

Tržište brodskog prostora suhих tereta u trećem kvartalu 1981. godine

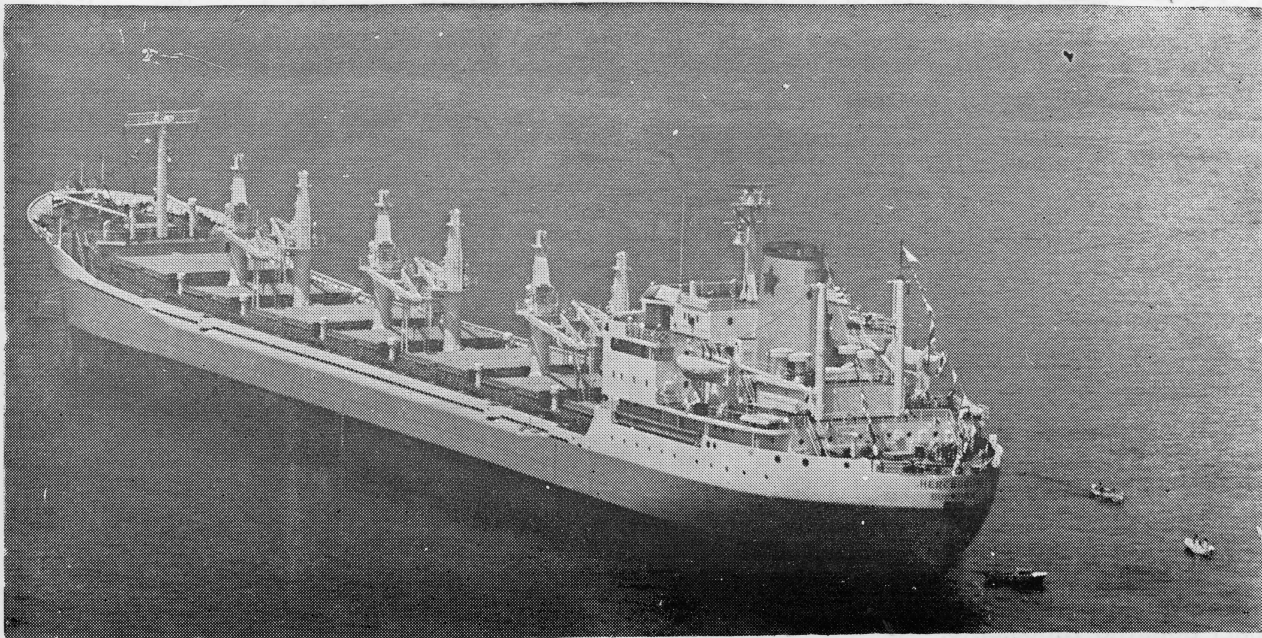
Vozarine na tržištu brodskog prostora suhих tereta u trećem kvartalu i dalje slijede pad kao nastavak smanjene aktivnosti potražnje za brodskim prostorom, stalno prisutne od početka godine. I dok se očekivalo da će vozarine dostići svoju najnižu razinu krajem prvog polugodišta i da ne bi mogle ići na niže, jer su već bile na granici pokrića troškova pokazalo se da je zbog uobičajene ljetne neaktivnosti tržišta usljed godišnjih odmora daljnje njihovo smanjenje ipak bilo moguće. Ta smanjenja podjednako su bila na svim područjima prijevoza za sve vrste tereta i za sve veličine brodova.

Razlozi ovakvom stanju tržišta su poznati. Bez podjednake pojačane aktivnosti prijevoza bazičnih rasutih suhих tereta željezne rudače, ugljena i žita, nisu se mogle ostvariti neke promjene na tržištu.

U ovakvim depresivnim prilikama tržišta neki su se brodari ponašali na način da su, s obzirom da je tanaže previše za ono malo tereta što se nudi za prijevoz, prihvaćali svaki teret koji se pojavio na tržištu uz nešto nižu vozarinu od prethodne samo da bi osigurali zaposlenje brodu, uvjereni da će za svaki kasniji posao koji se ponudi postići još nižu vozarinu. Neki su se pak ustručavali ulaziti u poslove u uvjerenju da će vozarine morati slijediti trend rasta kako se jesen približava i godina bliži kraju. Ovi su brodari bili ipak prisiljeni ulaziti u poslove kada im je tonaža postala promptna, odnosno kada su u momentu

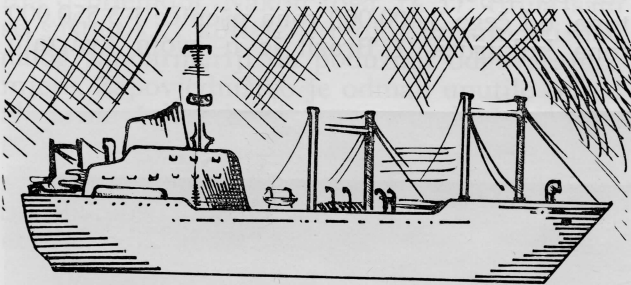
završetka putovanja iskrcajem tereta ostali bez zaposlenja, te su, s obzirom na manji izbor poslova, prihvaćali bilo koji teret do kojeg su mogli doći. Posmatrajući unatrag tj. sada kretanje vozarina na tržištu, pokazalo se, da su nešto povoljnije prošli oni prvi koji nisu čekali, već uzimali svaki teret čim se pojavio na tržištu, za razliku od drugih koji su vjerovali i ponašali se prema davnim prognozama o mogućnostima povećanja aktivnosti tržišta, a time i mogućeg povećanja vozarina. Ovime se dokazalo još jednom po tko zna koji put da je prognoze nezahvalno slijediti.

U prijevozu žita ostaju i dalje najaktivniji sovjetski naručitelji. Prema procjeni američkog odjela za poljoprivredu, objavljenom u rujnu, procjenjuje se proizvodnja žita u SSSR na oko 180 milijuna tona i na osnovu takvih rezultata žetve, smatra se, da će SSSR u 1981/1982. godini trebati da uveze, za pokriće svojih potreba, oko 40 milijuna tona. Smatra se ujedno da su to i količine koje sovjetske luke mogu maksimalno zaprimiti (uvoz 1980/1981. godine bio je oko 34.5 milijuna tona). Time SSSR i pored toga što je najveći proizvođač pšenice (22% ukupne svjetske proizvodnje) ostaje i najveći uvoznik i potrošač. U posljednja dva mjeseca SSSR se orijentira na kupnje žita u SAD, te pored izvjesnih povremenih količina sklopljen je i šestogodišnji ugovor po kojem je ugovorena kupnja 6.950.000 tona, od čega 3.400.000 tona pšenice i 3.550.000 tona kukuruza. I Brazil je u ovom kvartalu



sklopio petogodišnji ugovor sa SSSR o isporuka pola milijuna tona soje u zrnu i 400.000 tona sojine sačme godišnje za vrijeme 1982/1986. I Argentina i Brazil nastoje da što više udovolje potrebama SSSR iz čega se može zaključiti da bi u buduću Južna Amerika mogla biti sve veće područje aktivnosti zaposlenja tonaže. Do sada se računa da je SSSR s raznih područja u svijetu kupio 15 do 20 milijuna tona žita uz isporuku srpanj 1981. — srpanj 1982. godine. Za ostatak potreba je za pretpostaviti da bi trebalo da se snabdije u SAD, jer ona ima najviše viškova od prethodnih godina, najpovoljniju cijenu i najveći je izvoznik s oko 41.5 milijuna tona pšenice (48% ukupnog svjetskog izvoza).

U pronalaženju tonaže za svoje potrebe sovjetski naručitelji izlaze na tržište povremeno i tom prigodom uzimaju veći broj brodova brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje ili duže vremensko razdoblje u čemu im niske vozarine idu u prilog. Kao i do sada prednost daju brodovima već zaposlenim u direktnom nastavku ranijeg posla. Podaci su uglavnom neobjavljeni na tržištu, pa se ne zna točan broj napravljenih poslova, postignute vozarine i vrijeme trajanja ugovorâ. Nema sumnje da su svakim kasnijim zaključkom posla osigurali povoljniju vozarinu, jer su vozarine u neprestanom padu i njihovim načinom rada utječu na takvo ponašanje tržišta, zadržavajući postojeće ugovorene brodove i ne uzimajući višak tonaže koji postoji. Ponašajući se na ovaj način, uz slabu aktivnost ostalih naručitelja, nije se ni mogao očekivati neki rast vozarina u ovom razdoblju.



U ovom razdoblju kineski naručitelji su bili veoma malo aktivni u prijevozu žita, pa su brodove, koje imaju kod sebe pod brodarskim ugovorima na vrijeme za duže razdoblje, s Dalekog Istoka nudili drugima za povratna putovanja prema Atlantiku. Indija je prvi put od 1976. godine kupila u SAD 1.5 milijuna tona žita s isporukom u slijedećih 17 mjeseci. Ovo je od posebnog interesa za manju tonažu, jer će se ona najviše koristiti radi ograničenog gaza indijskih luka. Rezultati žetve ne zadovoljavaju, pa ovo može utjecati i na pojačanu aktivnost prijevoza umjetnog gnojiva u kojem bi slučaju opet manja tonaža mogla naći dodatno zaposlenje.

Od ostalih relacija prijevoza žita ostvarivao se većinom na relaciji za Japan, zapadnu Evropu i za zemlje Sredozemlja (Italija, Maroko, Alžir i Egipat) također po smanjenim vozarinama, jer su one na svim relacijama podjednako slijedile pad.

Iako je štrajk američkih rudara, koji je trajao od 27. 3. do 8. 6. paralizirao oko 70% izvoza ugljena iz SAD, već davno završen, do pojačanog prijevoza ove sirovine nije došlo, pa je i ova činjenica mnogo utjecala na postojeće stanje tržišta. Zbog smanjenja proizvodnje čelične industrije u svijetu (za oko 15% u odnosu na godinu ranije) prijevoz rudače i dalje je sveden na minimum zahtjeva, a ponude broskog prostora većih brodova za rasute terete je previše, posebno što je za ovo stalno zainteresirana i velika flota kombiniranih brodova.

Odras svega naprijed navedenog najbolje se može vidjeti iz slijedećih nekoliko primjera kretanja vozarina na određenim relacijama:

— na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Nizozemsku za prijevoz žita, gdje se uobičajeno koriste za zaposlenje brodovi veličine »Panamax« ili još veći kombinirani brodovi (ali s djelomičnim iskorištenjem korisne nosivosti, s obzirom na ograničenje gaza u Meksičkom zaljevu oko 12.2 metara) u ovom kvartalu postigla se u srpnju najveća vozarina \$ 12.25, najniža \$ 11.75, odnosno srednjak vozarine \$ 12 uz srednjak prevezenih tona tereta po brodu od 56.000 tona. U kolovozu najveća je postignuta vozarina bila \$ 9.75, najniža \$ 9, odnosno srednjak \$ 9.41 (najniži od veljače 1979. godine) i srednjak prevezenih tona po brodu 63.000 tona. U rujnu najveća postignuta vozarina bila je \$ 11.25, najniža \$ 9.75, srednjak \$ 10.44 i srednjak prevezenih tona po brodu od 58.500 tona. Rast vozarina u rujnu više je odraz prihvata laganog rasta vozarina za četvrti kvartal, jer se radi o krcanjima u listopadu, što potvrđuje i zaključak broda »Theodore« za prijevoz 70.000 tona za 3 konsektivna putovanja (s početkom prvog krcanja u stojnicima studeni/prosinac), \$ 11 po toni s 12 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj tereta. Radi usporedbe treba istaći da je na ovoj relaciji u ovoj godini najveća postignuta vozarina bila u siječnju \$ 20.85 (u 1980. godini najveća u lipnju \$ 23.75), a da su prosjeci vozarina po mjesecima bili siječanj \$ 19.73, veljača \$ 19.05, ožujak \$ 17.86, travanj \$ 15.71, svibanj \$ 13.63 i lipanj \$ 13.13. Srednjak vozarine na ovoj relaciji u 9 mjeseci o.g. bio je \$ 14.55, a srednjak u 1980. godini \$ 17.73.

— na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan za prijevoz žita u ovom kvartalu u srpnju se postigla najveća vozarina \$ 28, najniža \$ 23, uz srednjak vozarine od \$ 25.82 i srednjak prevezenih tona po brodu od 35.750 tona. U kolovozu najveća postignuta vozarina je bila \$ 23.60, najniža \$ 19, uz srednjak vozarine od

\$ 20.67 (najniži od travnja 1979. godine) i uz srednjak prevezenih tona po brodu od 36.730 tona. U rujnu najveća postignuta vozarina bila je \$ 22.75, najniža \$ 18.50, srednjak \$ 20.92 i srednjak prevezenih tona po brodu 35.175 tona. Radi usporedbe, u ovoj godini najveća postignuta vozarina bila je u siječnju \$ 34 (u 1980. godini najveća u studenome \$ 39.50), a prosjeci vozarina po mjesecima bili su: siječanj \$ 31.73, veljača \$ 30.96, ožujak \$ 28.67, travanj \$ 27, svibanj, \$ 25.25 i lipanj \$ 27.13. Srednjak vozarine na ovoj relaciji u 9 mjeseci o.g. bio je \$ 26.46, a srednjak za isto razdoblje 1980. godine \$ 29.46.

— kod prijevoza žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za NR Kinu u ovom kvartalu brodovi veličine oko 25/35.000 tona nosivosti postizali su u srpnju vozarinu od \$ 32.50/34.50 ovisno o veličini, u kolovozu oko 31.90, a u rujnu \$ 29.50. Prva krcanja na ovoj relaciji u ovoj godini u veljači postizala su vozarinu od \$ 43, a krcanja u prosincu prošle godine \$ 52. Bitni uvjeti ugovora u svim poslovima bili su isti, pa je smanjenje vozarina odraz isključivo prilika na tržištu.

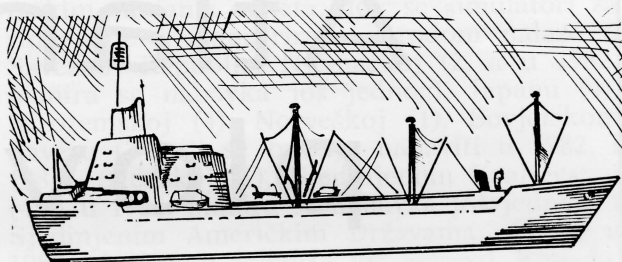
— na relaciji iz Velikih Jezera s kompletiranjem tereta do pune nosivosti žita u St. Lawrence nije bilo mnogo zaključenih poslova. U ovom kvartalu npr. za zapadnu Evropu napravljeno je nekoliko poslova, kao što je zaključak broda »Federal Danube« za krcanje 25.000 tona tereta u Velikim Jezerima i kompletiranjem tereta do 33.000 tona u St. Lawrence uz 8 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj tereta i vozarinu od \$ 20 za dio teret ukrcan u Velikim Jezerima i \$ 13 za teret iz St. Lawrence. Sjetimo se da se za prva krcanja u ovoj godini plaćala vozarina od 31.25 za teret iz Velikih Jezera i \$ 24.25 za dio tereta iz St. Lawrence.

— kod ostalih tereta nailazimo na iste slučajeve pada vozarina što je i razumljivo. Tako na relaciji iz Hampton Roads za Evropu, najglavnijem pravcu prijevoza ugljena (16.6% ukupnog prometa morem ovog artikla) vozarina se kretala, za brodove 50/60.000 tona, \$ 10.35 u srpnju, do \$ 7.75 u kolovozu i rujnu, za razliku od siječnja — \$ 13.

— kod prijevoza istog tereta s istog područja ali za Japan, veličine brodova oko 55.000 tona postizale su u srpnju \$ 21.50, u kolovozu \$ 18.50 i u rujnu između \$ 18.75 i 19 za usporedbu s početkom godine od \$ 29. Dozvoljeno vrijeme u svim primjerima: 5 dana za ukrcaj i iskrcaj tereta.

— u primjerima brodarskih ugovora na vrijeme za putovanje, za veličine brodova od

oko 30.000 tona nosivosti, početkom srpnja se mogla postići vozarina od oko \$ 7.000 dnevno. Od tada vozarine slijede naglo pad, pa krajem rujna za ovu se tonažu nudi \$ 4.900/5.000 dnevno ukoliko brod ulazi pod ugovor iz luke ili s mjesta ako nema napraviti neko duže balastno putovanje. Za ovu veličinu broda, radi usporedbe, moglo se u siječnju dobiti vozarina oko \$ 9.500 dnevno, u travnju oko \$ 8.500, u svibnju oko \$ 7.000 do \$ 8.000 dnevno.



— krajem kvartala, za veličine brodova između 60/70.000 tona, za putovanje u Pacifiku, brod »Shi Tanghai« od 73.040 tona nosivosti, za putovanje Japan / Australija / Japan, plaćen je \$ 5.700 dnevno. Liberijska novogradnja »Celtic Yana«, nakon isporuke brodogradilišta, za putovanje preko luka Filipina i Indonezije za Evropu, postigla je vozarinu od \$ 5.250. U Atlantiku su istodobno vozarine bile nešto povoljnije tj. oko \$ 6.000 dnevno. U siječnju su brodovi za putovanje Japan / Australija / Japan mogli postići vozarinu i do \$ 14.750, za putovanje s Dalekog Istoka za Evropu oko \$ 12.000 dnevno, a u Atlantiku oko \$ 15.500 dnevno.

Ako se uzme u obzir da su vozarine pale u vrijednosti na razinu onih iz 1979. godine, a da su troškovi u zadnje tri godine znatno porasli, onda moramo reći da je poslovanje brodara u usporedbi s 1979. godinom znatno nepovoljnije.

Ukoliko se aktivnost prijevoza bazičnih tereta ne poveća znatno i uskoro, doći će za brodare i do još gore situacije na tržištu brodske prostora, jer je pored postojeće flote od 4.116 brodova za rasute terete, s 142.1 milijuna tona nosivosti, i 401-og kombiniranog broda, s 47.3 milijuna tona nosivosti, u ovoj godini naručeno dosta brodova, najviše u zadnjih 6 godina, tj. oko 19 milijuna tona nosivosti. Ova velika ponuda brodske prostora u odnosu na veoma skromne mogućnosti zaposlenja (računa se da postoji višak od 30 mil. tona) može donijeti »crne dane« za brodare koji se bave poslovanjem slobodne plovidbe.

ŽELJKO NJIRIĆ

