

Osvrt na tržište brodskog prostora

Mr kap. Željko NJIRIĆ, Dubrovnik

U posljednje dvije godine na međunarodnom tržištu brodskog prostora, uslijed recesije, vozarinski su se stavovi zadržavali na veoma niskom nivou i sredinom ove godine bili su najniži u posljednjih 18 mjeseci. Razloga ima više, ali je najglavniji uzrok tome stalni pritisak slobodne tonaže na sve raspoložive terete za prijevoz, zbog čega naručitelji uspijevaju zadržati jednom već postignute niske vozarine. Zbog ovakve neizvjesne situacije, sklapanje dugoročnih poslova (ugovora) postaje rijetka pojava, budući brodari ne žele da zaključuju brodove uz nerentabilne vozarine.

Ono što brodare momentalno najviše zabrinjava to su prognoze bliske i daleke budućnosti. One nijesu ohrabrujuće iz razloga što je izgrađene tonaže na pretek, a svjetska robna razmjena ne uspijeva se povećati

u željenim razmjerima. Prema podacima 1976. godine ponude brodskog prostora bilo je za oko 105 milijuna tona nosivosti iznad potražnje, a početkom ove godine za 80 milijuna tona uz predviđanja povećanja. Prema najoptimističkim prognozama očekuje se da bi odnos ponude i potražnje mogao biti izjednačen oko 1980. godine, a po nekim 1985. godine. Ako je ovo točno onda je za očekivati da će ova situacija na tržištu biti dužeg trajanja, jer se ne vide ostali razlozi koji bi mogli utjecati na ponovno oživljavanje tržišta odnosno na porast svjetske robne razmjene.

Žito ostaje i dalje glavni prijevozni artikl. U prvom kvartalu ove godine prijevoz ovog tereta nije se odvijao u zahtjevanim razmjerama, već smanjeno, uslijed zaleđenosti rijeke Mississippi i područja Velikih Jezera. Prijevoz ugljena i rudače također je bio smanjen zbog smanjenja proizvodnje industrije čelika uslijed neizvjesnih cijena čelika. Iz tih razloga i dolazi do opće nezainteresiranosti uzimanja tonaže po sis-

temu brodarskih ugovora na vrijeme, jer svoje potrebe prijevoza, posebno izvoznici žita, zadovoljavaju svojom vlastitom tonažom. Važno je također istaći da na postojeće prilike na tržištu brodskog prostora suhih tereta dosta utječe nezaposlena tonaža za prijevoz tekućih tereta, koja sve više ulazi u prijevoz žita pored brodova koji mogu krcati jedne i druge terete.

Povećanje cijena gorivu prouzrokovalo je smanjenje prijevoze tekućih tereta. Usljed toga postoji višak tankerskog prostora u odnosu na potražnju za oko 60 milijuna tona nosivosti od čega je nešto iznad 30 milijuna tona vezano uz predviđanje daljnjeg rasta. Višak tankerske tonaže bio bi i veći da oko 30 milijuna tona nosivosti tankera ne vozi smanjenim ekonomskim brzinama. Nešto bolja je situacija u prijevozu rasutih tereta, ali i ovdje postoji višak tonaže koji se procjenjuje, za veličinu brodova iznad 18.000 tona nosivosti, da iznosi oko 15%. Brodograđevna je industrija povećala svoje kapacitete i postavila rekord u proizvodnji izgradnje velikih tankera i brodova za prijevoz rasutih tereta za vrijeme druge sveske krize. U prisutnoj ekonomskoj recesiji jasno je da je do ovolikog viška tonaže moralo da dođe.

Sadašnja je recesija nastala iz razloga što su tri zemlje Engleska, Francuska i Italija u fazi usporevnja svog ekonomskog rasta, a tri zemlje SAD, Zapadna Njemačka i Japan nijesu u stanju da utječu na povećanje ekonomskog razvika zbog ograničene potrošnje u svijetu. Usljed smanjenja robne razmjene ne mogu se očekivati promjene na tržištu dužeg trajanja. Ako se uzme u obzir da je recesija zahvatila brodove tankere i brodove slobodne plovidbe, jer specijalizirana tonaža lakše dolazi do zaposlenja, onda je njom zahvaćeno 82% tona svjetske trgovačke mornarice, odnosno 34% tona svjetske trgovačke mornarice, odnosno 34% ukupnog broja brodova u što je investirano iznad 50% vrijednosti ukupnih novčanih ulaganja.

Brodogradnja je još u teškoj situaciji s obzirom da su proizvodni kapaciteti daleko veći od zahtjeva za izgradnju. Brodograđevna je industrija mogla izgraditi u 1975. godini oko 39 milijuna bruto registarskih tona, a nalozi za izgradnju iznosili su samo 13 milijuna, a u 1976. godini još i manje. Mnoga brodograđilišta u svijetu nastoje riješiti svoj problem nezaposlenja na način da postojeće kapacitete prilagode za proizvodnju nečeg drugog, iako u tome nalaze dosta poteškoća, jer nije lako prihvatiti neku novu tehnologiju koja zahtijeva dublje analize u istraživanju jednog novog tržišta.

Već duže vrijeme vode se rasprave u mnogim međunarodnim tijelima da se pronađu mogućnosti smanjenja odnosa ponude i potražnje prostora, odnosno da se smanji postojeći višak tonaže, jer se smatra da je jedino takvim rješenjem moguće izmijeniti prilike na tržištu u korist brodarstva. U tom smislu preporuča se vlasnicima tankerske tonaže da voze smanjenim ekonomskim brzinama, da rashoduju stariju tonažu prodajom kao staro željezo, da odustaju od izgradnje brodova, da nude tankere za upotrebu kao stovarišta i da vezuju dio tonaže. Također postoji prijedlog da se kod tankera iznad 70.000 tona nosivosti izdvoje namjenski posebno takovi za upotrebu balasta, a posebno za teret čime bi se smanjila opasnost zagađenja okoline, smanjili kapaciteti za prijevoz tekućeg tereta, što bi utjecalo na smanjenje dijela postojećeg viška tonaže.

Spomenuto je, već ranije, da oko 30 milijuna tona

nosivosti tankerske tonaže vozi smanjenim brzinama, međutim, postavlja se pitanje da li je moguće tako smanje održati ukoliko bi vozarine porasle. Vjerojatno ne bi. Potrebe korištenja tankera kao stovarišta su male. Smanjeni su zahtjevi za izgradnjom tankera, ali su mnogi postojeći ugovori izmijenjeni na način da se umjesto izgradnje velikih tankera ugovorila izgradnja manjih brodova za prijevoz rasutih tereta. Teško je prisiliti vlade pojedinih zemalja da podupru prijedlog rashodovanja brodova, jer ne vide razloga zašto bi subvencijom potpomogle rashodovanje. Mnoge su vlade suočene s ozbiljnim problemom slobodnih kapaciteta svojih brodograđilišta tražeći nove poslove bez obzira na ekonomsku opravdanost samo da bi osigurala zaposlenje radne snage. U tu svrhu osnovan je i Međunarodni pomorski industrijski forum sa zadatkom da pronade financijska rješenja za ostvarenje ubrzanijeg rashodovanja tankera i zamjene novim čime bi se osiguralo veće zaposlenje brodograđilišta, a time i dobila suvremenija tonaža. Prijedlog rješenja trebao bi biti upućen vladama pojedinih zemalja kao poduhvat jedne zajedničke akcije. Do sada se rashodovanje brodova odvija prema potrebama, i godišnje se u prosjeku rashodovalo do 6 milijuna tona. Ukoliko bi trebalo doći do većeg rashodovanja brodova nastaje problem plasmana starog željeza, jer je industrija čelika u svijetu u recesiji, pa sadašnje cijene i potrebe tržišta starog željeza nijesu ohrabrujuće.

Među vladama postoje podvojena mišljenja u pogledu namjenskog korištenja tankova odvojeno za balast i odvojeno za teret. Moguće je za očekivati da SAD čak i jednostrano prihvate ovaj prijedlog u 1978. godini nakon nedavnog predsjednikovog govora da će pokušati smanjiti štete koje mogu nastati usljed zagađivanja teritorijalnih voda SAD-a, ukoliko se ne postigne dogovor na međunarodnom nivou. Ukoliko se postigne dogovor da svi tankeri iznad 70.000 tona nosivosti moraju koristiti odvojeno tankove za balast, a odvojeno za teret, recimo npr. unutar 3 godine, to bi moglo imati utjecaja na smanjenje viška tankerske tonaže.

U pogledu preporuka za vezivanje brodova postoje dva plana. Prema jednom kojeg predlažu Japanci trebalo bi osnovati zajedničku međunarodnu tankersku organizaciju kojoj bi svi vlasnici tankera dali u najam svoje brodove. Organizacija bi ugovarala poslove te time i vozarinske stavove od kojih bi se izvjestan postotak odvajao za pokriće troškova vezanih brodova, te odlučivala koliko će tankerske tonaže biti vezano, a koliko zaposleno ovisno o potražnji brodskog prostora za tekuće terete. Smatra se, da bi ovaj prijedlog mogao uspjeti i ukoliko bi ga prihvatilo 90% svjetske tonaže, ali se sumnja da se to može postići. Nadalje, ovaj plan ne bi prihvatile SAD smatrajući ga prema njihovim zakonima protuzakonitim, a njemu bi se opirale i mnoge naftine kompanije. Prema drugom planu, manje prihvatljivom, trebalo bi putem banaka osigurati zajam, koji bi pokrivaio troškove vezane tonaže koje prihvate plan. Taj bi se zajam trebao početi otplaćivati nakon što brodovi izađu iz raspreme i uđu u eksploataciju.

Svi ovi prijedlozi su do sada još samo razmišljanja kako izjednačiti ponudu i potražnju brodskog prostora, da bi brodarstvo moglo da se izvuče iz postojeće krize i da bi moglo poslovati uz takve vozarinske stavove koji bi im omogućili da se održe u svom poslovanju, jer se ne vide mogućnosti povećanja svjetske robne razmjene za jedan duži period.

