

Vizija Srednjoročnog plana razvoja Trgovačke mornarice u SR Hrvatskoj za razdoblje 1981 - 1985.

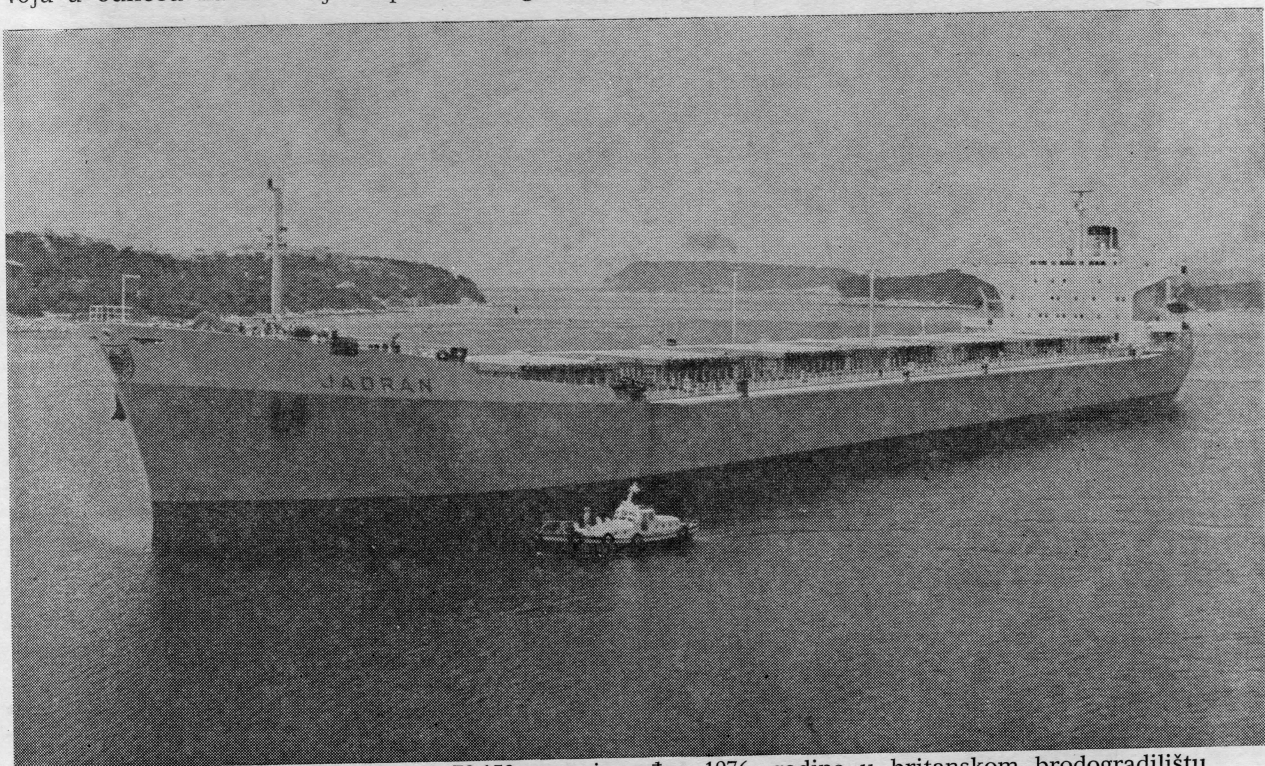
A) REALIZACIJA SAMOUPRAVNOG SPORAZUMA O RAZVOJU MORSKOG BRODARSTVA ZA RAZDOBLJE 1976 — 1979.

Nalazimo se na kraju četvrte godine ostvarivanja Srednjoročnog plana razvoja morskog brodarstva u tekućem razdoblju, što nam daje mogućnost da nakon analize dosadašnjeg ostvarivanja Samoupravnog sporazuma o osnovama Plana razvoja organizacija udruženog rada morskog brodarstva do 1980. godine utvrde očekivanja u njegovom ostvarenju i ujedno razmotre problemi vezani za razvoj trgovačke mornarice, kao i mogućnosti za njen daljnji razvoj.

Činjenica je, da je prethodni Petogodišnji plan razvoja radnih organizacija morskog brodarstva za razdoblje 1971 — 1975. godine bio ostvaren samo s 23,7%. Organizacije udruženog rada morskog brodarstva iz SR Hrvatske prilikom utvrđivanja koncepcije razvoja za naredno razdoblje, tj. za tekuće razdoblje 1976 — 1980. godina izradile su plan razvoja koji je obuhvaćao izgradnju velikog broja novih kapaciteta. Namjera je bila da domaća trgovačka mornarica ni relativno, ni u apsolutnim kapacitetima ne zaostaje u svom razvoju u odnosu na kretanja kapaciteta trgovačke

mornarice u svijetu, tj. da naša trgovačka mornarica barem zadrži postojeće mjesto na svjetskoj ljestvici zemalja vlasnika trgovačke flote. Zbog skoro isključive orijentacije domaće brodogradnje na izgradnju brodova za strane naručioce u prethodnom razdoblju, Srednjoročni plan za tekuće razdoblje sadržavao je tri izvora povećanja kapaciteta: izgradnju brodova u inozemstvu, gradnju brodova u domaćim brodogradilištima i nabavku rabljenih (tzv. polovnih) brodova.

Nakon pripreme opsežne dokumentacije i studija radne organizacije morskog brodarstva usaglasili su svoje planove razvoja i u Portorožu 22. lipnja 1976. godine potpisali **Samoupravni sporazum o osnovama Plana razvoja organizacija udruženog rada pomorskog brodarstva do 1980. godine**. Ovim planom predviđena izgradnja i nabavka brodova za radne organizacije u SR Hrvatskoj iznosila je 111 brodova s ukupno 908.432 BRT (61% plana SFRJ) uz istovremeno predviđanje rashodovanja 53 broda s oko 98.900 BRT (48% plana rashodovanja SFRJ). Na kraju 1980. godine flota radnih organizacija morskog brodarstva u SR Hrvatskoj trebala je iznositi 345 brodova s ukupno 2,131.025 BRT (67% flote SFRJ 1980. godine), prosječna godišnja stopa porasta 10,04%.



Bulkcarrier »Jadran« nosivosti 72.150 tona izgrađen 1976. godine u britanskom brodogradilištu u Sunderlandu

U cilju ostvarivanja Samoupravnog sporazuma u dijelu koji se odnosi na izgradnju brodova u domaćim brodogradilištima potpisan je u Piranu 23. lipnja 1976. godine **Samoupravni sporazum o realizaciji Plana izgradnje brodova 1976 — 1980.** Prema usvojenom Planu razvoja 1976 — 1980. trebalo je za obnovu i povećanje kapaciteta trgovačke mornarice prvenstveno koristiti domaću brodogradnju uz istovremeno opremanje brodogradilišta za izgradnju brodova »nove tehnologije« (RO-RO brodovi, kontenerski brodovi »chemical-carrieri« i dr). Cijene i uvjeti gradnje takovih brodova trebale su odgovarati svjetskim cijenama i uvjetima.

Ostali dio Plana **trebao se ostvariti već ugovorenim novogradnjama u inozemstvu i nabavkama polovnih brodova u inozemstvu, uglavnom na hipotekarni kredit bez terećenja devizne kvote Republike.**



M/b »Heroj Kosta Stamenković«, nosivosti 13.450 tona, izgrađen u SSSR-u 1978. godine.

U Srednjoročnom planu razvoja (Samoupravni sporazum) do 1980. godine radne organizacije morskog brodarstva su predvidjele 13 novogradnji u inozemstvu s ukupno 227.900 BRT ili 377.700 DWT. Ako ovom podatku dodamo 5 novogradnji sa 58.750 BRT ili 70.250 DWT što ih je Jadranska slobodna plovidba iz Splita ugovorila u SSSR-u na temelju tzv. »robnih lista« između SFRJ i SSSR, uz prethodnu dozvolu i suglasnost metalne industrije i brodogradnje, do 1980. godine broj brodova koji će se izgraditi u inozemstvu iznosi ukupno 18 sa 286.650 BRT ili 447.950 tona nosivosti.

Zbog potpune popunjenosti kapaciteta domaćih brodogradilišta narudžbama za strane naručioce u prethodnom srednjoročnom razdoblju i nepovoljnih uvjeta kreditiranja za domaće brodatore uz tzv. »domaću cijenu broda«, koja je bila viša nego za strane naručioce, radne organizacije morskog brodarstva su svoj razvoj vezale uz narudžbe

brodova u inozemstvu, što se nastavilo i u tekućem srednjoročnom razdoblju. Narudžbe brodova u inozemstvu od sredine 1973. godine do svibnja 1975. godine nisu bile isporučene do kraja 1975. godine, pa su ove narudžbe uzete kao planske veličine, a isporuka novogradnji završava se u ovom srednjoročnom razdoblju.

Krajem prosinca 1975. godine došlo je do uvođenja carine i povećanja uvoznih dažbina s 9% na 21% uz izmjenu načina plaćanja, od mogućnosti obročnih plaćanja u roku 36 mjeseci na plaćanje cjelokupnog iznosa prilikom preuzimanja broda uplovljenjem u prvu domaću luku. Ovo povećanje cijene broda značilo je njihovo potpuno onesposobljavanje za uspješniju konkurentnost na svjetskom tržištu pomorskih prijevoza. Nakon mnogobrojnih razgovora i dogovora, sredinom 1977. godine, Savezno izvršno vijeće donijelo je odluku o izuzetnoj primjeni uvoznih

opterećenja po stopi od 9%, što je značilo da je problem carinskih dažbina bio riješen.

Ostvarenje programa razvoja u dijelu izgradnje brodova u inozemstvu pokazuju slijedeći podaci:

REALIZACIJA INOZEMNIH NOVOGRADNJI 1976 — 1979.

Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova	BRT	DWT
1.	Atlantska plovidba	1	38.550	72.150
2.	Jadroslobodna	4	48.320	55.300
3.	Jugolinija	6	54.967	77.709
4.	Jugotanker	5	93.816	158.772
	Realizirano ukupno	16	235.653	363.931
	Ugovoreno	2	52.000*	85.000*
	SVEUKUPNO	18	287.653	448.931

* Približna tonaža.

Računajući u odnosu na plan izgradnje brodova u inozemstvu (uvećan za ugovorene brodove Jadroslobodna) ostvarenje je po broju brodova 88%, po BRT-u 82,2%, a po nosivosti 81,2%. U 1980. godini plan izgradnje brodova u inozemstvu bit će u potpunosti realiziran.

Srednjoročnim planom razvoja, točnije tzv. Piranskim sporazumom, radne organizacije morskog brodarstva u SR Hrvatskoj predvidjele su izgradnju 48 brodova u domaćim brodogradilištima s ukupno 249.330 BRT, odnosno 368.724 tona nosivosti. Ako tonažu flote koja se trebala izgraditi u zemlji umanjimo za 5 brodova koje je Jadranska slobodna plovidba namirila uvozom iz SSSR-a, u razdoblju do 1980. godine trebale su biti izgrađene 43 novogradnje s ukupno 207.330 BRT ili 305.725 tona nosivosti. Piranskim sporazumom bilo je predviđeno kako slijedi:

PLAN IZGRADNJE BRODOVA U ZEMLJI 1976 — 1980.

Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova	BRT	DWT
1.	Atlantska plovidba	3	85.024	140.500
2.	Jadrolinija	13	3.950	—
3.	Jadroslobodna	5	42.000	63.000
4.	Jugolinija	6	54.400	82.000
5.	Jugotanker	2	9.380	14.000
6.	Lošinjska plovidba	3	5.130	8.800
7.	Mediteranska plov.	1	4.800	6.500
8.	Slobodna plovidba	2	30.796	53.925
9.	Brodospas	13	13.850	—
Ukupno:		48	249.330	368.725

Veoma dinamičan razvoj svjetske privrede u dekadi koja je prethodila četverostrukom povećanju cijena nafte u studenom 1973. godine doveo je do izvanredne ekspanzije svjetske brodogradnje pri čemu su i naša brodogradilišta znatno proširila svoje kapacitete. Skok cijena nafte sa svim

nastalim posljedicama doveo je do znatnog opadanja narudžbi novogradnji u svijetu, što je pogodilo i našu brodogradnju.

Već 1974. godine radna grupa stručnjaka Saveznog sekretarijata za financije, za tržište i cijene i vanjsku trgovinu i Saveznog komiteta za saobraćaj i veze, za energetiku i industriju i Narodne banke Jugoslavije sačinila je **prijedlog mjera i rješenja o uvjetima izgradnje brodova u zemlji za potrebe domaćeg brodarstva** koji je među ostalim predviđao:

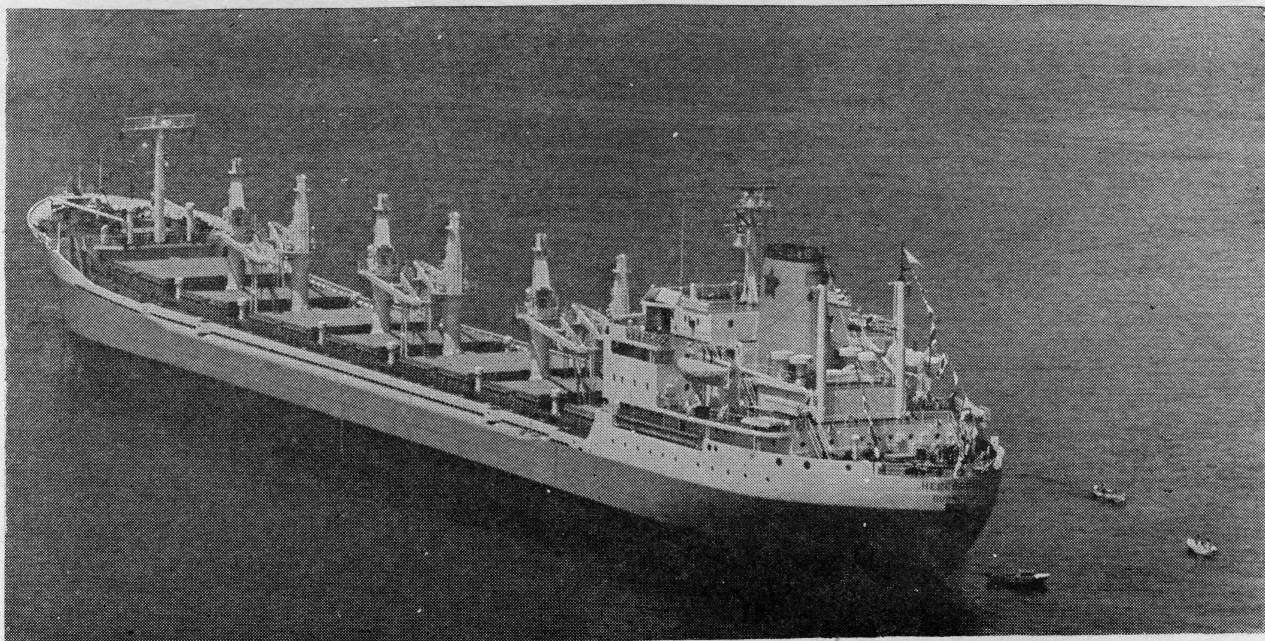
— da u financiranju izgradnje brodova u zemlji za potrebe domaćeg pomorskog brodarstva 1974 — 1978. domaća sredstva učestvuju s 60%, a strana sredstva s 40%;

— u okviru domaćih sredstava — oko 57% trebaju osigurati brodari i brodograditelji, ostatak sredstva za kreditiranje plasmana opreme i brodova u zemlji, fonda za kreditiranje i osiguranje izvoznih poslova, domaćih banaka i drugih domaćih izvora;

— otplate kredita 8 godina uz 8% kamatnu stopu s tim da razliku između bankarske i predložene kamatne stope snose zainteresirane republike;

— uvjete inozemnih kredita snosili bi krajnji korisnici stim što bi ova sredstva trebalo osloboditi polaganja obaveznog depozita.

S obzirom da se u brodogradnji situacija i dalje pogoršala, 1975. godine čuli su se prvi signali na uzbunu zbog opadanja narudžbi u našim brodogradilištima, što je dovelo do niza akcija u SR Hrvatskoj. Sa strane radnih organizacija morskog brodarstva izražena je spremnost da se pomogne brodogradnji u tadašnjoj kriznoj situaciji. Rezultat dugotrajnih pregovora i samoupravnog sporazumijevanja bio je tzv. Piranski sporazum. Stvarno je bilo zaključeno da brodari žele navedeni broj brodova s određenim kapacitetima uz određene pretpostavke — premošćenje razlike iz-



Bulkcarrier »Hercegovina« nosivosti 30.880 tona, prvi isporučeni brod izgrađen u domaćem brodogradilištu (»Treći maj« Rijeka) u okviru tzv. Piranskog sporazuma

među prosječne svjetske i domaće cijene broda, primjena uvoznih dažbina u visini kako su bile na snazi u vrijeme ugovaranja inozemnih novogradnji i osiguranje kreditnih sredstava uz povoljne uvjete, — a brodogradilišta su izrazila spremnost da takve brodove izgrade.

Nakon što je sredinom 1977. godine bilo riješeno pitanje carine za ugovorene brodove u inozemstvu radne organizacije morskog brodarstva u većem obimu počele su zaključivati ugovore za novogradnje na domaćim navozima uz uvjete predviđene Piranskim sporazumom. To je zahtijevalo da se pronađu elementi za usklađivanje interesa naših brodara i domaće brodogradnje u pogledu cijene novogradnji. Obostrano je već ranije, u rujnu 1976. godine, utvrđeno da razlika između prosječne svjetske i domaće cijene broda iznosi 31%. Bez prethodnog pronalaženja rješenja kroz određenu sistemsku mjeru nije se moglo očekivati intenzivnije ugovaranje novogradnji na domaćim navozima. U srpnju 1977. godine Izvršno vijeće Sabora SR Hrvatske donijelo je Platformu za rješenje problema brodogradnje i brodarstva, kojom je utvrđen način premošćenja razlike od 31% u cijeni broda. Prema Platformi brodari snose 9% razlike (plaćaju novogradnju 9% skuplje nego je utvrđena prosječna svjetska cijena), brodogradnja 2% (cijena je 2% niža od domaće cijene), a Republika 18% i općine u manjem opsegu) 2%

razlike u cijeni. Republika svoj udio u razlici cijene pokriva ustupanjem dijela poreza na dohodak iz djelatnosti brodogradnje i brodarstva; ta sredstva se obavezno udružuju i iz udruženih sredstava podmiruju se obaveze za razliku cijene.

Ostvarenje Piranskog sporazuma pokazuje sljedeći pregled:

REALIZACIJA NOVOGRADNJI U ZEMLJI 1976—1979.

Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova	BRT	DWT
A Planirano 1976—1980.		43	207.330	305.725
B Isporučeni brodovi		12	88.294	138.480
1.	Atlantska plovidba	1	18.426	30.880
2.	Brodospas	2	1.460	—
3.	Istraplov — Pula	2	19.800	31.400
4.	Jadrolinija	2	818	—
5.	Jugolinija	2	9.550	12.500
6.	Lošinjska plovidba	1	2.100	3.700
7.	Slobodna plovidba	2	36.140	60.000
C Ugovoreni brodovi		4	27.100	47.300
1.	Jugolinija	2	18.600	34.000
2.	Lošinjska plovidba	1	2.100	3.700
3.	Mediteranska plov.	1	6.400	9.600
D Isporučeno i ugov.		16	115.394	185.700

U odnosu na planirane novogradnje u zemlji do kraja 1979. godine isporuke novogradnji po



Bulkcarrier »JABLANICA«, nosivosti 26.960 tona, izgrađen 1979. godine za šibenskog brodarka u splitskom brodogradilištu u okviru tzv. Piranskog sporazuma

broju brodova iznose 27,9%, po BRT-u 42,5%, a po nosivosti 45,6%. Ako već isporučeni novogradnjama dodamo ugovorene novogradnje onda ostvarenje Piranskog sporazuma do kraja 1979. godine je po broju brodova 38,1%, po BRT-u 55,7%, a po nosivosti (DWT) 61%.

Na savjetovanju u Puli (27 — 29. ožujka 1979) o sadašnjem stanju i perspektivi razvoja pomorske i riječne privrede izneseno je u vezi ostvarenja Piranskog sporazuma:

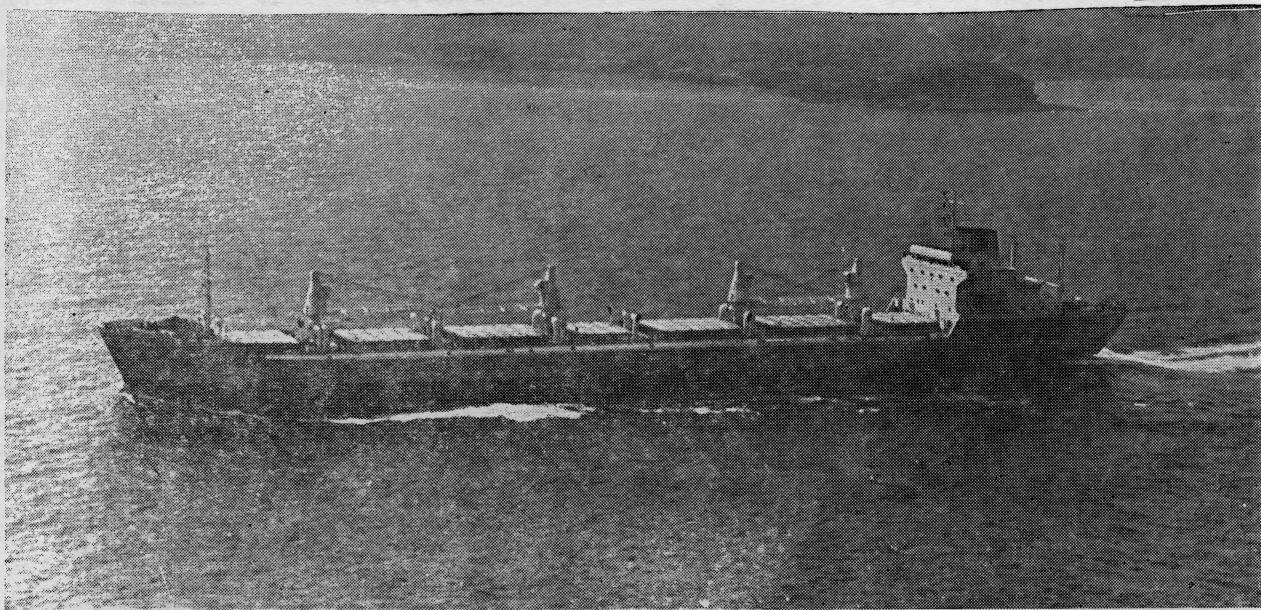
Planirana sredstva za gradnju 48 brodova iskorištena su u potpunosti (indeks 101,7) za 21 ugovoren brod, što se vidi iz slijedećeg pregleda:

Opis	(u 000 dinara)		
	Broj brodova	BRT	Nabavna vrijednost
Planirane novogradnje	48	249.330	4.807.878
Ugovorene novogradnje	21*	175.876	4.889.200
Indeks	43,7	70,54	101,7

* Uključeni brodovi Jadroslobodne koji se grade u SSSR-u.

Uzroci sporije dinamike ostvarivanja Piranskog sporazuma su poznati: u prvo vrijeme oklijevanje radnih organizacija brodarstva da pristupe konkretnim pregovorima i ugovaranjima novogradnji dok im nisu bili poznati svi uvjeti, tj. dok nisu ostvarene pretpostavke u vezi cijene novogradnji u zemlji i carinskih dažbina za inozemne novogradnje, a kasnije rezultati poslovanja, zbog loših prilika na tržištu prijevoza, nisu dozvoljavali izdvajanje dostatnih sredstava za vlastito učešće, tj. 30% vrijednosti novogradnje. Danas se sa sigurnošću može tvrditi da Piranski sporazum neće biti ostvaren u planskim veličinama do kraja ovog srednjoročnog razdoblja.

Srednjoročni plan razvoja sadržavao je i nabavku 50 rabljenih (polovnih) brodova s ukupno 431.202 BRT ili 712.375 tona nosivosti. Iako rabljeni brodovi predstavljaju najveću stavku u Srednjoročnom planu, kako po broju brodova tako i po ukupnom kapacitetu, njihova nabavka teče najsporije. Orijehtacija na kupnju polovnih brodova u inozemstvu imala je za cilj da se dođe do jeftinijih, s tehnološkog stanovišta još uvijek do-



Bulkcarrier »Cvijeta Zuzorić« nosivosti 26.962 tone, izgrađen u inozemstvu (Bilbao) 1974. godine

Planirana razlika između domaće i prosječne svjetske cijene broda od 31 posto, viša je za dodatnih 15 — 18 posto (od najpovoljnije ponude), što zapravo onemogućuje pristup sklapanju ugovora. Niska reproduktivna sposobnost radnih organizacija ne osigurava potrebna sredstva vlastitog učešća za daljnje ugovaranje brodova. Osigurana sredstva društveno-političkih zajednica SRH za pokriće razlike u cijeni 18% nedostatna su za daljnje ugovaranje u okviru Piranskog sporazuma, pa bi njihovo učešće ubuduće trebalo iznositi 35%. Osnovne banke, uključujući Fond za kreditiranje brodova i opreme nemaju financijskih mogućnosti da financiraju pripremu i faze izgradnje brodova i nisu u mogućnosti da kreditiraju 70% vrijednosti broda na 8 godina. Izneseni podaci ukazuju nam na neke razloge zbog kojih nisu ugovorene sve novogradnje po Piranskom sporazumu.

brih brodova, koji bi relativno jeftinijom eksploatacijom i dobrom akumulacijom omogućili gradnju brodova u zemlji.

Kako se do kraja 1977. godine uspjela realizirati nabavka samo tri broda s ukupno 4.368 BRT (Jadrolinija ferryboat od 2.964 BRT i od 905 BRT, te Mediteranska plovidba brod za obalni razvoj od 499 BRT), tj. dinamika kupnje brodova bila je suviše spora, došlo je do određenih izmjena u strukturi brodova u odnosu na povoljnost zapošljavanja, pa je 1978. godine došlo i revidiranje ranijeg plana nabave polovnih brodova. Radne su organizacije morskog brodarstva iskazale namjeru da nabave na inozemni hipotekarni kredit polovne brodove kako slijedi:

REVIDIRANI PLAN NABAVKI
POLOVNIH BRODOVA

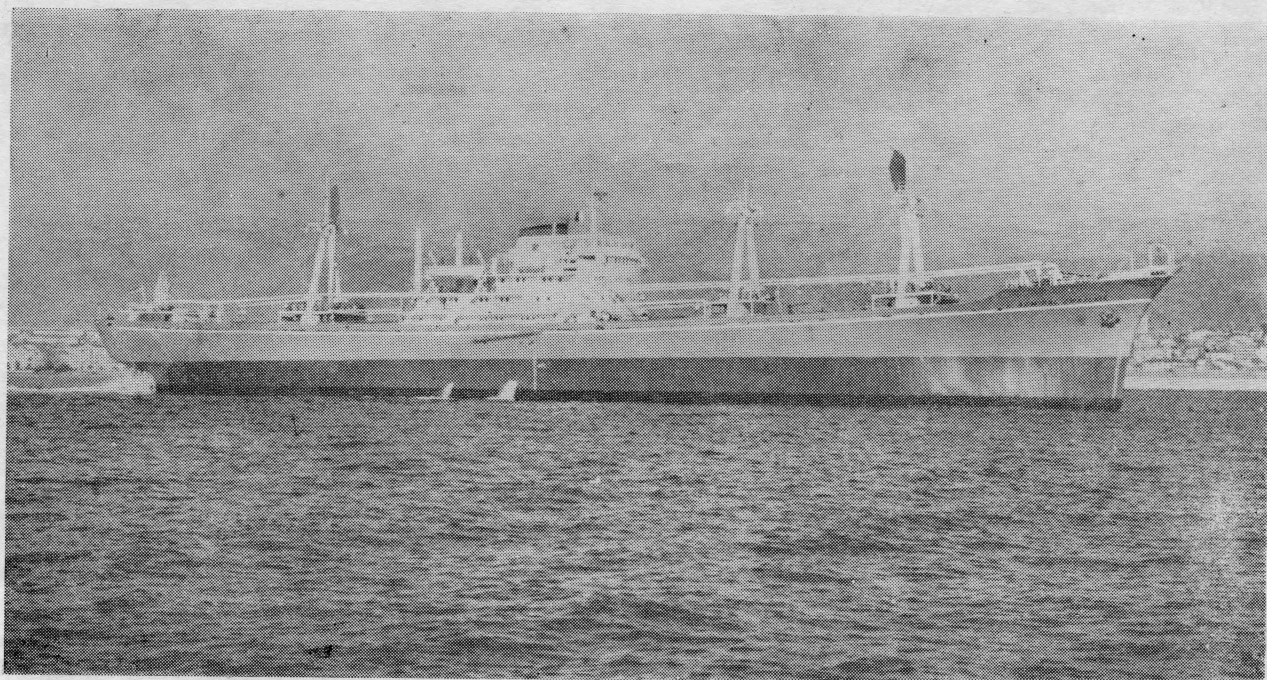
Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova	BRT	Milijuna din.
1.	Atlantska plovidba, Dubrovnik	5	22.200	382,5
2.	Dalmatinska plovidba, Vela Luka	9	16.020	300,4
3.	Istraplov, Pula	2	21.600	338,7
4.	Jadrolinija, Rijeka	2	6.000	141,7
5.	Jadroslobodna, Split	2	5.400	140,2
6.	Jugolinija, Rijeka	7	133.976	475,2
7.	Jugotanker, Zadar	2	180.000	579,5
8.	Lošinjska plovidba, Lošinj	7	26.100	475,1
9.	Mediteranska plovidba, Korčula	3	12.620	326,2
10.	Obalna plovidba, Šibenik	1	6.000	92,4
11.	Slobodna plovidba, Šibenik	1	12.000	102,6
12.	Brodospas, Split	6	5.095	290,2
Ukupno:			447.011	3.644,7

biti prihvatljiv, u studenom 1977. godine dogovoreno je da će posebna komisija usaglasiti kriterije za sklapanje posebnog samoupravnog sporazuma. Sporazum je sačinjen, ali ga mnoge radne organizacije morskog brodarstva nisu prihvatile zbog neodgovarajućih odredbi, koje su davale pravo brodogradnji da direktno utječe na razvoj druge privredne grane — morskog brodarstva.

Ostvarivanje plana nabavki polovnih brodova pokazuje slijedeći pregled:

NABAVKA POLOVNIH BRODOVA 1976 — 1979.

Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova	BRT	DWT
1.	Atlantska plovidba	1	1.399	3.150
2.	Brodospas — Split	2	1.604	—
3.	Dalmatinska plovidba	4	5.915	10.540
4.	Jadrolinija	3	4.816	—
5.	Lošinjska plovidba	2	4.720	8.480
6.	Mediteranska plov.	1	499	710
7.	Obalna plovidba	2	5.618	8.760
8.	Slobodna plovidba	2	5.671	8.940
Ukupno:		17	30.242	40.580



M/b »ADMIRAL ZMAJEVIĆ«, nosivosti 9.596 tona, izgrađen u Splitu 1965. godine

Činjenica je, da je veći broj radnih organizacija morskog brodarstva planirao nabavku polovnih brodova u vrijeme kada su se ovi brodovi mogli nabaviti po povoljnim cijenama i uz povoljne uvjete. Također manje broderske radne organizacije, kao i one što obavljaju teretni razvoz unutar Jadranskog mora i dijelom Sredozemnog mora, svoj razvoj zbog niske akumulativnosti moraju bazirati isključivo na polovnoj tonaži. Međutim, u pogodnom trenutku za nabavku brodova, brodogradnja je smatrala, da se polovni brodovi mogu uvoziti tek kada budu zaključeni ugovori za gradnju brodova predviđeni Piranskim sporazumom. Budući da takav stav nije za brodarku mogao

Ako podatke o izvršenim nabavkama polovnih brodova usporedimo s planom, dolazimo do saznanja da je po broju brodova plan ostvaren s 34%, po BRT-u 7%, a po nosivosti 5,7%, što nam jasno ukazuje da su nabavljeni manji brodovi, odnosno da nije došlo do realizacije nabavke brodova većih kapaciteta.

Činitelja koji usporavaju brže ostvarenje programa nabavke polovnih brodova ima nekoliko: nabrojimo one najvažnije. Uvoz (kupnja) polovnih brodova vezan je prvenstveno s izgradnjom brodova u domaćim brodogradilištima. Uvoz se može ostvariti u postotku od 40% nosivosti naručene tonaže u zemlji. Navedeni odnos utvrđen

je jednostrano od udružene brodogradnje. Prvi korak — suglasnost brodogradnje na putu za nabavku polovnog broda donekle je omogućen u SR Hrvatskoj, koja je po tzv. »Platformi« utvrdila način premoštenja razlike u cijeni naručenih brodova na domaćim navozima i time, barem teorijski, omogućila preduvjete o zaključenju ugovora o gradnji u domovini. Brodarske organizacije iz drugih republika nemaju ovu mogućnost, jer zbog nepostojećih rješenja za razliku cijene nisu u stanju ni pristupiti razmatranju mogućnosti ugovaranja planiranih novogradnja u domaćim brodogradilištima i na taj način ostvariti dozvolu za kupnju polovnog broda. Nakon što se dobije suglasnost brodogradnje potrebno je ishoditi dozvolu kod SIZ-a za ekonomske odnose s inozemstvom u pogledu zaduženja u inozemstvu, ukoliko se ne radi o kupnji broda u potpunosti na kredit uz hipotekarno pokriće. Potpuno hipotekarno pokriće u praksi je skoro nemoguće postići, pogotovo kada se radi o manjim i specijaliziranim brodovima. Za uvoz broda mora se osigurati kontra-izvoz robe u visini 30% vrijednosti broda, što otežava situaciju pri kupnji polovnog broda. Brodarstvo svoju djelatnost obavlja gotovo isključivo na svjetskom tržištu kao uslužnu djelatnost (koja međutim donosi zemlji devize), pa navedeni zahtjev upućuje brodarstvo da se pored svoje osnovne (i redovne) djelatnosti bavi i dodatnim izvozom roba u visini 30% vrijednosti kupljenog broda. Prilikom uvoza polovnog broda potrebno je odmah platiti na ime carinskih i drugih dažbina 22% vrijednosti nabavljenog broda, što s jedne strane, povećava ukupnu vrijednost osnovnog sredstva i smanjuje njegovu konkurentnu sposobnost, a s druge strane, s obzirom na financijsku situaciju (nedovoljno slobodnih sredstava amortizacije), u većini slučajeva zahtijeva dodatna bankovna zaduženja i posredno umanjuje ostvareni dohodak kroz kamate na kredite.

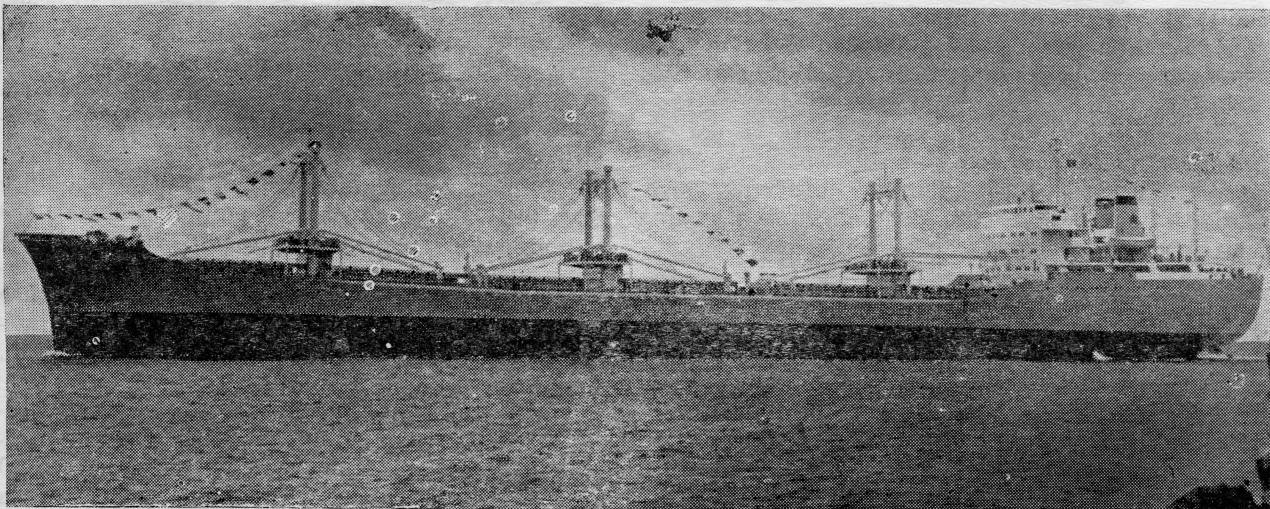
Postotak dosadašnjeg ostvarenja plana nabavke polovnih brodova kao i položaj većine brodarskih radnih organizacija upućuje na zaključak da ne postoje nikakve mogućnosti da se Plan ostvari, već će dio Plana vjerovatno kao »neispunjene

želje« biti prenesen u srednjoročni plan za sljedeće razdoblje.

B) PERSPEKTIVE BRODOGRADNJE U SVIJETU S IZGLEDOM ZAPOSŁJAVANJA POJEDINIHTIPOVA BRODOVA

U osvrtu na položaj brodogradnje u svijetu u odnosu na neizvjesne perspektive ove djelatnosti u vezi zapošljavanja svojih kapaciteta koji prelaze redovne potrebe izgradnje trgovačke flote za pokriće predvidive potražnje brodskog prostora na osnovi porasta prijevoza tereta morskim putem u svijetu, nije potrebno posebno isticati i podsjećati na to, da je situacija prilično teška i da se za izvjesno vrijeme ne može sagledati poboljšanje stanja. Za aktivnost brodogradnje posljednjih desetak godina može se reći da je kulminacija konjunktura narudžbi brodova bila u 1973. godini, kada je opseg narudžbi bio 2,4 puta veći u odnosu na prethodnu godinu, da bi sljedećih godina postepeno opadao kao posljedica kriznih kretanja u svjetskoj privredi, te da bi konačno svjetska brodogradnja došla u situaciju u kojoj se može očekivati da će u 1980. godini stvarna potražnja za izgradnjom brodova biti tek na trećini kapaciteta svjetske brodogradnje. U 1974. godini konjunktura narudžbi označavala je stanje u kome nije bilo moguće razvoj brodograđevnih kapaciteta držati pod kontrolom, jer je volumen poručene tonaže bio sasvim nerealan prema stvarnim potrebama porasta kapaciteta brodarstva u svijetu. Sada nakon što je proteklo pet godina, može se tvrditi da su mnoge od naručenih novogradnji bile bez pokrića u pogledu zapošljavanja. Na ovo navodi činjenica, da je već tokom 1975. godine došlo do većeg broja otkazivanja zaključenih ugovora o gradnji nekih vrsti brodova. Mnogobrojne su narudžbe tankera ili poništene ili preinačene u drugi tip brodova, većinom u bulkcarriere, što je još više zaoštrilo postojeće probleme viška trgovačke flote na tržištu prijevoza rasutih tereta.

Krajem 1976. godine su i brodograditelji i brodari, među kojima i oni koji su iz špekulant-



Bulkcarrier »Banija« nosivosti 28.472 tone, izgrađen je u splitskom brodogradilištu 1966. godine

skih razloga, igrajući na sreću, rezervirali ugovorene navoze, mogli sagledati posljedice nerealnih narudžbi novogradnji za koje se nije moglo pronaći zaposlenje.

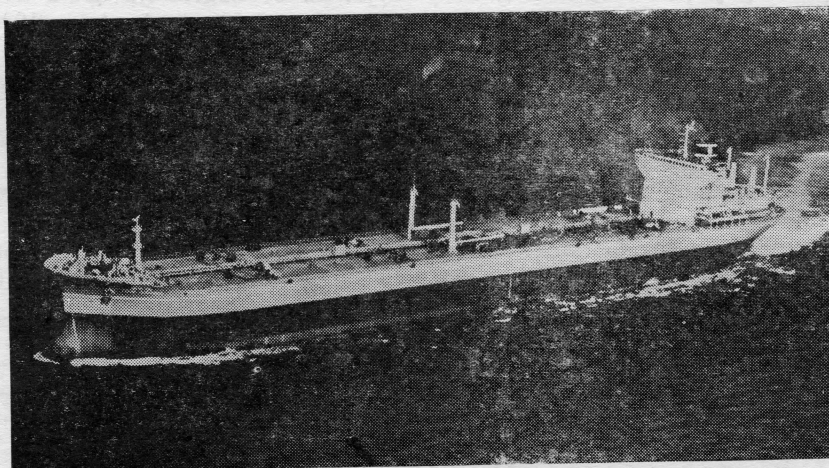
Posljednjih deset godina trend volumena narudžbi brodova kretao se:

	Poručene novogradnje u mil. BRT	Isporučeno u mil. BRT
1969.	30,1	18,7
1970.	41,0	21,0
1971.	29,6	24,4
1972.	30,4	26,8
1973.	73,6	30,4
1974.	28,4	33,5
1975.	13,8	34,2
1976.	12,9	33,9
1977.	11,1	27,3
1978.	7,0	17,6

Opisano kretanje narudžbi brodova rezultiralo je u do tada neviđenoj količini izgrađene tonaže. Od 1969. do 1978. godine isporučeno je

Godina	Mjesec	Milijuna BRT
1976.	ožujak	74,8
	lipanj	67,1
	rujan	62,4
1977.	prosinac	55,4
	ožujak	51,4
	lipanj	45,8
	rujan	42,2
1978.	prosinac	36,7
	ožujak	33,4
	lipanj	30,5
	rujan	28,1
	prosinac	25,8

Analizom podataka o kretanju novih narudžbi novogradnji, isporuci izgrađenih brodova i o stanju ukupnih narudžbi može se utvrditi da se brodogradnja u svijetu nalazi u veoma teškom položaju i da je za nju stalno aktualno pitanje kada će stanje na tržištu broskog prostora omogućiti ugovaranje u većem opsegu novih narudžbi brodova. Najveći dio brodarskih organizacija nisu sklone investirati u bilo koji vid pomorskog pri-



Tanker (m/t »Jawaharlal Nehru«), 88.000 dwt, izgrađen je u splitskom brodogradilištu 1969. za stranog naručioca

naručiocima 268 milijuna BRT novih brodova. To je zaista impozantna količina uspoređena s kapacitetima trgovačke flote koncem 1967. godine koji su tada iznosili 182 milijuna BRT. U razdoblju od deset godina izgrađena je, dakle, još jedna i po flota. Rekordni rezultati rada doveli su svjetsku brodogradnju strmim usponom na neočekivanu visinu, da bi se onda ostvarivši zaista visoka dostignuća našla nad ponorom.

Stalni pad opsega ukupno poručениh novogradnji u svijetu tokom posljednjih pet godina dat je u slijedećem pregledu:

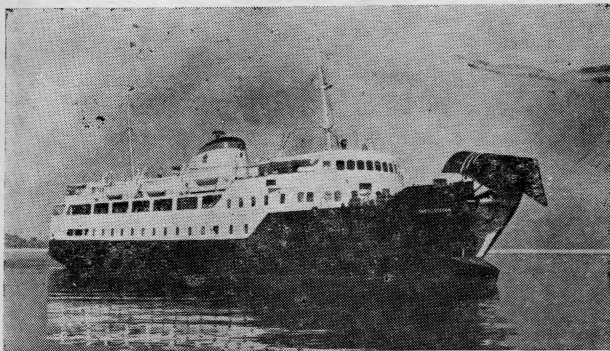
Godina	Mjesec	Milijuna BRT
1974.	ožujak	133,4
	lipanj	130,5
	rujan	127,7
	prosinac	120,7
1975.	ožujak	113,4
	lipanj	102,1
	rujan	92,7
	prosinac	82,4

jevoza, odnosno u izgradnju nekog tipa broda, bez da se prethodno ne razmotre i analiziraju mogućnosti za buduće zaposlenje baš takvog tipa i veličine broda. Tendencija da se zbog umanjivanja rizika naručuju višenamjenski brodovi nosi u sebi opasnost da se uveća višak ponude na dijelu broskog prostora namijenjenog prijevozu određenih vrsta roba i načina prijevoza, tj. na tržištu kontejnerskih i ro-ro brodova.

Prema zapadnonjemačkom časopisu »HANSA«, broj 22/78, na osnovu statističkih podataka o pomorskim prijevozima raznih vrsta roba tokom posljednjih godina i mnogobrojnih informacija međunarodnih organizacija o mogućnostima i očekivanjima privrednog razvoja pojedinih zemalja, potrebe potražnje novih brodova do 1985. godine po vrstama brodova kretale bi se:

»Gradnja tankera će i dalje biti znatno smanjena, ali se može očekivati porast potražnje tankera manjih kapaciteta, tj. od 45.000 do 60.000 tona nosivosti. Starosna struktura ovih brodova pokazuje da će se eventualno graditi i novi bro-

dovi. Međutim, do stvarnog poboljšanja situacije bit će potrebno pričekati još nekoliko godina. Na tržištu **brodova za tekuće plinove** nema nekih



Trajekt »Sveti Stefan«, nabavljen u Danskoj, bio je prvi jugoslavenski trajekt za međunarodni prijevoz putnika

promjena i, pošto je gradnja ove vrste brodova zasnovana na visoko razvijenoj tehnologiji, ne bi se mogla očekivati neka iznenađenja, s tim da se može postaviti pitanje da li se financijski isplati gradnja ove vrste brodova.

Tržište **brodova za rasute terete** (bulkcarrieri) je daleko nepovoljnije i za sada se traže samo specijalizirani brodovi za rasute terete i može se reći, da će najviše posla imati brodovi od oko 35.000 tona nosivosti. Za ovu veličinu brodova, kao i za brodove tipa Panamax od oko 70.000 tona nosivosti možda će tek 1983. godine doći do izjednačenja ponude i potražnje.

Budućnost **tržišta generalnog tereta** teže je ocijeniti zbog mnogostrane specijalizacije prijevoza koja je u toku. Ukoliko dođe do povećanja stope rashodovanja brodova od 8.000 do 14.000 tona nosivosti, moglo bi uskoro doći do izvjesne potražnje brodova za generalni teret. Tržište za veće brodove izgleda da je više nego zasićeno.

I kao opći zaključak može se utvrditi da bilo kakvo poboljšanje situacije na jednom dijelu tržišta pomorskih prijevoza prvenstveno je uvjetovano rashodovanjem postojećih brodova.

Prema procjeni Udruženja zapadnoevropskih brodograditelja o razvoju svjetskog tržišta brodogradnje u 1985. godini, svjetska flota po svojim kapacitetima može biti veća od sadašnje samo za oko 3,5%. Do ovog zaključka došlo se na temelju podataka da će nacionalni bruto proizvod razvijenih zemalja u periodu 1978/1985. imati godišnju stopu rasta ispod 4%; a treba imati u vidu da je krajem 1978. godine višak brodskih kapaciteta iznosio oko 19%. Smatra se da bi za eliminiranje polovine viška brodskih kapaciteta bilo potrebno, u razdoblju od tri godine, tj. do 1982. godine, rashodovati godišnje oko 25 milijuna tona nosivosti.

C) UVJETI RAZVOJA I MOGUĆI CILJEVI BUDUĆEG RAZVOJA FLOTE

Pri pristupu ocjeni uvjeta razvoja i mogućih ciljeva razvoja domaće trgovačke mornarice potrebno je poći od znanstveno utvrđenih činjenica

i elemenata općepriznatih u privrednoj praksi koji imaju utjecaja pri ispitivanju mogućnosti razvoja i odlučivanju o putevima i načinu ostvarivanja razvojnog programa. U razmatranjima razvojnih mogućnosti prvenstveno bi trebalo poći od

- procjene predvidivog općeg i društvenog razvoja naše zemlje i ostalih zemalja u svijetu;
- razvoja svjetske prekomorske robne razmjene;

— sadašnje i očekivane situacije na svjetskom pomorskom tržištu i stvarnih (predvidivih) mogućnosti zaposlenja brodova;

— pretovarnih mogućnosti domaćih luka (uvoz — izvoz — tranzit);

— razina tehničko-tehnološke baze koju pruža domaća brodogradnja;

— korisnog izbora kapaciteta u odnosu na veličinu i vrstu broda;

— vlastite akumulativnosti odnosno reproduktivne snage domaćeg brodarstva;

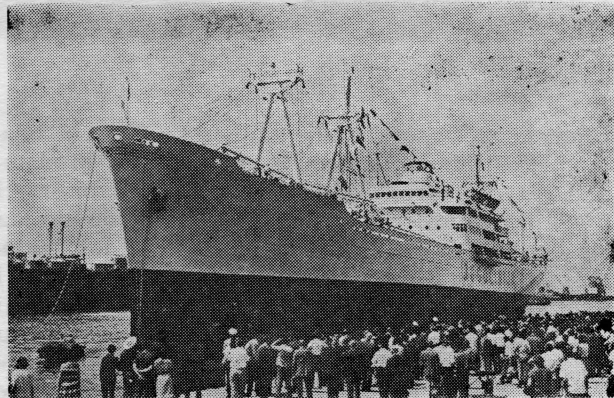
— mogućnosti i uvjeta kreditiranja izgradnje brodova i načina premošćenja razlike cijene;

— sistemskih rješenja koja reguliraju poslovanje i investicijsku politiku domaće trgovačke mornarice.

Prvih šest uvjeta spadaju u grupu objektivnih činilaca koji se sistematski neprekidno stručno i znanstveno istražuju, a ostala tri uvjeta mogla bi se svrstati u korektivne činioce koji ovise o namjerama i mogućnostima zainteresiranih privrednih struktura i društvene zajednice, te položaju morskog brodarstva u financijskim efektima poslovanja.

Osnovni pravci razvoja pojedinih užih djelatnosti u morskome brodarstvu trebali bi se usmjeriti na nastojanje da se povećaju kapaciteti uz istovremeno podmlađivanje flote korištenjem povoljnosti svjetskog tržišta i vodeći računa o potrebama naše vanjsko-trgovinske razmjene.

Predviđanja, iako tu ima velik broj različitih mišljenja, za tržište rasutih tereta ovise o veličini broda i pravcu zaposlenja. Prevladava mišljenje da bi izgradnja bulkcarrieri i njima srodnih brodova odgovarala očekivanjima privrednog razvoja najrazvijenijih zemalja i volumena roba koje se prevoze ovim brodovima. U raznolikosti veličina bulkcarrieri možda bi se mogla izdvojiti dva osnovna tipa odnosno veličinske grupe — bulk-



M/b »TRSAT«, nosivosti 13.930 tona, izgrađen 1966. u domaćem brodogradilištu — »3 maj«

carrieri veličine 25.000 — 40.000 tona nosivosti i 60.000 — 70.000 tona nosivosti (sposobni za prolaz Panamskim kanalom) koji, s obzirom na dosadašnja iskustva i predvidivo zapošljavanje, imaju bolju budućnost. Višenamjenski brodovi postavljaju se kao vrlo svrsishodni za sljedeće razdoblje od desetak godina i postupno sve više dobivaju na popularnosti. Predviđanja da bi do 1985. godine, zbog postroženja propisa i zbog dotrajalosti, u rezališta trebalo poći oko 30 milijuna tona nosivosti konvencionalne tonaže, upućuju na potrebu zamjene ove tonaže odgovarajućim brodovima. Vjeruje se da je baš višenamjenski brod najpogodniji da zamijeni dotrajalu tramp-tonažu, dijelom i linijsku.

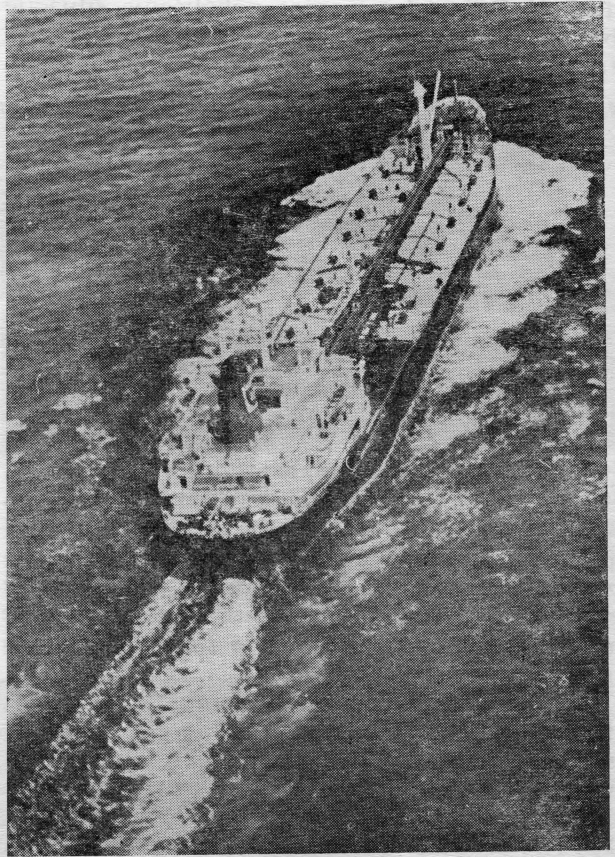
U tankerskoj floti razumnim se može smatrati orijentacija na tankere srednjih veličina (70.000 — 130.000 tona nosivosti). Kretanje i posljedice naftne krize vjerovatno će imati velikog



Bulkcarrier »SISAK«, nosivosti 41.150 tona, izgrađen 1967. u splitskom brodogradilištu

utjecaja na zapošljavanje tankerske flote, a brodovi srednjih kapaciteta, s obzirom na predstojeći razvoj petrokemije kod nas, mogli bi imati dovoljno zaposlenja. Ovome još treba dodati da su kapaciteti domaće tankerske flote još nedovoljni za jugoslavenske potrebe prijevoza nafte i kemikalija. Samoupravni sporazum o suradnji potpisan krajem studenog 1979. godine između Jugoslavenske tankerske plovitbe i SOUR »INA« Zagreb, trebao bi dati velik poticaj u razvoju ove tonaže.

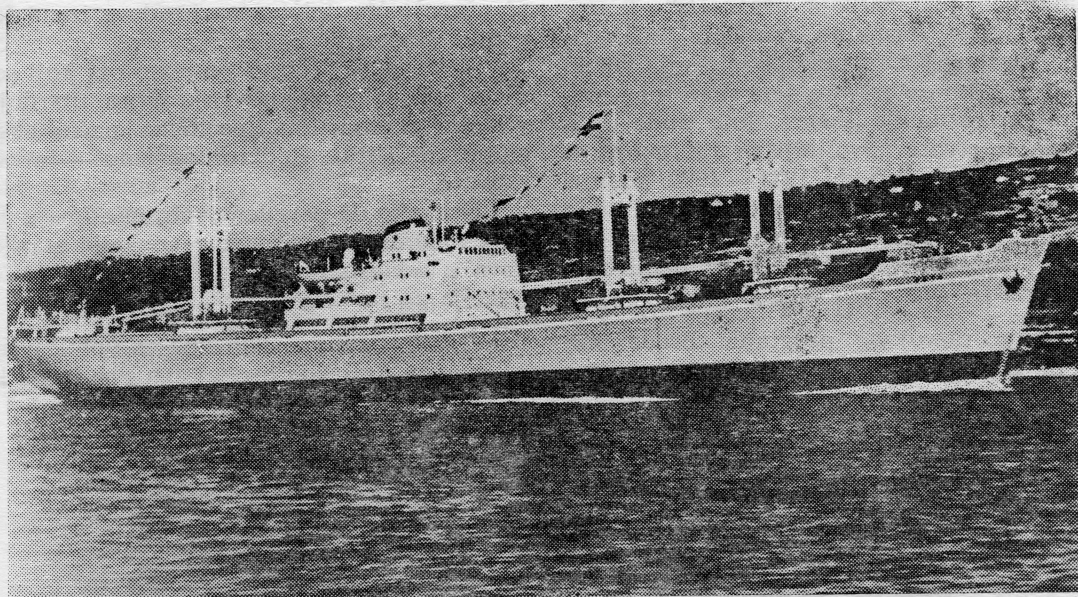
Razvoj linijske plovitbe manje bi se trebao



Tanker nosivosti 22.500 tona, izgrađen je u splitskom brodogradilištu za stranog naručioća (m/t »British Unity«)

kretati u brojčanom povećanju i povećanju kapaciteta, a više u pravcu jačanja prometa u službi naše vanjsko-trgovinske razmjene i modernizaciji tehnologije, posebno u pravcu proširivanja kontejnerskog prometa na pogodnim linijama — Sjeverna Amerika, Bliski i Daleki istok. Razumno bi bilo nastaviti povećanjem broja brodova i kapaciteta specijaliziranih brodova za ovu namjenu. Manji RO-Ro brodovi imaju već uhodani opseg prijevoza za luke Sredozemlja, Bliskog i Srednjeg istoka, a za očekivati je da će ubuduće postojati povećana potreba za prijevoz tereta ovim tipom broda. Budući da postoji još velik broj nedovoljno opremljenih luka (bez ili s neodgovarajućim kontejnerskim terminalom i infrastrukturom) s kojima će promet biti na određenoj razini, makar i administrativno usmjeren, postojat će i nadalje potreba za linijskom (konvencionalnom) flotom. Ova flota ne može zaustaviti opći napredak u pravcu širenja kontejnerizacije, ali uz veću nosivost i poboljšanje manipulativnih mogućnosti moći će amortizirati prednosti visokospecijaliziranih brodova.

Pomorski putnički promet značajan je za širu društvenu zajednicu s gledišta održavanja redovitosti veza otoci — kopno i jedan je od osnovnih uvjeta ekonomskog razvoja otoka, pogotovo njihove turističke ekspanzije. Orijentacija bi trebala biti na zamjenu dotrajalih klasičnih i trajektnih brodova novim i bržim i više usmjerenim na putnika, a manje na njegov automobil.



M/b »Zeta«, nosivosti 11.623 tona, izgrađen u Rijeci 1958. godine

D) PRIJEDLOG SREDNJOROČNOG PLANA RAZVOJA TRGOVAČKE MORNARICE ZAJEDNICE OPĆINA — SPLIT

Problemi razvoja jugoslavenske trgovačke mornarice u nekoliko prilika bili su predmet raspravljanja na sjednicama u Privrednoj komori Dalmacije. Posljedice krize u svjetskom brodarstvu osjetilo je i domaće brodarstvo, što je imalo odraza na reproduktivnu snagu brodarstva. Opseg narudžbi novogradnji na domaćim navozima u okviru obnove i razvoja flote planirane Piranskim sporazumom sveden je, kako smo vidjeli na daleko manji broj nego je plan predviđao. Suočenošću i spoznaja o umanjenoj reproduktivnoj snazi morskog brodarstva i krizi u brodogradnju (a ove dvije privredne grane uz turizam predstavljaju osnovu privrede Dalmacije) zahtijevali su ozbiljno angažiranje u traženju rješenja kako za razvoj brodarstva tako i za zaposlenje kapaciteta domaće brodogradnje.

U Grupaciji za pomorski, lučki i željeznički promet Privredne komore za Dalmaciju sačinjen

je krajem rujna 1979. godine, na temelju prethodne analize o stanju trgovačke mornarice Zajednice općina — Split, prijedlog Srednjoročnog plana razvoja trgovačke mornarice dalmatinske regije za razdoblje 1981 — 1985. godine. Analiza podataka o veličini i strukturi tonaže flote kojom raspolažu broderske organizacije na području regije pokazala je da radne organizacije brodarstva u Dalmaciji posjeduju ukupnu flotu kapaciteta 1,583.480 tona nosivosti. Starost navedene flote je slijedeća:

- brodovi starosti preko 20 godina 383.488 DWT
- brodovi starosti od 16 do 20 god. 586.842 DWT
- brodovi starosti do 16 godina 605.348 DWT

Na osnovu naprijed navedenih podataka proizašao je zaključak o potrebi zamjene, u okviru srednjoročnog plana razvoja za razdoblje 1981—1985. godine, svih brodova sadašnje starosti iznad 16 godina, što znači zamjenu brodovlja ukupne nosivosti 970.000 tona ili skoro dvije trećine postojeće flote.

Temeljem ovog saznanja i prijedloga broderskih organizacija zasnovanih na prednjem saznanju, sačinjen je slijedeći prijedlog plana razvoja:

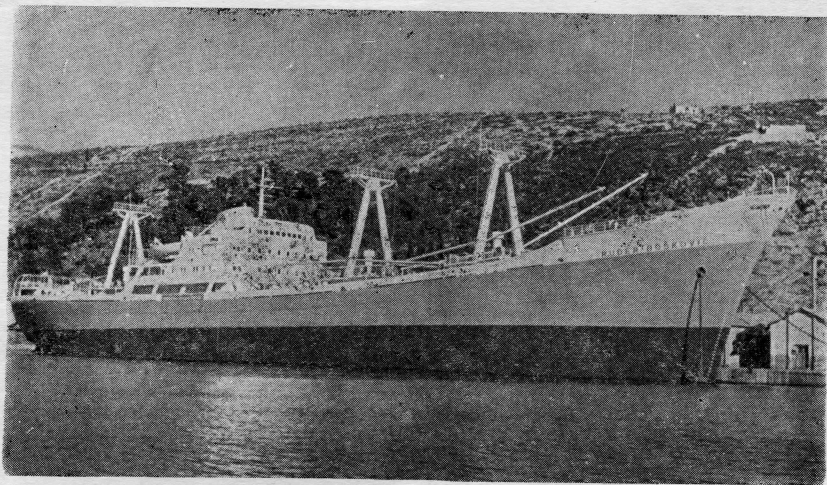
KONCEPCIJA PLANA RAZVOJA BRODARSTVA ZAJEDNICE OPĆINA — SPLIT 1981 — 1985.

Red. broj	Radna organizacija	NOVOGRADNJE		Orijentaciona vrijednost novogradnji	POLOVNI BRODOVI		UKUPNO	
		Broj brodova	DWT		Broj brodova	DWT	Broj brodova	DWT
1.	Atlantska plovidba*	5	76.000	1.709 mil. din	6	6.400	11	82.400
2.	Dalmatinska plovidba	—	—	—	8	28.441	8	28.441
3.	Jadroslobodna	7	117.000	3.263 mil. din.	3	30.000	10	147.000
4.	Jugotanker	11	313.000	3.867 mil. din.	—	—	11	313.000
5.	Mediteranska plovidba	2	18.800	450 mil. din.	2	8.400	4	27.200
6.	Obalna plovidba	—	—	—	4	15.000	4	15.000
7.	Slobodna plovidba	1	30.000	385 mil. din.	4	39.000	5	69.000
8.	Brodospas	9	—	576 mil. din.	—	—	9	—
Ukupno:		35	554.800	10.250 mil. din.	27	127.241	62	682.041

* Plan razvoja obuhvaća još 2 novogradnje s ukupno 100.000 DWT.

Srednjoročni plan razvoja, ovako kako je prikazan, predstavlja formalno zamjenu tonaže u smislu tehnološkog i starosnog poboljšanja strukture brodova, s tim da ostvarenjem razvojnog programa krajem razdoblja sastav flote bude optimalniji i da se stvore povoljniji uvjeti razvoja u sljedećem planskom periodu 1986—1990. godine. Predstojeće razdoblje od pet godina trebalo bi se iskoristiti za jačanje ekonomske snage morskog brodarstva i sposobnosti održanja na nemirnom svjetskom tržištu.

Koncepcija razvojnog programa brogarskih organizacija dalmatinske regije proistekla je kao



M/b »Ruđer Bošković«, nosivosti 12.983 tona, izgrađen u Splitu za Atlantsku plovidbu 1959. godine, prodan 1972. Slobodnoj plovidbi

rezultat detaljnijeg razmatranja postojećeg stanja. Osnovanost i opravdanost pristupa zamjeni flote određene starosti počiva na spoznajama:

— da brod iznad izvjesne starosti sve manje pokazuje ekonomsku i tehnološku opravdanost eksploatacije, odnosno da brod stariji od dvadeset godina već pokazuje manju mogućnost zapošljavanja i manju ekonomsku postojanost, pogotovo s tehnološkog stanovišta;

— da mnoge zemlje svojim propisima sve više ograničavaju mogućnost uplovljavanja u svoje luke brodovima koji prelaze određenu starost. Ovo

se prvenstveno odnosi na brodove iznad šesnaest godina starosti;

— da novi propisi, posebno oni koji se donose za zaštitu od zagađivanja mora, utvrđuju u izvjesnim okolnostima specifičan način eksploatacije broda i traže dodatnu opremu — investicione zahvate.

Svakako da navedene spoznaje imaju utjecaja na ekonomsku korisnost zaposlenja starijih brodova u odnosu na ograničenu mogućnost izbora relacija za zapošljavanje.

U pripremnim poslovima za uobličavanje plana razvoja morskog brodarstva Privredna komora

Dalmacije inicirala je sjedinjavanje pojedinačnih vizija razvojnih programa brogarskih organizacija u neophodnosti zamjene starije tonaže (iznad 16 godina starosti) u sljedećem srednjoročnom razdoblju. Dostavljeni pojedinačni programi razvoja sadržavali su podatke o planu rashoda brodova, o vrsti i veličini brodova koji bi trebali zamijeniti rashodovane, o orijentacionim cijenama i vremenu kada bi novi brodovi trebali ući u eksploataciju.

Razvojni programi (koji predstavljaju prostu reprodukciju) pojedinih brogarskih organizacija po tipovima i kapacitetima brodova, prikazani su u sljedećim pregledima:

★ N O V O G R A D N J E

Red. broj	Radna organizacija	Višenamjenski Brodova		Bulkcarieri Brodova		Tankeri Brodova		Linijski Brod.		Hladnjače Brod.	
		DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT		
1.	Atlantska plovidba	4	72.000	—	—	—	—	1	4.000	—	—
2.	Jadroslobodna	5	57.000	2	60.000	—	—	—	—	—	—
3.	Jugotanker	—	—	3	70.000	8	243.000	—	—	—	—
4.	Mediterranska plovidba	—	—	—	—	—	—	—	—	2	18.800
5.	Slobodna plovidba	—	—	1	30.000	—	—	—	—	—	—
Ukupno:		9	129.000	6	160.000	8	243.000	1	4.000	2	18.800
6.	Brodospas	Tegljači 2500 KS 4		Tegljači 1500 KS 2		Plov. dizal. 1		Maone 2		16.000	

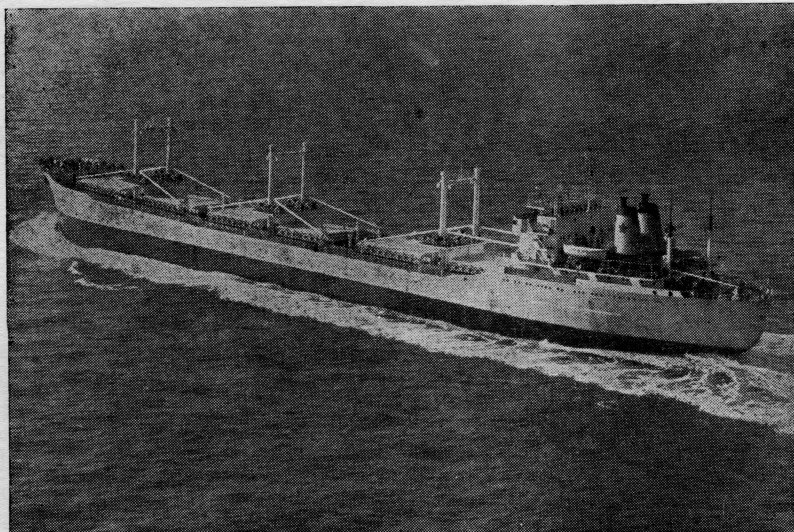
P O L O V N I B R O D O V I

Red broj	Radna organizacija	Višenamjenski Brodova		Kontejnerski Brodova		RO-RO brodovi Brodova		Linijski Brodova		Ostali tipovi Brod.	
		DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	DWT	
1.	Atlantska plovidba	—	—	—	—	—	—	—	—	6 ¹	6.400
2.	Dalmatinska plovidba	2	8.050	2	4.400	2	8.800	—	—	2 ²	7.191
3.	Jadroslobodna	—	—	3	30.000	—	—	—	—	—	—
4.	Meditranska plovidba	—	—	—	—	—	—	1	3.000	1 ³	5.400
5.	Obalna plovidba — Split	4	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—
6.	Slobodna plovidba	2	30.000	—	—	—	—	2	9.000	—	—
Ukupno:		8	53.050	5	34.400	2	8.800	3	12.000	9	18.991

¹ Manji tramperi za obalni razvoz

² Brodovi za prijevoz teških tereta

³ Brodovi hladnjače



Bulkcarrier »Bosanka«, izgrađen u brodogradilistu u Splitu

Iako je u razvojnim programima brodarskih organizacija upotrebljen izraz »prosta reprodukcija«, jer se radi o nabavkama (novogradnja i rabljenih) brodova za zamjenu dotrajalih brodova koji će se rashodovati u sljedećem srednjoročnom razdoblju, treba navedene planove razvoja razmatrati i kao djelomičnu proširenu reprodukciju. Samo broj brodova predstavlja prostu reprodukciju, dok sve ostalo nosi karakteristiku proširene reprodukcije. Novi će brodovi naime, u odnosu na one koje će zamijeniti, biti svakako tehnološki savršeniji, bolje opremljeni, i u većini slučajeva veće nosivosti, jer razumljivo je, da će brodar dotrajale brodove koje rashoduje zamijeniti brodovima od kojih očekuje povoljnije poslovne rezultate, pa će odabrati pogodniju nosivost i odgovarajuću opremljenost, ovisno o namjeri zapošljavanja brodova na tržištu.

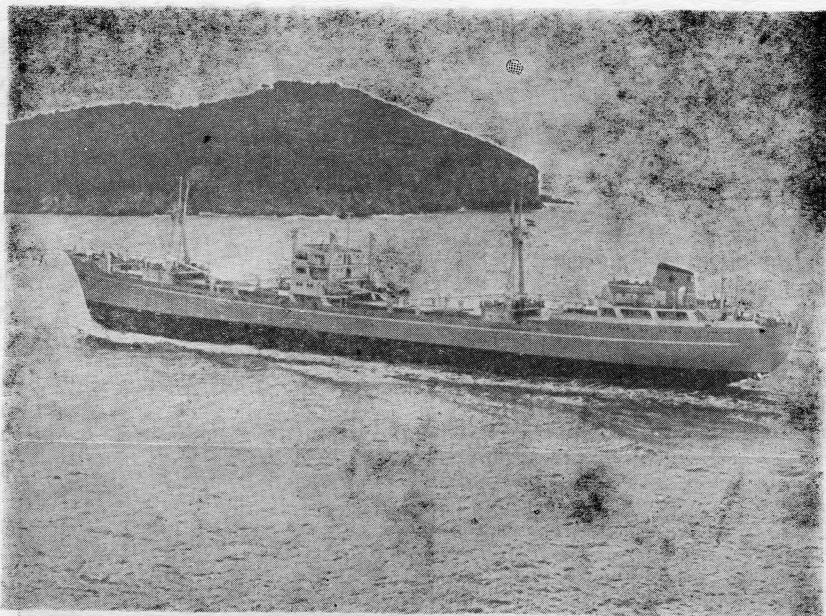
Analiza poslovnih rezultata posljednje dvije godine potvrdila je zaključak da radne organizacije morskog brodarstva ne mogu sudjelovati vlastitim učešćem u visini (30% vrijednosti novogradnje) kod izgradnje brodova, kako je to bilo utvrđeno Piranskim sporazumom. Vodeći računa o prednjem saznanju, koncepcija razvoja brodarstva Dalmacije predviđa 15% vrijednosti broda vlastitog učešća brodarstva, a 85% kreditiranja na 10 godina. U razmatranjima za pronalaženje izvora za kreditiranje došlo se do sljedeće financijske kon-

strukcije: 15% učešće brodogradnje i osnovne banke, 20% uvozni materijal, 20% Fond za plasman domaće opreme i brodova, 10% domaći dobavljači (subliferanti i osnovne banke), 5% reeskont Narodne banke i 15% hipotekarni financijski kredit.

Obradom podataka o potrebama sredstava za vlastito učešće po koncepciji razvoja pojedinačno radnih organizacija i predloženih izvora za kreditiranje dolazi se do strukture potrebnih ukupnih sredstava prema sljedećem pregledu:

POTREBNA SREDSTVA ZA NOVOGRADNJE
(u 000)

Red. br.	Izvor sredstava	Dinara
1.	Učešće brodarstva 15% cijene broda	1.537.668
2.	Učešće brodogradilišta i osnovne banke	1.537.668
3.	Uvozni materijal — robni kontinent	2.049.935
4.	Fond za plasman domaće opreme i brodova	2.049.935
5.	Domaći dobavljači (i osnov. banke)	1.024.964
6.	Reeskont Narodne banke	512.489
7.	Hipotekarni financijski kredit	1.537.668
Ukupno:		10.250.347



M/b »Držić«, nosivosti 15.256 tona,
izgrađen u Splitu 1961. godine

Pored navedenih sredstava još bi bilo potrebno za plasmanom predviđenu nabavu rabljenih brodova osigurati USA \$ 126.500.000 ili dinara 2.479.400.000.

Kao što se vidi iz iznijetih podataka neophodno je osigurati velika financijska sredstva gdje bi zajednički trebale učestvovati osnovne banke brodarka i brodogradnje: Komercijalna banka iz Zadra, Jadranska banka iz Sibenika, Investiciono-komercijalna banka i Jugobanka iz Splita, te Dubrovačka banka iz Dubrovnika.

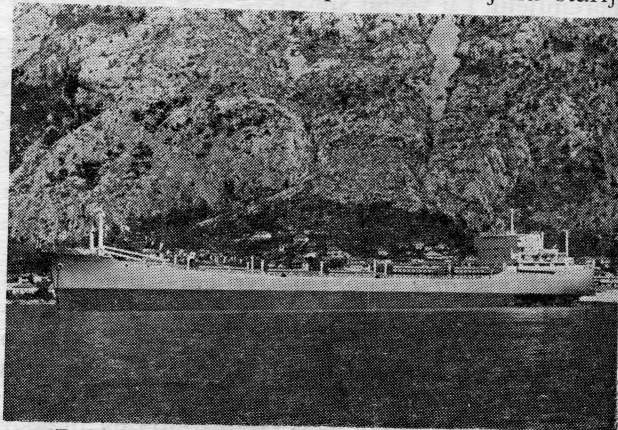
E) PRVA KONCEPCIJA PLANA RAZVOJA TRGOVAČKE MORNARICE U SR HRVATSKOJ 1981 — 1985.

Već u osnovama zajedničke politike dugoročnog (desetogodišnjeg) razvoja SFRJ do 1985. godine jasno je istaknut položaj i važnost daljnjeg razvoja pomorskog prometa u okviru općeg razvoja zemlje. Citiram: »Daljnjim razvojem pomorskog prometa i luka treba potpunije vrednovati pomorski položaj naše zemlje. Osobito valja povećati udio naših brodova u prometu s inozemstvom. Razvoj toga prometa zahtijeva povećanje flote i poboljšanje njezine strukture uvođenjem brodova suvremenih veličina i tipova, podjelu rada i specijalizaciju pomorskih luka, te njihovo uspješnije povezivanje sa zaleđem, postupno uvođenje kontejnerizacije kao i odgovarajuću zaštitu jugoslavenske zastave u međunarodnom pomorskom prometu.«

Realizacija srednjoročnog plana razvoja u razdoblju do 1980. godine ukazuje, međutim, na neodgovarajuću dinamiku u ostvarivanju planirane izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima, a pogotovo plana uvoza (nabavke) rabljenih brodova. Velik podbačaj gradnje brodova na domaćim navozima rezultat je svakako izvanredno teške situacije na svjetskom tržištu u tekućem srednjo-

ročnom razdoblju, što je znatno smanjilo sredstva obračunate amortizacije. Podatak da su 1978. godine radne organizacije brodarstva u SR Hrvatskoj obračunale amortizaciju u ukupnom iznosu cca 920 milijuna dinara, koliko i u 1975. godini, a da je u istom razdoblju nabavna vrijednost brodova povećana za oko 48 posto, dovoljno govori samo za sebe o mogućnostima brodarstva u pogledu investicijskih ulaganja. Ovome treba nadodati da se ranija više ostvarena amortizacija (funkcionalna) koristila za pokriće nastalih razlika u poslovanju — za obračun amortizacije u vremenu 1976 — 1978. ispod minimalne zakonske stope, umjesto da se upotrebljava u punom iznosu za gradnju brodova (vlastito učešće). Na postojeću situaciju utjecala je i nedovoljna stimulacija u prijevoznim uslugama i manji uvoz rabljenih brodova koji su nastalu situaciju barem mogli djelomično ublažiti.

Valjalo bi da srednjoročni plan razvoja trgovačke mornarice za period 1981 — 1985. godine, s obzirom na sadašnju tehnološku i dobnu zastarijevanost flote, neodgodivo predvidi zamjenu starije



Bulkcarrier »Trinaesti jul«, nosivosti 28.907 tona, izgrađen 1968. godine na domaćem navozu u Splitu

flote kao uvjet da se udio domaće trgovačke mornarice u prijevozu robe jugoslavenske vanjsko-trgovinske razmjene poveća i time pridonese poboljšanju devizne platne bilance Jugoslavije. Spora realizacija srednjoročnog plana razvoja u tekućem srednjoročnom razdoblju nameće potrebu dogradnje dosadašnjeg sistema planiranja razvoja trgovačke mornarice. Analizirajući proteklo plansko razdoblje dolazi se do zaključka da akumulativna sposobnost brodarskih organizacija ne dozvoljava vlastito učešće u financiranju izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima iznad 15% vrijed-



Suvremeni kombinirani brod za rasuti teret

nosti novogradnje, te je neophodno uključivanje ostalih izvora financiranja odnosno drugih partnera u izgradnju broda s određenim financijskim sredstvima (u postotku) za zaokruživanje (zatvaranje) financijske konstrukcije.

Za nesmetan razvoj i ostvarivanje razvojnog programa trgovačke mornarice neophodno će biti da se odnosi među sudionicima u realizaciji dogovorenog plana razvoja trgovačke mornarice za razdoblje 1981 — 1985. godine reguliraju odgovarajućim samoupravnim sporazumom i društvenim dogovorom na nivou Republike i Federacije.

U referatu na temu »Položaj morskog brodarstva u privrednom sistemu i perspektivama razvoja« na Savjetovanju o sadašnjem stanju i perspektivi razvoja pomorske i riječne privrede sa staništa ekonomskog interesa i interesa općenarodne obrane (Pula, 27 — 29. ožujka 1979. godine) u pogledu orijentacije razvoja trgovačke mornarice u planskom razdoblju 1981 — 1985. istaknuto je »da predstoje vrlo složeni i odgovorni zadaci za pravilno usmjerenje razvoja trgovačke mornarice u

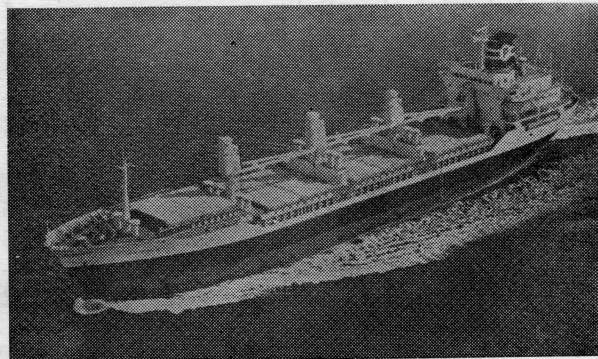
sljedećem planskom razdoblju« i da »svjetska ekonomska kriza ima poseban utjecaj na budući položaj trgovačke mornarice u svjetskoj razmjeni, sputavajući dosadašnju aktivnost po uvjetima tzv. slobode mora u okvire prijevoza vlastitog izvoza i uvoza«.

Kada se govori o opsegu prijevoza rasutih, tekućih i drugih tereta, učešće domaće flote u tim prijevozima znatno je niže u odnosu na učešće u prijevozu vlastite robe u ostalim pomorskim zemljama. To znači da se ne vodi dovoljno računa o kapacitetima naše trgovačke mornarice i njenim mogućnostima. Često i znatnije količine masovnih roba (rasuti i tekući tereti), pa čak i veće količine robe koje se mogu smatrati generalnim teretom za linijski prijevoz prepuštaju se od naših mnogobrojnih uvoznika i izvoznika stranim brodovima.

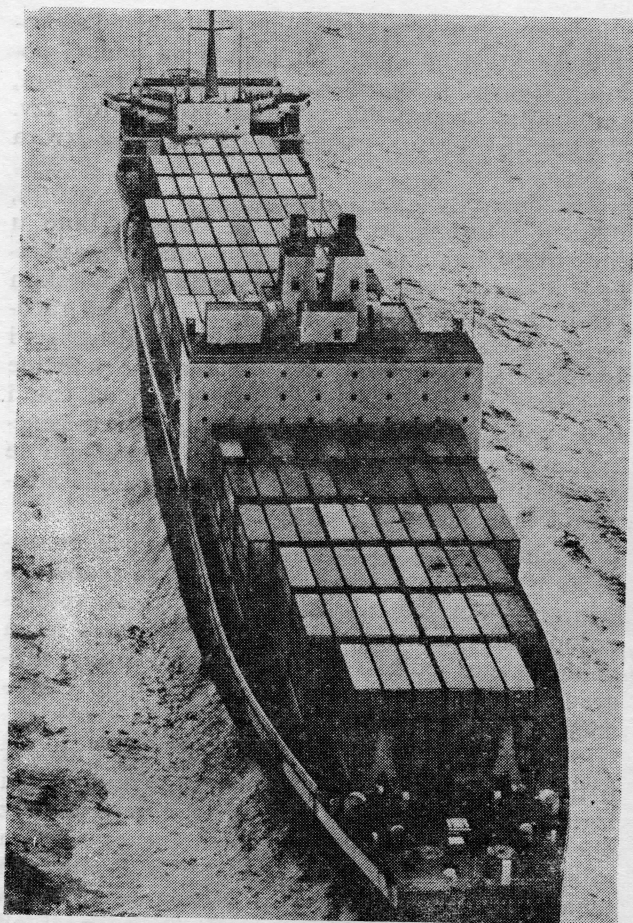
Primjena nove tehnologije transporta prisutna je u morskome brodarstvu, ali se na planu povezivanja morskih luka sa zaleđem, zaostaje. Srednjoročni plan razvoja morskog brodarstva mora dakle da čini jedinstvenu cjelinu s razvojnim programima ostalih djelatnosti koji sudjeluju u transportu.

Budućnost morskog brodarstva leži također u tijesnoj suradnji s domaćom brodogradnjom u izgradnji novih brodova na domaćim navozima uz obostrani interes, ali i u istovremenom uvozu rabljenih (polovnih) brodova, koji zadovoljavaju tehničko-tehnološke zahtjeve sadašnjeg trenutka i uz to su ekonomski privlačni. Treba početi od toga, da koncepcija plana razvoja mora polaziti od sadašnje strukture starosti brodova, koja po općoj ocjeni nije dovoljno prilagođena zahtjevima svjetskog pomorskog tržišta i znatno je ispod dobnog prosjeka svjetske trgovačke flote. To znači da izgradnju plovnih objekata u narednih pet godina treba prvenstveno usmjeriti na održanju dosadašnjih kapaciteta flote uz izmjenu starosnog prosjeka brodovlja, a tek onda prići pravoj proširenoj reprodukciji koja će domaću flotu osposobiti za budući povećani opseg vanjsko-trgovinske razmjene naše zemlje sa svijetom, posebno sa zemljama u razvoju.

Svaki razvojni program mora se temeljiti na određenim pretpostavkama, pa i Srednjoročni plan razvoja morskog brodarstva treba temeljiti na predviđivom ponašanju svjetskog tržišta u narednom razdoblju. No jednako je važan i polo-



Moderni mali RO-RO brod za obalni prijevoz



Suvremeni kontenerski brod

žaj domaćeg brodarstva u istom razdoblju u okviru jugoslavenskog privrednog sistema. Društvena intervencija u vidu određenih sistemskih rješenja — razlika između izvozne i domaće cijene broda, uvjeti kreditiranja izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima, devizna stimulacija i dr. — je neophodna, ali ne bi smjela odudarati, niti se razlikovati od postojećih rješenja za cjelokupnu izvoznu privredu.

Posredstvom Privredne komore Hrvatske i Poslovne zajednice pomorskih brodara u toku 1979. godine održano je više sastanaka na kojima su razmatrana pitanja analize stanja i buduće koncepcije razvoja brodarstva ne samo u SR Hrvatskoj, nego i u čitavoj Jugoslaviji. Na ovim sastancima stvoreno je jedinstveno mišljenje da je potrebno izvršiti solidnu analizu uvjeta privređivanja, kao i analizu svih teškoća u realizaciji tekućeg plana kako bi se na solidnim i dugoročnijim osnovama moglo prići utvrđivanju novog srednjoročnog plana 1981 — 1985. godina. Među ostalim to bi obuhvaćalo osiguranje odgovarajućih uvjeta privređivanja s ciljem da se akumulativna sposobnost radnih organizacija morskog brodarstva dovede u položaj stvarne mogućnosti ostvarivanja planiranih programa razvoja. Prvenstveni cilj razvojnih programa dogovoren je. To je dakle, usmjerenje k zamjeni postojeće dotrajale tonaže rabljenim brodovima i dijelom novogradnjama u cilju poboljšanja starosne strukture brodovlja, koje je danas ispod svjetskih normativa. Ovakva zamjena ne bi trebala biti posebno opterećena carinskim i administrativnim zabranama. Tek nakon ovoga, u okviru mogućnosti, moglo bi se prići izgradnji brodova za proširenu reprodukciju, prvenstveno u pogledu zadovoljenja novih tehnologija prijevoza roba iz naše vanjsko-trgovinske razmjene.

Predstavnici radnih organizacija morskog i riječnog brodarstva u Hrvatskoj sredinom ožujka 1979. na sastanku u Privrednoj komori Hrvatske dogovorili su se o pripremama za izradu srednjoročnog plana razvoja za sljedeće razdoblje. Osnovane su dvije radne grupe, od kojih je prva pripremila koncepciju daljnjeg razvoja morskog i riječnog brodarstva, a druga je preuzela poslove na pripremanju novog dogovora brodara s domaćim brodograditeljima. Temeljem podataka dobivenih od radnih organizacija radna grupa je združila pojedinačne vizije razvoja i sačinila svoj prijedlog, koji se daje u sljedećem pregledu:

PRVA KONCEPCIJA RAZVOJA MORSKOG BRODARSTVA 1981 — 1985.

Red. broj	Radna organizacija	Broj brodova prosta proširena reprodukcija	Ukupno	BRT	DWT	Putničkih mjesta	Orijentaciona vrijednost brodova
1.	Atlantska plovidba, Dubrovnik ¹	2	4	78.200	132.000	—	961 mil. din.
2.	Dalmatinska plovidba, Vela Luka	2	8	16.351	28.441	—	620 " "
3.	Jadrolinija, Rijeka	5	5	17.800	—	2.600	990 " "
4.	Jadroslobodna, Split	6	10	123.950	147.000	—	3.310 " "
5.	Jugotanker, Zadar	5	11	210.000	313.000	—	3.439 " "
6.	Jugolinija, Rijeka	30	30	286.000	443.000	—	7.000 " "
7.	Lošinjska plovidba, Mali Lošinj	10	10	35.000	55.000	—	950 " "
8.	Mediteranska plovidba, Korčula	3	5	27.200	35.800	—	1.100 " "
9.	Obalna plovidba, Split	3	4	8.300	13.000	—	80 " "
10.	Slobodna plovidba, Šibenik	4	5	38.600	69.000	—	429 " "
11.	Brodospas, Split	17	23	19.680	—	—	1.110 " "
Ukupno:		87	115	861.081	1.236.241	2.600	19.989 mil. din.
Prosta reprodukcija ²		70	—	541.250	778.550	2.600	13.056
Proširena reprodukcija ²		—	22	300.151	457.691	—	5.823

¹ Samo razvojni program prekomorske plovidbe.

² Bez »Brodospasa«.

Prva vizija razvojnih mogućnosti temeljila se na uvjetima privređivanja u 1979. godini i stanju pomorskog tržišta, a reproduksijska sposobnost na razini minimalne zakonske amortizacije i prisutnih obaveza. Prema ovoj viziji brodari iz SR Hrvatske bi trebali nabaviti 70 brodova potrebnih za prostu reprodukciju, a 22 plovne jedinice za proširenu reprodukciju odnosno kapaciteti flote brodara u SRH bi se na kraju 1985. godine povećali jedva za 300.000 tona nosivosti. Porast bi se dakle kretao po stopi od 3,4%, dok je ta stopa u prethodnom planu bila predviđena 10%. Potrebno je imati na umu, da danas u svijetu, s obzirom na novu tehnologiju manipulacije teretom, brodovi stariji od 15 godina neće moći uplovljavati u mnoge svjetske luke, a u jugoslavenskoj floti plove 134 broda starosti 15—24 godine s 591.533 BRT (25,3%), a od 10 do 14 godina starosti 77 brodova s 655.926 BRT (28,1%).

Realizacija skromne koncepcije razvoja temelji se na određenim pretpostavkama u pogledu uvjeta privređivanja, nabavke i izgradnje brodova:

— ostvarivanje obračuna amortizacije u visini zakonskih stopa,

— devizna stimulacija u smislu Zakona o deviznom poslovanju u okvirima mogućnosti zajednice izjednačavanjem sa stimulacijom kod izvoza roba,

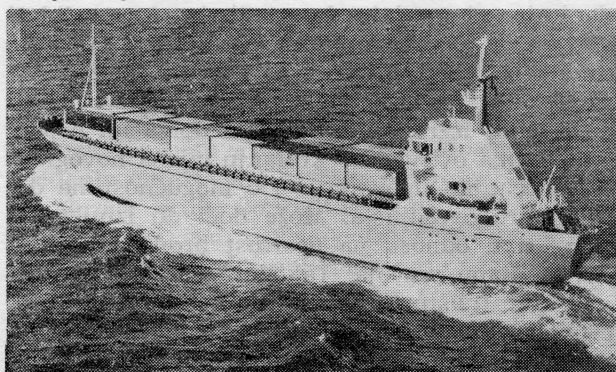
— stvaranje mogućnosti izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima po izvoznim cijenama i uvjetima kao i za stranog naručioca podržavajući platformu za pokriće stvarne cijene koštanja brodogradnje,

— uvoz plovnih brodova za zamjenu dotrajalne tonaže bez administrativnih i drugih ograničavajućih mjera,

— oslobađanje brodarskih organizacija od kontra-izvoza roba u visini 30% vrijednosti nabavljenog broda,

— veće učešće domaće flote u vanjsko-trgovinskoj razmjeni zemlje u krajnjem cilju postizanja

pozitivnije devizne i platne bilance zemlje, — revidiranje izvoznog pariteta dolara na realnije vrijednosti.



Mini nosač kontejnera nosivosti 1.500 tona

Objavljena koncepcija plana razvoja morskog brodarstva bila je predmet razmatranja u Saboru SRH krajem srpnja 1979. godine, a početkom studenog 1979. godine i prihvaćena usvajanjem smjernica za pripremu i usklađivanje planova kojima je Sabor utemeljio put kojim treba ići u pripremanju planskih dokumenata i sagledavanju mogućnosti daljnjeg razvoja.

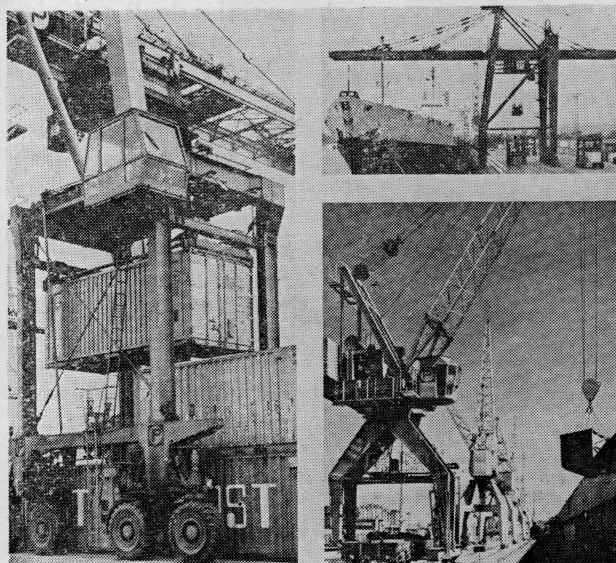
Po objavi koncepcije plana razvoja u svim brodarskim organizacijama prišlo se analizi mogućnosti za ostvarivanje neophodnih sredstava za planirani razvoj i izradi potrebne dokumentacije koja će sačinjavati sastavni dio srednjoročnog plana razvoja morskog brodarstva u našoj Republici.

Planirana reproduktivna snaga brodarskih radnih organizacija daje se u slijedećem pregledu:

(u 000 din.)

Red. broj	Radna organizacija	Izdvojena amortiz. 1978.	Planir. amortiz. 1981.	Reprodukt. snaga u planu 1981—1985.
1.	Atlantska plovdba	59.538	160.000	303.179
2.	Dalmatinska plovdba	4.128	16.500	303.700
3.	Istarska plovdba	—	43.320	149.460
4.	Jadrolinija	56.174*	65.020	354.252
5.	Jadroslobodna	106.307	177.856	508.434
6.	Jugolinija	490.008	784.130	2.844.997
7.	Jugotanker	114.601	292.000	687.000
8.	Lošinjska plovdba	7.415	38.600	264.823
9.	Meditranska plovdba	22.365	35.000	11.767
10.	Obalna plovdba — Split	10.613*	11.940	102.754
11.	Slobodna plovdba	48.464	112.990	384.007
Ukupno:		919.613	1.737.356	5.890.839

* Radne organizacije koje su obračunale funkcionalnu amortizaciju.

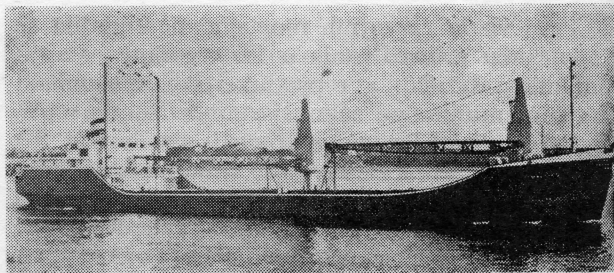


Suvremena lučka mehanizacija za utovar i pretovar kontejnera

Reproduktivnu snagu u planu svake radne organizacije predstavlja planirani obračun amortizacije za navedeno razdoblje i sredstva koja se planiraju od prodaje dotrajalih brodova odbivši obaveze za već ugovorene novogradnje i vraćanje kredita iz dosadašnjeg plana razvoja. Mogućnost broderskih organizacija za vlastito učešće u namjeravanoj izgradnji brodova u domaćim brodogradilištima ovisit će o kretanju cijena novogradnji u trenutku ugovaranja i o mogućnostima domaćih brodogradilišta. Može doći do izmjena u nosivosti u odnosu na nosivost brodova koji se nose u planu razvoja. Također će i kretanja na svjetskom tržištu u zapošljavanju brodova na prijevozima pojedinih vrsti tereta imati utjecaja na eventualne izmjene u tipu i nosivosti brodova predviđenih u koncepciji razvoja.

Rezimirajući sve što je izneseno, ponovimo da se koncepcija razvoja, usmjerena na modernije brodovlje za domaću flotu, može ostvariti uz pretpostavke: da uvjeti privređivanja omogućće najmanje obračun amortizacije u visini zakonskih stopa, da se osigura devizna stimulacija u okviru one što je imaju robe stupnja visoke obrade, da tretman izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima bude po izvoznim cijenama (ili da ostane kao u tekućem planu uz Platformu SRH s prethodnom korekcijom nekih elemenata što treba utvrditi društvenim dogovorom), da tretman uvoza polovnih brodova u okviru društvenog plana bude slobodan i bez administrativnih ograničenja (do razine proste reprodukcije) uz povoljnije carinske stope (čiji bi se efekat trebao odraziti u gradnji brodova na domaćim navozima) i oslobođeno vezivanja uvoza brodova izvozom roba u visini 30% vrijednosti uvezenog broda (kontra-izvoz).

K tome potrebno je dozvoliti još uvoz brodova iz inozemstva za radne organizacije koje svoj razvoj temelje na eksploataciji rabljenih brodova (djelatnost obalne plovidbe, međulučki razvoj



Manji brod za rasuti teret nosivosti 2.900 t unutar Jadranskog i dijela Sredozemnog mora) bez ikakvih administrativnih ograničenja, jer se privređivanje u ovim djelatnostima obavlja u otežanim uvjetima, a upotreba novih brodova nije uobičajena, niti je racionalna i ekonomična. U koliko se ne ostvari ovakav slobodan uvoz rabljenih brodova, teški će ekonomski uvjeti uništiti ovaj vid pomorskog prijevoza.

LITERATURA:

1. Samoupravni sporazum o realizaciji plana izgradnje brodova 1976 — 1980.
2. Studija: »Analiza razvoja morskog brodarstva u tekućem srednjoročnom planu i mogućnosti razvoja u narednom petogodištu«, raspravljana na sjednici Sabora SRH krajem srpnja 1979. godine.
3. Studija: »Položaj morskog brodarstva u privrednom sistemu i perspektive razvoja«, materijali za Savjetovanje o sadašnjem stanju i perspektivi razvoja pomorske i riječne privrede sa stanovišta ekonomskog interesa i općenarodne obrane, Pula ožujak 1979. godine.
4. Studija: »Informacija o stanju trgovačke mornarice Zajednice općina Split i Prijedlog srednjoročnog plana razvoja trgovačke mornarice Zajednice općina Split za period 1981 — 1985.
5. Izvještaj Zajednice pomorskih brodara o poslovanju broderskih organizacija u 1976, 1977. i 1978. godini.
6. Stanje trgovačke mornarice Jugoslavije za 1975. i 1978. godinu, izdanje Zajednice pomorskih brodara Jugoslavije.
7. Časopis »TRANSPORT«, broj 4/75, 1/78, 4/78, 8—9/78, 12/78 i 1/79.
8. Časopis »PRIVREDA DALMACIJE«, broj 12/78.

