

Teškoće u pomorstvu Belgije

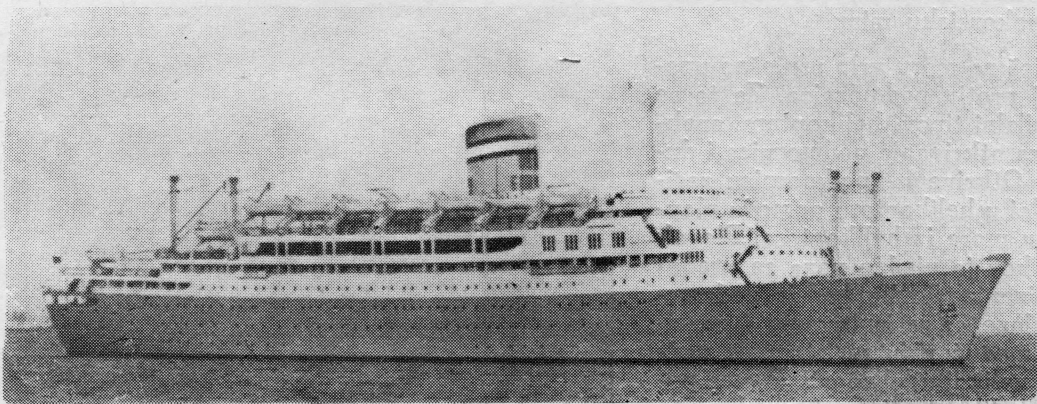
Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Usljed svog velikog učešća u linijskoj plovidbi, belgijska je trgovačka mornarica naročito zainteresirana problemima ove vrsti plovidbe. Za nju su ovi problemi još i teži, jer belgijski brodovi podliježu visokim izdacima za plaće i jakom socijalnom podavanju. Stoga ni povišenje vozarine za 10 do 15% nije uspjelo u potpunosti nadoknaditi povećane operativne troškove. Plaće su na belgijskim brodovima više nego na holandskim, britanskim ili njemačkim, koji im stoga uspješno konkuriraju. Nadalje su i troškovi popravaka u Belgiji više nego u inozemstvu, a belgijski su brodovlasnici usko povezani s domaćim brodogradilištima, pa ne će da se služe inozemcima. To izaziva novi problem. Ako, naime, te više izdatke ukalkuliraju u cijene vozarine, to bi im oslabilo konkurentnu sposobnost. Stoga ovu razliku, koja ponekad iznosi i 20% knjiže kao operativni gubitak. Slično je i kod novogradnji.

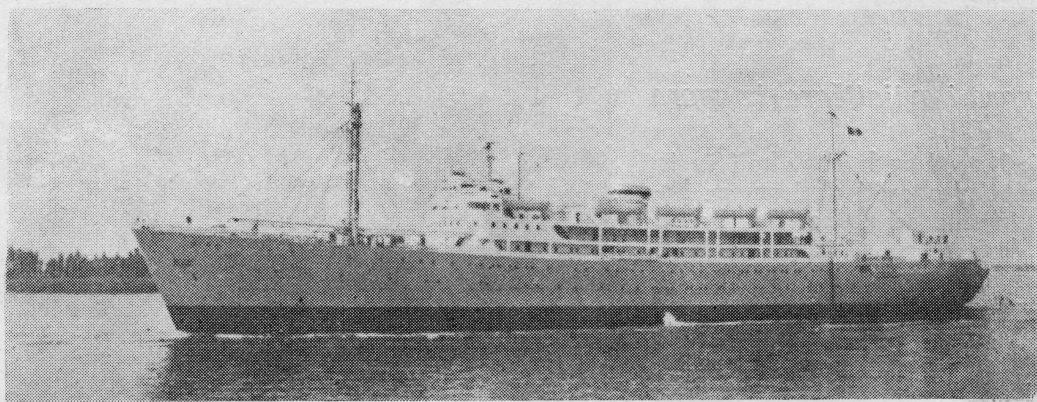
Osobito loše prolaze belgijski brodovlasnici kod povlašćivanja domaće zastave, koju mnoge zemlje provode, da bi zaštitile svoju trgovačku

flotu. Belgija, poznata braniteljica principa slobode mora, ne može se niti hoće takvim mjerama oduprijeti sličnim protumjerama. Slično su postupile i SAD svojim »Buder-actom«. U mnogim je pak lukama uvedena lučka i konzularna pristojba, kao na pr. u Braziliji. Daljnji problem predstavlja i dvostruko oporezivanje, koje postoji osobito u prometu s Kubom, Meksikom, Indijom, Pakistanom, Libanom i Turskom, a koje teško opterećuje belgijsku plovidbu. To se ne događa u Belgiji. Antverpenska i druge luke su otvorene svim brodovima, bez razlike na zastavu.

Prva žrtva ovakvih stranih mjera su belgijski brodovi duge obalne plovidbe. Još jače djeluju na belgijsku tonažu operativni troškovi, koji su neuporedivo veći od onih kod njenih konkurenata. Ovdje djelovanje viših plaća i većeg socijalnog podavanja dolazi više do izražaja, nego kod duge oceanske plovidbe. Kao posljedica toga došlo je do smanjenja domaće obalne tonaže. Tako je u god. 1953.-54. jedanaest belgijskih brodova prodano ili predvedeno pod stranu zastavu.

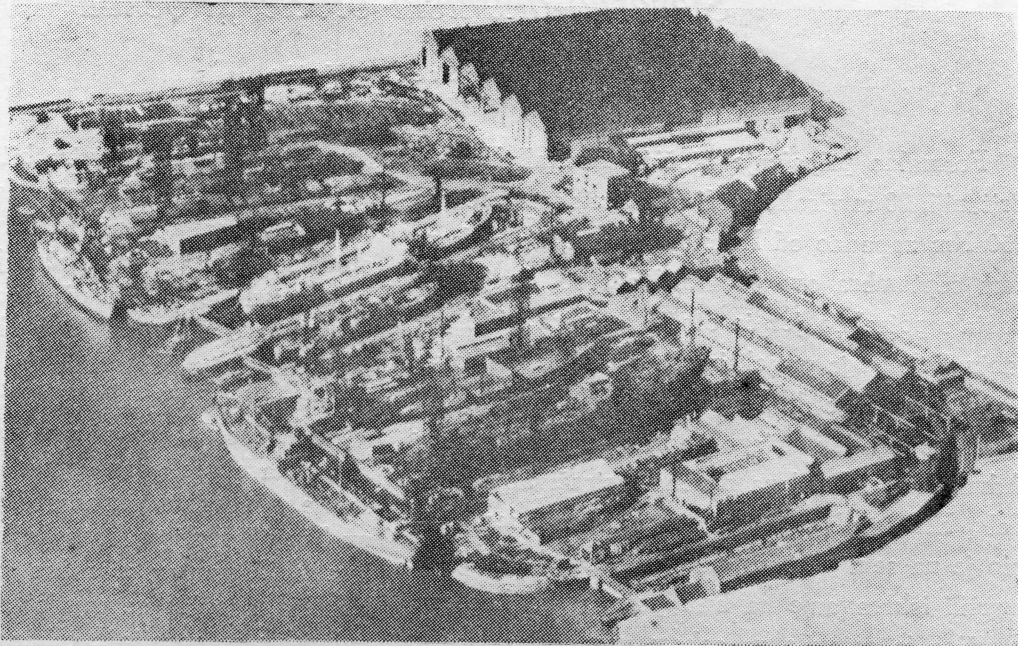


Lajner „Vera Cruz“
izrađen za račun
Portugala

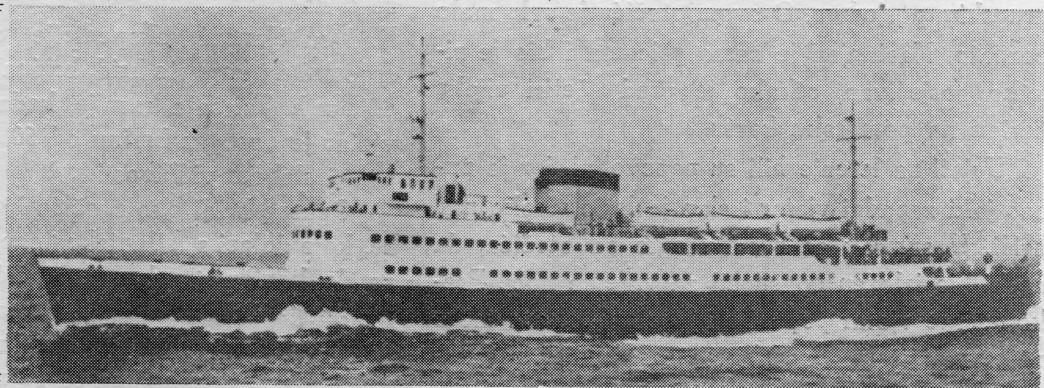


Putničko-teretni
brod „Uige“

Najveće brodogradilište
u Belgiji John Cockerill



Blizanac
„Vere Cruz“
od 21.000 tona



Početkom o. g. belgijska trgovačka mornarica imala je 209 brodova sa 540.000 tona, što znači, da ona u ukupnoj svjetskoj tonaži sudjeluje sa oko 0,60%. Sadašnje je stanje za 32% više od predratnog. 16% belgijske tonaže nema 5 godina starosti. Svjetski prosjek za tu dob iznosi 18%. 45% tonaže u dobi je od 5—10 godina. Ovdje svjetski prosjek iznosi 29%. Preko 25 godina starosti ima samo 6% belgijske tonaže, dok je svjetski prosjek 18%, što znači, da belgijska mornarica nije zastarjela, već je, naprotiv, veoma moderna.

Do ovog rata brodogradnja je bila veoma slaba i proizvodila je godišnje tek oko 30.000 tona brodovlja. Nakon rata dolazi do takvog razvoja brodograđevne industrije, kakav nije zabilježen ni u jednom drugoj zemlji, osim našoj. Tako

su na pr. od 23 naručena broda u god. 1954. samo 7 bili za domaće brodovlasnike, a 16 za strance. U Belgiji ima danas 12 brodogradilišta i 31 popravljalište brodova. Osim toga postoji i 81 riječni škver. Najveće brodograđevno poduzeće je John Cockerill u Hobokenu, koje je izgradilo portugalske putničke linere »Vera Cruz« i »Santa Maria«, svaki od 21.000 tona. Za račun Portugala izgrađen je i mješoviti putničko teretni brod »Uige«, a grade se i neki tankeri za SAD i Dansku.

Drugo veliko brodogradilište Jos Boel u Tamisu izgradilo je seriju 3000 tonskih brodova za SSSR, plivajući dok od 28.000 tona za Švedsku i druge.

Belgijska brodogradnja uživa pomoć države.