

ŽELJKO NJIRIĆ

## Tržište brodskog prostora suhih tereta u prvom kvartalu 1981. godine

Ako se prisjetimo prošle godine, onda znamo da je na tržištu brodskog prostora u pogledu kretanja vozarinskih stavova postojala neizvjesnost već početkom godine i to kao posljedica odluke američkog predsjednika J. Cartera o provođenju »žitnog embarga« na isporuku žita SSSR-u, zbog ulaska sovjetskih trupa u Afganistan. Na početku ove godine ništa se nije promijenilo, jer je »žitni embargo« službeno i dalje na snazi, a sovjetske trupe još su u Afganistanu. Promjena je mogla biti u tome što je izabran novi američki predsjednik i njegovim dolaskom očekivalo se da će embargo biti stavljen izvan snage. Međutim, krajem ožujka on je dao izjavu da ga ne misli ukiniti, kako bi, manipulirajući tim pitanjem mogao utjecati na osjetljivu političku situaciju u Poljskoj.

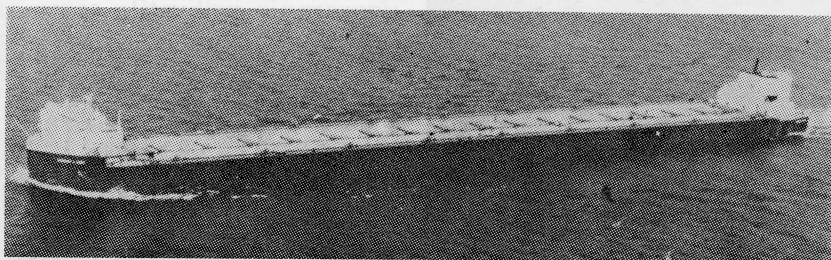
Poslovanje slobodne plovidbe u prvom kvartalu ove godine ovisilo je, kao i uvijek, o prilikama na tržištu brodskog prostora. U ovom razdoblju aktivnost tržišta, odnosno potražnja za brodskim prostorom, bila je osjetno manja u usporedbi s četvrtim kvartalom prošle godine. To je utjecalo na smanjenje vozarina na svim relacijama. Tražeći tome razloga treba kazati da smanjenje potražnje brodskog prostora nastaje redovno početkom svake godine, nakon novogodišnjih praznika, koji su razdoblje priprema za zaključivanje novih ugovora.

Smanjenje vozarina osjetljivije se opažalo kod zaključivanja većih brodova za prijevoz rasutih tereta. Ovo smanjenje posljedica je smanjenog prijevoza ugljena na području Atlantika i bojazni mogućeg štrajka američkih rudara ako ne postignu produženje trogodišnjeg ugovora s poslodavcima. Raniji ugovor istekao je 27. 3. i od toga su dana rudari u štrajku, držeći se pravila »bez ugovora nema

rada«. Sporazum, kojim su rudari tražili 36% povećanje plaća i ostalih beneficija za slijedeće tri godine, nije postignut. Istodobno dolazi i do smanjenja izvoza žita iz američkih luka Meksičkog zaljeva, kao posljedice nemogućnosti redovitog prijevoza iz unutrašnjosti do luka, zbog zaleđenosti rijeka.

Primjera radi navodim da je na relaciji prijevoza žita iz Meksičkog zaljeva za Evropu vozarina od prosječne u prosincu prošle godine od \$ 22 pala u siječnju na prosječnu od \$ 19, u veljači na \$ 18.50, dok se u ožujku kretala od \$17.25 do \$ 16.50. Za usporedbu, u 1980. godini najveća vozarina bila je na ovoj relaciji postignuta u svibnju i to \$ 23.75, a najmanja u siječnju, rujnu i listopadu od \$ 14.50; prosječna godišnja bila je \$ 17.73. Na relaciji pak iz istog područja krcanja, ali za Japan, vozarina za prijevoz žita od prosječne u prosincu od \$ 37.35, pala je u siječnju na prosječnu od \$ 31.73, u veljači \$ 30.96, u ožujku do \$ 27.60. Za razliku, prošle je godine najviša postignuta u studenom i bila je \$ 39.50, najniža u siječnju od \$ 21.50, odnosno prosjek kroz čitavu godinu bio je \$ 29.46. Iz ovog proizlazi da je na ovoj relaciji vozarina od prosječne u prosincu prošle godine do zadnje postignute u ovom kvartalu pala za \$ 9.75 po toni, odnosno 26,1%. Otprilike isto smanjenje vozarina je i na relaciji iz SAD za NR Kinu u prijevozu žita; brod od 34.000 tona prihvatio je vozarinu od \$ 40.50 za krcanje u svibnju, što je \$ 9 manje od krcanja u prosincu prošle godine.

Ne smatram da bi imalo smisla navoditi ostale primjere kretanja vozarina na drugim relacijama i drugih tereta, jer pad vozarina na nekom području jednog od bazičnih tereta uzrokuje pad i na drugom području, bez ob-



BC »Stewart J. Cort« (60.000 dwt, izgrađen 1971),  
namijenjen prijevozu željezne rudače

zira o kojem se od tri bazična tereta (željezne rudače, žita i ugljena) radi.

Ostale karakteristike prvog kvartala su:

— veliko zadržavanje brodova u Hampton Roads-u, gdje brodovi čekaju na vez duže vremena radi ukrcaja ugljena. Zahtjevi za uvozom ovog artikla su veliki, a loše vremenske prilike usporile su otpremu brodova, no naručitelji oklijevaju u uzimanju dodatne tonaže za svoje daljnje potrebe, jer moraju plaćati velike iznose na račun danguba, s obzirom da brodovi čekaju i do dva mjeseca na ukrcaj.

— otvaranje Velikih jezera za plovidbu 25. 3. tj. jedan dan kasnije nego lani (što je ujedno i bio rekord do sada najranijeg otvaranja). U prvom zaključku broda od 26.000 tona nosivosti iz Velikih jezera s kompletiranjem tereta u rijeci St. Lawrence postignuta je vozarina od \$ 31.25 za dio tereta koji se krca u Velikim jezerima, a \$ 24.25 za dio koji se krca u jednoj od luka St. Lawrence, uz 7 dana dozvoljenog vremena za ukrcaj/iskrcaj. To je za \$ 2.75 manje u usporedbi s prvim zaključcima napravljenim prošle godine, iako se u tom momentu štrajk američkih rudara nije još ni naslućivao.

— dugotrajna recesija u prijevozu tekućih tereta, koja je posljedica smanjenja potroška ovih tereta u industrijski razvijenim zemljama, što znači da brodovlje koje može prevoziti i suhe i tekuće terete i dalje pretežno ostaje u prijevozu suhih tereta. Nova IMCO pravila, koja imaju stupiti na snagu ovog lje-

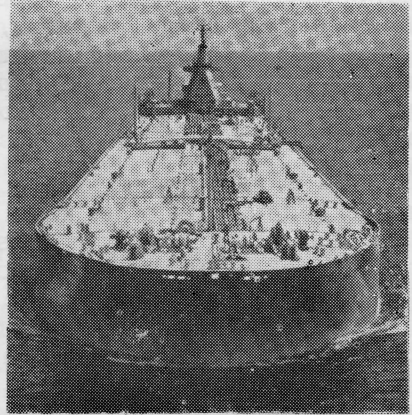
ta, zahtijevaju povećanu sigurnost tankera, a to pooštavanje potiče ove brodove da ostanu u prijevozu suhih tereta.

— tendencije naručitelja da ovakve okolnosti što više iskoriste i da kod svakog slijedećeg prijevoza smanje vozarinu, što im i uspijeva. Kao reakcija na takav postupak naručitelja, brodari drže brodove zaposlene na ograničeno vrijeme tj. za jedno putovanje, odgađajući obveze dužeg trajanja za kasnije kad prilike budu za njih povoljnije. Primjera radi, na nekim relacijama u prijevozu ugljena postizale su se krajem ovog kvartala slijedeće vozarine:

— Hampton Roads/Evropa, 80.000 tona, vozarina \$ 11.25

— Hampton Roads/Japan, 55.000 tona, vozarina \$ 23.75

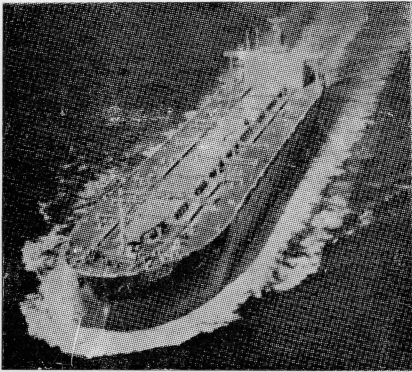
— US Gulf/Evropa, 58.000 tona, vozarina \$ 15.50



OBO carrier »Archontissa Katingo«, 85.414 dwt, izgrađen u splitskom brodogradilištu 1972.

Ovakvim stanjem tržišta najviše su se okoristili kineski i sovjetski naručitelji, iako ni oni nisu bili toliko aktivni kao što su znali biti lani. I jedni i drugi, uz pokazani interes za brodove za prijevoz rasutih tereta, zapošljavali su i manju tonažu (oko 15/16.000 tona nosivosti), i to SSSR za potrebe uvoza šećera, a NR Kina za prijevoz raznog generalnog tereta. I dok je SSSR prihvatio ugovaranje sistemom brodarskih ugovora na vrijeme za duže razdoblje ili pak za jedno putovanje za sve veličine brodova, dotle je NR Kina tako ugovaranje prihvatila samo za manje veličine brodova. SSSR je za veće brodove (od oko 30.000 tona nosivosti) prihvaćao vozarinu od oko \$ 8.200/8.500 dnevno za putovanje, a za manje (od 15.000 tona) za prijevoz šećera od oko \$ 7.200/7.400 dnevno. Kineski su naručitelji za manju tonažu u području Atlantika, s isporukom 72 sata po isplovljenju iz luke zapadne Afrike, za putovanje iz luka sjeverne Amerike za NR Kinu prihvaćali vozarinu od oko \$ 6.700 dnevno.

Ocjenjuje se da će kretanje vozarina na tržištu broskog prostora u ovoj godini ovisiti u prvom redu o sovjetskim i kineskim potrebama uvoza, a zatim o potrebama Japana i evropskih zemalja. Budući da je neizvjesno koliko će zabrana izvoza iz SAD za SSSR potrajati, vrlo je vjerovatno da će SSSR tražiti zadovoljenje svojih potreba uvozom iz Argentine. Povećanje poljoprivredne proizvodnje u ovoj zemlji ove godine i prodaja viškova raznih žitarica na inozemna tržišta cijeni se na oko 22.5 milijuna tona, što je u usporedbi s prošlom godinom više za oko 8 milijuna



»Chidorisan Maru« od 164.643 dwt, dužine 292,4 metra smatra se jednim od najvećih specijaliziranih brodova za prijevoz rudače

tona. Argetina je i geografski povoljno smještena za plasiranje svojih poljoprivrednih proizvoda u SSSR, u kojoj je po drugi put uzastopno žetva zatajila. Međutim, ovog se puta SSSR bolje pripremio i postepeno uključuje tonažu za potrebe svog budućeg uvoza. Treba spomenuti da on već ima veliku flotu angažiranu sistemom brodarskih ugovora na vrijeme za potrebe prijevoza žita i ovoj floti daje prednost produžavanjem postojećih ugovora. Prema procjenama američkog odjela za poljoprivredu, SSSR-u je potrebno u 1980/1981. (srpanj/lipanj) 34.5 milijuna tona, što je više od prošle godine kad su te potrebe iznosile 31 milijun tona.

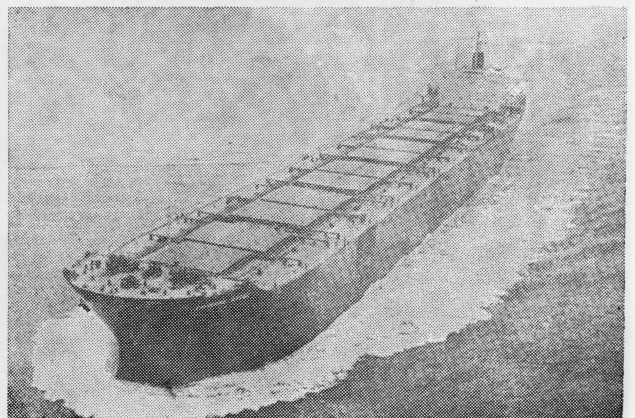
U NR Kini tvrde da će, ako vremenske prilike budu povoljne, u ovoj godini proizvesti 332.5 milijuna tona žita (proizvodnja u 1980. godini bila je 316 milijuna tona). Isto tako ocjenjuje se da će, s obzirom na mogućnost poplava i suša, NR Kina ipak i dalje uvoziti u narednim godinama i to količine koje će biti ovisne o cijenama na tržištu, ali ne više od 5% njene ukupne proizvodnje.

I dok bi ovakve vijesti mogle ohrabriti brodare i učvrstiti ih u uvjerenju da vrijeme za njih radi, jedan od najvećih uvoznika željezne rudače, japanska industrija čelika, odlučila je od travnja o. g. smanjiti uvoz ovog artikla za oko 30%, čime bi se ukupni uvoz smanjio za 10% u ovoj godini u odnosu na lani. Smanjenje proizvodnje čelika pogodit će najviše australski izvoz; razgovori o produže-

nju ugovora i utvrđivanju novih cijena za sada su prekinuti.

Kad se uzme u razmatranje opseg tonaže koja treba da se izgradi i isporuči u bliskoj budućnosti, posebno tonaže za prijevoz rasutih tereta i tonaže za prijevoz suhih i tekućih tereta, jer je ova zadnja, kako je već rečeno, pretežno angažirana u prijevozu suhih tereta, onda narudžbe brodova veličine 60/100.000 tona nosivosti iznose 32% danas postojeće flote. Ova će tonaža biti isporučena pretežno unutar slijedeće dvije godine, a postojeća tonaža nije toliko stara da bi se moglo očekivati brojnije kasiranje brodova. To navodi na zaključak da bi potražnja za broskim prostorom nužno trebala osjetno narasti da bi se ove novogradnje koje imaju uskoro ući u eksploataciju u potpunosti zaposlile. Tu povećanu ponudu broskog prostora može apsorbirati samo opće povećani opseg razmjene svih artikala, a ne izmjena njihove strukture. Svako da će ovaj momenat imati utjecaja na kretanje vozarina za daljnji duži period.

Prognoza kretanja tržišta za ovu godinu mogla bi se svesti na slijedeći zaključak. Sigurno je za sada da brodari s najvećim zanimanjem prate da li će doći do potpisivanja ugovora između američkih rudara i njihovih poslodavaca, jer će ovaj događaj imati najviše utjecaja na kretanje vozarina u drugom kvartalu, osobito na Atlantiku. Ukoliko se ovaj spor brzo okonča i proizvodnja, a time i izvoz, nesmetano nastavi, onda bi se, uz očekivani porast izvoza žitarica iz američkih luka, zbog prestanka zime, uz otvaranje područja Velikih jezera za plovidbu i uz očekivani aktivniji izvoz žita iz Argentine, moglo reći da su vozarine u ovom času dostigle svoj nadir i da bi buduća pojačana aktivnost trebala utjecati na njihov rast. Međutim, ukoliko se pregovori rudara ne okončaju i ne nađe neko brže rješenje za postizanje dogovora, postoji bojazan da će tržište doživjeti daljnji pad vozarina, što brodare, prisjećajući se 1977. i 1978. godine, kada je štrajk rudara potrajao 111 dana, duboko zabrinjava.



Bulkcarrier »Universe Aztec« nosivosti 162.813 tona