

GOSPODARSTVO V SVETU

Koordinacija evropskega železniškega prometa

Eden izmed manj znanih, toda zelo zanimivih poizkusov organiziranja mednarodnega ekonomskega sodelovanja v Evropi se razvija v koordiniranju evropskega prometa. Za tako sodelovanje so pomembni razlogi. Od leta 1840 do 1940 se je povečala železniška mreža v Evropi od 4.000 na 415.000 km. Razpored in gostota teh prog sta ustrezala potrebam nacionalnih tržišč in razvoju tedanjih mednarodnih ekonomskih odnosov.

Po drugi svetovni vojni, ko so v zahodni Evropi oživele ideje o integraciji evropskega gospodarskega področja v ekonomsko celoto, je prišlo na vrsto tudi vprašanje reorganizacije prometa.

Čedalje bolj ozko medevropsko sodelovanje krepi potrebo koordinacije evropskega prometa, tako da je bodoča perspektiva tega mednarodnega problema tesno povezana z rezultati, ki so bili doseženi v splošnem razvoju medevropskih odnosov.

Prvi poskusi, da bi koordinirali evropski promet, so bili storjeni leta 1951 z ustvaritvijo skupnega voznega parka 160.000 tovornih vagonov, ki so v mednarodnem prometu označeni z napisom EUROP in katerih se države članice lahko poslužujejo za mednarodni in notranji železniški promet. K temu sporazumu je pristopilo 8 evropskih držav: Francija, Nemčija, Italija, Belgija, Luksemburg, Nizozemska, Danska in Avstrija. Ta poskus se je pokazal v praksi kot koristen, posebno jeseni, ko pride v prometu do največje obremenitve zaradi prevoza kmetijskih pridelkov. Uporaba teh evropskih tovornih vagonov je razen tega imela tudi to prednost, da je omogočala odpravo negospodarne prakse železniških direkcij, da po končanih dobavah vračajo vagonne prazne v države, od koder so prispeli pošiljke.

Sete leta 1953 je prišlo do širšega ugotavljanja problematike evropskega prometa. Najprej v januarju na konferenci teh 8 združenih držav, nato pa sredi leta 1953 na konferenci, ki je bila v Parizu in na kateri je razen zastopnikov vseh držav OEEC sodelovala tudi Jugoslavija. Na teh konferencah je bilo sklenjeno, da se skupno izkoriščanje tovornih vagonov razširi tudi na druge države in da se hkrati razširi tudi vsebina gospodarskega sodelovanja v vprašanju prometa.

Ozja koordinacija evropskega prometa bi se opravljala takole:

Prvič, s koncentracijo prometa na tistih železniških progah, katerih uporaba je najbolj racionalna in najcenejša. Gre torej za to, da se na bolj širokem evropskem prostoru, upoštevajoč skupne interese, opravi določena reorganizacija železniškega prometa, da se večina prometa usmeri po tistih progah, katerih uporaba je najbolj racionalna tako glede ekonomskih potreb dotičnega področja kakor glede ekonomičnosti prevoza.

Drugič, z ustreznimi investicijami na velikih mednarodnih progah, kjer bi se izvedla koncentracija prometa.

Tretjič, z izvedbo standardizacije železniškega materiala, kar je pomemben pogoj za tehnični napredek železniškega prometa.

Četrto, z intenzivnejšo elektrifikacijo železnic. Ta se je začela že prej zaradi dela komiteja za notranji transport evropske ekonomske komisije OZN in sporazuma med Fran-

cijo in Nemčijo v vprašanju skupne elektrifikacije železnic.

Vsi ti ukrepi predstavljajo začetke mednarodne akcije. Kajti tudi površen pogled na katerokoli zemljepisno karto Evrope pokaže, da ni mogoče pravilno realizirati prometa samo nekega dela Evrope in da morajo pri določanju velikih mednarodnih železniških arterij, na katerih naj se osredotoči promet, upoštevati ekonomske potrebe vsega gospodarskega prostora Evrope. Ni mogoče racionalno vplivati na spremembo strukture evropskega gospodarstva glede prometa, če se ne upoštevajo stvarne gospodarske potrebe vseh velikih evrop-

skih središč proizvodnje in potrošnje.

Vendar, čeprav je bil že v oktobru 1953 organiziran poseben organ — Stalna konferenca evropskih prometnih ministrov — s stalnim sekretariatom v Parizu, ki se ukvarja s proučevanjem vseh teh vprašanj, doslej ni bil dosežen kakšen poseben napredek.

V oktobru 1955 je bilo organizirano še eno evropsko gospodarsko podjetje — Eurofima, katerega naloga je, da z dolgoročnim kreditiranjem dobavlja državam članicam železniški material in tako olajša obnovo njihovega voznega parka. Eurofima, katere član je tudi Jugoslavija, je mednarodna delniška družba, katere delničarji so direktorji železnic držav članic, a katere politični organ je Stalna evropska konferenca prometnih ministrov.

Delniški kapital tega podjetja znaša 50 milijonov švicarskih frankov in je razdeljen na 5.000 delnic. Posamezne države imajo različno število delnic. Francija in Nemčija imata vsaka po 1.300, Italija 700, Belgija 550, Nizozemska 300, Jugoslavija 100. Vsaka država, ki ima vsaj 2% skupnega števila delnic — torej vsaj 100 — razpolaga na

generalni skupščini Eurofime z dvema mandatoma.

Eurofima je bila ustanovljena za 50 let. Njena dejavnost je sestavljena iz nakupovanja železniškega materiala, v prvi vrsti pa tovornega voznega parka, ki ga nato odstopa železniškim direktorjem držav članic. Ta odstop se izvede na osnovi pogodbe o najemu in nakupu z rokom 10 let. V tem času se lahko železniške direktorije odločijo, ali da bodo ta material odkupile, ali pa da bodo samo plačale zakupnino.

Kakor je razvidno, je dejavnost Eurofime zelo koristna za razvoj železnic v različnih evropskih državah. Koordinacija evropskega prometa naj se predvsem izvede v investicijski politiki evropskih držav, v vprašanju prevoza na sploh, tako železniškega kakor cestnega, posebno pa v vprašanju izenačevanja železniških tarif. Kolikor je pomembna koordinacija investicij evropskih držav v prometu, ki predstavljajo 15 do 20% vseh investicij, za nadaljnji razvoj in intenzifikacijo prometa na našem kontinentu, toliko je vprašanje postopnega izenačevanja tarif za prevoz blaga važno za neposredni razvoj mednarodnih odnosov.

Sežanje tarife za prevoz blaga določajo posamezne države glede inozemskega blaga popolnoma svojevoljno, kar povzroča velike disproporce v strukturi cen blaga. Po drugi strani pa je zelo delikatno lotiti se linearnega reševanja tega problema, ker je tarifna politika v prometu, kakor kolikor je diskriminacijska, sestavni del obrambe in ukrepov, ki jih posamezne države izvajajo zaradi vzdrževanja konkurenčne sposobnosti domačega tržišča.

V vsakem primeru ne moremo rešitve te zapletene problematike pričakovati stimo od enega specialnega evropskega organa, temveč tudi od splošnega ekonomskega sporazuma, ki bi dovedel, kolikor za to dozori pogoji, do koordinacije osnovne gospodarske politike vsega evropskega področja in tako omogočil skladen razvoj gospodarstva v tem delu sveta. Ze sam poudarek potrebe in prednosti take splošne rešitve najbolj kaže, kako velik je pomen ozkega mednarodnega sodelovanja in ustrežajoče organizacije gospodarskega življenja v Evropi.

Zdenko Rajh

Sarski kompromis in Mozelski prekop

Ko se je postavilo vprašanje priključitve Sarskega področja k Nemčiji, je Francija izkoristila ta trenutek in zahtevala od bonjske vlade koncesije glede realizacije načrta o zgraditvi vodne poti, ki bi pomenila uvoz premoga iz Porurja. Ker je ta zahteva naležala na veliko nasprotovanje v Nemčiji, kjer vidijo industrijski krogi v možnem dvigu moči francoske konkurence na nemškem tržišču razne nevarnosti, je francoski vladi ostala edina možnost, da postavi za vrnitev Posarjanemški pristanek na zgraditev in finansiranje prekopa. Pred nedavnim sta se obe vladi ob pristanku Luksemburga zedinili o skupni ureditvi Mozelskega prekopa. Po men tega sporazuma se kaže predvsem v tem, da zagotavlja Franciji enakovredno nadomestilo za izgubo Sarskega področja.

Po prej sklenjenih aranžmajih so francoski ekonomski interesi v Posarju, ki so usmerjeni k uvozu posarskega premoga in k vzdrževanju močnejših gospodarskih zvez ter blagovne zamenjave, ki se je razvila v desetletnem raz-

dobju francosko-posarske ekonomske unije, zavarovani s sporazumom, ki jamči uvoz 90 milijonov ton premoga iz Posarja do leta 1970. Razen tega si je Francija s tem sporazumom zagotovila da se bo ekonomska integracija Sarskega področja v zahodnonemško državo razvijala postopno, v roku treh let, pri čemer so določili vrsto zaščitnih ukrepov za vzdržanje dosedanje ravni francosko posarske blagovne zamenjave.

Sporazum o zgraditvi Mozelskega prekopa ima širši obseg. Kakor je znano, je francoska črna metalurgija, posebna tista v Loreni, zelo zainteresirana na uvozu porurskega koksa (ves uvoz premoga iz Zahodne Nemčije je znašal l. 1955 2,7 milij. ton). Ker ima francoska črna metalurgija pomembno tržišče za svoje izdelke v Južni Nemčiji, je vprašanje prevoznih stroškov dovoza porurskega premoga, od česar je delno odvisna lastna cena francoskih proizvodov, bistveno vplivalo na konkurenčno sposobnost francoskih proizvodov na nemškem tržišču. Lorenski industrijalci so se pritoževali na tarife zahodnonemških železnic, ki so bile zanje neugodne in ki so vplivale na za-

ven cen njihovih jeklenih izdelkov. Nemci pa so se upirali, da bi ugodili francoskim zahtevam glede znižanja železniških tarif na raven, ki velja za nemške potrošnike. Po njihovem stališču bi bilo treba problem stroškov in odpravo diskriminacije na nacionalni osnovi reševati v okviru Skupnosti za premož in jeklo. S sporazumom o zgraditvi Mozelskega prekopa pa je bil rešen tudi ta problem.

Prekop bo dolg okrog 270 km, gradiš pa ga bodo 6 let. Skupne stroške cenijo na 370 milijonov mark in od teh bo 250 plačala Francija, 120 milij. pa Zahodna Nemčija. Francoski strokovnjaki mislijo, da bo promet po Moselli po zgraditvi prekopa porasel na več kakor 10 milijonov ton. Korist, ki jo bo imela lorenska črna metalurgija od prekopa,

bo prišla predvsem do izraza v prihrankih pri prevoznih stroških. Prekop bo prihranil 600 frankov pri toni porurskega premoga, 550 frankov pri toni železne rude ali 1.000 frankov pri toni jekla, ki ga izvažajo v južno Nemčijo.

Francija pričakuje, da bo tako dosegla izboljšanje svoje konkurenčne sposobnosti v črni metalurgiji in izboljšanje plasmaja svojih izdelkov na nemškem tržišču. V zameno za zgraditev Mozelskega prekopa je Francija pristala na dve manjši koncesiji. Da bi zagotovila privolitvev Luksemburga, je Francija prevzela nase stroške elektrifikacije dela luksemburških železnic. Raven tega je Francija pristala na določene spremembe načrta o zgraditvi Renskega prekopa v Elsassu.

Z. Jazič



Načrt Mozelskega prekopa med Nemčijo in Francijo

»Naša skupnost«

NUDI CLANOM DELAVSKIH SVETOV, OBCINSKIH ODBOROV IN SVETOV TER ORGANOV DRUŽBENEGA UPRAVLJANJA V ŠOLSTVU, ZDRAVSTVU, TISNIH SVETIH IN TRGOVINI MOŽNOST USPEŠNEGA EKONOMSKEGA IZOBRAŽEVANJA, KER OBJAVLJA ČLANKE, RAZPRAVE IN OBVESTILA O VSEH VPRAŠANJH DRUŽBENEGA UPRAVLJANJA IZ NAJAVTORITATIVNEJŠIH VIROV.

KER BREZ POTREBNEGA EKONOMSKEGA IN POLITIČNEGA ZNANJA V ORGANIH DRUŽBENEGA UPRAVLJANJA NI MOGOČE USPEŠNO SODELOVATI IN ZLASTI NE PRAVILNO IN KVALITETNO ODLOČATI, SEGAJTE PO »NAŠI SKUPNOSTI« IN IZPOPOLNUJTE SVOJE ZNANJE.