

Jugoslavenska trgovačka mornarica i njeno mjesto u svijetu

Jugoslavija se danas po tonaži svog brodovlja sa svojih 1,587.585 BRT-a ili 2, 341.013 DWT-a nalazi na 22. mjestu u svijetu. Ovdje su obuhvaćeni parni i motorni brodovi preko 100 BRT-a. Prema statističkim podacima koje kvartalno izdaje Lloyd's Register of Shipping iz Londona, iz novembra 1972. godine, proizilazi da Jugoslovenska trgovačka mornarica posjeduje 364 broda. Prosječna starost naše trgovačke mornarice krajem 1971. godine iznosila je oko 14 godina, dok krajem 1972. godine ona se kreće negdje oko 13,5 godina.

Prema stanju od 1. jula 1972. godine, svjetska trgovačka flota raspolaže sa oko 268,340.000 BRT-a, odnosno uvećana je u odnosu na 1971. godinu za oko 21,137.000 BRT-a. Može se konstatovati da se ona za posljednjih 11 godina skoro dvostruko uvećala.

Liberija i Japan uvećali su svoju trgovačku flotu za 5,9 odnosno 4,4 miliona tona. Sovjetski Savez sada zauzima peto mjesto po veličini svoje flote, dok se Grčka pomakla na šesto mjesto.

Južna Koreja i Portugal danas imaju više od milion tona brodovlja tj. Južna Koreja sada ima 446 brodova sa 1,057,408 BRT-a, ili izraženo u nosivosti 1,637.544 DWT-a, a Portugal posjeduje 407 brodova sa 1,027.00 BRT-a, odnosno 1,232.079 DWT-a.

Broj brodova u svijetu — uljnih tankera od 100 BRT i više, kojih danas ima 105,1 miliona tona, uvećalo se tokom 1972. godine za gotovo 9 miliona tona i predstavlja 39,2 odsto svih parnih i motornih brodova. Taj omjer se kretao u 1971. godini 38,9 odsto, a u 1970. godini 37,9 odsto. Najveća je flota ovog tipa brodova kod Liberije sa 25,5 miliona tona, zatim slijede Velika Britanija i Sjeverna Irsko sa 13,7, Japan sa 12,7 i Norveška sa 10,7 miliona tona.

Broj brodova u svijetu za rasute terete tipa »bulk-carrier« i brodova za prevoz rudače, čija se veličina kreće od 6.000 BRT i iznad, uključujući i brodove tipa »bulk/oil carriers«, uvećao se za čak 10 miliona tona u toku 1972. godine, tako da ih danas ima oko 63,5 miliona tona i predstavljaju 23,7 odsto svih parnih i motornih brodova u svijetu. Ovaj omjer u 1971. godini iznosio je 21,8, a u 1970. godini 20,5 odsto. Znači, ova vrsta brodova ima trend daljnjeg stalnog porasta. I kod ovog tipa brodovlja

najveća je flota Liberije sa 14,4 miliona tona, zatim slijede Japan sa 11,7, Norveška sa 8,9 i Velika Britanija i Sjeverna Irsko sa 5,6 miliona tona.

Svjetski podatak o broju linijskih brodova, koji danas iznosi oko 70,6 miliona tona, je u opadanju, tj. smanjen je za oko 1,3 miliona tona tokom protekle godine i predstavlja 26,3 odsto svih parnih i motornih brodova danas u svijetu prema 29,1 odsto u 1971. godini, odnosno 31,8 odsto u 1970. godini. Najveću flotu ovih brodova posjeduje Japan tj. 6,8 miliona tona, zatim slijede Sovjetski Savez sa 6,2, Velika Britanija i Sjeverna Irsko sa 6,0, Grčka sa 5,8 i Sjedinjene Američke Države sa 5,8 miliona tona.

Broj brodova od 100.000 BRT-a, odnosno oko 200.000 DWT-a približno, i iznad, iznosi sada oko 239 u kojoj broji je uključeno 228 uljnih tankera, kao i 11 brodova mješovitog tipa »ore bulk/carriers«

STAROST SVJETSKE FLOTE

Neobično je interesantan podatak, o čemu su veoma zainteresovani i naši brodari, da se čak 62 odsto brodovlja svjetske trgovačke flote kreće ispod 10 godina starosti, a samo 7 odsto je iznad 25 godina starosti.

U kontekstu ovog može se konstatovati da Japan posjeduje najmoderniju trgovačku flotu od vodećih pomorskih zemalja u svijetu, odnosno koja je sa 83 odsto ispod 10 godina starosti, zatim slijede Norveška sa 80 odsto, Švedska sa 78 odsto, Zapadna Njemačka sa 77 odsto i Danska sa 74 odsto. Interesantan je i podatak da je 54 odsto trgovačke flote Sjedinjenih Američkih Država starije od 25 godina. Danas čak 65 odsto svjetske trgovačke flote su brodovi na dizel pogon, što je veoma značajan podatak.

Radi ilustracije može se navesti da danas Jugoslovenska trgovačka mornarica posjeduje 8 brodova s pogonom na paru, jednim brodom s parno-turbinskim pogonom, sa 2 broda s turbinskim pogonom i sa 353 motorna broda sa dizel-pogonom. Na samo ove zadnje otpada 1,543.509 BRT-a, dok na ostalih 11 brodova otpada samo 44.076 BRT-a.

STAROST JUGOSLAVENSKE FLOTE

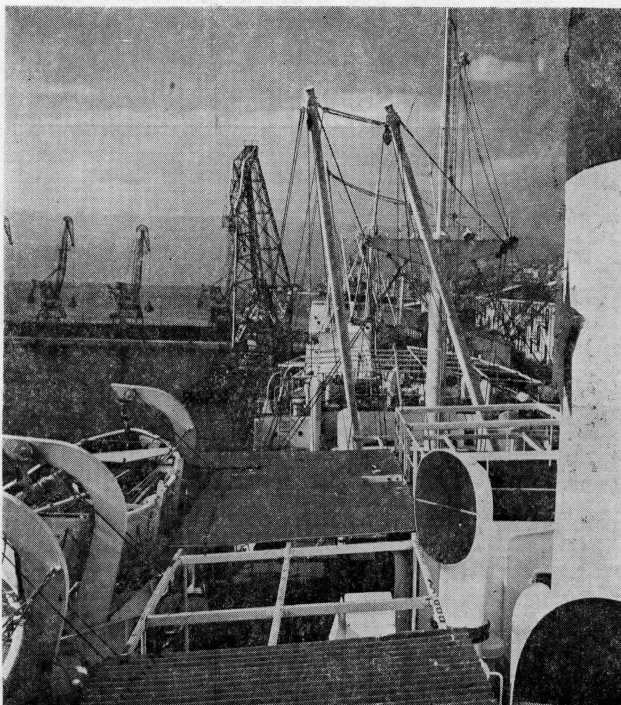
Polovinom 1972. godine naša je trgovačka mornarica imala u svom flotnom sastavu 50 brodova ukupne tonaže od 460.419 BRT koji su stari do 4 godine, zatim 65 brodova čija tonaža iznosi 470.628 BRT starosti između 5 i 9 godina, sa 64 broda tonaže 365.375 BRT čija je starost između 10 i 14 godina, 77 brodova sa 172.624 BRT starosti od 15 do 19 godina, 58 brodova tonaže 82.264 BRT čija je starost između 20 i 24 godine, 28 brodova tonaže 21.378 BRT starosti između 25 i 29 godina i sa 22 broda tonaže 14.897 BRT čija je starost preko 30 godina, tako da prosjek starosti jugoslovenske trgovačke mornarice u cjelini iznosi negdje oko 13,5 godina.

Potrebno je istaći da Jugoslovenska trgovačka mornarica u svom flotnom sastavu danas ima 21 brod za prevoz rudače i brodova tipa »bulk-carrier« u ukupnoj tonaži od 336.191 BRT-a ili 549.621 DWT-a.

OD 1923. DO 1972. GODINE

Prema statističkim podacima s kojima raspolaže I.Lloyd's Register of Shipping iz Londona zabilježen je podatak da je 1923. godine Jugoslovenska trgovačka mornarica raspolagala sa 120 brodova ukupne tonaže od 119.778 BRT, i iz godine u godinu uvećavala se tonaža kao i broj brodova, tako da je 1939. godine imala 187 brodova čija je ukupna tonaža iznosila 410.486 BRT.

Tokom drugog svjetskog rata došlo je do velikog gubitka brodovlja, tako da 1948. godine naša zemlja, prema podacima, raspolaže sa svega 101 brodom ukupne tonaže od 202.025 BRT. Broj brodova u narednoj 1949. godini opada na 99 ali se tonaža uvećava za 6.915 BRT, tako da



Pogled na palubu »Durmitora«

iznosi 208.940 BRT. Daljnjih godina dolazi do stalnog povećanja broja brodova kao i do uvećanja tonaže. U 1952. godini raspoložemo sa 117 brodova i tonažom od 250.581 BRT, a 1959. godine raspoložemo sa 207 brodova i tonažom od 465.009 BRT. Naša trgovačka mornarica u 1963. godini u svom flotnom sastavu ima 273 broda čija tonaža iznosi 965.449 BRT, dok taj broj u 1967. godini iznosi 351 brod sa ukupnom tonažom od 1.196.125 BRT, a početkom jula 1972. godine naša trgovačka flota raspolaže sa 364 broda sa ukupnom tonažom od 1.587.585 BRT odnosno sa 2.341.013 DWT.

U isto vrijeme Svjetska trgovačka flota, u kojoj broj je uključena i naša flota, raspolaže sa 268.340.145 BRT-a.

TABELARNI PRIKAZ PO ZEMLJAMA O VELIČINI TRGOVAČKE FLOTE

Red. broj	Zastava	BRT	DWT	Broj brodova
1.	Liberija	44,443.652	81,167.857	2.234
2.	Japan	34,929.214	55,091.546	9.433
3.	Velika Britanija i Sjeverna Irska	28,642.875	44,038.721	3.700
4.	Norveška	23,507.108	39,245.657	2.826
5.	Sovjetski Savez	16,733.674	17,198.012	6.851
6.	Grčka	15,328.860	24,563.993	2.241
7.	S A D	15,024.148	21,351.268	3.687
8.	Zapadna Njemačka	8,515.669	13,285.715	2.546
9.	Italija	8,187.323	11,958.104	1.684
10.	Panama	7,793.598	12,391.955	1.337
11.	Francuska	7,419.596	11,548.491	1.390
12.	Švedska	5,632.336	8,713.626	875
13.	Holandija	4,972.244	7,210.679	1.452
14.	Španija	4,300.055	6,204.696	2.313
15.	Danska	4,019.927	6,399.312	1.331
16.	Indija	2,649.677	4,155.108	412
17.	Kanada	2,380.635	2,778.125	1.235
18.	Kipar	2,014.675	2,908.818	394
19.	Poljska	2,012.659	2,712.319	617
20.	Brazil	1,884.537	2,723.131	444
21.	Finska	1,630.473	2,307.558	402
22.	Jugoslavija	1,587.585	2,341.013	364

Iz tabelarnog prikaza je vidljivo da jugoslavenska trgovačka mornarica sa svojih 1.587.585 BRT-a odnosno 0,57 odsto ukupne svjetske tonaže, danas zauzima 22. mjesto u autorativnom izvještaju najstarijeg i najvećeg matičara i osiguratelja svega što plovi morima i akeanima. Još 1968. godine, londonski Lloyd's Register of Shipping, svrstao je našu trgovačku mornaricu na 19. mjesto u svijetu. Po tonaži svoje flote, tada su za našom zemljom zastajale Indija, Poljska Brazil, Finska i Kipar. Danas stoji činjenica da su trgovačke mornarice ovih zemalja odmakle ispred nas što nam ilustruju i dati podaci.

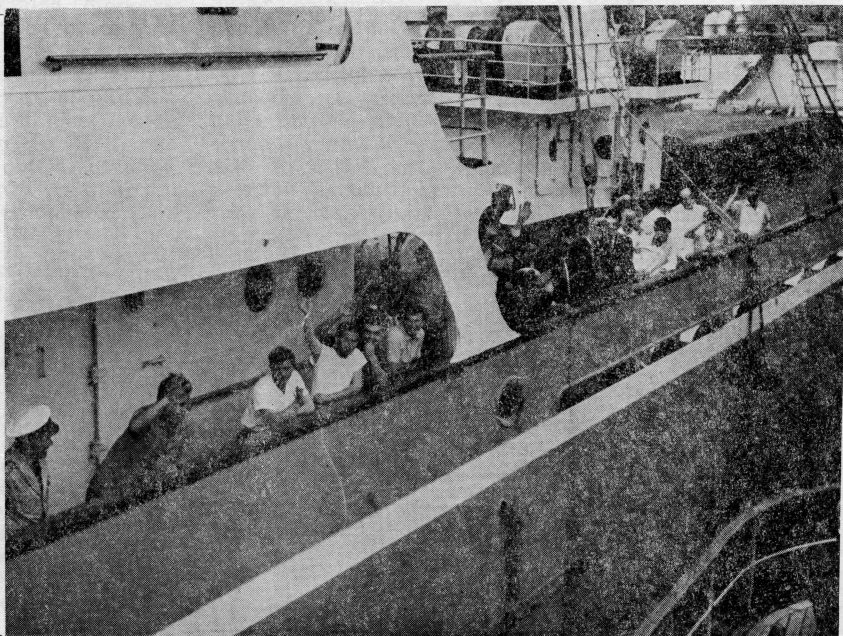
Interesantan je i podatak da je od strane Lloyd's Registra danas u svijetu klasificirano, ili će biti, oko 10.780 brodova, sa ukupnom tonažom od 83.010.867 BRT, a na našu zemlju od ovog broja otpada 121 brod sa 805.271 BRT-a.

NEKA AKTUELNA PITANJA U VEZI IZGRADNJE BRODOVA

Tokom 1966, 1967. i 1968. godine jugoslavenska trgovačka flota povećana je za oko 555.000 BRT-a. Od toga, 223.000 BRT-a bilo je sagrađeno u domaćim, a 332.000 BRT-a u inostranim brodogradilištima. Karakteristični su podaci koji nam kazuju kako je iz godine u godinu opadao broj brodova sagrađenih u domaćim, a rastao broj brodova sagrađenih u stranim brodogradilištima. Tako je 1967. godine u domaćim navozima sagrađeno 109.000 BRT, a u stranim 82.000 BRT-a. Samo godinu dana kasnije, odnosno 1968. godine, taj odnos je bio obrnut. U inostranim brodogradilištima je izgrađeno 153.000 BRT, a u domaćim svega 64.000 BRT. U 1969. godini za domaće brodogradare u našim brodogradilištima je sagrađeno samo oko 14.000 BRT.

Citiramo odgovor druga Marina Cetinića, predsjednika Upravnog odbora Udruženja pomorskog brodarstva Jugoslavije, kojeg je on dao u svom intervjuu »Vjesniku«. »Mi smo jedina zemlja u svijetu koja u svojim brodogradilištima ne gradi brodove za vlastitu trgovačku mornaricu. A naša su brodogradilišta među vodećim u svijetu. Na jedanaestom su mjestu, iako se prije rata gotovo i nismo bavili gradnjom brodova. Usprkos moćnoj vlastitoj brodogradnji, u poslijeratnom razdoblju, mi smo 26 posto novih brodova sagrađili u inozemnim brodogradilištima, 36 posto naše flote popunjeno je kupovinom rabljenih brodova, dok je samo 38 posto našeg brodogradnja isplavilo iz domaćih »škverova«. Gradnja u domaćim brodogradilištima osobito opada u onom drugom razdoblju tj. od 1968. godine do danas. U posljednje tri godine domaća brodogradnja za domaće brodogradare grade tek po nešto. Takvog

Na odlasku iz domaće luke.
Sretan put i dobro more!



primjera nigdje u svijetu nema. Japan, na primjer, a isto tako i Italija, Francuska, Španija, SAD, Poljska, SSR, Engleska, SR Njemačka i drugi u svojim brodogradilištima za svoju trgovačku mornaricu grade od 60 do 100 posto novih brodova».

Neosporna je činjenica, da pomorsko brodarstvo od 1968. godine stalno stagnira, što znači, da zaostaje u razvitku. Veoma mnogo govori nam i podatak da cjelokupno jugoslavensko pomorsko brodarstvo od zacrtanog plana izgradnje brodova u cilju realizacije svog flotnog programa za period do 1975. godine, ostvarilo je do danas svega oko 7 posto.

Bilo bi normalno da brodarstvo i brodogradnja imaju takav program da bar izvjestan broj potrebnih brodova nabavlja u zemlji. Prednost takvih odnosa između dvije velike i jake grane u nacionalnoj privredi su vrlo velike i raznovrsne. Prepreke tome su sistemskog karaktera i one se u osnovi svode na slijedeće:

1. Kako obezbijediti akumulaciju tj. kreditna sredstva za kupovinu, odnosno prodaju brodova u zemlji i

2. Kako riješiti i niz drugih pratećih problema.

Već nekoliko godina brodari nastoje da nađu domaću banku koja bi bila zainteresovana da svoja sredstva plasira u brodove izgrađene u našim brodogradilištima za domaće prevoznike. Ovo je ujedno reprezentativan slučaj za prikaz odnosa na našem tržištu kapitala. Za ovako unesne poslove, za kapacitete koji će biti stalno zaposleni, za poslove koji nude izvanredna rješenja za sigurnost plasmana kakva je hipoteka na brod neplativa u svakoj luci u dolarima i sa solidnom retencijom kvotom i amortizacijom koju ova preduzeća obračunavaju. No, za sve to banke nijesu pokazale zainteresovanost, tako da novca za brodove uglavnom nije bilo. Nijesu ga obezbijedile ni pri morske ni kontinentalne banke, ni prateća industrija, ni brodari, ni brodogradilišta, ni špediteri izvoznika ili uvoznika.

Već je rečeno da je domaća brodogradnja isključivo orijentisana na izvoz brodova. Stručnjaci ocjenjuju da je takva orijentacija da brodogradilišta izvoze a brodari uvoze brodove, ekonomski neopravdana. Ovo iz razloga, što gradnja brodova za domaću trgovačku flotu donosi našoj privredi mnogo veće devizne i ekonomske efekte od gradnje brodova za izvoz. Jer, trgovačka mornarica eksploatacijom brodova izgrađenih u domaćim brodogradilištima pozitivnije utiče na naš platni i devizni bilans nego eksploatacijom brodova nabavljenih u inostranstvu.

Prosječna stopa rasta u svjetskom pomorstvu iznosi 8 posto, a kod jugoslavenske flote 2 posto, s tim, što je u posljednje vrijeme opala i ispod 1 posto. Čist devizni

priliv od trgovačke mornarice pod našom zastavom 1971. godine premašio je iznos od 100 miliona dolara. Za 1972. godinu još nema podataka, ali će sigurno priliv biti još veći, uslijed poskupljenja vozarina u četvrtom kvartalu i jačanja konjunktura pomorskih prevoza. Taj priliv i nije mnogo manji od čistog deviznog priliva jugoslavenske brodogradnje skoncentrisane na našoj obali, koja je najveći jugoslavenski industrijski izvoznik.

Zahtjevi domaćih brodarka svode se na to, da se omogućí gradnja brodova u domaćim brodogradilištima, s tim da ovi poslovi brodogradnji budu priznati kao izvozni poslovi.

Dok strane naručiocje naših brodova kreditiramo po svjetskim uslovima, za domaće brodarka kredita nema već godinama, pa je ovo osnovni razlog zaostajanja naše flote u odnosu na ostale svjetske flote. Kredita nema radi toga što fond raspolaze sa neznatnim sredstvima, gledajući iz pomorske perspektive, a i uslovi za dobijanje kredita u velikoj mjeri razlikuju se od svjetskih. Naime, traži se vlastiti udio do 50 posto, zatim rok otplate 5 godina uz kamatnu stopu od najmanje 10 posto. Treba istaći, da su svugdje u svijetu u brodogradnji uobičajeni dugoročni krediti od 8 do 10 godina, s vlastitim udjelom naručioca do 20 posto i kamatama od 5 do 6 posto godišnje, tako da pod tim uslovima i naša brodogradilišta grade brodove za strane brodarka, odnosno kupujemo ih u inostranstvu za domaću zastavu.

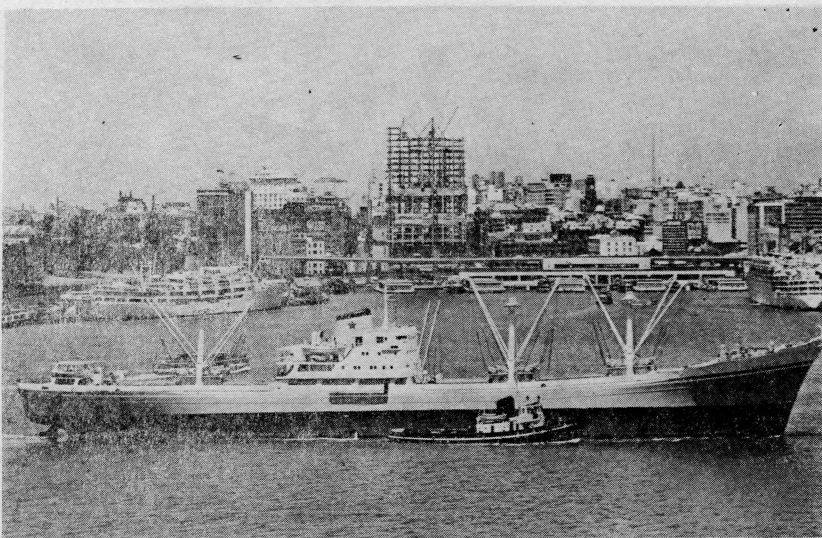
Z A K L J U Č A K

Uvozni brod je skuplji od broda sagrađenog u domaćim brodogradilištima, jer ako milion dolara uložimo u gradnju broda u domaćem brodogradilištu i taj brod prodamo stranom brodarku, kako sada stvari stoje, taj će se kapital umnožiti za 1,35 puta. Ali, kada bismo taj milion dolara uložili u gradnju broda za domaćeg brodarka, umnožio bi se za 4,5 puta, što znači da je društvena korist za približno 3,5 puta veća nego kada se brod proda u inostranstvo, jer sve nacionalne brodogradnje svijeta angažuju bar polovinu kapaciteta na svojim navozima za vlastitu zastavu. Ovo sve zbog ekonomske računice koja pokazuje da brod sagrađen u domaćem brodogradilištu za vlastitu zastavu donosi preko tri puta više deviza od broda za izvoz.

I još na kraju treba istaći, da sve moćnije svjetske zastave štite svoje brodarka raznovrsnim olakšicama, među kojima je svakako najvažnije podupiranje bankarskim i državnim zajmovima.

Pcm. ekon. Jovan NAKICENOVIC

Kotor



Dolazak u jednu inostranu luku