

Tržište brodskog prostora suhих tereta

UDK 380.123:629.12.011. »1985«

Sa tržišta nažalost nema dobrih vijesti. Depresija ne samo da još uvijek traje, već se i produbljuje, i već je dosegla granice kad sigurno mnogi brodari užurbano traže pogodan vez za raspemu novije tonaže, odnosno kupca starog željeza za svoje starije brodove. Ogroman broj novih i polovnih brodova nudi se na prodaju uz nevjerovatno niske cijene i povoljne uvjete kreditiranja, ali teško nalaze kupca, što je siguran znak da se kraj depresije ne očekuje tako brzo, odnosno, da potencijalni kupci očekuju da će nevjerovatno niske cijene brodova biti još niže.

Moramo reći da u ovakovom razmišljanju ima mnogo logike, iako se može dogoditi da potencijalni kupci brodova, špekulirajući daljnjim padom cijena, već sutra budu žalili za propuštenom šansom. Kako nas iskustvo uči, krize dolaze i prolaze nenajavljeno. Ipak je vjerovatnije da će ponuda brodova i dalje rasti jer svako malo novine objavljuju bankrot neke nove broderske kuće. Pored Cast-a, koji je bankrotirao na samom početku krize, Hellenic Lines, Med Afrike, Salen Investa (sa flotom od 140 brodova) i drugih, nedavno su objavljeni bankroti Rardon Smith Lines, jedne od najstarijih britanskih broderskih kompanija, zapadno — njemačke firme Temaris te hongkonške broderske kuće Wheelock Maritime Intl.

Novine objavljuju likvidaciju samo velikih ili starih i poznatih broderskih kuća, a, kako je rečeno na nedavnom simpoziju bankara koji su se u New Yorku sastali da prodiskutiraju narasle probleme vezane za kreditiranje brodarstva, na svakog poznatog brodarima ima bar deset onih čiji se bankrot nigdje ne objavi. Na gore spomenutom simpoziju rečeno je i da je 1984. godina po broju bankrotstava bila najgora godina u povijesti, kao i to, da se očekuje da 1985. neće biti ništa bolja.

Poznavaoce stanja na tržištu ta izjava ne čudi mnogo, jer je dobro poznato da se mnogi brodari još održavaju na životu samo zahvaljujući injekcijama novih kredita, koji im njihove banke-kreditori odobravaju u nadi da će se tržište popraviti i da će dužnik biti u stanju vratiti i stari i novi dug. Najizrazitiji primjer takovog stanja je japanski gigant Sanko Steamship, firma koja je prije par godina šokirala svijet naručivši odjednom čak 125 novogradnji, da bi se danas našla u gubitku od preko 580 milijuna dolara i po svim ekonomskim logikama morala već

davno bankrotirati. Ugledni londonski časopis »Seatrade« kaže da se to nije dogodilo zahvaljujući najviše činjenici, da je japanski potpredsjednik vlade gosp. Toshio Kamata najveći dioničar u Sanku.

Najnoviji drastičan pad vozarine sigurno će ugasiti nade mnogih bankara u pravovremeni oporavak tržišta i mnogi će se odlučiti da amputiraju bolesno tkivo, što će prouzrokovati novu seriju bankrota i možda učiniti da se konačno ova depresija počne zvati pravim imenom — kriza.

Što se to događa na tržištu i koji su uzroci krize?

Godina 1985. je počela tako da su vozarine u prvih par mjeseci uglavnom slijedile vrijednosti iz istog perioda prošle godine. U travnju je došlo do blagog porasta vozarina, a zabilježeno je i nekoliko prividno dobrih vozarina. Kažemo prividno, jer je napr. vozarina od 11,50 dolara po toni plaćena za prijevoz žita brodom tipa Panamax na tradicionalnoj ruti Gulf — Kontinent, uzrokovana činjenicom da je uobičajeno dozvoljeni gaz na rijeci Mississippi od 40 stopa, zbog sezonskog poremećaja, bio privremeno smanjen na 38 stopa. Nekoliko naoko dobrih zaključaka prema Japanu, kao što je napr. dolara 6000 dnevno za t/ch putovanje iz Kontinenta bulkcarrierom od 33.000 DWT-a, bio je samo odraz činjenice da u tom momentu iz Japana nije bilo povratnog tereta ili ga je bilo vrlo malo i uz vrlo niske vozarine tako da je brodar, vjerovatno, kad je sabrao rezultat polaznog i povratnog putovanja, otkrio da je ostvario prosjek ili čak manje od prosjeka.

Blagi porast vozarina u travnju bio je vrlo kratkog daha i već početkom svibnja dolazi do naglog pada. To je bilo i **suviše rano a da je moglo predstavljati nastupanje redovite depresije** u sezoni godišnjih odmora i zato je među iskusnim brodarima odmah izazvalo veliku zabrinutost. U drugoj polovici lipnja među brodarima je već bilo znakova panike. Bulkcarrieri otvoreni u Gulfu početkom srpnja imaju ozbiljnih poteškoća da nađu teret, nekoliko bulkcarrieria balastira iz Velikih Jezera jer tereta tamo nema, a pred lukama Kontinenta nekoliko brodova pluta bez posla, i, što je još gore, bez ideje gdje da balastira da bi se našao kakav posao.

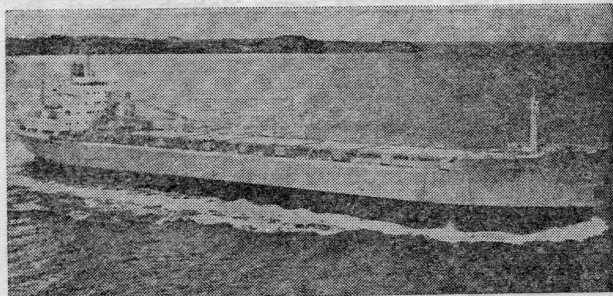
Početak srpnja vozarina na relaciji Gulf/Kontinent, za brodove veličine Panamax, pala je na US dolara 6,00 što je najniža vozarina zabilježena na ovoj relaciji od početka depresije.

Apsolutni iznosi vozarina čitaocu, koji nema uvida i u troškove poslovanja, znače vrlo malo, i zato nećemo nabrajati vozarine na drugim relacijama, jer tržište je jedinstveno a vozarine — kao i ovce — slijede jedna drugu. S druge strane troškovi poslovanja variraju ne samo od broдача do broдача, kako smo to navikli misliti, već sve više i od broда do broда. Naime, najnovija generacija brodova vrlo je ekonomična na potrošku goriva i broju potrebne posade, tako da na modernom brodu uštede po ovoj osnovi mogu prelaziti 2000 dolara u plovidbi dnevno, u odnosu na klasičan brod. Ova činjenica znatno otežava praćenje tržišta brodskog prostora, jer nije više dovoljno zapamtiti da je recimo bulk-carrier od 30.000 DWT-a zaključen u timecharter na godinu dana uz vozarinu od 4000 dolara dnevno, i to automatski upotrebiti kao ideju vozarine za drugi brod iste veličine. Potrebno je svaki zaključak valorizirati na bazi karakteristika konkretnog broда, u prvom redu vodeći računa o brzini i potrošku, i izvršiti potrebne korekcije da bi se došlo do vozarine, koju bi brod iste veličine, ali drukčijih karakteristika, mogao dobiti na istom tržištu.

Zato i navedena vozarina od US dolara 6,00 na relaciji US Gulf/Kontinent, ne znači isto za svaki brod. Da bi ipak donekle ilustrirali što to znači, reći ćemo da bi modernijem i dosta jeftino plaćenom Panamax-u na ovoj relaciji trebalo danas oko 12 dolara da samo pokrije troškove putovanja i amortizaciju i ostvari malu dobit koja bi odgovarala kamatama koje bi se ostvarile da je kapital uložen na banku umjesto u zamišljeni brod. Vozarina od dolara 12, pretvorena u odgovarajuću dnevnu vozarinu na bazi ugovora na vrijeme, vrijedila bi oko 8000 dolara dnevno, a to bi mogli uzeti kao dnevnu cijenu koštanja broда. Današnja vozarina od dolara 6,00 po toni znači da bi zamišljeni brod na ovom putovanju ostvario gubitak od preko 250.000 dolara, odnosno da gubi preko 5000 dolara dnevno, odnosno da bi na istom putovanju na bazi ugovora

na vrijeme od naručitelja dobio samo oko 1600 dolara dnevno.

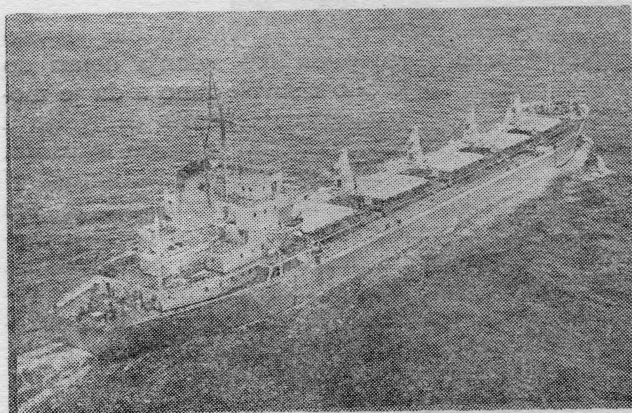
Ako historijski posmatramo apsolutne iznose vozarina na ovoj relaciji, onda ćemo vidjeti da su zabilježene vozarine i ispod šest dolara, ali u drugim vremenima, kada su troškovi bili znatno niži, i kada je dolar vrijedio znatno više. Možemo slobodno potvrditi navode Lloyd's List od 6. 7. 85. da ovako loše poslije drugog svjetskog rata još nije bilo.



Ako se sada prisjetimo da je ne tako davne 1980. godine na ovoj relaciji plaćena vozarina od 23,75 dolara po toni, onda će čitaocu biti lakše predočiti svu oštrinu oscilacija tržišta brodskog prostora i shvatit će, možda, da ne samo pomorci već i odgovorni ljudi u upravi pomorskog poduzeća prolaze kroz svoje »bonace« ali i svoje »fortunale«.

U ovom prikazu govorili smo uglavnom o brodu veličine Panamax (60—80.000 DWT), jer je veliki brod pogodniji da se plastično prikažu oscilacije pomorskog tržišta; međutim, s manjim brodovima situacija nije ništa bolja. Jedina je razlika u tome što je u manji brod u pravilu uloženo manje sredstava i prema tome i gubici, izraženi u apsolutnim iznosima, ne mogu biti tako veliki kao kod velikog broда. Ovdje ne govorimo o sasvim malim brodovima koji posluju po uvjetima nekog lokalnog tržišta gdje situacija može biti drukčija.

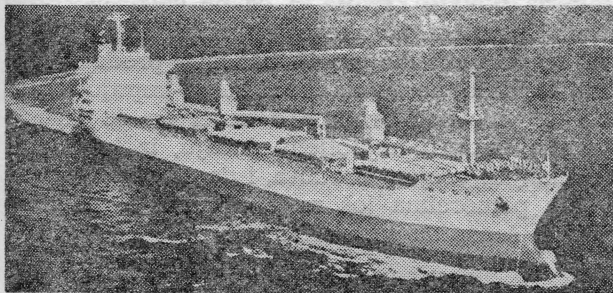
O uzrocima sadašnje depresije nećemo mnogo govoriti. Ona već dovoljno dugo traje i o tome se mnogo već pisalo. Ukratko, dugovi nerazvijenih zemalja i zemalja u razvoju, koji su i inače, poslije nekoliko skokovitih povećanja cijena nafte, vrlo brzo rasli, preko noći su se takoreći udvostručili zbog politike jakog dolara i visoke kamatne stope koju je vodila administracija predsjednika Reagana. Mnoge zemlje došle su u situaciju da ne mogu vraćati ni kamate, a kamoli glavnice duga. Slavine kredita morale su se zatvoriti, kupovna moć je pala a time i svjetska trgovinska razmjena i to je vrlo grubo rečeno uzrokovalo i depresiju na tržištu brodskog prostora. Međutim, u svakoj depresiji i u svakoj konjunkturi vozarine kratkoročno bivaju potiskivane na više ili na niže od svog normalnog nivoa. Ove oscilacije mogu izazvati napr. veliki štrajkovi, velike kongestije luka i slične pojave. Ono



što je ovoga ljeta na samom dnu depresije potislo vozarine još niže i time depresiju pretvorilo u krizu, a o čemu bismo željeli reći par riječi, to je žito. Naime, za razliku od željezne rudače, ugljena, fosfata i ostalih masovnih tereta koji se voze morem a kojih se potražnja mijenja uglavnom u skladu sa ciklusima svjetske ekonomije, ali je za neki duži period ipak konstantna na većem ili nižem nivou, kod žita to nije slučaj. Potražnja za žitom nije elastična i promet ne ovisi o tome da li smo u periodu krize ili konjunktura.

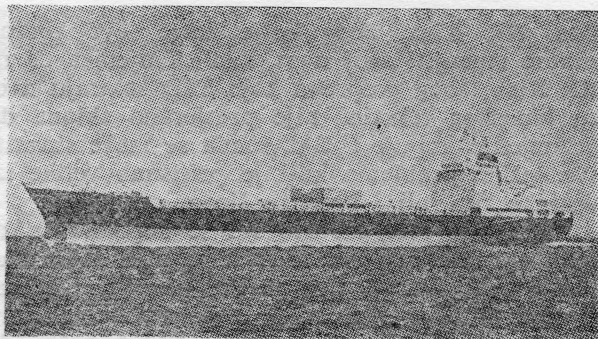
Od početka ove depresije žito je, što se brođara tiče, odigralo vrlo korisnu ulogu, jer je potražnja bila stalno na vrlo visokom nivou, tako da je to ublažavalo efekte depresije. Ove godine to neće biti slučaj. Zašto?

Sjeme današnjih događaja posijano je još 1980. godine kad je predsjednik Carter poslije ulaska Rusa u Afganistan zatražio bojkot moskovske olimpijade, ali i stavio embargo na izvoz žita u SSSR. Taj embargo dao je Rusima, tada, mnogo glavobolje, ali ih je i natjerao da u prvom redu ulože veće napore da povećaju vlastitu proizvodnju, u čemu su imali ograničenog uspjeha, ali i da istodobno potraže druge i to stalne izvore snabdijevanja žitom, i tako smanje svoju uvoznu ovisnost o SAD. Australija, Argentina, Kanada i zemlje EEZ požurile su da povećaju proizvodnju da bi udovoljile potražnji tog velikog i stalnog kupca.



Predsjednik Reagan, odmah po svom izboru, požurio je da ukine embargo. Da bi zadovoljili svoje inače velike potrebe, još uvećane zbog nekoliko uzastopnih slabih žetava kod kuće, Rusi su nastavili kupovati velike količine žita i od SAD, ali je njihova trajna orijentacija na veći broj snabdjevača ostala nepromijenjena. U međuvremenu je i ranije spomenuta politika jakog dolara učinila da američko žito postane znatno skuplje. To i vanjski dugovi prisililo je dosta zemalja da ulože napore i povećaju proizvodnju vlastitog žita.

Povoljne vremenske prilike omogućile su ove godine rekordne prinose u skoro svim žitorodnim područjima svijeta i rezultat toga je, da se očekuje da će svjetska proizvodnja pšenice, čija je žetva na sjevernoj hemisferi već počela, ove sezone doseći 520 milijuna tona. Udio SAD



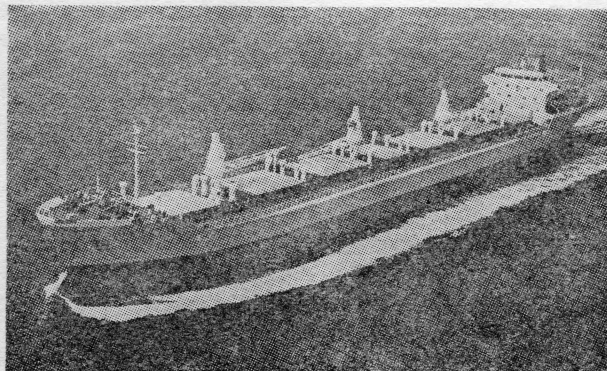
u ovom totalu je 69 milijuna tona ili oko 13 posto prema 75 milijuna tona ili 16 posto pšenice proizvedene u sezoni 1982/83, kada je svjetska proizvodnja bila mnogo niža (479 milijuna tona).

Situacija sa ostalim vrstama žita nije bitno drukčija. Od 815 milijuna tona, koliko se očekuje da će biti proizvedeno u cijelom svijetu, 244 milijuna tona ili 30 posto otpada na SAD, prema 32 posto u sezoni 82/83, kada je bilo proizvedeno 777 milijuna tona.

Iz ne samo ekonomskih razloga, proizvodnja žita u svijetu i suviše je važna, a da se ne bi pomno pratila. Čitava mreža satelita snima zasijane površine u SSSR-u, NR Kini i drugdje, i prati rast žita od kada proklija pa do žetve. Što se žetva više približava to prognoze bivaju sve preciznije. Iako su u poljoprivredi iznenađenja uvijek moguća, velika je vjerojatnost da, što se tiče uroda pšenice, aprilska prognoza neće puno pogriješiti.

U aprilu se procijenilo da će urod žita u SSSR-u ove godine doseći oko 183 milijuna tona (87 pšenice i 96 ostalog žita). To je za čitavih 24 milijuna tona više od prošlogodišnjeg uroda. Uz podatke o dobrom urodu u ostalim dijelovima svijeta, to je bila katastrofalna vijest za američke žitare, ali i za brodarstvo i ta vijest, koja je do nas stigla malo kasnije, učinila je da vozarine već u svibnju počnu naglo padati.

Prema danas dostupnim američkim izvorima, ove prognoze znače, da će se uvozne potrebe, samo SSSR-a, smanjiti za oko 16 milijuna tona, od čega će najveći dio ostati neprodat u SAD. Kad se tome doda da će i drugi veliki kupac



žita, NR Kina, zbog bolje žetve, ove godine znatno smanjiti svoj uvoz, kao i činjenica da ni NR Kina, zbog prepreka koje SAD stvaraju uvozu kineskog tekstila, nije pretjerano sklona da bezuvjetno kupuje u SAD, onda se može shvatiti sva težina problema koji je pritisnuo velike izvoznike žita, ali i brodatre širom svijeta.

Moramo reći, da ovo što se dogodilo sa žitom, za američku administraciju nije došlo kao veliko iznenađenje. Ona je već nekoliko godina, u očekivanju ove situacije, ulagala velike napore da ekonomskim mjerama stimulira farmere da proizvode manje žita, ali bez uspjeha. To stanje dovelo je do toga, da se procjenjuje da će se do konca sezone 85/86. u skladištima SAD nakupiti 44 milijuna tona pšenice i 70 milijuna tona ostalog neprodatog žita, t.j. da će SAD imati 36 posto svjetskih zaliha pšenice i čak 61 posto svjetskih zaliha ostalog žita.

Naša narodna poslovice kaže, da od viška ne boli glava, ali to čini se nije uvijek tako, jer su ove zalihe postale velika briga američkoj administraciji. Da je to tako najbolje dokazuje podatak da je ovih dana prodato 1 milijun tona američkog žita Alžiru, pri čemu je cijena stimulirana sa 20 posto. Iako količina nije naročito značajna, vijest je izazvala veliku uzbuđenost u zemljama EEZ, koje smatraju Alžir pretežno svojim tržištem, jer to znači da i američka administracija, koja se uvijek najglasnije zalagala za politiku »free trade« i protiv dampingških cijena, o tome počela mijenjati mišljenje.

Što će se dalje događati teško je reći, jer kad se jedna jaka država kao Amerika odluči zamiješati u igru, sve prognoze postaju nezahvalne. U ovom momentu, kada su perspektive brodarstva crne da crnije ne mogu biti, stigla je i vijest da su Rusi kupili čitavu flotu od 14 polovnih bulkcarriera? Možda oni znadu nešto što mi još ne znamo.

Još samo nekoliko riječi o stanju jugoslavenske flote u cijeloj ovoj nevolji. Svi brodari završili su 1984. godinu sa rezultatom koji se danas naziva pozitivna nula. Međutim, ne možemo se oteti dojmu da tu činjenicu mnogi brodari više trebaju zahvaliti nelogičnosti ne-

kih domaćih propisa i vještini svojih šefova računovodstva, nego vještini svojih komercijalista. Iz tog razloga teško je reći kako će izgledati rezultati 1985. Dobri sigurno neće biti.

Ogromna deprecijacija dinara i srozavanje realnih osobnih dohodaka pomoglo je da jugoslavenski brodovi postanu jeftiniji i time nešto konkurentniji, ali s druge strane činjenica da je preko 50 posto tonaže iznad 15 godina starosti i tehnološki zastarjelo, jede svu tu prednost. Sigurno je da je većina ovih brodova i suviše staro i tehnološki nesuvremeno, a da bi bili u stanju koristiti blagodati slijedeće konjunktore i da je njihov ubrzani odlazak u rezališta neminovnost.

Ako bismo željeli da jugoslavenska flota bar zadrži svoje mjesto u svijetu, koje inače nije zavidno, onda bi bilo neophodno stare brodove zamijeniti novijim brodovima modernije tehnologije, jer samo takvi brodovi bit će u stanju uspješno konkurirati svjetskoj floti koja preživi krizu.

Krize dolaze i odlaze pa će i ova kriza proći. Iako joj se kraj još ne nazire, o modernizaciji flote bi trebalo razmišljati sada, jer kad svakome postane jasno da kriza prolazi, onda jeftinih brodova više neće biti. Kako su brodari iscrpili sve svoje rezerve, modernizaciju bi bilo moguće ostvariti samo uz pomoć sa strane. Nažalost, čini se da u ovoj siromašnoj zemlji danas nitko nije u stanju pomoći brodaru ni bankovnom garancijom za otplatu kredita, a da ne govorimo o deviznoj gotovini. U takovoj situaciji jedini je izlaz da se po nekoliko starih brodova prodaje u rezališta, da bi se dobila sredstva za kupnju jednog boljeg polovnog broda. To znači da će jugoslavenska flota, u najboljem slučaju, iz krize izaći sa manjim brojem brodova, i da će nezaposlenost među pomorcima još rasti, ali čini se da je to jedina šansa da se preživi.

Trebalo bi da država konačno shvati svu težinu stanja u brodarstvu, i dozvoli slobodan uvoz polovnih brodova, i tako, ako već ne može pomoći, bar prestane odmagati modernizaciji flote.

