

# utjecaj nafte na svjetska privredna kretanja i tržište brodova i broskog prostora

Kap. Špiro SAVIN, ml.

DUBROVNIK

Kraj posljednje konjunktura u svjetskoj privredi uopće a tako i na tržištu broskog prostora vrlo je jasno najavljen krajem 1973. godine odlukom zemalja izvoznika nafte (OPEC) da ponovno drastično povise cijene ovom osnovnom i za duže vrijeme nezamjenjivom izvoru energije. Cijena nafte je inače od 1971. neprestano rasla da bi sa ovim posljednjim povećanjem porasla čak 400% u odnosu na 1971.

Iako svjestan latentne prisutnosti ovog svojevrsnog monopola veći dio svijeta bio je šokiran, jer je vjerojatno živio u uvjerenju da veliki »monopol« ni sam nije svjestan svoje ekonomske moći, te da je nikada neće ovako drastično upotrebiti. Uostalom, i svijet se već navikao da veliki monopoli više ne pokazuju zube baš ovako otvoreno. Svijet je bio šokiran i podijeljen, ali su odreda svi nemoćno prihvatili cijenu koju je veliki »monopol« odredio.

Razvijene zemlje zapada i Japan, koje su sve bez izuzetka veliki uvoznici nafte, bučno su protestirali dokazujući neopravdanost povećanja cijena i negativne efekte koje će ovako povećanje imati na svjetska privredna kretanja. Nešto manje bučni bili su protesti u Velikoj Britaniji i Norveškoj koje su nešto ranije otkrile velike rezerve nafte u Sjevernom moru i kojima je povećanje cijena obećavalo u skoroj budućnosti velike profite od vlastite nafte, a što bez povećanja cijena ne bi bio slučaj jer su troškovi eksploatacije u Sjevernom moru daleko veći nego je to normalno.

SAD odmah su odvojile velika sredstva na istraživanja i na aktiviranje već poznatih vlastitih rezervi koje zbog niskih cijena uvozne nafte do tada nisu dirale.

Sovjetski Savez blagonaklono je prihvatio nove cijene, jer vlastitom naftom zadovoljava svoje potrebe i još nešto izvozi jer je povećanje cijena industriji Sovjetskog Saveza osiguravalo komparativne prednosti u odnosu na sve zemlje koje će naftu morati kupovati. U prvi mah obećano je da će Sovjetski Savez nastaviti isporučivati naftu svojim prijateljima po starim cijenama, ali to je trajalo samo do sklapanja ugovora o novim kontingentima, kada su cijene »korigirane«.

Kina, koja također potrebe vlastite relativno slabo razvijene industrije zadovoljava iz vlastitih izvora, a čije će rezerve i ubuduće moći pratiti njenu brzu industrijalizaciju, nije reagirala.

Među nerazvijenim zemljama i zemljama u razvoju već se ranije raširilo jedno naivno vjerovanje da međunarodni kapital organizirano i na umjetan način održava niske cijene sirovina, a koje su glavnina izvoza nerazvijenih, i na taj način vrši grubu eksploataciju. Zabilježena su mnoga istupanja na međunarodnim skupovima na kojima se apeliralo da se cijene sirovinama korigiraju — naravno bez uspjeha.

A odluka o povećanju cijena nafte prikazivana je i kao jedan uspješan primjer organizirane i zajedničke akcije nerazvijenih, kojom se prekida dugogodišnja eksploatacija, kao primjer koji bi trebali slijediti i drugi nerazvijeni i na isti način povisiti cijene vlastitim sirovinama. Odluka o povećanju cijena prikazana je također i kao mjera kojom se nafta aktivira u strateško oružje kojim će se prisiliti Izrael i njegovi pomagači i simpatizeri sa zapada na pravedno rješenje palestinskog pitanja, te je u prvo vrijeme uveden i

embargo na isporuku nafte zemljama koje su izražavale simpatije prema Izraelu.

Možda su iz naprijed navedenih razloga nerazvijene zemlje i zemlje u razvoju uglavnom listom podržale odluku zemalja izvoznika nafte ni ne sluteći da će se sve negativne posljedice prelomiti uglavnom preko njihovih leđa. Kažemo možda, jer možda u ranije iznesena uvjerenja sve zemlje i nisu vjerovala, već je njihova verbalna podrška bila motivirana željom da se ne zamjere novom ekonomsko-političkom kolosu.

Bilo kako, nade, ako su i postojale, da će se i drugim sirovinama uspjeti podići cijene uskoro su se pokazale kao nerealne iz prostog razloga što uvjeta za formiranje sličnih »monopola« nije bilo i što više, u recesiji koja je uskoro uslijedila, cijene većini sirovina su relativno padale jer se potražnja industrije u recesiji svela na minimum.

I uvjerenja i pokušaji da se nafta upotrebi kao strateško oružje koje će prisiliti Izrael na popuštanje uskoro su se pokazali kao nerealni, jer su SAD nedugo zatim jasno i glasno rekly da je redovna opskrba naftom od vlastitog interesa za zemlju, te da će svako zatvaranje pipe smatrati aktom agresije na SAD, što će ih prisiliti da redovno snabdijevanje osiguraju vojnom silom — self service.

Kako zbog ove izjave druga svjetska velesila Sovjetski Savez očito nije pokazala preveliko uzbuđenje, arapske zemlje uskoro su odustale od primjene i prijetnji embargom što je cijelu akciju svelo na profiterke osnove što je najvećem dijelu »akcionera« i bio jedini cilj.

Period neposredno poslije povećanja cijena nafte i uvođenja embarga poznat pod nazivom »energetska kriza« karakteriziraju više politička nego ekonomska reagiranja. Uplašene da će duže trajanje embarga brzo iscrpiti energetske rezerve sve zemlje koje se osjećaju ugroženim uvode drastične mjere štednje — ograničenja brzine automobilima, zabrane vožnje i sl. Najdrastičnije mjere štednje zabilježene su u Velikoj Britaniji, koja je izgleda imala najmanje rezerve nafte, naime, uvodi se skraćeni radni tjedan od samo tri radna dana. Ostale dane ne radi industrija i ostala privreda, nema grijanja po uređima, ne voze se automobili, stoji se kući i štedi.

Istodobno sve zemlje nastoje bilo kojim putem i uz bilo koju cijenu povećati svoje rezerve nafte a i rezerve ostalih sirovina i zato su i sirovine za kratko vrijeme zabilježile umjeren porast cijena.

Ali ovaj period kratko je trajao i završio je ranije spomenutom intervencijom SAD-a i od tada bilježimo, uglavnom, samo ekonomska reagiranja.

U strukturi cijene koštanja svakog proizvoda ljudskog rada ugrađen je veći ili manji postotak utrošene energije, a kako je nafta danas najglavniji izvor energije, a u velikom dijelu proizvoda moderne industrije i osnovna sirovina, to je neminovno povećanje cijena nafte zahtijevalo negdje više a negdje manje korekcije cijena svih ostalih proizvoda. Prvo su poskupili ostali izvori energije kao napr. uglj, te je čak došlo do ponovnog otvaranja rudokopa čija se eksploatacija do tada, zbog niske cijene uglja, nije isplatila. Skok cijena ugljenu zahtijevao je poskupljenje električne energije i tako redom jedan proizvod vukao je drugi a poskupljenje svega zajedno zahtijevalo je opet povećanje nadnica, a povećanje nadnica opet poskupljenje svega ostalog, jer je i ljudski rad ugrađen u svaki proizvod.

Činilo se da je nemoguće zaustaviti galopirajuću inflaciju koja je zahvatila sve zemlje bez izuzetka, pri čemu su naravno ipak bolje prolazile zemlje čija

je privreda bar djelomično bila oslonjena na vlastite izvore nafte ili druge izvore energije tako da su se interne cijene energiji mogle održavati na nižem nivou čime je omogućeno da skok ostalih cijena i nadnica, a time i stopa inflacije budu niže.

Izdaci na naftu i ostale u međuvremenu poskupjele finalne proizvode najprije su presušili izvore kupovne moći najsiromašnijih, gdje su ti izvori i inače bili vrlo tanki, a potom se počela naglo smanjivati i kupovna moć ostalih uključiv neke razvijene zemlje zapada. Pad kupovne moći — potražnje dovodi do smanjenja proizvodnje ili čak potpunog zatvaranja nekih industrijskih kapaciteta, a to opet do smanjenja potražnje za sirovinama iz kojeg razloga cijene sirovina ne mogu slijediti povećanje cijena svih ostalih proizvoda i tako se eto opet »osušilo« na nerazvijenim.

U međuvremenu je došlo do jedne interesantne pojave, o kojoj je u času poskupljenja nafte malo tko ozbiljno vodio računa, a koja je dosta pomogla da se inflacija u nekim razvijenim zemljama Zapada obuzda, a da se ne snižava životni standard stanovništva. Naime, veliki dio kapitala, koji i razvijene i nerazvijene zemlje troše na kupovinu uvozne nafte, vraća se u razvijene zemlje zapada jer kraljevi i šeici, apsolutni gospodari i vlasnici svih izvora nafte u svojim danas bogatim ali nerazvijenim zemljama, samo mali dio prihoda odvajaju za razvoj vlastite zemlje, jer računajući na mogućnost prevrata ili čak revolucije preferiraju imati svoje bogatstvo uloženo u sigurnim bankama zapada ili pak u akcijama zapadnih industrijskih kolosa. Ovo se naravno odnosi samo na reakcionarne režime arapskog svijeta.

Možda je pretjerano reći da je priliv ovoga kapitala u nekim razvijenim zemljama zapada veći od izdataka za kupovinu nafte, ali ostaje činjenica da se dio odliva vraća u razvijene zemlje što objektivno znači da punu cijenu nafte plaćaju samo nerazvijeni, jer nikome od šeika ne pada napamet da svoj kapital investira u nerazvijene zemlje.

Tako se neravnopravan ekonomski položaj i jaz među bogatima i siromašnima samo još više produbljuje.

Kako smo ranije rekli, čini se da je inflacija u zapadnim zemljama obuzdana i daljnje produbljavanje recesije u zapadnom svijetu zaustavljeno. Privreda nastavlja da radi iako jako usporenim tempom, jer je tržište zbog odsustva kupovne moći nerazvijenih dosta suženo. Malo je vjerovatno da će se situacija uskoro bitnije promijeniti. Nešto nade u tom pogledu ulijeva nedavna odluka NR Kine, zemlje koja je do sada kupovala isključivo za gotov novac, da u buduću »uzme u razmatranje« ponuđene robne kredite. S obzirom na relativnu nezaduženost NR Kine i u vezi s tim potencijalnu veličinu ovog tržišta, ova odluka mogla bi odigrati značajnu ulogu u oživljavanju svjetske privrede, iako je sadašnja propusna moć kineskih luka ograničavajući faktor.

Mali su i izgledi da će u skorju budućnosti doći ponovno do značajnijeg povećanja cijena nafte i ponavljanja ranije opisanih neizbježnih posljedica, iako to neke zemlje izvoznice traže. Razlozi zbog kojih se dio zemalja protiv novom povećanju cijena su u tome što bi daljnje povećanje cijena samo još više ubrzalo radove na istraživanju i izgradnji novih izvora energije, za što se već danas svuda u svijetu odvajaju ogromna sredstva i što će neizbježno dovesti do prestanka monopolnog položaja naftaša. Nije za zamariti ni činjenicu da neki arapski bogataši imaju već danas ogroman kapital uloženi na zapadu i da bi inflacija koju bi izazvalo novo povećanje cijena nafte devalvirala vrijednost vlastitog kapitala na zapadu i da akcije poduzeća u krizi ne bi nosile dividende. Zato je srednji put — put umjereno visokih cijena nafte najplodonosniji i najsigurniji, jer nije za zamariti ni moguća revolucionarna kretanja ukoliko bi ekonomski sistem ponovno bio uzdrman kao prije par godina. Jedinstvo velikog »monopola« je načeto.

Rekli smo da se u razvijenim zemljama recesija nastavlja ali ne produbljuje. U nerazvijenim zemljama

i zemljama u razvoju čini se da to nije i ne može biti slučaj. U njima se recesija i dalje produbljuje i sve više počinje sličiti na svoju stariju sestru krizu. A to je i logično, jer kako smo ranije vidjeli cijene sirovina i primarnih proizvoda uglavnom nijesu slijedile rast cijena energije i ostalih finalnih proizvoda. Također naftu siromašni nastavljaju plaćati skuplje nego razvijene zemlje i samo ove dvije činjenice dovoljne su da opišu neravnopravan ekonomski položaj nerazvijenih koji ne može nego reproducirati siromašne još siromašnjima.

Zato se izraz »novi ekonomski poredak«, koji je prvo prihvaćen u riječniku nesvrstanih zemalja, sve više prihvaća u ekonomskoj terminologiji, iako se čini da ni onima koji su ovaj izraz izmislili nije savim jasno što bi on trebao značiti, a oni koji ga upotrebljavaju pridavaju mu različita značenja. U jednom se izgleda ipak svi slažu — ovako se dalje ne može, daljnje produbljivanje jaza između bogatih i siromašnih ne vodi dobru.

Od zapadnih zemalja potrebu uspostavljanja »novog ekonomskog poretka« prvi su, rekli bismo, više osjetili nego shvatili, Švedska i Kanada, koje su u znak dobre volje opisale dugove nerazvijenih zemalja. Kad bi njihov primjer slijedili i drugi, to bi uvelike poboljšalo ekonomski položaj nerazvijenih i doprinijelo oživljavanju privredne aktivnosti u svijetu, ali se bez suštinske promjene odnosa ništa bitno ne bi izmijenilo i možda bi opet za desetak godina ili manje došli u situaciju da je dugove nerazvijenih potrebno otpisivati. Zar onda nije bolje uspostaviti takav ekonomski poredak koji će nerazvijenima osigurati ubrzani razvoj uz istovremenu mogućnost vraćanja svojih dugova.

Kako smo već rekli, dolazak krize najavljen je odlukom o povećanju cijene nafte. I možda nikada ranije dolazak krize nije najavljen tako jasno i glasno kao posljednji put, a ipak na tržištu brodogradnog prostora teško je bilo primijetiti da je kriza pred vratima. Vozarine su zadržale raniji nivo, negdje čak i porasle. Istina u kasama brodarina neto profit odmah je znatno smanjen jer su troškovi brodova u plovidbi zbog povećanih cijena gorivu porasli od 1500 do 3500 dolara po brodu dnevno, međutim, usprkos tome brodarstvo nastavlja donositi velike profite. Zašto?

Uspostavljanjem embarga na isporuku nafte unesena je prava panika u sve razvijene zemlje koje su mahom uvoznici nafte i čiji bi privredni život prestao kratko vrijeme poslije prekida snabdjevanja naftom. Embargo je neposredno osjetila samo Holandija, koju su u periodu trajanja embarga nastavile snabdijevati naftom SAD, ali je i sama prijetnja embargom bila dovoljno efikasna da sve države požure sa povećanjem svojih materijalnih rezervi, da bi se u slučaju proširenja embarga bar nekoliko vremena život mogao odvijati. Nije bila važna cijena. Plaćale su se vozarine koje je brodar tražio. Važno je bilo naći brod i snabdjevača. Neke naše novine pisale su u to doba kako je jedan Onasisov velik tanker na samo jednom putovanju zaradio čistih milijun dolara. Nismo stručnjaci u tankerskom



poslovanju, ali po našim procjenama dobit je morala biti mnogo veća, jer su u to doba relativno mali tramperi na jednom putovanju ostvarivali dobit od pola milijuna dolara i više.

Trebalo je cca tri mjeseca da se skladišni kapaciteti popune naftom, a onda uslijedio kolaps na tržištu velikih tankera. Posljednje dramatično čega se sjećamo je priča o jednom velikom tankeru koji se na putu za Perzijski zaljev u Durbanu trebao snabdijeti gorivom, ali goriva zbog embarga nije mogao dobiti. Ukoliko bi stigao iza ugovorenog dana izvanredno povoljan ugovor bio bi poništen a brod bi ostao bez posla. Da se to ne bi dogodilo kapetan tankera je od kapetana jednog malog grčkog broda kupio naftu po cijeni od 1.000 dolara za tonu. Inače cijene goriva kretale su se oko dolara 85.— za razliku od dolara 17.— za tonu samo godinu ranije. Nije nam poznato kako je ova priča završila, ali već u drugom kvartalu 1974. veliki tankeri jedan za drugim odlaze u raspremu gdje će ostati vezani do dana današnjega, jer vozarine padaju na nivo koji nije dovoljan da se pokriju ni varijabilni troškovi.

U to vrijeme cijene ostalih proizvoda već uveliko slijede put koji je pokazala nafta, i galopirajuća inflacija uzima maha, a to je osnovni razlog zbog kojega na tržištu suhog tereta konjunktura i dalje traje. Naime, akumulirana sredstva iz doba konjunkturalne svake nastoji zamijeniti za robu, jer cijene vrtoglavu rastu, a inflacija preko noći devalvira novčana sredstva na računima. Kupuje se sve što se kupiti može — za skladišta, jer što danas košta dinar sutra će koštati dva. Kupuje i nosi doma, a brodovi nose. I konjunktura traje cijelu 1974. Nešto ranije prestaje potražnja za OBO brodovima, kombiniranim brodovima koji su se poslije nastupanja krize na tržištu tankera prebacili na prevoz rudače, i velikim bulcarierima i oni jedan po jedan odlaze istim putem kojim su već pošli veliki tankeri — u raspremu. Početkom 1975. kriza naglo zahvaća cijelu flotu, ali za brodove ispod 100.000 tona DWT za sada nije dosegla nivo koji bi brodare natjerao da vežu brodove, iako veći brodovi u ovoj grupi posluju na samom rubu odlaska u raspremu, a svi ostali daleko ispod granice rentabiliteta. U ovu grupu spada čitava jugoslavenska flota.

Produžena konjunktura na tržištu brodskog prostora, iza kako je ostala industrija već zagazila u recesiju, uvjetuje produžavanje konjunkturalne i u brodogradnji. I u brodogradnji je 1974. godina godina najvećeg porasta cijena i neviđene konjunkturalne. Brodari naprosto u redovima čekaju pred vratima brodogradilišta i prihvaćaju do tada neviđene cijene i uvjete koje brodograditelji zahtijevaju. Plaćanje u gotovu i klizna skala skoro su redovito sastavni dijelovi ugovora, jer u uvjetima vrtoglavog rasta cijena materijalu i nadnica brodograditelji teško prihvaćaju fiksne cijene.

Danas se čini skoro nevjerovatnim kako su i brodari i brodograditelji bili kratkovidni. Prvi, jer su plaćali visoke cijene, često u gotovu, za brodove čija će cijena samo godinu dana kasnije doći na polovicu

uz vrlo povoljne kredite, a drugi, jer se takovim ugovorima nisu pokrili bar za 5—6 godina unaprijed. Međutim ne treba zaboraviti na oštre reakcije zemalja izvoznica nafte koje su u to doba prijetile da će, ukoliko se nastavi rast cijena ostalih proizvoda, ponovno novisiti cijenu nafte. Što bi to značilo? Značilo bi da vrtoglavoj inflaciji nema kraja. Značilo je da je bolje imati bilo kakovu robu — brod nego novac, i zato su brodari plaćali visoke cijene, s jedne strane, a brodograditelji sa druge strane nisu bili spremni ugovarati dugoročno, jer tko je mogao znati da li će danas ugovorena visoka cijena biti dovoljna da za par godina pokrije troškove.

Rezerve koje su brodari akumulirali u doba konjunkturalne relativno su brzo zamijenjene za ugovore o gradnji novih brodova, a pritanje novih sredstava sa tržišta zahvaćenog krizom bilo je jako skromno, te ugovaranje novih poslova ubrzo prestaje, iako se još neko vrijeme održavaju visoke cijene i teški uvjeti.

Prvi su pameti došli brodograditelji tankera orijaša, valjda zato što su im brodovi raspriješeni po norveškim fjordovima ostavljali dosta vremena za razmišljanje. Vidjeli su da se inflacija smiruje i da su prijetnje embargom zaboravljene i da se među zemljama izvoznicima nafte pojavljuju umjereniji tonovi koji inzistiraju na zadržavanju postojećih cijena i shvatili su da će kriza dugo trajati i da ni relativno niske cijene (jer oni su svoje brodove naručili još ranije), koje su pogodili za svoje novogradnje, neće omogućiti rentabilno poslovanje, ako posla uopće i bude, jer nije sigurno da će ga biti ni za već postojeće brodove u raspremi. Shvativši to požurili su da pronađu kakvog naivka kome bi utrpali svoj brod, a kad u tome ne bi uspjeli onda da brodogradilište prihvati raskid ugovora ili u krajnjem slučaju izmjenu ugovora na način da se umjesto jednog tankera orijaša gradi dva ili više manjih brodova.

Već početkom 1975. bilo je i brodogradnji jasno da je konjunktura svršila i da započinje period krize.

Brodograđevna industrija Japana predstavlja samo nešto manje od polovine brodograđevne industrije cijelog svijeta. Uz to tamo su smještene i najveća brodogradilišta specijalizirana za izgradnju brodova orijaša, za koje su, kako smo vidjeli, brodari najprije izgubili interes. Zato japanska brodogradnja prednjači u popuštanju; prvo na uvjetima, a zatim i na cijeni. Nju slijedi i ostala brodogradnja u svijetu, ali samo do neke granice jer Japanci koncem 1976. već nude cijene koje su upola manje od cijene iz 1974. godine, a toliko nisko evropska brodogradilišta ne mogu.

Usprkos ovih relativno niskih cijena novih narudžbi je jako malo i sve više navoza ostaje prazno.

Daleko više pažnje privlače polovni brodovi, čije su cijene u međuvremenu također drastično pale, jer su osiromašeni brodari često prisiljeni prodavati dio svoje flote da bi namakli sredstva da udovolje ranije preuzetim obavezama. Kao kupci pojavljuju se najčešće Grci i NR Kina, i, ako se ovako nastavi, vjerovatno će kraj krize NR Kina dočekati sa značajnom vlastitom flotom, uglavnom, polovnih ali dobrih brodova.

Brodogradnja je mnogoljudna industrija i zato kriza i nezaposlenost u brodogradnji pored ekonomskih izaziva i mnoge socijalne pa i političke probleme, i to je razlog da većina vlada zemalja razvijene brodogradnje svojim brodogradilištima, kroz razne vidove pomoći, omogućuje da nude cijene koje su daleko ispod stvarne cijene koštanja broda i na taj način bar djelomično zaposle svoje kapacitete. Međunarodni skupovi brodograditelja već su više puta, sasvim opravdano, ali bez uspjeha, ukazivali na neopravdanost ovakve politike, jer u uvjetima kada je oko 40 miliona tona velikih brodova bez posla, oko 100 milijuna tona posluje na granici odlaska u raspremu, a preostala tonaža posluje daleko ispod granice rentabiliteta, forsirati izgradnju novih brodova znači samo produljivati postojeću krizu brodarstva a time i brodogradnje.

