

## Brodogradnja u sedmogodišnjem planu

Inž. Mirko Posavec, Zagreb

Brodogradnja je danas jedna od najpropulzivnijih industrijskih grana u SRH, koja u ukupnom društvenom brutto produktu učestvuje sa oko 5%. Za samih 18 godina ona se takoreći ni iz čega podigla do našeg najjačeg izvoznika. Kroz to vrijeme ona je ostvarila devizni priliv od ukupno preko 56 milijardi deviznih dinara, a njeno učešće u ukupnom izvozu republike iznosi danas gotovo 31%. Brodovi koje su izgradile luke naših ljudi plove po svim morima svijeta pod raznim zastavama, čak i pod zastavama onih zemalja koje i same imaju snažnu razvijenu brodogradnju, što je samo po sebi dokaz renomea koji u svijetu uživaju naši brodograditelji.

Kroz proteklo razdoblje u naša pomorska brodogradilišta od Pule do Korčule uloženo je oko 48 milijardi dinara i ona su od nekadanjih obrtnih radionica prerasla u moderna postrojenja s prostranim halama, dugim betonskim navozima i snažnim dizalicama, koja danas zapošljavaju oko 18.000 ljudi. U tih 18 godina oni su izgradili toliku tonažu koliku danas ima cjelokupna naša trgovačka flota, a više od polovine za inozemstvo. Dok smo prije rata izgradili samo par malih obalnih putničkih brodova, danas gradimo supertankere, oceanske putničke brodove, bulccarriere i razne specijalne jedinice. Može se slobodno reći da ne postoji takav tip broda koga naši radni ljudi ne bi umjeli izgraditi. No da bi oni to i mogli, u brodogradnju će trebati i dalje ulagati.

Perspektivnim planom za 7-godišnji razvoj naše privrede bit će obuhvaćena i naša brodogradnja kako bi joj se osigurao daljnji uspješan razvitak. U današnjoj situaciji, kad je brodogradnja sa 80% svoje proizvodnje angažirana u izvozu, situacija na svjetskom tržištu brodskim prostorom je odlučujući faktor. Kriza koja zahvaća svjetsko brodarstvo sve se jače odražava i u svjetskoj brodogradnji. U toku 6 godina naručena tonaža je spala na polovinu. Mnoga poznata brodogradilišta nemaju posla i otpuštaju radnike, ali sva, čak i ona u najtežim prilikama, investiraju u modernizaciju i racionalizaciju, kako bi eventualno oživljavanje na tržištu mogla dočekati spremna. Stoga bi i mi morali uložiti u modernizaciju i racionalizaciju naših brodogradilišta kako ne bismo zaostali, i to najmanje 35 milijardi dinara. Ovaj bi se iznos utrošio za nabavu suvremenih osnovnih sredstava, za zamjenu dotrajalih i oko jedne trećine za rekonstrukciju i preseljenje remontnog brodogradilišta »Viktor Lenac« iz riječke luke u Martinšćicu. Pitanje remonta naših brodova bilo bi time za oko 75% riješeno, a pojačao bi se i devizni priliv. Nova bi remontna baza mogla preuzeti na opremanje i po dvije jedinice godišnje iz brodogradilišta »Treći maj«, čime bi se donekle oslobodilo usko grlo koje u tom brodogradilištu predstavlja

opremna obala. No, prije svega, najveća bi prednost bila u tome što bi riječka luka dobila 4 nova veza za velike brodove.

Budući da se danas već sve češće grade brodovi od blizu 100.000 tona nosivosti, trebalo bi da se i kod nas izgradi bar jedan navoz za takve jedinice, a čini se da bi za to najbolje odgovarao »Split«. Uz to bi trebao i odgovarajući dok. Platforme za predfabrikaciju trebalo bi proširiti i snabdjeti dizalicama kapaciteta i preko 60 tona, a trebalo bi i poboljšati unutrašnji transport i uvesti najsuvremeniji tehnološki proces.

Na temelju tih ulaganja, kao i uz dobro organiziranu suradnju, kako velikih tako i malih brodogradilišta, osobito u nastupu na vanjskom tržištu, podjeli rada i u nabavkama, mogla bi naša brodogradilišta razviti svoju konkurentsku sposobnost i osigurati si daljnje narudžbe. Kao sekundarna posljedica pojavio bi se i porast kapaciteta koji bi se do kraja 7-godišnjeg perioda mogao očekivati sa 500.000 brt godišnje. Posljedica pak toga bio bi i porast radne snage, ali po manjoj stopi od proizvodnje, iz čega bi rezultirao veći porast proizvodnosti rada.

Učešće izvoza u ukupnoj proizvodnji, uz pretpostavku da će biti dovoljno narudžbi, moglo bi i dalje ostati na današnjoj stopi, no potrebe domaće flote ne bi se smjele zanemariti, a one su već akutne. Ako uzmemo u obzir da bi u tom periodu bilo potrebno za domaću flotu izgraditi oko 600.000 brt onda bi se do 1970. godine moglo povećati učešće domaćih gradnji, bar za trostruko od današnjeg. Po vrijednosti izvoz bi se mogao u odnosu na 1962. povećati za 100%.

Pitanje reprodukcijonog materijala trebalo bi da se u tom periodu riješi kako bi se on u što manjoj mjeri nabavljao u inozemstvu. U tom bi odlučna bila što uža suradnja sa pratećom industrijom. Crna metalurgija morala bi se i dalje većim dijelom uvoziti, ali i tu bi nastupilo poboljšanje izgradnjom novih željezara.

Teško je danas predvidjeti koliko će nam u 1970. kapaciteti biti iskorišteni. To zavisi o situaciji u svijetu. Direktor norveškog konzorcija Aker, Martin Siem u jednom intervjuu novinarima u aprilu ove godine je izjavio da ima ozbiljnih razloga za mišljenje da je sadašnja kriza u svjetskoj brodogradnji zapravo »kriza prilagođavanja« i da neće trajati dugo. I stvarno vidimo da se svi nastoje prilagoditi bilo na koji način. Stoga da bismo očuvali pozicije koje je naša brodogradnja dosad postigla u svijetu, moramo i mi ulagati i jačati kooperaciju pa i integraciju da ne zaostanemo u svjetskoj trci. Jer, kako je nedavno rekao jedan norveški brodovlasnik: »Brodovi će se graditi uvijek, ali će ih graditi samo oni koji budu najopremljeniji i po cijeni najprihvatljiviji«.

## Kratak osvrt na razvitak poduzeća »Atlantska plovidba« u svjetlu zbivanja na tržištu brodskog prostora -- 1962. godine

Već dulji niz godina u svim pomorskim krugovima stalno se čuju i odzvanjaju riječi »depresija« ili »kriza«. Iz godine u godinu, poslovanje svjetskog pomorskog prevoza odvija se u znaku jedne dileme, između stvarnog stanja na tržištu i priželjkivanih nada u izmjenu i poboljšanje prilika u međunarodnoj razmjeni dobara pomorskim putevima. Brodari, bez obzira na zastavu i narodnost, već dulje vremena na pragu svake nove godine očekuju, da će mnoge prebrođene tegobe i nedaće nestati sa prošlom godinom i da će oni ipak konačno ostvariti toliko priželjkivani uspjeh. Takovo je bilo i poslovanje u 1962. godini, pak je sa takovim nadama i željama ispraćena prošla i dočekana tekuća 1963. godina. Pomorska privreda nalazi se u neprestanom razvitku i na tom svom raz-

vojnom putu ona se sukobljava sa mnogim i stalnim promjenama, bilo tehničke, bilo ekonomske prirode. I baš u posljednjem periodu ove promjene su odviše nagle i vrlo česte. Stoga se u pomorstvu uvijek i računalo na dobre i loše godine, na period kada se svugdje nalazilo zaposlenje brodskom prostorom uz povoljne uvjete, te na period kada je dolazilo do zastoja u pomorskoj trgovini i kada je omjer tonaža—roba bio nepovoljan po tonažu. Brodovi su toga bili svijesni, pak su se brinuli da loše i depresivne godine dočekaju spremni, da bi se tako mogli oduprijeti posljedicama koje sobom donosi zastoj i pad vozarinskih stavova.

Međutim, ovaj sadašnji neobično dugi period loših i depresivnih godina, upućuje nas da dobro i realno razmislimo o

svim faktorima, koji bi konačno trebali doprinijeti poboljšanju stanja na međunarodnom tržištu brodskog prostora. Postavlja se pitanje da li se uopće više može govoriti o »depresiji« i da li sadašnje stanje na tržištu brodskog prostora treba smatrati prolaznim, pak očekivati i gađiti nade da nam se ponovo vrati 1956. godina, koja je poznata kao jedna od najkonjunktornijih godina u poslijeratnom periodu. Svi su izgledi da su ta gledišta pogrešna.

Bacivši samo letimičan pogled na poslijeratni razvitak i poslovanje svjetskog brodarstva, vidjet ćemo da ono danas prolazi već kroz treću po redu depresiju na međunarodnom pomorskom tržištu. Prva depresija prekinuta je izbijanjem korejskog sukoba 1951. godine. Ako 1960. godinu uzmemo kao osnovicu i zabilježimo postignute vozarine sa indeksom 100, tada vidimo da je najniži vozarinski indeks bio 81.0 u toku 1949. godine. Druga depresija zaustavljena je nastalom krizom oko Sueca, u kojem razdoblju je najniže postignuti vozarinski indeks iznosio 96.0 u toku 1952. godine. Sadašnja kriza je treća po redu, zašli smo u šestu godinu njenog uzastopnog trajanja, u kojem periodu je do sada bila najteža baš prošla 1962. godina i to iz više razloga. Na prvom mjestu u toj godini zabilježeni su najniži vozarinski stavovi. Ako vozarine u 1960. godini obilježimo sa indeksom 100, onda prosjek vozarinskih stavova u slobodnoj plovidbi u toku 1962. godine iznosi 89.1. U 1961. godini ovaj indeks je iznosio 106,8, što nam pokazuje, da su vozarine u 1962. godini prema vozarinama iz 1961. godine, opale za čitavih 16,6%. Prosjek vozarinskih stavova za sve terete u slobodnoj plovidbi u toku 1962. godine po mjesecima iznosio je kako slijedi:

januar	96.9	juli	78.4
februar	95.2	august	79.4
mart	96.9	septembar	81.0
april	99.4	oktobar	84.3
maj	97.9	novembar	87.5
juni	84.4	decembar	87.8

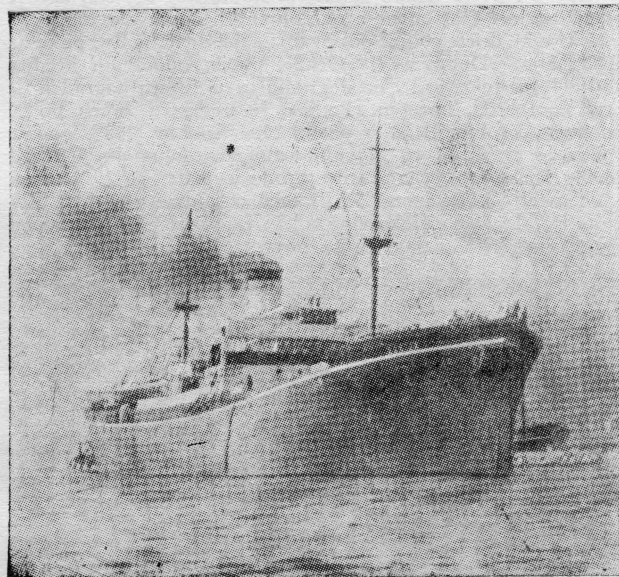
Po vrsti tereta, a koji su uglavnom bili predmet prevoza u tramperskoj plovidbi, ovaj indeks izgleda kako slijedi: ugalj 82.9, žitarice 90.0, šećer 97.1, rudače 77.0, gnojivo 99.2, drvo 90.1. Nadalje u protekloj godini nalazilo se u raspremi blizu četiri milijuna tona brodovlja, dok tankeri nisu bili toliko zaposleni na prevozu suhih tereta, kako je to bio slučaj ranijih godina.

Početak 1963. godine obilježen je neznatnim poboljšanjem prilika, kao posljedica nekih vanrednih okolnosti i to štrajka američkih lučkih radnika, razmrzavanja evropskih luka, restrikcijama u američkim lukama za brodove koji saobraćaju sa Kubom, te jači sezonski izvoz kubanskog šećera. U odnosu na 1960. godinu indeks vozarina po vrsti tereta u toku februara iznosio je kako slijedi: ugalj 89.0, žitarice 88.6, šećer 94.2, rudača 81.9, gnojivo 89.5. Međutim, s obzirom da se nalazimo na početku ljetne sezone, koja je uvijek tradicionalno najlošija u prekomorskom prevozu, to treba očekivati opadanje ove aktivnosti i pad vozarinskih stavova.

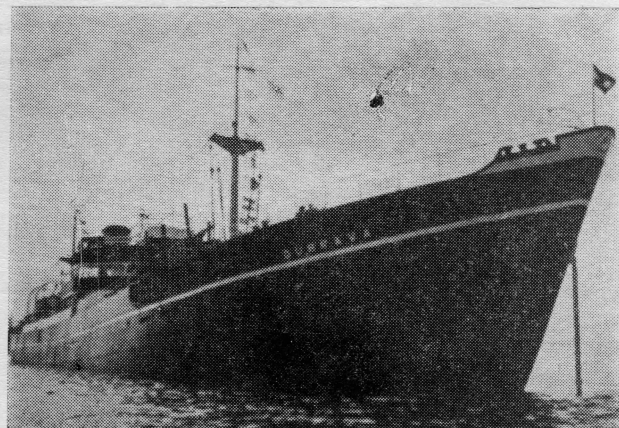
Usprkos svim ovim činjenicama, statistika bilježi, iako usporen, ali stalan nadolazak nove tonaže i porast svjetske trgovačke mornarice. Stalan napredak brodograđevne industrije i tehnike, stalan napredak i usavršavanje lučkih postrojenja ukrcaja-iskrcaja tereta, prisiljava sve brodarce, da se natječu u zadovoljavanju suvremenih potreba svjetskog prometa i da izgrađuju sve brže, modernije i ekonomičnije brodove. Međutim, isti ti brodari teško se pomiruju sa činjenicom, da je veliki dio njihovih brodova, koji oni smatraju modernim i ekonomičnim, pošto su građeni velikim dijelom u toku ili poslije rata, postao odjednom zastario i neekonomičan. Teško se dakle odlučuju na kasiranje takvih brodova. Sama pak rasporema ove tonaže, ipak vrši određeni pritisak na tržište brodskog prostora. Prema tome tonaža se stalno povećava i danas je utvrđena činjenica o postojanju viška svjetske tonaže brodovlja. Raspoloživa tonaža u svijetu, radi pritiskivanja sve većih, brzih i ekonomičnijih brodova sa jedne strane, a sa druge pošto ne odlazi u staro željezo odgovarajuća količina zastarjele tonaže, daleko je veća od potreba svjetske razmjene dobara pomorskim putem. Danas više nije potrebno nagomilavanje roba i stvaranje odgovarajućih rezerva, jer konstantan i rapidan razvoj tehnike to ne zahtijeva. Osim toga, ekonomska podvojenost svijeta, podjela na blokove, stvaranje zatvorenih ekonomskih tržišta i zajednica, razna ograničenja, kako u pojedinim predjelima svijeta, tako i kod pojedinih na-

cionalnih zastava, čime se želi pak zaštititi svoju vlastitu flotu, imaju za posljedicu smanjenje prekomorske razmjene dobara, a time i zaposlenje brodskog prostora. Prema GATT-ovom izvještaju, povećanje svjetske trgovine za 1961. godinu iznosilo je samo 4% više od prethodne godine, dok je ovo povećanje u ranijim razdobljima iznosilo svih 11%. Izgleda da se svjetski pomorski promet zaustavio oko jedne milijarde tona godišnje. Prema tome, bar za sada, sa ove strane nema izgleda za poboljšanje sadašnje situacije na tržištu brodskog prostora. Rješenje problema izgleda dakle, da leži u onoj drugoj mogućnosti, a to je povlačenje i prodaja u staro željezo zastarjele tonaže, čime bi se stvarne potrebe obima prekomorske trgovine pokrile odgovarajućom brodom tonažom, modernih, brzih i ekonomičnih jedinica. Ovakovo rješenje nailazi međutim, na bezbroj suprotnih interesa. Traže se i druge mogućnosti izlaza iz sadašnje situacije. Posljednji međunarodni sastanak, sazvan na inicijativu »International Chamber of Shipping«, decembra prošle godine u Londonu, izgleda da je urodio nekim plodom i da će brodari u organizovanom nastupu na svjetsko tržište, nastojati zaštititi svoje vlastite interese. Kakove će to imati posljedice teško je unaprijed govoriti, ali svakako je osnovno, da, nakon ustanovljene činjenice viška tonaže, treba riješiti pitanje odnosa roba—tonaža.

Ovakovo stanje i problemi svjetskog brodarstva ogledaju se i na našu trgovačku mornaricu. Posebno se to pak odražuje na onaj dio naše trgovačke mornarice, koji sudjeluje u prevozima sa tramperskom tonažom, pak tako i na naše poduzeće »Atlantska plovidba«, koje većinom svojih plovnih jedinica vrši prevoz u slobodnoj plovidbi.



P/b »Banija«

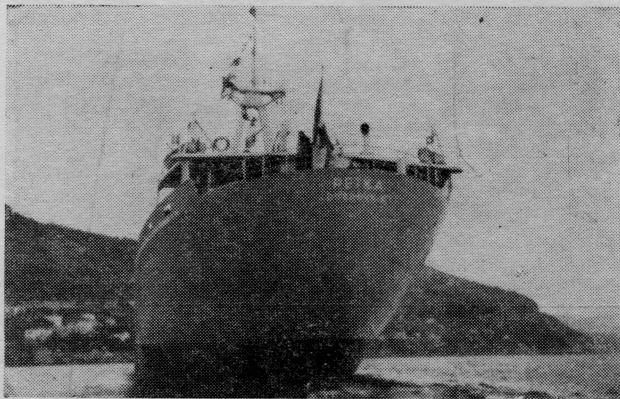


P/b »Dubrava«

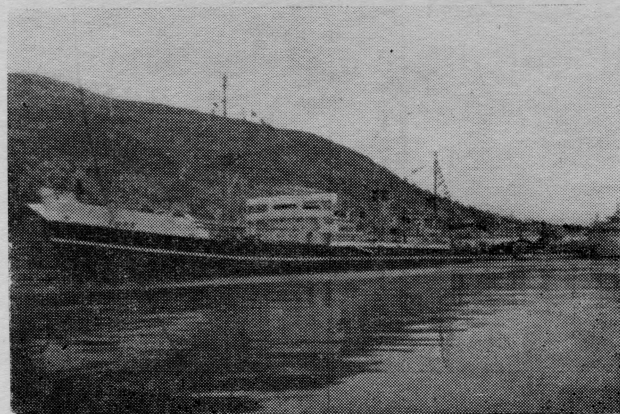


Kod svih naših pomorsko-brodarskih kolektiva, detaljno su analizirani rezultati prošlogodišnjeg poslovanja. Imajući u vidu sa jedne strane, sadašnje stvarno stanje dobrog dijela naše flote, realnost prilika na tržištu brodskog prostora, konstantan porast troškova eksploatacije, a posebno lučkih usluga, te sa druge strane naše nove privredne mjere, novi način premiranja, kroz ostvareni čisti devizni priliv, kako prošlogodišnje analize, tako i poslovanje u prvom polugodištu tekuće godine, upućuju svaki kolektiv, da sagleda svoje pravo mjesto i svoje mogućnosti u borbi za što rentabilnije poslovanje, da svaki kolektiv usmjeri svoj budući razvitak u jednom određenom pravcu, a na bazi temeljito proučene ekonomske računicе. Takova je intencija i naših novih propisa.

Kolektiv »Atlantske plovidbe« kroz svoje osmogodišnje poslovanje, počam od osnutka poduzeća 1955. godine, pak do danas, bilježi stalan razvitak i uspon, te porast i poboljšanje plovnog parka. Od ukupno sedam jedinica, koliko je kolektiv primio u svoj sastav nakon izvršene decentralizacije, danas se samo još dvije nalaze u eksploataciji, dok su sve ostale rashodovane. Ove dvije jedinice, koje se još eksploatišu, temeljito su popravljene i izvršena je izmjena pogonskog goriva, od ugljena brodovi su preinačeni na loženje naftom, a da bi se mogli ekonomičnije i dulje koristiti. Ukupna nosivost početnog plovnog parka iznosila je 58.920 tona, dok je prosječna starost jedinica iznosila 34 godine. Stanje početnog plovnog parka, karakterizirano je trima nepovoljnim činjenicama i to, velika starost brodova, pogon ugljen i male brzine, upućivalo je organe upravljanja na primarni zadatak obnove plovnog parka. Uočivši takovu situaciju, Upravni odbor, a prema intencijama i postavljenim zadacima Radničkog savjeta, dao se odmah na nabavku modernijih polovnih i novih plovnih objekata. U toku druge godine poslovanja nabavljena su dva polovna broda i to »Dubrava« i »Gruž«, putem odobrenih kredita kod Jugobanke. Kod brodogradilišta u Splitu sagrađen je prvi novi brod, imenom »Petka«, iz sredstava zajma po X konkursu za investicije u pomorstvu. Kncem 1957. godine poduzeće već broji 10 plovnih jedinica sa ukupnim DW od 86.496 tona, prosječna starost brodova pada na 29 godina, omjer ugall—nafta iznosi 5:5. I tako iz godine u godinu. Rezultati zalaganja cjelokupnog kolektiva, potpomognuti općim nastojanjem naše zajednice za povećanjem i modernizacijom



M/b »Petka« prolazi pored Dubrovnik



P/b »Gruž« u matičnoj luci



Porinuce m/b »Kragujevac« u brodogradilištu »Split«

trgovačke flote, nijesu izostali. Kada ovdje spominjemo opća nastojanja, potrebno je naglasiti, da interes i briga naše zajednice za ovu privrednu granu najrječitije dokazuju uložene investicije od oko 220 milijardi dinara do konca 1962. godine. Poduzeće kroz idući period stalno vrši i ulaže napore u obnovi svog plovnog parka. Ovaj zadatak obavlja se u dva smjera, i to nabavkama polovnih brodova, putem kratkoročnih kredita, i nabavkama novogradnja kod domaćih brodogradilišta, financiranim iz zajmova određenih za pomorstvo.

Danas poduzeće »Atlantska plovidba« raspolaže sa plovnim parkom od 17 jedinica duge plovidbe i 4 jedinice male obalne plovidbe, kapaciteta od ukupno 153.062 DWT. Od ovog broja, četiri jedinice su novogradnje, dok će do konca ove godine, odnosno početkom 1964. godine, ući u eksploataciju još dvije novogradnje, tako da će raspolagati sa kapacitetom od oko 184.000 tona nosivosti.

U toku poslovne 1962. godine, obuhvaćeno je i obračunato 118 raznih putovanja, bez male obalne plovidbe, od čega pak u dugoj slobodnoj plovidbi 73, u velikoj obalnoj 35 i u liniji oko svijeta 10 putovanja. Ukupno su plovnice jedinice prevalile 675.863 Nm, ili 4.206.960.829 tonskih milja sa prevezanim raznim teretom od 969.280 tona. Ukupno prevezani teret odnosio se 10.05% u izvozu, 36.08% u uvozu i 53.87% u međulučkom prevozu. Fond vremena za 1962. godinu skoro je u istom odnosu sa fondom vremena iz 1961. godine, a koji odnos od 50:50 - stajanje : plovidba, odgovara uobičajenim odnosima slobodne plovidbe. Ostali pokazatelji korištenja plovnog parka daju slabije rezultate od onih iz prethodne godine. Prosječno opterećenje po 1 DWT iznosi 0.84/1961. g. — 0.89/, indeks korištenja kapaciteta 59.9%/1961. g. — 66.1%.

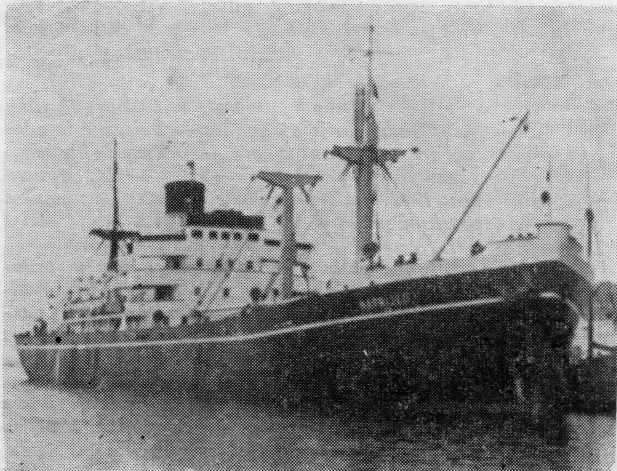
Obaveze poduzeća iz dugoročnih ugovora odvijale su se normalno, i pod takovim uslovima izvršeno je u toku 1962. godine 32 putovanja. To su ugovori za prevoz uglja na relaciji Crno more—Jadran i boksita na relaciji Jadran—Kontinent. U prevozu žitarica iz USA za Jugoslaviju, brodovi Atlantske sudjelovali su u osam putovanja, dok je na raznim relacijama sa teretom žitarica i brašna izvršeno 13 putovanja. Na relaciji Kontinent—Italija sa teretom ugljena izvršeno je 9 putovanja, dok je sa teretom rudače u raznim pravcima ostvareno 14 putovanja. Manji broj putovanja izvršen je sa teretima šećera, fosfata i koksa. Na prevozu generalnog tereta brodovi ovog poduzeća kroz 1962. godinu sudjelovali su sa 25 putovanja, od čega pak 10 putovanja u liniji oko svijeta. U ovoj liniji, koja je uspostavljena skupa sa »Splošnom plovnicom«, Piran, i »Jugoslavenskom oceanomskom plovidbom«, Kotor, sudjeluju za sada dva broda »Atlantske plovidbe« i to »Gundulić« i »Bošković«. Linija kreće iz Jadrana i Mediterana, preko Indije, Japana te zapadne obale Sjeverne Amerike, završava ponovo u Mediteranu i Jadranu. Traje ukupno 206 dana. Ostvarena poslovna suradnja na ovoj liniji među tri veća partnera, ukazuje nam na razne i moguće vidove kooperacije, ili pak ako hoćemo i integracije. Obzirom na veliki teren koji obilazi, za ovu liniju treba reći da je još u izvjesnom stadiju ispitivanja, iako do sada prikupljeni podaci ukazuju da ima uslova za siguran razvoj i uspjeh. Brodovi koji se danas upotrebljavaju na obavljanju ove linije,



nijesu po svojim tehničkim svojstvima najpodesniji, stoga će biti potrebno iste mijenjati sa odgovarajućim plovnim objektima. U toku 1963. godine započelo se, zapravo nastavilo se sa već po »Mediterskoj plovidbi« iz Korčule, uspostavljenoj, redovitoj službi na relaciji Jadran—Zapadna obala Engleske. Izgledi za budućnost na ovoj relaciji su vrlo povoljni, ali se i ovdje postavlja pitanje odgovarajućeg plovnog parka. Za sada na ovoj relaciji plove tri jedinice i to »Kučiste«, »Travnik« i »Lapad«, brodovi od 1.700 do 2.700 DWI.

Svi navedeni prevozi, kako je to bilo ranije govora, izvršeni su pod depresivnim vozarinama. Ovome treba nadodati i stalan porast uslužnih troškova, kao pilotaža, remorkeri, stivadori, lučke takse, agencijske pristojbe itd. Sada je kod svih jedinica pogonsko sredstvo ložulje, prosječna brzina 12 Nm, dok je prosječna starost brodova 17 godina. Premda je kod osnovnih pokazatelja i karakteristika plovnog parka, postignut, kako je to vidljivo iz dosadašnjeg izlaganja, ogroman napredak od osnutka poduzeća do danas, ovo još uvijek nije takovo da zadovoljava sve veće zahtjeve svjetskog pomorskog prevoza. Stoga kolektivu »Atlantske plovidbe« predstoji i unaprijed borba za što bržu izmjenu i modernizaciju svog plovnog parka. Postignuti rezultati u prošlogodišnjem poslovanju, u uporedbi sa stanjem na tržištu brodskog prostora i raspoloživim plovnim jedinicama, više je nego zadovoljavajući. Kupnja polovnih brodova, iako više puta kritikovana, bila je svakako jedna potrebna i jedino moguća prelazna faza u razvojnom putu od osnutka poduzeća pak do danas.

Sedmogodišnji plan razvitka jugoslavenskog pomorstva, koji se sada izrađuje i raspravlja pri najvišim forumima, predviđa korjenitu izmjenu sastava trgovačke flote, te zamjenu svih dotrajalih jedinica novim i modernim plovnim objektima. Ovaj plan treba da se ostvari do konca 1970. godine, a povezan je sa predviđenim razvojem naše spoljne trgovine, razvojem svih ostalih privrednih grana, a posebno pak razvojem luka te ostalih grana saobraćaja (željeznice-tranzit). Istodobno ovaj plan temelji se na predviđanjima samih kolek-



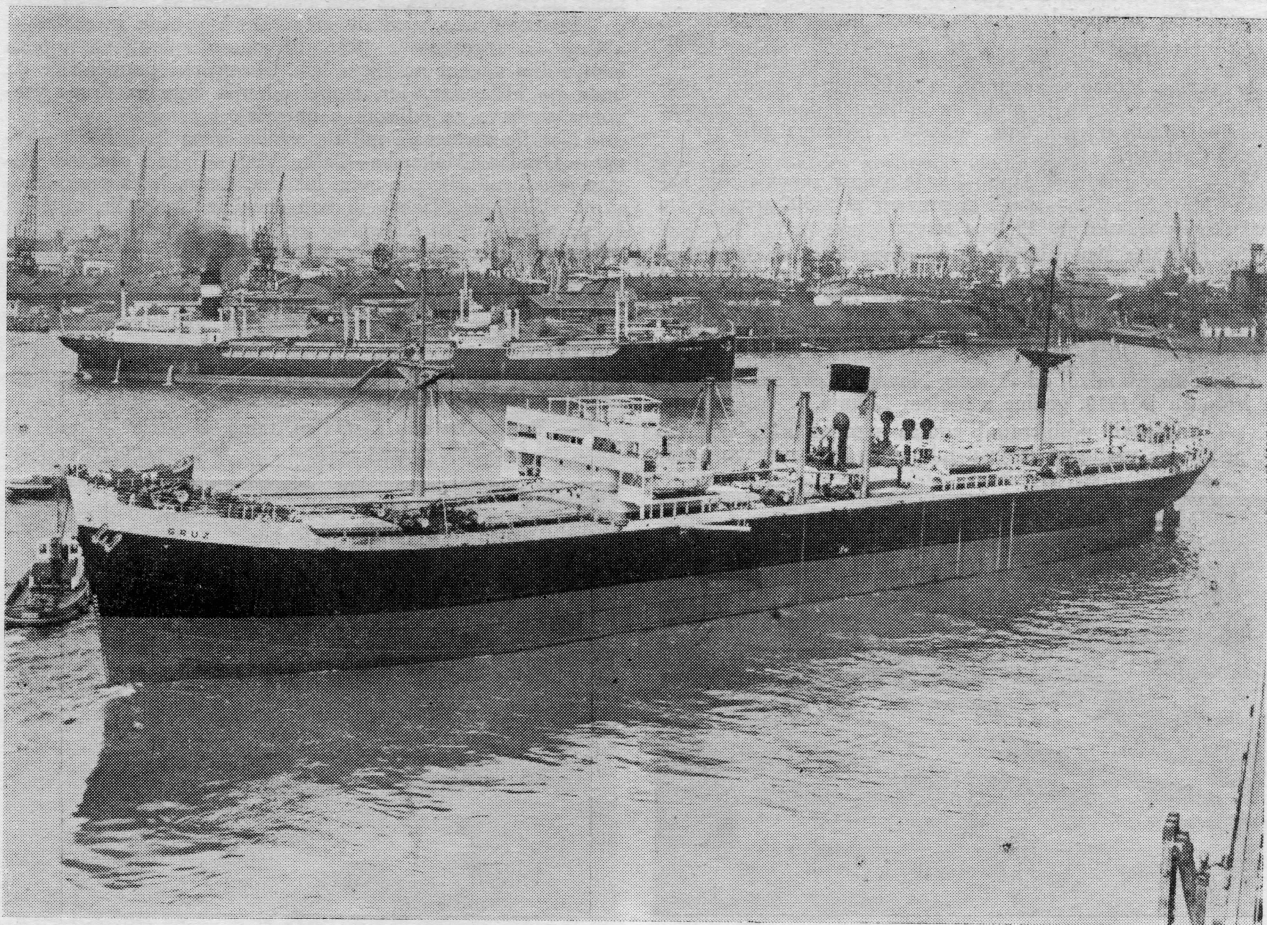
*P/b »Naprijed«*

tiva, njihovim obrazloženim perspektivnim razvojem, osiguranjem vlastitih sredstava za učestvovanje u investicijama, a što sve treba da bude vidljivo iz dosadašnjeg poslovanja i ekonomičnosti pojedinog poduzeća.

Današnji plovni park »Atlantske plovidbe« iz Dubrovnika, koji broji 17 brodova sa ukupno 153.062 tone, predviđa se, a prema sedmogodišnjem planu poduzeća povisiti do 250.000 tona nosivosti. Ovim svojim nastojanjima kolektiv ovog solidnog i vrijednog poduzeća preuzima velike obaveze u interesu razvitka našeg cjelokupnog jugoslavenskog pomorstva i naše pomorske privrede uopće.

U ovom smislu, treba stvarno odati nužno priznanje kolektivu »Atlantske plovidbe«.

V. N.



*P/b »Gruž« u luci Rotterdam*