

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, marzec 1946

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok II Nr 7 (20)

Wytyczne Brytyjskiej Polityki Żeglugowej.

Zmiany na skutek wojny

Ostatnio opublikowane dane przez Komisję Morską Stanów Zjednoczonych (US Maritime Commission) dają obraz obecnego stanu żeglugi światowej w porównaniu z okresem przedwojennym:

	w tysiącach TDW *	
	1939	1945
Stany Zjednoczone A. P.	12.100	56.800
Wielka Brytania	23.300	19.600
Norwegia	6.400	3.950
Holandia	3.300	2.090
Francja	2.900	1.300
Grecja	2.700	1.700
Rosja — ZSRR.	1.500	1.200

Najbardziej interesujące jest porównanie przesunąć, jakie dokonały się w tonażu największych potęg żeglugowych, t. j. St. Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Cyfry podane przez „The Economist” (Nr 5345, 2. II. 1946) wykazują amerykański udział w tonażu światowym w roku 1939, wynoszący 8,9 milionów BRT (13,6% tonażu świata), gdy Wielka Brytania posiadała blisko 18 milionów BRT (27,3% tonażu świata). Z momentem zakończenia wojny sytuacja zmieniła się radykalnie na korzyść Ameryki, pozabawiając równocześnie Wielką Brytanię pierwszego miejsca w dziedzinie tak finansowej jak i żeglugowej. Wobec przeszło 26 milionów BRT tonażu dla ładunków suchych i około 8 milionów BRT tankowców, należącego do Stanów Zjednoczonych — Wielka Brytania może przeciwstawić zaledwie 12,2 milionów BRT tonażu „suchego” i 3,7 milionów BRT tankowców, przy pomocy którego musi podjąć walkę o ponowne zdobycie prymatu na morskich szlakach handlowych świata.

Stan przejściowy

Okres po dniu 2 marca br., w którym to terminie UMA (United Maritime Authority) przestała działać na dotychczasowych warunkach, będzie najbardziej krytyczny dla brytyjskich sfer żeglugowych. Obawiają się one, że w braku tej instytucji zostaną wydane na łup bezwzględnej amerykańskiej konkurencji. Dąży się więc do osiągnięcia porozumienia w przedmiocie między państwowej kontroli dysponowania tonażem; kontroli, która byłaby mniej rygorystyczna niż administracja UMA, lecz miałaby na celu załagodzenie konfliktów, jakie musiałyby nastąpić w wypadku raptownego przejścia z żeglugi kontrolowanej do niezmierzonej swobodnej działalności. Zarówno Wielka Brytania, jak i reszta europejskiej

skich interesów dążyć będą do sformowania pewnych układów w dysponowaniu tonażem (przypominających UMA), by osłabić pozycję amerykańską, wynikającą z tak potężnej przewagi tonażu St. Zjednoczonych nad resztą państw. Czas, jaki jest Wielkiej Brytanii potrzebny, by doprowadzić do przedwojennego stanu i zmodernizować swój tonaż handlowy, obliczany jest na okres 5 lat. W międzyczasie szuka się rozwiązania zawiłego problemu, w jaki sposób przeciwstawić dwa zjawiska: 1. nagromadzenie rezerwy przeszło 20 milionów BRT, znajdującej się całkowicie w jednych rękach, mianowicie w rękach St. Zjednoczonych (por. Kom. Nr 13) i 2. utrata prawie $\frac{1}{3}$ tonażu brytyjskiego. Tu należy pamiętać, że poważną część floty handlowej brytyjskiej stanowią standartowe budowle wojenne, na których miejsce należałoby jak najszybciej wprowadzić jednostki nowe.

Rozwiązanie sprowadza się do wyrównania strat drogą zakupu lub czarterowania brakującego tonażu, gdyż stocznie angielskie nie zdążą zapłacić tej luki w momencie obecnym. W przeciwnym razie grozi Wielkiej Brytanii strata wielu szlaków morskich, gdzie zarówno bandera jak i handel brytyjski miały od wieków pozycję zapewnioną. Konieczność strategicznego dysponowania tonażem czasu wojny — usunęła banderę brytyjską z wielu portów i krajów, gdzie jej obecność stała się niemal tradycją. Wielka Brytania uczyniła wszystko, by na te szlaki powrócić. Jaką wybrać drogę? Czy przez zakup w Ameryce potrzebnego tonażu, gdy odnośna ustawa o sprzedaży statków (US Ship Sales Bill) zostanie uchwalona przez Kongres? Niewątpliwie wyrównanie części strat będzie musiało nastąpić na tej drodze. Brytyjczycy uczynią to bardzo niechętnie. Już sam fakt przymusu skierowania zakupu do jedynej źródła jest żeglugowcom brytyjskim ogromnie nieprzyjemny. Dołącza się do tego kwestia ceny, w którym to względzie istnieje poważna rozbieżność poglądów. Poza tym wiele zastrzeżeń nasuwa typ statku, jaki budowano na czas wojny („Liberty” — 10.000 TDW o małej szybkości); nie zupełnie odpowiada on żeglugowcom brytyjskim. Tonaż brytyjski oparty bowiem był na wielkim zróżniczkowaniu i specjalizacji. Na specjalizacji tej opierała politykę frachtową. Istnieje obawa, że nadmiar tonażu standartowego, nabytego za ułamek kosztów ewentualnej jego budowy po cenach obecnych może pociągnąć za sobą niebezpieczne reperkusje na rynku frachtowym. W wyniku powyższych rozważań wydaje się, że uzupełnienie tonażu drogą zakupu w Ameryce ograniczone będzie do minimum i traktowane wyłącznie na płaszczyźnie doraźnej konieczności, a nie jako wykonanie programu strukturalnego. Nie mniej ważnym aspektem tego zagadnienia jest sprawa finansowania tego uzupełnienia. Doprowadzenie tonażu brytyjskiego do poziomu przedwojennego przez zakup i czarterowanie, pochłonęłoby sumę ok. 100 milionów funtów szterl. czyli około $\frac{1}{10}$ wpływów z pożyczki dolarowej (por. Kom. 4/17). W brytyjskich sferach gospodarczych zdaje się przeważać zdanie, że mimo wagi zagadnienia żeglugowego, nie będzie można przeznaczyć na ten cel tak dużej części spodziewanej pożyczki amerykańskiej. (Kongres jeszcze nie ratyfikował umowy pożyczkowej).

* Dla orientacji podajemy, że tonaż martwej wagi (deadweight, TDW) oznacza ładowność statku zanurzonego do marki ładunkowej, składającą się z ciężaru towarów, pasażerów, bunkru i zapasów, wyrażoną w tonach angielskich (long ton = 20 cwts = 1016 kg). Tonaż rejestrowy brutto jest natomiast miarą pojemności statku, wyrażoną w tonach objętościowych (1 t = 100 stopni sześciu). Stosunek pomiędzy powyższymi wielkościami waha się w zależności od typu statku, można jednak dla naszych rozważań przyjąć w bardzo swobodnej ocenie, że 7 BRT odpowiada około 10 TDW przy statkach frachtowych.

Widoki na przyszłość

W programie technicznego uzupełnienia tonażu wyraźnie krystalizuje się tendencja powrotu do tradycyjnej charakterystyki taboru bogatego w typy specjalne, przystosowane do różnorodnych zadań, frachtowców nie za dużych, a o zwiększonej szybkości. Następną wytyczną jest uzupełnienie braków ze stoczni rodzimych, by utrzymać w rękach brytyjskich całość zagadnień związanych z rekonstrukcją floty handlowej. Trudności są olbrzymie. Koszt budowy na stocznjach brytyjskich wzrósł prawie w dwójnasób w porównaniu do roku 1939. Czyni się więc wysiłki, by rozwiązać ten problem na płaszczyźnie zwiększonej wydajności pracy na stocznjach i ulepszenia metod konstrukcyjnych z ostatecznym celem wydatnego obniżenia kosztów produkcji.

W dziedzinie uzyskania przedwojennego primatu sprawa przedstawia się znacznie poważniej. Żegluga brytyjska stoi w punkcie zwrotnym swej historii i ma do wyboru albo wywalczenie sobie dawnego stanowiska lub degradację, i to na okres dłuższy, do roli drugorzędnej. Znając długofalowość poczynań brytyjskich i olbrzymi zasób doświadczenia w sprawach morskich, a dalej wysoką dyscyplinę społeczną, możemy być przekonani, że mimo ciemnych chmur na horyzoncie żeglugi i handlu zagranicznego, wynik walki o dawną pozycję Wielkiej Brytanii nie jest z góry przesądzony na jej niekorzyść.

W chwili obecnej, najgroźniejszy przeciwnik — Ameryka posiada najlepsze karty w ręku. Dążeniem Brytyjczyków będzie wytracenie atutu z talii amerykańskiej i stopniowe branie inicjatywy w swoje ręce. Od stanowiska Ameryki zależeć będzie wybór taktyki brytyjskiego konkurenta. Czy amerykańska polityka żeglugowa będzie instrumentem bezwzględnej walki o rynki, czy też lojalnie zachowa zasadę niedyskryminacji? Czy też może posunie się do tego, iż bez skrupułów zastosuje system daleko idących subwencji, kontyngentów i zarzuci nawet pozory wolnej konkurencji? Należy pamiętać, że plany żeglugowe St. Zjednoczonych mają daleki zasięg (por. Kom. Nr 6 i Nr 1/14). Teza przewozu 50% zagranicznego obrotu amerykańskiego pod gwiazdzystą banderą zyskała sobie w St. Zjednoczonych powszechne prawo obywatelstwa. Dążenie to komentują Brytyjczycy jako tendencje w kierunku supremacji za-

równy w żegludze jak w handlu zagranicznym. W tonażu teza ta wyraża się zwiększeniem z przedwojennych 3 milionów TDW amerykańskich, zaangażowanych w obrocie międzynarodowym, do 7,5 lub nawet do 10 milionów TDW w najbliższej przyszłości. Żeglugowcy amerykańscy uważają, że spoczywa na nich posłannictwo zwiększenia ekspansji handlu amerykańskiego, co znów jest zbieżne z ambicją Ameryki stania się największym eksporterem i wierzycielem świata.

Jaką bronią zwalczać będzie Wielka Brytania te ambitne tendencje? W pierwszej linii przez dążenie do dysponowania nowym, zmodernizowanym tonażem, precyzyjnie dostosowanym do odpowiednich zadań, jednym słowem flotą różnorodną (w przeciwieństwie do amerykańskiej o charakterze standartowym), ekonomiczną w eksploatacji i na wysokim technicznym poziomie. Druga wytyczna polityki brytyjskiej, to zdecydowane przeciwstawianie się na terenie międzynarodowym jakimkolwiek zakusom oparcia usług żeglugowych na zasadach kontyngentów przewozowych, przyznanych z góry poszczególnym państwom żeglugowym. Dalej, to wytyczenie wszelkich wysiłków, by ożywić i rozwinąć do największych rozmiarów międzynarodową wymianę towarową przy znacznym zwiększeniu własnego wywozu. Trzecie zadanie, to zajęcie właściwego stanowiska wobec amerykańskiej konkurencji. Mimo, że potrzebny wzrost floty handlowej amerykańskiej w porównaniu do stanu przedwojennego — wydaje się wprost przerażający, żeglugowcy brytyjscy liczą się z dość szybkim zużyciem tonażu amerykańskiego, któremu przeciwstawiają swój odbudowany i unowocześniony. Przewidują bowiem, że stocznie amerykańskie zredukują radykalnie swój wojenny personel (po cóż budować, mając tak wielkie rezerwy?), a poza tym spodziewają się eksploatować swoją flotę ekonomiczniej i wydatniej niż Amerykanie.

Mając na uwadze kilkuwiekową tradycję żeglugi brytyjskiej i głęboką znajomość spraw morskich, można oczekiwać za kilka lat powrotu marynarki handlowej brytyjskiej do jej przodującego stanowiska.

Gdańsk, w marcu r. 1946.

Opracował: **Marian L. Pisarek.**