

## Mogućnosti povećanja rentabiliteta naše prekomorske plovidbe

Kap. [Špiro Savin

Ekonomsko-tehničku zastarjelost jedne flote treba gledati kroz dva osnovna elementa, a to su, prosječna starost flote i vrst pogona brodova. Iz ova dva elementa rezultira treći ekonomski veoma važan elemenat, a to je prosječna brzina brodova.

Ako na osnovu ovoga usporedimo našu trgovačku flotu duge plovidbe sa svjetskom tonažom dolazimo do konstatacije, da je prosječna starost naše flote duge plovidbe 25 godina, i to kod motornih brodova 8 godina, a kod parnih brodova 33 godine, dočim je prosječna starost svjetske tonaže 15 godina. Obzirom pak na vrst pogona imamo, 22 broda na parni pogon sa loženjem tekućeg goriva i 25 brodova na parni pogon sa loženjem ugljena. Ovo nam pokazuje, da u dugoj plovidbi imamo preko 50% brodova na pogon ugljena, a svjetska tonaža je već 1953. imala samo 15%.

U veličinu naše flote neću za sada ulaziti, jer su postojali razni objektivni razlozi, zbog kojih nijesmo mogli do sada uložiti više sredstava za njenu izgradnju, ali moramo konstatovati, da smo upoređujući nas sa drugim zemljama približno jednakih ekonomskih mogućnosti, daleko zaostali. Dok smo 1939. god. imali 368.822 BRT, danas imamo oko 260.000 BRT t. j. tek oko 70% predratnog stanja (1939 Italija 3,448.000, Holandija 2,972.000, Belgija 408.000, a danas Italija cca 5,000.000, Holandija 3,500.000, Belgija 500.000).

Pitanje koje želim potaći, sastoji se u tome, da li ima mogućnosti da ovakvu flotu kakovu posjedujemo, možemo učiniti ekonomičnijom i rentabilnijom. Po mom mišljenju postoji jedna mogućnost, koja na prvi pogled izgleda neznatna, a koja za naša broderska poduzeća i zajednicu ima vrlo veliku važnost.

Vidjeli smo da u sastavu naše flote duge plovidbe ima 50% brodova na pogon ugljenom. Tonaža svih ovih brodova se kreće od 6—10.000 tona nosivosti. Činjenica je, da danas u svijetu ima sve manje ugljena i da ono, što ga ima, upotrebljava se u mnogo važnije svrhe, nego je pogon brodova. Bunker stanica na važnim točkama pomorskih puteva ima sve manje, u prvom redu zato, što se brodovi na pogon ugljena više uopće ne grade, a sa druge strane, što su napredne pomorske zemlje još prije rata, a pogotovo poslije rata skoro sve brodove, koji su posjedovali stepne strojeve i ložili ugljen, preinačili za loženje tekućim gorivom. Neke su pak zemlje pošle još dalje, pak su dizale sa brodova stepne strojeve i ugrađivale ekonomične Diesel motore i time osigurale svojoj trgovačkoj mornarici ravnopravnu borbu na međunarodnom tržištu.

Mi po ovom pitanju do danas nijesmo učinili mnogo i ako nam je tehnički sastav naše prekomorske plovidbe to imperativno nalagao bar za 50% naših brodova, koji su na pogon ugljena. Istina da smo kod izgradnje novih brodova posvetili pažnju, da brodovi obzirom na pogon i brzinu budu ekonomični i da smo to postigli, ali smo zanemarili postojeću tonažu i time cjelokupnu rentabilnost učinili osjetno manjom. Dok su ovi brodovi bili u sastavu jednog poduzeća, moguće da se ovo pitanje nije toliko ispoljavalo, ali stvaranjem novih poduzeća sa isključivo brodovima na pogon ugljena, ovo pitanje se postavlja kao prvo i traži njegovo rješenje.

Kako se ovo računski odrazuje na jednom našem brodu duge plovidbe pokazati će primjer parobroda »Banija« od 6001 BRT i 9832 DW sa brzinom od 9 Nm.

1. Brod danas troši 32 tone ugljena. Ukoliko bi umjesto ugljena trošio tekuće gorivo, dnevni potrošak bi iznosio cca 20 tona. Ako uzmemo današnje svjetske cijene ugljena i tekućeg goriva (koje su približno jednake u zemljama na izvoru ugljena t. j. cca Dol. 12) dnevna ušteda za svaki dan broda u navigaciji bi bila USA Dol. 144.— Po proračunu ovaj brod u jednoj godini provede cca 200 dana u navigaciji i prema tome bi ušteda na gorivu bila u godinu dana Dol. 28.000.

2. Kapacitet brodskih skladišta ugljena mogao bi se iskoristiti za krcanje tereta, jer težina potrebnih zaliha tekućeg goriva bi bila manja za oko 300 tona po putovanju. Na osnovu vozarinskih stavova od Dol. 11.—, brod bi na vozarini za svako putovanje dobio više oko Dol. 3000.—. Ako uzmemo u obzir da ovaj brod u jednoj godini obavi 6 ukrcaja i prevoza tereta, godišnja bi se dobit povećala za Dol. 18.000.—.

3. Brod u jednoj godini izvrši 12 puta ukrcaj potrebnih zaliha ugljena. Vrijeme koje troši za svaki ukrcaj (900 tona) je srednje dva dana. Kad bi bio na pogon tekućeg goriva potrebnu količinu (600 tona) bi ukrcao u roku od par sati. Prema tome bi godišnja ušteda u vremenu bila godišnje najmanje 15 radnih dana. Ako radni dan broda proračunamo na osnovu današnjih svjetskih cijena dobijamo iznos od Dol. 15.000.—.

4. Broj posade je danas 41 čovjek. Ako bi bilo loženje tekućim gorivom, broj posade bi se smanjio za 6 ložača i 3 ugljenara. Uzevši u obzir platu, hranu, stan, socijalno osiguranje mjesečna ušteda bi bila Din. 225.000, odnosno godišnje Din. 2,700.000.—.

Ovom pak treba nadodati i devizna primanja posade od cca 180.— Dol. mjesečno, odnosno godišnje Dol. 2.000.—.

Samo iz ovih podataka vidimo, da je godišnja ušteda USA Dol. 63.000.— i plus Din. 2,700.000, a svemu ovom treba nadodati još niz drugih prednosti kao:

a) bolja srednja brzina broda, zbog lakšeg održavanja tlaka u kotlu.

b) duži vijek trajanja kotlova, zbog manjih korozija,

c) lakša kontrola primjene količine tekućeg goriva,

d) lakše održavanje čistoće na brodu i t. d.

Osim svih ovih prednosti i ušteda, postoji još jedan razlog i to najvažniji u prilog tekućeg goriva, a taj je slijedeći. U početku sam kazao, da je ugljena u svijetu sve manje i da je opskrbljivanje brodova sve teže i teže. Cijene ugljena i tekućeg goriva su približno jednake u onim zemljama, koje su na izvoru ugljena, dočim razlike u cijinama u onim zemljama, koje nemaju vlastitog ugljena su do 100% više, u korist tekućeg goriva. Obzirom na ovo, brodarska poduzeća moraju obavljati samo ona putovanja odnosno prevoze, koja im daju mogućnosti, da se brod na svom putovanju snabdije ugljenom uz pristupačne ci-

jene, a ta su putovanja sve više ograničena i poslovanje biva sve teže uz mogućnost, da pomanjkanje uglja potpuno izbací učestvovanje broda na pogon ugljenom iz nekih relacija, na kojima još danas mogu da posluju.

Investicije koje bi trebalo utrošiti u postojeće brodove za prebacivanje sa pogona na ugljen na tekuće gorivo, isplatile bi se prema gornjim kalkulacijama u jednu godinu dana računajući po svjetskim cijinama. Ako bi pak ove radove izvršili kod nas, uz plaćanje svih obaveznih koeficijenata na uvezene aparature (što bi trebalo brodarska poduzeća osloboditi), ova investicija bi se isplatila najdulje u roku od dvije godine dana. Prema tome obzirom na vijek trajanja preko 50% naših brodova duge plovidbe, ovaj rad i te kako da je koristan i rentabilan.

Sva novoosnovana poduzeća na ovom pitanju već rade, a naši mjerodavni faktori treba da im izađu u susret u svim granicama mogućnosti, t. j. putem investicionih zajmova u domaćoj i stranoj valuti, kako bi se ovaj rad što prije izvršio i time omogućilo bolji, ekonomičniji i rentabilniji rad našoj prekomorskoj plovidbi.