

ŽELJKO NJIRIĆ

Tržište brodskog prostora suhих tereta u prvom polugodištu 1981. godine

Nepovoljne prilike na tržištu brodskog prostora suhих tereta za brodare u prvih šest mjeseci ove godine iznenadile su i njih same, jer se aktivnost tržišta od samog početka godine, pored optimističkih gledanja na povoljniji nastavak održavanja vozarina, uz mnogo razloga za takva razmišljanja, stalno kretala u znaku smanjivanja potražnje za brodskim prostorom, pa su tako i vozarinski stavovi od samog početka bili u laganom, ali neprestanom padu, te krajem polugodišta na nekim relacijama dostigli razinu najmanjih u posljednje dvije godine.

Ovu izmjenu prilika na tržištu u odnosu na prošlu godinu nije nitko očekivao, te je tržište još jednom po tko zna koji put pokazalo, da su iznenađenja moguća i da ih je nemoguće predvidjeti i pored najpažljivijeg njegovog praćenja.

Računalo se:

— da će S A D ukinuti »žitni embargo« početkom godine, te da će ponovo doći do uobičajenih isporuka žitarica S S S R u okviru kličina koje je on normalno kupovao u ovoj zemlji.

— na aktivniji uvoz žita za potrebe N R Kine.

— na veću aktivnost prijevoza žita, općenito, otvaranjem područja Velikih Jezera za plovidbu, početkom travnja.

— na prijevoz uobičajenih količina ugljena i željezne rudače u robnoj razmjeni.

Sve pretpostavke nijesu se ostvarile, pa je došlo do smanjenja aktivnosti tržišta, uslijed toga do smanjenja potražnje za brodskim prostorom i neminovnog pada vozarina na svim relacijama za sve terete i sve veličine brodova.

Dosta kasnije nego što se očekivalo, 24. travnja, djelomično je ukinut žitni embargo od strane američke administracije, uz kasno saznanje, da farmeri ne bi trebali sami da snose posljedice te odluke. Utvrđene su isporuke količina do kraja rujna u okviru još postojećeg petogodišnjeg ugovora, a o sklapanju novog petogodišnjeg ugovora, koji bi trebalo zahvatiti količine od prvi listopada ove godine, do sada nema konkretnih razgovora. Zbog neizvjesnosti kupnji žita u S A D, S S S R se u međuvremenu snašao i svoje potrebe trenutačno zadovoljava kupnjama u drugim zemljama. To se u prvom redu odnosi na Argentinu, od koje mu je bilo isporučeno,

računa se u 1980. godini oko 7.6 milijuna tona / četiri puta više nego u 1979. godini / uz procijene da bi isporuke u ovoj godini mogle dostići i 12 milijuna tona. Potpisan je i petogodišnji ugovor s Kanadom po kojem bi ova zemlja trebala da isporuči S S S R 5 milijuna tona žitarica svake godine. Količine se sastoje od 3 milijuna tona pšenice, a ostatak ječam i zob. Za sada se ne zna što će biti od dopunskih kupnji i koje količine mogu doći u obzir. Prve reakcije S S S R-a na ukidanje embarga bile su da kod sklapanja novog petogodišnjeg ugovora treba dogovoriti klauzulu koja će im omogućiti obeštećenje za slučaj ponovne primjene embarga, što S A D nijesu spremne prihvatiti. S obzirom na povoljnije cijene žita u S A D i kraća putovanja koja smanjuju troškove prijevoza očekuje se da bi do sklapanja međusobnog ugovora trebalo doći, ali se isto tako može pretpostaviti da će ubuduće S A D imati ulogu dopunskog, a ne primarnog snabdjevača žita za potrebe S S S R. Tako izvoz žita iz S A D u ovom polugodištu nije mogao da dostigne volumen izvoza uobičajen početkom svakog proljeća i to je jedan od bitnih razloga općenitog smanjenja vozarina na tržištu brodskog prostora.

Usporedo sa smanjenjem aktivnosti prijevoza žita dolazi i do smanjenja aktivnosti prijevoza ugljena u području Atlantika. Smanjenje aktivnosti je na početku bilo prouzrokovano velikom zakrčenosti luka Hampton Roads još od listopada prošle godine (primjer 20-og siječnja čekalo je 154 broda za ukrcaj tereta) zbog pojačanog izvoza radi potrebe za ovim artiklom i lošijih vremenskim prilikama u to doba godine. U ožujku utiče na smanjenu aktivnost prijevoza ugljena i bojazan da bi moglo doći do štrajka američkih rudara, odnosno do nepotpisivanja novog trogodišnjeg ugovora s poslodavcima ukoliko ovi ne udovolje njihovim zahtjevima o povećanju nadnica. Do štrajka je došlo, 27. ožujka, i on je paralizirao 70% izvoza ugljena iz S A D. Štrajkom je bilo obuhvaćeno 160.000 rudara koji su se vratili na posao tek 8-og lipnja, pa se normalni izvoz s najvećeg područja izvoza u svijetu nije ni mogao očekivati do kraja prvog polugodišta. I četvrti najveći izvoznik ugljena u svijetu Poljska u ovoj je godini obustavila isporuke ovog artikla zbog smanjenja proizvodnje i pokrivanja svojih domaćih potreba. Također izvoz ugljena

iz Australije za Japan smanjen je zbog smanjenja proizvodnje japanske čelične industrije, te završetka japanske poslovne godine /kraj ožujka / i trebalo je vremena za sklapanje novih ugovora i njihovo stupanje na snagu.

Prijevoz željezne rudače smanjen je na minimum zahtjeva, jer je proizvodnja čelika u padu. Japan je npr. u prvih šest mjeseci ove godine smanjio proizvodnju za 13.7 % u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Pored toga, za ove prijevoze ima dosta ponude brodskog prostora, pa je konkurencija većih brodova za rasute terete i kombinirane tonaže, koja ne može naći ekonomsko opravdanje svog zaposlenja u tekućim teretima, zbog kronične depresije na tržištu tekućih tereta, velika i pogoduje naručiteljima u održavanju niskih vozarina. Nova IMCO pravila koja stupaju na snagu traže povećanu sigurnost tankera uz pooštrene mjere protiv zagađivanja, pa povećavaju samo interes kombiniranih brodova da i dalje ostaju u prijevozu suhih tereta. Njihova prisutnost osobito se osjeća u prijevozu žita čime i onako velika ponuda brodskog prostora dolazi i još više do izražaja.

Svi nabrojani događaji, a ima i nekoliko manjih, sveli su vozarinske stavove na tržištu u nekim primjerima i na nekim relacijama na najniže u posljednje dvije godine. Može se reći da su vozarine krajem polugodišta u odnosu na troškove, dostigle svoj nadir, pa bi pojačana aktivnost tržišta morala uslijediti, ali uz neizvjesnost kolikih razmjera.

Uzmimo primjer prijevoza žita na relaciji Meksički zaljev za Nizozemsku. U ovom slučaju vozarine su bile stalno u padu. Prosječna vozarina bila je u siječnju \$ 19.73, u ve-

ljači \$ 19.05, u ožujku \$ 17.86, travnju \$ 15.71, svibnju \$ 13.63, lipnju \$ 13.13 s daljnjim namjerama pada / već u srpnju početkom kombinirani brod »Britanian team« od 127.050 tona nosivosti uzima dio tereta od 72.000 tona žita u stojnicama srpanj 15/20 na \$ 11 uz dozvoljenih 13 dana za ukrcaj i iskrcaj tereta i smatra se najslabiji zaključak od travnja 1979. godine /. U ovih šest mjeseci najbolji zaključak na ovoj relaciji tj. maksimalna vozarina postignuta je u siječnju \$ 20.85, a najmanja u lipnju \$ 13. Prosjek vozarine u ovom razdoblju je \$ 16.52. Za usporedbu na ovoj relaciji maksimalna postignuta vozarina u 1980. godini bila je u lipnju \$ 23.75, a minimalna u siječnju \$ 14.50 uz prosjek godine \$ 17.73. Minimalna vozarina u ovom razdoblju od \$ 13 u odnosu na \$ 23.75 točno pred godinu dana predstavlja smanjenje vozarine za 45.27%.

U prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan prosječne vozarine kretale su se kako slijedi: u siječnju \$ 31.73, veljači \$ 30.96, ožujku \$ 28.67, travnju \$ 27, svibnju \$ 25.25 i lipnju \$ 27.13. Prosjek vozarina za šest mjeseci bio je \$ 28.46. Povećanje u lipnju je privremenog karaktera i nastalo kao posljedica bojazni japanskih uvoznika da će okončati štrajk američkih rudara vozarine porasti, što se nije ostvarilo, pa vozarine opet nazaduju iako ne toliko koliko na drugim relacijama, jer je tonaža manje zainteresirana s obzirom na slabe mogućnosti zaposlenja povratnog tereta. U ovih šest mjeseci na ovoj relaciji maksimalna vozarina postignuta je u siječnju \$ 34, minimalna u svibnju \$ 23.25, te prosjek \$ 28.46, za razliku od 1980. godine kada je najveća postignuta u studenome \$ 39.50, a prosječna godišnja \$ 29.46.



M/b »JADRAN«, nosivosti 72.887 tona, izgrađen u Sunderlandu 1976. godine, najveći jugoslavenski brod ove vrste

Otvaranje Velikih Jezera za plovidbu nije donijelo očekivani uobičajeni porast izvoza žita s ovog područja. Neaktivnost je stalno prisutna. Prvi zaključak s područja Velikih Jezera za količinu tereta od 15.000 tona s kompletiranjem tereta u jednoj od luka St. Lawrencea do 26.000 tona napravljen je uz vozarinu od \$ 31.25 za dio tereta koji se krca u Velikim Jezerima i \$ 24.25 za dio tereta krcan u St. Lawrenceu uz dozvoljeno vrijeme za ukrcaj i iskrcaj od 7 dana. To je otprilike ista vozarina kao lani u vrijeme otvaranja prolaza. U lipnju ne nailazimo za objavljivanjem zaključaka istog krcanja baš zbog slabe aktivnosti izvoza. Krajem svibnja brod »Yin Kim« za 23.000 tona tereta prihvatio je vozarinu od \$ 24 za teret iz Velikih Jezera, a \$ 17 za dio iz St. Lawrencea.

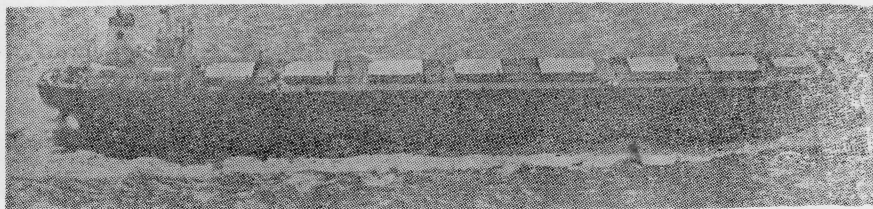
Ovakva smanjenja vozarina nailazimo i kod prijevoza ostalih bazičnih tereta. U primjeru ugljena na relaciji Hampton Roads / Japan za prijevoz 55.000 tona tereta postizala se vozarina u siječnju \$ 29, u svibnju \$ 21.25, te u lipnju \$ 23 s dozvoljenim vremenom od 5 dana za ukrcaj i iskrcaj. Razlog rasta vozarina u lipnju je isti kao i za prijevoz žita na ovoj relaciji.

Ovo razdoblje pada vozarina najviše su koristili sovjetski i kineski naručitelji jer su bili najaktivniji. Sovjetski naručitelji obavljaju prijevoze svojih tereta većinom broderskim ugovorima na vrijeme. Veću tonažu koriste za prijevoz žita, a manju za razne terete, ponajviše za prijevoz šećera. Za prijevoz žita većinom su uzimali tonažu za jedno putovanje. U njihovim primjerima za brodove veličine od oko 30.000 tona nosivosti postizala se u siječnju vozarina od oko \$ 9.500 dnevno, u travnju oko \$ 8.500 dnevno, svibnju \$ 8.000 / 7.700 dnevno, a krajem polugodišta oko \$ 6.900. Ovo bi značilo smanjenje vozarine od početka godine za oko 27.4%. Za manju tonažu najaktivniji su bili u veljači kada je tonaža od oko 15.000 tona za prijevoz šećera mogla postići vozarinu oko \$ 7.200 / 7.400 dnevno, da bi za krcanja u svibnju spustili vozarinu na oko \$ 6.000 dnevno. Kineski su naručitelji bili aktivniji u prvom kvartalu. Za prijevoz žita npr. sredinom polugodišta iz S A D za brod od 30.000 tona prihvaćali su vozarinu od \$ 42 uz normu ukrcaja 4.000 tona dnevno i normu iskrcaja 3.000 tona dnevno, za prijevoz 34.000 tona \$ 40.50, te za 25.000 tona \$ 42.75. Krajem polugodišta vozarine padaju

na ovoj relaciji na \$ 37.25, što je za oko \$ 12.25 manje od vozarine prosinca 1980. godine. Manju tonažu koristili su za prijevoz generalnog tereta, većinom za krcanja u Sjevernoj Americi. U lipnju opada njihova aktivnost i izgleda da sve više zadovoljavaju svoje potrebe uvoza / izvoza svojom tonažom od oko 400 brodova s ukupno 8 milijuna tona nosivosti i brodovima uzetim ugovorima na vrijeme, gdje imaju jednu dodatnu flotu od 120 brodova sa 3 milijuna tona nosivosti.

U ovom razdoblju vrlo je malo naručitelja bilo zainteresirano za uzimanjem tonaže za duža vremenska razdoblja. Uglavnom, takvi su ugovori sklopljeni na samom početku godine i radilo se u većini slučajeva o produženju ranijeg dugoročnog ugovora. S obzirom da su u to vrijeme i vozarine bile u ovoj godini najpovoljnije / za godinu dana brod od oko 26.000 tona nosivosti mogao je postići vozarinu od oko \$ 8.600 / 9,000 dnevno / to su brodari koji su mogli i odlučiti se na produženje dugoročnih ugovora obavili najbolji posao. Kasnije, što se polugodište sve više primicalo kraju interes za zaključivanje, uslijed stalne neizvjesnosti tržišta, skoro je potpuno nestao.

Iz svega rečenog proizlazi da tržište broderskog prostora ne može u ovoj godini biti ohrabrujuće za brodare. Uobičajena smanjena aktivnost tržišta tokom ljeta bit će prisutna i ove godine. O rezultatima žetvi ovisit će aktivnost prijevoza žita do kraja godine, dok je za očekivati da bi prijevoz ugljena trebao porasti, posebno iz razloga što je u izvozu došlo do prekida uslijed spomenutog štrajka i što su zalihe ovog artikla smanjene. Dugoročnije ne bi trebalo očekivati neko poboljšanje, jer je ponude broderskog prostora mnogo više od potražnje. Pored toga, ako se uzmu u obzir podaci Lloyd's Registra, da je početkom godine bilo u izgradnji oko 34-6 milijuna BRT, da se od toga ima isporučiti oko 55% do kraja godine, da su od toga 44% brodovi za prijevoz rasutih tereta / oko 15 milijuna BRT / i uz to da kombinirana tonaža bar za sada neće ući u prijevoze tekućih tereta zbog depresije na tom tržištu, da će starija kombinirana zbog novih IMCO pravila ostati definitivno u prijevozu suhih, jer ih pravila s obzirom na zahtjeve čine neekonomičnim, onda dugoročna prognoza ne ide u prilog brodarima.



Bulkcarrier »KORDUN« (Jugooceanija, 72.050 dwt), jedan od četiri jednaka broda izgrađena u brodogradilištu Sunderlandu