



BORO KAMIC
Dubrovnik

Na utrlim putovima uspjeha

Sve je u tome iz kojeg se ugla na neku stvar gleda, pa drugačije nije ni kada se nakon dva decenija osvrće na rast i uzrast neke privredne grane. A posebno kada je riječ o pomorstvu za jedne je ono još uvijek obična stvar, privredna grana kao i svaka druga, za druge je to »mnogo priče ni za šta«, ali za primorce i pomorce, za sve nas koji živimo na moru i iz njega snagu za taj život crpimo, za nas Dubrovčane, nama je more i brod sve. I radost, i tuga, i lijepa slika, i nježna lirski priča, i »kruh sa devet kora«, — i sve to i još više od toga *za nas su more i brodovi dio samih nas.*

I zato se tako radujemo svakome napretku u našem pomorstvu i tugu dijelimo sa svakim za svaki neuspjeh. Samo tu se ne radi o onoj opasnoj snazi tuge, nije to zastoj u bolečljivoj sentimentalnosti već ona sitna mala neizvjesnost duga koliki je predah, toliko da se osmotri da li će se svršiti onako lijepo i ljudski toplo kako je zamišljeno, pa ako neće da se jače zasuču rukavi i pomogne gdje treba pomoći, kako bi to razdoblje brže ostalo iza nas kao prošlost i kao pouka.

A uspjeha je kroz protekla dva decenija bilo mnogo i u našem kraju, sve od radosti uspješnih akcija izvršenih na moru u borbi za oslobođenje do sadašnje flotile moćnih trampera na čijoj krmici piše ime našega grada, pa radosti ne manjka u gradu ispod Srđa, one prave pomorske radosti kad se diše iz punih grudi u sreći življenja i bez bojazni za sutrašnjicu, pa se čak i sentimentalnosti daje onoliko koliko joj pripada. Jer, nakon tih malih izljeva sreće život se kao po pravilu pokreće na još izuzetniji napor ka većem i boljem, toliko značajnom i važnom da se i o rentabilnosti tog posla u prvom redu govori kao o ugledu i časti, što je u riječniku svakog pravog pomorca krupnim slovima ispisano na prvom mjestu.

I tako u dubrovačkom pomorstvu, zbog takovih shvaćanja i takovih nastojanja sve teče uglavnom po utrlim putevima uspjeha, u tom i takovom nastojanju i htijenju i jubilarna dvadesetogodišnjica teče, i uza sve to što bi se teško našla tema u privredi o kojoj je tako nezahvalno govoriti, a o predviđanjima na dulji rok da se i ne govori, kao što je to slučaj sa pomorstvom: sve je ovdje, u svjetskim razmjerima, do te mjere iskomplikirano da i oni najoptimističkije raspoloženi u svoja razmatranja unose toliko potrebnog suzdržavanja kada govore o pomorskom tržištu. Jer, jedino u čemu se svi manje-više slažu jest da je u postojećim uslovima teško spajati kraj s krajem sa starim brodovima, pa svi vide izlaz u novogradnjama i to prvenstveno »bulkcarriera« veće tonaže. Samo od početka ove godine do sada naručeno je »bulkcarriera« za oko šest milijuna tona što lijepo pokazuje da će na sve osjetljivijem pomorskom tržištu moći uspješno poslovati samo oni koji će imati prikladne brodove, onakove koji će moći

diktirati cijenu prevoza i rentabilno poslovati i onda kada su vozarinski uvjeti za sve ostalo nepovoljni.

S obzirom na navedeno i u našem pomorstvu se vrše potrebna nastojanja kako bi naša trgovačka mornarica, pomladena i ojačana, još jasnije dokazala svoju ekonomsku korist i značenje za zajedencu federacija će izdvojiti 12 milijardi dinara kao učešće u financiranju izgradnje najmanje 218.000 bruto registarskih tona brodovlja kroz slijedećih pet godina, što predstavlja oko deset posto od ukupne svote koja će se u tu izgradnju uložiti. A u tom zamašnom poslu obuhvaćena su sva naša brodarska poduzeća sva su ona u posljednje vrijeme naručila veći broj novih »bulkcarriera« koji bi za dvije do tri godine trebali biti u eksploataciji. U tom pogledu ni dubrovačko pomorstvo nije na posljednjem mjestu dubrovačka »Atlantska plovidba«, gdje je među prvima kod nas uočena potreba izgradnje takovih brodova pa je nekoliko takovih brodova i izgrađeno, kao »Držić«, »Kragujevac« »Plitvice«, naručila jenekoliko daljnjih brodova takvog tipa u našim brodogradilištima, koji će biti nešto veći od postojećih, jer je praksa dokazala da sve što je veći da je rentabilniji. Naravno je da sve ima svoju granicu pa tako i veličina ovih brodova: smatra se da su najrentabilniji oni iznad 15 pa do 35 hiljada tona pa se u tom razmaku kreće i veličina naručenih novih brodova.

A do tada i sa postojećim se brodovima uspješno posluje.

Jer, i u uslovima koji u sadašnjem razdoblju svjetskom pomorskom tržištu daju pečat »bez izrazitijeg obilježja« »bez događaja na njemu«, saobraćaj je u Dubrovniku, kao privredna oblast, ipak na prvom mjestu među svim djelatnostima. A taj uspjeh, ma da se u cjelini ne može pripisati pomorstvu kao grani u okviru ove privredne oblasti, ipak na njega otpada najveći dio i visoka realizacija od 86,66 postotaka, samo u prvom polugodištu ove godine ostvarenog dohotka, najviše proizlazi upravo iz rezultata koje su postigla pomorska poduzeća, a u prvom redu »Atlantska plovidba«. Kroz to su razdoblje izvršena 72 putovanja na kojima je prevezeno 589.566 tona tereta, dok je u istom razdoblju prošle godine izvršeno 47 putovanja na kojima je prevezeno 394.759 tona tereta. Tome je svakako pogodovalo povećanje flotnog parka, a posebno novi brodovi, a također i nastojanja da se snize troškovi, posebno oni devizni, u čemu se u velike i uspjelo. I u takovim nastojanjima uspješno se privodi kraju tekuća poslovna godina u kojoj su gotovo bez izuzetka za vrijeme čitavog njenog trajanja brodovi uvijek bili pokriveni teretima. A time se, vjerojatno, može pohvaliti malo brodara u svijetu. A slično kao sa brodarstvom, postignut je uspjeh i u lučkom prometu gruške luke, kojoj se, jednako kao i pomorstvu u perspektivnom razvoju dubrovačkog kraja daje određeno mjesto.

Jer, i ako nitko ne sumnja da će se i u perspektivi u dubrovačkom pomorstvu bilježiti daljnji uspjesi, toliko veliki da će ovi dosad zabilježeni značiti u nekoliko samo impuls za novo i veće, ipak se ne kriju ni poteškoće pa se sve više i govori o tome kao o daljnjim uspjesima kroz poteškoće. Jedna od karakteristika ekonomija svih zemalja u posljednje vrijeme je ograničenje uvoza uz maksimalno forsiranje izvoza uz što je moguće veće angažiranje vlastitih flota. A to, naravno, nije baš sretna okolnost za brodare. A s druge strane sve mornarice svijeta svakodnevno grade sve više novih i većih brodova, toliko mnogo da će i malo stariji brodovi teško nalaziti zaposlenja u konkurentskoj utakmici koja predstoji, što također povećava brige svih brodara. Jer, zdrava i lojalna konkurencija u punoj slobodi mora, stabilizacija i slično, što bi jedino doprinijelo sredenju prilika na pomorskom tržištu, odatna je već rasplinuto u svjetskim razmjerima na pomorskom tržištu do te mjere da i samo ukazivanje na to kao na jedini izlaz predstavlja u očima mnogih zastarjelo shvaćanje



Dubrovačka luka Gruž — skladišta

koje se kao takovo odbacuje bez da se nešto novo predlaže, pa tako i dalje ostaje sve po starom. A upravo radi toga, i pored svih naših nastojanja da u izgradnji i modernizaciji trgovačke flote držimo korak sa drugima, po mišljenju mnogih čini se da ipak ponešto zaostajemo, pogotovo ako se naša nastojanja u tom pogledu usporede sa nastojanjima drugih pomorskih zemalja, Jer, i ako je naša trgovačka mornarica u prošloj godini, na primjer, prevezla oko 50 posto roba koje su išle iz naših luka, odnosno u naše luke, što je u svakom slučaju podatak pažnje vrijedan, ne smije se ipak ispustiti iz vida ni to da naša flota zauzima tek 19-to mjesto u svijetu i učestvuje sa manje od jedan posto u ukupnoj svjetskoj tonazi. A to, drugim riječima znači, da treba ići još smjelije na modernizaciju naše flote, ako se želi zadržati i ovo mjesto i pozicije stečene na svjetskom pomorskom tržištu, u čemu, naravno, i dubrovačko pomorstvo treba da nađe i svoje mjesto, i ulogu i zadatke.

A u istom se položaju nalaze i luke, pogotovo one koje su od interesa i za tranzitni promet, među koje spada i grška luka. U posljednje vrijeme kod nas se izgrađuje više luka, ali sa intenzitetom koji nije bez primjedbi, tako da i pored toga još uvijek nemamo ni jednu luku ni evropskog, a negmoli svjetskog ranga. Međutim, ono što je u odnosu na gršku luku vrijedno zabilježiti jest to da se u Prednacrtu smjerica Sedmogodišnjeg plana privrednog razvoja općine Dubrovnik na prvo mjesto uvrstila potreba izgradnje željezničke pruge

normalnog kolosjeka Metković—Dubrovnik te uključenje u zajedničku akciju sa susjednim komünama za izgradnju željezničke pruge Foča—Bileća. Drugim riječima, konačno je uočena potreba boljeg povezivanja zaleđa sa grškom lukom, ili još bolje rečeno stvaranja zaleđa ovoj luci, pa je s obzirom na to za očekivati da se o lučkoj privredi Dubrovnika neće govoriti kao o nečem što je bilo pa prošlo već kao o luci koja je u novim saobraćajnicama dobila svoju pravu vrijednost i svoj puni smisao, što će ujedno značiti i novi podstrek u daljnjem razvoju pomorske privrede u cjelini u dubrovačkom kraju. A kada se svemu ovome nadoda još i briga za kadrove u pomorstvu, koja nije mala, onda se lijepo vidi čitav put kojim smo krenuli i cilj kome stremimo. Jer, odavna je lijepo rečeno da samo tamo gdje kadrovi idu u korak s potrebama proizvodnje moguće je ostvariti najveća dostignuća i uspjehe.

I tako po utrtim putevima uspjeha dubrovačko pomorstvo ulazi u novi decenij crpeći bogato iskustvo iz protekla dva u kojima smo se navikli na sve što je dobro i prihvatili ih kao novi stil života koji se ne vidi samo na površini već i u nama: rađa se, raste i bori se sa nama za uvijek novo i bolje, svugdje i na svim sektorima, a posebno u pomorstvu. Jer, odavna već more u gradu ispod Srđa nije samo romantika i jug već prije svega život i privreda.

Ovdje su more i brod sve: postali su dio nas samih .