

Pomorska politika SAD

Dr. Srđan Gozde

Posljednjih godina Sjedinjene Američke Države čine znatne napore da unaprijede svoju trgovačku mornaricu. Ti naponi ogledaju se u administrativnim i financijskim mjerama, kojima Kongres i vlada SAD nastoje, da obezbijede konkurentsku sposobnost i osiguraju teret američkim brodovima. Na prvi pogled izgleda neshvatljivo da zemlja, koja leži na dva oceana i ima najjaču prekomorsku trgovinu i najveću trgovačku mornaricu svijeta, mora pribjegavati takvim mjerama.

Američka mornarica u svojoj današnjoj veličini izgrađena je tokom II. svjetskog rata isključivo za ratne svrhe. Poslije rata ova mornarica, uslijed znatno većih troškova, kako brodogradnje tako i eksploatacije, nije mogla izdržati konkurenciju trgovačkih mornarica drugih pomorskih zemalja. Pred američku vladu postavila se dilema: ili prepustiti trgovačku mornaricu svojoj sudbini ili je pomoći da se održi. Prihvaćena je druga alternativa. Njeno prihvaćanje diktirali su ekonomski razlozi i odbrana.

I prije rata nastojale su Sjedinjene Američke Države, da izgrade jaku nacionalnu trgovačku mornaricu i da joj osiguraju odgovarajući udio u prekomorskoj trgovini zemlje. Tako Zakon o trgovačkoj mornarici 1936. god. postavlja zahtjev, da brodovi pod američkom zastavom prevoze bitni (substantial) dio američke prekomorske trgovine. Međutim, kako u to vrijeme nisu preduzete nikakve efikasne mjere za ostvarenje postavljenog principa, on je ostao načelna deklaracija bez praktičnih posljedica. Inostrana tonaza i dalje je prevozila ogroman dio američkog izvoza i uvoza. Razlog je tome bio i taj, što Sjedinjene Američke Države još nisu imale izgrađenu jaku trgovačku mornaricu.

Poslije rata situacija se iz osnova mijenja. Sjedinjene Države postaju prva pomorska sila svijeta. Međutim uslijed razloga, koji su naprijed iznijeti, ova mornarica ne može pod normalnim uslovima i istim uvjetima izdržati konkurenciju mornarica ostalih zemalja.

Prvi korak učinjen je odmah poslije rata. Svi zakoni o pomoći inostranstvu sadržavaju klauzulu, da najmanje jedna polovina odobrene pomoći mora biti prevezena američkim brodovima. Kako se ovdje radilo o pomoći, koju je američka vlada davala bez naplate, ova miera nije naišla na proteste zainteresiranih zemalja.

Godine 1954. Sjedinjene Države idu korak dalje i donose nove mjere radi zaštite svoje trgovačke mornarice. Te godine Kongres SAD donosi »Cargo Preference Act«, Zakon o prednosti tereta, koji je u praksi nazvan »50 : 50 zakon«. Prema ovom zakonu, najmanje 50% izvoza američkih poljoprivrednih viškova, koje prodaje vlada na osnovu Zakona o unapređenju trgovine poljoprivrednih proizvoda i pomoći od 1954. g., mora biti prevezeno brodovima pod američkom zastavom, ako ima raspoloživih takvih brodova, uz razumne vozarine. Zaštitna miera, koja se do tada primjenjivala samo na slučajeve prijevoza besplatne pomoći, proširuje se i na slučajeve prodaje, ako prodaju vrši američka vlada.

Citirani zakon izazvao je vrlo oštru reakciju mnogih zemalja i brodarskih poduzeća van SAD. Tražilo se njegovo ukidanje i potpuna liberalizacija pomorskih prijevoza. I u samim Sjedinjenim Državama vršena je jaka propaganda protiv ovog zakona. Uslijed toga Odbor za trgovačku mornaricu Kongresa poveo je istražu o utjecaju zakona na američku privredu. Tokom istrage, koja je trajala nekoliko mjeseci, saslušani su predstavnici većeg broja američkih ustanova i poduzeća kao i predstavnici inostranih brodarskih poduzeća.

Stanovište inostranih brodarskih poduzeća može se formulirati u dvije točke:

1. Zakon o prednosti tereta sprečava prodaju američkih poljoprivrednih viškova inostranstvu i time pogađa američke farmere (Ovo je bio glavni propaganda adut protiv Zakona unutar SAD).

2. Zakon ukida slobodu pomorskih prijevoza. Postavlja precedens, koji će brzo prihvatiti mnoge zemlje i sloboda prijevoza postat će stvar prošlosti.

Sve američke ustanove i poduzeća ustali su u odbranu zakona. Njihovi argumenti, koji su precizno formulirani u Memorandumu Komiteta američkih brodarskih linija, svode se na slijedeće:

1. Američki brodovi, s obzirom na znatno veće troškove eksploatacije, mogu da konkuriraju inostranim brodovlasnicima samo uz podršku i pomoć vlade. Ova pomoć može biti ili u vidu subvencije ili u vidu osiguranja tereta. Subvencija ne predstavlja rješenje problema, jer ne osigurava posao nacionalnoj trgovačkoj mornarici, što bi negativno djelovalo na njenu izgradnju. Jedino rješenje je osiguranje posla nacionalnoj floti.

2. Usprkos Zakona o prednosti tereta, u 1955. godini inostrani brodovi prevezli su oko 81% američkog izvoza suvih tereta, što ukazuje, da zakon ne ograničava slobodu tereta. Inostrani brodovlasnici, koji se protive ovom zakonu, ne žele da dobiju pravo da prevoze poljoprivredne viškove u svoje zemlje, već su njihove želje daleko veće. Oni ustvari nastoje dobiti prijevoze između trećih zemalja. Statistike ukazuju, da su baš ona brodarska poduzeća, koja najviše protestuju, prevezla znatno veće količine tereta između Amerike i trećih zemalja, nego između Amerike i svoje zemlje.

3. Prodaja poljoprivrednih viškova, koju vrši vlada SAD, ne predstavlja trgovački posao. Prodajne cijene redovno su niže od stvarnih cijena.

4. Zakon ne sprečava prodaju američkih poljoprivrednih viškova. Činjenica je, da je vlada bila ovlaštena da proda u roku od 3 godine poljoprivrednih viškova u vrijednosti od 700 miliona dolara.

Zaključak je, da blagostanje farmera i industrije zahtijeva jaku trgovačku mornaricu. Ovaj princip prihvatio je Kongres u Zakonu o trgovačkoj mornarici od 1936. godine i dosljedno ga sprovođio.

Nakon izvršene istrage Pomorski komitet Kongresa dao je izvještaje, da nalazi, da bi svaka promjena i slabljenje trgovačke mornarice SAD imala teških posljedica i oslabila odbranu zemlje. Komitet smatra, da sistem subvencija ne bi predstavljao odgovarajuću zamjenu Zakona o prednosti tereta. Ovaj zakon ne sprečava prodaju viškova poljoprivrednih proizvoda niti predstavlja neki nepoželjni precedens svjetskoj trgovini.

Na kraju izvještaja Komiteta ističe se, da sudbina američke trgovačke mornarice predstavlja ozbiljan problem. Što će biti sa trgovačkom mornaricom SAD, kad prestane izvoz poljoprivrednih viškova? Danas, dok je Zakon o prednosti tereta na snazi, američki brodovi prevoze manje od 20% američkog izvoza.

Pitanje time nije skinuto s dnevnog reda. Objavljeno je, da će komitet za vanjsku trgovinu američkog Senata povesti sa svoje strane ponovno istražu po ovom pitanju.

Iz ovoega se jasno vidi, da je problem zaposlenja američke trgovačke mornarice vrlo ozbiljan, i to ne samo za SAD, već i za sve pomorske zemlje svijeta.