

## Atlantska plovidba u jubilarnoj godini naše mornarice

Ove godine slavimo 30-tu obljetnicu osnivanja naše Ratne mornarice. To je uspomena na 1942. godinu, kada je u Podgori podno slobodarskog Biokova, po prvi put na malim i drvenim plovnim objektima, jedino čime se tada raspolagalo, podignuta naša borbena zastava sa petkrakom, simbolom nove socijalističke Jugoslavije. Sloboda koja se tada radala kroz višegodišnju borbu i krv, kroz nevidene patnje i muke, potvrdila je da smo tu na našim obalama Jadrana i da nas nitko i nikada neće oterati niti podjarmiti.

Ovoj proslavi, skupa sa svim našim pomorcima i brodarskim kolektivima uzduž jadranske obale, pridružuje se i »Atlantska plovidba«, koja navršava u ovoj godini 17 godina svog postojanja. Pridružuje se pomorski Dubrovnik i čitava njegova regija. Dubrovnik je odrastao na moru i sve ono što je kroz hiljadugodišnju povijest stekao i dostigao na svim poljima ljudske djelatnosti u svom razvitku i napretku, ima zahvaliti samo moru i pomorstvu. S toga je i njegova radost tim veća i razumljivija. Dubrovačko pomorstvo kroz stoljeća svog postojanja doživljava razne uspone i padove, nekad je slabije, nekad opet jače, ali kontinuirano postoji težnja za sve jačim i boljim korištenjem mora i plovidbe po moru.

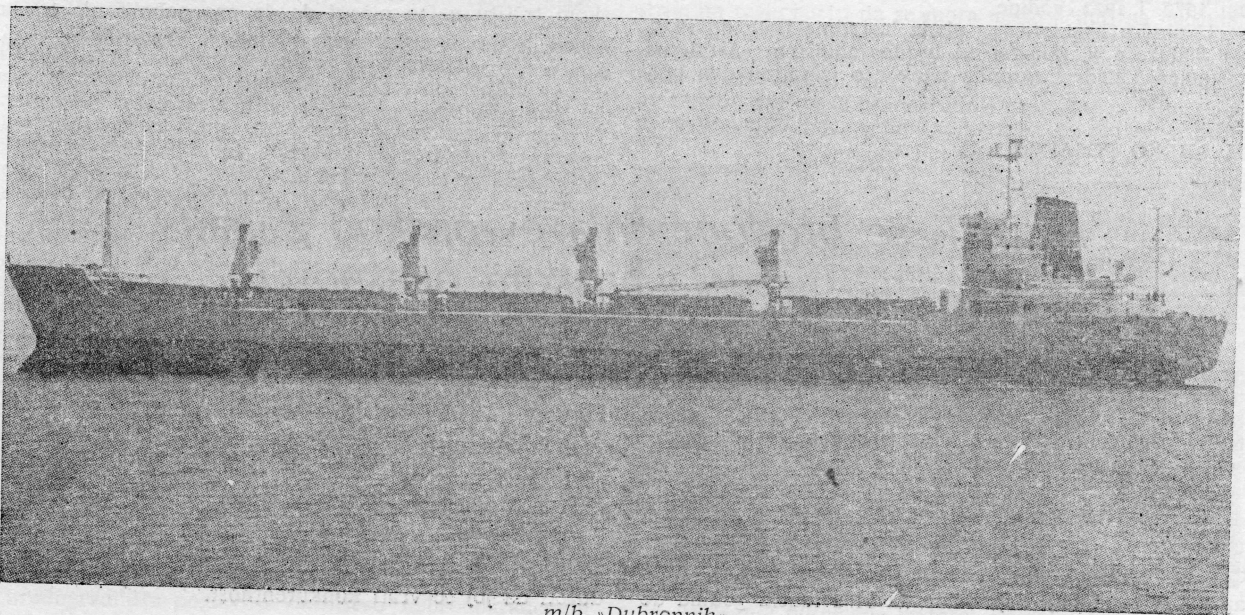
U drugom svjetskom ratu u kojem je skoro cjelokupna naša trgovačka mornarica učestvovala na strani saveznika, bilo je izgubljeno i potopljeno 2/3 naše flote. Ostatak od 1/3 koji se vratio u Domovinu neminovno je trebao biti koncentrisan na jednom mjestu i dirigovan sa jednog mjesta u cilju doprinosa flote u poslovima obnove naše zemlje. Tako Dubrovnik u periodu od 1946. do 1955. ostaje bez brodarskog poduzeća iako veliki broj dubrovačkih pomoraca i dalje plovi na brodovima »Jugoslavenske linijske plovidbe« — Rijeka, u kojoj su bili koncentrisani svi brodovi duge plovidbe. Godine 1955. kad već nije bilo nužno da čitava flota bude koncentrisana na jednom mjestu i u jednom poduzeću, izvršena je decentralizacija flote i osnovno uzduž naše obale pet brodarskih poduzeća, među kojima i »Atlantska plovidba« — Dubrovnik.

Kroz protekli period od 17 godina »Atlantska plovidba« svoj početni plovi sastav od sedam jedinica sa 35.038 BRT i 58.447 DWT, prosječne starosti 35 godina, male brzine sve na parni pogon i ugljen, tehnički komercijalno zastarjele, modernizira i povećava, tako da danas posjeduje 22 plovne jedinice sa 186.503 BRT i 281.944

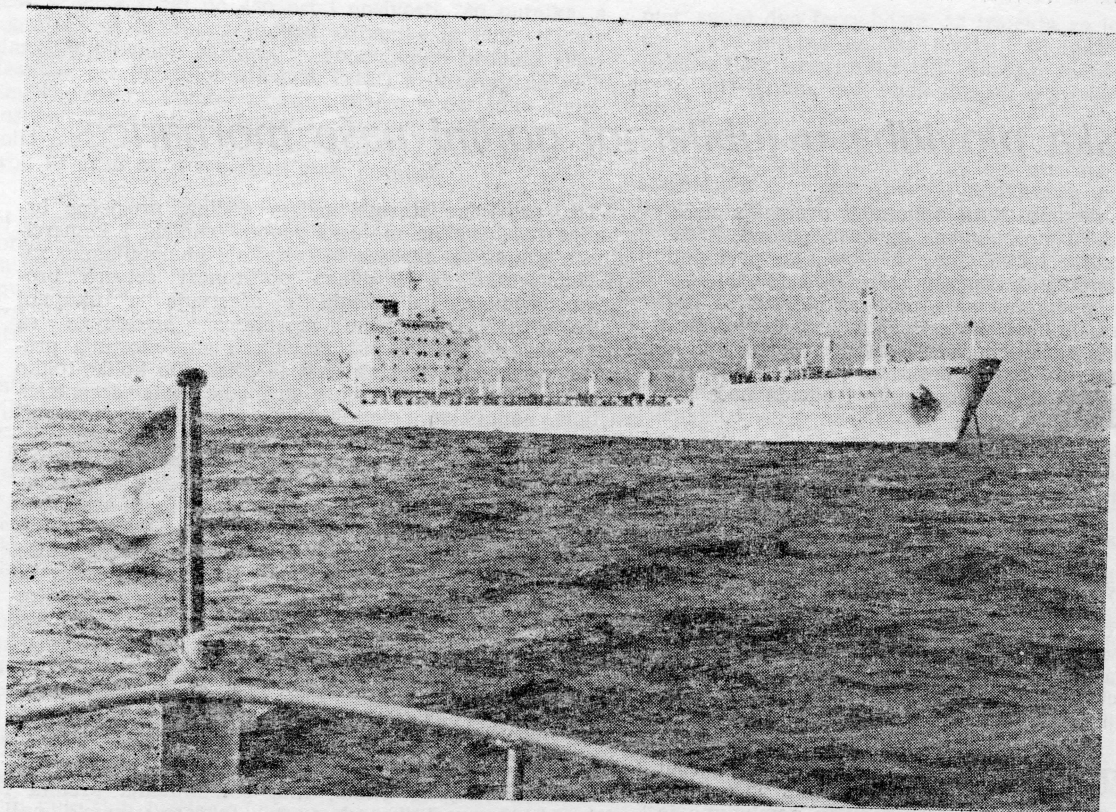
DWTm, prosječne starosti sedam godina, prosječne brzine 14 Nm, sve na motorni pogon, tehnički i komercijalno u skladu sa napretkom tehnike i komercijalnim zahtjevima, tako da je danas po tonaži četvrto brodarsko poduzeće u zemlji i učestvuje u ukupnoj brutto tonaži trgovačke mornarice Jugoslavije sa 12.2%. Ovaj prijedeni put razvitka i napredovanja prošao je kroz razne faze. Odmah se pristupilo koliko-toliko mogućoj modernizaciji dijela primjene flote decentralizacijom, nabavkom polovnih, ali modernijih i ekonomičnijih brodova. Istodobno prodaju se stari, dotrajali i neekonomični brodovi i pristupa izgradnji novih brodova u domaćim brodogradilištima. U uskoj suradnji i pod punim međusobnim povjerenjem izgrađuju se, u razdoblju od 1957. do 1968. godine, u brodogradilištu »Split« u Splitu osam novogradnja i to: »Petka« od 10.231 DWT (1957), »Ruder Bošković« od 12.938 DWT (1959), »Gundulić« od 12.977 DWT (1960), »Držić« od 15.256 DWT (1961), »Kragujevac« od 15.197 DWT (1963), »Plitvice« od 15.202 DWT (1964), »Banija« od 25.728 DWT (1966) i »Bosanka« od 25.572 DWT (1967). U brodogradilištu »Jozo Lozovina-Mosor« — Trogir izgrađene su 1968. godine dvije novogradnje i to »Cavtat« sa 3.218 DWT i »Korčula« sa 3.214 DWT.

Kada je prestala mogućnost izgradnje domaće flote u našim brodogradilištima, radi pomanjkanja kredita i slabe kreditne politike odgovornih faktora u zemlji, naši se brodari okreću stranim kreditorima i brodogradilištima, da bi svoju flotu modernizirali i uskladili sa zahtjevima sve kompliciranijeg svjetskog tržišta i pomorskog prometa. Nema pomorske zemlje u svijetu, koja svoju flotu isključivo gradi u svojim brodogradilištima, ali isto tako, nema pomorske zemlje u svijetu, koja svoju flotu gradi isključivo u stranim brodogradilištima, kako je to slučaj posljednjih godina kod nas, a pri tako razvijenoj brodograđevnoj industriji kakva je naša. Pri ovoj čudnoj investicionoj politici i odnosu prema vlastitoj floti, možemo slobodno sami sebe zapitati: da li smo mi uopće pomorska zemlja ili samo zemlja sa 1.600 KM morske obale? Dok sa jedne strane naša brodograđevna industrija na ljestvicama svjetske brodograđnje rapidno raste upoređujući je sa predratnom, to brodarstvo pada.

U nemogućnosti izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima i »Atlantska plovidba«, kao i ostala naša



m/b »Dubrovnik«



m/b „Banja“

brodarska poduzeća, pristupa izgradnji brodova u stranim brodogradilištima koristeći povoljne kreditne uslove, uz gotovinsko plaćanje od 15-20%, a kao garancija za kreditirani dio po prvi put se koristi ustanova hipoteke. Na taj su način izgrađeni u talijanskim brodogradilištima »Cantieri riuniti dell' Adriatico« u Trstu brodovi »Baranja« od 26.759 DWT (1967) i »Banja Luka« od 26.557 DWT (1968). Koristeći krizu brodograđevne industrije u 1968. godini ugovorilo se sa španskim brodogradilištem »Astilleros de Cadiz« izgradnju dva broda tipa »freedom« od 16.000 tona koji su isporučeni u Seville i to »Gundulić« (1969) i »Getaldić« (1970).

Koristeći vrlo povoljne kreditne uslove sa brodogradilištem »Astilleros Espanoles«, Madrid ugovorene su još tri novogradnje od kojih je bulcarrier od 25.000 DWT »Dubrovnik« ispušten 1971. godine od brodogradilišta u Cadiz-u, a ostala dva tipa »freedom« od 16.000 DWT »Ivo Vojnović« i »Mavro Vetrančić« će biti isporučeni koncem 1972. i 1973. godine.

U okviru postavljenog plana izgradnje flote do 1975. ovo poduzeće je također sa brodogradilištem »Astilleros Espanoles«, Madrid sklopilo ugovor o izgradnji dva bul-

carrieria od 27.000 tona, koji bi bili isporučeni 1974. godini. Međutim, ovaj ugovor još nije stupio na snagu zbog nekih formalnih pitanja financiranja od strane španskih vlasti.

Perspektiva daljnje izgradnje brodova u stranim brodogradilištima je vrlo problematična uz dosadašnje uslove. Pogoršanje dosadašnjih uslova s obzirom na postotak gotovinskog plaćanja, visinu kamata, garancije, carine, obaveznog deviznog beskamatnog pologa kod Narodne banke, doprinosa za energetiku itd., praktično onemogućuje izgradnju. Sa druge pak strane još do danas nije riješeno pitanje mogućnosti izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima, pa već danas možemo potpuno pouzdano kazati, da se predviđeni plan izgradnje trgovačke mornarice do 1975. godine neće izvršiti, kako za trgovačku mornaricu tako ni za naše poduzeće i da će nam ponovno pobjeći povoljan period izgradnje, kad su cijene novogradnjama usljed depresije na pomorskom tržištu nešto niže i da će nas poboljšanje tržišta zateći nespremne sa nedovoljnom i zastarjelom tonazom.