

*Marijan CETINIĆ*, predsjednik odbora Vijeća naroda za savezni budžet

## OČUVANJE I RAZVIJANJE POMORSKOG POTENCIJALA NAŠE ZEMLJE

U ovoj godini, u kojoj pada značajan jubilej osnivanja nove Titove ratne mornarice, i jugoslovensko pomorstvo — njegovi radnici — mornari i časnici — proslavlja ovu godišnjicu u manifestaciji snažnog razvitka samoupravnog socijalističkog društva i osjetnog uspona naše trgovačke flote.

Organizacije udruženog rada pomorske privrede Jugoslavije obilježit će ovaj jubilej sumirajući postignute ekonomske rezultate, koje je omogućila pobjeda naše revolucije i socijalističko samoupravno društveno uređenje. I ovog puta će svi radni ljudi jugoslovenskih pomorskih organizacija udruženog rada još jednom izraziti, u zemlji i izvan nje, na oceanima i obalama, gdje ih posao zatekne, svoju privrženost našem samoupravnom socijalističkom društvu, Savezu komunista i drugu Titu, nepokolebivu odlučnost da se dalje zalažu za još brži napredak naše zemlje, za konsekvnetno sprovođenje u život odluka Dvadeset i prve sjednice Predsjedništva SKJ, za učvršćivanje bratstva i jedinstva naroda i narodnosti Jugoslavije.

Ne bih ponavljao dobro poznate istine o herojstvu naših ljudi u toku narodnooslobodilačkog rata, ne samo u borbi za istjerivanje okupatora već u očuvanju pomorskog potencijala naše zemlje, brodova i luka. Zna se da su naši pomorci dali veliki doprinos u pobjedi nad hitlerovskom koalicijom, prevozeći trupe, ratni materijal i ostale terete po svim morima svijeta, na našim i stranim brodovima, i mnogi od njih su, boreći se za taj veliki cilj, zauvijek ostali u modrim mauzolejima.

U našem pomorskom potencijalu najveća vrijednost bila je i ostala naši ljudi — pomorci, postojani i odlučni na našoj obali i moru, na koje su mnogi osvajači ruke pružali, ali čiji korak nije mogao ostati na ovom tlu, tvrdom i oporom za drznika, a pitomom i gosto-

ljubivom za prijatelja. Ti naši ljudi su kroz historiju, kao i danas, dokazali svoju umješnost da svoje brodove sprovedu kroz sve bure i nepogode, što im je oduvijek pribavljalo poštovanje i ugled u cijelom svijetu. Naši ljudi su od pamtivjeka gradili brodove koji su plovili svim morima, dovodeći svoj teret na sva tržišta svijeta. Iako su kvaliteti naših pomoraca i naših brodograditelja bili od davnina poznati, tek su pobjedom narodne revolucije ostvareni bitni preduvjeti da ti kvaliteti dođu do punijeg izražaja. Kao što je poznato, ratna razaranja nisu mimoišla ni našu trgovačku mornaricu, od koje je ostalo jedva oko jedne trećine, gotovo potpuno funkcionalno nesposobne. Zahvaljujući naporima koje je društvena zajednica činila u obnovi zemlje, trgovačka mornarica je početkom 1958. godine dostigla predratni kapacitet, koji je bio tri puta veći u odnosu na stanje neposredno poslije završetka rata. Period od 1958. i 1968. godine bio je najznačajniji u razvoju trgovačke mornarice. Tako je krajem 1968. godine premašen predratni kapacitet za oko 3,4 puta, odnosno zatečeno stanje pobjedom narodne revolucije za oko 10 puta.

Međutim, od 1968. godine ne bilježimo takav tempo razvoja trgovačke mornarice, već bi se prije moglo reći da smo u fazi stagnacije. Upravo je u ovom periodu interesantna podudarnost opadanja obnove kapaciteta trgovačke mornarice sa opadanjem izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima za potrebe domaćih brodarskih poduzeća. Opadanjem izgradnje domaće trgovačke mornarice i skoro potpunim prestankom nabavke brodova u našim brodogradilištima, jugoslavenska brodogradnja, koja je prerasla u modernu industriju bilježi značajne uspjehe u razvoju svoje proizvodnje. Tako se je u periodu od 1961. do 1971. godine proizvodnja brodova povećala za preko tri puta, ali je od ukupne proizvodnje u tom periodu za domaća brodarska poduzeća isporučeno svega 15%.

Radi ilustracije tendenca u izgradnji trgovačke flote u svijetu vidjet ćemo da od ukupnih narudžbi, koje su početkom 1972. godine iznosile 83, 660.000 BRT, na jugoslavensku brodogradnju otpada 1,950.000 BRT ili 2,31%, od toga pak porudžbine u jugoslavenskim brodogradilištima na domaću trgovačku mornaricu iznose svega 66.000 BRT. Početkom 1972. godine na navozima jugoslavenskih brodogradilišta nalazilo se 25 brodova sa oko 740.000 BRT, od čega su za jugoslavensku trgovačku mornaricu bila samo dva broda sa oko 20.000 BRT. Poznato je da su tendence u svijetu drugčije. Naime, pomorske zemlje koje imaju razvijenu brodogradnju veći dio brodova za vlastite potrebe grade u svojim brodogradilištima. Tako, na primjer: Japan, Italija, Francuska, Španjolska, SAD, Poljska i Danska 80 — 100% brodova grade u vlastitim brodogradilištima; Švedska, SR

Njemačka i SSSR 60 — 70%, itd. Postavlja se pitanje koji su to razlozi da i mi to isto ne radimo, tim prije što razvojni plan naše brodogradnje predviđa da se oko 35% proizvodnje apsorbuje za potrebe domaće trgovačke mornarice, što bi značilo da bi za domaću flotu godišnje izgrađivali oko 300.000 BRT.

Odgovor na ovo pitanje dosta je složen. On se, prije svega, nalazi u neriješenom problemu proširene reprodukcije, odnosno u nerješavanju kreditiranja izgradnje brodova za potrebe naše trgovačke mornarice. Kao što je poznato, finansiranje izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima za potrebe domaće trgovačke flote prošlo je kroz nekoliko faza. Najprije je, kao i za izgradnju kapaciteta ostale privrede, izgrađivana iz nepovratnih izvora, zatim je kreditirana iz Općeg investicionog fonda, potom se prešlo na bankarske kredite uz veliko vlastito učešće, da bi na kraju kreditiranje izgradnje brodova za domaća broderska poduzeća ostalo otvoreno i neriješeno. U takovoj situaciji brodarima je ostala jedina mogućnost u nabavci brodova u inozemstvu pod različitim uvjetima koji nisu uvijek ekonomski naročito povoljni.

Jugoslavenska broderska poduzeća vrlo su zainteresirana za gradnju brodova u zemlji. Naime, gradnja u domaćim brodogradilištima ima mnoštvo prednosti. Prije svega, što se vrijednost broda isplaćuje u dinarima i što je lakši pristup rješavanju mnogih pitanja koja se inače javljaju tokom gradnje broda. Ovome treba dodati i visoku kvalitetu rada domaćih brodogradilišta koja se osvjedočila u gradnji i najvećih brodova za strane kupce.

Isto tako i sa stanovišta interesa cijele društvene zajednice gradnja brodova u domaćim brodogradilištima je višestruko opravdana, naročito u pogledu uticaja na naš platni bilans. Jer, kupovina brodova na strani, i u najpovoljnijim okolnostima, apsorbuje pretežan dio deviznog efekta koji se postiže broskim prijevozima i zapostavlja podsticaj za dalji razvoj domaće brodogradnje. Činjenica je, ne samo kod brodogradnje već i kod svake proizvodnje, da glavni poticaj za proizvodnju leži u razvoju domaćeg tržišta, koje je najveća garancija da se proizvodnja potvrdi, održi i razvije. Naravno, za zemlju kao što je naša, koja ima razvijenu brodograđevnu industriju i dobre brodograditelje, izvoz brodova je također atraktivan posao, koji donosi zemlji velike ekonomske koristi i koji isto tako doprinosi rješavanju problema platnog bilansa, ali je neophodno da se ekonomskom politikom to dovede u realne odnose.

Poslujući na svjetskom tržištu, pomorsko brodarstvo se susreće sa svim onim problemima koji prate pomorski transport. Najveći problem u izgradnji brodova su finansijski uvjeti za tu izgradnju, a

poznate su prednosti koje privreda cijele zemlje ima od razvijenog brodarstva i kakve su ekonomske koristi za izvoz i uvoz kada se obavlja domaćim brodovima.

Sadašnje stanje, kad se brodovi više-manje nabavljaju putem hipoteke, pored ostalog, negativno se odražava i na njihovo angažiranje za prijevoz robe iz domaće proizvodnje, jer brodovi moraju da ostvaruju dovoljan devizni priliv za svoju otplatu. Ali ovo istovremeno znači da za prijevoz domaćeg tereta moramo angažovati strane prevoznike, čije usluge visoko plaćamo devizama. Takvo stanje opterećuje našu vanjskotrgovinsku razmjenu, koju smo morskim putem u odnosu na stanje prije pobjede narodne revolucije povećali za preko šest puta, ali smo je u prošloj godini našim brodovima obavili za svega oko 30%. Mislim da smo time opteretili naš platni bilans više nego što je nužno. Jer dok, s jedne strane, težimo da što više razvijemo domaću proizvodnju, da što više naše robe stigne na svjetsko tržište pod što povoljnijim uvjetima, da ostvarimo što veći devizni prihod, da što manje trošimo devize, sadašnje stanje i tretman u razvoju naše trgovačke mornarice upućuje na to da se pitamo nije li ovo stanje suprotno od usvojenih stavova i ekonomskog interesa naše privrede u cjelini. Ako smo prihvatili činjenicu da izgradnju brodova i opreme za izvoz nije moguće ostvariti bez odgovarajućeg kreditnog mehanizma, za koji je zainteresirana cijela privreda i ukupna društvena zajednica, po čemu se izgradnja brodova za domaće potrebe može ostvarivati pod uvjetima koji ne sadrže one osnovne elemente koji su sadržani u kreditiranju izvoza. Zato smatramo da je ekonomski neophodno ostvariti dogovor radi stvaranja uslova za kreditiranje izgradnje brodova za domaću trgovačku mornaricu u vlastitim brodogradilištima.

I još nešto. Uslijed neriješenog pitanja razvoja naše trgovačke mornarice, javljaju se tendencije da se naši brodovi stavljaju pod stranu zastavu. Ovaj problem, kao i pitanje sve većeg zapošljavanja naših pomoraca na stranim brodovima, usko je povezan sa rješavanjem pitanja izgradnje brodova za domaće potrebe. Jer stavljanje broda pod stranu zastavu dobrim dijelom je posljedica ekonomskih uvjeta otplate broda kupljenog u inozemstvu pod teretom hipoteke, a zapošljavanje naših pomoraca na stranim brodovima u pravilu je bilo vezano za pojavu nemogućnosti zapošljavanja na domaćim brodovima. Stoga je rješavanje pitanja kreditiranja izgradnje brodova za domaće potrebe ne samo bitno sa stanovišta platnog bilansa zemlje i interesa cjelokupne privrede već je ono značajno za položaj naših pomoraca i brodograditelja, kao glavnih faktora u očuvanju i razvijanju pomorskog potencijala naše zemlje.