

Nesporazumi oko pomorske jadranske orijentacije

Iz II izdanja knjige »Jadranska orijentacija« uz dozvolu pisca

U posljednje vrijeme opet se, na žalost, množe nesporazumi oko naše pomorske — jadranske orijentacije. U nekim kontaktima, ona se podvrgava kritici ili se, pak, afirmativno, deklarativno, prihvaćajući, svodi suštinski i pojmovno na nešto, što ona stvarno nije. Pri tome, iako osobno nespomenut, često se osjećam »prozvan«, jer se ta »krilatica« nekako povezuje s mojim imenom. Međutim, ja nisam izmislio »jadransku orijentaciju«, nju je izmislio sam život — naš geopolitički, ekonomsko-geografski položaj na ovoj vjetrometini — mostu između Zapada i Istoka. Taj naš položaj kroz našu mukotrpnu historiju bio je križ i privilegija. I dok smo križ nosili kroz trinaest stoljeća, tu prirodnom danu privilegiju koristili smo za sebe ne baš tako često, a i do danas je nismo iskoristili. Ta naša orijentacija prema moru — prema našem Jadranu doživljavala je trajno kroz povijest uspone i padove, ponekad zaborav a zatim prolazna »oduševljenja« za naš Jadran »za naše more«. Na žalost, ovi lucidni trenutci nisu bili na odgovarajući način, praktično, gospodarски iskorištavani.

Istina ovu orijentaciju nije lako argumentirano osporavati. Radovi naših znanstvenika, a i ekonomsko-planski službeni dokumenti, barataju s pojmovima o »valorizaciji našeg ekonomsko-geografskog položaja«, a to je bez sumnje naš položaj na moru, konkretno na Jadranskom moru. Ali i sam radnik i praktičar, nisam sklon zaoblaznjenju, »ezopovski jezik« upotrebljavali smo često u prijeratnoj revolucionarnoj »ilegalici« ili »poluilegalici«. Čemu da ga upotrebljavamo danas? Zar nemamo smjelosti da jasno istaknemo što je u takvom naslovu, okviru »valorizacija našeg geografsko-prometnog položaja« stvarni sadržaj — orijentacija našeg gospodarstva na more, na Jadran!

Nekako u prvih deset godina našeg poslijeratnog razvika, od 1945. pa sve do 1954. kada je više-manje sve ovisilo od »državnog« dirigiranja, u razdoblju koje označavamo kao period administrativnog razvoja socijalizma (periodi nisu odvojeni čvrstim demokracijskim linijama; 1950. god. udareni su temelji radničkog samoupravljanja, ali se uza sve to može reći da neki »administrativni« oblici u rukovođenju narodnim gospodarstvom traju i do danas) — to pitanje jadranske orijentacije nije se postavljalo u kvalitetno istom obliku kao danas. Državne strukture »krojile« su plan, utvrđivale politiku, davale ekonomske orijentire i stimulanse. Tada smo uspostavili ministarstvo pomorstva, brojne generalne direkcije, i to, operativno bliže odvijanju transportnog procesa na moru, kao organe ministarstva, trasirali smo ambiciozni razvojni program, program trgovačke mornarice u prvom petogodišnjem planu (1947 — 1951) sa 600.000 brt (ostvarili ga tek polovinom 1960. god.) i usmjerili se na snažan razvitak naše pomorske brodogradnje. Što sve to nismo ostvarili, posljedica je tadašnjih objektivnih okolnosti (ekonomska blokada, godine suše itd.) Pri tome, ne potcjenjujem ni subjektivne propuste i već tada izražena neshvaćanja i dileme.

Sigurno je da ne žalim za vremenom centralističkog dirigiranja ekonomije; ono je imalo svoje doba trajanja, možda i predugo, ali to nije tema ovog napisa. Riječ je samo o tome da s »prljavom vodom ne treba izbaciti i dijete«, a to se nama ponekad događalo.

Što god se upravljanje ekonomijom spušta više u bazu, što brojnije društvene strukture odlučuju o budućim smjernicama i pravcima razvoja, to više dolaze do izražaja protivurječni interesi pojedinih skupina, regiona itd. Prikriveni konflikti, dotada zatvoreni u uži krug rasprave, lome koplja, ide se na kompromise, odlažu rješenja. Nepotrebno je ta protivurječja zataškavati, ali na kraju bi ipak trebala pobijediti ekonomska logika i zakonitosti tržišno-planskog gospodarstva. No, nije uvijek tako: kočenja i nagađanja, lišena znanstvene objektivnosti, ne dovode do pravih rješenja.

U taj kontekst ja smještam i nesporazume oko naše pomorske gospodarske politike-jadranske orijentacije naše zemlje. Nije to jedini konflikt u našem društvu, pa ga stoga i ne dramatižiram, ali je po svojoj ekonomskoj težini takav, da je već skupo stajao i skupo će stajati cjelokupni razvoj narodnog gospodarstva SFR Jugoslavije.

Zaista dugo traju dileme oko definiranja pomorske politike naše zemlje, njenog pomorskog privrednog usmjerenja, kao jednog od osnovnih pravila razvoja, oko naše »jadranske orijentacije«. I u organima Saveza komunističara bilo je o tome riječi.

U Zagrebu je od 26. do 29. travnja 1965. održan V kongres Saveza komunista Hrvatske. Delegati iz pomorske privrede i neki drugi delegati (drugovi Jure Vukosović, Ivan Paša, Valdemar Roje, Stanko Kufčić, Mate Ujević i Vicko Krstulović) reljefno su tada s kongresne tribine podvukli značenje pomorske privrede i potrebu naše što jače pomorske orijentacije u interesu bržeg razvoja jugoslavenske privrede kao cjeline i njenog što djelotvornijeg uključivanja u međunarodnu podjelu rada.

Drug Mika Špiljak, tada predsjednik Izvršnog vijeća Sabora SR Hrvatske član Izvršnog komiteta CK SKJ, intervenirajući u diskusiji bio je rekao:

»Bilo bi pogrešno govoriti o nekakvoj jadranskoj orijentaciji. U nekim republikama govori se o **podunavskoj orijentaciji**, javila bi se vjerojatno i **posavska orijentacija**, **zanim lička, slavonska i druge**. U tom bi slučaju nestalo racionalne ekonomske politike, nestalo bi ekonomske integracije u interesu najracionalnijeg razvika. To, međutim, ne znači da Republika nije shvatila pitanja **vezana za takvu orijentaciju**. Uzmimo konkretno pitanje pomorstva i luka... Poznato je da je Hrvatska... izrađujući osnovne pravce svog razvika, među ostalim uzela u pomorsku privredu, turizam i aluminijsku industriju. **To je usvojeno i kao orijentacija**. U izvještaju za ovaj Kongres — da ne govorimo o ostalima — pomorstvo, brodogradnja i turizam uključeni su kao osnovni pravci koji su predočeni ovom Kongresu da to usvoji kao svoju politiku«.

Dakle, radilo se tada izgleda — jednom više-manje verbalnom nesporazumu, različitom prilaženju predmetu, kod čega su govornici — reklo bi se — imali na umu iste stvari. Izlaganje druga Marijana Cvetkovića, sekretara SKH i mjesto koje je u Kongresnoj rezoluciji tada dato pravcima privrednog razvika u Hrvatskoj potvrđuju ovu konstataciju. U Rezoluciji se, naime, navodi da u politici ekonomskog razvika SR Hrvatske treba odlučno ići na one privredne grane koje imaju određene prirodne i druge komparativne prednosti, a s kojima se ova Republika može najpovoljnije uključiti u jugoslavensku i međunarodnu podjelu rada. Još odlučnije treba — navodi se u Rezoluciji — razvijati privredne djelatnosti koje se osnivaju na prirodno-geografskim uvjetima, s velikim mogućnostima uključivanja u međunarodnu podjelu, posebno na području s konvertibilnim valutama. Ovo tim više što je šire i za nas povoljnije uključivanje u međunarodnu podjelu rada preduvjet za stabilniji perspektivan razvitak radnih organizacija i privrede u cjelini. **Pomorstvo u punom smislu ovog pojma, zatim turistička privreda i saobraćaj** tu dobivaju svoje posebno, vrlo istaknuto mjesto, a punom valorizacijom komparativnih prednosti i — naglašene zadatke. (Cit. prema časopisu »Pomorstvo« broj 4 — 5/65 str. 129 i 130).

I zaista, imajući u vidu značenje pomorske privrede (u užem smislu pomorske brodogradnje, pomorskog brodarstva, pomorskih luka i dr.) za razvoj SFR Jugoslavije i SR Hrvatske, u srednjoročnim planovima (do 1970. godine) razvoja brodarstvo i brodogradnja tretiraju se kao **bitni pravci razvoja SFRJ a za SR Hrvatsku i kao osnovni pravci razvoja**.

U Društvenom planu razvoja Jugoslavije od 1966/1970. stoji: »Prihodi od nerobnog izvoza u platnoj bilanci dobivaju sve veći značaj i pridonose njegovoj stabilnosti. Potrebno je intenzivirati razvoj **stranog turizma i pomorskog saobraćaja** i tranzitnog saobraćaja«. (glava VIII).

»Proširenje naše vanjsko-trgovinske razmjene, povećanje tranzita naše zemlje i prijevoza između stranih luka omogućit će bolje korištenje prednosti koje imamo u saobraćaju«. (gl. IV).

»Za znatan dio proizvodnje opreme, brodova i trajnih potrošnih dobara od metala, stvorit će se modernizacijom, integracijom i drugim oblicima međusobne suradnje uvjeti za **intenzivnije uključivanje u međunarodnu podjelu rada i zadovoljavanje domaćih potreba** uz primjenu suvremene tehnologije...« itd. (gl. IX).

»Težište u razvoju trgovačke mornarice bit će u **razvijanju pomorske flote**, koja će osim podmirenja potreba naše vanjsko-trgovinske razmjene i povećanja tranzita omogućiti da se poveća i neto devizni prihod od pomorskog saobraćaja« (gl. X — odj.: saobraćaj).

U Društvenom planu razvoja SRH od 1966/70 (gl. IV/4 str. 41 do 45, izd. N. N. 1966.) u osnovne pravce razvoja SRH ubrojena je na **prvom mjestu pomorska privreda, posebno prekomorski saobraćaj i brodogradnja** (s veoma širokim obrazloženjem i opisom ciljeva).

Rezolucija Sabora SR Hrvatske o smjernicama naše ekonomske politike do 1970. daje još naglašeniju podršku osnovnoj orijentaciji SR Hrvatske na razvoj međunarodnog pomorskog saobraćaja, brodogradnje, turizma i ostalih djelatnosti u pomorskoj privredi. U tom dokumentu je pomorska privreda definirana na cjelovit način i jasno podvučeno njeno značenje.

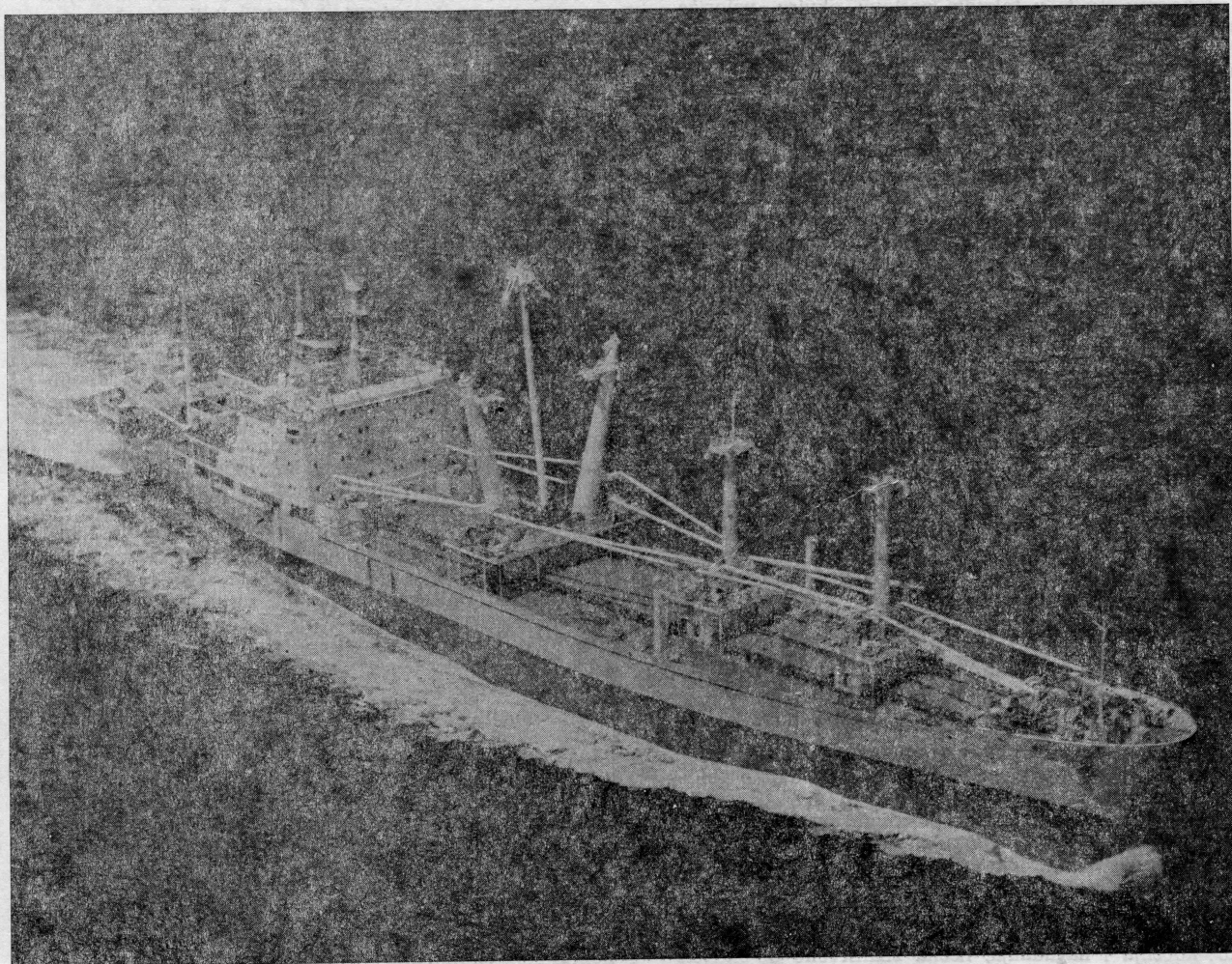
U svom izlaganju pred Saveznom skupštinom od 17. X 1968. godine drug Mika Špiljak, predsjednik SIV-a posebno se osvrnuo... »na velike mogućnosti za povećanje nerobnog prahoda«. On je rekao da »naš deficit u robnoj razmjeni pokrivamo suficitom u nerobnim prihodima i da sve okolnosti potvrđuju da u **toj sferi imamo značenje**

mogućnosti i prednosti, naročito u turizmu, pomorstvu, saobraćaju, računajući i ptt. Zato u idućem razdoblju **treba ubrzati izgradnju trgovačke flote**, proširivati turističke kapacitete i osposobljavati saobraćaj, ptt i luke za ostvarivanje većeg prometa i deviznih prihoda«. (Citirano prema »Vjesniku« od 18. X 1968.)

Iza svega ovoga činilo se da je uklonjena bit nespo razuma u shvaćanjima o neophodnosti u pravcu što većeg aktiviranja naše pomorske privrede. (Sporedno je da li se imaju određene rezerve prema terminima »pomorska orijentacija«, ili »jadranska orijentacija« da li oni na više ili manje adekvatan način izražavaju sadržaj, koji ne bi trebao biti sporan.)

Praktične mjere ekonomske politike trebale su slijediti više-manje jasno izražena načela i ciljeve, što — na žalost nije bio slučaj. Stoga je delegat pomorske privrede na IX kongresu SKJ ing. Stanko Kuftić smatrao neophodnim dati svoj prilog diskusijom radu kongresne Komisije za društveno-ekonomske privrede, da bi na taj način to postalo akciona obaveza za svakoga. On je nakon što je nizom podataka potkrijepio tvrdnju o značajnom učestovanju jugoslavenske brodogradnje u izvozu zemlje i o njezinoj sve većoj prisutnosti na svjetskom broderskom tržištu, govorio o propulzivnoj snazi ove grane, snazi koja za sobom vuče niz drugih proizvodnih sektora. Razvijajući tu svoju misao došao je, prirodno, do zaključka da se mjere ekonomske politike i sistemska rješenja trebaju u većoj mjeri približiti i koncentrirati na one najpropulzivnije pravce udara, koji u većoj mjeri vuku čitav jedan kompleks i omogućavaju njihov razvoj. On se posebno založio za dugoročnija rješenja, s obzirom na to da i sama brodogradnja posluje na duže rokove.

Kuftić je zatim istakao činjenicu, da je povećanje jugoslavenske flote, koja je doduše narasla za tri puta



od 1939. do 1969. god. nedovoljno u odnosu na porast svjetske tonaže, a potpuno u neskladu s povećanjem ostale naše industrije i saobraćaja, pa i međunarodne razmjene Jugoslavije morskim putem. Zaostajanje domaće flote ističe se i u činjenici što jugoslavenska brodogradilišta u iduće tri godine ne isporučuju domaćim brodarima niti jedan brod, dok ih za inozemstvo grade u vrijednosti od 411 milijuna dolara. On je zatim iznio podatke o daleko većem deviznom efektu u slučaju kad se brod gradi za domaće, u odnosu na inozemnog broдача (trostrukom, op. p.).

Nakon toga Komisija je **prihvatila amandman Kazimira Jelovice i preporučila da u konačni tekst kongresne rezolucije o socijalističkom razvoju Jugoslavije na osnovama samoupravljanja, uđe i istav da se položaj Jugoslavije kao pomorske zemlje bolje iskoristi**. Komisija za društveno-ekonomske odnose prihvatila je predloženi amandman. (Citirano prema »Novom listu« od 15. i 16. III 1969.).

Komisija Kongresa za samoupravni razvitak Jugoslavije, objedinjujući sve amandmane iz pet komisija, pod predsjedništvom druga Krste Crvenkovskog, člana Izvršnog biroa Predsjedništva SKJ, iza toga je ponovno razmatrala usvojene amandmane u cilju odluke o njihovom unošenju ili neunošenju u Rezoluciji »Socijalistički razvoj u Jugoslaviji na osnovama samoupravljanja i zadaci Saveza komunista«.

O tome »Borba« od 22. II 1969. izvještava:

»**Crvenkovski** čita amandman broj 49: Valorizaciju pomorskog položaja Jugoslavije treba dovesti do punog izražaja. U vezi s time treba dalje razvijati pomorsku orijentaciju zemlje kroz intenzivan razvoj svih grana pomorske privrede. (Amandman podnijela grupa delegata iz Rijeke.) Molim, komentar?«

Stane Kavčić: Nemam ništa protiv da se zapiše u rezoluciji, ali šta da radimo ako se netko javi s posebnim amandmanom o »**brodskom području**«...

Antun Bole: A drugi sa zahtjevom da se posebno tretiraju — »zračne banje?«

Zaključak: U kongresnoj rezoluciji ne mogu se ova-ko tretirati problemi razvitka.

Pitanje je ipak došlo na plenarnu sjednicu Kongresa, jer je ing. **Stanko Kufčić** primijetio da na Komisiji usvojenog amandmana o valorizaciji pomorskog položaja Jugoslavije nema u konačnom tekstu Rezolucije, pa je ponovno — **uz podršku delegata SR CG druga Ljumovića — predložio amandman** po kojem bi u prijedlogu rezolucije trebalo posebno istaći važnost položaja Jugoslavije i ekonomske politike koja će u većoj mjeri unapređivati razvoj pomorske privrede.

Krsto Crvenkovski iznio je mišljenje da bi naglašavanje važnosti pomorske privrede otvorio u tome da i druge grane privrede treba isto tako tretirati u rezoluciji. On smatra da **položaj pomorske privrede nije tako generalno pitanje da bi ušlo u ovu rezoluciju**. Drug Crvenkovski je također istakao da u Rezoluciji već ima dijelova koje sadrže elemente u tom smislu, npr. turizam i slično. Kongres je **prihvatio to obrazloženje i odbacio amandman**. (Cit. prema »Vjesniku«.)

Ipak delegati pomorske privrede na IX kongresu, suočeni s nerazumijevanjem većine kongresnih delegata, osjetili su kao ohrabrenje i potporu zaključne riječi druga Tita, koji je istakao: **Za mnoge od onih amandmana koji nisu prihvaćeni mogu da kažem da se neće zaboraviti ono što je u njima predloženo**, te da »njima treba da se pokloni odgovarajuća pažnja u životu, u praksi, u radu našeg Saveza.« (Završna riječ predsjednika Tita, Duveti kongres SKJ, str. 430.)

Znajući za pozitivan stav druga Tita prema pomorstvu, izražen u više njegovih izjava, posebno onih nakon njegovih poznatih »putovanja mira« (kada se oblikovala politika nesvrstanosti, koegzistencije, mira i slobodnog unutrašnjeg razvitka naroda bez izvanjskog mišanja), kojom prilikom je, tada **pred petnaest godina, istakao da je nama već potrebna trgovačka flota od najmanje 2.000.000 brt**, — naši pomorski delegati su osjetili da je drug Tito implicite rehabilitirao njihov amandman.

Dani koji su slijedili obilježeni su startom privredne reforme, promjenama u gospodarskom sustavu, intenziv-

nim radom na donošenju društvenih planova Federacije i republika, ustavnim amandmanima s ciljem dubokih strukturalnih promjena u našem društvu u pravcu jačanja samoupravljanja i ravnopravnosti naroda i republika.

Pisalo se veoma mnogo i svestrano o problemima pomorstva i pomorske privrede, održano je desetak simpozija, istraženi su brojni odnosi i utvrđene komparativne prednosti pomorske privrede. Održane su i konferencije samoupravljača pomorske privrede (pomorskog brodarstva, pomorskih luka i sl.) i Kongres samoupravljača u Sarajevu (1971). Na svim ovim značajnim skupovima pomorci i stručnjaci nastupili su sigurno i argumentirano i njihovi stavovi ni u čemu nisu ni službeno ni stručno opovrgnuti.

Tako u Saveznom društvenom planu 1971 — 1975. ne (Federacije i SR Hrvatske) uglavnom prihvatili sve koncepcije i kvantifikacije koje su im predložene iz pomorske privrede, ne postoje u gospodarskom sustavu određena konkretna rješenja koja bi planirane koncepcije i veličine sproveli u život.

U definiranju razvojnih ciljeva u slijedećem razdoblju spomenuti društveni planovi su više uopćeni kad je riječ o značenju pomorstva, neodređeni i nedorečeni, kao što sam naprijed rekao puni »ezopovog« jezika i više-smislenih fraza. U tom smislu, oni su daleko manje određeni od dokumenata plana i rezolucija o ekonomskoj politici u 1966 — 1970. god. Ne smatram, da se verbalističkom i deklaracijom mogu postići rješenja, ali odsutnost jasnog definiranja predstavlja nesumljivo i odsutnost politike: samo se tada, radi zadovoljenja svih, pristupa sveumirujućim općim frazama.

Tako u Saveznom društvenom planu 1971 — 1975. god. piše:

»Bolje će se koristiti geografski i drugi uvjeti za širi i uspješniji razvoj međunarodnog prometa i turističkog prometa, što će se omogućiti izgradnjom i opremanjem najvažnijih kopnenih i pretovarenih punktova... itd. ili »Osnovna struktura investicija (pored ostalog) je usmjerena na intenzifikaciju ekonomskih odnosa s inozemstvom i osposobljavanju za uspješnije nastupanje na tržištu«.

Zato se izbjegava određeno, odlučno i jasno naglasiti da su u tome **naš pomorski, jadranski put djelatnosti s time u vezi bitan čimbenik**.

Trebalo bi bar očekivati da će plan SR Hrvatske biti odlučniji u zacrtavanju pomorske politike i predlaganju odgovarajućih mjera. Na žalost, to nije u dovoljnoj mjeri. Susrećemo se ponovno s najopćenitijim definicijama: »Orijentacija na dalju valorizaciju prometno-geografskih prednosti u jugoslavenskim i međunarodnim okvirima, potreba praćenja općeg privrednog rasta i uklanjanje dosadašnjeg zaostajanja, opredjeljuje razvoj saobraćaja u pravcu modernizacije saobraćajnih sredstava... jačeg uključanja u međunarodnu podjelu rada, prvenstveno razvojem trgovačke mornarice (kako to osigurati? op. p.)« — itd.

Ili: »Osnovni ciljevi i zadaće u razvitku saobraćaja do 1975. godine proizlaze iz potrebe za potpunijom valorizacijom prometno-geografskog položaja Hrvatske« i sl.

Svakako točno, ali zašto tako stidljivo?! Nije naše pomorstvo nikakva tabu-tema, a pravac na more je naš vitalan pravac. Nije to pravac primorske Hrvatske, primorskog dijela Crne Gore i Slovenije, jer oni su već tamo, nego je to **životni ekonomski interes ove zemlje — SR Jugoslavije i njenih zbratimljenih naroda i republika**.

Ipak, i ovakva obzirna politika u odnosu na gospodarsko značenje mora i pomorstva, i nadalje — posebno u SR Hrvatskoj — izaziva sumnje i podozrenja. Tako, npr. Andrija Žabić, predsjednik Osnovne privredne komore Bjelovar, »govoreći (31. siječnja 1972.) o predstojećoj razvojnoj politici Hrvatske naglasio je da se ne smije naglašavati slavonska, podravska, a niti jadranska orijentacija, kako se ne bi dogodilo da se jedno područje razvija brže, a drugo sporije« (cit. po »Borbi«, utork 1. II 1972. str. 5). Eto, tako opet smo na samom početku nesporazuma oko shvaćanja ove nekim odiozne »jadranske orijentacije«. Zar ponovno dokazivati, da »jadranska orijentacija« nije orijentacija za razvijeni određene regije. Izvan svake je sumnje da bi 30 mil. uloženi, u

kupnju jednog suvremenog supertankera, daleko više pridonijela regionalnom razvitku Zadra ako bi se uložili u druge poduhvate, nego taj supertanker. Ali taj supertanker svojim deviznim prilivom (koji nije »zadarski«!), svojim drugim posrednim i neposrednim efektima pridonosi daleko više našoj društvenoj zajednici.

Na toj sjednici zastupnika i poslanika **biološko-podravске regije**, drug Čedo Grbić, potpredsjednik Sabora SR Hrvatske u odgovoru drugu Žabiću, »osvrćući se na jadransku orijentaciju Hrvatske je rekao da **nema ništa protiv jadranske orijentacije, ako se pod tom orijentacijom podrazumijeva razvoj turizma**. Jer prema njegovim riječima, turizam je šansa i za poljoprivredna područja ove regije. Međutim, ako se pod jadranskom orijentacijom pokušavaju proturiti određene lokalne orijentacije, onda sam protiv takve jadranske orijentacije, rekao je Grbić. (Cit. prema »Borbi« — kao naprijed.)

Ne, zaista ne, pod jadranskom orijentacijom se ne podrazumijeva razvoj turizma ili, bolje ne samo i **ne kao osnovno razvojni turizma!** I to pored činjenice, da se u 1971. god. 85% noćivanja stranih turista odnosi jadransko područje, i da je barem u istom omjeru i devizni priliv od tih turista, koji je od značenja za društvenu zajednicu u cjelini, a ove se godine računa s oko \$ 400 mil. Tu su i ostali posredni i neposredni efekti, pa i za najšire zalede kako je to istakao i drug Grbić. Ova »osumnjičena« orijentacija (»nešto se pod njom skriva« ili »želi proturiti«) nema što skrivati ili proturiti: ona nudi ovom društvu devizni priliv i ostale posredne i neposredne efekte od pomorskog prometa, od pomorske brodogradnje, koja podstrekava kompleksan izvoz svih industrijskih područja naše zemlje (kao što turizam posredan poljoprivredni izvoz i potrošnju), od tranzitnog prometa itd., itd. Sve to samo jednim manjim dijelom utječe na opći standard priobalnog pučanstva, jer se radi o daleko širim efektima izvan lokalnih okvira. Konačno, i industriji, baziranoj pretežno na preradi uvoznih sirovina, mjesto je na moru. To je ekonomska racionalnost, koju je vidio sav suvremeni svijet. To nisu lokalne ambicije. Naši primorci spremni su podrediti svoje uže lokalne ambicije općim mogućnostima i zakonitostima regionalnog gospodarskog razvoja (razvoj opće netipične lokaciono neuvjetovane industrije i sl.), pa čak ih se i u izvjesnom smislu i odredi. Više desetljećna depopulacija na otocima i u velikim dijelovima obalnog pojasa jasno svjedoči da nisu bili baš cenzurivni u »proturanju svojih lokalnih ambicija«.

Pomanjkanje sluha za rješavanje vitalnih pitanja pomorskog gospodarstva dovelo je u nas do određenih razočaranja, do uvjerenja da je »pomorska orijentacija« napuštena, pa čak i proskibirana. Vjerojatno je to dalo povoda drugu dr Dušanu Dragosavcu, zamjeniku sekretara Izvršnog komiteta CK SKH da na sjednici u Zagrebu od 22. lipnja 1972. god. Republičkog odbora Saveza rezervnih vojnih starješina Hrvatske, »odbije kritiku da se u Hrvatskoj navodno napušta jadranska orijentacija i orijentacija na razvoj turizma. Ne možemo se odreći prednosti koje nam pruža more, ali treba naglasiti da je i interes stanovništva na jadranskoj obali, da se cijela republika skladno razvija. Prema tome, nije stvar samo želje, nego i sposobnost da se osigura stabilan razvoj. Isto tako, treba reći da jesmo za razvoj turizma, ali trebamo zajednički otklanjati slabosti opet u interesu skladnog razvoja cjelokupne privrede«. (Cit. prema »Vjesniku« od petka 23. lipnja 1972. str. 4.)

Svakako treba pozdraviti izjavu druga Dragosavca **o odlučnosti SR Hrvatske da ostane na jadransko gospodarskoj orijentaciji (naše zemlje! op. p.) i na orijentaciji za razvoj turizma**. Da je ova izjava došla u pravi čas svjedoči i cijela zavrzlama oko preuzimanja garancija i traženja supsidijarnih garancija za izgradnju turističkog naselja »Babin Kuk« kod Dubrovnika, koji financira Međunarodna banka za obnovu i razvoj s \$ 20 mil. Ta banka je pokazala mnogo više sluha za ekonomsko značenje ovog objekta, nego mnogi naši pojedinci pa i društvena tijela.

Međutim, ima u ovoj izjavi nešto disonantnoga: promatranje pomorske orijentacije kao pretežnog »interesa stanovništva na jadranskoj obali« i svodenja ovog »in-

teresa« u funkciju »skladnog razvitka cijele republike«, a od takvog shvaćanja do shvaćanja jadranske orijentacije kao pitanja pretežno lokalnog, regionalnog gospodarskog razvitka nije dalek put. **Naprotiv, jadranska gospodarska orijentacija bitan je čimbenik za skladan gospodarski razvitak cijele Republike Hrvatske i šire — SFR Jugoslavije!**

Sve ovo navodi mi da na kraju postavim pitanje: Što je to zapravo pomorska privreda i valorizacija pomor.kog položaja Jugoslavije?

Je li to samo izlaz na jedan od mogućih vodenih putova, u pravcu jednog od tri sliva naših rijeka, i to u zatvoreni crnomorski bazen — **podunavska orijentacija?** Je li to regionalna dezagregacija poput **ličke, slavonske ili druge orijentacije** na partikularističko-regionalnim osnovama? Ili još nešto uže i specifičnije, naprosto neka ekonomika geografskog profila Jugoslavije — **morska privreda poput brdske privrede?** Ili je na kraju ipak jedan doista **sporedan detalj, mali detalj** kao što su u kontekstu ove naše ionako složene čitave ekonomske društvene problematike, npr., »zračne banje«.

Zato ću na ovom mjestu posegnuti za nekoliko citata, koji govore o pomorskoj politici i pomorstvu, kako ih definira naše značajno i jedinstveno u svijetu leksikografsko djelo »**POMORSKA ENCIKLOPEDIJA**«:

»**Pomorska politika**, mjere koje poduzimaju pojedine države radi unapređenja pomorstva, tj. trgovačke mornarice, brodogradnje i pomorskog prometa. Pomorska politika obuhvaća i izgradnju i održavanje pomorskih luka, te osnivanje, proširivanje i eksploataciju saobraćajnih mreža između tih luka i u unutrašnjosti zemlje radi boljeg povezivanja sa zaledem. (Dakle, to je faktor ekonomske integracije na opće jugoslavenskoj osnovi, a ne de-integraciji. op. p.)

U širem smislu pomorske politike obuhvaća i mjere zaštite i socijalne politike pomoraca, podizanje i održavanje signalnih uređaja na obalama, pitanje registra brodova i pomorsku statistiku. Na kraju u domenu pomorske politike ide i pomorska nastava i uzdizanje kadrova.

Pomorsku politiku pojedinih zemalja usmjeravaju državni organi, koji usklađuju potrebe i interese pomorstva u najširem smislu s ostalim privrednim granama, odnosno s općom privrednom politikom svoje zemlje«. (Pomorska enciklopedija, Sv. 6, str. 217, izd. Leksikografski zavod SFRJ, Zagreb 1960.)

Očito je da takvu pomorsku politiku do danas nismo izgradili!

»**Pomorstvo**, sve vrste djelatnosti i vještina na moru ili u vezi s morem... Pomorstvo se sastoji u iskorištavanju mora kao plovnog puta — moreplovstvo i brodarstvo), eksploataciju morskih bogatstava (ribarstvo i druge vrste eksploatacije organskih i neorganskih bogatstava mora), u eksploataciji luka, brodogradnji, pomorskoj privredi, pomorskom sportu itd. Pojam pomorstvo obuhvaća osobe i sredstva koja služe tim djelatnostima i nauku koja se njima bavi«. (P. E., sv. 6, str. 288.)

Postoji i pomorsko pravo (međunarodno i nacionalno), pomorsko osiguranje, pomorsko sudstvo...

U lokacionom rasporedu određenih investicionih objekata, posebno onih koji koriste sirovine ili reproduktivni materijal za uvoz ili čiji proizvodi pretežno služe izvozu, morske obale i luke imaju određenu, ne malu ulogu. **I to je jedan od bitnih elemenata valorizacije primorskog položaja jedne zemlje.**

Pomorstvo i platna bilanca. U jednom dijelu pomorskih država, naročito u Velikoj Britaniji i skandinavskim državama, osobito u Norveškoj, prihvodi su trgovačke mornarice osnovna pozicija izravnjanja platne bilance. Zbog važnosti prihoda od vozarine u stranim devizama mnoge države podupiru trgovačku mornaricu i brodogradnju radi daljnjeg razvitka i daleko izvan potrebe vlastitog prometa.

Pomorski promet. ...Države koje imaju i suhozemne granice, ako vode **aktivnu pomorsku politiku**, pored izgradnje luka i organizacije linijske službe s inozemstvom, moraju obraditi naročitu pažnju i izgradnji saobraćajne mreže između svojih luka i unutrašnjosti, kako bi bar najveći dio unutrašnjeg prometa navrnule na svoje luke.

Ponekad se daju i tarifne povlastice, kako bi promet preko vlastitih luka bio rentabilniji, nego preko stranih luka.

Mnoge države u sve većoj mjeri daju naročite povlastice, kako bi u svoje luke privukli i tranzitni promet drugih država. Povlastice su u tom pogledu ponekad pozamašne, jer tranzitni promet povećava promet vlastitih luka i prijevoza vlastitim brodovima, a to pogoduje održavanju bolje linijske službe. **Tranzitni promet** može biti znatan izvor deviza, pa **pomorska politika** mnogih država sistematski nastoji da pojača lučki promet inozemnom robom.

»**Pomorstvo i turizam.** Turizam za mnoge države postaje značajan privredni faktor, naročito u priljevu deviza. Neke države postižu ravnotežu platne bilance prihodima turizma. Pored propagande za nacionalni turizam, naročito u inozemstvu, vrše se i znatne investicije, ne samo u podizanju hotela nego i u saobraćaju.

Pri izgradnji trgovačke mornarice sve se više pazi i na potrebe turizma. Grade se veći, brži i udobniji brodovi i za kraće relacije, a grade se i brodovi za kružna putovanja. Država nastoji da se pomorska služba između domaćih luka i luka u inozemstvu dovede u sklad s interesima turizma, pa to i pomaže svojim novčanim doprinosima...« (P. E., sv. 6, str. 233.)

More je i cijelom svojom dužinom i državna granica, a i teritorijalno važno područje vršenja državnog suvereniteta.

»**Pomorstvo i narodna obrana.**« Trgovačka mornarica i brodogradnja važan su faktor privrednog potencijala zemlje u slučaju rata (a i u suvremenim uvjetima ekonomskih blokada i hladnih ratova! — Op. p.). Oni se moraju spremati za rat već u mirno doba, a zajednica im mora pomoći da se osposobe za ratne napore pa i za znatne žrtve.

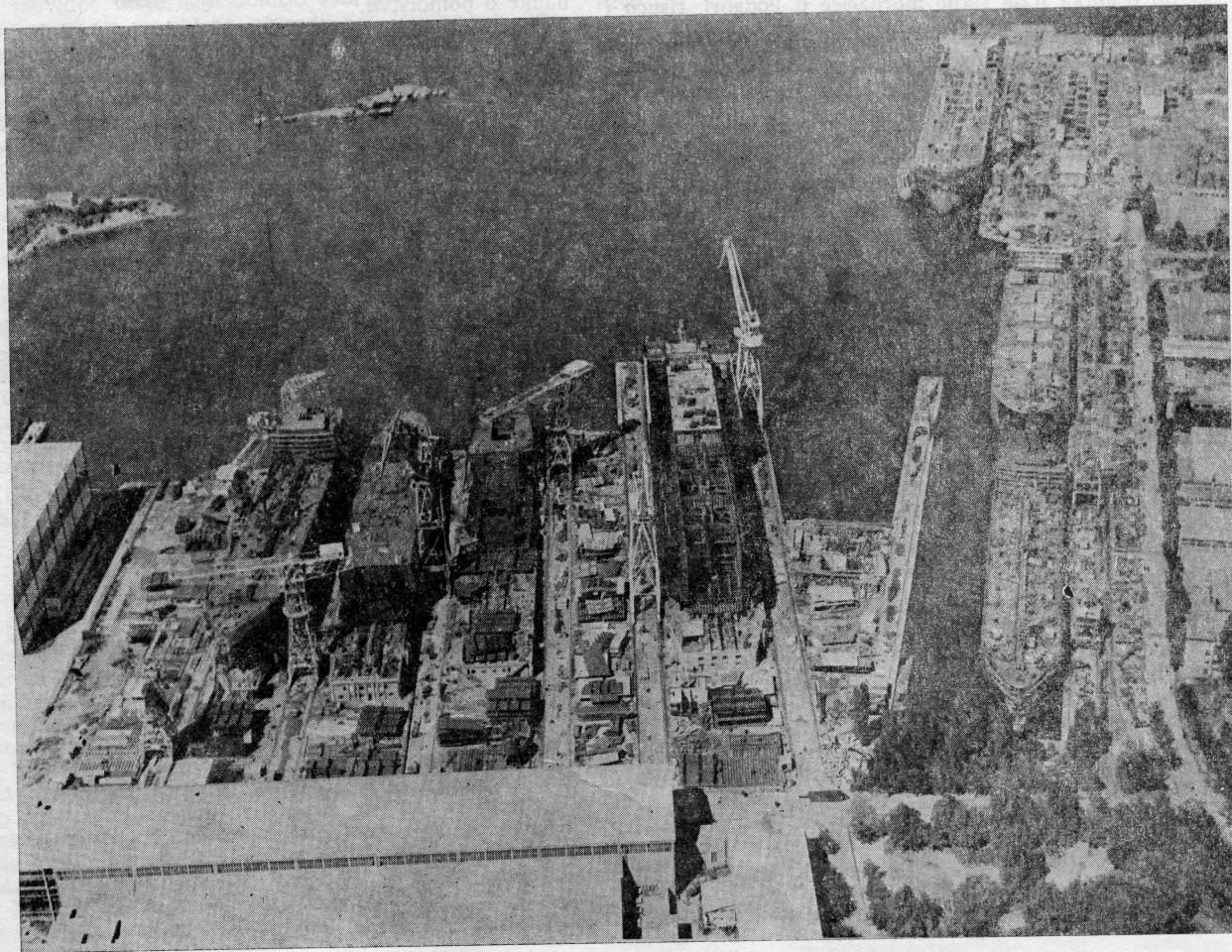
Već se pri gradnji trgovačkih brodova mora predvidjeti njihova eventualna uloga u ratu. Jedan se dio brodova pretvara u pomoćne brodove ratne mornarice za prijevoz trupa i materijala za sanitetske potrebe... Napokon, trgovačka je mornarica redovito najbolja rezerva za izobrazbu kadrova ratne mornarice.« (P. E., sv. 6, str. 233.)

Mislim, da su u pomorstvu anticipirane i najzahvalnije područje primjene naše suvremene koncepcije o općenarodnoj obrani.

Htjeli mi to ili ne htjeli: za ovo naše jadransko more vezani smo sudsinski i gospodarski, i to ne samo onaj nepuni milijun ljudi koji živi neposredno uz more, već cijela ova slobodna, socijalistička i samoupravna Jugoslavija, preko 20 milijuna njenih slobodnih građana, koji će razumno koristeći ta širom otvorena vrata u svijet jedino tako moći osigurati svoju bolju budućnost i ravnopravan gospodarski i politički položaj u svjetskoj zajednici naroda.

Mislim da je najbolja evokacija o tome što znači i što je značilo mora za nas kroz povijest i danas sadržana u nepotpisanom predgovoru prvoj knjizi Pomorske enciklopedije. (Sudeći po stilu, dubini misli i jačini izražaja pretpostavljam da je autor tog sažetog, najbilantnijeg teksta u našoj pomorskoj povijesti naš veliki književnik **Miroslav Krleža**):

»Rana i melem vjekovima, more bilo nam je najsretnijom inspiracijom i zlokobnom prijetnjom podjednako. Na čelo Slovanstva, na jadranske tople zatone izbili smo u davni snagom vihora, i tu smo u krvi i patnjama ustajali do dana današnjeg. Od mletačkih riva i zadarskih zvonika do hvarskih i bokeljskih hridina, tu nam se oblikovala duhovna i narodna svijest; gladujući i krvareći pod zidinama primorskih tvrđava, na kojima je vijao tuđinski barjak, tu smo uz pljusak mreža i lelek gusala u



opancima kamenim plokatama lutali, barbune, pjetlice i pršut poklanjajući za gospodske laži i dragulje.

Pod zelenim sjenkama maslina bugarila je naša pjesma na jadranskoj mjeseci, a u škuroj svjetlosti uljanice pod ubogim krovom, tu je, u historijskom nevremenu, kad nam je jezik bio žigosan kao barbarski, nicalo naše narodno pismo za znamen samonikle svijesti. Uz zvek motike, kršu otimajući grozdne vinograde, mi smo tesali prve jarbole i krimila, od gruba mramora dizali naše prve zvonike i nadgrobne spomenike, stranom ukusu i pravilima ljepote uprkos. Od porata istarskih i kvarnerskih do Duklje i Zete na ovom su se moru u grmljavini teških bitaka, u dimu požara, radale naše narodne srpske i hrvatske države i crkve, u rasponu tragičnih i krvavih stoljeća obiljuvajući gordu i ustrajnu volju za vlastitom slobodom i nezavisnošću.

Korablje naše preživjele su brodolome slavom ovenčanih flota i dok je pod sinjim ogledalom jadranske vode potonulo bezbroj tuđinskih galija, naši se slobodni suvereni barjaci danas pobjedonosno viju morima čitavo-ga svijeta.

Pod hridinama od Učke i Velebita do Biokova i Lovčena, od Jasona i Medeje do Normana, Bizantije i Sere-nissime blista staklenoplavo groblje naroda, civilizacija i legenda, a mi, ne hoteci ni trenutka da se poklonimo ni Istoku ni Zapadu, ostali smo na braniku civilizacije do danas vjerni zavjetu svojih praotaca, da tuđe nećemo, a svoje ne damo.

Pokoljenja pomoraca senjskih i neretvanskih bdjela su na konopima i lantinama u grdnim olujama od Bis-kaje do Australije i Ognjene Zemlje po svim morima, a smionost, kojom su se tanke ljsuske bracara oduprle čeljustima gvozdених neprijateljskih grdosija u posljednjem svjetskom ratu, samo potvrđuju našu herojsku pomorsku tradiciju. Od pogibije dužda Kandijana pod Makarskom, pa do osnutka naše ratne mornarice u Podgori, tisuću i više godina kasnije, zatvara se krug naše pomorske historije u gvozdenom obruču logike, da se istočna jadranska obala nikada nije dala podjarmiti ni od koga.

Trista tisuća udovica otkako je vjekovima bezbroj jedara za slobodne splavi i drijeva Republike i uskočkih i bokeljskih galija, te od galioteske tuge za lipim turnjem omišaljskim, pa preko romantične kantate o Morju ad-rijanskom u drugoj polovini prošloga stoljeća, pokoljenja su svojim maštanjem dočaravali slobodu jadransku himni-

čki zanosno, kao što je pjesmu o slobodi intonirao pjesnik Dubravke.

Sloboda jadranska danas je u našim rukama i nema snage koja bi nas mogla slomiti da je ne ostvarimo, kako mislimo da odgovara suvremenim socijalističkim po-stulatima.

More je urezano u svijest našeg primorskog čovjeka kao živa predaja i suvremena stvarnost: od stoljetnog hrvanja s Mlecima i krvavog obračuna s protivnikom u drugom svjetskom ratu naš se pomorac borio da očuva narodni karakter Jadrana. U miru i u ratu davao je po-morske stručnjake i Španjolskoj, i Turskoj, i Austriji, i Rusiji, i Urugvaju i Argentini. Kad su nam prilike bile i najmanje sklone, razvijali smo i trgovačku mornaricu, koja je pod zastavom Dubrovačke republike pronosila slavu našeg pomorstva po Sredozemlju i oceanima.

Nasuprot snažnoj pomorskoj prošlosti, naša pomor-ska nauka nije na žalost išla uporedo s našom tradicijom i potrebama u sadašnjosti i budućnosti. Historiografija nam nije dala ni jedno zaokruženo djelo, u kome bi naša pomorska prošlost bila prikazana objektivno i u cjelosti. Ovu činjenicu opravdava položaj našeg primorja od propasti narodnih država do ujedinjenja jugoslavenskih na-roda: gotovo cijelo naše primorje bilo je pod tuđinskom vlašću, pa su naši pomorci dali svoje znanje i vještinu u službu tuđinca, i tako su historičari cvat pomorstva na istočnim obalama Jadrana pripisivali strancima, a u stvari sve što je u pomorstvu stvoreno od Trsta do albanskih granica, učinili su, uglavnom, naši ljudi. Ni na području teoretskih pomorskih disciplina nismo bili mnogo sretniji; osamljeni slučajevi uspješnih radova na tom području i u relativno davnim vremenima dokazuju, da bismo dali više (nego što smo dali) da su nam prilike bile povolj-nije.

Ujedinjenjem i stvaranjem socijalističke Jugoslavije, koja je narodnooslobodilačkom borbom pod Titovim bar-jacima vratila gotovo sve svoje obale, stvoreni su svi preduvjeti za procvat našeg pomorstva i za unapređenje nauke o pomorstvu.

Pomorska enciklopedija pokrenula je da taj proces ubrza, da po mogućnosti što cjelovitije nadoknadi propu-ste prošlosti i da tako unaprijedi našu pomorsku praksu i teoriju, a time u isti mah razvije što jaču svijest o sud-binskoj povezanosti Jugoslavije i jugoslavenskih naroda s morem«. (Iz predgovora »Pomorskoj enciklopediji« — svez 1, izd. i naknada Leksikografskog zavoda SFRJ, Za-greb MCMLVI, str. I — II)

VICKO KRSTULOVIC
Član Savjeta federacije
Beograd

