

MARIO VELA

YU ISSN 0469 — 6255
NAŠE MORE 33 (1-2) 45 (1986)

Svjetsko pomorsko tržište u 1985. godini

UDK 380.10.123:629.123»1985«

Krajem 1984. bilo je i nekih nada da bi 1985. godina mogla biti prekretna godina u pomorstvu, godina koja bi trebala da označi početak kraja velike recesije u pomorstvu. To se, međutim, nije dogodilo i 1985. će nam ostati u uspomenama kao godina koja je bila znatno nepovoljnija od 1984. i u kojoj je veći broj poznatih svjetskih pomorskih firmi doživio financijski i poslovni slom. Naročito je iznenadilo što slom nisu doživjeli samo brojna manja i manje poznata pomorska poduzeća, već i oni koji su do 1985. izgledali kao neuništivi.

Ti problemi i bankrotstvo poznatih pomorskih poduzeća u svijetu, desili su se svuda: od Islanda do Japana. Što je još gore, poznate banke, koje su u prošlosti toliko ulagale u pomorstvo, izgubile su strpljenje. K tome, ova kriza nije zahvatila samo pomorstvo, već i brodogradnju i industriju vađenja nafte iz mora («OFFSHORE»).

Na neki način slom velikog japanskog pomorskog poduzeća SANKO — najvećeg vlasnika tankerske flote u svijetu, koji se desio sredinom 1985. nije došao kao veliko iznenađenje, jer su previše ambiciozni planovi razvoja ovog poduzeća bili uzrokom njegova sloma.

Iznenađenje je u svakom slučaju predstavljala činjenica da se poduzeće TUNG iz Hong Konga, jedna od najpoznatijih pomorskih obitelji u svijetu, našlo u velikim financijskim poteškoćama. Naročito, što financijske poteškoće ove poznate obitelji, nisu uzdrmale samo pomorske krugove u Hong Kongu, već se to odrazilo i šire, na Dalekom Istoku i međunarodnim bankarskim krugovima u svijetu. Dalje poteškoće na Dale-

kom Istoku prouzrokovao je slom giganta PAN ELECTRIC u Singapore-u i njegovih poduzeća SELCO TOWAGE AND SALVAGE GROUP i SELCO SHIPYARD, Ovaj slom je bio toliko snažan da je prouzrokovao zatvaranje poslovnih berzi u Singaporeu i Kuala Lumpuru za 3 dana, što je do tada bilo nečuveno.

Japan ima sad pred vratima još jedan veliki problem, i to s financijskim poteškoćama poznatog pomorskog poduzeća JAPAN LINE,

Nesumnjivo je da glavni razlozi daljnje recesije u 1985. u odnosu na 1984. leže u poteškoćama cjelokupne svjetske privrede i gradnji i suviše velikog broja novih brodova.

U pomorskim krugovima 1985. će ostati za bilježena i po tome što je u Londonu organiziran Baltic International Freight Futures Exchange («BIFFEX») koji od januara 1985. na osnovi dnevnog broja zaključenih poslova i postignutih pomorskih vozarina za te poslove, započe svojim indeksom pratiti svjetsko pomorsko tržište.

Taj indeks na početku (4. 1. 1985) imao je vrijednost 1.000 poena. Daljnje njegovo kretanje izgledalo je kako slijedi (kraj mjeseca):

JANUAR:	970	JULI:	711,5
FEBRUAR:	990	AUGUST:	738
MART:	1020	SEPTEMBAR:	893,5
APRIL:	1060	OKTOBAR:	910
MAJ:	965	NOVEMBAR:	930
JUNI:	880	DECEMBAR:	898

Ukoliko promatramo postignute vozarinske stavove i najam za brodove u 1985. na poznatim svjetskim stratejskim pravcima, i to usporedimo sa 1984. godinom, vidimo slijedeće:

oOo

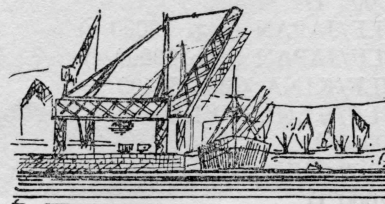
	1984.		1985.	
	Najviše	Najniže	Najviše	Najniže
	u US Dollars			
ŽITARICE				
— US GULF/Kontinent (oko 55000 t)	10,75	7,75	11,59	5,65
— US GULF/Kontinent (oko 70000 t)	11,35	8,00	10,40	5,50
— US GULF/JAPAN (oko 52000 t)	17,80	12,75	16,25	10,00
— US GULF/JAPAN (oko 30000 t)	19,00	17,15	17,75	13,50
— US GULF/KINA (oko 30000 t)	29,00	23,50	23,25	21,00
— US GULF/VENEZUELA (oko 20000 t)	17,00	9,50	13,12	6,50
— Sjeverni Pacifik/Japan (oko 52000 t)	12,00	8,60	9,25	7,00

	1984.		1985.	
	Najviše	Najniže	Najviše	Najniže
u US Dollars				
UGLJEN				
— H. Roads i Richards Bay/Japan (oko 120000 t)	11,25	9,50	10,95	8,57
— H. Roads/Kontinent (oko 60000t)	6,90	6,45	6,75	4,20
ŠEĆER				
— Maceio/Recife — USA Istočna obala (oko 20000 t)	17,50	14,00	16,50	12,93
— Queensland/Japan (oko 14000 t)				
GNOJIVA				
— Aqaba/Zapadna obala Indije (oko 15000 t)	15,75	14,25	15,75	13,50
— US Gulf/Zap. obala Indije (oko 12-20000 t)	15,00	11,25	14,25	12,00
— Kontinet/Zapadna obala Indije (oko 12-20000 t)	37,00	30,00	36,50	25,75
RUDAČE				
— Brazil/Japan (oko 120000 t)	32,00	27,00	29,50	26,00
— Brazil/Kontinent (oko 120000 t)	9,15	7,50	8,50	7,50
— Zap. Australija/Kontinent (oko 120000 t)	5,60	5,50	6,05	3,62
— Monrovia/Kontinent (oko 60000 t)	10,35	8,72	10,30	7,60
VREMENSKI NAJAM (VOYAGE)				
— UK/Kontinent/Velika jezera round (oko 30000 t) — dnevno	6,25	4,40	5,00	3,15
— UK/Kontinent/Mediteran — Kina (oko 15000 t)	4,800	3,300	3,750	2,750
— UK/Kontinent — US Gulf/Atlantic round (oko 25-40000 t)	3,000	2,750	4,000	3,000
— Isto 50-70000 t — mjesečno po tdw	3,950	3,500	4,750	3,850
— Japan, Pacifik/Australija round 25-40000 t	3,49	2,35	2,40	1,44
— Daleki Istok — Kontinent/Mediteran 25-4000 t	5,475	4,000	4,000	3,300
	5,18	2,84	5,01	2,29
VREMENSKI NAJAM (VOYAGE)				
— 50000-70000 t	2,96	2,83	3,25	2,02
— 100000 t i više	2,35	1,50	1,90	0,80

Općenito uzevši, vozarine za brodove srednje veličine (Handy sized) bile su tokom 1985. za 16% niže od onih već niskih u 1984. godini i srednjak je iznosio oko US \$ 4200 dnevno. Veći brodovi (Panamax) su prošli nešto bolje, jer su im vozarine bile za 13% lošije od onih u 1984. godini, sa srednjakom od oko US \$ 5250 dnevno.

Kod brodova za prevoz tekućih tereta situacija je bila bolja u odnosu na 1984. godinu. Kod brodova od oko 80000 tona, to je iznosilo oko 30% više, a kod većih brodova (VLCC), to je iznosilo čak 70% više u odnosu na 1984. godinu.

Za uvid u situaciju u pomorstvu interesantno je razmotriti i tabelu »Tramp trip charter index — Combined index numeb« (1976. — 100), za period 1978 — 1985, koja izgleda kako slijeđi:



	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.
— Januar	86	119	207	234	114	89	100	106
— Februar	90	120	217	227	111	91	97	101
— Mart	92	129	247	211	131	108	106	100
— April	100	149	275	214	137	104	111	100
— Maj	118	166	269	209	131	115	115	100
— Juni	119	187	270	204	118	111	107	90
— Juli	104	190	234	191	88	89	94	86
— August	105	181	217	172	79	91	103	78
— Septembar	122	183	220	154	85	89	100	28
— Oktobar	122	214	206	154	95	92	104	88
— Novembar	134	235	237	143	94	104	113	96
— Decembar	123	239	233	135	97	98	109	90

Iz ove tabele dade se zaključiti: da se u drugoj polovini 1985. nije uspjelo postići od 100, koji je bio u 1976, te da je tržište od sredine 1981. pružalo vrlo malo nade vlasnicima brodova, kad je zadnji put bio zabilježen indeks 200.

Ono što najviše zabrinjava pomorske krugove u svijetu je činjenica da nema nikakvih znakova da bi se situacija mogla bitnije izmijeniti u skorjoj budućnosti.

Na osnovi podataka koji su objavljeni početkom 1986. u Londonu, predviđa se ulazak u 21. stoljeće na bazi količina tereta za prevoz koje bi mogle biti samo malo veće od onih koje su postojale 1980. godine. To se dokazuje slijedećim tabelama:

2. Predviđanja prevoza rudače do 2000. godine u milijunima tona:

— Godina 1984.	203,7
— „ 1990.	186,0
— „ 1995. najniže/najviše	194,0/263,0
— „ 2000. „ „	206,0/316,0

2. Predviđanja prevoza rudače do 2000. godine u milijunima tona:

— Godina 1984.	304,9
— „ 1990.	284,0
— „ 1985. „ „	288,0/358,0
— „ 2000. „ „	283,0/358,0

3. Predviđanja prevoza ugljena do 2000. godine u milijunima tona:

— Godina 1984.	219,2
— „ 1990.	248,0
— „ 1995. najniže/najviše	266,0/299,0
— „ 2000. „ „	284,0/353,0

Još u julu 1985. poznata brokerska kuća u Londonu EGGAR FORRESTER je izjavila da su uvjeti pomorskog tržišta dostigli tako nizak nivo koji nije zabilježen od završetka II svjetskog rata. Nažalost ni ova brokerska kuća nije mogla da pronađe neki pozitivan znak poboljšanja uvjeta na pomorskom tržištu, jer još uvijek nema znakova usporavanja gradnje novih brodova i odgovarajućeg rezanja (kasacije) starih brodova. Dalje, nitko ne može predvidjeti znatnija povećanja vozarina na tržištu za mnogo mjeseci unaprijed, i oni koji su očekivali izvjestan mini-

boom za kraj 1985. već su prestali vjerovati u čuda. EGGAR FORRESTER ovu situaciju objašnjava ponašanjem velikih poslovnih banaka, koje su postale vrlo stroge kad su »pomorski« zajmovi u pitanju. Zatim, ovaj broker smatra, na osnovi ponašanja tržišta, da se možda više nikada neće povratiti konjunkturane situacije koje su postojale 1973/74. i 1980/81. Ovo iz razloga što se ne nazire velika potražnja za čelikom, niti se vidi potreba za povećanjem prevoza žitarica i sirove nafte. Ratovi također u sadašnje vrijeme ne utječu uopće na ponašanje pomorskog tržišta. Izgleda da je jedino rješenje u tome da bude manje brodova.

Tokom 1985. kao i obično, dosta nade se polagalo u ponašanje sovjetskih naručioca brodskog prostora. Nažalost, tokom 1985, iako se smatra da su sovjetski naručioci brodskog prostora spasili tržište od prave katastrofe, ni to nije moglo bitnije utjecati na cjelokupnu situaciju. Ovo se tumači smanjenjem ukupnih količina tereta za prevoze za račun sovjetskih naručioca i ukupnim porastom flote sovjetskih brodova, što se dokazuje slijedećim:

— 1. 1. 1982. bilo je ukupno u SSSR 7.471 brod sa 25,85 mil. tona nosivosti.

— 1. 1. 1983. bilo je ukupno u SSSR 7.477 brodova sa 26,37 mil. tona nosivosti.

— 1. 8. 1985. bilo je ukupno u SSSR 7.583 broda sa 26,98 mil. tona, odnosno 59 brodova sa 303.000 DWT više u odnosu na 1. 1. 1984.

Od ukupnog broja sovjetskih brodova, 1. 8. 1985. brodovi koji se upotrebljavaju za prevoze tereta iznose ukupno 1.996 brodova s 20,1 milijuna tona, što je 74,5% ukupne sovjetske tonaže, izraženo u tonama nosivosti. To je izvjesno smanjenje u odnosu na 75,2%, koje je bilo 1. 1. 1983. i 75,4%, koje je bilo 1. 1. 1982.

Od ove tonaže za prevoz tereta, najviše ima brodova za prevoze suhih tereta (61%). Za vrijeme od 17 mjeseci prije augusta 1985. najviše je porastao broj brodova za prevoze kontejnera (32%), dok su brodovi Ro/Ro porasli za 13%. Za razliku od navedenog, u istom periodu smanjio se broj brodova za prevoze tekućih tereta za 8,8%, odnosno od 6,76 milijuna tona na 6,15 milijuna tona DW.

Kod razmatranja situacije na pomorskom tržištu u 1985. kratko bi se osvrnuo i na broj bro-

dova u raspreni. Glavna je karakteristika za 1985. godinu da se smanjivao ukupan broj brodova u raspreni. Prema podacima 1. 1. 1986. ukupan broj brodova u raspreni iznosio je 1.170 brodova, a ukupno 49,13 milijuna tona, što je najniže od juna 1982. Značajno je da se taj broj smanjio u odnosu na decembar 1985. za oko 5 milijuna tona, kad je iznosio 1.212 brodova za prevoze tekućih tereta, te je broj brodova u raspreni sada 281 s 39,74 milijuna tona, u odnosu na septembar 1985. kad je iznosio 299 brodova s 44,43 milijuna tona. Ovoj situaciji tokom 1985. značajno je pridonijelo rezanje brodova, kad je izrezano oko 250 brodova s ukupno oko 14 milijuna tona.

Od ukupnog broja brodova koji se sad nalaze u raspreni, najviše ih pripada Liberiji, zatim Norveškoj, Sjedinjenim Američkim Državama i Grčkoj.

Kad na kraju razmatramo situaciju u kojoj se nalazila jugoslavenska trgovačka mornarica tokom 1985. možemo da zaključimo slijedeće:

— Općenito situacija u svjetskoj trgovačkoj

mornarici i na svjetskom pomorskom tržištu utjecala je i na poslovanje naše trgovačke mornarice.

— Jugoslavenske brodarske radne organizacije uspjele su uglavnom da prevezu sve raspoložive jugoslavenske rasute terete u 1985. godini, osim prevoza rude iz Peru za Jugoslaviju, gdje se koriste brodovi oko 150000 DWT, s kojima naša trgovačka mornarica za sada ne raspolaže oko 600.000 tona tereta godišnje.

— Jugoslavenske brodarske radne organizacije nabavile su tokom 1985. oko 20 polovnih brodova, koje je značajno za daljnji razvitak naše trgovačke mornarice.

Jugoslavenska brodogradnja, vrlo uspješno je poslovala u 1985. godini, te je isporučila 39 brodova, sa ukupno 450.000 tona DW, u odnosu na 1984. Cijena izgrađenih brodova u 1985. godini iznosi oko USA Dol. 700 milijuna.

Značajno je da naša brodogradilišta sada imaju naručenih oko 56 brodova, sa oko 1 milijun tona DW, ukupne vrijednosti oko USA Dol. 1,3 milijarde.

„LUKA DUBROVNIK“ DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

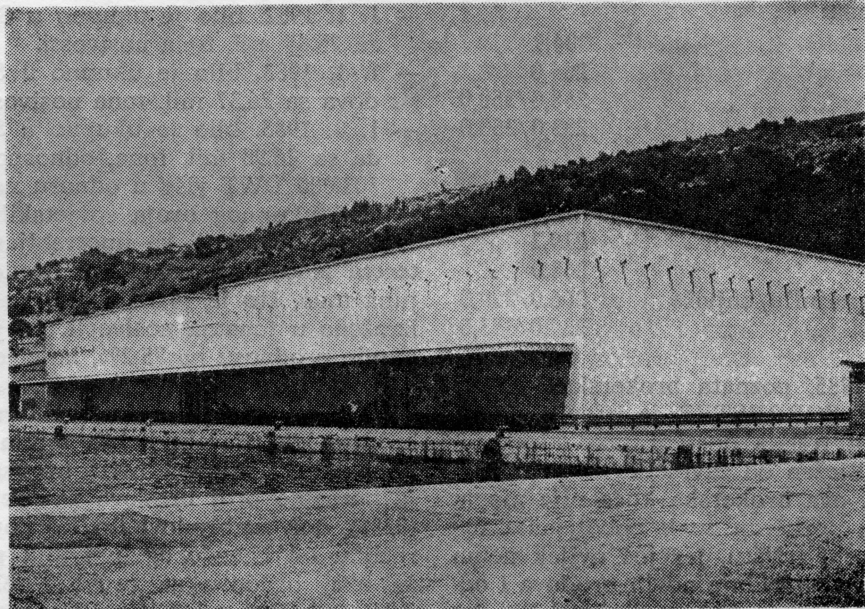
Brzozjav: LUKA DUBROVNIK

RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.



Specijalizirano rashladno skladište (hladnjača), kapacitet 3000 m³, za smještaj južnog voća, smrznute robe i ostalih lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda