

## Troškovi, cijene brodova i nivo vozarine

Događaji koji se odvijaju od sredine 1969. godine pa na ovamo su razdoblje dramatičnih promjena na tržištu u pogledu nivoa i različitosti vozarinskih stavova do brzog rasta troškova i vrtoglavog skoka cijena novogradnji i polovnih brodova. Ovo je razdoblje više nego bilo koje ranije izazvalo konfuzne situacije i stvorilo niz dilema u razvojnoj orijentaciji pomorskih kompanija.

Iz nedavnih događaja se mogao izvući zaključak da Japan u pogledu zivanja na svjetskom pomorskom tržištu preuzima ulogu dominantne snage koja je sposobna da utiče na cjelokupna kretanja. Raspoložujući sa ogromnim kapacitetima u brodogradnji, fabrikaciji čelika za svjetsku brodogradnju, ogromnoj floti i ogromnim količinama sirovina koje uvozi i robe koju izvozi tj. mogućnostima zaposlenja dijela svjetske flote, u poziciji je da presudno utiče na pomorsko tržište po svim pravcima. Njegov geografski položaj u odnosu na zemlje izvoznice sirovina predstavlja vremensku dimneziju tržišta čiji pad ili rast potreba za sirovinama može skoro obostruko uticati na broj uposlenih brodova. Neki su uvjerenja da je Japan umjetno izazvao boom na tržištu kako bi podigao cijenu brodovima koje gradi i čelika kojeg prodaje, što mu je u globalu veći prinos nego što je odlijevanje preko visokih vozarina koje je platio i plaća stranom brodogradnji. U svakom slučaju Japan je na pomorskom tržištu takva snaga koja ulijeva poštovanje.

Tehničko-tehnološki razvoji i razvoji tržišta uslovljavaju brzo prestrojavanje strukture flote. Porast troškova i cijena, uticaji inflacija itd. uslovljavaju su globalno pomjeranje težišta troškova oko kojih osciliraju nove vozarine. Granica prosječnih i anarginalnih troškova fluktuirala je prema gore pa se na novim makar nominalnim vrijednostima može sada zasnivati odluka da li neki brod vezati ili se s njim i dalje može poslovati s manjim profitom.

Kod svih grana privrede i proizvodnje, uz uslov da postoji slobodna konkurencija, cijena nekog proizvoda ili usluge bit će uvijek na nivou prosječnih troškova onih proizvođača koji raspolazu sa najboljom tehnikom i optimalnom kombinacijom faktora proizvodnje. Prodajna cijena bit će, dakle, ovisna i o broju tj. odnosu onih proizvođača koji raspolazu sa optimalnom tehnikom i optimalnom kombinacijom faktora proizvodnje prema onim sa srednjom i lošijom tehnikom i kombinacijom. U drugim razdobljima cijena je jednaka minimumu prosječnih troškova najlošijeg proizvoda, dok svima drugim donosi monopolske dohotke. Kada se cijena spusti ispod nivoa prosječnih troškova najboljeg proizvođača nastupa kriza i bankrotstvo niza proizvođača u toj godini.

Kako određena privredna grupa ili proizvodnja posluje konstantno za zadovoljenje nekih od niza ljudskih potreba, do krize dolazi kada se drastično smanji zahtjev za takvim potrebama, u izmjeni potrebe. Dakle, ona kao takva postoji, postojat će i takva proizvodnja ali će proces nestajanja slabih biti vječno prisutan budući da će cijena oscilirati oko osovine troškova prosječnih proizvođača koji će biti sposobni da zadovolje određenu društvenu potrebu. Pad ili rast u zahtjevima izbacivat će ili uključivati na scenu one najlošije. Najbolje prolaze oni koji raspolazu sa najboljom tehnikom i tehnologijom, sa optimalnom kombinacijom faktora u kojima su sadržana organizaciona i tehnička rješenja.

Činjenica da i onda kada se primijenila najsavremenija tehnika i tehnologija, koja je drastično smanjivala troškove i povećavala produktivnost rada, manji uticaj je bio u oblasti cijena a veći u oblasti dobiti.

Kao i kod drugih grana privrede cijena neke proizvodne usluge tj. vozarinski stav u brodarstvu gdje djeluju brodari sa svojim brodovima, koji su opterećeni nejednakim faktorima, vrtiče se u normalnim razdobljima

ma oko prosječnih troškova onih brodova koji raspolažu sa najboljom tehnikom i optimalnim faktorima za proizvodnju prevozne usluge.

Pomorski prevozi bit će uvijek objekt društvene potrebe. Kriza u toj grani bila bi odraz krize u svim ostalim granama u širem ekonomskom ambijentu. Slijedećih nekoliko pitanja su od bitnog značaja koja stvaraju dileme kod brodarških preduzeća.

1) Da li će stopa porasta pomorskih prevoza biti ravnomjerna stopi rasta flote koje će stvarati raznomjernu ponudu i potražnju (ekvilibrjum) sa ravnotežnim vozarinama.

2) Da li će ta ravnoteža biti narušena, i u tom slučaju koje će biti novo težište prosječnih troškova oko kojih će oscilirati nove vozarine, obzirom da su svi troškovi porasli, bilo oni fiksni bilo oni varijabilni, budući da je tehnologija značajno izmijenila njihov odnos i strukturu.

Tražnja kao mnogo jača varirajuća strana u pomorstvu može se smanjivati samo do određene granice, jer bi u protivnom narušila druge odnose. Ta granica nastaje onda kada likvidira višak ponude (oversupply) koji se manifestuje vezivanjem brodova čije prosječne minimalne troškove postojeće vozarine ne mogu zadovoljiti. To su obično brodovi kod kojih je došlo do propadanja tehnokonomskih faktora. Nova ravnoteža vozarina u ovom slučaju je mnogo niža. Profit će odbacivati oni koji će imati optimalne faktore i najniže prosječne troškove (obično su to veći brodovi koje će u uslovima slobodne konkurencije pružati najjeftinije usluge). Presudan uticaj na nivo troškova i na nivo vozarina imat će dakle primjenjena tehnologija (tip i veličina broda).

Veličina broda i njegova brzina na običan pogled zamagljuje ekonomsku zakonitost da visina vozarine oscilira oko osovine prosječnih troškova. Svako tvrđenje da nivo vozarinskog stava određenog pomorskog prevoza ne prati porast troškova je neuzimanje u obzir različitih faktora koji u toj sferi djeluju. Koliko god je vozarina funkcija ponude i potražnje toliko je i funkcija prosječnih troškova na onom dijelu tržišta gdje prevoze obavljaju dominantne veličine (kapaciteti) brodova. Prema tome, dugotrasne i srednjoročne oscilacije vozarina kriju u sebi druge nastale promjene. Vozarinski stav iz perioda depresija za brod od 10.000 DWT može da bude marginalna vozarina, a isti taj stav za neki kasniji period za brod od 60.000 DWT predstavlja na kraju izvršenog putovanja golemu dobit.

Jednu od dugotrasnih oscilacija predstavlja protekla dekada od 1960. — 1970. godine. U drugoj polovini 1969. godine nastupaju velike promjene radi spiralnog skoka cijena i inflacija pa su neki skloni da čitav period smatraju nešto kraćim tj. do sredine 1969. umjesto do 1970. godine. U našim razmatranjima period koji je ujedno najinteresantniji za nas počinje u drugoj polovini 1969. godine kada su nastale krupne promjene u troškovima, cijenama brodova i nivou vozarina, pa mu treba obzirom na buduće razvoje pokloniti punu pažnju. Pitanje je, da uslijed priliva nove tonaže može doći do viška ponude, koji su to prosječni troškovi određenih brodova na određenom tržištu, stvoriti marginalne vozarine i likvidirati višak brodovlja kao ponude, bacajući ih u raspremu. Prevoz kao takav neće prestati a neki će služeći se zalihama prethodnog boom-a biti u mogućnosti da izvjesno vrijeme djeluju i ispod nivoa marginalnih vozarina tj. onda kada poslovanje tim brodovima padne ispod granice rentabilnosti tj. i onda kada troškovi eksploatacije nadmaše troškove raspore brodom. Poslovanje i u ovakvim uslovima moći će obavljati oni sa optimalnom kombinacijom raznih faktora i najboljom tehnikom ali samo dotle dok prethodnu dobit ne svedu u granice prosječne profitne stope. Iza ovoga nastupa potpuno propadanje tržišta do čega ne može doći iz drugih razloga.

Za slučaj niskih vozarina najveći sudar će ubuduće nastati između onih brodova građenih ili zaključenih prije 1969. godine i onih poslije tog perioda, budući su cijene tih brodova i do 100 posto veće. U uslovima slo-

bodne i vrlo jake konkurencije visina vozarine oscilirat će oko prosječnih troškova jednih i drugih i u slučaju još većeg pada vozarine će biti na granici prosječnih troškova onih prvih (jeftinijih), a konačnu vrijednost postaviti će ukupne potrebe tržišta za jednim i drugim, jer se po tehnologiji malo ili ništa ne razlikuju. Razlika jedino postoji u troškovima kapitala. Jeftiniji će moći konkurirati pomjeranjem vrijednosti amortizacije, jer će već biti polovni brodovi čija cijena slijedi opšte tokove tržišta. Za slučaj boljeg stanja na tržištu on će troškove amortizacije pomjeriti prema gore i izravnati se u uslovima poslovanja, obezbjeđujući sebi adekvatnu reprodukciju.

Uzmimo u razmatranje period od 1960—1969. iz kojeg ćemo vidjeti da su vozarine u većoj ili manjoj mjeri oscilirale oko prosječnih troškova brodova sa srednjom ili lošom tehnikom i kombinacijom faktora. Vozarine su slijedile rast ovakvih prosječnih troškova pa su u raspremu i kasiranje odlazili samo oni brodovi na onim tržištima gdje je došlo do potpunog propadanja tehnokonomskih faktora.

Porast cijena brodova za period od 1968. godine do danas se kretao vrlo brzo. Razlog tome je niz uzroka počev od brzog skoka cijena radne snage i materijala, inflacije, obezbjeđenja cijene od daljnog klizanja (sliding scale danse) kao i opšteg optimističkog gledanja na budućnost prevoza. Za pojedine vrste brodova već prema tome da li se smatraju najpropulzivnijim kapacitetima budućnosti ili skok cijene se kretao od 60—100 posto. Cijenu je postigla i opšta žurba da se prestroji flota posebno u pravcu velikih brodova kako bi se što prije odgovorilo zahtjevima srednje i dugoročnim prevozima. Vozarinski boom tokom 1970. godine stvorio je različne šanse onima koji su prodavali polovinu i stariju tonažu a dobijeni kapital plasirali za gradnju novih brodova. Neki brodovi bili su preprodani i po nekoliko puta pa su neki vještii brodari koristeći ovu šansu iz svog flotnog sastava isključili starije brodove istovremeno dolazeći do velikih profita. Bili su to školski primjeri korišćenja postojeće konjunktуре.

Porastom troškova a posebno onih koji se odnose na koštanje kapitala imaju za posledicu da proizvodnja prevoznih usluga značajno poskupi. Postavlja se pitanje na kom nivou će se naći vozarinski stav kao cijena prevozne usluge na nekom određenom tržištu uz djelovanje zakona ponude i tražnje. Potražnja i ponuda mogu biti ravnomjerni pa će se stvarati »Continuation rate«, ponuda može biti manja od tražnje pa ćemo imati »Utility rate« i obratno, tražnja manja od ponude kada nastupaju »Laid-up rates«.

Uzmimo da na određenom tržištu djeluje 30 brodova tipa bulkcarrier i to od 20.000 DWT, 10 od 30.000 DWT i 10 od 40.000 DWT. Dakle, zastupljena je različita tonaža. Pretpostavimo da u svakoj od navedenih kategorija ima brodova koji su građeni po cijeni od 1968. 1969. i 1970. i to u 1968. da ih ima građenih 3, u 1969. 4 broda, a u 1970. godini 3 broda, dakle po cijenama koje su izrazito različite pa su im troškovi kapitala i amortizacije različiti.

U cilju boljeg razumijevanja djelovanja tržišnog mehanizma i povratnih sprega na njemu, pratićemo što se događa sa svim od navedenih kategorija za sva tri stanja tržišta: 1) Ponuda i potražnja ravnomjerni (u ekvilibrjumu) 2) Ponuda manja od potražnje i 3) Ponuda veća od potražnje. Sve navedene kategorije brodova tehnički su na istom nivou.

#### 1) Ponuda i potražnja ravnomjerni

U ovom slučaju u prevozima određenog tržišta potrebno je svih 30 brodova koji će zadovoljiti zahtjeve transporta. Ponuda i potražnja se podudaraju, stvorit će se ravnoteža vozarina. Pitanje je na kojem će se nivou formirati vozarinski stav. Budući da su potrebni svi brodovi, vozarina će se formirati na nivou prosječnih troškova najmanjeg i najsкупlijeg broda. U našem slučaju to će biti nivo prosječnih troškova najsкупlijih brodova tj. 3 broda od 20.000 DWT ugovorenih u 1970. godini. Vozarinski stav u tom trenutku razlikovat će se od onog iz ranijeg razdoblja za onoliko koliko su troškovi pora-

sli. Brodovi ugovoreni u 1968. godini nosivosti 40.000 DWT odbacivat će u ovoj fazi ili stanju tržišta najveće profite. Da bi obezbijedili reprodukciju izvršit će tržišno pomjeranje amortizacije. Poboljšanja na ovom tržištu mogu nastupiti kada 3 broda od 20.000 DWT ugovorena 1970. godine potraže bolje prevoze budući da u ovom slučaju samo pokrivaju troškove.

Pogoršanja mogu nastupiti ako na scenu ovog tržišta nastupe brodovi od 50 ili 60.000 DWT koji radi veće nosivosti mogu prihvatiti niže vozarine pa će doći do novih odnosa, do nove cijene prevozne usluge, do novih oscilacija vozarina. Ovaj proces je neprekidan a uslovljen je stalnim prelivanjem tonaže.

## 2) Ponuda manja od potražnje

Potrebe tržišta porasle su i nastupa situacija da umjesto 30, zadovoljenje transportnih usluga treba da izvrše 33 broda. Za ovakvo stanje na posmatranom tržištu nivo vozarina će se formirati iznad nivoa prosječnih troškova najmanjeg i najskupljeg broda tj. ona tri broda od 20.000 DWT ugovorenih u 1970. pa će oni imati dobar profit. Radi kompenzacije unajmitelji će vršiti pritisak na vlasnike gornje tonaže tj. one od 40.000 DWT da za veličinu broda nešto smanje vozarinu u čemu će i uspjeti budući da ovi ostvaruju značajne profite.

Ovakvo stanje ne može potrajati radi preliivanja tonaže iz lošijeg na bolja tržišta. Kada je situacija slična i na drugim tržištima onda je u pitanju svjetski

prevozni boom koji je prilično rijedak pa su normalna stanja daleko karakterističnija.

Oscilacije vozarina imaju tendenciju da se vrte oko najnižih prosječnih troškova koji opet nezadrživo idu prema gore.

## 3) Ponuda veća od potražnje

Potrebe tržišta počele su da se povlače, nastupa situacija da je umjesto 30 potrebno 27 brodova da zadovolji prevozne usluge. Znači, pojavljuje se višak ponude (oversupply) od 3 broda. Ovo će izazvati veliko prestrojavanje snaga na tržištu nastupom novih brodova i regulativa. Prva posljedica je značajan pad vozarinskog stava. Postavlja se pitanje do kog nivoa pokriva prosječnih troškova ako na njemu djeluje različita tonaža sa različitim kombinacijom faktora cijene i ostalih izdataka. Vozarina će se formirati na nivou troškova broda od 30.000 DWT ugovorenog po cijeni od 1969. godine. Brodovi koji će morati da napuste ovo tržište, jer će poslovati sa gubitkom, su dva broda od 20.000 DWT, jedan ugovoren u 1969. godini, drugi u 1970. i treći brod od 30.000 DWT, ugovoren u 1970. godini čime će se ponovno uspostaviti ravnoteža.

Međutim, jedno tržište se ne može gledati izolovano, jer ako je situacija slična i na ostalim tržištima nastupaju galopirajuća pogoršanja radi oštre i neumoljive konkurencije. Mehanizam koji formira nivo vozarina se pokreće, uslovljava da stav pada ispod granice niza prosječnih troškova dok ponovno ne uspostavi ravnotežu.