

Kap. ŠPIRO SAVIN
 Dubrovnik

Atlantska plovidba u drugoj godini privredne reforme

Prmatrajući našu privrednu reformu kroz vid uklapanja naše cjelokupne privrede u međunarodnu podjelu rada, moramo odmah u početku naglasiti da pomorsko brodarstvo uglavnom isključivo radi i privređuje u uvjetima međunarodnog pomorskog tržišta, pak prema svemu tome na prvi pogled provođenje privredne reforme u pomorskom brodarstvu nije trebalo u ovoj granj privrede donijeti nekih bitnih promjena. Međutim, to nije tako. Nastojati ću u kratkim crtama opisati što je uslijedilo u pomorskom brodarstvu stupanjem na snagu privredne reforme i radi čega je ova grana privrede stavljena u nepovoljan položaj prema stanju koje je bilo prije stupanja na snagu reforme i koje je sve akcije trebalo poduzeti u našem brodarstvu, a isto tako u »Atlantskoj plovidbi«, da bi se moglo uravnotežiti prihode sa rashodima i osigurati opstanak.

Ukupan prihod trgovačke mornarice (oko 90%) stvara se na osnovu tarifa i vcarina svjetskog tržišta i podložan je oscilacijama toga tržišta, što znači da brodarstvo nema mogućnosti kao druge privredne grane i organizacije u zemlji, da cijenu svojih usluga i proizvoda formira na osnovu domaćih troškova poslovanja i potrebnog dhotka. Pomorsko brodarstvo prema tome svoj prihod ostvaruje na svjetskom tržištu, dčim se troškovi stvaruju u uvjetima inozemnog i domaćeg tržišta. Naime dio troškova, kao pogonsko gorivo, troškovi manipulacije tereta, razne agenturne pristojbe i dio troškova za održavanje i popravke stvaruju se u inostranstvu pod svjetskim uslovima, dčim, jedan dio ovih napmenutih usluga i ostalih fiksnih troškova formira se pod uvjetima domaćeg tržišta, odnosno podložan je instrumentima našeg privrednog sistema, koji su redovno skuplji od troškova kojima su izloženi strani brodari.

Sama tečajna razlika dolara koja je uslijedila stupanjem na snagu reforme u pomorskom brodarstvu se odrazila kako slijedi: Pomorsko brodarstvo je u svojim

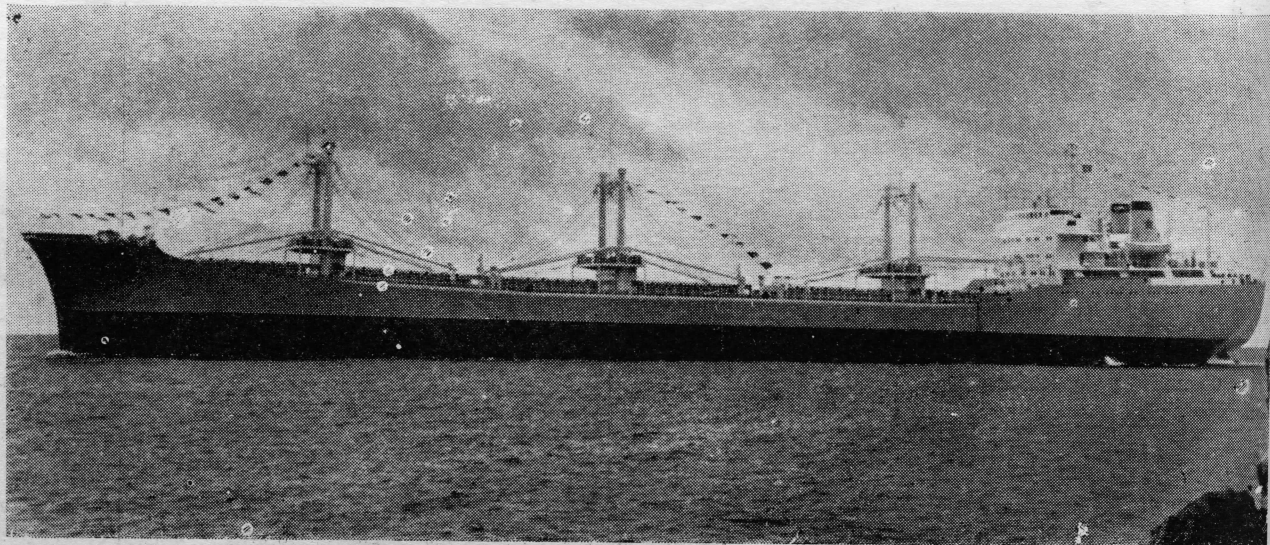
prihodima stvarivalo za jedan dolar tečaj od 1.028.— S. Din., dčim je na rashode primjenjivan jedinstveni tečaj od 750.— S. Din. Primjenom jedinstvenog tečaja od 1.250.— S. Din. na prihode i rashode poslije stupanja na snagu reforme, došlo je do toga, da su se svi varijabilni troškovi u zemlji i inostranstvu popeli za 66%, a prihodi samo za 22%, pak prema tome ovakovo povećanje troškova poslovanja neminovno se moralo odraziti na dohodak brodarstva ne uzevši u obzir da su stupanjem na snagu reforme uslijedila i smanjenja vcarinskih stavova, koje je također najviše pogodilo trampersku i tankersku plovidbu.

Prema tome nije ništa začuđujuće da se iz ovako nižeg »prihodnog pariteta« i višeg »potrošnog pariteta« naglo smanjila i akumulacija naše trgovačke mornarice. U svakovim uslovima, kako sam već kazao, bilo je neminovno hitno poduzeti potrebne mjere, da se izglubljeno nadoknadi, a to je bilo moguće da se boljim i ekonomičnijim kapacitetom obnovi naša flota i time poveća rentabilnost i da se pristupi čim prije isključenju iz sastava flote svih onih kapaciteta koji nijesu u novonastalim uslovima mogli uspješno poslovati.

Ono što se poduzimalo u pomorskom brodarstvu, općenito, neminovno je zahtijevalo da se poduzme i u »Atlantskoj plovidbi«.

Još prije stupanja na snagu reforme pristupilo se analizi budućeg poslovanja ovog poduzeća, te se ubrzo uvidjelo u pogledu uposlenja brodova, da će brodovi koji su bili uposleni u održavanju linije oko svijeta biti mnoge više pogodeni tečajnom razlikom i da će umjesto dhotka koji su stvarivali u linijskoj plovidbi, jednako kao da su bili uposleni u slobodnoj službi, sada pokazati negativni rentabilitet, odnosno jedva toliki da pokriju lične dhotke, pa se odmah odlučilo povući sve brodove iz linije a uposliti ih u slobodnoj plovidbi. Uzrok ovome je uglavnom ležao na onome što smo već rekli, naglo povećanje troškova poslovanja izbireom na tečajnu razliku, a time povećanj »potrošni« paritet, jer troškovi manipulacije tereta pogotovo u lukama zapadne obale Sjeverne Amerike, su vrlo visoki.

M/b »Banija« — bulk-carrier od 26.000 DWT



Nadalje, analizirajući troškove održavanja i popravka starijih brodova jasno se vidjelo, da uslijed vrlo čestih zastoja u lukama zbog popravaka, pogotovo u inostranstvu, treba što prije iz plovnog parka izdvojiti ovakve brodove, pak se u vrlo kratkom roku pristupilo prodaji pet jedinica vodeći računa o tome, da će u ovom razdoblju biti uključene u plovni park dvije nove jedinice, daleko veće nosivosti (26.000 tona) koje su građene u Splitu u okviru djelomičnog programa. Da bi pak osigurali plaćanje ovih jedinica brodogradilištu, a time izbjegli plaćanje kamata i zatezних kamata, u ovom periodu je prodana i jedna novija jedinica, pak je time u potpunosti osigurana isplata ovih brodova brodogradilištu. Naime, ovdje treba napomenuti, da je djelovanje reforme prouzrokovalo povišenje ugovorne cijene za ova dva broda od 2.400.000.000.— S Din. od čega je prilikom primopredaje brodova trebalo platiti 2.000.000.000.— S. Din. na koje poduzeće nije računalo prilikom ugovaranja, a nadležni faktori su stali na stanovište da povećanje ugovorne cijene treba da snosi investitor iako je do njega došlo djelovanjem reforme, odnosno najvećim dijelom utjecajem tečajne razlike.



Viceadmiral Bogdan Pecotić, kum m/b »Banija« prisustvuje potpisivanju dokumenata o primopredaji

Cbzirom na sam način komercijalnog poslovanja »Atlantske plovidbe« jedan veći dio prijevoza se u 1965. i prije obavljao na osnovu sklopljenih godišnjih ugovora za prijevoz određene količine tereta (ugalj iz Crnog mora, fosfat za Indiju, rudača iz Indije i Brazila, itd). Utjecajem reforme i pada vozarinskih stavova u 1966. na relacijama gdje su do tada postojali godišnji ugovori (primjer u 1965. vozarinski stav za prijevoz rudače iz Indije je bio 56/- da bi u drugoj polovini 1966. pao na 28/-) prisilili su poduzeće da po završetku ugovora ne obnavlja nove godišnje ugovore, već da brodove upošljava na ona pojedinačna putovanja koja su u datom momentu pokazala najbolji rentabilitet.

nastavljen je kroz čitavih šest mjeseci 1967. godine. Međutim, zahvaljujući ulasku u eksploataciju i drugog bulk-carriera od 26.000 tona nosivosti i preorijentacije poslovanja time, što su brodovi veće nosivosti uposleni na duže relacije, predvideni plan je ostvaren i ovo poduzeće u treću godinu poslovanja pod utjecajem privredne reforme ide još uvijek oprezno ali mnogo sigurnije, jer će u trećoj godini ući u eksploataciju još četiri nove jedinice, od kojih dva bulk-carriera od po 26.000 tona nosivosti i dva linijska broda.

Csim svega ovoga razumljivo je da se aktiviralo sve unutrašnje rezerve i poduzelo vrlo stroge mjere štednje kroz sve vidove.

Inž. Drago Krstulović, generalni direktor brodogradilišta »Split« i kap. Pero Arsete, zamjenik generalnog direktora »Atlantske plovidbe« nakon primopredaje m/b »Banija«

Uz primjenu svih ovih mjera, poslovanje »Atlantske plovidbe u 1966. g., tj. u prvoj polovini god. poslovanja pod utjecajem reforme, završeno je uspješno i zadovoljavajuće. Predvideni plan koga je bilo vrlo teško donijeti obzirom da se koncem 1965. nije moglo u potpunosti sagledati kakav će sve utjecaj reforme imati na poslovanje i kako će se odraziti sve mjere koje su poduzete ili ih se namjeravalo poduzeti, da bi umanjili negativni utjecaj reforme, ostvario se sa 105%.

Poslovanje ovog poduzeća u prvoj polovini 1967. je još više bilo otežano, jer pad vozarinskih stavova koji je započeo u drugoj polovini 1966. godine



Dubrovnik

