnoj



Uskoro česta slika — dolasci novih brodova iz domaćih brodogradilišta

realizaciji. Od strategije naše zemlje, koja se temelji na izgradnji brodova za domaću flotu u jugoslavenskim brodogradilištima nema odstupanja. U toj se orijentaciji mijenjaju društveno-ekonomski odnosi brođara i brodograditelja. Jer, do sada su se brodovi godinama gradili isključivo za strano tržište, a istovremeno se i kupovali isključivo na stranom tržištu, što je elementarno jugoslavenska po proizvodnju juganjanja za svjetskim razvojem i za potrebama zemlje. Posmatrajući brodarstvo i brodogradnju, moglo bi se predvidjeti da je brod samo finalni, a ne i isključivi produkt brodogradnje. Jugoslavenska brodogradnja nije jugoslavenska zato što je tako zovemo, već zato što je elementarno jugoslavenska po proizvodnju jugoslavenske privrede, koji se ugrađuje u brod od crne metalurgije do elektronske industrije. U vezi s tim, veoma je jasno, da zainteresovanost udruženog rada za gradnju domaćeg broda ne može počivati na svega dva slova — brodarstvu i brodogradnji. Neosporno je da će domaća brodogradnja dobijanjem narudžbi za jugoslavensku trgovačku flotu obezbijediti pouzdan oslonac zaposlenosti u kriznim godinama, a isto tako je poznato da samo brod iz domaćih brodogradilišta može na svjetskom tržištu višestruko biti koristan zemlji kao cjelini

U vezi s tim da iznesemo i najnoviju vijest. Na osnovu samoupravnog sporazuma o realizaciji plana gradnje brodova za period do 1980. godine u domaćim brodogradilištima, koji je potpisan 23. juna t. g. u Piranu, bit će realizovan plan razvoja domaće flote gradnjom 62 broda, čija će ukupna nosivost iznositi 640.000 dwt-a. Time se, poslije osam godina odsustvovanja, jugoslavensko brodarstvo vratilo gradnji brodova na jugoslavenskim navozima.

Cijena novogradnji utvrđuje se prema uslovima domaćeg tržišta, dok će se istovremeno utvrditi i svjetska cijena za tehnički ekvivalent novogradnje iskazane u dinarima primjenom važećeg dnevnog tečaja. Predviđa se, da će se domaća cijena utvrđivati na bazi prosječne svjetske cijene uvećane za carinsku stopu i opremu koja se ugrađuje u brod. U kontekstu toga samoupravni sporazum predviđa, da se radi premošćavanja razlike između domaće i svjetske cijene OUR brodogradnje i OUR brodarstva, uz podršku Privredne komore, ishodi od društveno-političkih zajednica, da se mjerama ekonomske politike i privrednim instrumentarijem osigura odgovarajuća devizna i namjenska stimulacija OUR brodarstva.

Prije rata, po svom udjelu u svjetskoj trgovačkoj floti, nalazili smo se na 17-om mjestu rang liste. Danas smo čak na 24-om, iako je naša brodogradnja ponovo zauzela zavidno 10-to mjesto svjetske rang liste po broju sagrađenih brodova, ali do sada je više od 95 odsto odlazilo za strane naručioce, ako ne i čitavih 100 odsto, kao što je to bio slučaj od 1968. godine do danas. Jasno, da je to trebalo mijenjati, što je i urađeno potpisivanjem samoupravnog sporazuma između naših brodograditelja i brođara, jer će na taj način naša trgovačka flota ponovo doživjeti svoj prosperitet i svoj puni zamah za zadovoljenje potreba naše vanjske trgovine i za što boljim uključivanjem domaće trgovačke flote u svjetskim prevozima u cilju povećanja deviznog priliva. Realizacijom izloženog, jugoslavensko pomorsko prevozno tržište do 1980. godine izmijenit će svoju strukturu, i po količini tereta postati daleko jače nego što je bilo do sada.

LITERATURA:

- Review of maritime transport, 1975.
- Ekonomika prometa, prof. dr Z. Jelinović, 1972.
- Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1974. i 1975.
- Maritime Research, New York, 1975.
- Fairplay, 1975.
- La Marina Mercantile, 1975.
- Ichiro Onozuka, Japanese Shipbuilding in 1980, Tokyo.
- Biltení Udruženja pomorskog brodarstva, Beograd, 1975.
- Jugoslavenska štampa, 1975. i 1976.