

Mr. JOVO IVOVIĆ
Poslovna zajednica pomorskih
brodara Jugoslavije
Beograd

Prometna politika
Stručni rad
UDK: 656. 6EZ+629. 12 (497.1)
Primljeno: 18.01.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

POMORSKA POLITIKA EZ I POZICIJA JUGOSLOVENSKOG BRODARSTVA

SAŽETAK

Autor najprije daje pregled stanja pomorske tonaže zemalja EZ, kao i mogućnosti i naredžbi brodogradnje, da bi zatim analizirao pravce pomorske politike Zajednice. Dalje analizira tretman našeg brodarstva u svjetlu pomorske politike EZ, primjenu Kodeksa UN i dolazi do zaključka da je EZ svojim brodarima osigurala u stvari monopolni položaj na svjetskom pomorskom tržištu.

1. UVOD

Integracioni proces 12 zemalja Evropske zajednice, koji treba da se realizuje do konca 1992.g., imaće i određene posljedice na poslovanje svjetske, odnosno jugoslovenske trgovačke mornarice.

Sve barijere između članica EZ, unutar članica, kao i između tih i trećih zemalja, trebaju biti ukinute radi stvaranja jedinstvenog tržišta, tim prije što intraregionalne barijere sputavaju da Zajednica postane veliko evropsko tržište bez granica koje treba da se ostvari u naredne četiri godine.

Imajući u vidu značaj pomorskog tržišta ovih zemalja, kao i učešće jugoslovenske privrede na tom tržištu, neophodno je pratiti razvoj pomorske politike grupacije EZ.

2. FLOTA EVROPSKE ZAJEDNICE

Zapadnoevropske zemlje u prošlosti, a i danas su vodeće u svijetu po svojim pomorskim kapacitetima. Međutim, u posljednje vrijeme njihovi kapaciteti pod nacionalnom zastavom stalno opadaju u apsolutnim i relativnim pokazateljima, znatno brže od svjetskih kapaciteta koji su takođe u stalnom padu od 1982.g., dostigavši rekordnih 702 mln t nosivosti u istoriji pomorstva. Tendencija opadanja kapaciteta svjetske flote zaustavljena je u drugoj polovini 1988.g. U posljednjoj deceniji nastalo je restrukturiranje vlasništva svjetske flote, posebno u korist zemalja u razvoju (sa 6,3% iz 1970. na 20,9% u 1987. učešća u svjetskoj floti), kao i značajnog preupisa flote u zemlje otvorenog registra (sa 21,6% iz 1970. na 33,9% u 1987. učešća u svjetskoj floti). Socijalističke zemlje imaju takođe relativno brz uspon u razvoju svojih kapaciteta (sa 6,6% iz 1970. na 9,9% u 1987.), što se pripisuje naglom razvoju kineske flote, čiji su kapaciteti u tom periodu povećani

za blizu 15 puta, dostižući 8. mjesto u svijetu sa blizu 19 mln t nosivosti i 3,1% učešća u svjetskoj floti.

Flota 12 zemalja EZ pod nacionalnom zastavom, sa 92 mln t nosivosti, 1. oktobra 1988. činila je svega 15% svjetske (Grčka 38,8 mln dwt na 4. mjestu u svijetu, Italija sa 11,2 mln na 14., Velika Britanija sa 10,2 mln na 16., Španija sa 6,7 mln na 22., Francuska sa 6,6 mln na 23., Danska sa 5,0 mln na 28., SR Njemačka sa 4,6 mln na 29., Holandija sa 4,0 mln na 32., Belgija sa 3,2 mln na 35., Portugal sa 1,4 mln na 47., Irska na 86. sa 158 hilj.dwt i Luksemburg na 139. mjestu u svijetu sa 2.500 dwt), dok je u vrijeme njenog rekordnog učešća u 1975. iznosilo blizu 28% svjetske. Od početka 80-tih godina, zbog visokih operativnih troškova, kapaciteti trgovačke mornarice tih zemalja stalno opadaju. Npr. početkom ovog vijeka Velika Britanija je držala polovinu svjetske trgovačke mornarice, 1975.g. 9,7%, a danas samo 1,7% i nalazi se na 16. mjestu u svijetu; SR Njemačka sa 11. mjesta iz 1975. pala je na 29.; Holandija sa 15. iz 1975. pala je na 32. mjesto, itd., tako da su ove dvije posljednje zemlje, nekada među evropskim i svjetski vodećim pomorskim silama, sada iza Jugoslavije po obimu svojih kapaciteta pod nacionalnom zastavom.

Grčka, kao vodeća svjetska pomorska sila, po obimu kapaciteta pod nacionalnom zastavom (39,7 mln dwt sa 6,2% svjetske tonaže) nalazi se na 4. mjestu u svijetu. Međutim, sa njenim kapacitetima pod zastavama "otvorenog registra" (45,2 mln DWT i 20,9% od ukupnih kapaciteta tog registra), ova zemlja se nalazi na prvom mjestu u svijetu po veličini svoje trgovačke mornarice (13,3% svjetskih), tako da njena flota čini oko 55% ukupnih kapaciteta zemalja EZ. Na drugom mjestu je Velika Britanija sa 15,9 mln dwt (od toga 64% pod nacionalnom zastavom), zatim slijedi SR Njemačka sa 12,3 mln dwt (od toga 41% pod nacionalnom zastavom), Italija sa 11,2 mln dwt isključivo pod nacionalnom zastavom, Francuska sa 8,4 mln dwt (79% pod nacionalnom zastavom), itd.

Brodari zapadnoevropskih zemalja nastoje riješiti svoje probleme u vezi sa visinom operativnih troškova, posebno posada, i uvođenjem automatizacije u upravljanju brodovima, kao i preupisom flote u "otvoreni registar".

Na tzv. "brodovima budućnosti" tih zemalja, danas je ukrcan veoma mali broj članova posade (zapadnonjemački kontenerski brodovi Hapag Lloyd, tipa "Novasia" od oko 30 000

t nosivosti imaju samo po 16 članova posade).

Koncem 1987.g. 62 mln tona nosivosti ili 10% od ukupne svjetske flote, koja je u vlasništvu članica EZ, bilo je upisano u zemlje "otvorenog registra" (Grčka sa 45,2 mln dwt, drži 1. mjesto flote "otvorenog registra", SR Njemačka sa 7,3 mln 6. mjesto; Velika Britanija sa 5,7 mln 7. mjesto; Holandija sa 2,0 mln 13. mjesto i Francuska sa 1,8 mln dwt 16. mjesto), što čini preko 2/3 od ukupnih kapaciteta pod nacionalnom zastavom. Osnivanjem paralelnog registra za upis svoje flote u zemljama EZ znatno je smanjeno ispisivanje flote iz nacionalnog registra, jer brodovi i dalje viju nacionalnu zastavu, na njih se primjenjuju međunarodne konvencije koju je zemlja zastave broda prihvatila, uz povoljniji tretman oporezivanja, manje ukrcanih članova posade, mogućnost ukrcaja stranaca i dr.

Svjetska brodograđevna proizvodnja, nakon poslijeratnog uspona, posebno u 60-tim i početkom 70-tih godina (sa 10 mln BRT iz 1962. isporuke su narasle na rekordnih 34,2 mln BRT u 1975.), u posljednjim decenijama je u konstantnom padu, kao posljedica opšte svjetske pomorske krize, tako da je današnja proizvodnja blizu tri puta manja (u 1987. 12,3 mln BRT). Zaposlenost u svjetskoj brodogradnji, sa pola miliona radnika iz 1975. pala je na današnjih oko 180 000.

Posebno je reducirana zapadnoevropska brodograđevna industrija. Zaposlenost se smanjila i do tri puta (npr. u Velikoj Britaniji u brodogradnji je bilo zaposleno u 1977.g. 47 000, da bi se koncem 1988. svelo na svega 7 000 radnika).

U periodu rekordnih svjetskih isporuka novih brodova EZ je držala 27,5% svjetske proizvodnje (u 1975. SR Njemačka je bila na 2. mjestu u svijetu sa 7,31%, zatim slijedi Španija sa 4,65%, Velika Britanija 3,42%, Francuska 3,36%, Holandija 3,01%, Danska 2,83% svjetskih isporuka), da bi u 1987.g. to učešće iznosilo svega 13,5%, sa vodećom SR Njemačkom (ma 5. mjestu u svijetu) i njenim učešćem od 2,79% u svjetskim isporukama.

Početkom 1989. u brodogradilištima 10 zemalja EZ bilo je u narudžbi za gradnju 243 broda sa 4,9 mln dwt što predstavlja 13,0% po tonaži (24,1% po broju) od ukupnih svjetskih narudžbi u tom vremenu. Vodeća je Španija (na 5. mjestu u svijetu) sa 3,85% svjetskih narudžbi, zatim slijedi Danska (2,89%), Italija (2,41%), SR Njemačka (2,05%), Velika Britanija (0,5%), Holandija (0,51%), Portugal (0,33%), Belgija (0,29%), Francuska (0,11%) i Grčka (0,03%).

Da bi sačuvala u određenom obimu svoje brodogradilišne kapacitete sa strateškog i socijalnog aspekta, EZ je pomagala svoju brodogradnju subvencioniranjem brodogradilišta u visini do 28% od cijene broda.

3. POMORSKA POLITIKA

EZ je najveća trgovinska sila svijeta, s obzirom da učestvuje sa oko 1/5 u svjetskoj trgovini. U toj razmjeni glavni transportni pra-

vac je pomorski, jer se preko 9/10 zajedničkog prometa (po volumenu) sa trećim zemljama i blizu 1/3 intraregionalnog transporta ostvari morem. Zbog toga pomorski transport u privredi EZ ima veliko značenje, jer samo brodarstvo nacionalnoj ekonomiji obezbjeđuje blizu 30 mlrd USD deviznog priliva godišnje. Otuda je pomorska politika ove grupacije u direktnoj funkciji spoljne trgovine i platne bilanse.

Pomorska politika EZ polazi od slijedećih činjenica:

1. kapaciteti flote ove grupacije su znatno iznad potreba njene razmjene sa svijetom, te je njena flota značajnim dijelom upućena na svjetsko tržište prevozom robe za treće zemlje;
2. učešće nacionalne zastave u prevozu robe iz vlastite robne razmjene nije visoko kod većine zemalja Zajednice. Npr. u periodu 1984-86.g. francuski brodovi su učestvovali sa svega 16,8% u transportu robe iz nacionalne razmjene, zapadnonjemački 13,3%, talijanski 22,3%, britanski 21,9%, danski 9,8%, holandski 2,3%, ali su grčki 58,4% (za 1984.) i španski 43,5% u navedenom trogodišnjem periodu;
3. komercijalni tretman flote pod zastavom otvorenog registra skoro je izjednačen sa nacionalnom flotom;
4. uvođenjem tehničko-tehnoloških dostignuća u svojoj trgovačkoj mornarici, obezbjeđuje se konkurentnost flote na svjetskom tržištu.

S obzirom da na svjetskom pomorskom tržištu debalans između ponude i tražnje traje još od polovine 70-tih godina, EZ je prisiljena voditi suptilnu pomorsku politiku, koja ne smije biti protekcionistička, da se ne bi vratila kao bumerang, s obzirom na njeno visoko učešće u prevozu za treće zemlje.

Na međunarodnim skupovima, na kojima Zajednica redovno učestvuje (Pomorski komitet UNCTAD-a, Komitet za transport OECD, ILO, IMO i dr.), ona se zalaže za princip slobodnog pristupa na tržištu uz lojalnu konkurenciju (free and fair competition). Međutim, preupisom flote u "otvoreni registar", osnivanjem paralelnog registra, uvođenjem savremene tehnologije i dosljedno tome znatno smanjenje posade, pružanjem subvencija vlastitoj brodogradnji (do 28% od cijene broda) i sl. ove zemlje traže rješenja kojima se obezbjeđuje konkurentnost svojoj pomorskoj privredi.

Veoma buran tehnološki razvoj u linijском brodarstvu doveo je do visokog stepena primjene kontenerizacije, tako da se na glavnim pravcima svjetske pomorske trgovine linijski teret uglavnom prevozi u kontenerima. Protagonisti tog razvoja su razvijene zemlje tržišne ekonomije, sa visokim učešćem zemalja EZ, koje posjeduju pretežni dio svjetske kontenerske flote i stvaranjem novog oblika organizovanja servisa u brodarstvu (konzorcijuma, novog oblika operatora - NVOCC, servisa oko svijeta, uvođenje mamutskih kontenerskih brodova od preko 4 000 TEU i sl.) obezbjeđuju dominantnu poziciju na tržištu.

Zbog toga su se članice EZ, prilikom nedavnog razmatranja izvršenja Kodeksa UN o vladanju linijskih konferencija (Ženeva, 31.10.-18.11.1988.), zalagale da se ne poremećuje dosadašnji status nekonferencijskih linija, odnosno da se ne stave pod ingerenciju te međunarodne konvencije, koju su inače ratifikovale samo polovina članica EZ (SR Njemačka 6.4.1983., Holandija 6.4.1983, Danska 28.6.1985, Velika Britanija 28.6.1985, Francuska 4.10.1985 i Belgija 30.9.1987.). Ova ratifikacija je sprovedena u skladu sa odredbama Pravila EZ br. 954/79. (tzv. "Briselski paket") po kojima se članice obavezuju da prilikom ratifikacije obezbijede jednak tretman brodarstvu svih članica Zajednice u pogledu učešća u prevozu. Takav tretman su obavezne da pruže i članicama OECD ali pod uslovima reciprociteta.

Članice EZ, na bazi čl. 84, 85 i 86 Rimskog ugovora, donijele su u decembru 1986.g., na nivou Savjeta ministara, četiri pravila pomorske politike, a u nastavku dotadašnjih akcija preduzetih u tom pravcu od 1977.g. (proceduralne konsultacije iz 1977., sistem praćenja učešća stranog brodarstva u nacionalnim prevozima, posebno istočnoevropskog iz 1978., nadzor nad sigurnošću plovidbe na moru 14 zapadnoevropskih zemalja na bazi usvojenih međunarodnih konvencija kroz tzv. Pariški memorandum iz 1979. i "Briselski paket" iz 1979. o zajedničkom pristupu kod ratifikacije Kodeksa UN o vladanju linijskih konferencija). Ta četiri pravila, donesena su u cilju održavanja i razvoja efikasne i konkurentne flote EZ, a u interesu odvijanja vlastite trgovine.

Pravilo br. 4055/86 (na snazi od 1. januara 1987) odnosi se na primjenu principa slobodne razmjene usluga pomorskog transporta između članica EZ, kao i između EZ i trećih zemalja. Zahtijeva se ukidanje svih postojećih restrikcija kod pojedinih članica, najkasnije do konca 1992.g. Ne dozvoljava se podjela učešća u prevozu u bilateralnim sporazumima pojedine članice u slobodnoj plovidbi, s obzirom da EZ želi zadržati slobodnu konkurenciju na komercijalnoj osnovi, čime se sprečava povećanje transportnih troškova.

Pregovore po Kodeksu u linijskoj plovidbi vodi EZ u ime svoje članice, obzirom da se zahtijeva identičan tretman učešća u prevozu svih članica u odnosima sa trećom zemljom. Inače, samo izuzetno se odobravaju ovakvi sporazumi i to u slučajevima kada neki linijski brodara Zajednice ne bi mogao da sudjeluje u prevozu sa trećom zemljom.

Dosadašnja jednostrana državna ograničenja, koja se odnose na transport određenih tereta koji su rezervisani za nacionalnu zastavu, postupno će se ukidati i to: a) prevoz brodovima EZ između zemalja EZ do konca 1989., b) prevoz brodovima EZ između članica EZ i trećih zemalja do konca 1991. i c) prevoz ostalim brodovima između zemalja članica i trećih zemalja do konca 1992.g.

U EZ postoji veći broj restrikcija koje sputavaju slobodno obavljanje pomorskih usluga brodarstva. To se posebno odnosi na bilateralne

sporazume sa zemljama državne trgovine, bilateralne sporazume sa nekim zemljama u razvoju, rezervisanje dijela tereta za nacionalnu zastavu kod uvoza nafte, uglja i dr., kao i rezervisanje razvoza robe (između luka unutar članica) za vlastitu flotu.

Pravilom br. 4056/86 (na snazi od 1. jula 1987.) detaljnije se razrađuje primjena čl. 85 i 86 Rimskog ugovora na pomorski transport a odnosi se samo na međunarodni pomorski transport u linijskoj plovidbi. Smatra se da su linijske konferencije obavezne da se konsultuju sa krcateljima, a da su u konkurenciji sa autsajderima podvrgnute efikasnoj konkurenciji, a u izvjesnim slučajevima i slobodne plovidbe.

Pravilo br. 4057/86 (na snazi od 1. jula 1987) odnosi se na nelojalno potkotiranje vozarina u linijskom brodarstvu. Ocjenjuje se da neki nelojalni postupci brodarskih linija trećih zemalja, omogućeni nekomercijalnim prednostima u nacionalnoj ekonomiji, nepovoljno utiču na konkurentnost brodara EZ, stvaranjem ozbiljnog poremećaja na politiku vozarina na određenoj liniji unutar EZ ili između EZ i trećih zemalja, ili prijete da stvore veću štetu brodarima EZ koji djeluju na toj liniji.

Potkotiranje vozarine znači trajno obračunavanje vozarina na određenoj liniji za odabranu ili svu robu, koje su niže od "normalnih vozarina" u periodu od najmanje šest mjeseci, a na bazi uživanja nekomercijalnih pogodnosti koje mu osigurava zemlja koja nije članica EZ. Pod "normalnom vozarinom" podrazumijeva se uporediva stavka za sličnu uslugu na istoj ili uporedivoj ruti od strane afirmiranih i reprezentativnih brodarskih kompanija.

Na bazi ovog pravila Komisija EZ je 18.11.1987. g. pokrenula postupak, po prvi put, protiv stranog brodarka i to južnokorejskog Hyn-dai Merchant Marine Co. na relaciji između EZ i Australije, a na bazi slijedećih konstatacija:

a) brodara je uživao nekomercijalnu podršku svoje vlade;

b) brodara je primjenjivao niže vozarinske stavove od "normalnih", koji su bili izvodljivi zahvaljujući nekomercijalnoj podršci, i

c) brodara je nanio štetu brodarskim kompanijama EZ na toj relaciji plovidbe (Happag Lloyd, Lloyd Triestino i CGM) s obzirom da su vozarine na tom pravcu znatno opale od kada se južnokorejski brodara uključio u posljednje dvije godine. Ovom stavu se opirao Evropski savjet krcatelja (ESC) navodeći da ovaj južnokorejski brodara nije mogao poremetiti konkurenciju na tržištu, s obzirom da je učestvovao sa samo 4% na tržištu.

Komisija je utvrdila retorzivne dažbine na kontenerizovane terete koje prevozi korejski brodara između EZ i Australije, dok se ne uspostave vozarine na nivou lojalne konkurencije. Dažbine iznose razliku između vozarine korejskog brodarka i normalne vozarine, što je u prosjeku iznosilo 26% odnosno 450 ECU po konteneru (TEU).

Pravilom br. 4058/86 (na snazi od 1. jula 1987) utvrđuje se koordinirana akcija na nivou EZ prema trećoj zemlji koja ne dozvoljava slobodan pristup pomorsko-transportnim uslugama u međunarodnoj plovidbi, uključujući linijske i rasute terete, kao i prevoz putnika. Akcija se prvenstveno preduzima diplomatskim putem, a zatim sporovođenjem protivmjera (nametanje obaveza za pribavljanje dozvole za ukrcaj/iskrcaj robe, nametanje kvota, taksa i sl.).

Rezimirano, cilj ovih Pravila je obezbjeđenje slobodnog pristupa tržištu pomorskih prevoza pod konkurentskim uslovima na komercijalnoj osnovi i to između članica EZ, kao i između tih članica i trećih zemalja. Isključujući unilateralne rezervacije tereta, bilateralne podjele, a jedino i to izuzetno, mogu da egzistiraju sporazumi u linijskom prevozu i to na bazi Kodeksa, kao i grupna izuzeća linijskih konferencija pod određenim uslovima. Ako neka zemlja ili brodar odstupaju od navedenih Pravila, predviđeno je retorzivno preduzimanje određenih mjera.

Može se očekivati ukidanje nacionalnih restrikcija o kabotažnoj plovidbi. Sada samo 4 zemlje (Velika Britanija, Holandija, Belgija i Irska) dozvoljavaju slobodni pristup kabotažnim prevozima morem. Ostale zemlje EZ, posebno južne (Grčka, Španija, Italija, Portugal) koje imaju ogromne prevoze uzduž svoje obale, kao i sa svojim prekomorskim područjima (Azori, Kanari i dr.) ne prihvataju lako ove odredbe o liberalizaciji kabotaže.

Ne uvodi se nikakav zajednički transportni dokumenat u pomorskom saobraćaju, kao u kopnenom, već se ostaje kod tradicionalne prakse u pomorstvu, odnosno primjena univerzalnih pomorskih transportnih dokumenata. Ove zemlje brže uvode novi pomorski transportni list, tzv. "Seawaybill", posebno na Sjevernom Atlantiku, koji ima niz prednosti u odnosu na klasičnu teretnicu, u današnje vrijeme sve učestalijih pomorskih prevara.

Članice EZ ne namjeravaju da ratifikuju Hamburška pravila iz 1978, niti Konvenciju UN o međunarodnom multimodalnom prevozu iz 1980. već umjesto toga Haška, odnosno Visby pravila.

Međutim, uvodi se jedinstvena isprava za ukrcaj pomoraca, a u skladu sa Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže (STCW 1978), koju je i Jugoslavija ratifikovala (Službeni list SFRJ dod.br. 3/84.).

4. JUGOSLOVENSKO POMORSKO BRODARSTVO I POLITIKA EZ

Iako ne postoje zvanični podaci o deviznom prilivu kojeg ostvari naše brodarstvo u prevozu robe između članica EZ, kao i između tih članica i trećih zemalja, ipak se procjenjuje da se na tržištu tih zemalja ostvari 1/5 deviznog priliva našeg brodarstva. Imajući u vidu relativno mali obim robne razmjene Jugoslavije sa EZ, koja se transportuje morem, osnovni vid pružanja usluga je u razmjeni između EZ i iz-

među EZ i trećih zemalja. Značajan obim tog deviznog priliva ostvaruje se i iz prevoza robe između EZ i trećih zemalja u slobodnoj plovidbi.

Naše brodarstvo održava nekoliko redovnih linija između članica EZ (Jadran-Sjeverna Evropa; Jadran-Irska/Velika Britanija; Jadran-Zapadni Mediteran), dok ostale obavezno tiču (osim par izuzetaka) luke članica EZ (Italiju, Španiju, Portugal, Grčku, Veliku Britaniju, Holandiju i dr.) kod prevoza robe između EZ i trećih zemalja.

Ocjenjuje se da jugoslovensko brodarstvo neće imati negativnih posljedica uvođenja ovih Pravila EZ o pomorskoj politici. Nije predviđeno da se isključi strana tonaža (van EZ) iz prevoza robe u velikoj kabotaži (između članica EZ), a niti u maloj kabotaži (između luka jedne članice EZ) nakon uvođenja određenih odredbi iz navedenih Pravila. Nije predviđeno obezbjeđivanje reciprociteta u kabotažnim prevozima, iako naš razvoz robe uzduž jadranske obale, isključivo rezervisan za nacionalnu zastavu, saglasno Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, predstavlja zanemarljivo male količine (oko 2,5 mln t godišnje).

Može se očekivati da će kombinovani prevoz vozila preko jadranskih luka za Grčku biti u budućnosti sve atraktivniji za članice EZ zbog rasterećenja kopnenih saobraćajnica. Na tom pravcu jugoslovensko brodarstvo je uspostavilo redovite servise sa manjim brojem trajekata.

Sa zemljama EZ Jugoslavija ima zaključene sporazume o oslobađanju od dvostrukog oporezivanja vozarina (Grčka, SR Njemačka, Belgija, Danska, Velika Britanija, Holandija, Italija i Francuska), tako da se novouvedene odredbe iz Zakona o oporezivanju proizvoda i usluga ne primjenjuju na brodove ovih zemalja pod nacionalnom zastavom, ali se primjenjuju na brodove tih zemalja koji su upisani u zemlje "otvorenog registra".

Naručioci novogradnji iz zemalja EZ su značajni za zaposlenje naše brodograđevne industrije, iako su to pretežno brodari čiji su brodovi upisani u otvoreni registar.

Početkom 1989. g. u našoj brodogradnji, za brodare EZ pod nacionalnom ili stranom zastavom, bilo je naručeno za gradnju ili se već nalazilo na navozima, 20 brodova sa 1,4 mln dwt ili preko 2/3 ukupno naručene tonaže u jugoslavenskim brodograđilištima, koja je iznosila 2,1 mln dwt i bila je na 3. mjestu u svijetu (iza Republike Koreje i Japana). U lučkom tranzitu, koji se u posljednje vrijeme kreće na nivou oko 5 mln robe, članice EZ imaju veoma malo učešće (preko 9/10 pripada ČSSR, Mađarskoj i Austriji). Uz korištenje preferencijalnog tretmana, vjerovatno bi ovaj tranzit robe članica EZ mogao biti zastupljeniji.

5. ZAKLJUČAK

EZ, kao vodeća grupacija svjetske trgovine koja se pretežno obavlja morem, veoma je zavisna od svoje trgovačke mornarice. Bez konkurentske flote ne bi se uspješno mogla od-

vijati njena trgovina, kao najvitalnije vezivno integracijsko tkivo Zajednice. U tom cilju EZ preduzima adekvatne mjere. Na spoljnom tržištu ona vodi liberalnu pomorsku politiku da bi obezbijedila slobodan prístup svojem brodarstvu kod prevoza robe za treće zemlje, a na intra-regionalnom tržištu utvrđuje pravila igre kojima ukida sve barijere koje su na putu stvaranja velikog jedinstvenog tržišta u kojem će se pomorske usluge obavljati bez prepreka.

Ovakvom politikom EZ osigurava sebi monopolski položaj na svjetskom pomorskom tržištu, iako proklamuje slobodan pristup tržištu pomorskih usluga, pod konkurentskim uslovima, jer na to tržište brodarstvo zemalja u razvoju, a i iz drugih regiona, nije u stanju da se ravnopravno uključi. Otuda ovakva politika EZ je istovremeno i diskriminatorna što se može negativno odražavati na procese koji se preduzimaju u međunarodnoj pomorskoj zajednici.

SUMMARY

THE EC NAVAL POLICY AND THE POSITION OF YUGOSLAV SHIPPING

First of all the author takes a look at the situation of shipping tonnage in the EC countries and the possibilities and orders for shipbuilding. He does this in order to analyse the main direction of the naval policy in the EC countries. He goes on to analyse the treatment of Yugoslav shipping in the light of the EC naval policy, and the application of UN Codex. He concludes that the EC ensures in fact a monopoly on the world naval market for its shipping firms.