

GRADITEV DOMAČE TRGOVSKE MORNARICE

Veliko povpraševanje pa ladjah in ladijskem prostoru po vsem svetu Rentabilnost prevoznih uslug

Vzporedno z naraščanjem mednarodne izmenjave še v zadnjem času čedalje bolj povečuje svetovni pomorski promet. Danes razpoložljive trgovske mornarice ne morejo zadovoljiti vseh potreb po prevoznih uslugah, posebno ko gre za nekatere tipe ladij za prevoz posebnih vrst blaga. Povpraševanje po ladjah je čedalje večje in ladjedelnice imajo dovolj naročil.

Hkrati so cene prevoznih uslug v prekomorskem prometu čvrste in kažejo celo tudi težnje po vzponu. Veliko povpraševanje po ladjah je osekakor ugodno za naše ladjedelnice. Postavlja pa se vprašanje, kako bomo te ugodne okoliščine najbolje izoristili: z izvozom ladij ali z graditvijo lastne mornarice, ki bi prinesla dohodke v devizah v obliki plačila za prevozne usluge.

Cenijo, da je zmogljivost naših ladjedelnic približno dvakrat večja kakor pred vojno, z nekaterimi rekonstrukcijami pa jo lahko v nekaj letih še enkrat podvojimo.

Ladje za šestnajst tujih držav

Zmogljivosti ladjedelnic izkoriščamo čedalje bolje. Naše pomembnejše ladjedelnice so zaposlene z naročili do l. 1960, nekatere tudi dalj. Večina teh naročil izvira iz inozemstva, nekatere države pa kažejo zanimanje tudi za nova naročila. Računajo, da bodo naročene ladje plule pod zastavami 16 držav: Burme (10 ladij), Švice (9), Poljske in Britanije (po 8 ladij), ZDA in Danske (po 5), Paname in Liberije (po 3), Švedske, Norveške in Romunije (po 2), Grčije, Indije, Pakistana, Bolgarije in Turčije.

Naj mimogrede povemo, da je ladjedelništvo naša popolnoma nova izvozna veja. V tem pogledu se razvijata vzporedno z njo kovinska in elektroindustrija, ladjedelništvo pa ima za sedaj najugodnejše pogoje, če vzamemo veje v celoti.

V prihodnjih letih računamo s povprečnim izvozom nekaj nad 50 tisoč bruto registrskih ton na leto, kar omogoča izpolnitev sklenjenih pogodb vzporedno z nadaljnjo graditvijo domačih ladij v neogibni meri. S tem realiziramo skupni devizni dohodek približno 115 milijonov dolarjev. S stališča plačilne bilance bo ta dohodek vendarle znatno manjši, ker bomo morali zaradi zgraditve naročenih ladij povečati uvoz pločevine, ki je nimamo dovolj, in ladijskih motorjev, katerih proizvodnja za določeno dobo še ne bo mogla zadovoljiti potreb, čeprav se ugodno razvija med drugim tudi zaradi uspešne kooperacije in specializacije med podjetji.

Kakor računajo bi morali navedeni znesek 115 milijonov dolarjev zmanjšati približno na polovico, da bi dobili čist devizni učinek. Toda tudi v tem primeru bo izvoz ladij še vedno zelo pozitivno vplival na plačilno bilanco.

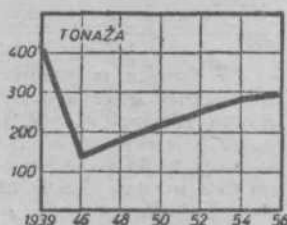
Prednosti graditve lastne mornarice

Veliko povpraševanje po ladjah pa lahko popolnoma upravičeno zastavi še nekó drugo vprašanje: glede na trdne cene prevoznih uslug in na zelo ugodne perspektive, ali bi se ne

Število ladij



Tonaža

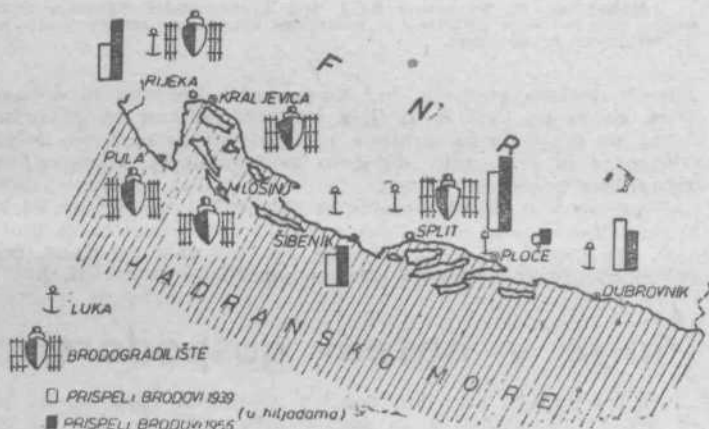


Ti podatki se nanašajo na vse ladje s 100 in več bruto registrskimi tonami. Kakor vidimo, je število ladij večje kakor pred vojno, zato pa je njihova tonaža manjša. Ena ladja je imela l. 1939 v povprečju nekaj več kakor 2.000 bruto registrskih ton, lani pa nekaj več kakor 1.300.

Računamo, da bomo v nekaj letih z dograditvijo, kompletiranjem in z rekonstrukcijami povečali zmogljivosti za graditev novih ladij od 52 na 106 tisoč ton. Večje pomorske ladjedelnice se bodo postopno osvobajale remontnih del, ta dela pa bomo prenesli na srednje in manjše ladjedelnice.

izplačalo bolj, da bi namesto izvoza ladij izvažali usluge, to je, da bi ladjedelnice zaposlili z zgraditvijo lastnega ladjevja in da bi opravljali prevoz za druge? To toliko prej, ker je bila naša trgovska mornarica reducirana med vojno na tretjino in je sedaj kljub povečanju v povojnih letih še vedno pod predvojno tonažo.

Težavno je dati matematično primerjavo, ker je dohodek od prevoznih uslug odvisen od vrste in velikosti ladij, od dolžine poti, od lastnosti blaga, možnosti popolnega izkoriščanja prostora in vrste drugih okoliščin, toda o rentabilnosti prevoznih uslug in prednosti razpolaganja z lastnimi ladjami, govori med drugim prav to dejstvo, da tudi tuje države z močnim ladjevjem in veliko zmogljivostjo ladjedelnic naročajo pri nas ladje.



Podatki za l. 1939 se nanašajo na Sušak (namesto Reke) in na Metković (namesto Ploča).

V zvezi s tem vprašanjem so — razen kalkulacije — tudi druga dejstva, ki jih je treba upoštevati. To je predvsem naša pomorska tradicija, ki ni neznana v svetu in ki daje osnovo za zaupanje do naših ladij in naših pomorščakov. Kader in njegova strokovna kultura pomenijo v vseh vejah našega gospodarstva skoraj brez izjeme eno izmed najresnejših vprašanj. V pomorstvu to večinoma ni primer: imamo precejšen kader ljudi, ki so tradicionalno usmerjeni na morje, ljubijo plovbo in imajo izkušnje ter znanje zanjo.

Ko je govora o nastopanju na svetovnem trgu, je še ena zelo važna okoliščina, ki jo je treba upoštevati: če vzamemo v celoti, naša industrija po delovni storilnosti znatno zaostaja za industrijo nekaterih razvitih držav. Pomorski promet je ena izmed maloštevilnih gospodarskih vej, v kateri se po delovni storilnosti približujemo tem državam in se lahko z njimi kosamo, to pa je važen činitelj za uspešno poslovanje v mednarodni konkurenci.

Razpolaganje z lastnimi ladjami pomeni enega izmed pomembnih činiteljev za razvoj vse zamenjave z nekaterimi državami, posebno s tistimi, s katerimi nas vežejo pomorske poti, a same nimajo močnejše mornarice. Tak je n. pr. primer z nekaterimi državami Srednjega in Bližnjega vzhoda. Toda

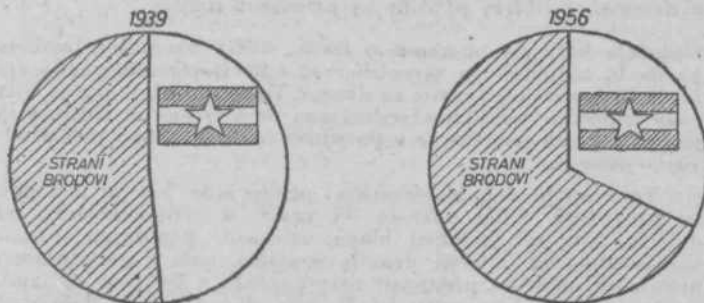
Graditev domače trgovske mornarice

(Nadaljevanje s 5. strani)

tudi v prometu z drugimi državami nudi lastna mornarica določene prednosti. V vsakem primeru tako neposredno kakor posredno prispeva k širšemu in uspešnejšemu vključevanju v svetovno tržišče.

Ni govora o nujnem in absolutnem usmerjanju v izgraditev domače mornarice. To nam niti ne bi bilo možno. Veliki posli za inozemstvo so že sklenjeni in jasno je, da jih je treba izvršiti. Razen tega so nam devize vedno potrebne in čimprej jih bomo dobili, toliko boljše jih bomo izkoristili. Izvoz ladij

DELEŽ DOMAČE MORNARICE V PROMETU Z INOZEMSTVOM



V skupnem prometu blaga z inozemstvom (izvoz, uvoz in tranzit) so v naših pristaniščih domače ladje bile udeležene l. 1939 s približno polovico, lani pa le s 35 odstotki. Delež tujih ladij je posebno velik pri uvozu. Delež naših ladij bi lahko bil tudi znatno večji v izvozu in tranzitu, do določene mere tudi pri izvozu, če bi imeli močnejšo mornarico.

Računamo, da bo mogla do l. 1961 prekomorska trgovska mornarica prevzeti spet približno 50 odstotkov skupnega prevoza blaga, ki ga izvažamo in uvažamo.

prinese devizna sredstva, brž ko je ladja končana in dobavljena, delno pa tudi že prej, z lastnimi ladjami pa je treba čakati ne samo, da so zgrajene, temveč tudi, da opravijo dolga potovanja in šele nato dotečejo pomembnejša sredstva za opravljene prevozne usluge.

Govora je o potrebi splošne in dolgoročne opredelitve, ki bi v večji meri kakor doslej šla v korist graditve domače mornarice, pri čemer ne bi popolnoma opustili dela za izvoz, posebno ko gre za nesporno ugodna naročila. M. J.

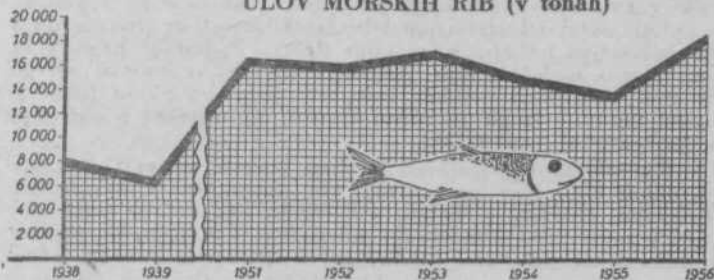
Morje v našem gospodarstvu

V tej številki smo dali poseben poudarek vprašanju, ki se tičejo ladjedelništva in pomorskega prometa, ker so ta vprašanja aktualna in ker jim pri izdelavi perspektivnega plana popolnoma po pravici posvečamo veliko pozornost. Vendar je to samo ena izmed več gospodarske dejavnosti, ki so povezane z morjem. Vloga morja v gospodarstvu je mnogo bolj široka, dejansko neizčrpna, ker odkrivamo z razvojem tehnike stalno nove možnosti.

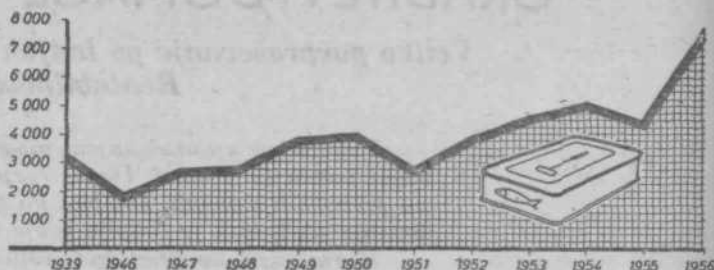
Naj opozorimo samo na nekatere važnejše momente.

Pri nas vsako leto ulovimo 15 do 20 tisoč ton morskih rib, kar pomeni približno 1 kg na prebivalca. S tem še zdaleč ni dosežene dejanske možnosti, čeprav ulovimo danes dvakrat več kakor pred vojno. Z izdelavo novih ladij, bark in opreme bi lahko naložili še mnogo več rib, ne da bi bila nevarnost, da bodo zato postale naše vode bolj siromašne. Na to dejav-

ULOV MORSKIH RIB (v tonah)



PROIZVODNJA RIBJIH KONSERV (v tonah)

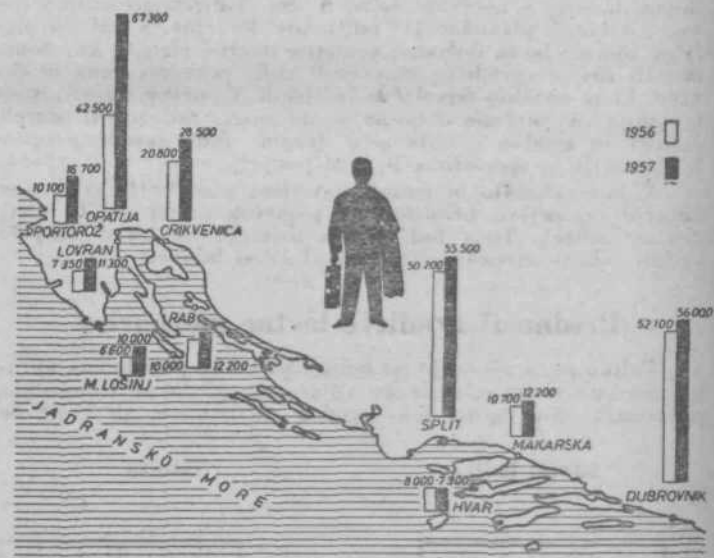


nost je vezano življenje velikega števila pomorščakov in obstoj posebnih vrst zadrug, a nanjo se naslanja tudi vsa že precej razvita industrija: ribjih konserv smo lani izdelali 7 in pol tone, skoraj dva in pol krat več kakor l. 1939.

Morje je neusahljiv vir soli. Pridelamo jo približno 40 tisoč ton na leto, s to proizvodnjo pa so spet povezane druge industrije, kakršna je na primer industrija polivinilklorida »Jugovinila«.

Velike in še vedno skromno izkoriščene možnosti nudi morje za razvoj turizma. V l. 1955 so imeli obmorski kraj 750 tisoč obiskovalcev in od tega je bilo 254 tisoč tujcev. Obisk tujih turistov pomeni za nas enega izmed važnih virov deviznih sredstev, toda obisk domačih turistov je za gospodarstvo še pomembnejši, predvsem zato, ker se tako vsako leto približno pol milijona delavcev in uslužbencev spočije in okrepi in se tako poveča njihova delovna sposobnost. Res je, za zdaj je število delavcev, ki preživljajo svoj dopust na morju, še vedno nizko v primerjavi s številom uslužbencev, z urejevanjem in izboljševanjem življenjskih pogojev delavcev pa se bo vsekakor postopno spremenilo tudi to razmerje.

ŠTEVILO OBISKOVALCEV PRIMORSKIH KRAJEV (do konca avgusta)



V članku o graditvi domače trgovske mornarice je bilo mimogrede govora o pomenu morja za promet. Lahko pa ponovno poudarimo, da je pomorski promet najpogosteje ne samo primernejši in uspešnejši, temveč tudi cenejši in da ga je mogoče še vedno zelo razviti, čeprav že sedaj prepeljemo po morju približno 8 milijonov ton blaga ter 5 in pol milijona potnikov.

Posebno bogastvo pomeni Jadran s svojim podnebjem, ki omogoča pridelovanje cele vrste sredozemskih kultur, posebno oljk in fig, toda tudi drugih kultur.

Z vsem tem še daleč ni izčrpano vse, kar pomeni morje za gospodarstvo, posebno pa ne tisto, kar bo lahko pomenilo za nadaljnji napredek znanosti in tehnike, ki že danes uporablja energijo plime in oseke in išče načine, kako bi morje spremenilo v veliko tovarno za izdelovanje hrane.

Razumljivo je, da računamo tudi pri izdelavi perspektivnega plana gospodarskega razvoja s tem bogastvom in prednostmi Jadrana in da računamo s tem, kako bi jih čim izdatneje izkoristili.