

Ivo Ban *

ISSN 0469-6255
(21 - 25)

BRODARSTVO SVIJETA U 1991.

UDK 386:339.9"312"

Pregledni rad

OPĆENITO

U cjelini uzevši, svjetsko tržište morskog brodarstva 1991. potvrdilo je poznatu tezu da je kretanje potražnje dinamičnije i nepravilnije naspram ponude, koja se mijenja sporije i pravilnije.

Stavi li se ta godina u širi vremenski kontekst, onda se uočava da su u njoj i potražnja i ponuda silaznog smjera i dio su više ili manje izraženih ciklusa na tržištu pomorskih prijevoza.

Detaljnija analiza tržišta morskog brodarstva - njegove strukture, odnosa koji na njemu vladaju, postojećeg institucionalizma, protekcionističkih mjera, tehničkih, tehnoloških i organizacijskih promjena - jasno pokazuje da gotovo ništa ne dolazi samo po sebi, da samim ciklusima više ne dolazi (kao što je to bilo davnih - zauvijek prošlih vremena) sve na svoje mjesto.

Svijet općenito, a morsko brodarstvo posebno, i to u prvom redu zbog konkurentskih razloga, doživljava brze i velike promjene. Onaj tko ih je sposoban pratiti, uspijeva i ide naprijed, a onaj koji nije, ostaje na rubu.

I u 1991. ponovo se pokazalo da znatno bolje ekonomske rezultate postižu brodovi mlađih generacija koji su tehničko-tehnološki savršeniji i djelotvorniji, pa zbog toga mogu pružiti za korisnika prihvatljiviju prijevoznu uslugu.

EKONOMSKE PRILIKE

Svjetsko gospodarstvo je u 1991. ostvarilo pad ekonomskih aktivnosti od -1,1% (izraženo u realnim stopama rasta/pada društvenog proizvoda) u odnosu prema prethodnoj godini. Pojedine regije i zemlje imale su različita kretanja; npr. razvijene tržišne ekonomije +0,5%, Sjeverna Amerika -0,9% (SAD -0,9%), razvijeni Istok +3,5% (Japan +4,5%), EZ +1,2% (V.Britanija -2,2%), zemlje u razvoju +3,7%, Latinska Amerika i

Karibi +2,8%, Afrika +2,4%, sjeverna Afrika +2,2%, supsaharska Afrika +2,6%, južna i jugoistočna Azija +5,2%, Kina +7,0%, zapadna Azija -9,8%, mediteranske zemlje (Cipar, Malta, Turska, republike bivše Jugoslavije) -9,8%, Istočna Evropa, ZND i baltičke republike -16,4%, ZND i baltičke republike -17,0%.

POMORSKA TRGOVINA

Takva kretanja u ekonomiji svijeta odrazila su se na daljnje usporavanje rasta međunarodne pomorske trgovine. Tijekom 1991. u pomorskim prijevozima ostvaren je rekord. Svjetska trgovačka mornarica prevezla je prvi put više od četiri milijarde tone tereta, ili nešto više od 1% nego u prethodnoj godini (1990. rast 3%, 1989. 5%). Ostvareni prijevozni učinak (tone-milje) povećan je oko 2% (1990. 4%, 1989. 7%) i na razini je ostvarenog u 1979 (oko 17,5 bilijuna tona-milja) iako je u toj godini opseg prijevoza bio manji oko 8%. Odnos između opsega prijevoza i prijevoznog učinka očito pokazuje da su prosječne udaljenosti prijevoza manje (1979. 4715 NM, 1991. 4317 NM) premda se u posljednjih šest godina prosječna udaljenost (od 1986) lagano povećava (prosječno godišnje 1,4%).

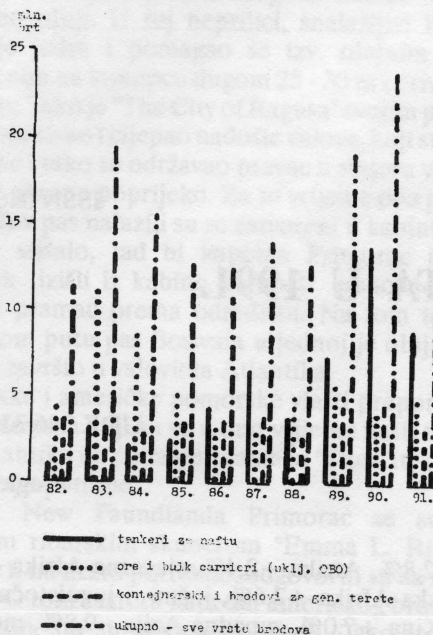
NARUDŽBE NOVIH BRODOVA

Narudžbe novih brodova u 1991. iznosile su 19,9 mln brt (40,5% u Japanu, 25,6 u J. Koreji, 14,5% u EZ i 19,4% u ostatku svijeta), što je smanjenje za više od 4,1 mln brt u usporedbi s 1990 (slika 1). Smatra se da je to posljedica rata u Perzijskom zaljevu, restriktivnih odredaba SAD Oil pollution Act-a (OPA '90), što se tiče izgradnje i eksploatacije osobito tankera, te popunjenosti navoza u svijetu.

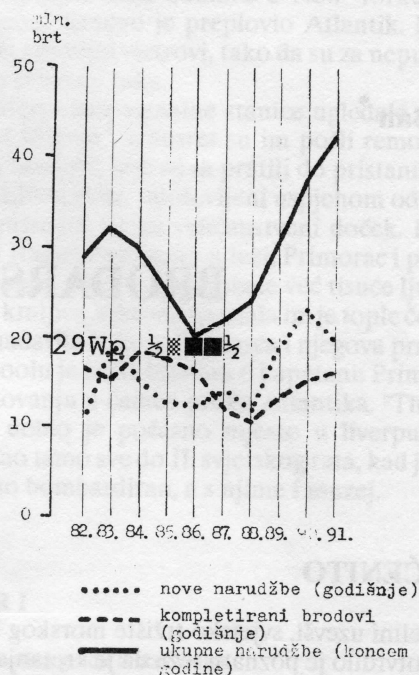
Analizira li se struktura narudžaba u 1991. prema vrsti brodova uočava se najveći udio tankera, ali i pad u usporedbi s prethodnom godinom (1990. nešto manje od 14 mln brt, 1991. 8,9 mln brt).

* dr. Ivo Ban
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu
Dubrovnik

Slika 1. Godišnje narudžbe (1982 - 1991)



Slika 2. Narudžbe (1982 - 1991)



Takvo kretanje pripisuje se uglavnom zaljevskom ratu i OPA '90.

Narudžbe bulk-carriera bile su nešto veće nego 1990, a iznosile su oko 5 mln brt, što će utjecati na podmlađivanje te flote. Veći dio narudžaba uslijedio je u drugoj polovici 1991.

Nastavljeno je opadanje narudžaba brodova na generalne terete i kontejnerskih brodova, što je posljedica uključivanja drugih tipova brodova u linijsko brodarstvo i visoke razine narudžaba kontejnerskih brodova u prethodnim godinama.

Sve te promjene zapravo su nastavak tendencija koje su očigledne u posljednjem desetljeću. U 1983. npr. ukupne nove narudžbe iznosile su 19,5 mln brt, približno jednako onima iz 1991. Međutim, udio brodova za sipke terete bio je veći od 50%, a 1991. tek oko 25%. Suprotno je bilo s kretanjem i udjelom tankera - 1983. oko 15%, a 1991. oko 42%.

UKUPNE NARUDŽBE (KNJIGA NARUDŽABA)

Ukupne narudžbe stalno rastu od 1987. U 1991. iznosile su 43,2 mln brt, ili dva puta više nego u 1986 (slika 2), odnosno najviše od davne 1977 (36,7 mln brt), ali daleko od nedostižne 1974 (120,7 mln brt).

Tankeri su zastupljeni s više od 50%, a utjecaj SAD OPA '90 odražava se u narudžbama tih brodova s dvostrukim trupom i/ili dnom (141 tanker s više od 18 mln dwt) iako za dio narudžaba naručitelji imaju mogućnost izmjena.

Udio bulk-carriera je oko 19%, a brodova za generalne terete i kontejnerskih brodova zajedno 16,5%, s tim što su narudžbe kontejnerskih brodova nešto veće od 60% od narudžbi brodova za generalni teret.

Najviše brodova naručeno je u Japanu (oko 36%), zatim u Južnoj Koreji (oko 22%), a potom slijede zemlje u kojih je knjigama narudžaba upisano više od milijun brt: Danska, Njemačka, Taivan, Kina, Rumunjska, Hrvatska (manje od 4%), Italija, Brazil, Poljska.

KOMPLETIRANI BRODOVI

U 1991. nastavljen je, ali ipak nešto sporiji, rast kompletirane tonaže (slika 3). Izgrađeno je 16,1 mln brt, odnosno oko 37% od ukupnih narudžaba koncem te godine. Zapaža se da se u posljednje četiri godine kompletirana tonaža doista povećava, ali i to da njezin udio u ukupnim narudžbama opada (slika 2).

Analizira li se dulje razdoblje, onda se može zaključiti da bi bilo normalno očekivati nešto više od 50% kompletirane tonaže od ukupnih narudžaba za pojedinu godinu (1985. npr. udio je bio čak oko 70%).

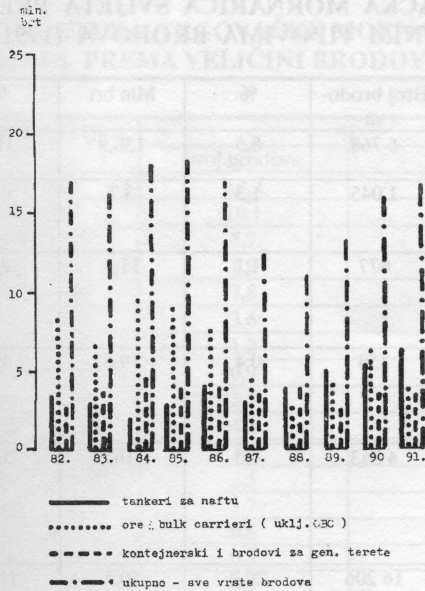
RASHODOVANA TONAŽA

Propisi koji se odnose na izgradnju i eksploataciju svih vrsta brodova - posebno tankera, a u svezi su s visokim stupnjem zaštite mora od zagađivanja (MARPOL), dolaze sve više do izražaja u novim narudžbama.

Međutim, more je sve ugroženije zbog činjenice što svjetska flota stari; udio broja brodova starijih od 20 godina sve je veći (1991. 35,9%, 1989. 33,0%, 1987. 29,4%), a i bruto-tonaže (1991. 15,7%, 1989. 12,6 1987. 11,0%).

U 1991. zaustavljen je trend smanjenja rashodovane tonaže (slika 4). Prema prethodnoj godini rashod je veći za trećinu, ali iz upotrebe je isključeno tek 2,3 mln brt;

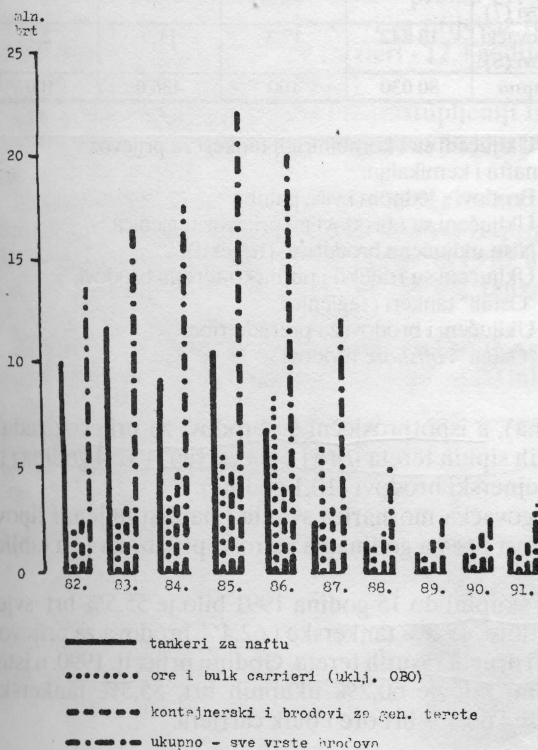
Slika 3. Kompletirani brodovi-godišnje (1982 - 1991)



najviše tankera (0,9 mln brt), zatim kontejnerskih i brodova za generalne terete (0,7 mln brt), a najmanje bulk-carriera (0,4 mln brt). Budući da je tijekom godine najavljena prodaja većeg broja brodova u staro željezo, u 1992. može se očekivati daljnji rast rashodovane tonaže.

Konjunkturane prilike na pomorskom tržištu utjecale su na komercijalnu rentabilnost i starijih brodova pa ih vlasnici nisu prodavali u staro željezo. Osim toga i tržište rezanja brodova nije bilo stabilno jer su glavni kupci

Slika 4. Rashodovana tonaža-godišnje (1982 - 1991)



(npr. Indija) brodova za rezanje bili ograničavani finansijskim restrikcijama svojih zemalja.

Razumije se da to nisu jedini razlozi niske razine rashodovane tonaže, ali su svakako veoma bitni, pa će i u buduće značajno pridonositi njezinom kretanju.

TONAŽA U RASPREMI

Koncem 1991. porasla je tonaža u raspremi na 3,2 mln brt (1990. 2,9 mln brt, 1989. 3,0 mln brt) - slika 5. Na tankere otpada 50%, a drugu polovicu čine brodovi za suhe terete. Međutim, u raspremi je bio znatno veći broj brodova za suhe terete (276) nego tankera (52), što znači da je prva kategorija brodova bila prosječno manjeg kapaciteta (5 797 brt) nego druga (30 769 brt).

Više od polovice broja tankera nije u plovidbi već drugu godinu, a gotovo šestinu njih više od devet godina. U prvom polugodištu 1991. većim dijelom tankerske tonaže, koja nije bila u stanju konkurirati na tržištu prijevoza, koristilo se privremeno kao plutajućim skladištima.

Struktura brodova za suhe terete u raspremi pokazuje porast brodova za rasute terete, što je osobito došlo do izražaja u četvrtom kvartalu. Na to je u prvom redu utjecao pad vozarina, koja su se spustile na razinu s početka 1990. a to je u najvećoj mjeri bila posljedica izrazitih poremećaja na tržištu nekadašnjeg SSSR-a.

SVJETSKA FLOTA

Rezultat stanja u 1990 (423,6 mln brt), a to je izgradnja novih brodova (16,1 mln brt) i brisanje iz registra (2,3 mln brt rashod, 1,4 mln brt izgubljena tonaža), bio je povećanje tonaže za 12,4 mln (2,9%) tako da je na dan 30. lipnja 1991. svjetska flota imala 80 030 brodova od 100 i više brt s 436,0 mln brt ili 684,3 mln dwt. Porast je zabilježen u svakoj važnijoj kategoriji brodova u usporedbi s prethodnom godinom, u kojoj su ostvarena slična kretanja (slika 6). Najveće je povećanje u apsolutnom iznosu kod tankera (4,1 mln brt). Tankersku flotu čini 6 768 brodova sa 138,9 mln brt, ali još ni približno nije dostignuta 1980. kada je kapacitet bio 175,0 mln brt.

Prema Lloydovim podacima, već oko 5% aktualne tankerske flote ima dvostruko dno i/ili trup, kao zaštitnu mjeru od zagađivanja mora.

Značajan je porast ostvaren i kod brodova za rasute terete (2,7 mln brt), tako da se ta mornarica sastoji od 5 201 broda sa 135,9 mln brt, što je iznad rekordne 1985 (134,0 mln brt).

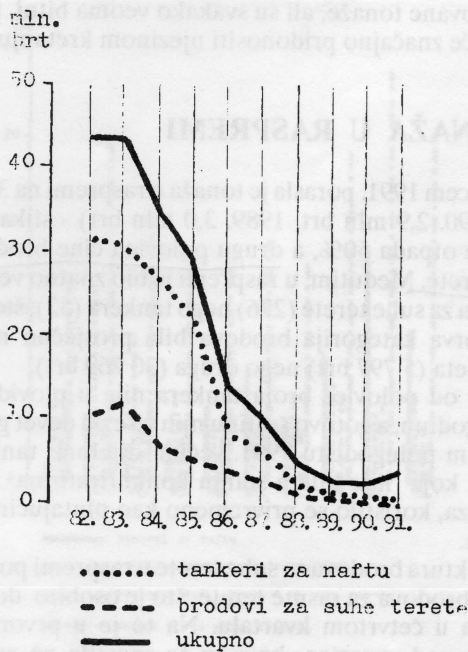
Na te dvije vrste brodova otpada 63,0% brt svjetske flote. Detaljnija struktura trgovačke mornarice svijeta dana je u tablici 1.

Struktura svjetske trgovačke mornarice prema veličini brodova doživjela je posljednjih godina samo simbolične promjene.

Kako je izgledala 1991. prikazano je u tablici 2.

Prosječna veličina broda općenito je promjenljiva. Od početka 70-ih godina pa do 1978 (5 882 brt) ona se stalno povećava, a nakon toga pada, zatim opet raste pa

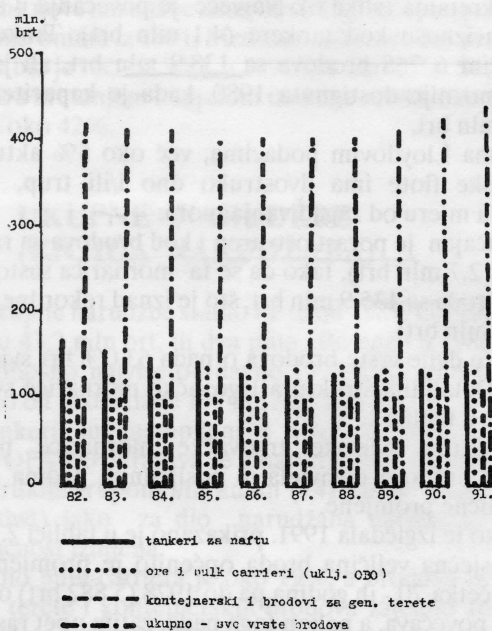
Slika 5. Tonaža u raspremi (1982 - 1991)



je u četiri zadnje posljednje godine bio zabilježen ponovno lagani porast (1991. 5 448 brt).

Svjetska flota stari; povećava se prosječna starost prema broju brodova i prema bruto-tonaži. U 1991. prosječna starost prema broju brodova iznosila je 17,1 godinu, a prema brt 13,6 godina (1990. 16,8 ili 11,7, 1989. 16,2 i 12,7, 1985. 15,3 i 11,5, 1980. 14,5 i 10,4). Tankeri su prosječno stariji od ukupne flote - prema brt (13,9

Slika 6. Trgovačka mornarica svijeta (30. VI) (1982 - 1991)



Tablica 1.

TRGOVAČKA MORNARICA SVIJETA PREMA GLAVNIM TIPOVIMA BRODOVA (1991)

Tip broda	Broj brodova	%	Mln brt	%
Tankeri za naftu (1)	6 768	8,5	138,9	31,8
Tankeri za prijevoz kemikalija	1 045	1,3	3,7	0,8
Brodovi za prijevoz ukapljenog plina	877	1,1	11,5	2,6
Brodovi za kombinirani prijevoz (OBA)	358	0,4	19,6	4,5
Brodovi za prijevoz ruda i ostalih sipkih tereta	4 843	6,0	116,3	26,7
Brodovi za generalni teret (2)	16 206	20,2	50,5	11,6
Kontejnerski brodovi (3)	1 249	1,6	26,0	6,0
Brodovi hladnjače	1 500	1,9	7,3	1,7
Brodovi za specijalne terete	2 340	2,9	16,0	3,7
Ro-Ro brodovi (4)	1 027	1,3	7,7	1,8
Putnički brodovi (5)	4 714	5,9	12,7	2,9
Ostali teretni brodovi (6)	1 492	1,9	1,1	0,3
Ribarski brodovi (7)	23 769	29,7	12,8	2,9
Netrgovački brodovi (8)	13 842	17,3	11,9	2,7
Ukupno	80 030	100	436,0	100

- 1) Uključeni su i kombinirani tankeri za prijevoz nafta i kemikalija.
- 2) Brodovi s jednom i više paluba
- 3) Uključeni su i brodovi na prijevoz teglenica.
- 4) Nisu uključene brodarice (trajekti).
- 5) Uključeni su trajekti i putničko-teretni brodovi.
- 6) "Ostali" tankeri i teglenice
- 7) Uključeni i brodovi za preradu ribe
- 8) "Ostali" i offshore brodovi

godina), a ispotprosječni su brodovi za prijevoz ruda i ostalih sipkih tereta (ore i bulk carrieri - 12,4 godina) te kontejnerski brodovi (10,1 godina).

Trgovačka mornarica svijeta i najzastupljeniji tipovi brodova prema godinama starosti prikazana je u tablici 3.

U skupini do 15 godina 1991 bilo je 55,5% brt svjetske flote, 45,8% tankerske i 62,4% brodova za prijevoz ruda i drugih rasutih tereta. Godinu prije, tj. 1990. u istoj skupini bilo je 60,2% ukupnih brt, 55,5% tankerske tonaže i 66,3% brt ore i bulk carrieria.

Tablica 2.

**STRUKTURA TRGOVAČKE MORNARICE
SVIJETA PREMA VELIČINI BRODOVA (1991)**

Veličina broda (brt)	%	
	broj brodova	brt
100 - 499	52,2	2,4
500 - 999	10,1	1,4
1 000 - 1 599	5,7	1,4
1 600 - 1 999	1,9	0,6
2 000 - 3 999	7,8	4,2
4 000 - 5 999	3,6	3,3
6 000 - 6 999	1,2	1,4
7 000 - 7 999	0,9	1,2
8 000 - 9 999	2,5	4,2
10 000 - 14 999	4,2	9,4
15 000 - 19 999	3,0	9,4
20 000 - 29 999	2,5	11,2
30 000 - 39 999	1,7	11,1
40 000 - 49 999	0,8	6,2
50 000 - 59 999	0,5	5,3
60 000 - 69 999	0,3	4,0
70 000 - 79 999	0,3	4,3
80 000 - 89 999	0,1	2,0
90 000 - 99 999	0,1	1,8
100 000 - 109 999	0,1	1,7
110 000 - 119 999	0,1	2,3
120 000 - 129 999	0,1	3,0
130 000 - 139 999	0,1	2,5
140 000 i više	0,2	5,7
Ukupno	100	100

Svjetska flota stari; povećava se prosječna starost prema broju brodova i prema bruto-tonaži. U 1991. prosječna starost prema broju brodova iznosila je 17,1 godinu, a prema brt 13,6 godina (1990. 16,8 ili 11,7, 1989. 16,2 i 12,7, 1985. 15,3 i 11,5, 1980. 14,5 i 10,4). Tankeri su prosječno stariji od ukupne flote - prema brt (13,9 godina), a ispotprosječni su brodovi za prijevoz ruda i ostalih sipkih tereta (ore i bulk carrieri - 12,4 godina) te kontejnerski brodovi (10,1 godina).

Trgovačka mornarica svijeta i najzastupljeniji tipovi brodova prema godinama starosti prikazana je u tablici 3.

U skupini do 15 godina 1991 bilo je 55,5% brt svjetske flote, 45,8% tankerske i 62,4% brodova za prijevoz ruda i drugih rasutih tereta. Godinu prije, tj. 1990. u istoj skupini bilo je 60,2% ukupnih brt, 55,5% tankerske tonaže i 66,3% brt ore i bulk carrieria.

Broj flota, odnosno zastava zemalja pod kojima plove brodovi iznosio je 1991. godine 156. Više od 20 mln brt

Tablica 3.

**STAROSNA DISTRIBUCIJA SVJETSKE FLOTE
(1991)**

Starost (godina)	Svjetska flota		Tankeri (oil)		Carrieri (oil i bulk)	
	%		%		%	
	broja brodova	brt	broja brodova	brt	broja brodova	brt
do 4	10,9	14,4	11,4	15,2	7,8	12,4
5 - 9	15,5	20,5	15,4	11,8	28,2	29,9
10 - 14	19,1	20,6	20,7	18,8	23,2	20,1
15 - 19	18,6	28,8	23,1	44,1	24,6	25,4
20 - 24	15,0	9,7	13,5	6,5	12,3	9,9
25 - 29	8,5	3,2	7,1	2,1	2,2	1,5
30 i više	12,4	2,8	8,8	1,7	1,7	0,8
Ukupno	100	100	100	100	100	100

imale su flote osam zemalja: Liberije (52,4 mln brt), Paname (44,9), Japana (26,4) nekadašnjeg SSSR-a (26,4), Norveške (23,6), Grčke (22,8), Cipra (20,3) i SAD (20,3 mln brt), a više od 10 mln brt deset (osim spomenutih Bahama 17,5 i Kina 14,3 mln brt).

Više od 5 mln brt imale su 22 flote, preko 2 mln brt 37, a više od 1 mln 48 flota, odnosno zemalja. Sve ostale flote (njih 108) imale su manje od milijun brt).

LITERATURA I DOKUMENTACIJA

1. Ivan Mencer, Tržište morskog brodarstva, Školska Knjiga, Zagreb 1990.
2. Privredna kretanja i ekonomska politika (Kretanja u svjetskoj privredi), mjesečna edicija, Narodna banka Hrvatske i Ekonomski institut - Zagreb, broj 9, Zagreb, veljača 1991.
3. Annual Report 1991. Lloyd's Register of Shipping, London 1992.
4. Statistical Tables 1987, 1989 i 1991, Lloyd's Register of Shipping, London 1987, 1989 i 1991.
5. Maritime Transport 1990. OECD, Paris 1991.
6. Shipping Statistics Yearbook 1991, Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen 1991.
7. Pomorska enciklopedija ("tanker", "zagadivanje morske okoline"), sv. 8, drugo izdanje, JLZ Miroslav Krleža, Zagreb 1989.

Rukopis primljen: 21. 07. 1992.

