

ŠPIRO SAVIN, jr.

## Slana priča o polarnom jelenu i polarnom medvjedu

U informacijama o kretanju brodova »Atlantske plovidbe« već duže vrijeme pojavljuju se dva broda čudnih imena, »Cast Caribou«<sup>1</sup> i »Cast Polarbear«.<sup>2</sup> Da bi radoznalosti neupućenih čitalaca časopisa »Naše more« bilo udovoljeno, ovo je priča o njihovom ranijem vlasniku i o tome kako su se ova dva broda našla u sastavu flote »Atlantske plovidbe«.

Brodogradilište »3. maj« iz Rijeke izgradilo je i 1982. godine isporučilo brodarskoj tvrtki »Cast Containers Limited« iz Barbadosa dva broda tipa container/bulkcarrier nosivosti 70.947 tona svaki. »Cast Containership Limited« bila je samo jedna od brojnih tvrtki velike grupe »Cast« poznate najviše po mnoštvu plavo obojenih kontejnera, popularno nazvanih »blue box«, koji su se neprestano kretali i mogli vidjeti po cestama širom zapadne Evrope, Kanade i sjeveroistočnog dijela SAD. Cijelu grupu »Cast« kontrolirala je tvrtka »Eurocanadian Ship Holding Limited« iz Bermuda ili bolje rečeno njen glavni dioničar Frank Narby.

Među mnogobrojnim aktivnostima grupa »Cast« održavala je i jednu od brojnih pomorskih linija na relaciji Kanada—Evropa—Kanada. Po ukupnom prometu roba, kontejnera, rasutog i generalnog tereta, ova je relacija jedno od najfrekventnijih područja svijeta i, sve do pojave »Casta«, brodari koji su ovdje održavali liniju imali su relativno miran i lagodan život. Bili su udruženi u Konferencu gdje su zajedno dogovarali i diktirali vozarine, propisivali pravila igre i zajedno se branili od povremenih uljeza.

Tako je to bilo sve dok, koncem šezdesetih godina, na ovu liniju nije ušao »Cast«, bez dozvole Konferencije i ne poštujući njihova pravila igre. Ubrzo je između Konferencije i »Casta« otpočeo vozarinski rat koji je, uz povremena zahtijeva, trajao do nedavno.

U ovom iscrpljujućem ratu »Cast« je, iako sporo i mukotrpno, osvajao sve više prostora zahvaljujući izvanrednim organizatorskim sposobnostima Frank Narby-ja, a posebno njegovoj sposobnosti da otkrije veliku zabludu svih koji su se, na ovoj liniji, ozbiljno bavili prevozom robe u kontejnerima, a koja se sastojala u tome, da se vjerovalo da prevoz kontejnera zahtijeva vrlo brze brodove namijenjene isključivo prevozu kontejnera. Takovi brodovi bili su naravno vrlo skupi, što se donekle nadoknađivalo većom brzinom obrtaja, međutim imali su i neke nedostatke koje je bilo moguće nadoknaditi samo visokim vozarinama koje je Konferencija nametala. Kao prvo to je njihova nefleksibilnost

tj. nemogućnost da se u slučaju poremećaja u prometu kontejnera efikasno koriste za prevoz nekog drugog tereta, a kao drugo, tzv. prazan hod. Naime, u prometu kontejnera, kao uostalom i drugih roba, ne postoji relacija gdje je promet u oba pravca izbalansiran, jer uvijek iz jednog pravca ide više roba nego se vraća. Kako je kontejner vrlo skupa ambalaža, to je potrebno prazne kontejnere vraćati da bi se ponovo iskoristili, a prazan kontejner, kad je u vlasništvu samo prevoznika, ne plaća vozarinu.

Veliki kontejnerski brodovi sa palubama punim praznih kutija, a skoro potpuno neiskorištene nosivosti, koji su se, brzinama od preko 25 čvorova, vraćali iz Kanade, činili su se Frank Narby-ju bezumnim rasipanjem i u njegovu glavu usadila misao da tu mora postojati ekonomičnije rješenje i prema tome mogućnost da i on otme dio kolača.

Problem da na brodovima, kada prevoze teret velike specifične težine, ostaje neiskorišten veliki dio brodskog prostora, i obratno, kada prevoze voluminozne terete, ostaje neiskorišten veliki dio raspoložive nosivosti, poznat je još od davnina. Ovaj problem ekonomska teorija davno je i riješila utvrdivši da je rješenje da se takova dva tereta prevoze zajedno, pri čemu voluminozni teret služi da se ispuni brodski prostor, a teški teret da se iskoristi sva nosivost — *full and down*. Na taj način ukrcani broj vozarinskih jedinica prelazi kapacitet broda i po nosivosti i po raspoloživom prostoru i moguće je ostvariti ekstra profit. Problem je jedino u tome, da je u praksi to mnogo lakše reći nego učiniti. Međutim, Frank Narby je vjerovao da je na ovoj relaciji to moguće postići.

Činjenica da je na ovaj način moguće ukrcati veći broj vozarinskih jedinica nije za njega značila da će se odmah ostvariti i ekstra profit. Tu je prednost trebalo iskoristiti da se znatno snize vozarine i da na taj način jedan novajlija, koji se tek probija na tržište kojim suvereno vlada Konferencija, dobije dio robe od onih klijenata kojima se baš jako ne žuri i koji su, uz znatno nižu vozarinu, spremni prihvatiti da im roba putuje desetak dana duže.

Početak je, koncem 1969. godine, bio dosta skroman kao uostalom i sredstva kojima je Frank Narby raspolažao. Sklopljen je godišnji

1. CARIBOU — karibu, polarni američki jelen
2. POLARBEAR — polarni medvjed

ugovor o prevozu rudače i uglja iz Kanade za Evropu i iznajmljeno je nekoliko klasičnih »bulk-carriera« nosivosti oko 30.000 tona, a među njima i dva broda »Atlantske plovidbe« — »Banija« i »Bosanka«. Na palubi i u dva skladišta ugrađena je vrlo jednostavna oprema za osiguranje kontejnera, koja se u slučaju potrebe mogla lako skinuti, dok su ostala skladišta ostala slobodna za krcanje rudače ili generalnog tereta.

Početni rezultati bili su više nego ohrabrujući, jer se uskoro pokazalo da se radi i ne žuri baš toliko koliko se vjerovalo. Privučeni znatno nižim vozarinama mnogi su se klijenti odlučili da prevoz svoje robe povjere »Castu«. Osim toga, relativna sporost brodova i vrijeme izgubljeno zbog ukrcaja i iskrcaja rudače »Cast« je uporedo s razvojem posla nadoknađivao organizacijom službi na kopnu, izborom ljudi, organizacijom kontejnerskih terminala u lukama i unutrašnjosti Evrope, Kanade i SAD i mrežom kancelarija s najsuvremenijom opremom i kompjuterima, što je sve omogućavalo da se mnoštvo kontejnera efikasno i brzo doprema do krajnjih korisnika, prazni i prikuplja na terminalima radi ponovne upotrebe.

Početni uspjesi potakli su Frank Narby-ja da već početkom sedamdesetih godina pokuša ostvariti svoju zamisao izgradnje pravih bulk / containera carriera, već onda zamišljene veličine oko 70.000 tona. Kako je sam »Cast« bio još uvijek i kreditno i finansijski nejak, to je pokušao naći partnera — brodarka koji bi u izgradnju ušao kao u zajednički posao (joint-venture). »Atlantskoj plovidbi«, a možda i nekim drugim brodarkama, poslat je idejni projekt zamišljenog broda i »Atlantska plovidba« se bila ozbiljno zainteresirala za zamisao. Kontaktirana su neka domaća brodogradilišta. Međutim, u tim godinama konjunktura, brodogradilišta su tražila vrlo visoke cijene i čak 70% novčanog udjela do isporuke što ni »Atlantska plovidba« ni »Cast« nisu mogli platiti, tako da je zamisao odgođena za bolje dane.

U međuvremenu je Konferenca, koja je ispočetka s omalovažavanjem gledala na pokušaj »Casta« da sebi osigura mjesto na ovoj liniji, zabrinuta njegovim naglim širenjem, odlučila da »outsidera« izbaciti iz posla i otpočeo je vozarinski rat, koji je, nastupanjem krize na tržištu brodskog prostora koncem 1971. godine, donio vrlo teške dane i Konferenci i »Castu«. Međutim, ogroman skok cijena goriva početkom 1974. godine, iako je bez izuzetka pogodio sve brodarkare, učinio je da komparativne prednosti »Cast-

ove« organizacije prevoza sa sporijim, ali sada nešto većim, brodovima, relativno malog potroška i s bolje iskorištenim prostorom dođu još više do izražaja, jer su i kontejnerski brodovi, pritisnuti visokim cijenama goriva, morali smanjivati brzinu.

Tako se »Cast«, u ovom vozarinskom ratu, umjesto da nestane, sporo, ali stalno širio. Žilavost »Casta« impresionirala je neke velike kanadske banke tako da je koncem sedamdesetih godina Frank Narby bio konačno u mogućnosti da, što na osnovi stečene reputacije samog »Casta«, što na osnovi bankarskih kredita, konačno realizira svoj san i izgradi prave container/bulk cariere.

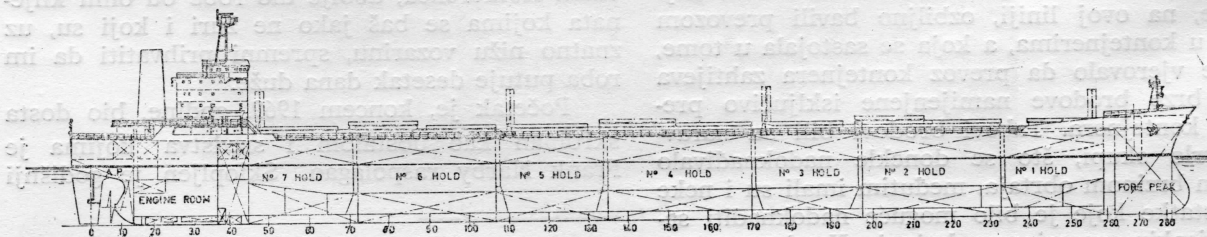
Naručeno je šest brodova istog tipa od čega tri u »3. maju« a tri u brodogradilištima Južne Koreje. Brodovi su u osnovi klasični brodovi za rasuti teret nosivosti oko 70.000 tona sa 7 skladišta bez opreme za krcanje tereta. U tri velika skladišta 2, 4 i 6, kao i na poklopcima tih skladišta i na palubi, ugrađena je relativno skupa oprema za slaganje i osiguranje 1466 kontejnera. Skladišta 1, 3, 5 i 7 koriste se za krcanje rasutog ili generalnog tereta. U slučaju potrebe skladišta 2, 4 i 6 mogu se također koristiti za ukrcaj žitarica, a u slučaju većeg poremećaja u prometu kontejnera, skidanjem kontejnerske opreme brod može odlično poslužiti kao klasičan bulkcarrier. Ugrađen motor od 10.000 kw omogućuje brzinu od 14 čvorova uz relativno mali potrošak goriva.

Početkom 1983. godine pet ovih brodova ušlo je u liniju Kanada — Evropa — Kanada dok je šesti bio još u izgradnji u »3. maj«-u. Neupućenima se činilo da je kraj vozarinskog rata vrlo blizu, jer je »Cast« stekao pozicije s kojih može ili definitivno tući Konferencu ili, osiguravši sebi lavlji dio plijena, diktirati uvjete vlastitog pristupanja Konferenci.

Međutim, stvari se nisu odvijale baš tako. Frank Narby, uz izrazite osobine poslovnog genija, imao je i neke vlastite zablude koje su ga zbog njihove megalomanske prirode vrlo skupo koštale. Naime, pored izgradnje šest container/bulkcarrier »Cast« je istodobno, opet naravno na kredit, što kupio što izgradio veći broj OBO<sup>3</sup> brodova veličine iznad 150.000 tona, što se za cijelu grupu pokazalo fatalnim.

Svjetska ekonomska kriza uzrokovala je već početkom 1982. godine vrlo duboku depresiju na

3. OBO — brod za prevoz nafte, rudače i drugih rasutih tereta



Generalni plan m/b »CAST CARIBOU« i m/b »CAST POLARBEAR«

tržištu brodskog prostora, tako da je većina brodova plovila pod uvjetima koji su jedva osiguravali pokriće troškova poslovanja dok za amortizaciju ili otplatu anuiteta nije ostalo ništa. Situacija je bila, i još je, naročito teška za brodove iznad 100.000 dwt od kojih mnogi ne mogu uopće naći posla i moraju u raspremu ili čak u rezalište.

Razvojni program grupe »Cast« financirala je najvećim dijelom kanadska banka »The Royal Bank of Canada« (RBC). Budući da je grupa »Cast« zbog velikog broja novogradnji, od kojih mnoge nisu imale posla, već početkom krize došla u situaciju da ne može vraćati kredite, to je RBC odlučila novim kreditima održavati grupu u životu u očekivanju da će se tržište popraviti i da će grupa biti u stanju vratiti i nove i stare kredite. Međutim, kad je dug »Casta« porastao na čak 250 milijuna dolara, RBC je odlučila da s novim kreditima prestane i time je cijelu grupu na čelu sa »Eurocanadian Shipsholding Limited« prisilila da dana 21. lipnja 1983. godine zatraži pokretanje stečajnog postupka.

Budući da su brodovi bili izgrađeni na kredit, u momentu pokretanja stečajnog postupka neotplaćeni dio duga »3. maj-u« iznosio je 46 milijuna dolara ili oko 23 milijuna po brodu. Međutim, zbog duboke krize na tržištu brodskog prostora, cijene polovnih brodova u tom momentu bile su vrlo niske, tako da se, prema istraživanjima »3. maja«, za svaki brod moglo dobiti maksimum 13—15 milijuna dolara i to naravno opet uz kredit. Dozvoliti da brodovi uđu u stečajnu masu i da budu prodani na dražbi

značilo bi za »3. maj« i za zajedincu uopće, vrlo veliki gubitak. Iz tog razloga »3. maj« se odlučio da ne dozvoli prodaju na dražbi, već da, koristeći se svojim pravom iz hipoteke, dođe u posjed samim brodovima, a što je dosta složen i skup posao. Tako je zahvaljujući nekim sretnim okolnostima, ali ne samo tome, dolazak u posjed obavljen brzo i relativno jeftino i da su brodovi dovedeni u »3. maj«. Međutim, postavilo se pitanje što sad?

Predstavnici riječkog brodogradilišta obilazili su domaće i strane brodare, ali nitko nije bio spreman platiti cijenu niti blizu iznosa neisplaćenog duga, iako je brodogradilište sada, uz suglasnost naših banaka koje su kreditirale posao sa »Cast-om«, nudilo duži rok otplate i nižu kamatnu stopu.

U međuvremenu je RBC iz ruševina »Casta« pokušavala spasiti ono što je bilo vrijedno spašavanja — liniju Kanada—Evropa—Kanada. Da bi se ovaj perspektivan posao nastavio i tako bar dio kredita ipak vratio, RBC je od upravitelja stečajne mase otkupila ime, imovinu i sva prava onog dijela grupe »Cast« koji je kontrolirao ovu liniju. Formirana je nova tvrtka »Cast (1983)«, u isključivom vlasništvu RBC, koja je preuzela cjelokupnu organizaciju, ljude, razgranatu mrežu kancelarija, kontejnere, ugovore i klijentelu bivšeg Casta. Manjkali su još samo adekvatni brodovi kao »Cast Caribou« i »Cast Polarbear« koji su sada bili u posjedu »3. maja«.

Kako je svoje probleme sa »Cast-om«, »3. maj« od samog početka rješavao uz stručnu pomoć dr Hrvoja Kačića, savjetnika »Atlantske

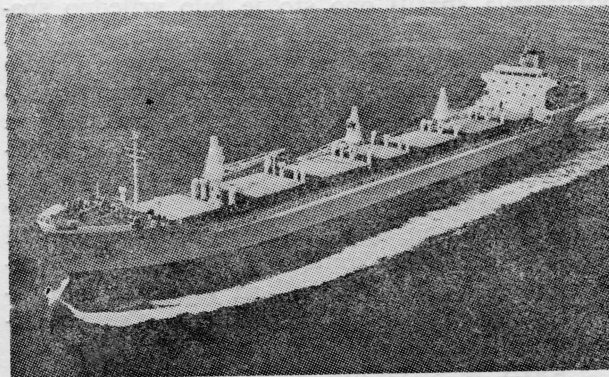


Brod za prijevoz rasutih tereta »JADRAN« nosivosti 72.150 tona

plovidbe«, to je »Atlantska plovidba« bila u najboljoj poziciji da prva sazna da bi »Cast (1983)« za svaki brod mogao platiti i platio vozarinu od cca 10.000 dolara dnevno, što je bilo čitavih 6.000 više od vozarine koju je klasičan bulk carrier ove nosivosti mogao u tom trenutku ostvariti na tržištu.

»Cast« je također jasno stavio do znanja, da bi sačuvali postojeću klijentelu, da na njihovu ponudu treba reagirati vrlo brzo.

Ponuđena vozarina od 10.000 dolara predstavljala je ne malo iznenađenje za sve one koji su pratili kretanje vozarina na tržištu. Razmatrajući ovu ponudu utvrđeno je da bi ova vozarina, uz ranije spomenute povoljne kreditne uvjete koje je nudio »3. maj«, omogućila redovitu otplatu anuiteta i pokriće troškova poslovanja, a što je za tadašnje tržište bilo izvanredno dobro.



Budući da »3. maj« nije bio zainteresiran da postane brodar, došlo se na ideju da »Atlantska plovidba« kupi brodove. Međutim, tu su postojale zakonske prepreke, i to ne samo formalno pravne naravi, već i materijalne prirode. Brodovi su, iako u posjedu »3. maja«, bili još uvijek vlasništvo strane firme. Za uvoz stranog broda trebala je uvozna dozvola, ali daleko veća prepreka bila je činjenica da bi »Atlantska plovidba« na tako uvezani brod morala platiti carinu od čitavih 20%, a za to, osim što bi cijelu zamisao učinilo nerentabilnom, jednostavno nije bilo novaca.

Zato se skupa sa »3. majem« došlo na drugu ideju; da jedna strana firma koja bi bila pod zajedničkom kontrolom »Atlantske plovidbe« i »3. maja« kupi brodove, i istodobno ih da u zakup »Atlantskoj plovidbi« na period do otplate kredita, a uz zakupninu koja bi omogućila otplatu anuiteta. Po istoj zamisli »Atlantska plovidba« bi sa »Cast-om« zaključila broderski ugovor na vrijeme uz vozarinu ne manju od 10.000 dolara dnevno, a što bi za prvo vrijeme osiguralo pokriće troškova poslovanja i otplatu anuiteta.

Međutim, za realizaciju ove zamisli trebalo je nešto vremena i bar načelna suglasnost nadležnih organa, a »Cast« sa svojom ponudom nije bio spreman čekati. Da brodovi ne bi ostali ležati neiskorišteni, »3. maj« je prihvatio ponudu, zaključen ugovor na period od 15 mjeseci i prvi brod je već početkom rujna a drugi početkom listopada ušao u »time-charter« za novog »Castak«. Brodovi su još uvijek plovili pod zastavom Barbadosa i sa posadama sastavljenim od engle-

skih oficira i posade sa Barbadosa.

Da bi se izbjegle moguće komplikacije »Atlantska plovidba« je, uz odobrenje Radničkog savjeta, užurbano radila na pripremnim radnjama za osnivanje strane kompanije, a o čemu je u međuvremenu dobijena i načelna suglasnost nadležnih organa.

3. studenog 1983. godine advokati iz Londona javili su da su formalnosti oko prenosa vlasničkih prava nad liberijskom tvrtkom Woodstock Maritime Corporation na »Atlantsku plovidbu« završene. Da bi se sačuvala zajednička kontrola nad poslovanjem firme imenovan je zbor od tri direktora koji rukovodi poslovanjem firme i koji se sastoji od dva predstavnika »Atlantske plovidbe« i jednog predstavnika »3. maja«.

Nedugo zatim potpisani su kupoprodajni ugovori između »Woodstocka i »3. maja«, također ugovori o zakupu između »Atlantske plovidbe« i »Woodstocka« i poduzete su potrebne radnje da se brodovi izbrišu iz Registra Barbadosa a upišu u Registar Liberije.

Već 18. 11. 1983. godine izvršena je primopredaja broda »Cast Polarbear« u luci Antwerpen gdje je brod dobio zastavu i privremene plovidbene dokumente Liberije i s jugoslavenskom posadom, koja je u svakom pogledu u redovnom radnom odnosu s »Atlantskom plovidbom«, nastavio izvršavati ranije započeti broderski ugovor na vrijeme za tvrtku »Cast (1983)«.

26. 11. 1983. godine na isti način izvršena je primopredaja broda »Cast Caribou«.

Brodovi su zadržali stara imena jer je to bio uvjet koji je postavio »Cast«.

Ugovorom sa novim »Cast-om«, koji je sada preuzela »Atlantska plovidba«, osigurano je zaposlenje ovih brodova do konca 1984. godine, ali je već obostrano izražena želja da se suradnja »Casta« i »Atlantske plovidbe« pretvori u nešto dugoročnije i čvršće. O tome će se uskoro sa »Cast-om« voditi razgovori.

Novi »Cast« je u međuvremenu postigao sporazum s Konferencom, vozarinski rat je prestao, i za očekivati je da će za sve brodare na ovoj liniji nastupiti bolja vremena.

Ugovorena cijena brodova izvanredno je visoka, s obzirom na sadašnje tržište, međutim, vjerovatno je da će, zbog svojstva opisanih u ovom članku, ovi brodovi ostvarivati i bolje vozarine i time dobre poslovne rezultate.

Ovim je poslom »Atlantska plovidba« došla, neplanirano, do dva nova velika broda koji ostvaruju znatan neto devizni priliv, a »3. maju«, domaćim bankama koje su posao kreditirale i društvenoj zajednici uopće, osigurana je devizna otplata anuiteta, koji su se u momentu bankrota »Casta« činili izgubljenim.

Sve dakle, izgleda ružičasto. More, tržište broderskog prostora i države nemani su, međutim, vrlo čudljive prirode i mogu prirediti vrlo neugodna iznenađenja. Zato je prevladajuće raspoloženje u »Atlantskoj plovidbi«, kao i uvijek, za-  
brinuti optimizam.