

## Jugoslavija se orijentira na more

»Mi imamo oko 700 kilometara morske obale, a biti na moru velika je prednost za svaku zemlju. Hrvatska je historijski orijentirana na more pa se, naravno, u svojoj prošlosti naš narod orjetirao i koristio tim obalnim položajem u prirodnom, kulturnom i političkom razvoju. Suvremene ekonomije u svijetu danas mnogo više računaju s morem. Tako na primjer morski prevoz pruža velike mogućnosti i nema konkurencije prema drugim oblicima transporta.

Mi u Jugoslaviji morali bismo početi od tih iskustava i do maksimuma se koristiti morem. Naš položaj u Evropi možemo poboljšati samo ako radikalno moderniziramo i prilagodimo zahtjevima suvremenog transporta saobraćajnice koje iz unutrašnjosti naše zemlje i Evrope vode prema Jadranu. Prema tome jadranska orijentacija usko je povezana sa svim onim pitanjima o kojima upravo sada raspravljamo.

(Dragutin Haramija, predsjednik IVH)

Iako smo pomorska zemlja više od tisuću godina, iako nas ovo naše more povezuje sa čitavim svijetom, pomorska orijentacija Jugoslavije još uvijek jedva da krči put u svijesti ljudi naše zemlje. Kao da planinski masiv koji dijeli jadransku obalu od kontinentalnog dijela zemlje ujedno predstavlja nevidljivu prepreku da se sagledaju sve one prednosti koje nam donosi more. Dugi niz godina o problemima života na moru i na njegovoj obali raspravljali su samo ljudi koji su živjeli u gradovima i selima na uskom pomorskom prostoru. Zaboravljali smo uporno činjenicu da u svijetkim razmjerima Jugoslavija je zapravo obala a primorski pojas njen žal. Od takvog rezoniranja proistekla je i naša politika prema moru. Ako bi željeli provesti »kratku inventuru« ona bi se svela na slijedeće:

Posjedujemo 8 većih i bezbroj malih luka u kojima se godišnje prekrca jedva nešto preko 16 milijuna tona tereta. Više od toga prekrca se u najvećoj susjednoj luci u Trstu. Jugoslavenska broderska poduzeća raspolažu sa nešto preko 1.400.000 BRT brodovlja, što je istina za 3 puta više nego što smo imali prije rata, ali svjetska je tonaža u posljednjih 25 godina porasla za više od 4 puta. U šest većih jugoslavenskih brodogradilišta gradilo se u godini 1970. oko 700.000 tona brodova, dok se istovremeno u svjetskim brodogradilištima gradi 20 milijuna tona brodovlja itd., itd.

Nije teško zaključiti da u svjetskim mjerilima nismo držali korak i nedovoljno smo koristili sve prednosti svog pomorskog položaja. Nije ovdje pitanje da imamo more, a nemamo Ministarstvo pomorstva koje bi vodilo brigu o razvoju suradnje između kontinentalnog i obalskog područja naše zemlje. Istina treba reći da u Savzenom sekretarijatu za privredu »ministarstvo« pomorstva predstavlja dva visokokvalificirana činovnika. To je samo ilustracija postojećeg stanja i ujedno objašnjenje zašto mnogi gorući problemi naše pomorske privrede nisu dobivali vizu za rješavanje.

Ipak posljednjih godinu, dvije dana, stvari se kreću. Ne onom željenom brzinom koja bi bila potrebna, ali sve brže iskrsava potreba takozvane Jadranske orijentacije naše zemlje. To se očituje prije svega u republikama koje imaju more, gdje najviši politički forumi sve češće naglašavaju potrebu orijentacije prema moru. Slijede i konkretne akcije. Izgradnja prvih industrijskih objekata, stvaraju se konzorciji za izgradnju autoputeva koji bi povezivali Jadran sa kontinentalnim dijelom zemlje, grade se suvremeni aerodromi, putevi na otocima. Najnovijim raspra-

vama o stabilizacionim mjerama stvaraju se svi preduvjeti da mnoge poteze počne vući privreda sama, u svoje ime. A privreda će znati naći najekonomičnije puteve za transport svojih dobara u uvozu i izvozu. Taj put bez sumnje vodit će na more. A to će doprinjeti razvoju pomorstva, luka i brodogradnje.

Možemo sa sigurnošću utvrditi da je godina 1970. predstavljala uspješnu godinu za pomorsku privredu, unatoč tome što se ova grana često borila s gotovo nepremostivim problemima. Uzmimo za primjer najprije brodarstvo. Prema nepotpunim podacima ono će ove godine donijeti zajednici preko 100 milijuna USA dolara neto deviznog prihoda. Taj podatak govori dovoljno sam za sebe, da unatoč maloj floti, ona u današnjim konjunkturalnim uslovima plovidbe na svjetskom tržištu brodske prostora uspješno posluje. Ali moramo dodati tome i podatak da je naša trgovačka mornarica prepuštena sama sebi i da ako tako ostane neće biti u stanju da se modernizira.

Na početku ove godine flota je u svom sastavu imala 294 broda, a godinu dana ranije 298 brodova. Iako je broj brodova opao, tonaža je porasla za 3,7 posto što je najmanji relativni porast brodske tonaže od oslobođenja do danas.

Broj brodova ispod 10 godina starosti povećao se na 119. Tako da današnja prosječna starost brodova iznosi oko 9 godina, a prosječna brzina 14,4 čvorova. Radi usporedbe evo nekih podataka iz svijeta pomorstva. Svjetska trgovačka flota na početku ove godine imala je 210 milijuna BRT, u kojoj smo mi floti sa 1.393.000 BRT sudjelovali sa svega 0,66 posto tonaže. dok smo prije rata sudjelovali sa 0,62 posto. Po veličini flote zauzimamo 19 mjesto u svijetu iza Indije, Poljske i Brazila. Od 21 zemlje u svijetu koje raspolažu sa flotom preko milijun BRT iza nas su samo Finska i Argentina.

Prema najnovijim podacima Lojdovog registra prvi puta u povjesti svjetske brodogradnje, u brodogradilištima izgrađuje se preko 20 milijuna tona brodovlja. Ove se godine samo u prvih 6 mjeseci gradilo 2019 brodova više nego u istom razdoblju prošle godine. Ovo je peta uzastopna godina otkako svjetska brodogradilišta ostvaruju rekordnu proizvodnju. Slijedeća tabela pokazuje stanje brodova u gradnji potkraj travnja ove godine u BRT i povećanje odnosno smanjenje gradnje u odnosu na prethodno tromjesjeće.

| Zemlja            | Brodovi u izgradnji |
|-------------------|---------------------|
| Japan             | 6.308.879 + 740.286 |
| Britanija i Irska | 1.904.311 + 163.122 |
| Švedska           | 1.478.867 + 174.688 |
| SR Njemačka       | 1.457.638 + 140.545 |
| Italija           | 1.321.889 + 150.208 |
| Francuska         | 1.169.883 + 121.881 |
| Španjolska        | 1.161.275 + 181.038 |
| Holandija         | 849.038 + 116.789   |
| SAD               | 715.238 — 15.534    |
| Norveška          | 662.192 + 15.420    |
| Danska            | 648.550 + 153.792   |
| Jugoslavija       | 551.665 + 138.791   |
| Poljska           | 458.953 + 1.112     |

Britanski lojd je također objavio i stanje narudžaba za brodove koji još nisu u izgradnji također za prvo tromjesjeće ove godine iz koje se vidi da Jugoslavija već sada imade zaključenih 1.340.335 BRT brodova što nas stavlja na deveto mjesto u svijetu ispred Italije, SAD, Holandije i Poljske.

Svjetska razmjena dobara morskim putem stalno se povećava. Godine 1929. zabilježen je ukupan promet od 470 milijuna tona, a 1969. godine 2,3 milijarde tona ili gotovo pet puta više. Iza tih podataka vidljivo je da se u posleratnom razdoblju brzina i obujam prometa razvijaju do neslućenih razmjera u količini i vrijednosti tereta i zaposlenim prijevoznim kapacitetima. Radi toga danas broderska djelatnost po sustavu poslovanja nadmašuje sve dosadašnje primjere.

Pa ipak u sklopu tih svjetskih kretanja u brodarstvu i brodogradnji ne zauzimamo ono mjesto za koje imamo sve preduvjete. Istina naši brodari ne bez uspjeha proširuju i moderniziraju svoju flotu. Međutim za razliku od drugih pomorskih zemalja oni su prisiljeni da nabavljaju nove brodove u inozemstvu. Mi smo jedina zemlja u svijetu koja gotovo ne gradi brodove za vlastitu flotu, a raspolaže sa brodograđevnim kapacitetima koji izazivaju poštovanje i među gigantima svjetske brodogradnje. Taj neslavni rekord svakako ne izaziva zadovoljstvo. Ali razlog je veoma prozaičan. Naši brodari — uslijed postojećeg sistema — ne mogu kupovati brodove u našim brodogradilištima pod uvjetima pod kojima ih kupuju inozemni brodovlasnici. Prije svega kamen spoticanja je kreditiranje. Naime sadanji sistemkreditiranja predviđa tu mogućnost samo ako se radi o izvozu. Zatim riječ je i u cijeni broda koji je za strance niža nego za domaće uz ostalo i zbog toga što brodograditelji u zemlji nabavljaju materijal za gradnju skuplje nego što se on može nabaviti na stranom tržištu. Osim toga naš brodar plaća carinu za sve dijelove koji se uvoze i ugrađuju u brod.

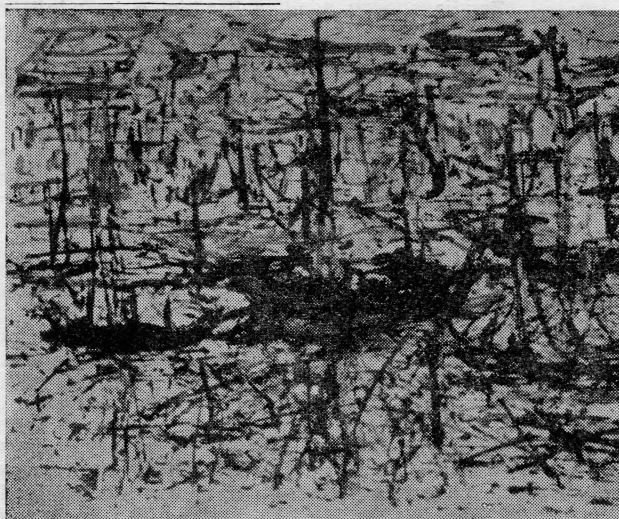
Zato nije čudno da se u godini 1970. grade u jugoslavenskim brodogradilištima svega 4 broda za potrebe jugoslavenske trgovačke mornarice. Taj je problem moguće riješiti jedino na taj način da se jugoslavenski brodari u uvjetima kupnje brodova u našim brodogradilištima izjednače sa uvjetima nabave i kreditiranja koje danas uživaju strani brodovlasnici. Uza sve nedaće pomorci očekuju povoljne bilanse iz poslovanja u 1970. godini. U najvećem broderskom poduzeću Jugolinija očekuju porast poslovanja za punih 25 posto u odnosu na prošlu godinu. Jadrolinija također očekuje da će i drugu godinu za redom završiti sa pozitivnim saldom. Jugotanker u Zadru sprema se da dostigne tonažu od 800.000 tona nabavkom novih tankera. Osnovu za to postigli su u 1970. godini. Jadroslobodna iz Splita danas raspolaže sa 19 plovnih jedinica od kojih je samo sedam starijih od pet godina. U ovoj godini nabavili su 4 nova broda, a početkom slijedeće godine u njihov sastav uplovit će još jedan novi brod. Dubrovačka Atlantska plovidba također uspješno završava svoju poslovnu godinu. Naime povoljna konjunktura na svjetskom tržištu broderskog prostora nastavila se i ove godine za brodove u

slobodnoj plovidbi, što optimistički djeluje na raspoloženje dubrovačkih brodara da moderniziraju svoju flotu. Jugooceanija iz Kotora izgradiće do godine 1975. 10 novih brodova balkarijera, dok će sedam starih brodova koji više ne mogu sudjelovati u trci koju traži moderno tržište jednostavno rashodovati. Splošna plovidba iz Pirana nabavlja nove tri plovne jedinice a rashodovati će brodove »Bovec«, »Bohinj« i »Bled« koji su odslužili svoj vijek. Šibenska plovidba, Mediteranska i Barska također žele modernizirati svoju flotu, jer krupna prestrukturiranja u svjetskoj privredi i tehnologiji izazivaju pravu tehnološku revoluciju kretanja materijalnih dobara na principu integralnog transportnog lanca uz primjenu suvremenih racionalnih transportnih sistema — kontejnerizacije, roll-on/roll-off, truck-to-truck, lach i dr. kako u prekomorskom prijevozu tako i u prometu uopće.

Imajući na umu taj značajni i sve intenzivniji tehnološko-transportni proces, daljnji razvoj naše flote mora biti strukturalno osavremenjen i usklađen sa zahtjevima svjetskog tržišta. Ovo se može postići samo sa što hitnijom i adekvatnijom izgradnjom kontejnerskih brodova, supertankera, velikih bulcarriera, »or-balk-ojl« i drugih najsvremenijih brodova. To je jedini način da se naša flota uspješno uključi u međunarodno prijevno tržište broderskog prostora, koje pokazuje stalan trend rasta — s obzirom na sve veću preorijentaciju na pomorske prijevoze. U 1970. godini učinjen je prvi korak u tom cilju. Urduženje brodera Jugoslavije donjelo je odluku da zajednički financira izgradnju prvog jugoslavenskog broda kontejnera.

Od svih brodara, linijsko brodarstvo je kod nas u najtežem položaju. Provodeći razvojnu politiku našeg brodarstva linijskog plovidbi bi se omogućilo uspješnije održavanje na međunarodnom tržištu linijskog broderskog prostora uz odgovarajući daljnji rast. U protivnom suvremeno tržište linijskog broderskog prostora će našu linijsku flotu izolirati, pa bi njoj jedino preostala mogućnost da se preorijentira na prevoze u slobodnoj plovidbi. Međutim, takav razvoj događaja neminovno bi za sobom povukao čitav niz negativnih reperkusija. Na prvom mjestu tarife naše linijske plovidbe imaju ulogu stabilizatora cijena pomorskih prijevoza za našu vanjsku trgovinu, a to je vrlo važan utjecaj za stvaranje konkurentne sposobnosti i plasmana naše robe na međunarodnom tržištu. Eventualnom odsutnošću našeg linijskog brodarstva, naša vanjska trgovina bila bi nesumnjivo izložena nepovoljnim prijevoznim tarifama stranih prijevoznika. Pored toga preorijentacija naše linijske flote teško bi pogodila našu orijentaciju za uvođenje suvremenih prijevoznih sistema u našoj privredi.

U 1970. godini naročito je došlo do izražaja »bježanje« našeg nacionalnog i tranzitnog tereta od domaće zastvae. Računa se da će naša flota u 1970. godini prevesti nešto više od 13 milijuna tona tereta. Ali se već sada zna da je naša flota prevezla manje od 25 posto domaćeg tereta i tranzitnog tereta iz naših luka. Osim unajmljivanja stranih brodara za prevoz našeg tereta sve je češće zabilježena orijentacija jugoslavenskog tereta na susjedne italijanske i sjeverne luke. Naša flota sve manje sudjeluje u prijevozima »od« i »do« jadranskih jugoslavenskih luka. S tim u vezi je sve značajnije učešće prevoza naše flote među stranim lukama, računajući slobodne međulučke i time charter prijevoze koji u ukupnoj prevezenoj količini tereta u 1969. godini predstavljaju 73 posto. Iako je to golemom većinom prijevoz sa zemljama konvertibilnog plaćanja i predstavlja izrazit dokaz sposobnosti naše trgovačke mornarice, da se na adekvatan način uključi u međunarodnu podjelu rada ipak se ne mogu zaobići štete za nacionalnu privredu koje proističu iz sve manjeg zaposlenja naše flote u prijevozu za naše jadranske luke. A osim toga pobuđuje na razmišljanje, da je već to druga godina za redom kada je opao udio naših jadranskih luka u prijevozima robe naše međunarodne razmjene. Ako se ovakav negativan trend nastavi, tada su veoma slabi izgledi za značajnije usvajanje nove saobraćajne tehnologije, što će destimulirati saobraćajnu privredu u cjelini.



Ljupče Stipišić: brodogradnje, tuš

Pred brodarima se nalazi još jedno pitanje: Hoće li ostati bez visokokvalificiranih pomoraca? Prema nedavno objavljenim podacima Zavoda za zapošljavanje u Rijeci godine 1967. ukrcalo se na strane brodove 651 pomorac. Godinu dana kasnije »otplovio« je 771. U godini 1969. napustio je vlastite palube daljnjih 911 pomoraca, a samo u prvom polugodištu ove godine 419. Među njima je bilo 539 strojara, radiotelegrafista, naučičara, kapetana duge plovidbe. Kod toga treba reći i to da ove brojke predstavljaju nepotpune podatke, jer je velik dio pomoraca napustio brodove u stranim lukama ili privatnim vezama. Tako da se računa da danas na stranim brodovima plovi preko 5.500 jugoslavenskih pomoraca. Obzirom da su plaće mornara, kormilara, bijelog osoblja na stranim brodovima približno jednake kao i na jugoslavenskim, računajući u to socijalno i zdravstveno osiguranje, penzioni staž i sl. ova vrsta osoblja za sada ne predstavlja problem. No razlike u plaćama visokokvalificiranog osoblja na stranim brodovima su znatno veće i to je razlog da taj kadar odlazi, a da nema adekvatnu zamjenu. Kapetani duge plovidbe na stranim brodovima zarađuju i do 1.000 dolara, a kod nas 4.200 dinara, oficiri stroja i nautičari sa duljim iskustvom vani su dvostruko bolje plaćeni nego kod nas. Strancima se naravno isplati kupovati gotove kadrove nego ih školovati.

Brodarima neće preostati drugo nego da najhitnije povećaju plaće visokokvalificiranom osoblju jer u protivnom slučaju morat ćemo ih »uvoziti« i platiti strance. Brodarska su poduzeća pokušala zadržavati pomorce izgradnjom stanova. U Rijeci je izgrađeno 800 stanova, u Kotoru 300, u Dubrovniku isto toliko, u Splitu, Šibeniku, ali izgleda da to nije bio dovoljan stimulans. Osim toga zarade na kopnu su toliko porasle da se jedan dio pomoraca preorijentira na rad u lukama i tvornicama.

Kako bi poslovala naša flota kada bi joj bilo omogućeno da i u zemlji posluje pod uvjetima svjetskog tržišta i da se, riješi nekih problema administrativne prirode koji joj neomogućavaju brži razvoj? Usvajajući neke postavke i načela i na osnovu čvrstih i stalnorastućih potreba naše privrede, na osnovu kretanja i čestih konjunktura u potražnji brodskog prostora na svjetskom tržištu, na bazi stalnog rasta svjetske robne razmjene, povećanja tranzita kroz našu zemlju Udruženje brođara usvojilo je kao ekonomsku nužnost izgradnju naše flote u novom srednjoročnom planu do 1975. od 1,790.000 BRT. Prema tome planu naša bi flota na kraju godine 1975. raspolagala sa 3. milijuna brt. ili 4,651.000 dwt. Stoga godišnjeg rasta iznosila bi 16,22% tako da bi na kraju srednjoročnog plana stanje flotnih kapaciteta po republikama bilo: Hrvatska 1,973.000 brt, Crna Gora 760.000 brt i Slovenija 293.000 brt.

Ovaj tempo rasta, pored navedenih razloga nailazi na svoje ekonomsko opravdanje i u jačoj stopi rasta deviznog priliva koji bi u istom vremenskom razdoblju rastao sa 19,04%. Tako bi devizni priliv u 1970. godini iznosio 240 milijuna dolara. Te iste godine flota bi prevezla 34 milijuna tona tereta.

Brodari inzistiraju na neophodnosti izgradnje navedenih kapaciteta bez obzira da li će se oni realizirati izgradnjom brodova u domaćim ili stranim brodogradilištima, iz sredstava domaćeg ili inozemnog kredita. Za izgradnju tih kapaciteta potrebno je osigurati 6375 milijuna dinara, time da oni sami osiguraju 20 posto vlastitog udjela. Naravno da brođari s pravom računaju da će u ovaj rentabilan posao uključiti se sa 37 posto domaći kreditori, dok bi 42 posto kredita bio nabavljen međunarodnom licitacijom. Oni istovremeno ističu da inozemni krediti, dobiveni na osnovu hipoteke, posebno ne obavezuju društvenu zajednicu, niti smanjuju obujam planiranih investicija u promet ili u bilo koju drugu privrednu granu. Nedostajući domaći krediti mogu se realizirati u inozemstvu bez garancije banaka i društvene zajednice, davanjem hipoteke na brodove koji će se graditi u inozemstvu.

Ukupne investicije kada bi u cjelini bile financirane iz deviznih sredstava — iznosile bi 510 milijuna dolara. Međutim povećani netto-devizni priliv koji bi se dobio eksploatacijom tih brodova omogućio bi da se brodovi isplate za 4 godine. Preostaje u prosjeku još oko 10 godina eksploatacije ovih brodova kroz koje vrijeme oni

doprinosе čist prihod platnoj bilanci. I nakon toga još ostaje vrijednost dobivena prodajom za staro željezo, odnosno rabljen brod.

Racionalna odluka nameće se sama po sebi.

## II

Ako je i jedna privredna grana u punoj eksploataciji to se može svakako reći u prvom redu za brodogradnju. 1969. godine izgrađeno je na njenim navozima 45.000 dwt. brodova, a 1970. bit će isporučeno preko 700.000 tona. Vrijednost zaključenih poslova sa inostranstvom već sada iznosi 700 milijuna dolara uglavnom na konvertibilnom području. Izgradnjom novih navoza, modernizacijom kapaciteta i postrojenja, uvođenjem nove tehnologije, jugoslavenska će brodogradnja biti u stanju da godine 1975. isporuči ogromnu flotu od 2,200.000 dwt.

Naravno ova eksploatacija jugoslavenske brodogradnje vezana je za izvanrednu potražnju brodova. Na kraju drugog tromjesečja na primjer svjetska su brodogradilišta izgradila za naručioca iz drugih zemalja više od 10 milijuna brt brodovlja. Povećanje u odnosu na prethodno razdoblje iznosi čak 1,850.000 brt. Podaci također pokazuju da je u izgradnji i u narudžbama povećan broj brodova iznad 100.000 brt čak na 208. Od toga 74 u japanskim, 27 u švedskim, 22 u francuskim, 20 u danskim, 11 u britanskim brodogradilištima i td. U pogledu tipova novih brodova i dalje prevladavaju tankeri sa 49,3 posto, a slijede sa 28,6 posto brodovi za rasuti teret i brodovi za prijevoz generalnog tereta sa 15,2 posto od čega jedna trećina otpada na brodove kontejnere.

Ovakvu konjunkturu situaciju svakako su i iskoristili i dalje je koriste i jugoslavenska brodogradilišta. Jer ono što je bilo nezamislivo do prije godinu dana, sada se mogu brodovi prodati za gotov novac. Istina ovo je pojava u špici konjunktura, ali je znatno olakšala posao brodogradilištima koja su stalno imala i imaju problem financiranja pomoću kredita. Osim toga zaključeni su poslovi sa Švedskom u kojima samo 30 posto se odnosi na kredite, sa Indijom svega 20 posto na kredit. Dodajmo da su naši navozi rasprodani do 1973. godine i to pretežno izgradnjom za konvertibilno područje nije teško zaključiti koliko je ova privredna grana atraktivna za našu zajednicu. Ona se već godinama nalazi u špici jugoslavenskih industrijskih izvoznika. A ne treba zaboraviti da ona u brodove svake godine ugrađuje vrijednost od 700 milijuna dinara brodske opreme i time ostvaruje direktni izvoz mnogih jugoslavenskih proizvođača, od industrije drveta, motora, pa do keramike!

Tri naša najveća brodogradilišta u Puli, Splitu i Rijeci tako su opremljena da mogu graditi i plovne jedinice najvećih tonaža. U Puli nakon što su isporučili brodove od 86.000 tona sada grade za jednog švedskog naručioca mamutski brod od 225.000 dwt. Ovakvi veliki brodovi sve do nedavno proizvodili su se samo u Japanu, Švedskoj i Velikoj Britaniji. Ove godine vrijednost izvoza jugoslavenske brodogradnje dosegla je brojku od 150 milijuna dolara.

Odakle ovakav »bum«? Osim već spomenute konjunktura u svjetskoj brodogradnji ovoj privrednoj grani omogućio je brz napredak i znatno povećanje produktivnosti. Brod od 20 do 30.000 tona ranije se gradio čitavu godinu, a sada samo šest mjeseci. Ni sa cijenama ni sa tehnologijom osim Japanaca druga brodogradilišta u Evropi nisu daleko ispred nas. Jer kako inače protumačiti činjenicu da osim »Uljanika« već i brodogradilište »Treći maj« iz Rijeke završava sve pripreme koje trebaju omogućiti da se na njegovim navozima počne gradnjom broda od 114.000 dwt. Do sada su se u ovom brodogradilištu gradili brodovi do 50.000 dwt. Po gradnji brodskih motora dostigili smo čuvene svjetske proizvođače. U Puli su ove godine izgradili 12 brodskih motora s ukupno 131.500 KS. Više motora izgrađeno je u Rijeci a priprema se proizvodnja brodskih motora i u Splitu. Pored toga treba spomenuti i brodske motore manjih snaga koji se grade u »Litostroju« i »Jugoturbini«. Prema projekciji srednjoročnog plana u 1975. godini Jugoslavija će proizvoditi ukupno 470.000 KS brodskih motora.

Kompletna rekonstrukcija cjelokupne tehnologije u brodogradilištima ušla je u fazu u kojoj su ona stekla sve šanse da grade i najveće brodove. Orijentacija na gradnju

divovskih brodova postala je neophodna potreba u momentu kada je nekoliko švedskih i norveških brodovlasnika naručilo u »Uljaniku« dva broda po 265 odnosno četiri broda po 225.000 dwt. U »Uljaniku« ističu da ovo brodogradilište ne bi moglo odgovoriti zahtjevima skandinavskih i drugih svjetskih tržišta da se odmah nakon sklapanja ugovora za gradnju velikih brodova nije orijentiralo na takvu organizaciju procesa proizvodnje koji bi u skoroj budućnosti trebalo da omogući gradnju super-tan-kerja od 400.000 tona nosivosti.

I u brodogradilištu »Split« ove je godine po prvi puta zacrtana izgradnja velikih brodova od preko 100.000 tona nosivosti. To su u prvom redu dva tankera od po 115.000 tona što će ih indijskom brodovlasniku izgraditi splitski brodograditelji. Nešto manja dva broda od po 108.000 tona nosivosti izgradit će se za švicarske brodovlasnike. To su ujedno dosad najveći brodovi naručeni i građeni u Splitu, jer dosadani rekord drže tankeri od 88.000 tona. Novim narudžbama i Splitsani ulaze u novu eru svog razvoja. Prije svega izgradnjom specijalnih tipova brodova tzv. OBO-carriera koji su zbog izvanredne složenosti izgradnje vrlo rijetki na navozima.

Podkraj ove godine na pokusnom stolu pojavio se u ovom brodogradilištu i prvi dizel-motor vlastite proizvodnje koji se radi prema licenci »MAN«. Koliko su splitski brodograditelji odmakli u usvajanju proizvodnje tih motora svjedoči podatak da će za švicarske gigante od po 108.000 tona ugraditi vlastite dizel-motore od po 20.000 KS.

U posljednje vrijeme diskutira se o ukidanju fonda za kreditiranje izvoza opreme i brodova. Istovremeno se suočujemo sa podatkom da brodogradnja ima zaključene poslove u vrijednosti od 700 milijuna dolara. Iz tih slova ona ne može iskočiti bez velikih potresa i gubitaka. Prema tome postavlja se pitanje tko će kreditirati izgradnju brodova. Naime brodograditelji ističu da su postojeći fond koristili sa nešto oko 35 posto, dok su ostala sredstva Fonda odlazila na kreditiranje druge opreme i postrojenja kao što su elektrocentrale, irigaciona postrojenja, građevinske objekte koja su druga poduzeća radila u inozemstvu. Prema tome Fond nije samo problem brodogradnje već kompletne industrije koja je radila za izvoz.

Najveći kreditor osim Fonda bila je do sada Jugoslavenska banka za vanjsku trgovinu. Ova je banka sredstvima pratila izvoz 320 plovnih jedinica za petnaest posljednjih godina, koliko i traje dosadašnja suradnja sa brodogradilištima. Stručnjaci ove banke izjavljuju da njihova banka ima namjeru i u buduće znatan dio svog kapitala plasirati u ovu granu industrije. Svakako ne zbog nečeg drugog, već zato što je riječ o poduzećima u čiju se ekspanziju ne može sumnjati. Uostalom dobit je sada veća nego prije nekoliko godina, a kretanje trenda pokazuje da se može očekivati daljnji porast. Ukupna je proizvodnja također povećana. Tri naša najveća brodogradilišta imala su protekle godine brutto produkt od oko 2 milijarde novih dinara.

Nesumnjiva je i propulzivnost brodogradnje. Kada bi u zemlji osvojili proizvodnju kvalitetnog brodskog lima bila bi to gotovo u potpunosti prodaja nacionalnih dobara i iskorištenje komparativnih prednosti. Nažalost lim se uvozi.

Ali vratimo se na Fond kreditiranja opreme i brodova. Nema sumnje da će ovaj Fond u ovakvom obliku biti ukinut. Vjerujemo postupno jer bi inače donio sa sobom neslućene negativne posljedice. U Jadranbrodu koje okuplja 6 najvećih jugoslavenskih brodogradilišta nemaju ništa protiv da se ovaj etatski fond ukine, ali istovremeno predlažu da se formira poseban Fond u koji bi ulagala ne samo zainteresirana privreda, već i pojedine banke. Tako bi bio zapravo stvoren jedan veliki konzorcij koji bi osiguravao domaća kreditna sredstva i osiguravao također dobivanje inozemnih kredita. To bi omogućilo brodogradnji njenu daljnju ekspanziju.

Na pitanje: ima li mjesta za jugoslavensku trgovačku flotu brodograditelji odgovaraju potvrdno. U 1974. i 1975. godini imadu slobodnih kapaciteta. Ali treba stvoriti preduvjete, a oni se sastoje u izmjeni načina krediti-

ranja. To znači da kreditima ne bi bili samo kreditirani isključivo izvozni poslovi, već domaća flota. Šta više brodograditelji su spremni da jednim dijelom i sami učestvuju u kreditiranju domaće flote, jednim dijelom će to učiniti i brodovlasnici dok bi oko 60 posto trebalo osigurati iz domaćih i inozemnih kredita. Ako se to ostvari, a za to postoje objektivno svi uvjeti, nakon niza godina, ponovno bi sa jugoslavenskih navoza dobivali brodove za vlastitu flotu. Stručnjaci upozoravaju da je za to posljednji čas i odmah dodaju slijedeću računicu:

Eksploatacijom prekomorske flote građene u zemlji za potrebe vlastite trgovačke mornarice, a ukupna vrijednost koje bi iznosila 100 milijuna dolara, ostvaruje se neto devizni priliv od najmanje 300 milijuna dolara.

Ako se ti isti brodovi grade u inozemnim brodogradilištima, iz inozemnog kredita, tada neto devizni priliv dobio njihovom eksploatacijom iznosi oko 200 milijuna dolara (otpadaju, razumije se, pozitivni efekti gradnje u nacionalnoj ekonomiji).

Međutim, ako se izveze ista količina od 100 milijuna dolara brodova tada devizni efekat u najpovoljnijem slučaju iznosi 100 milijuna dolara (devizna korist dobivena od kamata na kredit eliminirana je deviznim izdacima).

Ovaj račun je približan i zaokružen, uz maksimalni koeficijent sigurnosti, i operira samo s efektima ostvarenim u konvertibilnim valutama.

Ukidanjem administrativnih ograničenja i odluka i prepuštanjem privredi da ona sama raspoređuje sredstva tamo gdje će ona po njihovom računu dati najveće efekte u brodogradnji i brodarstvu računaju da će konačno prevladati ekonomski kriteriji. To bi omogućilo i brodogradnji i floti da nađu zajednički interes u korst cjelokupne zajednice.

### III

Nakon nekoliko posljednjih godina kada su jugoslavenske luke stagnirale na prometu od 16 milijuna tona, godina 1970. donijela je nekim lukama povećan promet. To se naročito odnosi na našu najveću luku u Rijeci. U 11 mjeseci ove godine ona je premašila promet od 5 milijuna tona rasutog i generalnog tereta, što je njen apsolutni rekord. Obzirom na njene sadanje mogućnosti vjeruje se da će do kraja godine 1970. u Rijeci biti pretovareno 5.500.000 tona tereta. U ovu brojku nije uračunat tekući teret koji se u njoj iskrcava za potrebe rafinerije nafte. Radi usporedbe navedimo da je godine 1968. samo poduzeće Luka imalo promet od 3,7 milijuna tona, a u 1969. postigla je rekordni pretovar od 4,3 milijuna tona. Za posljednjih deset godina riječka je luka bilježila porast prometa za prosječno 8 posto, a sve ostale luke zajedno za 5,8%.

Riječka luka u međunarodnom lučkom prometu Jugoslavije sudjeluje sa 57%, u ukupnom prometu s oko 50%, a u tranzitu s 91%.

Gradeći koncepciju razvoja na prometu koji je do sada iznosio oko 16 milijuna tona kao i na mogućnostima porasta prekomorske razmjene Jugoslavije i tranzita te mogućnosti modernizacije luke i saobraćajnica programi do godine 1975. su prilično skromni. Premda se projekcijom plana predviđa da će do godine 1975. ukupni promet jadranskih luka porasti promet na 24,6% riječki lučki bazen predviđa u tom prometu udio od 11,5 milijuna tona. No već u daljnjih pet godina, na kraju ovog desetljeća predviđa se u Rijeci ukupan promet od 28 milijuna tona u čemu bi tekući teret sačinjavao punih 16 milijuna tona. To je vrijeme kada će se lučki kapaciteti potpuno modernizirati, kad će se proširiti bakarski bazen za raste terete, kada će petrolejska luka biti povezana naftovodom Jadran — Baltik i kada će se Riječka luka suvremenim saobraćajnicama približiti Srednjoj Evropi. Naravno, da tome treba dodati i suvremeni kontejnerski terminal na površini od 100.000 kvadratnih metara. U ovoj godini završava se privremeni kontejnerski terminal tako da će već u siječnju 1971. godine moći obavljati operacije i prvi kontejnerski brodovi.

Koparska luka završava ovu polovnu godinu sa prometom od 2 milijuna tona što je za oko 150.000 tona vi-

še nego prošle godine. Jedna od naših najmlađih luka sprema se da u idućih pet godina podigne godišnji promet za daljnjih 1,900.000 tona i da u svojoj zoni stvori snažnu industriju. Kopar je u posljednjih nekoliko godina znatno izmijenio sliku luke. Nasipavanjem mora dobivene su površine od 450.000 kvadratnih metara. Šest vezova za velike preoceanske brodove uz operativnu obalu duge 843. metra i dubinu mora od 10 metara to su sadašnje mogućnosti ove luke. Do 1975. bit će izgrađena još 4 veza. U planovima Koparske luke i dalje centralno mjesto zauzima specijalizacija za određene vrste tereta, u prvom redu uskladištenja lako pokvarljive robe. Poduzeće Slovenija-les počelo je gradnjom tvornice za preradu egzotičnog drva. Tvornicu gradi poduzeće »Metalna« iz Maribora u kojima će se izgrađivati brodski dijelovi radi lakšeg transporta do brodogradilišta. To je jazgra buduće jake industrijske zone.

I iz luke Ploče stigle su optimističke vijesti. Prvog listopada 1970. dostignut je jednogodišnji promet iz 1969. godine. U isto vrijeme struktura generalnih tereta veća je za 80 posto. Definitivno se uređuju obale br. 5 i br. 3. Najzad će luka biti osposobljena da prima brodove i od 60.000 tona nosivosti, što se omogućava produbljivanjem ulaznog plovnog kanala. Značajna je novina što je luka nakon Rijeke i Kopra ove godine dobila status tarifske luke za tranzit iz inozemstva. Luka koja je godinama poslovala sa gubicima počela je stabilizacijom. Šta više sanacionim programom nakon integracije sa Sarajevskim ZTP predviđa se da će luka već u 1971. godini pretovariti 2,5 milijuna tona tereta, da bi u 1974. godini postigli optimalni kapacitet od 4,5 milijuna tona pretovara.

I iz najmlađe luke u Baru javljaju da će godinu završiti bez gubitaka. Ovaj kolektiv je na kraju prvog polugodišta ostvario pozitivan financijski efekat i 600.000 dinara odvojio u fondove. U barskoj luci izgrađuju se silosi za cement, skladišta za petrol-koks, a završetkom puta Rožaj — Kosovska Mitrovica omogućava luci da i prije dovršenja pruge Beograd — Bar poveća promet. Sa sadašnjih milijun tona pretovara i 100.000 putnika barska luka vjeruje u svoje perspektive luke kojem gravitira veliko područje.

Šibenska luka osiguranjem tereta fosfata osigurala je korištenje svojih kapaciteta u ovoj i slijedećoj godini, ali ova kao i Dubrovačka te Splitska luka nalazile su se u najtežem položaju nedostajećeg tereta. Situacija je za njih kao i ostale luke bila teža i povremenom nestašicom željezničkih vagona. Ipak ove luke vjerojatno će sa pozitivnim rezultatom završiti poslovnu godinu. U Zadarskoj luci grade se nova skladišta. Luka Pula kupnjom velikog mola priprema se da postane luka sa mogućnošću pretovara od 250.000 tona. No izgleda da je njena glavna preokupacija da postane najveća luka na Jadranu za jedrilice i jahte. Ona posjeduje za to sve uvjete. Veliki zaljev, izvore snabdjevanja, stručno osoblje.

No bilo kako bilo glavna teškoća jugoslavenskih pomorskih luka i dalje ostaje njihova prekapacitiranost za današnji promet. Jugoslavenske luke imaju kapacitet od 30 milijuna tona pretovara godišnje, što znači da su ove godine bile korištene svega sa 60 posto, a kada se dovrše novi kapaciteti u lukama Bar, Ploče, Rijeci i Kopru kapacitet luka iznosit će oko 40 milijuna tona. Takvi su programi, kako je rečeno u jednom izvještaju rezultat investicionih programa koji su se sastojali u »zbrazanju želja« pojedinih luka. Moglo bi se također usvojiti još jedno mišljenje koje zastupa stanovište da je drugi izvor teškoća jugoslavenskih pomorskih luka u njihovoj usitnjenosti, u prevelikom broju luka. Zbog male koncentracije tereta brodari nerado uvode linije ili ako ih uvode slabo posluju. Jedan od daljnjih problema je svaštstvo. Osim bakarske luke ni jedna druga luka nije se specijalizirala za pojedine vrste tereta. O dugoročnom razvoju pojedinih luka i danas se ne govori. Tako da se sada nekoliko naših luka sprema na izgradnju kontejnerskih terminala. Ove se akcije provode izolirano bez dogovora. Ako bi te ambicije postale stvarnost, i ako se ulože velika sredstva u ta postrojenja, kroz nekoliko godina imat ćemo više kontejnerskih luka nego što ih sada ima na čitavom Mediteranu.

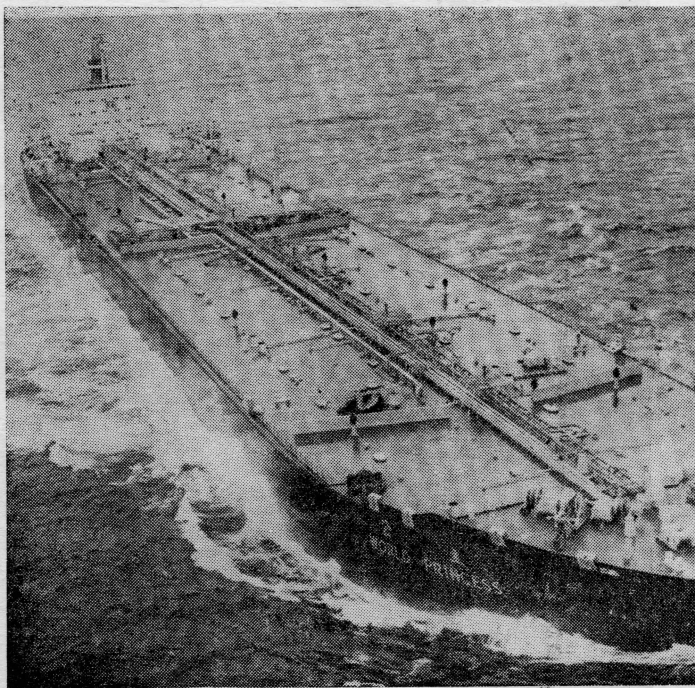
I tako se u politici lučkog razvoja još uvijek nalazimo tamo gdje smo bili prije desetak godina, kada su se luke gradile prema željama a ne prema potrebama. I dalje se spasavaju pojedine nerentabilne luke, vodi se pravi rat u lučkim tarifama i za teret, poslovanje se odvija na bazi niskih zarada lučkih radnika, a dogovor još nije na pomolu. Vjerojatno će nova privredna situacija u kojoj će se kao i ostala poduzeća naći i luke unijeti više trezvenosti i na ovom području. A i izgradnja suvremenih saobraćajnica trebala bi privući i veće količine tereta na Jadran. No bez specijalizacije i suradnje teško da će luke i pored ovogodišnje povoljne bilanse naći izlaz iz sadašnje situacije.

Jadranska ili popularnije rečeno pomorska orijentacija nisu samo more, brodovi, luke ili brodogradilišta. Ona je mnogo šira, značajnija. Govoreći nedavno o tom problemu, citirali bi na kraju potpredsjednika Savezne skupštine Josipa Đerđu koji je između ostalog rekao:

— Sigurno je da u sadašnjoj konstelaciji ni sama federacija nije shvatila pomorski interes u valorizaciji pomorske prednosti. Kako inače objasniti da ni jedna ozbiljna komunikacija koje su ostale na nivou Austro-Ugarske, unutrašnjost ne povezuje sa morem. Kako objasniti da nam je flota premala s obzirom na tradiciju potrebe i ambicije koje bismo morali imati? Ili turizam koji se razvija dobro, ali skromno. Ribarstvo smo sveli na prodaju koncesija talijanskim ribarima. Gdje su nam istraživanja morskih bogatstava? Tu smo tek na početku. Potpuno smo zanemarili specifične mogućnosti jadranske poljoprivrede koja ima tako veliko tržište u turizmu.

Za afirmaciju pomorske orijentacije potrebne su dakle sistematske i političke promjene.

Pa ipak mogli bi zaključiti da se kreće u susret pomorskoj orijentaciji. Trebalo nam je 25 godina, da se Jugoslavija počne okretati i orijentirati prema moru. Ali ta orijentacija bi trebala biti mnogo brža i efikasnija.



Najnovija nobogradnja brodogradilišta Arendal »World Princess« od 225.000 DWT isporučen je 16. 7. o. g. vlasniku World Wide Shipping