

Pomoćstvo Jugoslavije u okviru ekonomske težorime

s posebnim osvrtom na problem pomorsko-obalnog saobraćaja

I

U sklopu narodne privrede Jugoslavije, mala obalna plovidba bez sumnje zauzima određeno mjesto po svojoj važnosti. No i pored toga na Jadranu se stalno ukidaju redovite pruge u pomorsko-obalnom saobraćaju. Istina, za sada se ukidaju pretežno lokalne longitudinalne i otočne pruge, ali upravo putem tih pruga, internacionalno je turističko tržište dugi niz decenija upoznavalo turističku vrijednost našeg jadranskog područja, posebno u poslijeratnom periodu.

Prema tome, pomorsko-obalni saobraćaj nije pitanje neke manje važnosti, ni stvar samo primorskih komuna i primorskih socijalističkih republika, već važno i složeno pitanje jugoslavenske nacije. Štoviše, jer sve naše pomorske luke, obalne i otočne, te njihova povezanost redovitim pomorskim prugama, od posebnog je ekonomskog značaja za našu zajednicu (devizni priliv), jer u skupnosti to *pravi kičmu nacionalnog i internacionalnog turizma Jugoslavije*.

II

Ali, ta čitava organizacija na Jadranu od njezina začetka predstavlja dugi proces i tešku borbu, koja je najuže povezana s našim Narodim preporodom, posebno u periodu od 1880. do 1914. U tom vremenskom razdoblju, iako pod teškim okolnostima, Jugoslaveni uspijevaju da udare prve temelje svome parobrodarstvu i da razviju malu i veliku obalnu, te prekooceansku plovidbu. Konačno uspijevaju da se 1893. donese i Zakon o subvencijama, koji je naposljetku, u prošlom vijeku, nakon dugih nastojanja u centralnom parlamentu, obuhvatio i parobrodarstvo Jugoslavena. Upravo za razvitak tog parobrodarstva do 1914, spomenuti je Zakon od velikog značaja.

I, kasnije, poslije prvog svjetskog rata, primjenjivale su se pomorske subvencije, ali poslije drugog svjetskog rata njihova je primjena prestala, jer u SFR Jugoslaviji nije do danas donijet Zakon o subvencijama.

III

Subvencije u pomorstvu, kao jedna prokušana mjera u modernom internacionalnom pomorskom protekcionizmu, nisu dovoljno poznate našoj javnosti (poslanicama), jer kod nas o tome ne postoje napisana djela, niti ih obrađuju nastavni programi osnovnih i srednjih škola (školski udžbenici). Stoga u toj manjkavosti treba tražiti uzroke, što se kod nas još i danas, baš u procesu naše ekonomske reforme, pojam te mjere, odnosno subvencija u internacionalnom pomorstvu, miješa i izjednačuje s našim internim mjerama: dotacijama i regresima u privredi. Međutim, subvencije u pomorstvu nisu novčana pomoć, kao što su dotacije ili regressi, već naknada za usluge koje određena broderska poduzeća u pojedinim pomorskim zemljama pružaju u interesu čitavog državnog organizma. Prema tome, subvencioniranje u pomorstvu počiva na načelu reciprociteta: usluga za uslugu, a pravni titulus tog posla je uvijek ugovor između države i određenog broderskog poduzeća, koji se sklapa u okviru zakona o subvencijama. Pomorske subvencije u svijetu se davaju i za održavanje redovitih pruga u obalnoj plovidbi.

IV

U svijetu međutim, održavanje (longitudinalnih) pomorskih pruga (u nacionalnoj) obalnoj plovidbi, ne dolazi u obzir u onim pomorskim zemljama, koje uz obalu imaju longitudinalne željeznice. Međutim, kod nas te željeznice nema, pa stoga naše luke duž obale nisu ni povezane longitudinalnom željeznicom. Upravo je u tome Jugoslavija izuzetak u Evropi. U Italiji, na primjer, već prije prvog svjetskog rata bilo je povezano longitudinalnom željeznicom i dobrom longitudinalnom cestom preko 70 poluočnih luka, a slično je i u ostalim evropskim zemljama. Razumljivo je stoga da te zemlje nemaju ni potrebe razvijati (longitudinalne) pruge u nacionalnom pomorsko-obalnom saobraćaju, kao Jugoslavija. Dakle, stanje je kopnenog saobraćaja na našem jadranskom području suprotno, nego li je u ostalim evropskim zemljama, pa se iz tih razloga kod nas mala obalna plovidba stalno razvijala i subvencionirala od 1893. sve do 1941.

S obzirom na to, da se ova kratka analiza postavlja u okviru naše ekonomske reforme, onda njezini rezultati dovode Jugoslaviju pred alternativu — ili ili. To jest, ili izgraditi longitudinalnu željeznicu na jadranskom području, pa ukidati nacionalne longitudinalne pomorsko-obalne pruge, s izuzetkom otočnih i turističkih pruga. Ili, i dalje razvijati i održavati flotu putničkih brodova i pruga u maloj obalnoj plovidbi, i u vezi s time donijeti Zakon o subvencijama, kako to diktiraju političke i ekonomske potrebe jugoslavenskog naroda, kao pomorskog naroda.

V

Ukidanje starih redovitih pruga u pomorsko-obalnom saobraćaju Jugoslavije nije nikakvo korisno rješenje. Naprotiv, nije nikako u skladu s interesima i vitalnim potrebama naroda primorskih socijalističkih republika ili pretežnog dijela zemlje. Štoviše, nikako nije u skladu ni s interesima razvitka Jugoslavije, kao turističke zemlje. Ali s obzirom upravo na to, bezuvjetno je potrebno da Savezni državni i samoupravni organi nadležni za pomorstvo, u rješavanju krupnih ekonomskih problema, kao što je i sređenje pomorsko-obalnog saobraćaja, prethodno zatraže mišljenje Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, a do potrebe i svih najviših naučnih ustanova zemlje: Akademija znanosti i umjetnosti u Ljubljani, Zagrebu i Beogradu, te Naučnog društva (buduće akademije) u Sarajevu.

VI

No, u vezi s pojavom problema u pomorsko-obalnom saobraćaju još se treba osvrnuti na Regionalni plan jadranskog područja. I, odmah se mora istaknuti da se razvijena željeznička mreža smatra kao skup glavnih saobraćajnih arterija, koje osiguravaju nesmetano funkcioniranje organizma regionalnog života. Međutim, jadransko područje nema dovoljno ni transverzalnih željezničkih veza, a kamo li longitudinalne željeznice (Dubrovnik). Ali to je stanje još i teže ako se nadoda, da se funkcije teških željezničkih pruga, pogotovo u našem dinarskom masivu i u masovnom prevozu putnika i robe, ne mogu da nadomjeste uslugama autostrada. Međutim, ako se u naučnim i stručnim krugovima u svijetu i kod nas, sva ta pitanja tako postavljaju, onda znači da se pomanjkane longitudinalne željeznice na jadranskom području ne može

da nadomjesti ili zamijeni uslugama Jadranske magistrale. Rezultira dakle, da u nedostatku longitudinalne željeznice na jadranskom području, dolazi u obzir obalna plovidba ili brod, kao drugo važno saobraćajno sredstvo za veći i masovni prevoz putnika i robe, pogotovo na duljim relacijama. Konačno, i ova analiza pobija pogrešno planiranje ukidanja redovitih pruga u pomorsko-obalnom saobraćaju Jugoslavije.

Ali, golemi napredak automobilske saobraćaja u svijetu kod nas se pogrešno tumači, pa je stoga ta pojava kod nas izazvala pogrešna mišljenja i shvatanja, koja zamagljuju stvarni zadatak pojedinih grana saobraćaja — na moru i na kopnu. Štoviše, sve se izjednačuje: brod — željeznica — autobus. U tom je nedostatku na našem Jadranu nastao posve novi problem, koji do sada nikad nije postojao.

Međutim, podržavanje tog saobraćajnog problema u Jugoslaviji, predstavlja negativan faktor u regionalnom i urbanističkom planiranju. Znači da uopće ne postoje svi uvjeti za realnu izradu Regionalnog plana jadranskog područja. Prema tome, taj plan ne može biti realan bez obzira na to što će se u njemu zacrtati.

VII

I na kraju, u rezimiranju svih rezultata koji proizlaze iz postavljenih analiza, svakako treba dati poseban akcent svim uzrocima koji podržavaju zaostajanje pomorstva kao faktora u narodnoj privredi Jugoslavije.

U vezi s time treba prvenstveno podvući, da se naši pomorski sistemi ne mogu donositi na temelju uprošćenih analiza i bez dovoljnog osvrta na internacionalne pomorske sisteme. Naprotiv, naše pomorske sisteme treba skladno uklapati u pomorske sisteme na svjetskom području.

Osim toga, zaostajanje pomorstva i posljedice tog zaostajanja nameću šire i temeljitije analiziranje svih potreba i pojava s tim u vezi, da bi se uz mogli preispitati svi ranije zauzeti stavovi u planiranju. To svakako, jer tu postoji dosta elemenata za egzaktnije analize uvjeta i mogućnosti bržeg razvoja (unutrašnje rezerve u širem smislu). Uostalom, ni naša ekonomska reforma nikako ne može da trpi probleme u pomorstvu, kao što su: pogrešno rješavanje pomorsko-obalnog saobraćaja, tehnička zaostalost svih naših glavnijih starih trgovačkih luka, zaostalost u organizaciji luka kao trgovačkih ustanova, teškoće u brodogradilišnoj industriji, zaostajanje u razvitku redovitih putničkih i teretnih pruga na Mediteranu i izvan njega, zaostalost u primorskoj poljoprivredi i ribarstvu, te svih ostalih potreba o kojima zavisi brže uzdizanje Jugoslavije, kao pomorske zemlje.

Konstatacija zaostajanja pojedinih grana pomorstva posebno starih trgovačkih luka, trgovačke mornarice i plovidbe, bezuvjetno nameće da se utvrdi dugoročna orijentacija u pogledu politike bržeg razvoja. To stoga, jer se jedna od bitnih intencija naše ekonomske reforme sastoji i u jačem i neposrednijem uključivanju jugoslavenske privrede u svjetsko tržište i njeno ravnopravno učešće u međunarodnoj podjeli rada. No budući je Jugoslavija pomorska zemlja, sve to zavisi o jačini i sposobnosti pomorstva Jugoslavije, jer u ostvarivanju zadataka i ciljeva naše ekonomske reforme, pomorstvo treba da učestvuje kao jedan od glavnih faktora.



I Ston je kao mnoga mjesta na našoj obali ostao bez redovite brodske linije

Bibliografija

1. Oliver Fio: Parobrodarstvo Dalmacije. Izdanje JAZU, Zadar 1962.
2. Herman Schreiber: Simfonija ceste. Izdanje »Naprijed« (prevod). Zagreb 1961.
3. Mijo Mirković: Predgovor knjizi dr Zvonimira Jelinovića »Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi«. Izdanje JAZU. Zagreb 1957.
4. Institut für Schiffahrtforschung (Bremen): Bremer Jahrbuch der Weltschiffahrt 1945/1955. Berlin 1955.
5. Enciklopedia italiana XXVIII, str. 8—27 (Porto). Roma 1936.
6. Alberto Ferrera: Le nuove istituzioni economiche nel secolo XIX, Milano 1874.
7. Jadranski institut JAZU: Perspektivne mogućnosti razvoja naših morskih luka. Zagreb 1964.
8. Ekonomski institut: Problem razvoja pomorskog saobraćaja. Zagreb 1964.
9. Savez ITJ i Savez SITJ Beograd: Zaključci sa Savjetovanja o problemima saobraćaja. Beograd 1957.
10. Trgovačka komora: Naše pomorstvo. Ljubljana 1926.
11. Legge 27 dicembre 1893, concernente la sovvenzione per la marina mercantile. Bollettino delle leggi dell'Impero. Vienna no 189/1893.
12. Ministarstvo saobraćaja Kr. SHS, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu: Ugovor o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem. M. S. U. P. r. s. Br. 10683/1928.
13. Muirhead Johnston B. A.: ABC Shipping Guide, London (Published Bi Montly).
14. Jadranska linijska plovidba, Rijeka: Redovi vožnje. Razna godišta.
15. Jakov Sirotković: Neka pitanja koncepcije privrednog razvoja i sistema planiranja. Ekonomski pregled, br. 9. Zagreb 1964.
16. Ivo Raić: O programu dugoročnog razvoja i planu prostornog uređenja Jadranskog područja. Privreda Dalmacije br. 4. Split 1964.
17. Riccardo Marcato: Il nuovo piano regolare per Torino e i paesi vicini. Corriere della sera. Milano 24/VI 1964.
18. Vidak Luko:
 - a) Regionalni plan jadranskog područja. Naš saobraćaj, br. 6. Sarajevo 1964.
 - b) Pitanje luke Dubrovnika u regionalnog planu jadranskog područja. Dubrovački vjesnik. Dubrovnik 18/VI 1964.
 - c) Regionalni plan jadranskog područja i pitanje male obalne plovidbe. Dubrovački vjesnik. Dubrovnik, 8/1 1965.
 - d) Idejne studije i projekti urbanističkog plana Dubrovnika. Naše more, Dubrovnik br. 4/1961. i br. 1/1962.
 - e) Stvaranje i razvitak suvremenog pomorstva na našem primorju. Pomorstvo br. 1. Rijeka 1959.

Napomena: Na pozivu za učestvovanje na Savjetovanju, uprava Društva istakla je da se referati treba da temelje na dokumentaciji. Stoga sam svome referatu priložio ovu bibliografiju.