

tržište brodskih prostora suhих tereta u prvih devet mjeseci 1979. godine

Željko NJIRIĆ

Prilike na tržištu brodskog prostora suhих tereta početkom godine bile su u znaku recesije iz ranijih godina. Još krajem siječnja davane su prognoze da će se tonaža tekućih tereta i dalje uključivati u prijevoze suhих tereta s obzirom na postojeći višak tankerske tonaže koji će potrajati do 1985. godine; da će višak tonaže za prijevoz rasutih tereta potrajati do negdje između 1980. i 1982. god.; da će poslovanje kombinirane tonaže iznad 120.000 tona nosivoti biti porazno, ukoliko ne dođe do ratnih sukoba. Ovakve prognoze nisu obećavale nikakvu izmjenu prilika na tržištu brodskog prostora, odnosno nisu davale nade za poboljšanje uvjeta poslovanja brodarara, osim izvjesnih izgleda za modernu specijaliziranu tonažu čiji se rast izgradnje cijeni u sljedeće tri godine na oko 12/14 milijuna tona nosivosti.

Na ovakvim pretpostavkama i nedovoljnoj aktivnosti tržišta formirali su se i vozarinski stavovi, pa je tako:

— za prijevoz 350.000 tona pšenice ravnomjerno tijekom godine iz Velikih jezera s kompletiranjem do pune nosivosti u rijeci St. Lawrence postignuta vozarina od \$ 17 za teret ukrčan u Velikim jezerima, a \$ 10 za teret ukrčan u jednoj od luka St. Lawrence, za veličinu broda od oko 24.000 tona s dozvoljenim vremenom od 7 dana za ukrcaj/iskrcaj;

— za prijevoz pšenice iz Meksičkog zaljeva za Nizozemsku za količinu oko 55.000 tona plaćena je vozarina od \$ 8,25 »fio«, a za Japan \$ 12,75 po toni;

— za brod od oko 25.000 tona nosivosti pod brodarskim ugovorom na vrijeme od 36 mjeseci s isporukom svibanj/lipanj u Meksičkom zaljevu plaćeno je dnevno \$ 4.850 za prvu, \$ 5.050 za drugu i \$ 5.250 za treću godinu zaposlenja.

Usprkos ovakvim prilikama i kada se to najmanje očekivalo, već početkom veljače dolazi do pojačane aktivnosti na tržištu brodskog prostora. U tome prednjači SSSR koji se iznenadno pojavljuje na tržištu zainteresiran za unajmljivanje tonaže pod brodarskim ugovorom na vrijeme. Registrirano je 25 zaključaka brodova raznih veličina od 26/40.000 tona nosivosti za vremenski rok od 6 mjeseci do godinu dana i nekolicine većih brodova od 75/80.000 tona za konsekutivna putovanja u Atlantiku. Krajem istog mjeseca dolazi do laganijeg porasta vozarina zbog spremnosti naručitelja da kroz povećanje vozarina kompenziraju brodarima dio povećanih cijena troškova goriva.

Neprestani rast cijena gorivu i neizvjesnost snabdijevanja traženih količina početkom ožujka smanjuju aktivnost i stvaraju jednu dosta nesređenu situaciju na tržištu. Tereta je za prijevoz manje uz posebno manji interes sklapanja brodarskih ugovora na vrijeme, jer naručitelji radije prihvaćaju ugovore na putovanje, pa da brigu i rizik oko snabdijevanja goriva uz neizvjesnost rasta cijena snose brodari. Brodari nisu zadovoljni s postojećim rastom vozarina, jer im rast ne pokriva povećanje cijena gorivu. Na takvu neaktivnost tržišta utječe i pomanjkanje interesa za tonažom kineskih naručitelja, jer je NR Kina u stanju kontrolirati pola svojeg uvoza/izvoza vlastitim brodom. Kinezi su u posljednje tri godine uložili tisuću milijuna dolara za nabavku polovnih brodova u veoma dobrom stanju, ne starijih od 6 godina, u uvjetima kada su cijene polovnih brodova bile najniže. Sada NR Kina ima oko 680 brodova s oko 10 milijuna tona nosivosti (pored toga unajmljenih 1,5 milijuna tona nosivosti pod ugovorima na vrijeme) i što je najbitnije brodove za prijevoz rasutih tereta za potrebe svoga uvoza (žitarice, rudača, čelik, gnojivo, šećer itd.) koji je prošle godine iznosio oko 20 milijuna tona.

Početkom travnja pojavljuje se problem izvoza argentinskog žita. Slobodne tonaže nema dovoljno, a snabdijevanje gorivom brodova na ovom području biva dosta otežano, jer goriva nema u dovoljnim količinama. Evropski naručitelji da bi riješili problem snabdijevanja, a slijede ih SSSR i NR Kina, pokazuju interes za uzimanje tonaže pod ugovorom na vrijeme i to za kružno putovanje, dakle za uzimanjem brodova s isporukom u Evropi gdje je jedino moguće opskrbiti brodove gorivom dovoljnim za čitavo putovanje. Istodobno dolazi do otvaranja područja Velikih jezera za plovību što proširuje mogućnost uvoza/izvoza suhих tereta i na to područje. Slijedi također pojačani izvoz ugljena iz SAD čime se, uslijed svih ovih okolnosti, smanjuje i nadalje ponuda brodskog prostora. Naručitelji pokušavaju spriječiti porast vozarina na način da traže tonažu za prijevoz za više konsekutivnih putovanja, no u tome ne uspijevaju. Tržište slijedi rast vozarina na svim područjima za sve veličine brodova, izuzev za dvopalužne brodove na Dalekom Istoku. Ovakvo poboljšanje tržišta posljedica je povećane robne razmjene, posebno žitarica, oživljavanja prijevoza željezne rudače i ugljena, smanjenja ponude brodskog prostora zbog plovību ekonomskim brzinama i zbog prekomjernog zadržavanja brodova u nekim lukama usljed zakrčenosti, te učestalog i veoma naglog rasta cijena goriva kao i rasta ostalih troškova u svim lukama svijeta.

U svibnju mjesecu stavovi i dalje slijede za početi rast. Ruski, talijanski i evropski uvoznici povećavaju potražnju za brodovima za prijevoz rasutih tereta na području Sjeverne i Južne Amerike i to poglavito za prijevoz pšenice, kukuruza i soje, ugovorima na vrijeme za pojedino putovanje. Izvoz iz Argentine vrši se ubrzano, jer ne trpi odlaganja zbog pomanjkanja skladišta za držanje zaliha. Nagli i stalni rast cijena gorivu pomaže održavanju većih vozarina. Daleki Istok ne slijedi porast vozarina kao Atlantik, ali brodari stoga u tom smjeru traže još veću vozarinu kako bi s onom nižom u povratnom putovanju izvukli povoljnije poslovne rezultate. Iako su ti poslovni rezultati brodara opterećeni i velikim porastom troškova poslovanja, ipak dostignuti nivo vozarina u svibnju i lipnju za bulkcarriere nisu ni najveći optimisti očekivali.

Zaključci za prijevoz tereta početkom polugodišta ukazivali su da je za očekivati da se vozarine zadrže na istom nivou bar u bliskoj budućnosti. Interes za ugovore na vrijeme ostaje i dalje prvenstveno za bulkcarriere, što potiče na pretpostavku da su naručitelji očekivali ponovno povećanje vozarine, odnosno povećanje transportnih usluga. Tako npr. za brod tipa »Panamax« naručitelj Tradax za zaposlenje od godinu dana prihvaća vozarinu od \$ 4,15 po toni nosivosti mjesečno; za usporedbu brod iste veličine zaključen je u veljači po \$ 2,80 po toni nosivosti mjesečno za razdoblje od 18/22 mjeseca. Opaža se osjetno uključanje bulkcarriera u prijevozu željezne rudače što je posljedica povećanja proizvodnje čelične industrije kao i niske cijene ove rudače zakupljene ugovorima početkom godine koju uvoznici žele uvesti usprkos visokim transportnim troškovima, jer su ostali bez dovoljnih zaliha. Proizvodnja čelika dostiže u svibnju 42,8 milijuna tona (u ožujku 43 milijuna tona — najviša jednomjesečna proizvodnja nakon 1974. godine) što znači povećanje za oko 80% u usporedbi s prošlom godinom. Proizvodnja čelika tako dostiže 203,8 milijuna tona (188,8 milijuna u 1978. godini) u prvih šest mjeseci ove godine.

Sredinom lipnja treba istaći pojačanu aktivnost ruskih naručitelja. Oni su npr. u jednom danu (14. 6) unajmili 34 bulkcarriera za jedno putovanje za prijevoz žita u srpnju. Prema informacijama američkog Odjeljenja za poljoprivredu od 3. 6, SSSR treba da u sljedeća tri mjeseca uveze oko 3,6 milijuna tona kukuruza i 1,03 milijuna tona pšenice. Prema procjeni istog Odjeljenja SSSR će trebati unajmiti još oko 60 brodova pored istog tolikog broja već unajmljene tonaže. Ovaj moment bitno utječe na održavanje vozarina na istoj razini kakvoj su bile prethodna tri mjeseca. Karakteristično je da je SSSR uzeo ovaj put brodove za pojedinačno putovanje, izbjegavajući tako plaćanje veće vozarine za jedno duže razdoblje, dok ostali naručitelji uzimaju u vremenski najam toliko tonaže koliko im momentalne potrebe za-

htijevaju. Uočavaju se povremeno pokušaji ruskih naručitelja da iskažu tobožnji višak unajmljene tonaže, pa jedan do dva broda povremeno subletuju (daju u podnajam) kako bi usporili porast vozarina. Pritisak brodovlja na ograničen kratkoročni vremenski izvoz iz Argentine uzrokuje veliku zakrčenost njenih luka (oko 100 brodova sredinom lipnja) i posredno smanjenje ponude brodskeg prostora, što sve održava tržište brodskeg prostora vrlo aktivnim.

Na početku drugog polugodišta kombinirana se tonaža uključuje u prijevoze tekućih tereta, jer su i na ovom sektoru vozarine povoljnije. Opaža se također interes japanskih naručitelja za tonažom u Atlantiku za potrebe uvoza željezne rudače i ugljena što oživljava i tržište Dalekog Istoka (kontinuirani štrajk lučkih radnika u Australiji blokirao je uvoz iz te zemlje). I tako uza sve ove povoljne okolnosti, tržište brodskeg prostora pokazuje opet svoju hirovitost. Što se ljetni period više približavao, broj zaključaka bivao je sve manji. Smanjena aktivnost prijevoza u ovom razdoblju rezultira naravno padom vozarinskih stavova. Uzroci ovog fenomena su kompleksni. Tu je ustručavanje naručitelja da zaključuju poslove za duže razdoblje unaprijed u namjeni da zaustave odnosno uspore porast vozarina, zastoj sklapanja ugovora o prijevozu zbog korištenja godišnjih odmora, štrajka radnika zaposlenih u silosima po lukama Velikih jezera (Duluth i Superior) koji traje od 6. 7. i nije još okončan (a preko kojih se luka inače izvozi oko 70% američkih žitarica), te štrajk lučkih radnika u lukama Australije, gdje se izvoz žitarica od 31. 7. smanjio za 50.000 tona dnevno.

Tako se na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Evropu za prijevoz žita količine od oko 57.000 tona za krcanje u rujnu vozarina smanjila na \$ 13,75 po toni. Najveća postignuta vozarina u ovoj godini na ovoj relaciji bila je \$ 16,80 po toni. Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan za prijevoz količine od 50.000 tona žita plaćena je vozarina od \$ 24, dok je u lipnju bila \$ 26. Na relaciji iz Velikih jezera za Evropu vozarina je za prijevoz žita u ovom ljetnom razdoblju pala za \$ 3,15 po toni, dok je u prijevozu 55.000 tona ugljena iz Mobile za Japan pala za oko \$ 3,50 po toni. U jeku ovih nižih vozarina ruski naručitelji opet sredinom kolovoza uzimaju oko 20 brodova za potrebe svojeg uvoza žita. To su brodovi slobodni od tereta u Atlantiku zaključeni brodarskim ugovorom na vrijeme za pojedino putovanje, a neki za razdoblje od 8/12 mjeseci.

U toku rujna zaključci pokazuju opet namjeru postepenog laganog uspona vozarinskih stavova na razinu onih prije ljetnog razdoblja. Očekuje se i daljnji nastavak pojačanog uvoza žita za potrebe SSSR prije zime, te ponovne kupnje žita od strane NR Kine, pa većina brodara prati daljnje kretanje tržišta brodskeg prostora do kraja godine s interesom i s izvjesnom dozom optimizma.