

Predviđanja razvoja svjetskog pomorskog tržišta do 1990. godine*

1. O sadašnjim prilikama

U vremenskom razdoblju 1981—1986, nama koji profesionalno djelujemo u pomorskoj privredi, naročito onima kojima je svakodnevni zadatak što korisnije uposlenje jugoslavenskih brodova, izgledalo je kao da se nalazimo u tunelu bez svjetla i izlaza za budućnost.

Svakodnevno smo bili izloženi sve nepovoljnijim vijestima sa svjetskog pomorskog tržišta. Kad nam je u određenim trenucima izgledalo da je svjetsko pomorsko tržište doseglo najnižu razinu i kad smo se nadali da se niže od toga više ne može, doživljavali smo često nova razočarenja, jer je svjetsko pomorsko tržište padalo ponovo još niže.

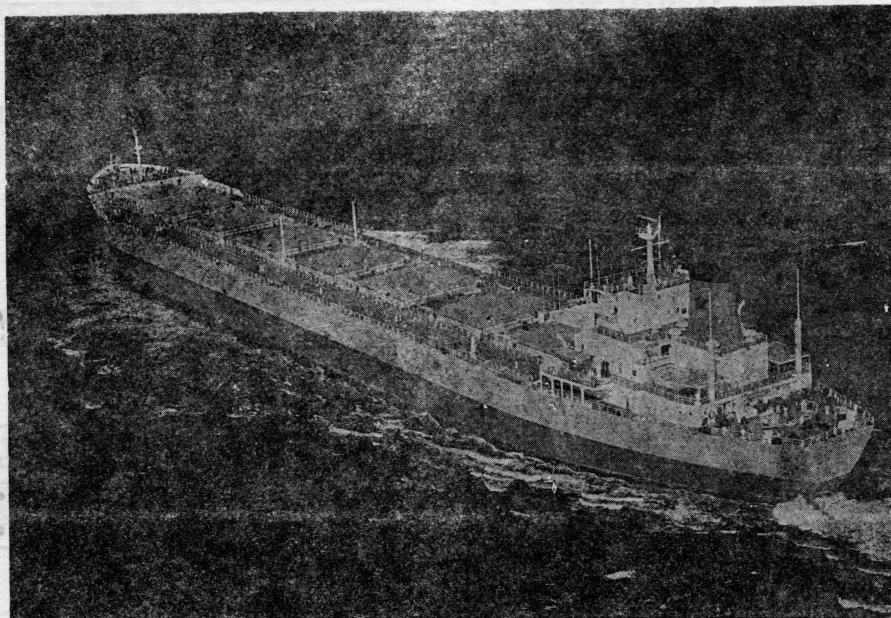
Ako ovo pokušamo ilustrirati s već poznatom statistikom BIFFEX (Baltic Freight Index), taj index u julu 1986. iznosio je samo 554. Za usporedbu potrebno je napomenuti da je BIFFEX index iznosio 1000 u januaru 1985, a 900 krajem decembra 1985.

U ovom razdoblju jedina pozitivna činjenica za jugoslavenske brodare bilo je pad cijena plovnih brodova, što je omogućilo povoljniju nabavku izvjesnog broja plovnih brodova, i time zamjenu jednog broja starih brodova; ovo je u određenim razmjerima spriječilo dalji pad ukupne flote jugoslavenskih brodova. Iako je ovo sve relativno, jer je većina nabavljenih brodova nabavljena kao vlasništvo stranih poduzeća koje su naša broderska poduzeća osnovala počevši od

1981. godine. Od augusta 1986. na svjetskom pomorskom tržištu dešavaju se neke pozitivne promjene. BIFFEX index iznosio je 20. septembra 86. već oko 770, a cijene polovnih brodova porasle su za oko 40%. Još nam nije u potpunosti poznato da li je ovo osjetno poboljšanje na tržištu samo prolaznog karaktera ili je na pomolu izlazak iz spomenutog tunela i da li su bolji dani za svjetsko pomorstvo i jugoslavensku pomorsku privredu na vidiku. Kad je u pitanju jugoslavenski uvoz/izvoz, naročito kad su u pitanju prevozi masovnih tereta (ugljen, rudača, fosfat, žitarice), smatram da razloga za neki optimizam u skoroj budućnosti ne bi trebalo da bude. Kapitalni se objekti, koji bi zahtijevali masovan uvoz i prevoz, sad ne grade u našoj zemlji. Jedini je takav značajniji kapitalni objekt koji se gradi nova koksna peč u Kombinat u »Boris Kidrić« u Lukavcu, koja će zahtijevati veći uvoz-prevoz ugljena za koksiranje (oko milijun tona godišnje).

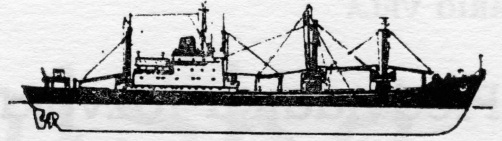
Kad je, međutim, svjetsko pomorsko tržište u pitanju, postoje, na osnovi onoga što je u posljednje vrijeme objavljeno u svjetskoj štampi, određeni pozitivni znaci za budućnost. Poznato je da na svjetsko pomorsko tržište, pored ostalih elemenata, znatan utjecaj ima broj brodova koji se nudi u odnosu na raspoloživu količinu tereta za prevoz. Ovdje ću pokušati objasniti to pitanje ponude brodova i raspoloživih količina tereta za prevoz u skoroj budućnosti.

* Članak zaprimljen 1. listopada 1986.



2. Svjetska pomorska flota (brodovi iznad 10.000 DWT):

Prema statističkim podacima za razdoblje od 10 godina (1976—1986, izvor FEARNLEYS, Oslo, august 1986), taj razvoj se kretao kako slijedi:



Broj brodova / ukupna nosivost u 000 DWT				
Godina	TANKERI	Komb. brod. ¹	B/C brod. ²	Ukupno
1. 7. 76.	3398/306627	405/45445	3311/110212	7114/462284
1. 7. 77.	3339/327339	419/47545	3662/123735	7420/498619
1. 7. 78.	3184/329886	417/48722	3930/133516	7531/512124
1. 7. 79.	3096/327603	415/48779	4017/136856	7528/513238
1. 7. 80.	3079/326785	411/48376	4056/138875	7546/514036
1. 7. 81.	3085/323387	404/47393	4198/147234	7687/518014
1. 7. 82.	3011/310689	380/45078	4438/161796	7829/517563
1. 7. 83.	2861/289768	363/43248	4630/174331	7854/507347
1. 7. 84.	2734/272584	351/41201	4783/182973	7868/496758
1. 7. 85.	2594/251899	313/36725	4942/194828	7849/483452
1. 7. 86.	2500/233054	288/33464	4896/198786	7684/465304

¹ Brodovi za prevoz rasutih i tekućih tereta

² Brodovi za suhi rasuti teret

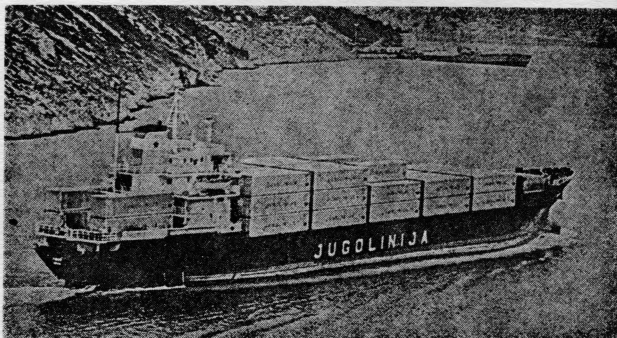
Kraća analiza spomenutih statističkih podataka nam pokazuje:

— Razvoj je bio vrlo neujednačen. U prve dvije godine taj razvoj se kretao po stopi od 5% godišnje, u slijedeće 4 godine razvoj je skoro bio ravan nuli, a u posljednje 4 godine zabilježeno je smanjenje flote po stopi od oko 3% godišnje. Ukupno uzevši povećanje između 1976. i 1986. iznosi samo 0,1%.

— Kod tankerske tonaže se primjećuje da je ona danas za oko 24% manja nego prije deset godina, dok se tonaža B/C brodova skoro udvostručila u posljednjih 10 godina.

— U pogledu starosti svjetske flote situacija je slijedeća: srednjak starosti brodova polovicom sedamdesetih godina iznosio je oko 65 godina po DWT, dok on sada iznosi oko 10,3 godine po DWT. Za tankere i za kombinirane brodove taj srednjak iznosi oko 10 godina po DWT, dok za B/C brodove iznosi oko 9,3 godine po DWT.

— Na osnovi raspoloživih podataka o gradnji brodova, te na temelju predviđanja u pogledu kasanjanja brodova, razvoj svjetske flote do sredine 1989. trebao bi se kretati kako slijedi:



Ukupna nosivost u milijunima DWT

	TANKERI	233,0	226,8	220,9	214,4
10—80	52,7	52,9	51,8	49,9	
80—200	66,1	66,5	66,1	65,2	
200 plus	114,2	107,4	103,0	99,3	
KOMB. BRODOVI	33,5	31,5	29,6	27,6	
10—80	6,0	5,7	5,2	4,6	
80—200	21,8	20,2	18,8	17,6	
200 plus	5,7	5,6	5,6	5,4	
B/C BRODOVI	198,8	198,3	192,9	187,0	
10—50	106,7	104,7	100,9	97,0	
50—80	46,3	46,2	45,1	43,8	
80 plus	45,8	47,4	46,9	46,2	
UKUPNO	465,3	456,6	433,4	429,0	

Kako sam napomenuo, ova predviđanja se temelje na normalnom razvitku trgovine i pomorskog tržišta koja pretpostavljaju vrlo umjerenu gradnju brodova za isporuke prije jula 1989. Međutim, i u ovim predviđanjima već se naziru neka odstupanja, kao na primjer:

— Velikih tankera (VLCC) u posljednje vrijeme naručeno je oko 6 milijuna DWT, što je najveći broj naručenih brodova ovog tipa u posljednjih 7 godina (cijena se kreće između 37—40 milijuna US dolara po brodu).

— Za tankere tipa »PRODUCT CARRIER«,³ predviđa se da bi sadašnja tonaža do 1990. godine, trebala povećati za oko 40%, odnosno za oko 7 milijuna DWT. Pod pretpostavkom da cijena sirove nafte bude između 12—14 US dolara po barelu do početka 1988., te da se kasnije povisi do oko 20—24 US dolara po barelu do

početka 1991, predviđa se povećanje svjetskih potreba za naftom za oko 3 milijuna barela dnevno prije kraja 1987, te za daljnjih oko 2 milijuna barela dnevno do 1990/1991. Ovo se temelji i na činjenici što će rafinerijski kapaciteti u zemljama Srednjeg Istoka, u periodu 1986—1990, porasti za oko 1,2 milijuna barela dnevno, dok će se rafinerijski kapaciteti u zemljama Sjeverne Afrike u istom razdoblju povećati za oko 0,7 milijuna barela dnevno. Na osnovi navedenog predviđa se i povećanje prevoza produkta za oko 7 milijuna tona u odnosu na 1984, kad je ukupna količina raspoloživih produkata za prevoz iznosila oko 18,7 milijuna tona. Ovo povećanje raspoloživih količina produkata za prevoz trebalo bi da se manifestira najviše na relacijama između zemalja Srednjeg Istoka i Sjeverne Afrike/Zapadna Evropa (oko 4,5 milijuna tona), te između spomenutih zemalja i SAD (oko 3,5 milijuna tona). Kad je u pitanju veličina broja brodova između 65—90000 DWT, što se dosta odražava i kod sadašnjih narudžbi ove vrste brodova (oko 65% narudžbi odnosi ne na ovu vrstu brodova).

Što se općenito tiče svjetskog pomorskog tržišta za tankere, poznato je da je tokom ove godine došlo do znatnog povećanja vozarine, a predviđa se znatno povećanje i u slijedeće tri godine. Ovo pod uvjetom da se zadrži sadašnji trend kasiranja ove vrste brodova, te da se svjetski brodari uzdrže od spekulativnih narudžbi novih brodova.

3. Predviđanja raspoloživih količina tereta do 2000. godine i njihov mogući odraz na naše brodarstvo i brodogradnju

Dosadašnje količine tereta kao i predviđanja do 2000 godine mogu se vidjeti iz slijedeće tabele

(Izvor: Ocean Shipping Consultants):

Godina	Ž. rudača	Ugljen	Žitarice	Boksit/	
				Alumina	Fosfat
1970.	244,1	103,1	94,5	33,1	32,0
1975.	292,0	125,4	137,5	39,9	35,5
1980.	319,0	188,0	198,3	44,6	46,5
1984.	304,9	219,2	203,7	34,2	42,3
1990.	284,0	248,0	186,0	41,0	46,0
Min./max.					
1995.	288/338	266/299	194/263	40/50	48/55
Min./max.					
2000.	283/358	284/353	206/316	37/58	50/59

Za željeznu rudaču, koje je najveća raspoloživa količina za prevoz, predviđa se pad do 1990. Razlog ovome je što zemlje najveći potrošači (SAD, Japan, Zap. Evropa) proizvode čelik na povoljniji način. Međutim, kod nekih drugih zemalja potrošača željezne rudače (J. Koreja, Tajvan) predviđaju se znatna povećanja.

Kad su u pitanju žitarice, tu su prognoze na neki način najnesigurnije. Jer, kupovine i prevozi ovise o raznim političkim momentima i rezultatu žetve kod nekih najvećih svjetskih kupaca (SSSR), te o kupovnoj moći raznih zemalja u razvoju koje kupuju ove proizvode.

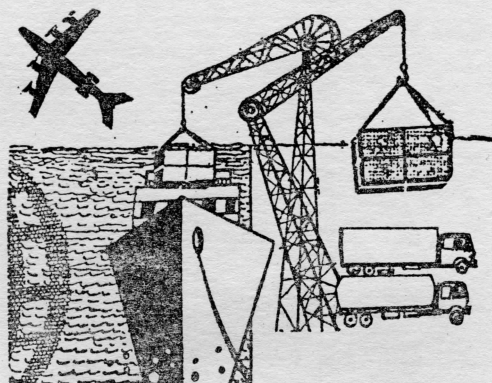
Što se tiče ugljena ne predviđa se neko značajno povećanje prevoza ugljena za koksiranje, ali se predviđa znatno povećanje prevoza ugljena koji se upotrebljava za loženje tzv. energetskog ugljena. U 1984. prevezeno je oko 94 milijuna tona ove vrste ugljena, a predviđa se povećanje na oko 128 milijuna tona u 1990. i na oko 200 milijuna tona u 2000. godini. U svakom slučaju

CROATIA

MARINE ASSOCIATION LTD.

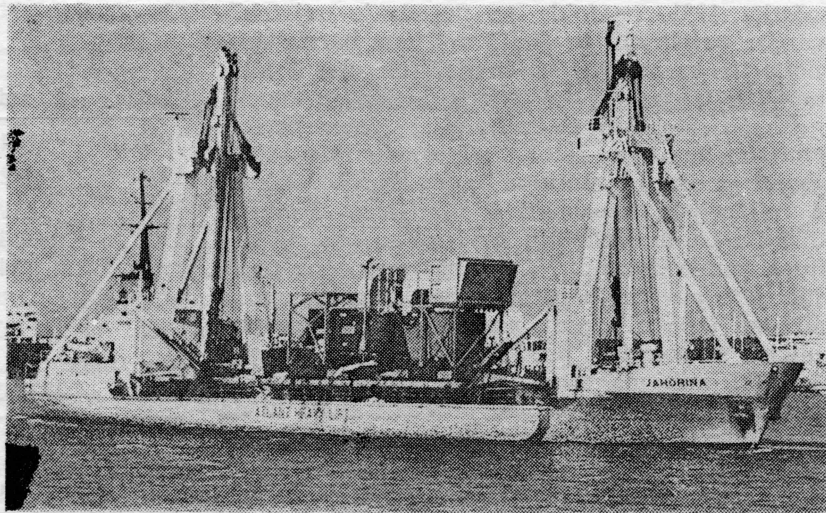
DUBROVNIK

PUT MARŠALA TITA 69



ZAJEDNICA
RIZIKA OSIGURANJA
TRANSPORTA I KREDITA

OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I AVIONSKOM TRANSPORTU, OSIGURANJE BRODOVA I USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.



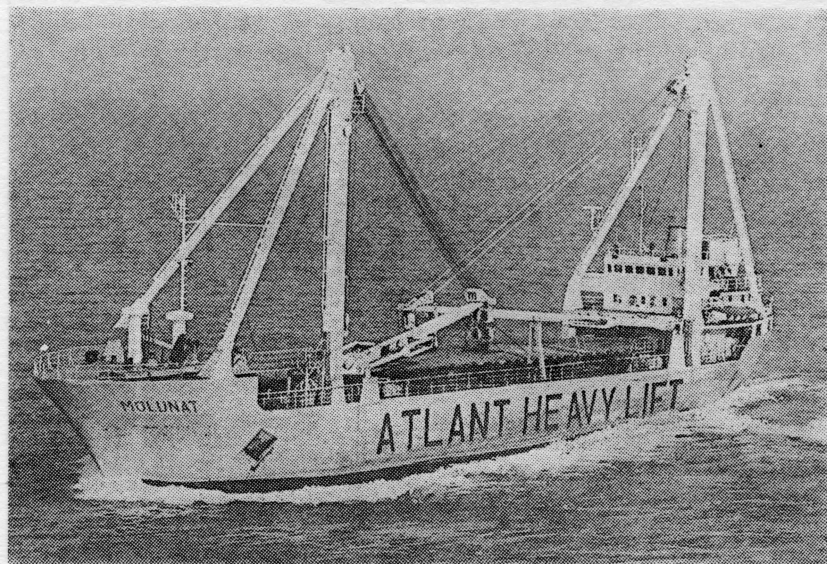
prevoz ove vrste ugljena uglavnom će zavisi o cijeni nafte i o razvoju nuklearne energije. Značajni proizvođači ovih vrsta ugljena su Kolumbija i Kina, a korisnici Japan, J. Koreja, Španjolska, Portugal i Švedska, tako da je prevoz morskim putem ovdje imperativan. Iz naprijed iznijetog vidljivo je da se u slijedećim godinama očekuje znatnije smanjenje svjetske flote pomorskih brodova i povećanje ukupnih količina tereta za prevoz morskim putem, što daje realne izgleda za izvjesnu stabilizaciju svjetskog tržišta, odnosno za nastupanje povoljnijeg razdoblja od onog koje je iza nas (1981 — 1986).

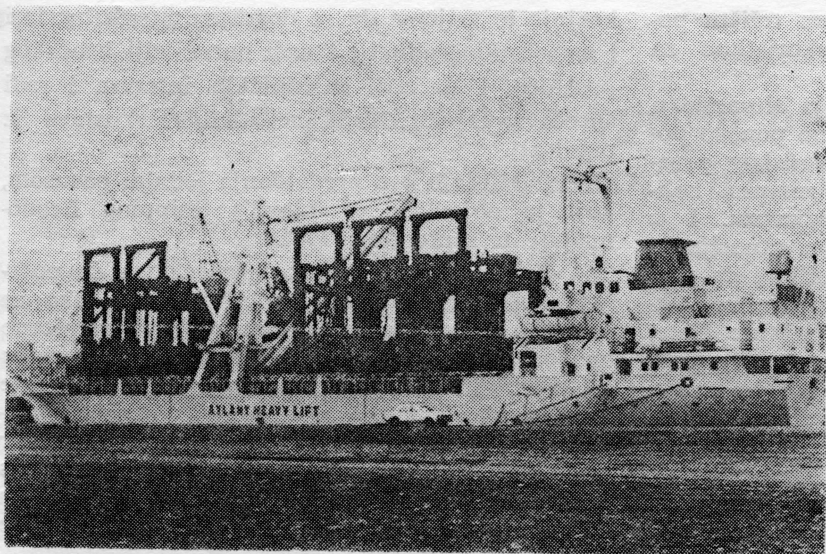
Ovdje bih još želio da se osvrnem na predviđanja oko kretanja cijena brodova, jer je poznato da te cijene ovise o stanju na svjetskom pomorskom tržištu. Ovaj interes za nas u Jugoslaviji je dvostruk. Mi, naime, imamo vrlo razvijenu brodogradnju. Prema posljednjim podacima iz septembra ove godine nalazimo se negdje oko petog mjesta u svijetu po tonaži brodova u izgradnji (preko 1 milijun DWT), ali nažalost tek negdje oko tridesetog mjesta kad je u pitanju izgradnja brodova za jugoslavenske brodare.

Ovdje su iznijeti podaci o kretanju cijena određenih tipova novih brodova u razdoblju 1972 — 1985 (Izvor: Association of Western European Shipbuilders) u svijetu:

Godina	U milijunima US dolara			
	30.00 DWT Product carier	30.00 DWT Bulk carier	70.00 DWT Bulk carier	RO/RO brodovi
1972.	10,5	8,0	15,0	8,0
1973.	18,0	12,0	21,0	10,0
1974.	20,0	16,5	25,0	15,0
1975.	18,0	14,0	20,0	16,0
1976.	15,0	10,5	16,0	10,0
1977.	15,0	10,5	16,0	10,0
1978.	16,0	12,0	19,0	12,0
1979.	22,5	16,0	26,0	14,0
1980.	26,0	20,0	30,0	16,0
1981.	25,0	19,0	29,0	20,0
1982.	16,5	12,5	19,0	15,0
1983.	16,0	12,0	18,0	12,0
1984.	14,5	10,5	17,0	10,0
1985.	12,5	10,0	15,0	9,0

Navedeni iznosi nam pokazuju slijedeće:





— Da su cijene novih brodova u svijetu 1985. bile više-manje slične onima iz 1972. godine.

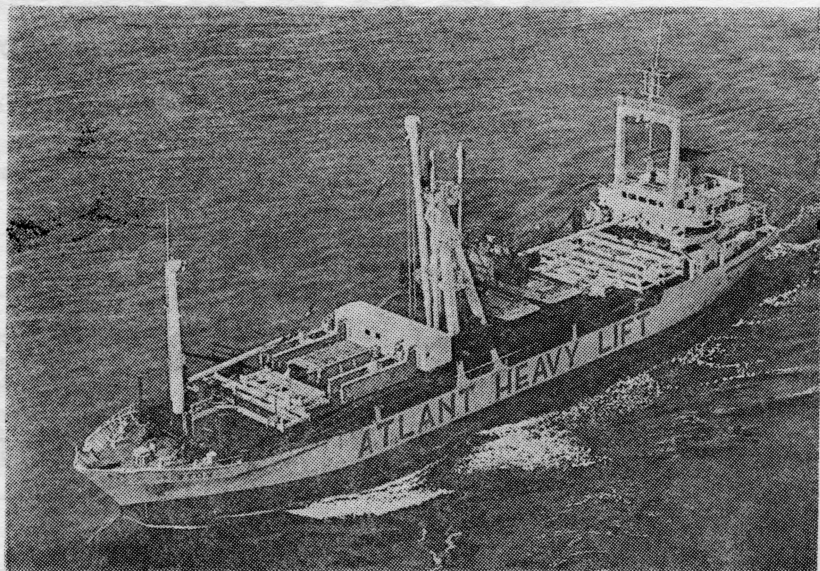
— Da cijene novih brodova u svijetu skoro u potpunosti prate i stanje na svjetskom tržištu pomorskih vozarina. Ovo nam ukazuje da je sad moguće očekivati i skok cijena novih brodova u svijetu, ukoliko se nastavi započeto poboljšanje na svjetskom tržištu pomorskih vozarina. Ovo također upućuje na zaključak da je moguće očekivati povoljnije vijesti za jugoslavensku brodograđevnu industriju u narednom razdoblju.

Nažalost, slična razmišljanja ne bi se mogla primijeniti i na jugoslavenske brodarske organizacije i to zbog slijedećih razloga:

— Kao što sam na početku napomenuo, povećanje pomorskih vozarina na svjetskom pomorskom tržištu u razdoblju august-septembar ove godine, dovelo je već do povećanja cijena polovnih brodova za oko 40%. Ako se povećanje vozarina nastavi, normalno je očekivati da će se i cijena plovnih brodova dalje nezadrživo po-

većavati. Ovome je potrebno nadodati činjenicu da danas nema onoliko raspoloživih polovnih brodova na tržištu koliko je normalno da ih bude. Razlog tome je što je zbog katastrofalno lošeg tržišta kasirano mnogo više brodova nego što je to bilo uobičajeno i što su određene zemlje (SSSR, Kina itd.) kupile velik broj plovnih brodova tokom 1984 — 1986. kad su im cijene bile vrlo povoljne. U ovom svjetlu može se u potpunosti sagledati kolika je zapravo važnost, odnosno vrijednost, ono nešto nabavljenih polovnih brodova naših brodarskih radnih organizacija u razdoblju 1984 — 1986, pa makar i uz činjenicu što su ti brodovi većinom nabavljeni putem stranih poduzeća čiji su vlasnici naše brodarske radne organizacije.

— U slijedećem razdoblju eventualnog povećanja vozarina na svjetskom pomorskom tržištu neriješena pitanja izgradnje brodova u našim brodogradilištima mogu bitno ponovo negativno utjecati na razvitak jugoslavenske trgovačke flote. I ponovo bi se moglo desiti ono što nam se desilo 1973 — 1975. i 1978 — 1980, tj.



da znatna poboljšanja na svjetskom tržištu pomorskih vozarina dovoljno ne iskoristimo za razvoj flote naših brodova.

— Ova predviđanja oko razvoja situacije u narednom razdoblju mogla bi osjetno ponovo pogoditi jugoslavenske naručitelje brodskog prostora, naročito one koji raspolažu znatnim količinama masovnih tereta u uvozu/izvozu. I u prošlosti nam se događalo u sličnim situacijama da jugoslavenski brodovi budu prisiljeni da prevoze strane terete, nešto radi korištenja konjunktura a nešto zbog neadekvatne strukture flote, a da naši naručitelji brodskog prostora u isto vrijeme budu koristili strane brodove za prevoze naših tereta, uz isto tako konjunkturane vozarine, pa da, jugoslavenski gledano, ono što naši brodovi zarade u svijetu prevozeći strane terete, u isto vrijeme potrošimo za prevoze naših tereta stranim brodovima. Zbog navedenog, gledano bar s mog aspekta kao pomorskog agenta,

krajnje je vrijeme da se dogovore i naši brodari i naši brodograditelji i naši naručitelji brodskog prostora, i to radi zajedničkih interesa i radi sprečavanja određenih negativnih iskustava iz prošlosti.

Završio bih ova predviđanja jednim pasusom, koji je objavljen u »Lloyd's Shipping Economist-u« u septembru 1986.:

»Sve u svemu, imamo više razloga da podržimo očekivanja znatnih poboljšanja, kako za vozarine na svjetskom tržištu, tako i za plovne brodove, naročito za one modernije, u periodu od slijedećih 12 mjeseci. Ipak, određene sumnje oko povećanja količina za prevoz željezne rudače i ugljena za koksiranje, kao i izvjesni faktor nesigurnosti kod prevoza žitarica, prisiljavaju nas da budemo nešto manje optimisti u pogledu razvoja svjetskog pomorskog tržišta za dulje razdoblje.»

Castrol

MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply
and technical service



Please contact:
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH
Castrol Marine Division
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36
Phone: 04035941
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:
Transjug Rijeka
Tršćanska 8
RIJEKA
Phone: 311 11
Telex: 24115