

Razvitak naše pomorske privrede i njene perspektive



*

Glavni urednik našeg časopisa posjetio je druga Marina Cetinića, člana Izvršnog vijeća NRH i s njim vodio razgovor o razvoju pomorske privrede u socijalističkoj Jugoslaviji. Donosimo za naše čitaoce dio tog razgovora, kako ga je pribilježio naš urednik.

*

Na pitanje urednika kakvi su rezultati postignuti u unapređenju pomorske privrede u poslijeratnom razdoblju, drug Cetinić je odgovorio:

— Naša je zemlja u relativno kratkom periodu obnovom i proširenjem lučkih kapaciteta, koji su u ratu bili jako oštećeni, te izgradnjom snažne brodograđevne industrije postavila solidnu materijalnu osnovu za ubrzani razvitak čitave pomorske privrede. Perspektiva našeg pomorstva, koja se naročito zasniva na izgrađenoj suvremenoj brodograđevnoj industriji, nadovezuje se na vrijedne pomorske tradicije naših naroda. Važno je naglasiti, da je razvijen znatan pomorski kadar, bez kojega bi ubrzani razvitak pomorstva bio skoro nemoguć.

Kako je poznato, nastavio je drug Cetinić, predratnu prekomorsku flotu karakterizirala je uglavnom zastarjelost, pretežno brodovi na pogon ugljenom i s malom brzinom, od čega je velik dio bio u ratu oštećen ili potopljen, tako da smo poslije oslobođenja gotovo bili bez pomorske flote. Ništa bolje nije bilo s brodogradnjom, čiji su kapaciteti — oprema i postrojenje — bili skoro potpuno uništeni i onesposobljeni. Ova brodogradilišta tada su vršila najvećim dijelom popravke brodova, a mogla su graditi samo manje jedinice za plovidbu. Slično stanje zatečeno je i kod operativnih obala, koje su sa svega 30% od predratnog stanja bile upotrebljive, dok su skladišta i mehanizacija bili uništeni ili oštećeni.

Naši su radni kolektivi neposredno nakon oslobođenja trebali uložiti mnogo napora, da bi se brodogradilišta i lučka

operativa obnovili, a potopljeni i oštećeni brodovi osposobljeni za plovidbu. To je uspjelo u relativno kratkom roku i postići zahvaljujući upravo njihovom zalaganju i radnom elanu.

Paralelno s razvitkom proizvodnih snaga u našoj socijalističkoj zemlji, nastavio je drug Cetinić, postepeno je rasla i izgradnja modernih brodova. Naša brodogradilišta su danas osposobljena da grade brodove i od 20.000 BRT. Dovršenjem izgradnje i kompletiranjem opreme, brodogradilišta će biti u stanju da izgrađuju sve modernije brodske kapacitete i veće tonaže. Zahvaljujući takvom razvoju brodograđevne industrije danas možemo ustvrditi, da smo predratni nivo prekomorske flote premašili, te da raspolazemo sa preko 408.000 BRT dosta modernih brodova, dok se predviđa ostvarenje od 540.000 BRT u 1961. godini.

Na pitanje našeg urednika: kakav kvalitet postiže brodogradnja, drug Cetinić je odgovorio:

— Njezin visok renome najbolje se ogleda u tome, što je uvelike angažirana za strane naručioce. Nema gotovo pomorske zemlje ne samo u Evropi, već i na drugim kontinentima, koja nije vršila narudžbe u našim brodogradilištima i dala visoke ocjene kvalitetu gradnje. Ovime je brodograđevna industrija u izvozu naše Republike došla po vrijednosti na prvo mjesto i nalazi se u konstantnom porastu, dok se po učešću u svjetskoj proizvodnji naša zemlja nalazi na dvanaestom jestu. Baš taj kvalitet proizvodnje doveo je do punog korištenja kapaciteta triju najvećih brodogradilišta u Rijeci, Splitu i Puli, što sigurno nameće potrebu da se ova brodogradilišta rasterete ostalih radova, kao što su remont i obnova klasa, te da se isključivo orijentiraju na gradnju većih jedinica. Brodogradilišta srednje veličine treba da se osposobljavaju za preuzimanje remonta i ostalih radova uz gradnju manjih jedinica, čime se povećava stepen korištenja kapaciteta ovih brodogradilišta.

Na pitanje, koliko se nalazi uvozne opreme u novosagrađenom tramperu, drug Cetinić je odgovorio:

— Učešće uvoza varira od 20—50%, a ovisno je uglavnom od toga, da li se ugrađuju motori domaće proizvodnje ili uvozni i kolike količine crne metalurgije potrebne za brod mogu da isporučuju domaće željezare. Rješavanje problema uvoza reprodukcionog materijala ovisno je od osvajanja proizvodnje Diesel motora za pogon i pomoćnih brodskih agregata, jer oni čine 20—30% od vrijednosti broda. Diesel motore već uspješno proizvodi brodogradilište »Uljanik«, a uskoro će početi i »3. Maj«, kao i brodogradilište »Split«, uz proizvodnju koju već godinama u manjim KS obavlja »Jugoturbina« iz Karlovca. Inače predvidiva proizvodnja brodskih motora nije još uvijek usklađena s kapacitetom brodogradnje, iako se predviđa proizvodnja od oko 100.000 KS godišnje, što će biti postignuto u 1961., dok će kapacitet

proizvodnje Diesel-motora u 1959. godini iznositi 50.000 KS.

Na kakvom se nivou nalazi kooperacija u ovoj proizvodnji? zapitao je naš urednik.

— S obzirom na potrebu vrlo širokog asortimana raznovrsnih materijala i proizvoda, upućena je brodograđevna industrija na najširu kooperaciju, naročito s poduzećima metalne i elektroindustrije, no takva kooperacija nije nikako postigla potreban obim, odgovorio je drug Cetinić. On smatra, da je ta pojava, između ostalog, i posljedica današnje potrebe visokog udjela uvoznog materijala u proizvodnji. Međutim, dosadašnja stečena iskustva u proizvodnji, razvoj i izgradnja novih kapaciteta sve više će činiti izgradnju brodova neovisnom od uvoza onih uređaja za koje će naša industrija uskoro biti sasvim osposobljena, naročito uz maksimalno korištenje proizvodne kooperacije.

Što nam možete reći u vezi sa stanjem i razvojem naših luka?

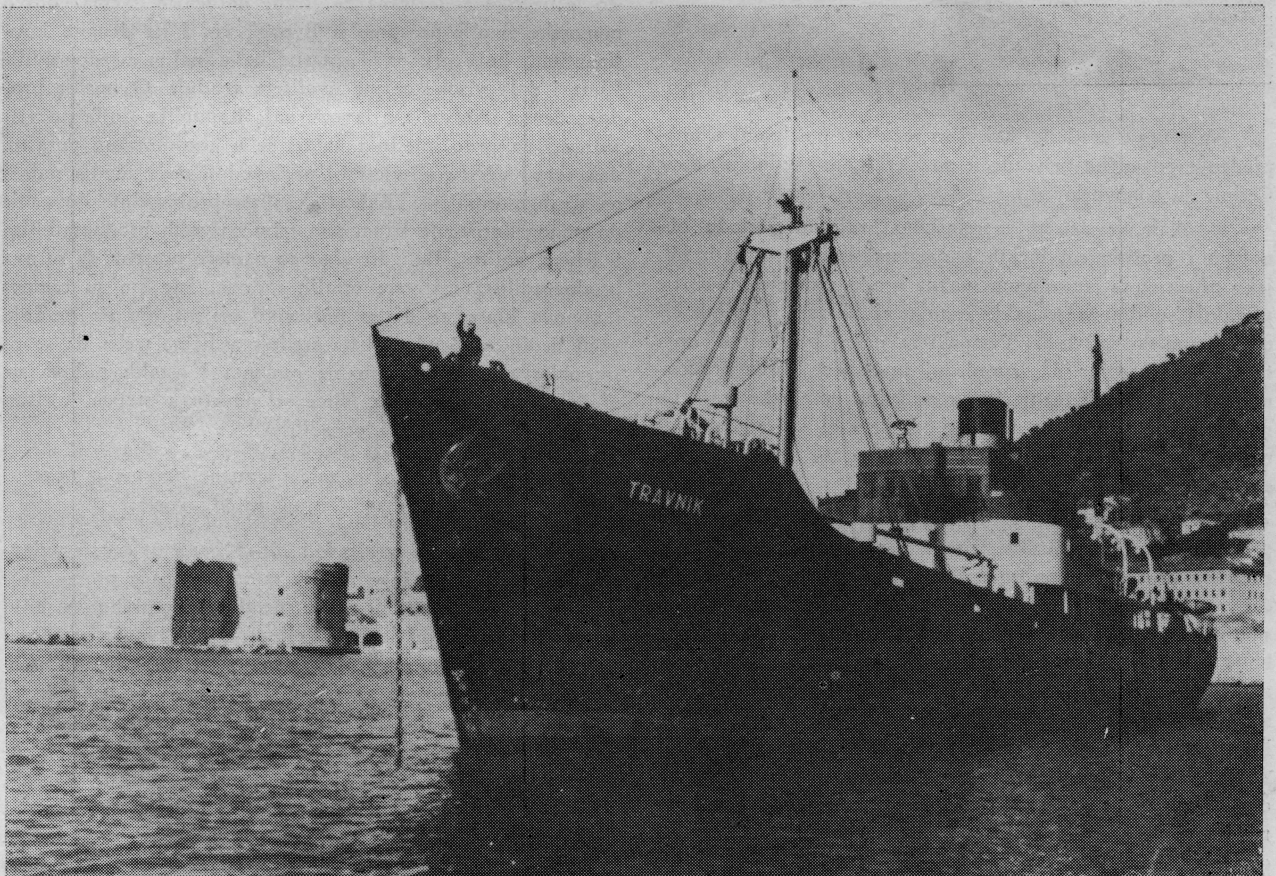
— Pomanjkanje kapaciteta uslijed nedovršene izgradnje, te nedostatak tehničke opreme još uvijek stvara ozbiljne poteškoće, kako u kvalitetu tako i u brzini pretovara. Osim toga taj problem je i otežavao nastojanje naših privrednih organizacija da se još više angažiraju za tranzit. Evo na primjer, rekao je drug Cetinić, dužina operativne obale naših glavnih luka inosila je u 1938. godine 13.729 m, a ove godine imamo osposobljeno 14.360 metara. Međutim promet robe iznosio je u 1938. godini oko 2,800.000 tona, a u 1957. godini

5,300.000 tona, što znači, da se je promet robe povećao za preko 80% u odnosu na 1938. godinu. Petogodišnji plan razvoja privrede naše zemlje predviđa, da se zaključno do 1961. godine uloži iznos od 7.600 milijuna dinara, od čega je u 1957. i 1958. godini utrošeno oko 2.370 milijuna dinara uključivo i luku Bar, čime bi se osposobili kapaciteti naših luka na približni nivo rastućeg pretovara prema potrebama domaće privrede i tranzita. Inače smatram, da sadašnja situacija nužno traži, da se ubrzaju ulaganja u mehanizaciju i dovršenje započetih operativnih obala.

Na koncu je zamolio naš urednik druga Cetinića, da kaže, koliki je udio naše flote u cjelokupnom prekomorskom transportu naše zemlje.

— Poznato je, odgovorio je drug Cetinić, da se preko pomorskog transporta odvija najveći dio naše cjelokupne robne razmjene s inostranstvom. Tako po prilici oko 53% ide zadnjih godina pomorskim, oko 38% željezničkim i nešto oko 9% riječnim saobraćajem. Zbog nedovoljnih kapaciteta naše trgovačke flote strani brodovi prevažaju oko 50% cjelokupne robne razmjene koju mi vršimo, tako da naši brodovi u tom prevozu učestvuju sa preostalih 50%.

Baš iz ovih razloga treba težiti, da se izgradi što jača domaća pomorska flota, kako bi se izdaci za najam strane flote sveli na minimum i na taj način također doprinijelo poboljšanju naše platne bilance. S tim u vezi su i poduzete mjere da se dinamika izgradnje flote prema Petogodišnjem planu, ostvari,



»Travnik« novonabavljena jedinica »Atlantske plovidbe« Dubrovnik, pred matičnom lukom