

Tržište kupovine i prodaje brodova 1984.

UDK 380.10/.123:629.123»1984«

Kao glavna karakteristika protekle 1984. godine mogu se smatrati prinudne prodaje brodova od odgovarajućih banaka, neuspjesi i likvidacija određenih poznatih pomorskih poduzeća, velika aktivnost špekulantskih konzorcijuma i nedostatak dobrih tržišta za uposlenje brodova.

Na osnovi određenih važnijih kupo-prodaja brodova u 1984, može se ocjenjivati i budućnost tržišta u ovoj i slijedećoj godini. Smatra se da će uvjeti recesije još više utjecati na kupo-prodaju brodova u 1985. godini. Također se smatra da će prinudne prodaje, ili od odgovarajućih banaka ili po nalogima odgovarajućih sudova, biti još više izražene u 1985. godini. U isto vrijeme nekih 200 milijuna DWT brodovlja potencijalno je zrelo za staro željezo, pa je međunarodna recesija rodila i treći fenomen: špekulantske konzorcijume koji kupuju brodove za jedno ili dva brza putovanja, a zatim ih prodaju i upuštaju se u nove investicije.

Jedan od najviše spominjanih izvještaja u pomorskim krugovima u posljednje vrijeme bio je izvještaj jednog od vodećih svjetskih bankara da su institucije, koje su financirale izgradnju i kupovinu brodova, zaplijenile 240 brodova od brodarka koji nisu bili u mogućnosti da izmire svoje novčane obaveze od sredine 1983. godine. Spominje se da su i mnoga od poznatih pomorsko-brodarskih imena u nevolji, od kad se je počela rušiti lavina od oko 500 milijuna dolara dugova.

Pomorstvo je na kraju krajeva samo kasniji odraz cjelokupne svjetske ekonomije koja pliva na velikom mjehuru dugova, od zemalja tzv. »trećeg svijeta«, koje su na najnižoj ljestvici, pa sve do moćnih Sjedinjenih Država Amerike. I u američkoj privredi, koja je u novu godinu ušla s mnogo manje optimizma nego što je ušla u novembarsku izbornu kampanju, izgledi za trgovinu i komercijalne poslove su blijedi.

Financijeri su već bili prisiljeni da porazgovaraju s izvjesnim brojem brodarka koji su odmah nakon tih razgovora bili prisiljeni da iznesu svoje brodove na tržište za prodaju, kako ne bi imali problema s bankarima. To znači da određeni broj naizgled »dobrovoljnih« prodaja, u stvari, to uopće nije bio. Ova tajno priznata situacija pravi pritisak na cijene, jer oni koji raspoložu gotovinom (obično od prihoda ostvarenih od masovnih prodaja starije tonaže) diktiraju uvjete kod kupoprodaje brodova.

Sredinom 1984. godine, jedan stručnjak koji prati tržište kupoprodaje brodova, procijenio je da je oko 9% od svih prodaja brodova za rasute terete (bulk carriers), direktno nametnuto od strane kreditora i sudova. Udruženje Lev Sychrava, koje vrši istraživanja za firmu Lambert Brothers Shipbroking, London, smatra da je oko 1,3

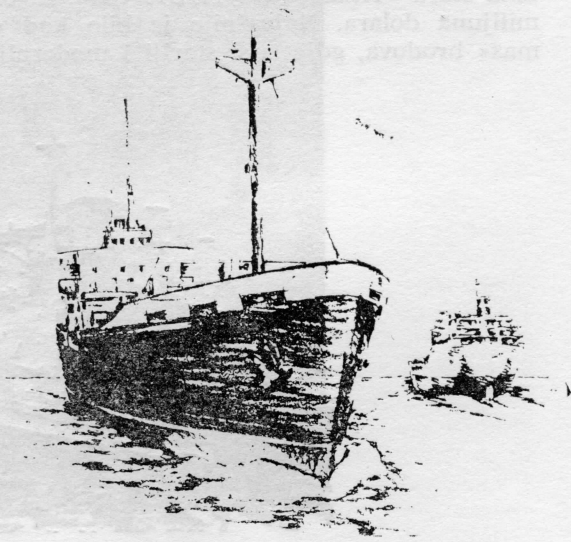
milijuna tona brodovlja, što predstavlja oko 6,5% svih navedenih prodaja, prodano na ovaj način. Ovakva situacija vlada od Grčke, pa sve do Dalekog Istoka. U nekim slučajevima brodovi čak nisu vrijedni toliko da se prebace do prvih rezališta, a u drugim slučajevima brodovi dolaze u ruke poduzeća koji ih mogu još dugo godina koristiti za transport i trgovinu.

Licitacije za prodaju brodova često otežavaju posao zainteresiranim strankama. Pred kraj 1984. prodana su na ovaj način — tek u četvrtom pokušaju — dva broda koja su prethodno pripadala Hellenic-Lines-u, pomorskom gigantu koji je bankrotirao. Znatno sniženje minimalne cijene oba broda dovelo je, međutim, do protesta advokata brodogradilišta, koje je imalo interesa u tim brodovima.

Povrh svega, kupovina brodova »On subjects«, postala je uobičajena. Pošto cijene padaju u mnogim dijelovima tržišta, mnoge prodaje ne uspijevaju, jer kupci po izvršenoj inspekciji broda izjavljuju da su nezadovoljni, ili koriste neke druge još slabije argumente da se povuku iz potencijalne kupovine.

Spomenuti i slični problemi negativno su djelovali na kupoprodajni promet u cjelini tako da je vrijednost svih kupoprodaja u 1984. godini za oko 3 milijarde dolara (ili 15%) manja od onih ostvarenih u 1983. Međutim, u 1984. godini više brodova je promijenilo vlasnike, oko 37,1 milijun tona, u usporedbi s 36,1 milijuna tona u 1983. godini, ali je ova prodaja bila koncentrirana na starije i manje brodove.

Na primjer, 10 godina star brod za rasute terete od 35.000 tona mogao se navodno kupiti za oko 3,75 milijuna dolara, u odnosu na oko 4,4 milijuna dolara godinu dana ranije.



Izgleda da je tržište dosta kolebljivo u pogledu velikog broja novosagrađenih brodova veličine oko 35.000 tona koji trebaju da budu isporučeni na Dalekom istoku. Međutim, novosagrađeni brodovi grupe SANKO od 35—40.000 tona započeli su svoje prve plovidbe sa prilično privlačnim uvjetima.

Karakteristika je prošle godine i ta da su Japanci bili vrlo aktivni među prodavaocima, dok su Grci bili vrlo aktivni među kupcima i dokopali su se velikog broja raznovrsne tonaže s relativno malim kapitalom. Jedan brod izgrađen u Japanu od 27.000 tona, ugovoren je u februaru 1984. za oko 5 milijuna dolara, ali prodaja nije uspjela. Isti taj brod kupili su Grci u novembru 1984. za manje od 3,5 milijuna dolara. Također, na primjer, pošto je kreditor Paribas Asia dobio brod »Conqueror Bulker« od 36.526 tona, građen 1977, taj brod prodan je Grcima u oktobru 1984. za oko 4,3 milijuna dolara.

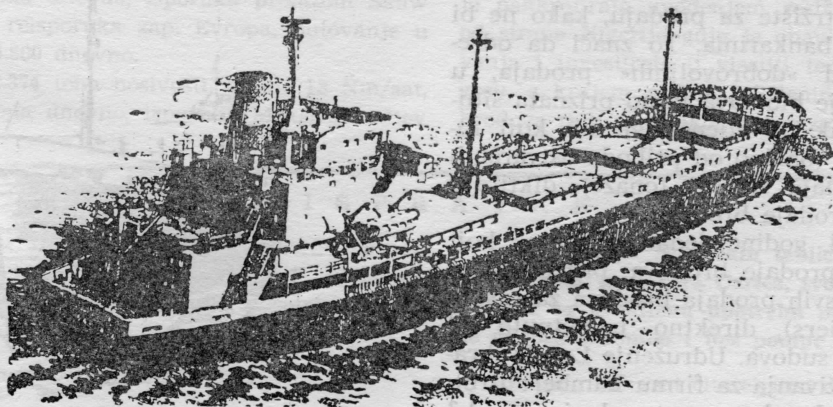
Nekoliko manjih brodova, koji su pripadali firmi Eddie Steamship s Tajvana i koje je doživjelo drastičnu reorganizaciju, bili su predmet prodaje na licitaciji. Te prodaje, jer su se pojavile u isto vrijeme, jedino su poslužile da se pojača tmina u ionako sumornom sektoru za rasute terete.

Samo su dvije kategorije brodova za rasute terete bile u centru pažnje tokom 1984. godine. Potražnja za »Cape size« tonažom bila je velika u početku, kada su vozarinski stavovi za željeznu rudu bili povoljni. Vrijednost brodova od 150.000 tona dostigla je vrhunac u maju 1984, oko 10 milijuna dolara, nakon čega je interes počeo slabiti. Taj val slabljenja je počeo kad je firma Centramar prodala svoj brod za prevoz rude/nafte (oreoil) »Cetra Centaurus« od 170.414 tona, građen 1972, za 6,55 milijuna dolara.

Doznalo se tada da su tankeri »Jagrand« i »Jarita« od 141.000 tona, sagrađeni 1975. godine, prodani za 8 milijuna dolara svaki. Kasnije, tokom godine, dva broda za prevoz rude/nafte prodana su na licitaciji: »Prodromos« od 97.947 tona, građen 1968, za oko 2,45 milijuna dolara i 14 godina stara »Titiana«, od 141.318 tona, za oko 3,5 milijuna dolara. Najvažnije je bilo kod »Panamax« brodova, gdje su i stariji i moderniji bro-

dovi bili na cijeni, naročito gdje je i vremenski najam bio u pitanju. Prodaja broda »Aoshio Maru« od 60.344 tona, izgrađenog 1976, predstavljala je klasičnu prodaju za iznos od 7,5 milijuna dolara. Pojediniosti nisu potvrđene, ali neki izvori na tržištu kažu da je brod dobio i petogodišnji vremenski najam. Saznalo se da je jedan žitni trgovac unajmio sličan brod uz dnevni najam od 5.700 dolara za prvu godinu, 6.700 za drugu, 7.100 za treću, 7.600 za četvrtu i 8.100 dolara dnevno za petu godinu. Ali, postavlja se ipak pitanje da li će vlasnik ostvariti profit, čak i pri ovom prilično visokom dnevnom najmu. Zabilježeno je da je pred kraj godine brod »Hoan Maru« od 61.059 tona, građen 1975. godine, našao kupca za 7,5 milijuna dolara, ali u ovom slučaju nije bilo govora i o zaključku tog broda za vremenski najam. Otprilike u isto vrijeme još jedan »Panamax« građen u Japanu prije 10 godina, našao je kupca za oko 6,5 milijuna dolara. Brod »Panamax Mars« građen 1978, prodan je na licitaciji za 7,53 milijuna dolara, ali jedna od izuzetnih prodaja tokom godine pod »normalnim uvjetima« bila je za brod »Ikan Bilis« od 60.767 tona, građen 1977, za koji se vjeruje da je promijenio vlasnika za iznos od oko 8,5 milijuna dolara. Dosta špekulacije pratilo je iznošenje broda »Benledi« od 64.059 tona, građenog 1976. na tržište. Neki izvještaji govore da je dobio 7,2 milijuna dolara, uključujući i 5-godišnji vremenski najam, uz dnevni najam koji se kreće od 5.500 dolara u prvoj i 8.000 dolara u petoj godini. U maju su Grci kupili u Londonu, za iznos od 8,75 milijuna dolara brod »Karmila« od 60.857 tona, građen 1977, koji danas plovi pod imenom »Esperos«. Snižene cijene plovnih brodova ovog tipa bile su poticaj tako da je izvjestan broj »Panamax« brodova sagrađenih 1960. godine pregovaran za oko 1,5 milijun dolara, od kojih je nekoliko u kratkom roku isporučeno na rezalište starih brodova.

Cijene za dvopalubne brodove (tweendeckers) su pale za jednu trećinu od početka 1984, a neki od ranijih SD-14 tipova brodova izgubili su toliko mnogo od svoje vrijednosti da je skoro sigurno da će u 1985. godini biti prvi kandidat za rezališta. SD-14 je žrtva i procesa starenja, a i oštrije konkurencije japanskih »Freedom« tipova brodova. Prije godinu dana ni jedan se



brodar ne bi rastao od SD-14 za manje od 2 milijuna dolara, dok su nedavno takvi tipovi pregovarani za cijene u rasponu od 500.000 do 700.000 dolara, naravno, u zavisnosti od stanja u kom se nalaze. U oktobru su brod »Irin II« od 9132 BRT, građen 1971, kupili Grci za oko 1,3 milijuna dolara i sad plovi pod imenom »Avanti«. Kupci iz Latinske Amerike i dalje su živo zainteresirani za kupovinu ove vrste brodova, ali uz mogućnosti vremenskog najma. Nedostatak entuzijazma za linijsku tonažu daleko je rasprostranjen. Na primjer, brodar MITSUI OSK prodao je 4 višenamjenska broda, koja je posjedovao zajedno s firmom OCEAN SHIPPING, kao i svoj vlastiti brod »Cristobal Maru« od 6.881 BRT.

Bilo je naročito aktivnosti kod RO/RO i FERRY brodova, te je dosta zapadno-evropske tonaže otplovilo prema novim obalama.

Mediteranski brodar **Minoan Lines** platio je 4,85 milijuna dolara za brod »Folkliner« od 7.978 tona, građen u Švedskoj 1966, koji je kasnije prepravljen i dograđen i dobio je ime »Festos«. Kupci sa sjedištem u Hong Kongu kupili su razne Ferry brodove, koji su se kasnije pojavili pod kontrolom NR Kine. Oni su obuhvatili i dva broda firme DFDS, »King Olav V« od 8.669 tona, za oko 4 milijuna dolara i brod sličan njemu »Prinsesse Margrethe«, te brod »Ionis« od 2.963 tona, prodat na licitaciji za samo 1,3 milijuna dolara, što se smatra dobrim poslom, jer ima kapacitet za 1.000 putnika. Izgleda da će ti brodovi predstavljati nukleus kineske pomorske industrije, ali u posljednje vrijeme Kinezi postaju i ozbiljni kupci brodova za prevoz automobila, za potrebe svog uvoza iz Japana.

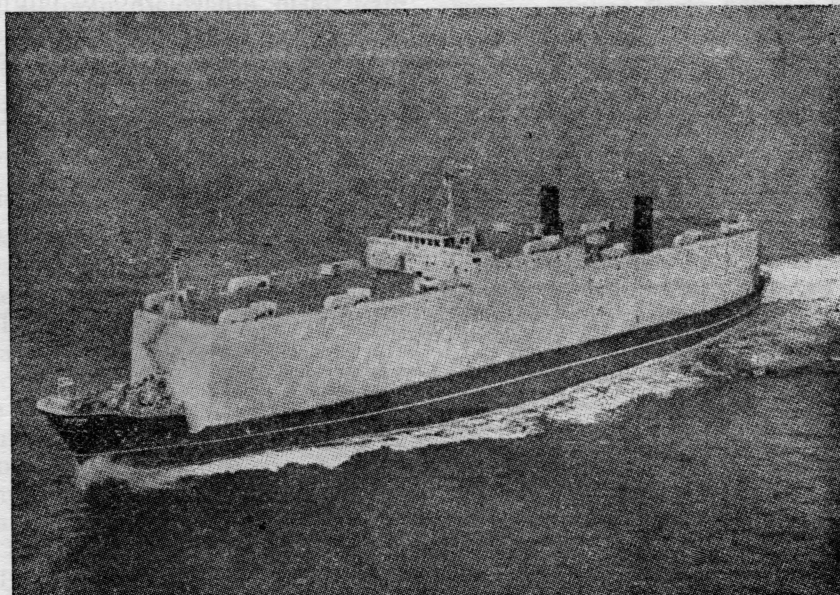
DFDS je prodao 7 brodova 1984, u rasponu od broda »Dana Optima« od 1.599 tona koji je kupljen od Ethiopian Shipping Lines, do broda »Scandinavia« od 26.747 tona, koji je kupljen od Sundance Cruises Corporation iz Paname. Brod »Prinz Oberon« od 7.932 tona prodat je Šveđanima, te će nakon prepravki ploviti kao

»Nordic Sun« između Švedske i Z. Njemačke. Još jedna transakcija obavljena unutar Skandinavije je kupovina broda od strane Šveđana 90-trailer RO/RO »Admiral Atlantic«, koji je dobio ime »Romero«. Kao iznenađenje godine u ovom sektoru smatra se kupovina od strane American Automar Inc. broda »Zenit Express« od 15.952 tona za iznos od oko 26,5 milijuna dolara, radi zajedničkog posla sa Atlantic Container Line na Sjevernom Atlantiku, gdje će uz kontejnere prevoziti i vojne terete.

Kod kupoprodaje najdinamičnije tržište bilo je tržište velikih tankera, gdje se u toku juna mjeseca dogodilo nekoliko špekulantskih kupovina, što je za kratko vrijeme podiglo cijene, a kasnije u toku godine situacija je bila mirnija. Neke od ovih kupovina dovele su do mnogo dramatičnijih naslova u novinama, nego što su očekivale pomorske kompanije kojih se to ticalo.

Samo šest dana pošto je brod »Sea Scout« od 260.158 tona nosivosti kupljen za 8 milijuna dolara, pod novim imenom »Tiburon« (što na španskom znači morski pas) zapaljen je prilikom Iračkog zračnog napada u Arapskom zaljevu. Dva mjeseca kasnije brod je ponovo dobio novo ime (ovaj put manje raskošno »Stib«) i krenuo je na svoju posljednju plovidbu, uz pomoć remorkera kompanije Smit International, do Tajvana u rezalište starih brodova. U isto vrijeme, dok se pregovaralo o prodaji broda »Sea Scout«, drugi su kupci ugovorili iznos od 6,1 milijuna dolara, uključujući i vrijednost goriva od 500.000 dolara, za tanker »Neiva« od 323.100 tona. U decembru 1984, dok je plovio pod bahamskom zastavom kao b. t. »Investor«, pogođen je u Arapskom zaljevu od iračkog projektila. Napad na »Investor« dogodio se nepunu sedmicu dana poslije napada na brod »Minotaur« od 392.543 tone, koji je kupljen u martu 1984. pod imenom »Shat-Alarab«, od kompanije Arab Maritime Petroleum Co, pod tajnim uvjetima.

Krajem 1984. dosta se spominjala »operacija



Norbec«, odnosno prodaja brodova za tu kompaniju, ali ni jedna od tih prodaja nije potvrđena. Na primjer, »Marietta«, od 260.849 tona, prodata je za oko 7,9 milijuna dolara i promijenjeno joj je ime u »Acquila Trader«, ali da li plovi po nalogu Saudi Arabije, ili ne, nije jasno. Ispostavilo se da su se slične glasine, koje su se odnosile na »Corona Star« od 232.750 tona, pokazale neosnovanima. Brod je kupljen od strane kompanije iz Liberije za iznos od 8,1 milijuna dolara, pod imenom »Okeanos«. Druga jedna prodaja, koja još čeka razjašnjenje, jest prodaja broda »Settebello« od 322.446 tona, građenog u Setubalu 1980. Govori se da je taj brod kupila kompanija bliska Norbec-u za oko 18 milijuna dolara, ali da formalnosti oko izvozne dozvole i isporuke pri kraju 1984. još nisu bile završene. Jedna manja grupa većih tankera »nestala« je s tržišta u sred pregovora, da bi bila upotrijebljena za prevoz na kratkim relacijama unutar Arapskog zaljeva, koji je organizirao Iran. Radilo se od dva tankera od po 300.000 tona, kao i o jednom tankeru od 240.000 tona, koji su kupljeni od Irana za 6,5 milijuna dolara svaki.

Mogućnosti na Bliskom Istoku potakle su i druge spektakularne kupovine. Grupa investitora iz Saudijske Arabije tražila je brod za skladištenje (storage vessel) i platila je oko 15 milijuna dolara za brod »Nanny« od 491.120 tona, građen 1978. od Šveđana, a turska kompanija UM DENIZCILIK, koja proširuje svoje poslovanje, platila je oko 11 milijuna dolara nekim špekulantskim kompanijama za brod »Hilda« od 423.639 tona. Ovaj brod je ranije bio poznat pod imenom »Hilda Knudsen« i bio je prodan sredinom 1984. od Norvežana za oko 10 milijuna dolara.

Ističu se i dva druga primjera brzog obrta sredstava. Hapag Lloyd je prodao u maju 1984. »Bonn« od 392.799 tona za oko 6,5 milijuna dolara kupcima čije ime nije otkriveno. Ovi kupci su brodu dali novo ime »Boni« i prodali su ga krajem 1984. kompaniji Cerrahogullari iz Turske za iznos od oko 9 milijuna dolara. Govori se da je u međuvremenu tanker »Sea« od 318.754 tona, koji je kupljen u junu 1983. za 4 milijuna dolara, promijenio vlasnika u aprilu 1984. za iznos od 5,6 milijuna dolara.

Procjenjuje se da je ukupna prodaja brodova za staro željezo bila nešto manja u 1984. od rekordnih 30 milijuna tona 1983, ali u među-

vremenu su se dogodile neke važne stvari. Najznačajnija je ubrzan razvoj industrije rezanja starih brodova u NR Kini. Prošlo je tek dvije godine od kada su Kinezi donijeli odluku da se u potpunosti angažiraju na međunarodnom planu na ovom polju, a nisu bili zadovoljni kupovinom samo jednog VLCC za rezanje, već su ih kupili pet. Ugovaranjem oko 1,2 milijuna tona brodova za rezanje u 1984, Kina je postala treća zemlja u svijetu po važnosti za rezanje brodova. Tako se Kina po učinku približila Južnoj Koreji. Vjeruje se da je Kina dobila oko 800.000 LDT od rezanja brodova, Južna Koreja oko 1 milijun tona LDT, a Tajvan, koji je ostao na prvom mjestu, oko 2,25 milijuna tona LDT. Cijene koje su nudili Kinezi bile su vrlo konkurentne. Njihova prva kupovina VLCC broda »Violando« od 262.316 tona koštala je nešto preko 130 dolara po LDT, dok je »Buena Suerte« od 230.789 tona koštala oko 136 dolara po LDT. Prvobitno je vladalo mišljenje da Japanci, koji su igrali glavnu savjetodavnu ulogu u stvaranju kineske industrije starog željeza i rezanja brodova, dominiraju i kod kupoprodaje brodova za Kineze, ali je nakon toga postalo jasno da Kinezi rade direktno, putem brokera, koji se nalaze u Londonu, New Yorku, i u drugim gradovima. Svi pokazatelji govore da će Kina i dalje aktivno nastaviti kupovati brodove za staro željezo.

Drugi značajan faktor kod rezanja brodova bila je aktivnost kompanija za tegljenje i spašavanje brodova koji su se predstavili kao jedni od glavnih kupaca za vlastiti račun.

Procjenjuje se da je kompanija Smit International iz Rotterdama kupila tokom 1984. šest VLCC brodova u Evropi i Arapskom zaljevu, koje su kasnije vlastitim remorkerima teglili do Tajvana, gdje su ih prodali za staro željezo.

Za manju tonažu kompanije za rezanje brodova izvan Indijskog pod-kontinenta nude skromno-privlačne cijene. Oko 10 milijuna tona brodova u raspremi je nagomilano u grčkim vodama, dok grčke, španjolske, turske, talijanske i jugoslavenske kompanije za rezanje starih brodova još uvijek promatraju mogućnosti.

Napomena: Članak sastavljen na osnovu podataka iz »Lloyd's List« 1984—85.

