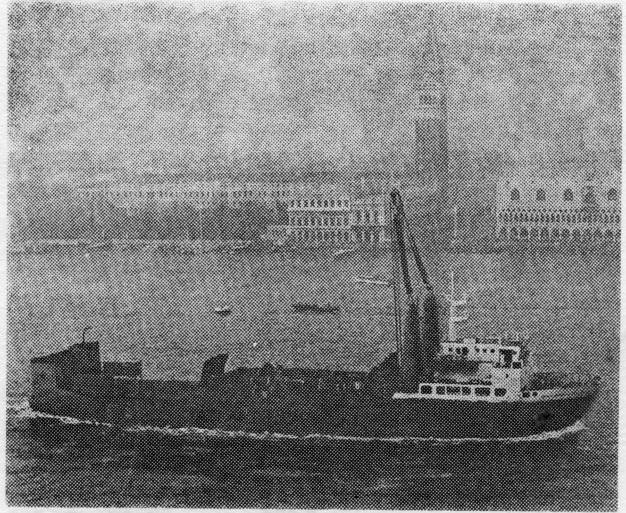


## Kako preživjeti i opstati na svjetskom pomorskom tržištu

U današnjem teškom trenutku za svjetsko brodarstvo i brodogradnju, trenutku koji na žalost traje nekoliko posljednjih godina, aktualizira se do krajnjih granica i pitanje naše pomorske privrede, konkretno brodarstva, brodogradnje i morskih luka. U tom smislu željeli bismo ponuditi stranice našeg časopisa svim onim autorima koji se takvim temama bave i općenito svakome koji o tome ima i zna nešto svojega i posebnoga reći i tako otvoriti široku i, nadamo se, korisnu raspravu, raspravu koja je zapravo već započela člancima »Da li kupiti (kupovati) brodove« F. Burmasa (Naše more« br. 1—2, travanj 1986) i »Prilog teoriji o konkurenciji između morskih luka« Z. Barbalića (Naše more br. 3—4, 10. rujna 1986), a nastavlja se ovim napisom.

Uredništvo



### Sažetak:

Već čitav niz godina pomorstvo se suočava s viškom broskog prostora, što je uz ostale faktore dovelo do krize na tržištu i nezaposlenosti brodova. Mnogi su izgubili povjerenje u donekadna jednu od najprospulzivnijih privrednih grana. Brodari su izgubili orijentaciju i nisu više sigurni koji to tip i veličina broda najviše odgovara uvjetima tržišta. Mnogi novi brodovi, građeni s pretpostavkom da njihova namjena i nosivost odgovara potrebama tržišta, nisu ispunili očekivanja. Usidreni, čekaju bolja vremena, a neki su nakon nekoliko godina čekanja predani u rezališta.

U ovom radu, vjerojatno, ništa novoga nije rečeno. Ipak, osim pregleda aktualnog stanja svjetskog brodarstva, uočene su neke pojave i izvučeni zaključci koji ukazuju da je za brodatere najprihvatljivije graditi (ili kupovati) one tipove i veličine brodova kojih u svjetskoj trgovačkoj floti ima najviše, kao i da za oživljavanje tržišta staru tonažu valja ubrzano eliminirati, i to ne preprodajom, već slanjem u rezalište.

\* Podaci navedeni u tabelama nalaze se u »SHIPPING STATISTICS« No 7, July 1986. te u »SHIPPING STATISTICS AND ECONOMICS« No. 184—189. Tabele su prerađene i prilagođene ovom radu.



### PREGLED SVJETSKOG POMORSTVA

#### 1. Ukupna nosivost po vrstama brodova i broj brodova

Stanje 1. travnja 1986. (brodovi veći od 300 brt)

	%	DWT	broj brodova	%
tankeri	44,7	276.099.200	9972	29
brodovi za rasute terete	29,8	183.996.600	4693	13,7
kombinirani	6,6	40.809.600	389	1,1
brodovi za generalne terete	15,0	92.568.600	1082	3,1
kontejnerski brodovi	3,4	21.015.200	15678	45,6
trajektovi	0,4	2.786.400	158	0,5
<b>UKUPNO</b>	<b>100</b>	<b>617.852.500</b>	<b>34395</b>	<b>100</b>

2. **Nosivost i broj brodova po kategorijama**  
Stanje 1. travnja 1986.

**Tankeri**

DWT	broj brodova	ukupna DWT
5.000—7.449	908	5.452.600
20.000—29.999	535	13.416.700
30.000—39.999	527	18.251.100
7.500—9.999	417	3.693.300
15.000—19.999	383	6.548.800
10.000—12.499	330	3.697.300
100.000—199.999	296	40.179.200
veći od 250.000	295	88.134.400
80.000—89.999	200	17.023.000
40.000—49.999	183	8.133.900
50.000—59.999	168	9.088.300
60.000—69.999	168	10.823.800
12.500—14.999	136	1.830.800
200.000—249.999	109	25.254.500
70.000—79.999	89	6.681.300
90.000—99.999	86	8.189.600
ostali do 5.000 a veći od 300 brt	5.142	9.700.600
<b>UKUPNO</b>	<b>9.972</b>	<b>276.099.200</b>

U prvoj polovici 1986. tankerska je plovidba oživjela. Najveći razlog tome je pad cijene nafte. Danas je najvažnije razumjeti mehanizam (ako uopće postoji) po kojemu cijena nafte mijenja izgled pomorskog tržišta.

Brodovi (uglavnom) koriste naftu kao pogonsko gorivo. Cijena jedne tone nafte relativno je niska; brodovi međutim, dnevno troše i preko 30 tona nafte, što predstavlja ogromnu stavku u pomorskom prijevozu. Zbog toga se i pridaje velika važnost cijeni nafte.

Cijena goriva (nafte) počela je odnedavno padati od preko 30 dolara po barelu na ispod 10 dolara po barelu. Niže cijene »bunkera« (goriva) snizile su troškove putovanja i do 50%. Na radost pomorskih prijevoznika došlo je do povećanja potražnje za naftom, što je uzrokovalo veću aktivnost pomorskog prijevoza. To je i glavni razlog povećanja tankerskih vozarina.

U krugu svjetskih pomorskih stručnjaka predviđa se porast tankerske flote (potražnje za tankerima) do 1991. za 28% u odnosu na 1985. K tome se očekuje i porast vozarina.

Sadašnje stanje tankerske flote izgleda ovako:

Najveći broj tankera (većih od 30 brt), ukupno 6467 ili 64,8% od ukupnog njihova broja, nalazi se u nosivosti do 10.000 DWT. i to 5142 do 5000DWT, a 1325 od 5.000—10.000 DWT. Manji tankeri do 5.000 DWT uglavnom služe za razvoz i to u granicama obalne plovidbe (Jadransko more, Crno more. . .). Njihova glavna svrha je opskrba brodova »bunkerom« i opskrba naftom industrije koja ovisi o nafti, a gravitira moru. Zemlje koje imaju razvijenu naftnu industriju posjeduju veći broj manjih tankera (onih do 5.000 DWT).

Tankere od 5.000—10.000DWT najčešće susrećemo po Mediteranu, Karibima i područjima gdje su stacionirana naftna preradaivačka postrojenja. Manje količine nafte (parcele) mnogo je lakše naći i napuniti brodske tankove, pa je i razumljiv veliki broj tankera ove veličine.

Tankeri u granicama nosivosti 20.000—40.000 DWT imaju najsigurnije ekonomsko opravdanje izgradnje. Njihov broj od 1.062 sačinjava 10,6% ukupnog broja tankera i poslije tankera do 10.000 DWT njihov je broj najveći.

Ova kategorija tankera može efikasno djelovati kako na »spot« tako i na »period (time)« tržištu. Komparirajući ih s velikim tankerima, njihovo održavanje je relativno nisko, pogotovo računamo li potrošnju goriva. Ovdje treba izdvojiti specijalizirane tankere (chemical, gas) kod kojih je održavanje znatno više od običnog tankera. Međutim, to su brodovi budućnosti i vjerojatno će voditi glavnu riječ na tankerskom tržištu. Njihova veličina uglavnom ne prelazi 40.000 DWT; međutim, s vremenom i sa sigurnošću tržišta, optimalna nosivost će se povećati.

Tamo gdje su sigurna tržišta, tj. gdje je postignut dogovor između potrošača i proizvođača nafte s jedne strane i prevoznika tj. brodarka s druge strane, za duži vremenski period, najprikladniji su veliki tankeri iznad 40.000DWT. Veći tankeri (pogotovo super tankeri) s punim tankovima tereta imaju veću ekonomsku efekt nego manji tankeri. S povećanjem daljine prijevoza smanjuju se specifični troškovi, a to je glavno opravdanje upotrebe velikih tankera na dužim relacijama.

Za gradnju velikih tankera, većih od 100.000 DWT, treba dobro poznavati tankersko tržište, i s naftnom industrijom imati ugovorene dugoročne uzajamne odnose.

**Brodovi za rasute terete**

DWT	broj brodova	ukupno DWT
20.000—29.999	1473	37.534.500
30.000—39.999	976	34.547.200
15.000—19.999	575	10.181.900
40.000—49.999	380	16.518.800
60.000—69.999	376	24.068.600
100.000—199.999	234	31.652.600
50.000—59.999	224	12.141.000
70.000—79.999	124	9.266.100
10.000—12.499	89	1.015.600
12.500—14.999	75	1.034.200
7.500—9.999	52	469.600
80.000—89.999	32	2.665.600
5.000—7.499	22	142.900
90.000—99.999	9	837.800
200.000—249.999	6	1.282.100
veći od 250.000	2	527.500
do 5.000, a veći od 300 brt	44	110.600
<b>UKUPNO</b>	<b>4.693</b>	<b>183.996.600</b>



Tretiranje brodova za rasute terete pod jednim zajedničkim tržištem nije moguće. Tu postoje mnoga tržišta: tržište za žitarice, ugljen, željezo. . . Istraživanje brodova najprikladnije veličine veoma je teško. Najoptimalniji brod za rasute terete možemo potražiti pod nosivošću kojoj pripada najveći broj brodova.

Prema gornjoj tabeli to je brod u kategoriji od 20.000—30.000DWT. Tu nalazimo 1.473 broda ili 31,4% od ukupnog broja brodova za rasute terete. Sljedeća kategorija brodova za rasute terete po broju brodova nalazi se između 30.000—40.000DWT, i to 976 broda ili 20,8% od ukupnog broja brodova za rasute terete.

Interesantno je spomenuti da »Shipping consultants LTD« brodove za rasute terete koji krcaju žito u US Gulf-u svrstava u kategorije od 20.000—40.000DWT, od 50.000—65.000DWT i od 65.000—85.000DWT.

Žitarice su lagan teret koji zauzima mnogo prostora, a to je i jedan od razloga da brodove za prijevoz žita većinom nalazimo u granici do 100.000DWT.

Brodovi za rasute terete koji prijevoze ugljen, a pogotovo željezo, mogu biti i veći od 100.000DWT. Takvu konstataciju potvrđuje podatak da broj brodova iznad 100.000DWT iznosi 242 ili 5,1% od ukupnog broja brodova za rasute terete.

Ukoliko se želimo okušati u prijevozu žita, (brod do 30.000DWT pogodan je za Velika jezera). Za prijevoz željezne rudače najviše će poslužiti brod iznad 100.000DWT, a za prijevoz ugljena brod iznad 50.000DWT. Ove veličine brodova za rasute terete trebale bi biti glavni pokazatelji za izbor broda s najpovoljnijim ekonomskim efektom.

Treba napomenuti da su danas vozarine za brodove za rasute terete veoma niske pa iznalaženje broda optimalne veličine na temelju ekonomskih pokazatelja teško da bi dalo ikakvog rezultata.

**Kombinirani brodovi (OBO i svi brodovi koji mogu krcati rudače i ulja)**

DWT	broj brodova	ukupno DWT
100.000—199.999	178	23.720.500
70.000—79.999	63	4.761.800
do 5000, a veći od 300 brt	38	108.500
80.000—89.999	22	1.872.500
200.000—249.999	19	4.342.900
50.000—59.999	17	935.100
40.000—49.999	14	668.600
90.000—99.999	13	1.250.200
veći od 250.000	9	2.439.100
60.000—69.999	9	602.600
15.000—19.999	3	46.800
20.000—29.999	2	47.100
5.000—7.499	1	5.800
7.500—9.999	1	8.100
<b>UKUPNO</b>	<b>389</b>	<b>40.809.600</b>

Kombinirani brodovi imaju veliku fleksibilnost, jer se mogu prilagoditi tržištu ili kao tankeri ili kao brodovi za rasute terete. U sadašnjoj svjetskoj pomorskoj situaciji, kad je cijena nafte pala, kombinirani brodovi su se mahom prebacili na tankersko tržište i tako ostvaruju povoljan financijski rezultat. Najveći broj kombiniranih brodova nalazi se između 100.000—200.000 DWT, u ukupnom broju od 178 ili 45,7% od ukupnog broja kombiniranih brodova. U sadašnjoj situaciji kombinirani brodovi su se najbolje prilagodili uvjetima prevrtljivog i depresivnog svjetskog tržišta.

**Brodovi za generalne terete (uključeni su i RO/RO, polukontenerski, brodovi za stoku i sl.)**

DWT	broj brodova	ukupno DWT
5.000—7.499	1.916	11.938.500
15.000—19.999	1.459	23.516.600
7.500—9.999	927	7.918.700
12.500—14.999	895	11.957.100
10.000—12.499	844	9.528.500
20.000—29.999	355	8.038.100
30.000—39.999	26	878.900
40.000—49.999	14	595.700
do 5.000, a veći od 300 brt	9.242	18.196.500
<b>UKUPNO</b>	<b>15.678</b>	<b>92.568.600</b>

U krugu pomorskih stručnjaka postoje različita mišljenja o brodovima za generalne terete. Neki smatraju da brodovi s međupalubljem nisu više prikladni za prijevoz generalnog tereta, i da sve više dolaze do značaja RO/RO brodovi i kontenerski brodovi. Drugi pak imaju suprotno mišljenje.

Osobnog sam mišljenja da su RO/RO brodovi i brodovi za kontenere, kao i sve vrste brodova za integralni transport u velikoj prednosti pred konvencionalnim tipom broda za generalne terete. Vrijeme iskrcajnih/ukrcajnih operacija se npr. kod RO/RO brodova smanjilo na minimum u odnosu na konvencionalni tip broda. Isto tako teret je zaštićeniji i manje dolazi do njegova oštećenja.

Brodovi za generalne terete trebali bi se više specijalizirati za pojedine vrste tereta pridajući k tome više značaja integralnom transportu.

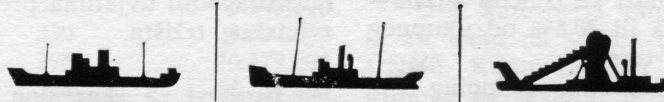
Brodovi za generalne terete mogu prevoziti više vrsta tereta. Sasvim je razumljivo da su manji brodovi prikladniji za prijevoz heterogenog tereta, jer je manje količine tereta lakše ugovoriti.

Najkarakterističniji brodovi za generalne terete su između 5.000 i 20.000DWT, koji u ukupnoj nosivosti od 64.859.400DWT čine 70% ukupne nosivosti brodova za generalne terete, a njihov broj od 6.041 čini 38,5% ukupnog broja brodova za rasute terete.

### Kontenerski brodovi

DWT	broj brodova	ukupno DWT
20.000—29.999	240	5.923.500
15.000—19.999	153	2.570.500
30.000—39.999	146	4.938.600
5.000—7.499	112	709.700
7.500—9.999	105	913.900
40.000—49.999	70	3.151.900
12.500—14.999	58	775.600

Kontenerski su brodovi, kao što je prije napomenuto, brodovi sadašnjosti i budućnosti. Čitav niz prednosti kontenerskih brodova nad ostalim tipovima brodova, pogotovo nad brodovima za generalne terete nije potrebno napominjati. Isto tako valja napomenuti da u skorijoj budućnosti se očekuju više vozarine od sadašnjih. To će se najviše osjetiti u nosivosti između 15.000—40.000DWT, gdje je i najveći broj kontenerske flote — 539 ili 50% ukupne kontenerske flote.



### 3. Preprodani stari brodovi u prvoj polovici 1986.

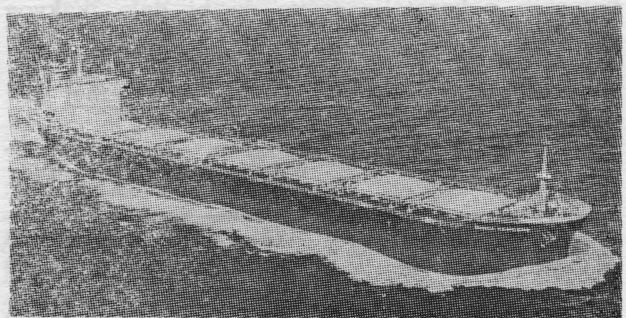
#### Tankeri

godina izgradnje do	1975.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.	84.	85.	86.	Ukupno
DWT														
do 20.000	1													1
20.000—40.000	11	2	1	1		1	1		2	1			1	21
40.000—60.000	1			1		3	2	1	2	1	1	2		14
60.000—80.000	4				1		1		1					7
80.000—100.000	5	2	3				2	1						13
100.000—150.000	4	4	2	3										13
150.000—200.000			1	4										5
200.000.000—250.000		5	2	2										9
više od 250.000	7	9	8	6				1		1				32
	38	19	17	15	1	4	6	3	5	3	1	2	1	115



U prvoj polovici 1986. najviše preprodanih tankera bilo je nosivosti veće od 250.000DWT (32 tankera), a prema godini izgradnje najveći broj preprodanih tankera bio je građen prije 1975. (38 tankera).

Prema gornjoj tabeli preprodanih tankera, novije građeni tankeri (od 1979 do 1986) u nosivosti između 40.000—60.000DWT bili su češće preprodavani od ostalih novije građenih tankera. Razlog tome treba tražiti u propadanju nekih pomorskih poduzeća, a i u nestabilnosti tankerškog tržišta.



#### Brodovi za rasute terete

godina izgradnje do	1975.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.	84.	85.	86.	Ukupno
DWT														
do 20.000	10	2	4	2										18
20.000—40.000	48	6	8	13	6	4	3	5	4	5	4	2		108
40.000—60.000	8	3	3	2				2	1		1	1		21
60.000—80.000	9	1	3	3	1			4	2	2	1			26
80.000—100.000														—
100.000—150.000	6				1			1	1					9
	81	12	18	20	8	4	3	12	8	7	6	3		182



Slična situacija kao i kod tankera desila se s brodovima za rasute terete. Brodovi građeni prije 1975. bili su najviše preprodavani i to ukupno 81 brod. Najveći broj preprodanih brodova za rasute terete (108) nalazi se u nosivosti između 20.000—40.000 DWT. Brodari koji su kupili preprodane brodove nastojali su postići veći ekonomski efekt. Međutim, na sadašnjim vozarinama to nije bilo moguće, usprkos jeftinoj investiciji. U prilog im je išla samo snižena cijena bunkera.

4. Odnos između preprodanih brodova i brodova predanih u rezališta u prvoj polovici 1986.

Najviše cijene predanih brodova u rezališta postizale su se na Dalekom istoku, zatim Indiji, a najlošije u Evropi. Brodari koji su pokušavali predati brod u rezalište nastojali su dobiti neki teret za prijevoz za Daleki istok, pa makar i po najnižoj cijeni, da bi pokrili troškove putovanja, a da bi predali brod u rezalište po što povoljnijoj cijeni.



### Tankeri

godina izgradnje	DWT	cijena preprodanog broda (u US milijunima dolara)	izgradnje godina	DWT	cijena brodova predanih u rezališta u US milijunima dolara)
1962.	20.526	0,36	1962.	21.231	0,48
1963.	59.332	2,00	1963.	59.332	1,73
1965.	61.750	1,26	1965.	67.681	1,94
1967.	80.859	1,90	1967.	82.644	1,98
1968.	88.727	2,40	1968.	85.392	2,50
1969.	97.083	2,33	1969.	102.611	2,56
1970.	257.017	6,55	1970.	237.159	4,17
1971.	231.796	4,70	1971.	239.664	2,87
1971.	256.263	6,50	1971.	251.850	4,84
1972.	253.994	6,20	1972.	253.543	4,19
1972.	224.607	8,75	1972.	222.957	4,32
1973.	231.430	4,70	1973.	232.251	3,85
1974.	236.807	9,40	1974.	238.066	4,04
1975.	233.352	4,00	1975.	239.435	3,43
1975.	256.603	4,80	1975.	262.208	4,46
1976.	412.938	5,90	1976.	413.553	6,46
1976.	423.748	9,50			
1976.	406.640	8,00			



U gornjoj je tabeli prikazan odnos u postignutoj cijeni u prvoj polovici 1986. između preprodanih tankera i tankera slične nosivosti predanih u rezališta, po godini izgradnje.

Iz gornje tabele lako možemo zaključiti da su preprodani tankeri preko 200.000 WT postizali daleko višu prodajnu cijenu u odnosu na tankere predane u rezališta. Cijena nafte je drastično pala, i tankerska plovidba je ponovo postala atraktivna, pa je to glavni razlog ovoj pojavi.

Tankersko je tržište možda najosjetljivije tržište, gdje cijena nafte upravlja ponudom i potražnjom. Na tom tržištu su moguće razne špekulacije. Sjetimo se npr. slučaja kad su pojedini tankeri u toku putovanja mijenjali vlasnika broda, bez znanja pravog vlasnika. Vlasnici velikih tankera znali su često ukrcati pune tankeve jeftine nafte i na sigurnom sidrištu čekati porast cijeni nafte, da bi je prodali po višoj cijeni. Brodar s nekoliko velikih tankera može preko noći steći ogromno bogatstvo, ali se u isto tako kratkom roku upropasti.

## Brodovi za rasute terete

godina izgradnje	DWT	cijena preprodanog broda (u US milijunima dolara)	godina izgradnje	DWT	cijena brodova predanih u rezališta (u US milijunima dolara)
1962.	15.225	0,38	1962.	15.619	0,46
1963.	18.945	0,38	1963.	18.945	0,62
1964.	29.160	0,75	1964.	22.868	0,75
1965.	73.749	1,30	1967.	73.749	1,83
1967.	73.749	1,30	1967.	73.749	1,83
1967.	45.623	0,80	1967.	54.486	1,30
1967.	57.602	1,05	1967.	43.989	0,93
1968.	47.585	1,30	1968.	47.585	1,18
1969.	18.560	0,35	1969.	18.611	0,50
1969.	28.696	0,90	1969.	28.294	0,77
1969.	24.115	0,71	1969.	24.240	0,71
1970.	31.758	0,98	1970.	31.758	0,87
1970.	25.524	0,70	1970.	26.789	0,58
1971.	26.103	0,80	1971.	26.140	0,74
1974.	33.654	1,65	1974.	34.419	0,80

U gornjoj tabeli, kao i kod tankera, prikazan je odnos u postignutoj cijeni u prvoj polovici 1986. između preprodanih brodova za rasute terete i brodova za rasute terete slične nosivosti predanih u rezališta, po godini izgradnje.

Iz iste tabele možemo vidjeti da se više isplati brod stariji od 15 godina predati u rezalište, nego ga preprodati. Granica od 15 godina mogla bi se uzeti kao mjerilo trajanja trgovačkog teretnog broda.

Jedini je sigurni potez, koji bi pomogao brodarstvu da izađe iz ove višegodišnje krize, povlačenje starih brodova (starijih od 15 godina) s tržišta, čime bi se postigao manjak broskog prostora, što bi dovelo do ponovne potražnje za brodovima i time prilike da se stvori nova moderna svjetska flota.

### 5. Brodovi koji čekaju zaposlenje

lipanj 1986. (brodovi veći od 300 brt)

	DWT	%	broj brodova
tankeri brodovi	24.901.300	9,0	195
za rasute terete	2.955.500	1,6	97
kombinirani brodovi	1.236.900	3,0	10
brodovi za generalne terete	2.722.800	2,9	353
kontenerski brodovi	417.000	2,0	37
<b>UKUPNO od ukupne svjetske flote</b>	<b>32.233.500</b>	<b>5,2</b>	<b>692</b>

Iz ove tabele primjećujemo da je najveći broj (353) nezaposlenih brodova za generalne terete. Jedan od glavnih razloga te pojave je dobna granica tih brodova, tj. starost brodova za generalne terete. Kao posljedica toga ovi brodovi nisu adekvatno opremljeni, tj. nisu se prilagodili sadašnjim potrebama tržišta, pa su im terete preuzeli kontenerski brodovi.

Ipak, u ukupnoj nosivosti najpogođeniji su tankeri (9% bez posla). Iako je u prvoj polovici 1986. došlo do »buma« u tankerskoj plovidbi, još uvijek je veliki broj (195) tankera nezaposlenih. Prije svega su to manji tankeri.

Ukupna nezaposlenost iznosi 32,2 milijuna DWT, odnosno 5,2% ukupne svjetske tonaže.

### 6. Godine starosti brodova koji čekaju zaposlenje

	do 5 godina	od 6 godina	od 11 godina	od 12 godina	od 16 godina i više
tankeri brodovi	7	63	48	77	
za rasute terete	5	8	22	62	
kombinirani brodovi	3	—	4	3	
za genera. terete	19	42	72	220	
kontenerski brodovi	—	9	15	13	
<b>UKUPNO</b>	<b>34</b>	<b>122</b>	<b>161</b>	<b>375</b>	

Ove tabele potvrđuje dosadašnje razmatranje tj. što su brodovi stariji, to ih je teže zaposliti. Neke zemlje uvode posebna ograničenja za ulazak starih brodova u njihove luke. To potvrđuje postavku da stari brodovi (pogotovo brodovi za generalne terete) moraju naći zamjenu u novim, modernim brodovima.

Kombinirani brodovi su najmanje osjetili ovu pomorsku krizu, pogotovo nakon pada cijene nafte. Na ovako nesigurnom tržištu dolazimo do zaključka da su kombinirani brodovi jedini brodovi koji opravdavaju ulagati u brodarstvo.

Nezaposlenih brodova do pet godina starosti ima samo 34, a starijih od 17 godina 375. Ova činjenica potvrđuje sve do sad rečeno.



## 7. Komentar

Ima znakova da se situacija na svjetskom pomorskom tržištu, izgleda, pomalo popravlja se. Međutim, svaka kategorička tvrdnja u ovom smislu bila bi preuranjena, i odraz nepoznavanja promašaja ovog tržišta. Brodarstvo i dalje ostaje najjeftinija i najekonomičnija vrsta prijevoza. Prevoz nafte, rudače, žitarica i svih vrsti rasutih tereta bit će uvijek brodovima ekonomski najpogodniji. Svaki prijevoz je zanimljiv, ali prijevoz brodovima je nezamjenjivo. Mnogo puta je naglašavana vrijednost i važnost pomorstva. Pomorstvo, ne smije ni u nas izgubiti mjesto koje zaslužuje.

Pravo rješenje pomorske krize je u odlasku starijih brodova u rezališta. S tim bi se smanjila ponuda brodskeg prostora, koja je u ovom momentu prevelika.

Moderni brodovi moraju zadovoljiti sve uvjete koje diktiraju specijalne potrebe tereta. Prvenstveno se misli na moderne tankere (chemical i product tankere), »konteneraše« i brodove integralnog transporta.

## 8. Savjeti brodarima i budućim brodarima u pogledu nabave broda

Brod može biti kupljen kao polovni ili kao novi brod. Savjeti, kojih bi se brodari trebali pridržavati prilikom nabave broda su:

### a) Cijena broda

U sadašnjoj situaciji vrijednost novih brodova veoma je nestabilne naravi, bez obzira u kojoj je valuti ugovorena. Dolar naglo pada, jačaju Yen i DM, pa su brodari na velikim mukama u kojoj valuti da ugovore brod. Često se odlučuju za »koktel cijenu«. To je mješavina više konvertibilnih valuta, tako u slučaju pada jedne valute, porast drugih pokriva gubitak. US dolar pada, sad je oko dvije DM, dok je prije godinu dana bio oko tri DM. Može se ponovo dogoditi da u kratkom vremenu dolar poraste. Za donošenje pravilne odluke treba se posavjetovati s vrhunskim financijskim stručnjacima, jer svaka nepromišljena odluka može za brodarka značiti velik novčani gubitak.

### b) Vrsta broda

Brodar koji se odlučio za nabavu broda treba voditi računa o tome koja mu vrsta broda najviše odgovara. Tankerski brodar trebao bi nabavljati tankere, jer tu vrst poslovanje najviše

poznaje. Kontenerski brodar treba se orijentirati na kontenerske brodove, i tako svaki specijalizirani brodar za svoju vrstu broda. Svako odstupanje od tog pravila predstavlja veliku sigurnu propast. Brodar, koji se bavi prijevozom rasutih tereta, a želi se okušati i u kontenerskom prijevozu, trebao bi imati stručno osoblje u komercijali koja dobro poznaje kontenersko tržište. Da bi uspio u tom za njega novom tržištu, treba priskrbiti sposobnu specijaliziranu posadu; isto tako bi valjalo imati više takvih brodova, a ne samo jedan, jer su na taj način olakšana ponuda i stječe povjerenje krcatelja.

### c) Veličina broda

Brodar koji namjerava otvoriti ili se uključiti u neku liniju, valja da dobro ocijeni koja mu veličina broda najviše odgovara za tu relaciju. Na sigurnom tržištu i za veće relacije prikladniji su veliki brodovi. Japan je gradio super-tankere, jer su najviše odgovarali na relaciji Arapski zaljev — Japan. Na »spot« tržištu veoma je teško odrediti koja je veličina broda najprikladnija. Iz navedenih tabela možemo sa sigurnošću konstatirati da, ako gradimo tankere (chemical) i brodove za rasute terete (žitarice) između 20.000 — 40.000 WT nećemo pogriješiti, jer kao što je rečeno, ti su brodovi na tržištu provjereni, jer ih ima najveći broj i velika im je ukupna nosivost; (da nisu ekonomske veličine, ne bi bili građeni u ovako velikom broju).

### d) Godina starosti (izgradnje)

Brodovi kupljeni iz druge ruke (polovni brodovi) mogu biti dvosjekli mač. Brodari koji ne raspolažu velikim financijskim sredstvima za gradnju novog broda, odlučuju se često za kupnju polovnog broda. Obično su to jeftini brodovi i svaka strana (ona koja prodaje i ona koja kupuje) vidi korist u kupoprodajnom ugovoru. O ovom treba voditi računa.

Brod star deset godina, već je u pravom smislu stari brod. Onaj tko prodaje brod, prodaje ga zbog ekonomskih razloga. Brodar koji kupuje brod nailazit će na mnoge teškoće, od kojih su neke navedene u točki 6. Ti brodovi prevoze drugorazredne terete. Prave se naime novi, moderni brodovi, pa što ostane, to prevoze stariji brodovi.

Ako brodar ima na raspolaganju sredstva za gradnju novog broda, izbjeći će sve probleme koji ga mogu dočekati kupnjom starog polovnog broda.

