

ŠPIRO SAVIN, ml.

YU ISSN 0469 — 6255
NASE MORE 32 (5—6) 227 (1985)

Tržište brodskog prostora suhих tereta

UDK 380.123:629.12.011.51»1985«

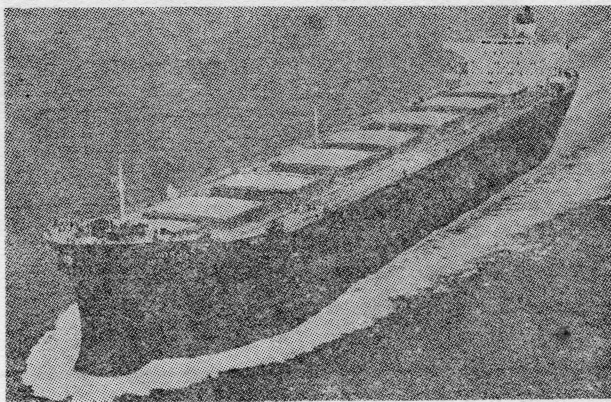
Kao što se i očekivalo, svršetkom ljeta, — sezone godišnjih odmora — duboka kriza, koja je bila zahvatila tržište brodskog prostora, naglo je popustila. Polovinom rujna vozarine su naglo počele rasti da bi se isto tako naglo i zaustavile na razini nešto nižoj od vozarina u istom periodu prošle godine.

Promjena je donijela izvjesno olakšanje, ali veselju nema mjesta. Brodari svijeta su kao brodolomci, koji su u krhkom čamcu upravo izbjegli brzu smrt u oluji, da bi se našli u situaciji koja, ako potraje dovoljno dugo, osigurava samo polagano umiranje od gladi, žeđi i iznurenosti, jer kopna nema na vidiku i nitko ne zna koliko je još daleko.

Međutim, dok se živi i dok se plovi, ako nema mjesta veselju, ima mjesta nadi da će oni koji izdrže dočekati bolje dane.

Vozarine na tradicionalnoj ruti Gulf / Kontinent skočile su s US dolara 5.75, koliko je plaćeno u srcu krize, na oko 8 dolara. To je ipak oko jedan dolar niže nego što je plaćeno u istom periodu prošle godine. Kad se zna da je u međuvremenu dolar izgubio na vrijednosti u odnosu na ostale važne svjetske valute, kao i podatak da bi za rentabilno poslovanje vozarina na ovoj relaciji trebala doseći oko 12 dolara, onda paralela s brodolomcima kojima prijete smrt od iznurenosti postaje razumljiva.

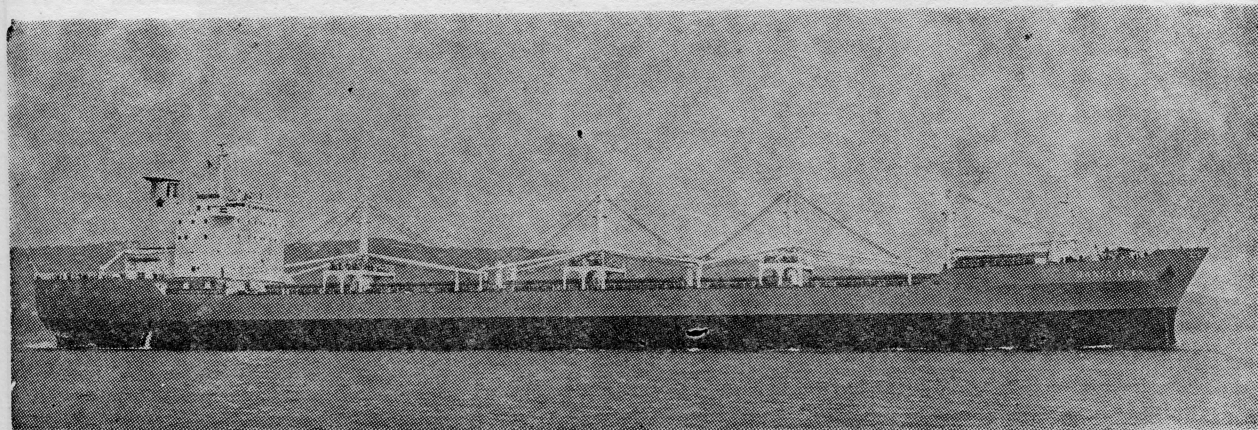
Izlaz iz depresije ne samo da nije još na vidiku, već prevladava uvjerenje da je još dosta daleko. Taj opći osjećaj pesimizma najbolje ilustrira podatak da je žitarska kuća »Andre« našla brodarku koji je zaključio prijevoz četiri tereta od po 52.000 tona žita tijekom 1986. iz US Gulfa za Japan uz vozarinu od 13 dolara fio. Ova vo-

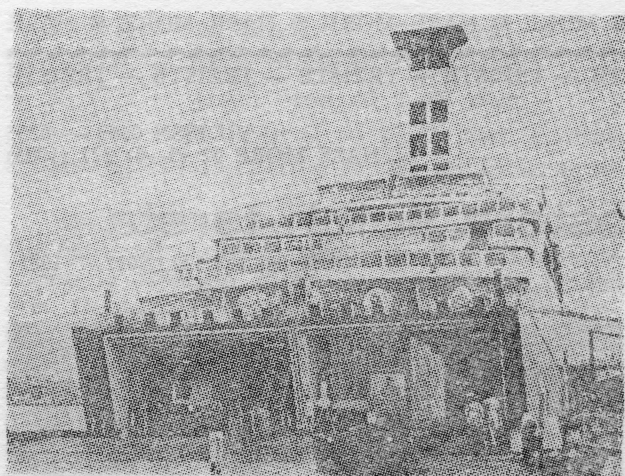


zarina je za 50 centi niža od vozarine koja se u momentu zaključka plaćala za odmah otvoren brod, »spot-prompt«, a čitava dva dolara niža od vozarine koja se na istoj relaciji plaćala pred 12 mjeseci.

Za brodove manje tonaže, do 3000 tona (Lakes Size), kriza je potrajala čak i nešto duže, jer je u srcu sezone došlo do urušavanja zida na jednom od dokova u Welland kanalu, tako da je preko mjesec dana navigacija na važnoj ruti za Velika Jezera bila obustavljena, dok je preko stotinu brodova ostalo uhvaćeno u stupicu. Kanal je otvoren 7. studenog i od tada i manji brodovi nešto lakše dišu.

Tržište se popravilo i za brodove tipa tween-decker. Tu međutim vlada velika šarolikost ponude, jer se brodovi jako razlikuju po veličini, opremi za ukrcaj tereta, kontenerskom kapacitetu, brzini i potrošku goriva itd. Moderni »multipurpose« brodovi uspijevaju postići nešto pristojnije vozarine, naročito na pravcima iz Kon-





»overage« brod.

U ovom općenito pesimističkom izvještaju ima međutim mjesta i za jednu dobru vijest, a to je da, iako se kopno još ne vidi, iako je još jako daleko, sad bar izgleda sigurno da se u pravcu kopna plovi i da puše povoljan vjetar, a to do sada nije bio slučaj.

Još do prije godinu dana kapaciteti svjetske trgovačke mornarice rasli su po stopi od oko 5 posto, dok je svjetska trgovinska razmjena morem rasla po stopi od samo 2 posto. U srcu depresije gradilo se isto toliko brodova kao u periodu najbolje konjunktore. Nacionalne banke potaknute od vlada zemalja razvijene brodogradnje, a da bi se sačuvala zaposlenost brodogradilišnih kapaciteta, omogućile su da brodogradilišta nude izvanredno povoljne kredite i duge rokove otplate uz takoreći nikakve garancije za otplatu kredita. Gomile špekulanata, koji nisu imali što izgubiti, iskoristili su mogućnost i naručivali brodove. Rasla je ponuda broskog prostora, depresija se sve više produbljivala, a izlazak postajao sve dalji.

tinenta, dok je brodove slabijih karakteristika još uvijek teško zaposliti.

U svim kategorijama veličina ima dosta poteškoća s brodovima starijim od 15 godina, jer mnogi naručitelji jednostavno ne žele zaposliti

„LUKA DUBROVNIK“ DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

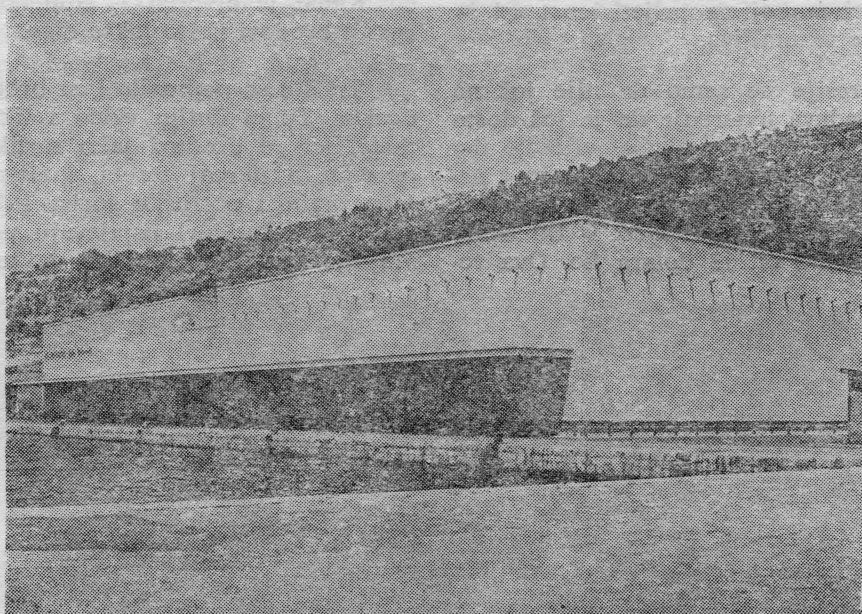
Brzjav: LUKA DUBROVNIK

RASPOLAŽE:

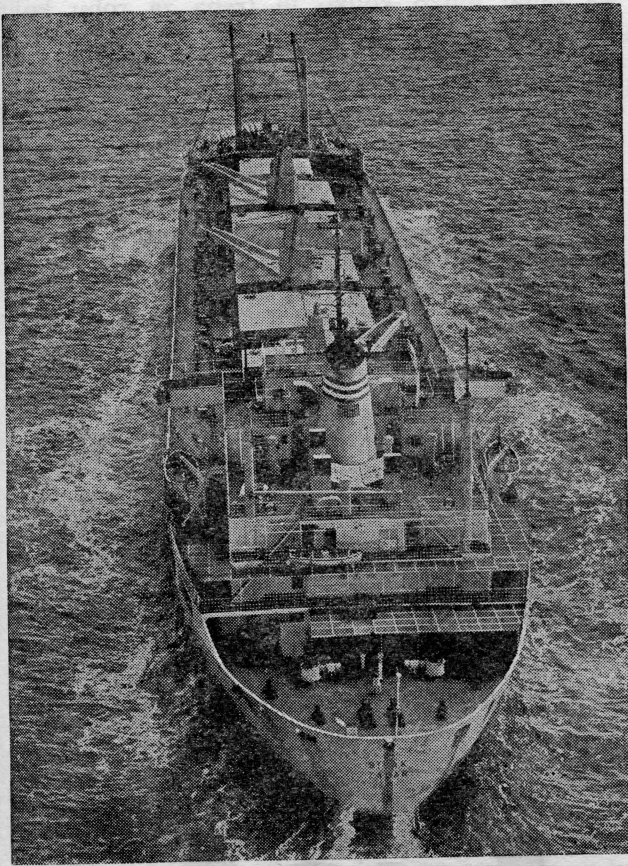
Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.



Specijalizirano rashladno skladište (hladnjača), kapacitet 3000 m³, za smještaj južnog voća, smrznute robe i ostalih lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda



Danas je, bar u tom pogledu, situacija bitno drugačija. Ljetna kriza uz masu bezimernih brodova došla je konačno glave najvećem od svih špekulanata, japanskoj firmi »Sanko Stnamship«, koja je prije par godina u srcu depresije naručila odjednom čak 125 brodova, a o čemu smo već pisali u prošlom broju »Našeg mora«. Kriza je pokopala i zadnje nade bankara da se »Sanko« može spasiti i »Sanko« je bio prisiljen od japanskog suda zatražiti zaštitu od vjerovnika, što je po japanskim zakonima uvod u likvidaciju. Imenovan je upravitelj stječajne mase i u tijeku je proces »Sankove« praktične likvidacije. I pravo mu budi!

Stižu vijesti da je još jedan brodarski gigant Dalekog istoka, kongkonška privatna firma »C. H. Tung«, sa svojim brojnim afilijacijama, u rujnu prestala plaćati dospjele obveze i da su u tijeku razgovori s kreditorima o programu sanacije, a to jako miriše na još jedan veliki bankrot.

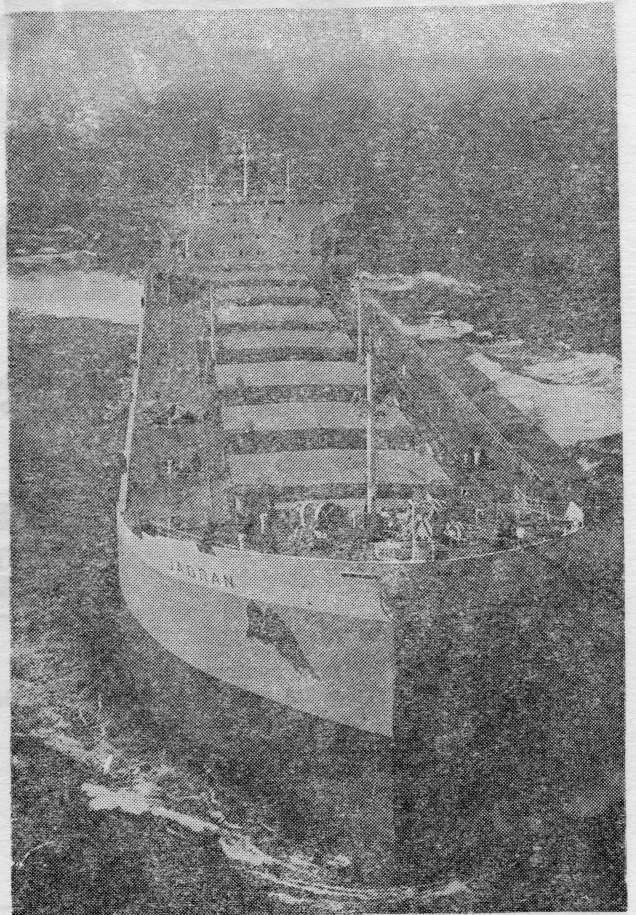
Jasno je da bankrot »Sanka« i »C. H. Tunga« i svih ostalih malih brodara neće odmah sam po sebi riješiti pitanja viška tonaže, jer brodovi ostaju na tržištu, iako u rukama novih vlasnika. Međutim, samo »Sanko« i »C. H. Tung« u ovom momentu imaju u brodogradilištima Dalekog istoka naručeno oko 40 brodova koji se po svoj prilici neće nikada sagrađiti. Kad se tome doda i, čini se, definitivno opredjeljenje većine svjetskih bankara da prestanu masovno financirati izgradnju brodova i da se financiranje ubuduće odobrava vrlo selektivno samo onim brodarima

koji mogu ponuditi čvrste garancije da će dug i vratiti, onda već postaje izvjesno da se približava vrijeme kad će se graditi mnogo manje brodova.

Da je to tako potvrđuje i informacija da brodogradilišta Južne Koreje već dva mjeseca nisu raportirala niti jednu novu narudžbu, kao i podatak da u knjizi narudžbi imaju samo 40 posto onoga što su imali u 1984.

Ono što bi uskoro moglo početi utjecati na postepeno poboljšanje tržišta, a što smo ranije u ovom članku ocijenili kao povoljan vjetar, to je danas široko rasprostranjeno uvjerenje da se sa starim brodovima ne isplati čekati poboljšanje tržišta, jer poboljšanje, kad dođe, neće biti dovoljno da i stari neekonomični brodovi rentabilno posluju. To uvjerenje potaklo je masovnu prodaju brodova u staro željezo koja dostiže rekordan nivo.

Londonska brokerska kuća »Howard Houlder (Chartering) Ltd.«, raportirala je da je 26. bulkcarrier ukupne nosivosti 805.000 tona, koji su prodani u rezališta tijekom listopada ove godine, podigla kumulativni total rashodovane tonaže u prvih 10 mjeseci 1985. na 226 brodova odnosno 6,770.000 DT. Kad se zna da je u cijeloj 1984. godini rashodovano 215 brodova ukupne nosivosti 5,762. 000 tona, onda je jasno da visoka stopa rasta rashodovane tonaže reflektira svijest da rentabilnog poslovanja neće biti dok se ponuda i potražnja ne izjednače, a to je dobro.



Ovi podaci koji bude nade da se približava kraj mukama brođara, nažalost istodobno nagovještavaju jako crne dane za svjetsku brođogradnju. Čini se da ćemo uskoro biti svjedoci masovnog zatvaranja brođogradilišta i otpuštanja radnika.

Pravilo, da bi se nekom svanulo, treba da drugome omrkne, vrijedit će, čini se, dotle dok se malo više ne počnu poštvati ekonomski zakoni. Brođogradilišta treba da u svijetu bude samo toliko koliko ih brođari trebaju, a brođo-

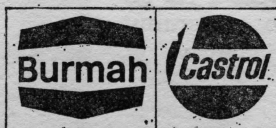
va samo toliko koliko ih treba za robu koju valja prevesti.

Na koncu recimo i to da je većina jugoslavenskih brođara u ovoj dugoj depresiji demonstrirala vrlo veliku žilavost i izdržljivost. Naše društvo trebalo bi to cijeniti i putem domaćih propisa i preko domaćih banaka osigurati da se ne dogodi da, na samom domaku »kopna«, netko od jugoslavenskih brođara »umre«, jer mu nije imao tko dati »čašu vode«.

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