

## Može i možski put u narodnoj privredi uopće

Posjedovanje mora, tj. vlastiti izlaz na more, faktor je prvorazrednog značenja u privrednom i društvenom razvitku svake zemlje, a dosljedno tome i činilac posebnog političkog značenja.

Kontinenti plivaju u golemom morskom prostranstvu. Od ukupne zemljine površine (510 mil km<sup>2</sup>), oko 30% (149 mil km<sup>2</sup>) otpada na kopna, a oko 70% (361 mil km<sup>2</sup>) na neizmjerena morska prostranstva. No ta prostranstva nisu više ni tako udaljena, ni tako usamljena, već su ispresijecana tolikim brodskim vezama da je teško na bilo kojem najudaljenijem području oceana ne sresti brod, najdrevnije prevozno sredstvo, a danas ambasadora suvremenog tehničkog progressa.

Najveće aglomeracije razvile su se uz more, a na moru i plovnim putevima po prvi put se otpočele pisati stranice povijesti čovječanstva, ljudskih pregruča i stradanja, padova i neslućenog progressa. Zemlje s najvećom tehničkom civilizacijom nalaze se uz more, odnosno imaju izlaz na more. Zemlje u dubinama kontinenta uvijek su tokom povijesti nastojale da taj svoj nedostatak nadoknade, nekada i u toku historije najčešće silom, a danas raznim oblicima ekonomske i političke suradnje s pomorskim zemljama i izgradnjom na kontinentu takve saobraćajne infrastrukture koja će na najefikasniji način povezivati prometni sistem od morskih luka i velikih plovnih rijeka. Zahvaljujući ovoj činjenici, danas 85% čovječanstva ima brzo i efikasno povezivanje s morem, a preko ovoga interkontinentalno i međudržavno povezivanje djeluje efikasno. More je — od dana od kada je čovjek smogao hrabrost da se s prvim izdubenim debлом otisne na more — prestalo da bude elemenat razdvajanja, te je postalo način povezivanja i uzajamnog ispreplitanja uticaja, civilizacija, kultura i privreda. Tek u novije vrijeme u tom pravcu djeluje i zračna plovidba. Na prvi pogled u toku historijskog razvoja lako je uočiti golemu i bitnu razliku između primorskih i razvijenih zemalja s jedne strane, te kopnenih i zaostalih, s druge strane. Zaista je položaj na morskoj obali velika blagodat za one koji su u stanju i koji znaju da ove prednosti iskoriste.

Međunarodna robna razmjena po količini i intenzitetu prerasla je sva, pa i najoptimističnija poslijeratna predviđanja. Izvoz u svijetu stalno raste po relativno visokoj stopi: U 1966. je viši nego u 1965. za 9,6% (po vrijednosti je dostigao rekord od \$ 204 mrd), a u tome izvoz morskim putem, kojim ide više od 80% međunarodne trgovine, raste po još većoj stopi. U odnosu na 1937. međunarodni pomorski prijevoz se gotovo učtvostručio (1937 — 480 mil t, a 1966. oko 1.700 mil t robe), a samo za posljednjih 10 godina više nego udvostručio (1956 — 870 mil t robe). U odnosu na 1950. pomorski prijevozi rastu za 3,2 puta. U ovoj ogromnoj ekspanziji pomorskih prijevoza najglavniji udio ima porast prijevoza tekućih tereta, nafte i naftinih derivata, koji su glavni izvor energije za suvremenu industriju.

U uvjetima naraslih protivuriječja suvremenog svijeta, ipak se, istina mučno i uz neoečenjive žrtve, probija put ka progresu: ekonomski, naučni i tehnološki razvoj je grandiozan, otvaraju se ogromni ekonomski prostori, koji se usprkos svim pokušajima ne mogu

zatvarati sami u sebe, a suvremena životna stvarnost uklanja umjetne barijere uskih ograničenih tržišta i dovodi do liberalizacije prometa dobara i ljudi.

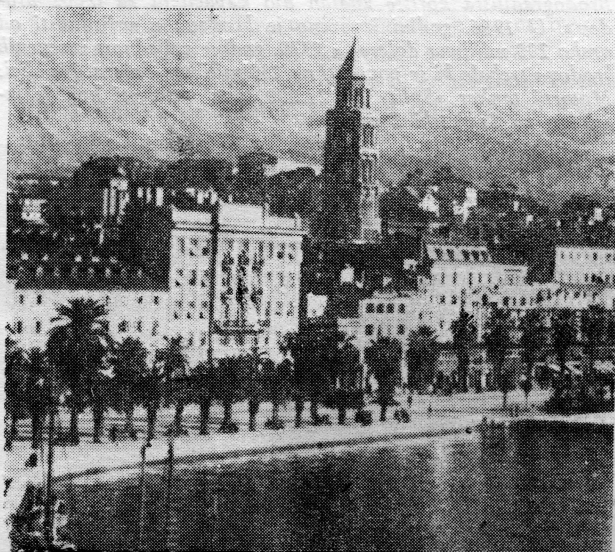
Nadalje, karakteristična pojava u poslijeratnom privrednom razvoju, posebno u posljednjih 10 godina, ogleda se u novim tendencijama lokacionog rasporeda krupnih industrijskih objekata, koji se sve više spuštaju prema moru. Najkarakterističniji primjer za to predstavljaju crna metalurgija i petrokemija, kao i industrija neposredno upućena na sirovinski uvoz. Pojava novih brodskih jedinica ogromne nosivosti i time povezano pojeftinjenje pomorskog transporta ohrabrilu je ove tendencije.

Crna metalurgija prvobitno se razvila u krajevima bogatim ugljenom i mineralima, ili pak tamo gdje se na najsvrsishodniji način moglo domaću sirovinsku bazu dopuniti sa sirovinama, energijom i reprodukcijom materijalom iz uvoza. Međutim, nova nalazišta sirovina, rudače, ugljena i minerala u prekomorskim zemljama, koja su uvjetima sloma klasičnog kolonijalnog sistema, niskih cijena sirovina, oštre konkurencije i jeftinog transporta postala pristupačna širem krugu zemalja, te veoma često opskrbljivanje iz vlastitih sirovinskih izvora, posebno, ako ti vlastiti izvori u tehnološkom pogledu ne osiguravaju kompletnu proizvodnju (nedovoljno plemenite sirovine koje traže dopunsko oplemenjivanje, uvoz ugljena za koksiranje, zastarjela ili skupa ekstraktivna industrija i sl.). S gledišta uvoznih potreba, izvoznih mogućnosti i boljeg transportnog povezivanja, lokacija ovih industrija na morskoj obali dobija značajne komparativne prednosti. Iste tendencije su u svijetu došle do izražaja i kod lokacije rafinerija nafte i petrokemijske industrije uopće, jedne od bazičnih industrija suvremenog svijeta, također tijesno povezane s mogućnostima pomorskih prijevoza, terminiranih u stalnim vremenskim razmacima, po stabilnim i niskim cijenama. Gumarska industrija slijedi slične puteve.

Na ovoj osnovi stvaraju se nove suvremene luke ili se bitno moderniziraju stare, formiraju se novi industrijski centri i saobraćajna čvorišta, niču nova tržišta, kako u zemljama u razvoju tako i u razvijenim zemljama uvoznicama.

Sve ovo otvara pomorskom transportu nove mogućnosti, pa procjene porasta svjetskih pomorskih prijevoza robe imaju nesumnjivo solidnu bazu. Tako se procjenjuje da će svjetski pomorski transport rasti u nekoliko slijedećih godina (do 1970) po prosječnoj stopi od naj-

Split



nastavak sa str. 52

Radni ljudi ove zemlje žele samo jedno: da u miru, s osjećajem pune sigurnosti, grade sebi bolji i srećniji život. U tu svrhu i samo u tu svrhu oni se svjesno odriču dijela rezultata svoga rada, svojih prihoda, te s punim moralnim pravom traže i od nas pripadnika Ratne mornarice da se tako postavljamo i da istrajemo u takvoj i jedino u toj politici svoje i njene izgradnje.

Mi, starješine i mornari izjavljujemo svečano i ovom prilikom, prilikom 25-godišnjice Ratne mornarice, da nikad nismo i nećemo iznevjeriti opravdana očekivanja radnih ljudi svoje zemlje.

manje 8—10%, ne isključujući da taj porast u uvjetima bar djelomične konsolidacije međunarodnih odnosa i svestranije akcije za pomoć nerazvijenim zemljama može iznositi i do 10% godišnje.

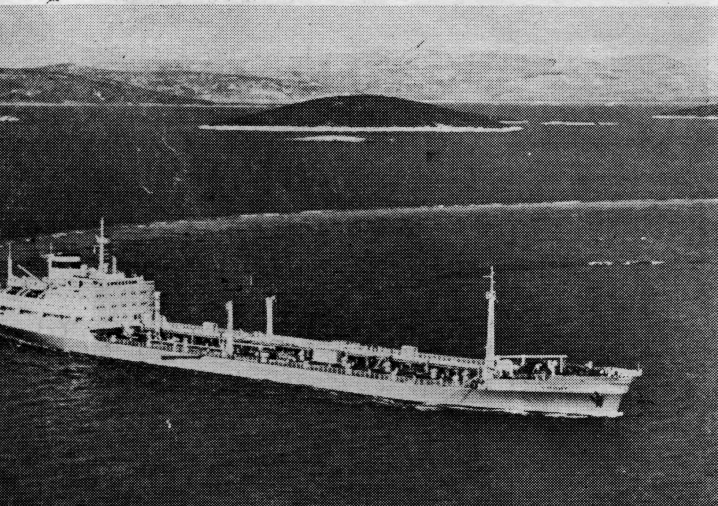
Što se naše zemlje tiče, naš geopolitički primorski položaj daje nam velike prednosti. Preko našeg teritorija prolaze osnovni pravci za srednju Evropu, kao i pravci od razvijenih zapadnih zemalja prema evropskom i azijskom jugoistoku. Ta specifična saobraćana komponenta našeg geografsko-ekonomskog položaja, uslijed raznih zapreka objektivne i subjektivne naravi, do danas je veoma malo iskorištena. Tek smo na početku napora da zahvatimo u većoj mjeri robni tranzit za srednju Evropu.

Svjetsko pomorsko tržište, bez obzira na njegova kolebanja, pruža nam najšire mogućnosti. Značenje našeg punijeg angažiranja na ovom sektoru je u prvom redu u tome što se vozarinama zaradenim od međulučkih prijevoza u inozemstvu podmiruju prvenstveno devizni troškovi eksploatacije vlastitih brodova, uposlenih na prijevozu domaće robe, zatim svi troškovi za prijevoze naših tereta stranim brodovima i konačno ostvaruje se čisti devizni saldo, koji u našoj situaciji kronično deficitarnog platnog bilansa (što je uostalom normalna pojava za sve zemlje u razvoju, za sve one koji prelaze od ekstenzivnog na intenzivno privredivañje) i znatnog zaduženja u inozemstvu, može poslužiti kao snažan stimulan za razvoj flote.

Postizanje uravnoteženja bilansa plaćanja s inozemstvom osigurava ekonomsku stabilnost, a time i ravnomjerniji tempo privrednog razvoja. U tom smislu je razvijeni pomorski transport jedan od ključnih elemenata ekonomske i političke stabilizacije zemlje, posebno za zemlje u kojima transport morem ima dominantan položaj u njihovoj vanjskotrgovinskoj razmjeni. To je pak slučaj kod velike većine zemalja, bilo direktno (na vlastite luke za one s izlazom na more) ili indirektno (prekomorska razmjena u tranzitu preko drugih zemalja za zemlje bez izlaza na more). Udio naših brodova u našem izvozu i uvozu, iako u osnovi zadovoljavajući, pruža također određene mogućnosti, posebno u poboljšanju strukture tereta, ali govori i o potrebi da naši uvoznici i izvoznici određenije i aktivnije surađuju s našim brodarima. U svakom slučaju u ovom pogledu rast flote treba da je razmjeran porastu naše vanjskotrgovinske razmjene morskim putem.

Vlastita flota oslobađa narodnu ekonomiju pritiska stranih monopolističkih brodarских kompanija, što je posebno važno u odnosu na naš geografski položaj, jer Jadran u pogledu raspoloživosti prijevoznog supstrata čini »slijepo crijevo«: odnos dolaznih tereta za Jadran, tj. iz uvoza i uvoza-tranzita, daleko prelazi mogućnosti povratnih tereta, robe iz izvoza i izvoza-tranzita. Bez

*Brodogradilišta koriste znatan dio kapaciteta za izvoz brodova. U 1966. godini izvezeno je brodova u vrijednosti od preko 200 milijuna dolara, a 1970. godine vrijednost izvezenih brodova trebala bi se povećati na 230 milijuna dolara. Na slici: Motorni tanker »Split« od 21.000 tona nosivosti koji je izgrađen za Sovjetski Savez*



prisustva jugoslavenske flote na ovom sektoru pomorskog tržišta nivo vozarina bio bi znatno veći, sa svim nepovoljnim posljedicama po ekonomiku Jugoslavije i onih srednjeevropskih zemalja kojih tranzit preuzimamo. Vjerojatno bi u tom slučaju, suprotno prirodnom položaju, na osnovu ekonomskih stimulansa, tranzit izmijenio svoje prirodne tokove prema lukama sjeverne i zapadne Evrope (jeftiniji transport uslijed dovoljne količine povratnih tereta, bolja opremljenost luka, efikasniji željeznički prijevozi).

Za zemlje u razvoju, sve uglavnom gotovo potpuno upućene na pomorski transport, posjedovanje vlastite trgovačke mornarice znači u prvom redu pojeftinjenje prijevoza robe, jer njihovu ekonomiku i inače iscrpljuje kronična glad za stranim valutama, a zatim u daljnjem razvoju i mogućnost ostvarenja deviznog priliva. Pomorski saobraćaj, kao okosnica međunarodnih trgovinskih i ekonomskih odnosa uopće, predstavlja faktor koji uslovljava političku i ekonomsku nezavisnost država.

U međunarodnoj podjeli rada Jugoslavija je u svom poratnom razvoju već zauzela određeno mjesto. Na stranim tržištima pojavili smo se s nizom cijenjenih industrijskih proizvoda. Prelazeći iz pretežno agrarnih struktura na industrijsku izgradnju, bez mogućnosti masovne upotrebe proizvodnih sredstava i koncentracije »kapitala«, sa radnom snagom sa sela kod koje je tek trebalo stvarati radne navike industrijskog radnika, još nismo u mogućnosti da postignemo takvu produktivnost rada koja bi uvijek omogućila konkurentan plasman naših roba, bez mjera i ograničenja koja se odražavaju na preraspodjelu nacionalnog dohotka i životni standard radnih ljudi.

Naša trgovačka mornarica posluje — zahvaljujući u prvom redu dobrim kadrovima — na nivou svjetske proizvodnosti rada. Na kraju, to je i razumljivo, proces privikavanja primorca ribara i brodarar za stručnog pomorca mnogo je brži i bezbolniji od pretvaranja seljaka u modernog industrijskog radnika. Tradicionalne pomorske škole, poslije oslobođenja veoma razgrnate i podignute na viši stupanj nastave, rezervoar su viših stručnih kadrova. Baš na sektoru ekonomske pomoći nerazvijenim zemljama postignuti su u pomorskom brodarstvu najveći rezultati upućivanjem naših kadrova u te zemlje, organizacijom njihovih flota, primanjem na obuku njihovih kadrova, sve do aktivne materijalne pomoći na izgradnji brodova u našim brodogradilištima. Brojni naši pomorci veoma su rado prihvaćeni i od brodivlasnika najrazvijenijih pomorskih zemalja Zapada.

Kad je riječ o karakteristikama pomorskog saobraćaja i o uticaju razvijene domaće flote na nivo međunarodnih vozarina za našu robu, treba primijetiti da i pored toga što pomorski transport ima najniže cijene koštanja prijevoza, ima još i tu prednost što transportni prihodi (vozarine) za robu u izvozu sačinjavaju u prodajnoj cijeni robe značajan udio. Prodavajući robu po klauzuli CIF (uz prijevoze flotom prodavaoca) dobijamo daljnjih oko 15—20% deviza, a prodajom robe po klauzuli FOB (uz prijevoz brodovima kupce) isto toliko deviza gubimo. Isti je, ako ne i s obzirom na naš položaj više potenciran, slučaj kod uvoza (samo je navedeni redoslijed ugovornih klauzula izmijenjen).

Ukratko, sektor privredivanja, u kojemu SFR Jugoslavija može zauzeti značajno mjesto u međunarodnoj podjeli rada, u uvjetima sve većeg udjela morskog puta u svjetskoj i našoj vanjskoj trgovini, jest pomorski transport, te je neophodno da se pravovremeno uključimo u proces sve bržeg porasta i modernizacije pomorskog brodarstva, u čemu danas prednjače od socijalističkih zemalja SSSR, NR Poljska i Njemačka DR, a od kapitalističkih Norveška i Japan. U korak s općim tendencijama razvitka idu i naši, talijanski i grčki susjedi, pa i mnoge kontinentalne zemlje (Svicsarska, ČSSR) grade vlastite trgovačke flote.

Gornji napis je uvodni dio rasprave objavljene u knjizi 5. »Pomorskog zbornika« od 10. IX 1967.