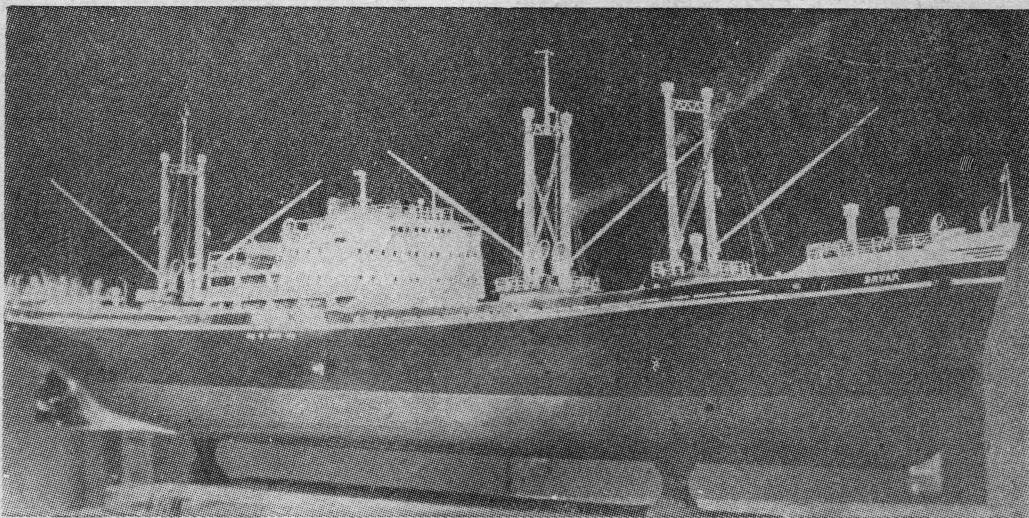


Povodom porinuća naših novih brodova

More je veliko polje i tko po njemu razumno sije, obilato žanje, - veli izreka stara, koja je i na primjeru naše zemlje došla do punog izražaja: jer, svakodnevno sa navoza naših brodogradilišta sve više i sve brže spuštaju se u more novi brodovi, tramperi i linijski, - moćni, suvremeni i brzi. A s njima jača i naša privredna moć



M/b „Drvar“

i nestaje onog naslijeđenog kontinentalnog mentaliteta, koji je pratio naše pomorstvo sve do naših dana, kada je kao konačno i jedino točno postavljeno, da mi nijesmo primorska nego pomorska zemlja.

Pomorskoj zemlji trebaju brodovi svih vrsta i veličina i to takvi brodovi, koji će ići u kotak s vremenom u pogledu brodograđevne tehnike. A upravo to i jest ono, što karakterizira naše poslijeratne napore u tom pravcu, o čemu najrječitije govore i novi brodovi, što su nedavno porinuti u more: linijski brod „Jugoslavija“, turbinski tramper „Drvar“ i tramperi tipa „Nikola Tesla“, koji su već na prvim vožnjama potvrdili visoka maritimna svojstva. I više: tip jugoslavenskog trampera izgrađenog na našim brodogradilištima i po nacrtima naših konstruktora, stekao je priznanje i u međunarodnim pomorskim kru-

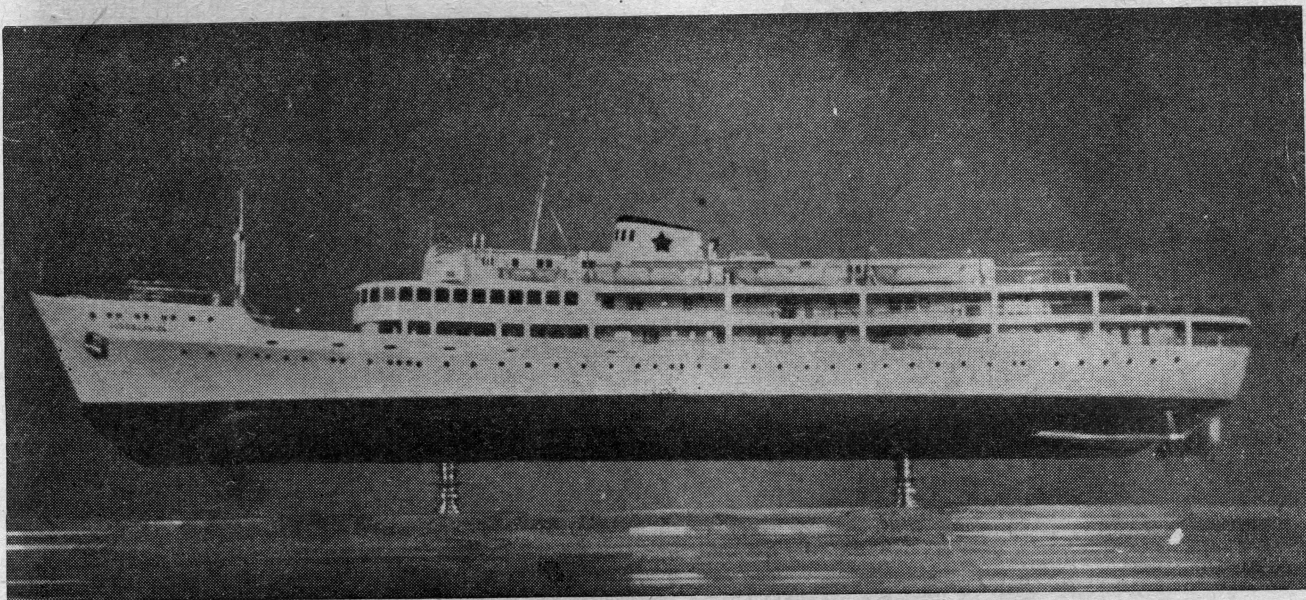
govima. I u zemljama, gdje brodograđevna industrija ima kud i kamo veću tradiciju nego naša, interesiraju se za njega, što je u svakom slučaju veliko priznanje našoj brodogradnji. A za taj isti tip zainteresirana su i naša druga broderska poduzeća, među kojima i „Atlantska plovidba“, za čije je potrebe u brodogradilištu „Split“ postavljena kobilica njenom prvom brodu ovakvog tipa. I za neka druga naša prekomorska poduzeća također se grade ovi isti tramperi, što ispunjava nadom i potvrđuje ranije navode, da uključivanje svakog novog interesenta u brigu za razvoj i unapređenje našeg pomorstva može biti samo od koristi.

Naime, o potrebi jačanja plovnog parka naših prekomorskih poduzeća, bez obzira na mjesta njihovih sjedišta, često se govori i ukazuje

na potrebu intezivnije gradnje brodova, kako bi se nadoknadilo ono, što je do sada propušteno i učestvovalo u izrazito povoljnijoj konjunkturi, koja sada vlada na tržištu broskog prostora i za koju postoje svi izgledi da će potrajati dulje vremena. Takvi navodi nijesu bez osnova, jer svjetska tonaža, izuzev jednog kraćeg perioda, kroz proteklih pola stoljeća nikada nije ni pokazivala tendenciju opadanja, ma da kod nas tonaža postojećeg plovnog parka i zaposlenost brodogradilišta - izuzev posljednju godinu - dvije, - baš i nijesu pratili ovu opću tendenciju. Istina je, da su i pored toga za usluge domaće flote naplaćena znatna srestva u devizama, ali su isto tako i isplaćena velika sredstva stranim brodovima, čije je učešće iznosilo u našem prekomorskom prometu oko 67%. A to rječito ukazuje na nužnost što brže izgradnje novih brodova, jer je realnije ula-

gati sredstva u izgradnju vlastitih brodova, nego ih davati za usluge stranim brodovlasnicima. Iako gradnja brodova za inozemne poručioce predstavlja ustvari izvoz industrijskih proizvoda visoke obrade, za koje se dobivaju devize, ipak je točno i to, da bi se odnosni devizni iznosi naplatili i iz vozarina, kada bi naša prekomorska poduzeća raspolagala s takvim plovnim parkom, koji bi im omogućio da se bar donekle na ravnoj bazi takmiče s drugim brodarskim kompanijama na svjetskom tržištu. Međutim, ova pitanja kao da još nijesu izdiferencirana, pa se ponekad mogu čuti, a i pročitati i oprečna mišljenja uz navode brojki, na osnovu kojih bi se moglo doći u dilemu, da li ulagati sredstva u brodove, od kojih

zarinama može godišnje ostvariti dobit, koja dostiže deset pa i više postotaka od vrijednosti broda. Danas je rentabilitet kod postojećih vozarina daleko veći, pa se u krugovima brodovlasnika u svijetu računa i s otplatom broda iz dobiti u roku od 7 godina. A to je s obzirom na visoku vrijednost i dugi vijek trajanja broda u svakom slučaju rentabilna investicija, koja u potpunosti potvrđuje i opravdava snažan zamah, koji se u posljednje vrijeme vidi i osjeća na našim brodogradilištima. Sve više, naime, prevladava uvjerenje, da je brodarstvo i potreban i važan dio našeg ekonomskog života i izvor narodnog dohotka i da je to privredna oblast, iz koje crpi svoj opstanak i cijeli niz drugih, za privredu svake



M/b „Jugoslavija“

svaki zapada koliko osrednja tvornica, ili ih ulagati u druge privredne svrhe, odnosno graditi ih za inostrane poručioce.

Kada je već riječ o rentabilnosti izgradnje brodova, potrebno je odmah, uz dosad navedeno reći, da je sva sreća, što su oni, koji diferenciraju pomorstvo i druge privredne oblasti u manjini, što je i razumljivo, jer budući ekonomski razvitak neke zemlje, a naše posebno, treba gledati u skladnom povezivanju svih ekonomskih činilaca, kojima naša zemlja obiluje, a račune o rentabilnosti praviti ne na osnovu završnih računa naših brodova, jer su oni u prosjeku prošli dobnu granicu i jer se i knjigovodstveni podaci i završni sračun ne temelje na sistemu instrumenata - već na kalkulaciji razrađenoj po svjetskim cijenama. A iz takve kalkulacije se jasno i nedvosmisleno vidi, da suvremeni tanker pri normalnim vo-

zmlje, važnih industrija, kojih kapaciteti dolaze do izražaja upravo kroz zaposlenost brodogradilišta. A takvo uvjerenje je jedino pravilno i jedino moguće.

Naravno, da izgradnja brodova - iako predstavlja veću polovicu ne iscrpljuje ovaj problem u cjelini, jer je paralelno s njim ulagati sredstva i za unapređenje naših brodogradilišta te za uređenje luka. I bez posebnog dokazivanja, neosporno je, da dosadašnji i postojeći tok događaja ukazuju na potrebu, da brodograđevna industrija dođe u prvi red investicija, a odmah za njom i luke. Jer, ako se razmotri rad naših luka, doći će se do zaključka, da njima mnogo toga još nedostaje, - da je potrebno još dublje brazdati, pa da žetva bude još obilnija.