

Unapređenje pomorske privrede u svijetlu IV. Kongresa sindikata pomoraca

B O R O K A M I C

Ma da je Četvrti kongres sindikata pomoraca prošao, a zaključci doneseni na njemu dobro uočili našu pomorsku problematiku i postavili smjernice za naredni period, ipak ne će biti na odmet ako se i dalje o pojedinim pitanjima iz naše pomorske privrede raspravlja, bolje rečeno pronalaze načini za primjenu kongresnih zaključaka gdje je to moguće, odnosno radi na stvaranju mogućnosti tamo gdje postoje uslovi za jaču orijentaciju na pomorsku privrodu. S obzirom na navedeno za Dubrovnik je spomenuti kongres bio od velikog značaja, jer sve ono što je na tome kongresu rečeno u velike interesira i Dubrovnik, s obzirom da se pomorska privreda u ovom gradu ponovno unapređuje i od nje očekuje u perspektivi mnogo. Općenito uzevši, cijelokupna pomorska problematika kod nas, ustvari je i pomorska problematika Dubrovnika, jer Dubrovnik jednako interesiraju mogućnosti u ribarstvu, samoupravljanju u pomorskoj privredi, i rezultati u prijevozu tereta kao i svi ostali detalji iz pomorsko-pričvrstne djelatnosti. Samo — naravno je — da je između svih tih pitanja za Dubrovnik najinteresantnije ono u kome se govori o mogućnosti uposlenja brodskog prostora, s obzirom što će i Dubrovnik — ukoliko mu se odobre traženi krediti — imati tri nova broda koji će se izgraditi u domaćim brodogradilištima.

Iz podataka sa kojima se raspolaže vidi se, da učešće naše flote u izvozu i uvozu naše robe nije dovoljno veliko, odnosno da učešće naše flote danas iznosi svega 36%, dok je kod obalne plovidbe situacija još i teža jer se u prijevozu naše robe, na primjer za Italiju, učestvuje svega sa 6,1 posto nasuprot stranim brodovima čije je učešće 93,9%. Ovdje je potrebno kazati da ovakav omjer dijelom proizlazi iz toga što mnoga naša uvozno izvozna poduzeća na uposlenju našeg plovнog parka gledaju sa stanovišta svoje komercijalističke raču-

nice, pa koriste trenutno nižu vozarinu, koju nudi neka brodska kompanija, odnosno vlasnik, zbog nekog okazionog prevoza, pa na to ukazuju smatrajući takav slučaj odrazom realnog stanja na pomorskom tržištu.

Pa ipak pripisivati isključivo ovom momentu navedenu situaciju ne bi bilo potpuno realno. Čini se da na to utiče, i to većim dijelom, oskudnost našeg tramperskog parka, koji ne može uvijek udovoljiti svakom zahtjevu s jedne strane, a s druge strane to što su na relacijama gdje je uspostavljena linijska služba troškovi transporta po jedinici prevozne robe veći od vozarina u slobodnoj plovidbi. Navodi se naime, da se često dešava da se neki strani tramperski nadaju u prilici da preuzme prijevoz neke naše izvozne ili uvozne robe na nekoj relaciji na kojoj inače »Jugolinija« održava redovitu linijsku vezu. On to prevozi po tramperskoj vozarnini, a često i ispod nje ako ima u vidu neki značajniji prijevoz, jer mu se više isplaćuje da i djelomično kompenzira troškove povratnog putovanja, ako ih već ne može u potpunosti koristiti. Drugim riječima to znači rentabilnost navedene plovidbe i potreba njenog daljnog unapređenja do takvog nivoa, da u sličnim slučajevima možemo parirati sa istom mjerom. Gledajući s tog aspekta, postojanje par tramperskih poduzeća na našem obalnom rubu ne čini se suvišnim, već naprotiv rentabilnim, odnosno takovim, da bi u dogledno vrijeme i u stanovitom smislu to moglo značiti i saniranje postojećeg stanja u pogledu učešća prijevoza uvozne ili izvozne robe našim brodovima.

A jasno je da bi se rentabilnost od njihova postojanja još održavala i u drugim vidovima, kao na primjer u uposlenju pomoraca, orijentaciji dotičnih krajeva na pomorsku privrodu i drugom što je Četvrti kongres sindikata pomoraca također istakao kao značajno za razvoj naše pomorske privrede.