

## Uloga pomorskih luka u našoj privredi



Mjesto i uloga naših luka na Jadranu, koje one imaju po svom privrednom i općem značaju, nije moguće solidno i svestrano obraditi u jednom kratkom članku. No, da bi udovoljio molbi drugova iz redakcije cijenjenog i popularnog časopisa »Naše more«, koji izlazi u Dubrovniku, pokušat ću ovom prilikom, koliko je to meni moguće, makar djelomično osvjetliti i istaknuti značaj pomorskih luka i pomorske privrede, koju one imaju i vrše u privrednom razvoju naše socijalističke zajednice.

Da bi nam bila jasna uloga i mjesto pomorskih luka kao i činjenica, što one znače za jednu državu (a posebno u ovom slučaju za našu zemlju) prije svega treba nam biti jasno kakova neiscrpna bogatstva predstavlja more u privrednom, saobraćajnom, kulturnom i ostalim pogledima, ne samo za pomorske zemlje, već i za čitav svijet. Kroz dugu i mukotrpnu historiju čovječanstva more je odigralo odlučujuću ulogu u razvitku mnogih naroda i njihovih država, u općem razvitku ljudske civilizacije i kulture, ekonomskog prosperiteta i blagostanja. U današnje vrijeme dinamičnog razvitka proizvodnih snaga svijeta, ekonomike i ostalog razvoja iz godine u godinu uloga i značaj mora sve više raste.

Na obalama Jadrana i Sredozemlja kroz daleku prošlost razvijala se ekonomika, kultura i civilizacija mnogih naroda i nacija, koje danas postoje i imaju svoje državne zajednice, a mnogi su narodi nestali ili su se asimilirali i srodili s novim nacijama, te su zajedno s njima ponijeli na svojim leđima u novim uslovima teško breme daljnjeg razvitka i društvenog progressa. U toj vjekovnoj borbi za samoodržanje i ljudski razvitak ponijeli su na svojim plećima i naši daleki preci krupan dio tereta i žrtava u tu riznicu općeg razvitka ljudskog društva, s kojim su se uporedo razvijali i naši narodi.

Baš ti uslovi, koje od davnina tako obilato i bezgranično pruža more sa svojim prostranstvima i neiscrpnim izvorima i mogućnostima, omogućili su u toj vječnoj borbi za društveni napredak i našim narodima, da se održe i razviju i kao pomorski narodi. Usprkos tuđinskih vladavina i njihovih pljačkaških režima, svirepih osvajača i krvavih okupatora, koji su klali, palili i haraćili kroz našu tešku ali slavnu prošlost po svim krajevima naše domovine, duž naše jadranske obale i na našim mnogobrojnim otocima, mukom, radom i velikim patnjama i žrtvama izgradili su se i razvili deseci gradova i gradića sa svojim lukama i lučicama, svojom privrednom, industrijskom, komunalnom i kulturnom bazom, koja zajedno sa našom pomorskom privredom predstavlja jednu od najkrupnijih grana privrednog i društvenog bogatstva naše zemlje.

U tom vjekovnom vremenskom razdoblju u viorima mnogih ratova, društvenih lomova i potresa, elementarnih katastrofa i žrtava razvili su se i odhrali svim objektivnim i subjektivnim otporima na našoj obali mnogi gradovi sa svojim lučkim objektima i tehničkim uređajima, bez kojih se zajedno sa našom trgovačkom mornaricom i brodogradnjom danas naša zemlja ne bi mogla uspješno ni razvijati, ni očuvati svoju samostalnost. Svirepi fašistički okupatori i palikuće ostavili su nam velike pustoši i ruševine i u našim lukama, koje još ni do danas nismo uspjeli sasvim obnoviti.

Usljed nedovršene sjeverne luke u Splitu i željezničkog čvora, prosječni su godišnji gubici pomorske privrede, industrije i željeznice, u splitskom bazenu oko jednu milijardu dinara. Slično je stanje i u šibenskom bazenu. Također još nije obnovljen najvažniji dio riječke luke — Ljubljanska obala sa dva veza i najdubljim gazom i lukobran »Petar Drapšin«, koji je zaštitna obrana te luke. Kao ni zaštitni lukobran u gradskoj luci u Splitu, i neke manje luke.

Da bi nam bilo jasno što ekonomski znači Ljubljanska obala u riječkoj luci iznosim ove podatke:

### 1) Ljubljanska obala.

Obala je duga 245 m (za dva broda). Uz obalu se nalaze skladišta br. 5., 6. i 7., koja su građena prije 70 godina, te predstavljaju najstarija skladišta riječke luke. Za ovu obalu dobit ćemo iz mađarskih reparacija 8 dizalica, od kojih 4 dolaze u 1959., a ostale 4 u 1960. godini. Ukupni troškovi obnove obale i prilježnih objekata su slijedeći:

Obnova obale	377	milijuna	dinara
Obnova kolosjeka	88	„	„
Rekonstrukcija i modernizacija skladišta	338	„	„
Domaća oprema	65	„	„
Ostalo (stare dizalice i t. d.)	43	„	„

Svega: 911 milijuna dinara

Naimenovanje	Dužina operativne obale		Promet robe u svim lukama FNRJ	Promet putnika u svim lukama FNRJ	Primjedbe
	za brodove duge i v. o. plovidbe	za brodove male obalne plovidbe			
Stanje prije rata (1940)	9.659 m	66.786 m	2,360.000 t.	2,750.000	
Stanje poslije oslobođenja 1946	2.707 m	56.961 m	3,012.373 t.	3,697.300	
Stanje 31. XII. 1957.	9.483 m	70.545 m	8,915.193 t.	9,341.370	

Od oslobođenja do 31. XII. 1957. utrošeno je za obnovu i izgradnju svih luka i plovnih puteva FNRJ 10.828,504.000.— din.

Pregled investicija u glavnim lukama od oslobođenja do kraja 1958. god.

Tabela 2

u 1.000.— dinara

L U K E	U t r o š e n o					U k u p n o
	Od oslobođenja do 1951	U 1951. i 1952 god.	u 1953.	Od 1954. do kraja 1957.	Odobreno u 1958.	
Rijeka	402.998	470.168	166.800	373.100	140.000	1,550.066
Šibenik	162.691	219.730	121.600	83.900	110.000	697.921
Split	203.169	243.170	106.000	129.000	140.000	821.339
Ploče	80.700	430.785	511.000	789.300	140.000	1,951.785
Bar	26.648	232.942	610.000	2,010.600	770.000	3,741.190
SVEUKUPNO :						8,762.301

Promet robe i putnika u glavnim lukama FNRJ u 1957. god.

Tabela 3

L U K E	P r o m e t r o b e u t o n a m a					P r o m e t p u t n i k a
	Razvoz	U v o z	I z v o z	Tranzit	Ukupno	
Rijeka	386.928	2,419.143	376.053	966.296	4,148.420	1,137.636
Zadar	97.290	1	48	—	97.339	985.796
Šibenik	102.823	410.474	172.370	—	685.667	980.141
Split	501.017	638.769	377.561	—	1,517.347	1,119.089
Ploče	73.138	159.495	245.035	—	477.668	160.505
Metković	—	—	—	—	128.959	19.811
Dubrovnik	145.962	16.612	129.535	1.112	293.221	461.780
Zelenika	30.427	—	86.087	—	116.514	56.597

Promet robe i putnika u glavnim lukama od 1. I. do 30. IX. 1958. god.

Tabela 4

L U K E	P r o m e t r o b e u t o n a m a					P r o m e t p u t n i k a
	Razvoz	U v o z	I z v o z	Tranzit	Ukupno	
Rijeka	270.000	1,450.000	423.698	773.804	2,917.502	1,019.445
Šibenik	84.000	250.000	234.614	—	568.614	874.956
Split	360.000	462.000	259.043	—	1,117.043	982.474
Ploče	53.000	172.000	183.700	—	408.700	215.595
Dubrovnik	93.000	21.000	56.694	3.640	174.334	357.946

Potrebna sredstva za dovršenje luka Rijeka, Šibenik i Split

Tabela 5

u 1.000.— dinara

L U K E	Ukupno koštanje	Utrošeno do kraja 1957.	Odobreno u 1958.	Potrebno od 1959. godine pa dalje	Primjedbe
Rijeka	1,650.000	310.000	140.000	1,200.000	Dovršenje obnove cijele luke bez ikakvih novih objekata
Šibenik	1,012.000	506.000	110.000	396.000	Radovi prema odobrenom investicionom programu
Split	1,134.000	584.000	140.000	410.000	Radovi prema odobrenom investicionom programu

N. B. U gornjim iznosima sadržani su samo radovi pomorskog javnog saobraćaja koje finansira zajednica bez obaveze vraćanja (operativne obale, lučke površine, kranske staze, vodovod i kanalizacija). Eksploatacione objekte grade pretovarne organizacije iz svojih sredstava.



Dosada je na obnovu obale utrošeno 193 milijuna dinara. Za obnovu same obale potrebno je još (iz OIF-a):

1959. — 120 milijuna dinara  
1960. — 50 „ „

Za ostale objekte na obali potreban je poduzeću investicioni zajam u iznosu od 450 milijuna dinara, od čega u 1959. godini 150 milijuna.

Obnova obale s montažom dizalica, izgradnjom kolo-sijeka i djelomičnom rekonstrukcijom skladišta, mogla bi biti završena u roku od dvije godine.

Obnovom obale kapacitet luke će se povećati za 300.000 tona. Pretpostavimo li da će polovina tog kapaciteta (150.000 t) otpasti na tranzitni promet, povećat će se naš devizni priliv za slijedeće iznose:

Prihodi luke	180.000 dolara
Prihodi željeznice	600.000 „
Prihodi brodarstva	400.000 „
	<hr/>
	1,180.000 dolara godišnje.

Taj iznos veći je od cjelokupnog troška obnove obale.

Povećanje kapaciteta luke će utjecati da se smanje štete, do kojih dolazi radi povremene zakrčenosti luke. Na primjer radi nekorištenja Ljubljanske obale u Rijeci izgubljeno je od oslobođenja do danas oko 12 milijuna dolara. To znači da smo na tome izgubili više nego li je padala izgradnja luke u Latakiji.

Za prvih 9 mjeseci 1958., samo kod tramperskih brodova bilo je 138 dana dangube, što iznosi preko 150.000 dolara. Ništa manje nisu ni štete, koje su imali linijski brodovi (prvenstveno Jugolinija), radi dugog zadržavanja brodova u luci. Uopće se ne mogu procijeniti štete, koje je imala naša privreda radi danguba vagona, radi zakašnjenja u snabdijevanju naših tvornica ili zakašnjenja u snabdijevanju tržišta, do kojih dolazi u momentima zakrčenosti luka.

Znatni su gubici i u drugim lukama radi nedovršenih kapaciteta. U Splitu je također godišnji gubitak od preko 30 milijuna deviznih dinara ne računajući umanjeње kapaciteta za 40% uslijed uskog grla željezničkog čvora.

## 2) Lukobran »Drapšin«.

On je teško oštećen, a u proteklih 13 godina nakon oslobođenja ta oštećenja su pojačavana tako, da danas postoji vrlo ozbiljna opasnost da od jednog nevremena dođe do djelomičnog rušenja lukobrana i do paraliziranja rada riječke luke.

Dosada je obnovljeno 1/3 dužine lukobrana, na što je utrošeno 340 milijuna dinara. Za obnovu preostalih 2/3 lukobrana potrebno je još 450 milijuna dinara, od čega u 1959. godini 200 milijuna.

Preko naših pomorskih luka odvija se oko 2/3 uvoza i izvoza naše zemlje, a u godinama Staljinove blokade, poslije 1948. godine, taj omjer bio je i veći. Danas, kada se opet nalazimo u teškom recidivu staljinske ekonomske i političke borbe, koju vode zemlje »socijalističkog lagera« na čelu sa SSSR-om protiv naše socijalističke domovine, opet su nam naše more, naše luke i trgovačka mornarica oni ključni faktori, koji nam uz naš socijalistički društveni sistem i jedinstvo naroda omogućuju razbijati ekonomsku blokadu i izolaciju naše zemlje od ostalog svijeta.

Ove nove rafinirane pokušaje koje smo doživjeli i koji su nas ekonomski mnogo koštali od strane SSSR-a i ze-

malja »socijalističkog lagera« u cilju podčinjavanja naše zemlje, ubuduće ne smijemo izgubiti iz vida.

To su nam uvijek otvorena i neograničena vrata za održavanje veza i izmjenu ekonomskih i drugih dobara s prekomorskim i drugim zemljama i narodima. To je ona ogromna blagodat, koju predstavlja naša pomorska privreda u našoj socijalističkoj domovini, koja je izražena u onoj mudroj narodnoj rečenici: »kada stavim prst u more imam vezu sa čitavim svijetom«.

U toku minulih 10—12 godina naša je socijalistička zajednica bez sumnje uložila velika novčana i materijalna sredstva u izgradnju naše brodogradnje, trgovačke mornarice i za obnovu i izgradnju naših pomorskih luka, ali to još uvijek nije dovoljno, pa nas interesi zemlje i društvena korist, koju iz pomorske privrede imamo, upućuje, da nastavimo sa investicijama koje će omogućiti daljnji razvoj te važne privredne grane. Sada nam se u ovom slučaju postavljaju četiri pitanja da na njih odgovorimo:

Prvo, da li su ta velika ulaganja bila društveno opravdana.

Drugo, da li smo prema mogućnostima i potrebama naše socijalističke zajednice objektivno mogli više učiniti i postići u izgradnji naše trgovačke mornarice, izgradnji i osposobljavanju naših luka.

Treće, da li smo u toku ovog vremenskog perioda uspjeli rasčistiti pojmove i stavove u ovim, za našu zemlju tako važnim pitanjima u pomorskoj privredi, i

Četvrto, kako je s organizacionim stanjem u pomorskoj privredi i kako bi ga trebalo postaviti u današnjoj fazi društvenog razvitka.

Na prvo pitanje možemo smjelo reći, da su se uložena sredstva u našu pomorsku privredu našoj zajednici obilato isplatila i ona će u narednom periodu biti višestruko isplaćena.

Na drugo pitanje također možemo kazati, da se usprkos svih teškoća, kroz koje je prošla naša zemlja, u ovom periodu moglo više postići, da se u našoj privrednoj i investicionoj politici više poštivao kriterij: investirati ondje, gdje će se najbrže i najefektnije uložena sredstva zajednici vratiti.

Uzmimo samo jednu uporedbu. Poslije 1948. — 1949. godine naša zemlja uložila je u keramičku industriju i bituminozne škriljevce znatna sredstva. Ta sredstva



Kaštel Stari

uložili smo u one grane, gdje nismo imali dovoljno kvalitetnih sirovina, nikakvih industrijskih objekata od prije rata, pa dosljedno tome ni tradicije ni iskusnih kadrova.

U pomorskoj privredi imali smo objektivne i subjektivne faktore, to jest ekonomske potrebe naše zemlje za brodskom tonažom da se ne plaća strana trgovačka flota i više — manje povoljne uvjete na svjetskom tarifnom tržištu, i uz to imali smo u pomorskoj privredi materijalnu i tehničku bazu, tradicije i dovoljno iskusnih kadrova.

Drugi krupan propust učinjen je kad nam je izgorio putnički brod »Partizanka«. Za njegovu osigurninu trebali smo, a i mogli smo kupiti dva tankera i nekoliko trampera.

Kratko vrijeme iza toga mi smo za naše potrebe plaćali strancima veoma skupe vozarine, a kad je izbio korejski rat pomorske vozarine skočile su vrlo visoko, tako da smo radi pomanjkanja vlastitog broskog prostora materijalno mnogo izgubili, a i radi toga nismo mogli voditi samostalnu pomorsku politiku. To su vrlo dobro osjetili na svojoj koži naši uvoznici i izvoznici. Od ovakvih propusta dužni smo da izvlačimo zaključke, koji nam nalažu da s više trgovačkog smisla i duha njegujemo našu pomorsku privredu, a posebno naše pomorske luke i trgovačku mornaricu.

U normalnim prilikama više — manje nije teško doći do skladišnog prostora u lukama, kao i do broskog prostora, te ljudima koji nemaju dovoljno uvida u ove probleme, jer im više puta nije jasna uloga koju vrši luka sa svojim postrojenjima i kadrovima i s njima skupa vlastita brodska tonaža.

Radi toga nam se i događa da naši pojedini uvoznici i izvoznici koriste stranu luku ili strani brod, jer »cifarski« proizlazili, da su im jeftiniji, ispuštajući iz vida da su lučke i brodske usluge nastavak privredne proizvodnje jedne zemlje o čijim smo interesima, osobito mi u socijalističkoj privredi, posebno dužni voditi računa. Na našu štetu još danas u našem izvozu i uvozu učestvuju brodovi stranih zastava sa oko 66% tereta, što za našu zemlju predstavlja veliki odliv stranih deviza.

Na prečišćenju osnovi realizirala je naša prekomorska plovidba do konca 1956. u hiljadama dolara:

	Brutto produkt (vozarina)	Troškovi (bez amortizacije)	Amortizacija	Akumulacija	Netto dev. doprinos
1957.	216.456	151.124	24.477	40.855	133.109
	14.015	8.566	1.588	3.861	8.516
	24.719	13.978	3.640	7.101	14.743
Svega:	255.190	173.668	29.705	51.817	156.468

Ukupni izdaci naše zemlje za prijevoz njene cjelokupne prekomorske razmjene do konca 1957. iznose oko 438 milijuna dolara, od kojih na strane brodove otpada 290 milijuna dolara. Da nije bilo smišljene intervencije naše flote, naša zemlja bi stranom brodovlju platila najmanje oko 7% više vozarina, to jest najmanje 30 milijuna dolara više, tako, da se ukupni devizni netto doprinos flote može cijiniti najmanje na 186 milijuna dolara, od kojih 29,7 milijuna amortizacije, 51,8 milijuna direktno i 30 milijuna dolara indirektno akumulacije, odnosno svega 111,5 milijuna dolara.

Činjenično stanje s našim glavnim lukama, je da ih nismo još od ratnih ruševina do kraja obnovili niti nove

neophodne operativne obale u njima dogradili, iako su te operativne obale ušle u plan izgradnje u našem prvom i drugom petogodišnjem privrednom planu. Pa ipak se po ocjenama i prijedlogu Saveznog zavoda za privredno planiranje i drugih organa od 1954. do 1957. godine obustavila izgradnja operativnih obala u lukama Splitu i Šibeniku, te obnova Ljubljanske obale i lukobrana »P. Drapšin« u Riječkoj luci, iako su baš te obale u tim našim lukama, preko kojih se vrši više od 80% izvoza i uvoza robe i putnika koji se upućuju morskim putem, bile i danas su gorući problem, kojega je trebalo što prije skinuti s dnevnog reda.

Bez obzira na to što nam je kroz ovaj desetgodišnji period životna praksa drastično pakazala punu jugoslavensku opravdanost ulaganja sredstava na daljnju izgradnju i tehničku opremu naših luka, u prvom redu onih preko kojih najviše i akumuliramo, suočili smo se i ove godine povodom raspravljanja društvenog privrednog plana u privrednim odborima Savezne narodne skupštine za 1959. godinu sa stavom i prijedlozima Saveznog zavoda za plan, da se radi pomanjkanja finansijskih sredstava obustave radovi na izgradnji i obnovi operativnih obala u svim lukama, osim luke Bar. Da je takav stav i gledanje na ekonomski značaj i opću društvenu korist, koju naša čitava zemlja od tih luka ima, nepravilan i neodrživ, više je nego očito.

Neosporno je, da u našoj zemlji postoje mnoge ekonomske i inače opravdane potrebe i mogućnosti za investiranje, ali nam objektivne mogućnosti naše zemlje i njen privredni razvitak još nisu u stanju osigurati dovoljno finansijskih i drugih sredstava, pak bez obzira na te opravdanosti trebamo se po ekonomskoj i društvenoj logici dosljedno pridržavati kriterija stepenovanja kategorija privrednih grana u našoj privrednoj investicionoj politici, apstrahirajući subjektivna gledanja.

Pored toga diskutira se i traži se način kako bi se održavanje malih luka duž naše obale i na otocima skinulo sa saveznog budžeta i prebacilo na brigu komuna, republike, iako sve te luke kao javne saobraćajnice na moru služe ne samo mještanima, koji žive u tim mjestima, već javnom društvenom prometu robe i putnika, služe za osiguranje brodova, ljudi i tereta na moru. Neshvatljivo je kako se uopće može doći na takvu ideju (sličnu kao što je i nenormalan status brodarskog putničkog poduzeća Jadrolinije), da se te, takozvane, male luke, izdvoje iz sklopa čitavog saobraćajnog organizma, kao što su željezničke pruge i željezničke stanice glavne i lokalne, cestovna mreža, aerodromi, vodeni putevi i telefonske linije, koje sve skupa služe općim javnim društvenim potrebama, pa je potpuno opravdano, da to i čitava naša zajednica, kojoj služe, održava i dalje razvija iz svojih sredstava u čije fondove i pritiču prihodi od njih.

Na primjer da li se može na relaciji Beograd-Zagreb predati kotaru Vinkovci željeznička stanica Banovci, Orolik i Sremske Laze na održavanje i eksploataciju?

Također do danas uza sva nastojanja u toku ovih 10—12 godina nismo uspjeli rasčistiti pitanje izgradnje željezničkih pruga prema Jadranu, koje se nameću kao primarni ekonomski i društveni problem već niz decenija. Naime, najspornije je pitanje — po mišljenju izvjesnih stručnih eksperata — povezivanje unutrašnjosti naše zemlje s obalom na pravcima Foča-Gacko-Bileće-Dubrovnik, u južnom dijelu Jadrana i na pravcu Zenica-Travnik-Bugojno-



Duvno-Split u srednjem Jadranu. Ta dva naša grada sa svojim lukama, privredom, trgovinom i ostalim, gradila su se i razvijala kroz duga stoljeća. Već u rimsko doba karavanskim putevima bili su povezani sa svojim prirodnim privrednim zaledem i preko njih se odvijala trgovina i razmjena dobara raznih zemalja. Ta područja su po svome prirodnom privrednom bogatstvu, (ugalj, drvo, razne rude, poljoprivreda, stočarstvo i ostalo) veliki sirovinski rezervoari za naš opći privredni razvitak neophodno potrebni, ali su saobraćajno izolirani od tih naših luka, s kojima, bez obzira na razna subjektivna gledanja, administrativne i lokalne granice, sačinjavaju geografsku i privrednu cjelinu.

Postoje upravo smiješna shvatanja kod pojedinih stručnjaka, koji bez ustručavanja smjelo tvrde, da su naši gradovi na obali, a u prvom redu Split i Dubrovnik, krivo locirani i odvojeni »visokim planinama« od svoje pozadine, pak niti perspektivno ne smatraju opravdanim ni potrebnim izgradnju željezničkih pruga na tim pravcima, te smatraju dovoljnim izgradnju nove širokotračne pruge dolinom rijeke Neretve, gdje već postoji uskotračna željeznička pruga Sarajevo-Ploče vezana na naš uskotračni sistem željezničkih pruga.

Nadam se, da će nam i na ovo krupno i vrlo važno pitanje od općeg ekonomskog, nacionalnog i političkog interesa za našu zemlju, za neposrednije ekonomsko i društveno sraštavanje i ujedinjavanje naših naroda u jednu cjelinu, a postepeno i u jednu nacionalnost, kategorički odgovoriti opet životna praksa, koja je na sreću uvijek najbolji regulator i u ovim pitanjima i problemima.

Sada nekoliko riječi o organizacionim pitanjima u našoj pomorskoj privredi i načinu rukovođenja u njoj.

Po administrativno-upravnoj liniji od 1952. godine imamo četiri uprave pomorstva umjesto ranije jednu, i to tri na Jadranu sa sjedištima: za sjeverni Jadran u Rijeci, za srednji Jadran u Splitu, a za južni Jadran u Kotoru, a četvrta je kao glavna uprava za pomorski i riječni saobraćaj sa sjedištem u Beogradu.

Po privrednoj liniji ove uprave pomorstva organski normalno nemaju nikakove ingerencije na privredna poduzeća u pomorskoj privredi. U Saveznom izvršnom vijeću imamo kao nadležni organ po privrednoj i administrativnoj liniji Sekretarijat za saobraćaj i veze, u čiji sastav i nadležnost spadaju sve saobraćajne grane kao što su Jugoslavenske željeznice, PTT, cestovni, riječni, avionski i pomorski saobraćaj sa svim svojim specifičnostima i problematikom.

Kada se na ove složene saobraćajne grane gleda s formalne strane, izgleda, da sve to može da bude skupa i da se centralizirano sa svim, tim složenim i za našu zemlju tako značajnim granama rukovodi, upravlja, studira i razrađuje specifična problematika. Ali, ako se uđe malo neposrednije u analizu stanja na tom području, neodložno nam se nameće pitanje, koje je već životna praksa i razvitak u pomorskoj grani saobraćaja i privrede postavila na dnevni red, da se pristupi formiranju Sekretarijata za pomorsku privredu Izvršnog vijeća kao saveznog organa.

Razloga za to ima više. Uzmimo na primjer pitanje nadležnosti po privrednim pitanjima u pomorskoj privredi, po kojima se ukrštava 7—8 ustanova: od Jugobanke i Investicione banke, Sekretarijata za financije, Komiteta za vanjsku trgovinu, Spoljnu trgovinsku i Saobraćajnu ko-

moru do Sekretarijata za saobraćaj i veze i t. d. U našoj agencijskoj službi također danas vlada velika anarhičnost uslijed društveno neopravdanog liberalizma, kojim se koristi znatan broj naših izvoznih i uvoznih poduzeća, koja se više puta rukovode svojim uskim interesima u korištenju broskog prostora strane zastave i strane luke na štetu naše zajednice. Također postoji u priličnoj mjeri među našim broderskim poduzećima neloyalna međusobna konkurencija, kojom se koriste stranci, što opet nanosi gubitke našoj zemlji. Izbijaju tu i tamo na površinu razne lokalističke tendencije, koje smo dužni potiskivati, te usklađivati i povezivati općedruštvene interese s lokalnim i obratno.

Jedno je od gorućih problema u pomorskoj privredi pitanje uzdizanja i školovanja kadrova, kojem također treba posvetiti više brige, novčanih i materijalnih sredstava i razvijati ga u jugoslavenskim mjerilima i jugoslavenskom duhu.

Cinjenica je, da su sazreli svi uslovi kroz ovih 6—7 godina da se ukinu četiri uprave pomorstva i formira jedna sa sjedištem u Splitu, kao što je to i ranije bilo, kao organ administrativne lučke upravne vlasti i sigurnosti plovidbe što bi pridonijelo znatnim uštedama i uspješnijem rukovođenju u toj oblasti. Također su sazreli uslovi za formiranje Sekretarijata za pomorsku privredu Izvršnog vijeća kao saveznog organa sastavljenog od kadrova koji su izrasli kroz dugogodišnji rad i praksu u pomorskoj privredi, kako bi se na taj način osigurala garancija za solidnije studiranje i razrađivanje perspektivne jugoslavenske politike u pomorskoj privredi, u kojemu ne bi smjelo biti uskogrudnih, lokalnih i regionalnih svatanja i tendencija.

Ma kakav bio sastav u Sekretarijatu za veze i saobraćaj, kao organa Saveznog izvršnog vijeća za šest raznih grana saobraćaja, htjeli mi to ili ne objektivno fizički i organizaciono nije moguće centralizirano uspješno rukovoditi, studirati i razrađivati problematiku svih tih grana s njihovim različitim specifičnostima i složenim problemima.

Ovo pitanje bilo je potaknuto pred dvije godine na plenumu sindikata pomoraca u Rijeci i na I. Kongresu radničkih savjeta prošle godine u Beogradu.

Možda će se iznositi izvjesni argumenti protiv formiranja Sekretarijata za pomorsku privredu kao saveznog organa radi ovih ili onih razloga, ali na to možemo odgovoriti, ako već danas iz također opravdanih društvenih potreba i razloga imademo 10—11 sekretarijata, kao organa Saveznog izvršnog vijeća, nije nikakav presedan i neopravdan zahtjev formiranja Sekretarijata za pomorsku privredu Izvršnog vijeća, koji se također ne kosi s našom današnjom praksom i sistemom društvenog upravljanja.

Pred nama je zadatak, da uz daljnje napore naših radnih ljudi, koji u pomorskoj privredi rade i upravljaju, i brigu i pomoć u materijalnim i novčanim sredstvima naše socijalističke zajednice zajednički pravilno usmjeravamo i razvijamo cjelokupnu pomorsku privredu na opću korist i blagostanje naših naroda.

Želio bih da ova pitanja i kritički osvrt na razvoj i probleme u našoj pomorskoj privredi, koje sam iznio u ovom članku, posluže kao prilog pravilnog sagledavanja naših uspjeha, slabosti i propusta u ovoj prvorazrednoj privrednoj oblasti za našu socijalističku domovinu.