

## OSVRT NA TRŽIŠTE BRODSKOG PROSTORA U 1991. GODINI

UDK = 339.1:386

Stručni rad

Robna trgovina morem u 1991. godini odvijala se u dramatičnim okolnostima koje karakteriziraju nekoliko važnih događaja. To su završetak rata u Perzijskom zaljevu, raspad Sovjetskog Saveza koji je ostavio novim slobodnim republikama mnoge probleme, nastavljene su regionalne tenzije na Balkanu, došlo je do raspada Jugoslavije i otvorenog napad na Hrvatsku. U takvim prilikama svjetska je ekonomija stagnirala, financijsko tržište također. Recesija pogađa i najrazvijenije zemlje Zapada. Čak je i Japan pretrpio nazadovanje, međutim ostale male ali jake industrijske zemlje Istoka ostvarile su znatan ekonomski napredak.

Koliko god to bilo paradoksalno, spomenuti događaji ipak imaju pozitivan utjecaj na robnu trgovinu robe morem. Naime, brzi završetak rata u Perzijskom zaljevu i nestabilnosti na početku godine rezultirali su ukrcajem znatnih količina nafte u tankere, koji su postali plutajuća skladišta, što je ojačalo tankersko tržište, a sve je opet vodilo smanjenom prebacivanju kombinirane tonaže na tržište suhog tereta. Tako stvorene zalihe nafte uzrokovale su drastični pad cijena goriva, koje su kasnije, tijekom godine bile vrlo stabilne. Primjera radi, tonu teškoga goriva u Rotterdamu u siječnju trebalo je platiti oko \$ 170, već u veljači manje od \$ 100, da bi se tijekom godine cijena kretala oko 65 do 90 dolara po toni.

Zatim smanjenji ruski izvoz nafte i ugljena značio je da su mnogi kupci morali nadoknaditi tako izgubljene količine iz drugih, udaljenih tržišta, za što se znatno produžilo putovanja. Doduše, uvoz žitarica u tu zemlju zbog nedostatka novca znatno se smanjio.

Uz neznatno povećanje novogradnje i umjerenu prodaju brodova u staro željezo, svjetska se flota povećala za 2,6% i to na ukupno 643 milijuna *mdwt*. U takvim okolnostima volumen trgovine morem ipak je u 1991. u usporedbi s 1990. povećan za u 1991. godini 1,2%, i procjenjuje se na 4025 milijuna tona. Takav sveukupni razvoj relativno povoljno se odrazio i na tržište broskog prostora.

Vozarine za tankere varirale su od jednog do drugog broskog tipa i ovisno o godišnjemu periodu. *Suezmax* i *afromax* tankeri imali su najbolje vozarine posljednjih

desetak godina, ali su na kraju godine sve vozarine za tekuće terete znatno opale.

Također su i vozarine za rasutu suhu robu bile su zadovoljavajuće i bolje nego što se očekivalo bez većega ljetnog uobičajenog sezonskog pada.

Povećanje proizvodnje sirovog željeza u malim industrijskim zemljama Dalekog istoka glavni je razlog povećanom prijevozu željezne rude s 347 na 352 milijuna tona. Još veći porast zabilježen je u prijevozu ugljena, s 342 na 360 milijuna tona. To je bio dodatni razlog nešto povoljnijim i stabilnijim vozarinama u usporedbi s prethodnom godinom.

Tako na relaciji Tubarao-Rotterdam ruda se vozila od 6,50 do \$ 7,25 po toni tereta. Za brod tipa "capesize" plaćalo se na putovanjima Brazil/Japan od 11,75 do \$ 12,50 po toni rude. Ugljen se prevozio iz HRoads i Richards Bay za Japan u velikim lotovima od 14,50 do \$ 16,25, te iz R.Bay za Rotterdam od 6,25 do \$ 7,50 po toni.

Prijevoz žita opao je za 12 milijuna tona u usporedbi sa 1990.g. i procjenjuje se u 1991.godini na ukupno 180 milijuna tona. Međutim, ipak u početku godine jaka ruska potražnja za žitaricama, zbog straha od zime i gladi, te nedostatak kombinirane tonaže uzrokovali su za tip broda *panamax* vrlo visoke vozarine na svim relacijama. Tako su iz US Gulfa za Japan vozarine za žitarice skočile sa 26 na \$ 30, iz US Gulfa za Continent od \$ 13,50 na \$ 16 po toni tereta. U ljetnim mjesecima vozarine su ipak opale za nekoliko dolara, a krajem godine su opet porasle.

*Timecharter* aktivnosti na bazi kraćih putovanja bila je također značajna kroz veći dio godine. Dnevna najamnina za moderan tip broda *capesize* na putovanju iz Europe za Japan varirala je između 20 000 i \$ 22 000 dnevno s najvećom zabilježenom vozarinom od \$ 25 000 u veljači.

Najamnine za ekonomični tip broda *panamax* za putovanje na ruti Europe preko US Gulfa za Japan popele su se 13 000 u siječnju na \$ 16 000 u veljači, da bi u ljeto je čak bila zabilježena vozarina od oko \$ 18 000 dnevno. Međutim, na kraju godine na tim putovanjima bile su za \$ 4-5 000 niže. Za napomenuti je da je isporuka brodova na Atlantiku nasuprot Pacifika bila znatno premirana i ipak je vremenski varirala, pa je trebalo imati i sreće naći se u pravo vrijeme na tom području. Najamnine za duže vremensko razdoblje bile su znatno niže.

\* Luko Šoletić  
Atlanska plovidba,  
Dubrovnik

Tako se za isporuku broda tipa *panamax* u jednogodišnji najam moglo zaraditi od 12 000 do 14 000 dolara dnevno. Brodovlasnici starijih brodova tog tipa morali su prihvatiti i daljnji popust od \$ 1 000 - 2 000 dnevno.

Vozarine za tzv. *handysize*-brodove od početka godine do polovice ljeta imale su trend rasta, te su naravno varirale ovisno o veličini i tipu broda, vremenskoj isporuci te odredištu reisperuke. Tako za moderan brod od 38 000 dwt za putovanje Continent-Daleki istok godina je počela s dnevnom najamninom od \$ 11 000 da bi se u ljeti popela na \$ 13.000. Na povratnom putovanju

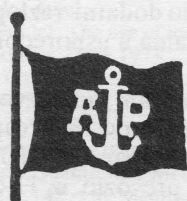
za Europu mogla se postignuti najamnina upola manja, tj. od oko 4 500 do maksimum \$ 7 000 dnevno.

Vozarine za *RoRo/container/h.lift*-brodove, općenito govoreći, u početku godine bile su stabilnije da bi se po završetku neprijateljstava u Perzijskom zaljevu osjetio višak tonaže što je rezultiralo padom vozarine.

Linijske vozarine, pogotovo na pojedinim relacijama, bile su zadovoljavajuće.

U takvim prilikama i s takvima vozarinama protekla 1991. godina, ukupno gledajući bila je godina relativne stabilnosti na tržištu brodskog prostora. Pogotovo za brodare novijih i modernijih brodova.

Rukopis primljen: 26.03.1992.



# Atlantska plovidba

## DUBROVNIK

VRŠI PREVOZ ROBE U SLOBODNOJ  
PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA

OBAVLJA PREVOZ TEŠKIH I VANGA-  
BARITNIH TERETA SPECIJALNIM  
BRODOVIMA

PREVOZI ROBU U MALOJ OBALNOJ  
PLOVIDBI

DIREKCIJA

DUBROVNIK, Od Svetog Mihajla 1  
Poštanski pretinac 192

Telegram: ATLANT DUBROVNIK

Telefon: 412-666 (16 linija)

Telex: 27616 ATLANT RH

27584 ATLANT RH

Telefax: 050-20-384

Za sve informacije obratite se našoj direkciji u Dubrovniku,  
kao i našim agentima po čitavom svijetu