

Bibliografija

U izdanju riječkog međunarodnog špediterskog poduzeća »Transjug«, dva naša poznata pomorska stručnjaka, Viktor Cerić, savjetnik, i prof. dr. Ante Turina, redovni profesor Ekonomskog fakulteta na Rijeci, pisci su najnovije knjige »Pomorska privreda«. Predgovor je napisao akademik prof. dr. Vladislav Brajković, a urednik je dipl. ek. Milan Jurjević. Sadržaj knjige je podijeljen na četiri poglavlja koja pored uvodnog dijela obuhvaća najprije morske luke, pa morsko brodarstvo i na kraju pomorsku

brodogradnju. Na kraju pored stvarnog kazala navedena je i upotrebljena literatura. Knjiga obuhvaća 163 stranice.

U samom predgovoru naglašava se da je pomorska privreda složena i mnogostruka djelatnost. Njene komponente su mnogobrojne i imaju različit privredni značaj. Dok brodarstvo i luke imaju prometni karakter dotle brodogradnja ima industrijski, a prema sadašnjoj klasifikaciji ribarstvo ima poljoprivredni karakter. Ali usprkos toj heterogenosti sve komponente pomorske privrede spaja njihova zajednička veza s morem i pomorstvom. Značenje

uloge pomorskih prijevoza u gospodarskom razvitku svijeta proizlazi iz ogromnog uvećanja razmjene dobara morem, koja raste brže nego nacionalni bruto-proizvod. Naša zemlja i po svom položaju, po pomorcima i organizaciji te ugledu ima veoma povoljne elemente za razvoj pomorstva. Važna je činjenica da brodarstvo postaje sve više aktivni, a ne pasivni instrument nacionalne privrede, posebno kad se radi o razvoju industrije u obalnom području.

Mi još nismo iskoristili sve ove povoljne i dostupne uvjete, a još nema ni određenih ni jasnih postavaka svoje pomorske politike. Često se i u dnevnoj praksi, a nerijetko i u znanstvenim krugovima sam izraz »pomorstvo« pogrešno upotrebljava. »Pomorstvo« je sveobuhvatan izraz za sve privredne i neprivredne djelatnosti i vještine i društvenih odnosa na moru ili u vezi s morem. Prema tome izraz »pomorska privreda« predstavlja samo jednu, istina vrlo važnu i ključnu manifestaciju pomorstva, čiji pojam je podređen pojmu »pomorstva«. Posebno su se pisci ove korisne knjige zadržali na pitanju ekonomskog zaleđa luka te navode da je pojam zaleđa tvorevina novog doba jer do razvoja prometnih sredstava, parnog stroja na brodu, željeznica, cestovnih i zračnih prometala, svaka luka je imala svoj djelokrug rada i nije zadirala u interese drugih luka. Dovoljno je spomenuti da je veoma značajna i glavna kvarnerska luka Senj izgubila svoj primat na račun Rijeke, koja se čak — poput neke podružnice — tada nazivala i Senjska Rijeka, u onom času kada je u drugoj polovini 19. stoljeća dobila željezničku vezu s unutrašnjošću. Prema tome robni promet skreće pravcem najnižih transportnih troškova te postaje nedvojbeno da je pojedina luka stoji u potpunoj ovisnosti o kontinentalnim i pomorskim transportnim mogućnostima. Konkurentna snaga pojedinih luka ovisi o produktu pogodnosti koje proizlaze iz spremnosti sudionika u cjelokupnom prijevozu iz unutrašnjosti zemlje do mora i preko mora da pridonesu u zajednički pothvat. S tim u vezi određene su i granice zaleđa pojedine luke, koje se sužuju i šire prema veličini interesa što ga imaju svi sudionici u lučkom prometu. Pojam zemljopisnog zaleđa izgubio je značenje područja na kojem neka luka (ili luke) imaju apsolutnu prevlast ili čak monopol nad prometom. Zemljopisna udaljenost prema tome ne mora biti više jedini i odlučni faktor u određivanju smjera prometa. Mnogo je važniji pri donošenju odluke ekonomski faktor u kojem udaljenost predstavlja samo jednu komponentu koja u određenim slučajevima može imati sporedni utjecaj. U svakom slučaju ekonomsko zaleđe nikad nije stalno ni sigurno te crtanje i obilježavanje većih ili manjih gravitacionih područja nekih luka ne bi odgovaralo stvarnosti.

Knjiga nesumnjivo predstavlja znatni doprinos unapređenju naše pomorske i znanstvene misli i prakse te se očekuje da bi praćenjem i primjenom te analizom nekih iznešenih postavki mogli dobiti i bolje rezultate koji su do sada izostali. Iznešene postavke mogu da budu temelj u kreiranju naše pomorske privredne politike, a koju do sada nemamo, posebno ne kad se radi o uzajamnoj sprezi brodarstvo — brodogradnja.

FRANCESCO PAOLO SGARRO

»JUGOSLAVIA — ECONOMIA E MARINA MERCANTILE«

U izdanju poznate milanske izdavačke kuće A. Giuffrè izašla je nedavno iz tiska knjiga »Jugoslavija — ekonomija i trgovačka mornarica iz pera dr F. P. Sgarro, višeg funkcionera talijanskog Ministarstva trgovačke mornarice, inače veoma plodnog pisca, posebno iz oblasti ekonomike luka. Knjiga obuhvaća 223 stranice. Pisac u svom predgovoru objavljenom i na talijanskom i na našem jeziku, navodi da je uvjeren u važnu ulogu koju ima trgovačka mornarica u ekonomskom razvoju Jugoslavije te je svoju studiju radio uporednim istraživanjem i to analitičko i povijesno, pomoću kojeg je mogao rekonstruirati sam proces razvoja. Na tom radu nastojao je da utvrdi odnose između pomorske djelatnosti, karakteristika tržišta, razmjerni morskim putem, konkurenciji te onim dopunskim odnosima koji se pojavljuju u nekim sektorima proizvodnje i usluga, bilo to u Jugoslaviji ili u Italiji. Nadalje je pisac nastojao da utvrdi ambijentalne

faktore, sistem samoupravljanja te jugoslavensku ekonomsku politiku i njihov odraz na pomorsku djelatnost.

Knjiga je podijeljena u deset poglavlja koji obuhvaćaju već standardizirana pitanja, počevši od geopolitičkog položaja do osnovne ekonomske komponente, pomorstvo do drugog i poslije drugog svjetskog rata sve do danas, morske luke, unutrašnji plovní putovi s posebnim osvrtom na spoj Dunav — Jadran, jadranski ribolov, brodogradnja, ekonomska, a posebno pomorsko-ekonomska politika te na kraju razmatra i pitanje proširenja i talijansko-jugoslavenske suradnje na području brodarstva i lukama. Pisac se ispričava da nije raspolagao s dovoljno podataka, a posebno s dovoljno znanstvenih rasprava iz ove specifične oblasti. I zaista kada se vidi popis upotrebljene literature (str. 221) točnije popis pisaca, tada se opaža da su izostavljeni značajni radovi kod nas objavljeni a odnose se na pomorskoekonomsku problematiku. Zato se na nekoliko mjesta u knjizi opaža da je pisac ostao nedorečen ili nepotpun, pa se ne bi mogli složiti s nekim interpretacijama nekih pojava ili mjera (na primjer zaštita i subvencija). Kod nas je ova literatura dosta obimna te se pisac mogao konzultirati pri radu, tim više što je ovo jedno od prvih radova koji su u Italiji u ovom poslijeratnom razdoblju objavljeni a odnosi se isključivo na pitanje naše pomorsko-ekonomske politike. Znajući da pisac osobno gaji posebne simpatije prema našoj zemlji kao socijalističkoj, ovaj se propust može više pripisati objektivnim, a ne subjektivnim razlozima.

DVADESETPETA OBLJETNICA JUGOLINIJE IZ RIJEKE

U nizu brojnih prigodnih edicija pojavljuje se i ova spomenica riječkog brodarkog poduzeća »Jugolinija« iz Rijeke povodom 25. obljetnice početka rada.

Ostavljajući po strani bogatu likovnu opremu što spada u domenu likovnih stručnjaka, nas je zainteresiralo dokumentarni dio (tekst dr Ive Kisić) i to iz dva razloga. Prvi je taj da svi podaci su prezentirani jednostavnim i preglednim jezikom i stilom. Na taj način je omogućeno da se veoma lako sagleda značaj jednog brodarka. S druge strane ovi nam podaci omogućuju da se vidi što znači pomorsko brodarstvo bilo da je promatrana poduzeće izolirano, kao jedinica za sebe odnosno da se isto promatra u sklopu i u uporedbi s ostalim gospodarskim djelatnostima, posebno onih u našoj vanjskotrgovinskoj razmjeni. Tako samo u zadnjem deceniju (1960/71) ovaj je brodark preveo ukupno 1,711.280 tona tereta od koje količine 251.236 tona otpada na izvoz, 415.930 na uvoz, 185.003 na tranzit, a 859.111 tona na prijevoz između stranih luka. U ovom 25-godišnjem razdoblju ostvaren je netto devizni priliv u iznosu od preko 413 milijuna dolara. Dok je 1960. ostvaren društveni proizvod po zaposlenom radniku u iznosu od oko 21 tisuću dinara, dotle 1971. iznos se povećao za preko 6,7 puta i iznosio je 140.178 dinara. Ovi i ostali podaci uvjerljivo nam ukazuju da ovo brodarko poduzeće uprkos raznim neminovnim kolebanjima svjetskog tržišta ili raznim sistemskim promjenama koji su često veoma negativno utjecali, ipak u cijelom ovom razdoblju nikad se nisu pojavili gubici, a i nelikvidnost nije bila prisutna. Znalo se od samog početka vrlo uspješno uključiti i poslovati na međunarodnom tržištu, što nije baš slučaj kod dosta velikog broja poduzeća ostalih grana privrede. Iznosi se primjer Jugolinije, a mogli bi se tako navesti i primjeri iz ostalih naših brodarkih poduzeća. Kada bi se na ovakav način prezentiralo poslovanje cjelokupnog našeg brodarkstva, možda bi se napokon uvidjelo što brodarstvo za ekonomiju jedne zemlje znači. Realni pokazatelji, posebno kad se uporede s onim ostalih privrednih djelatnosti sigurno bi utjecali da se napokon definira naša pomorska politika. Jer brodarstvo nije samo jedna od prometnih grana, kako se općenito tretira i klasificira. To je samo tehnološki aspekt. Brodarstvo je važna i neophodna poluga ne samo u ekonomskom već i u društvenom razvoju jedne zemlje. I zato ova edicija Jugolinije mogla bi na prvi, površnji pogled predstavljati dobro aranžiranu slikovnicu. Međutim ona u stvari nije, jer nam svojom dokumentacijom ukazuje na plodni i konstruktivni napor jednog pomorsko-brodarkog kolektiva.

Dr OLIVER FIO