

ekonomski položaj i uvjeti privređivanja morskog brodarstva

Frane Valentić

S gledišta narodne privrede zemlje, morsko brodarstvo je nacionalni dio međunarodne privredne djelatnosti. To znači da osnovni faktori razvoja i poslovanja te djelatnosti djeluju, s jedne strane na razini nacionalne privrede, a s druge na razini svjetske privrede. Da bi efekti morskog brodarstva bili optimalni, ti faktori moraju biti usklađeni i moraju djelovati sinhronizirano.

Posljednjih godina postignuti su značajni rezultati u materijalnom poslovanju jugoslavenske trgovačke mornarice. Ona u cjelini posluje uspješno i znatno pridonosi razvitku cjelokupne jugoslavenske privrede, a osobito razvoju vanjskotrgovinske razmjene i deviznoj bilanci zemlje. Na primjer, u razdoblju od 1974. do 1977. godine, naša je flota porasla za 989 tisuća tona nosivosti i ostvarila je neto devizni prihod u iznosu od oko 855 milijuna dolara. To znači da je godišnje u prosjeku pridonosila deviznoj bilanci oko 213 milijuna dolara.

U 1977. godini jugoslavenska flota je povećana u odnosu prema prethodnoj godini za 12,2 posto i dostigla je brojku od 332 broda, ali je devizni priliv 14 radnih organizacija morskog brodarstva bio znatno manji od prihoda prijašnjih godina i iznosio je oko 198 milijuna dolara.

Morsko se brodarstvo i prošle i prijašnjih godina razvijalo u skladu s našim materijalnim i sistemskim mogućnostima, ali u usporedbi sa svjetskim brodarstvom dosta sporo, jer je svjetska flota u rečenome razdoblju rasla godišnje prema stopi od 9 posto, a naša prema stopi od svega 4 posto, pa se danas s nosivošću od 3, 434.000 tona nalazi na 22. mjestu svjetske rang-liste, iako se dugo godina nalazila na 18. mjestu.

Još jednu neslavnu poziciju drži jugoslavenska flota na evropskoj ljestvici — prema prosječnoj starosti brodovlja od 10,3 godine nalazi se pri samom dnu ljestvice, i to je već zastarjela flota.

Uzroka sporome rastu i razvoju naše flote ima podosta, ali su najveći: višegodišnja kriza na svjetskom pomorskom tržištu i slaba reproduktivna sposobnost radnih organizacija morskog brodarstva. Međutim, usporeni je rast mornarice velikim dijelom posljedica i toga, što je morsko brodarstvo posljednjih godina bilo privrednim instrumentarjem usmjereno u potpunosti na gradnju brodova u inozemstvu, dok je domaća brodogradnja bila upućena isključivo na izvoz brodova. Zbog toga kriza na pomorskom tržištu i te kako utječe i na krizu u brodogradnji.

Morsko brodarstvo SFRJ, kao dio međunarodne djelatnosti, osjetljivije je na kretanja u svjetskoj privredi negoli neke druge grane naše privre-

de. Tako je društveni proizvod brodarstva u 1974. godini, to jest na početku krize, bio za 63 posto veći u odnosu na prethodnu 1973. godinu, a u kriz-

Ali ono što danas karakterizira linijske prijevoze morem jest — sve naglašenija tendencija da svatko prevozi »svoju robu«, a pritom je sve veće uplitanje i država u te odnose. Tako dolazi do unilateralizma, protekcionizma i drugih »izama« kojima se nastoji iz prijevoza isključiti takozvane treće zastave. Takvom se trendu naša trgovačka mornarica, koja se dosad razvijala u uvjetima »slobode mora« i pretežno vršila usluge »trećima«, ne može više sama oduprijeti, niti se može normalno razvijati bez odgovarajuće društvene intervencije i određene društvene politike.

Za sadašnji stupanj razvoja morskog brodarstva presudno značenje ima razvoj integralnih prijevoznih sistema, kao što su paletizacija, kontejnerizacija i Ro-Ro sistem. Značenje tih novih sistema za razvitak i povećanje međunarodne robne razmjene istakla je i Peta konferencija nesvrstanih zemalja u Kolombu. Međutim naši brodari i u tome uvelike zaostaju za svojim konkurentima u svijetu, koji za gradnju vrlo skupih brodova tih sistema i uvođenje novih tehnologija prijevoza često imaju »iza sebe« osjetne dotacije i druge pozamašne beneficije države.

Sve što je do sada rečeno nameće nekoliko osnovnih zaključaka. Prvo, uloga morskog brodarstva u narodnoj privredi je nezamjenjiva te ima karakter djelatnosti opće društvenog značaja. Drugo, ta se funkcija brodarstva mora odražavati u rješenjima privrednog sistema koja izvozu usluga — kao zadnjoj fazi »proizvodnje« izvoznog proizvoda trebaju dati jednak tretman kao i izvozu proizvoda visokog stupnja obrade. Nedavnom odlukom nim godinama od 1975. do 1977. on je opadao približno za 8 posto prema svakoj prethodnoj godini. Dohodak po radniku u 1974. bio je za 46 posto veći prema dohotku iz prethodne godine, a u kasnijim kriznim godinama je uglavnom stagnirao. Veće smanjenje društvenog proizvoda u odnosu prema dohotku pokazuje da je reproduktivna sposobnost brodarstva znatno opala i da se dohodak zadržao na razini potrebnoj za podmirenje osobnih dohodaka radnika te zakonskih i ugovornih obaveza brodarstva.

No, djelovanje svjetske krize na brodarstvo pojedinih pomorskih zemalja zavisi o tome koliko značenje koja zemlja pridaje svojoj floti. A većina tih zemalja pridaje floti veliko značenje već i radi toga što je brodarstvo osnovni prijevoznik robe u svjetskim omjerima, a razvijeno brodarstvo osigurava zemlji nezavisnost u tim prijevozima; što razvijeno brodarstvo stalno razvija i vanjsku trgovinu te regulira trgovinsku bilancu zemlje; što ostvaruje

znatan devizni priliv, odnosno smanjuje devizni odliv, i što razvijeno brodarstvo daje i mnoge druge, teško mjerljive efekte na ekonomskom, kulturnom i vojnom području.

S gledišta proširenja vanjskotrgovinske razmjene, a naročito izvoza u prekomorske zemlje te suradnje s nesvrstanim i zemljama u razvoju, posebno valja izdvojiti linijsko brodarstvo koje u tome ima najveću ulogu. Osim što je produžena ruka naše privrede u svijet, ono je i važan činilac vojno-političke i ekonomske nezavisnosti naše zemlje. Ono je također i važna karika u sistemu naše općenarodne obrane i samozaštite.

SIV-a premiranje tih izvoza, kako znamo, nije izjednačeno, već je izvoz usluga slabije premiran. U sklopu tih rješenja treba poboljšati i paritet dinara prema dolaru, jer je on (prema tečaju 19,25) neadekvatan za trgovačku mornaricu i nerealan prema domaćim cijenama i sve većim društvenim obavezama. Treće, našu trgovačku mornaricu potrebno je veličinom i kvalitetom sinhrono razvijati, vodeći pritom računa o trendu koji vlada u međunarodnom pomorstvu i kojem je baza veličina i snaga vanjskotrgovinske razmjene zemlje. I četvrto, morsko brodarstvo mora imperativno uskladiti planove svoga razvoja, poduzeti odlučne korake za samoupravno poslovno povezivanje sa svim korisnicima prijevoznih usluga i gdje god je moguće ujediniti rad i sredstva, što se već djelomice i čini.

Stimulacije na devizni priliv u 1977. godini pomorsko brodarstvo je po svim osnovama ostvarilo samo sa 6,5 posto, pa je uključujući i te stimulacije kurs dolara bio osjetno niži od kursa dolara koji je realiziran u većem dijelu ostale privrede.

U prvom polugodištu 1978. godine stimulacija je ostvarena za svega oko 4,5 posto nasuprot stimulaciji u izvozu robe koja iznosi u prosjeku od 15 do 18 posto za isto vremensko razdoblje. Uprkos društvenom dogovoru o saobraćajnoj politici Jugoslavije, potpisanom na razini federacije još 22. IX 1977., a kojim se izjednačuje izvoz roba visokog stupnja s izvozom usluga, taj dogovor ni do danas nije primjenjen. Zar se onda trebamo čuditi negativnim rezultatima ove privredne grane?

Očito je da brodarstvo premalo koristimo kao instrument deviznog priliva, a činjenica je da brodarstvom u eksploataciju ostvaruje znatan neto devizni priliv, i to već od prvog dana njegovog korištenja.

Još je čudnija činjenica do pomorsko brodarstvo prema najnovijim propisima ne raspolaže devizama koja privrijedi. Devizni odliv reguliran je samo za troškove eksploatacije broda u stranim lukama, dok su uvoz opreme i »klase« brodova »vezani« sa trideset do četrdeset posto izvoza robe, a devize privredene od vozarina ne mogu se za to koristiti. Druge radne organizacije koje raspolažu s devizama ustupaju potrebne devize zainteresiranim organizacijama, pa tako i brodarstvu ali uz određenu financijsku nadoknadu koja se kreće od 10 do 15 posto. Primjera radi, Jugolinija je trebala uvesti neke dijelove ERC-a u visini 350.000 dolara,

ali iako je imala neto devizni priliv od 64 milijuna dolara, ona te dijelove nije mogla uvesti vlastitim sredstvima, već je potrebnu svotu morala posuditi od druge radne organizacije (»Exportdrva« Zagreb).

Neminovno je dakle da brodari i korisnici njihovih usluga, uz aktivnu i usmjeravajuću ulogu društveno-političkih zajednica, razmotre i objektivno ocijene stanje i položaj brodarstva i da odrede osnovne smjerove i morske puteve od osobita interesa za našu vanjsku trgovinu i cjelokupnu privredu. Na taj će se način otkloniti i dugogodišnje anomalije zbog premalog učešća jugoslavenskih brodara u prijevozima jugoslavenske robe, osobito nekih vrsta. Jer dok udio linijske flote u prijevozima domaće robe iznosi više od 50 posto i uglavnom je zadovoljavajući dotle prijevoze jugoslavenskih rasutih i tekućih tereta gotovo u cjelosti obavljaju strani brodovi, što je sa stanovništva nacionalne ekonomike nedopustivo, jer takav liberalan odnos u korištenju strane tonaže za prijevoze naše robe odnosi godišnje više od 200 milijuna dolara ili onoliko koliko naši brodari ostvare neto deviznog priliva.

Program izgradnje brodova za jugoslavensku trgovačku mornaricu ne ostvaruje se u skladu sa srednjoročnim planom za razdoblje od 1976. do 1980. godine. Razlozi za neizvršavanje plana su izrazito nepovoljne okolnosti za poslovanje na pomorskom tržištu, izrazito slaba reproduktivna moć brodara i zakašnjela rješenja za gradnju domaćih brodova u našim brodogradilištima.

O prvom razlogu, svjetskoj krizi, znamo i previše pa ga ovdje ne treba komentirati, ali ipak treba postaviti pitanje što nam je dalje činiti za razvoj trgovačke mornarice. U prvom redu treba konstatirati da je ona nedovoljno prisutna u našem privrednom sistemu i da je zbog toga otežan i njen razvoj. Drugo, otvaranje novih vodenih puteva (kanal Rajna — Maina — Dunav) i druge planove u vezi s Osimskim sporazumom treba povećati i s razvojem morskog brodarstva.

U vezi s drugim razlogom, reproduktivnom sposobnošću brodara, valja reći da je program razvoja naše flote za razdoblje 1976 — 1980, rađen u vrijeme vrlo povoljnih tržišnih prilika i da su pritom brodari planirali funkcionalnu amortizaciju od 8 do čak 12 posto. Međutim depresija tržišta, što intezivno traje već pune tri godine, primorala je brodate na primjenu minimalne stope amortizacije od 6 ili čak 4 posto, pa i na korekture investicionih programa. O trećem razlogu, sporaj realizaciji Piranskog sporazuma, piše se u nas i govori dosta, ali često netočno. Od predviđenih 62 broda nosivosti 643.724 tone, dosad je ugovoreno 14 brodova nosivosti 139.935 tona, a vode se pregovori za daljnjih pet jedinica nosivosti 163.000 tona. No, zacijelo je moglo biti ugovoreno više brodova da su dogovoreni stavovi i akcije nekih za realizaciju tog Sporazuma odlučujućih aktera (izvan brodarstva i brodogradnje) konkretno i sprovedeni u djelo. Ali, primjerice, dok je SR Hrvatska donijela određene mjere za realizaciju Piranskog sporazuma, dotle ostale republike u kojima djeluju radne organizacije brodarstva — takve mjere nisu donijele.

I sadašnji »zamrznuti« uvoz rabljenih brodova — uvjetovan narudžbama novogradnji kod kuće — negativno utječe na akumulativnu sposobnost brodarica i ostvarivanje Piranskog sporazuma. U stvari, onemogućava veći broj narudžaba domaćih brodova u domaćim brodogradilištima. Stoga bi sporazumno s brodograditeljima, brodarima trebalo omogućiti uvoz rabljenih brodova paralelno s narudžbama novogradnji kod kuće, što je petogodišnjim planom razvoja flote bilo i predviđeno.

I na kraju, dozvolite mi da citiram jednu misao druga Tita: «Naš važan zadatak je jačanje i umnožavanje trgovačke mornarice... Poslije jačanja naše obrambene snage — to je naš poseban cilj. Brodovi naše trgovačke mornarice plove već svim morima svijeta. Mi ćemo nastojati da što više brodova plovi svim stranama svijeta pod našom socijalističkom zastavom. Jer, zemlja koja ima toliki pomorski prostor kao naša, a nema trgovačke mornarice, ne bi bila sposobna za život».