

Ekonomске posljedice zastoja Sueckog kanala

Priredeno prema izvještaju UN — Savjeta za trgovinu i razvoj »Ekonomске posledice zatvaranja Sueckog kanala«

Na 11. sjednici Savjeta za trgovinu i razvoj usvojen je pod gornjim naslovom izvještaj koji je analizirao posljedice zatvaranja Sueckog kanala po transportne troškove tankera, brodova za generalni teret kao i po neke ostale oblike prijevoza, po luke, međunarodni promet itd. Konstatira se, među ostalim, da je zatvaranje Kanala ohrabrilu gradnju brojnih orijaških brodova, ali i to da se njihova ekonomska prednost danas smanjuje. Naftovodi koji su bili podignuti za dovod nafte sa Srednjeg istoka u istočne mediteranske luke ponovnim bi otvaranjem Kanala omogućili da se ublaži porast transportnih troškova nastae na duge distance. Promet bulkcarrierima za čvrst teret i linijska dobio bi ponovnim otvaranjem Kanala, a isto tako svi kargi za čvrst teret koji su danas u službi ili se grade mogli bi se koristiti Kanalom, bili oni nakrcani ili u balastu.

Sve u svemu, osnovna je stvar u tome da bi troškovi prijevoza morskim putem na brojnim trgovačkim linijama od velike važnosti i dalje bili beskorisno visoki ako bi Kanal i dalje ostao zatvoren.

VAŽNOST SUESKOG KANALA KAO MEĐUNARODNOG PLOVNOG PUTA

U god. 1966. ukupna količina robe, provezene kroz Kanal iznosila je 241,9 milijuna tona (175,7 mln tona tekućeg i 66,2 mln tona čvrste) na ukupan svjetski robni promet od 1.770 milijuna tona, što predstavlja blizu 14%.

Što se tiče nafte, prevezene te godine tankerima, ona predstavlja gotovo 3/4 sveukupnog prometa. Čak 90% ovog tereta ukrucano je u Perzijskom zaljevu, a 87% bilo je iskrucano u evropskim lukama. Blizu jedne trećine evropskog uvoza nafte stiglo je te godine morem, koristeći se Sueskim kanalom.

Čvrstog tereta Sueskim je kanalom 1966. prevezeno 66,2 milijuna tona, od čega je 46% potjecalo iz područja smještenih sjeverno i zapadno od Sueza (Zap. Evropa 19%, Sredozemlje i Crno more 13%, Amerika 14%) a 47% došlo je sa područja južno i istočno od Sueza (Azija i Jugoistok 24%, Daleki Istok 10% itd). Dio od 7% došao je iz neutvrđenog područja.

Statistička tablica pokazuje u skupnosti prijevoza na relaciji sjever-jug i obratno veliku važnost Kanala za promet čvrstom robom iz Perzijskog zaljeva (41%) te istočne Afrike i Crnog mora (32%). Kanal isto tako predstavlja značajan morski put za čvrst teret iz Azije i jugoistoka (24%), mediteranske Evrope (15%) i Crnog mora (14%). Naprotiv, relativna važnost prometa čvrstim teretom koji prolazi Kanalom u pravcu Evrope i sjeverozapada Amerike te Dalekog istoka bila je znatno manja i predstavljala je samo 5 do 8 posto svih utovara i istovara čvrstih roba ovog područja.

POSLEDICE PO TRANSPORTNE TROŠKOVE TANKERA

Zatvaranje Sueskog kanala dovelo je do jakog porasta prijevoznih troškova i promjene u prometu koji je osobito pogođen kod onih poslovanja za koje je Kanal bio od najveće važnosti: tankersko poslovanje i uvoznizvozna trgovina morskim putem zemlje istočne Afrike, južne Azije i jugoistoka.

Ovaj se porast nije ograničio samo na prijevoz izravno pogođen zatvaranjem Kanala, nego se odrazio i na čitavom morskom prijevozu. On je osobito izražen u tankerskom prometu.

U tankerskom prijevozu došlo je do hose zbog produženja ruta porasta troškova.

Da je Kanal ostao otvoren, 95 milijuna tona (računajući i drugo polugodište 1967) bilo bi prevezeno kroz njega, a ta bi se brojka i dalje povećavala da bi u god. 1971. dosegla 250 milijuna tona. Na osnovi ovih procjena

Izvještaj ocjenjuje da je, u stvari, preduljenje ruta donijelo dodatne transportne troškove od 1,25 dolara po toni nafte u god. 1967. da bi u god. 1970. zbog povećane upotrebe orijaških tankera ta razlika gotovo potpuno nestala. Evo kako su se ti dodatni troškovi postepeno smanjivali: 1968. dodatnih 1,10 dolara, 1969. dodatnih 0,70 dolara, 1970. dodatnih 0,40 dolara. Zbog dužeg putovanja tankera, izazvanog zatvaranjem Kanala, ukupna svota dodatnih troškova od polovine 1967, kad je Kanal zatvoren, pa do 1971, iznosila je 590 milijuna dolara.

Samo tržište tankerskog broskog prostora živo je reagiralo na zatvaranje Sueskog kanala. Tankerske su se vozarine naglo podigle usljed toga što su potrebe za tankerskim kapacitetima rasle za gotovo četvrtinu iz dana u dan. Izvještaj je dodatne troškove izazvane općom hosom tankerskih vozarina od polovine 1967. do kraja 1969. procijenio na 1.160 milijuna dolara ili gotovo toliko koliko je potrebno da se nabavi novih 25 milijuna DWT tankera.



Trasa Sueckog kanala

Napokon, proizvođači nafte u Sjevernoj i Zapadnoj Africi, kao i oni na Srednjem istoku koji upućuju naftu preko istočnog Sredozemlja, iskoristivši nastalu položajnu rentu, ustanovili su posebne vozarinske premije (»Sueska premija«) za prijevoz sirove nafte na kratke razdaljine. Troškovi ovih premija narasli su u razdoblju ožujak-prosinac 1971. na nekih 200 milijuna dolara, ili na oko 250 milijuna dolara godišnje.

POSljedICE PO TROŠKOVE PRIJEVOZA ČVRSTIH TERETA

Već je prije spomenuto da je količina čvrstog tereta, prevezenog Kanalom 1966. iznosila 66,2 milijuna tona. Tačnije, od toga su linijaši prevezli 34 a »vrakeri« 32,2 milijuna tona.

Što se tiče linijaša, kompanije ili konferencije ustanovile su tzv. »dodatke za zaobilaznje« čije su visine bile veoma različite. No, oni su se od 1967. smanjili, ali su zato tada vozarine porasle. Da bi se mogli procijeniti troškovi nastali preduženjem puta, Izvještaj kao reprezentativan primjer razmatra linijski promet koji je Kanalom prošao 1966. a koji obuhvaća izvjestan broj proizvoda (metalnih preradevina, strojeva, kemijskih proizvoda itd), prevezenih između luka Zapadne i sjeverozapadne Evrope s jedne strane i luka južno i južnoistočne Azije s druge strane. Kao prosječna stopa »dodatka za zaobilaznje« uzeto je 15%.

Za promet u god. 1966. dodatni transportni trošak iznosio je 160 milijuna dolara. Da je Kanal ostao otvoren moglo bi se ocijeniti da bi promet linijašima u god. 1970. iznosio 45 milijuna tona. Rezultirajući dodatni troškovi zaobilaznja narasli bi na 200 milijuna dolara godišnje ili godišnjim ritmom povećanja od 20 milijuna dolara.

Po trampere za prijevoz čvrstog tereta zatvaranje Sueskog kanala imalo je kao i u slučaju tankera dvos-truku posljedicu: povišenje troškova usljed produženja puta i povišenje vozarina usljed općeg porasta potražnje za vrakorskom tonažom. Prva će posljedica trajati koliko i njen uzrok, a druga sve dotle, dok se ponuda i potražnja tonaže ne izjednače.

Procijenjeni godišnji troškovi zaobilaznja, bazirani na tonaži (32,2 milijuna tona) i strukturi povezane robe u god. 1966. iznosili bi oko 80 milijuna dolara u toj istoj godini. U funkciji predviđenog porasta prometa oni bi se progresivno povećavali, i u 1971. dosegli bi 125 milijuna dolara.

Povećanje vozarina za čvrst teret nije trajalo dugo. Nakon stalne hese, zabilježene u prvom polugodištu 1967. ove su vozarine bile u opadanju za vrijeme čitave 1968. da bi se početkom 1969. opet našle na nivou iz početka 1967. Hosa troškova »svjetskog pomorskog prijevoza djelovala je, prema Izvještaju, na količine koje bi se inače nastavljale prevoziti Kanalom da je on ostao otvoren. Oni bi u razmatranom periodu iznosili: u najmu za putovanje 59 milijuna dolara, a u najmu na rok 53 milijuna dolara.

Za razliku od onog što se dogodilo s naftom, ne čini se da su bile potrebne nove investicije u brodove za čvrst teret, kao posljedicu zatvaranja Kanala.

POSljedICE ZATVARANJA NA DRUGIM PODRUČJIMA PRIJEVOZA

Po zatvaranju Kanala došlo je do znatnog porasta cijena pogonskog goriva, što se osjećalo sve do 1969. Izvještaj kaže da su najam na rok ili po putovanju dodatni troškovi, vezani za gorivo, bili općenito uključivani u vozarinu. Uostalom, u slučaju linijske plovidbe, izravno pogođene zatvaranjem Kanala, povećanje troškova goriva normalno se uključivalo u »dodatak za zaobilaznje«.

Zatvaranje Kanala imalo je, nadalje, kobnu posljedicu za vrijednost petnaestak brodova koji su u njemu ostali blokirani, za vrijednost njihova tereta i za izgubljenu zaradu usljed njihove imobilizacije koja se procjenjuje na nekih 30 milijuna dolara.

CIJENA ZATVARANJA KANALA

Na kraju svog obračuna Izvještaj procjenjuje da je zatvaranje Sueskog kanala stajalo u razdoblju 1967 — 1971. ukupno 4,355 milijarde dolara, i to 2,860 milijardi na području nafte i 1,495 milijardi u domeni suhog tereta.

Dokle god Kanal bude zatvoren, troškovi pomorskog prometa povećavat će se za oko 885 milijuna dolara godišnje. Dosadašnji porast prijavljenih troškova podnijeje su uglavnom zemlje koje naftu uvoze morskim putem, što znači, osobito zemlje zapadne Evrope, kao i uvoznici i izvoznici čvrste robe.

POSljedICE PO LUKE

Izvještaj dalje analizira položaj luka koje su prestali posjećivati brodovi koji su inače do lipnja 1967. u njima redovito pristajali s raznih razloga. Nasuprot tome, zatvaranje Kanala donijelo je izvjesne ekonomske koristi zemljama, smještenim uzduž pomorskih puteva koji su obilazili rt Dobre nade. Među mediteranskim lukama nastalom su situacijom najviše bili pogođeni Trst i naša Rijeka.

Za zemlje u razvoju, koje se na planu vanjske trgovine susreću s porastom troškova uvoza u isto vrijeme kad njihov izvoz gubi konkurentnost na stranom tržištu, zatvaranje Kanala imalo je posljedice po njihov ekonomski razvitak i bilancu plaćanja. Zatvaranje Kanala pridonijelo je jednako i otežavanju problema platnih bilanci razvijenih zemalja. Ono je isto tako uvjetovalo i porast kredita za dio trgovine koji više ne prolazi Kanalom. Od lipnja 1967. do kraja 1971. ovo povećanje poraslo je na ukupno 135 milijuna dolara. K tome još treba dodati i često povišenje osiguravajućih premija, vezane uz povećan rizik i produljenje plovidbe oko Kapa.

POSljedICE PO MEĐUNARODNU TRGOVINU

U god. 1966. svaka osma tona robe u svjetskoj trgovini prolazila je Sueskim kanalom. Zatvaranje ove tako značajne plovne arterije moralo je nužno pogoditi trgovinu. Izvještaj pokušava da utvrdi kako su se te perturbacije manifestirale:

Na području nafte Srednji istok je dobavljač 51% svih količina koje je trošila zapadna Evropa. Zatvaranje Kanala doprinijelo je zamjeni ovog uvoza količinama iz drugih proizvodnih područja, tj. iz zap. Afrike i sjev. Afrike bližih zemljama-potrošačima. Obujam ovog uvoza procijenjen je u 1970. na oko 40 milijuna tona, ili u vrijednosti od oko 500 milijuna dolara. Ukupna vrijednost nafte koja je nakon zatvaranja Kanala promijenila porijeklo procjenjuje se na 2 milijarde dolara. Smanjenje učešća Srednjeg istoka na evropskom tržištu nije moglo biti nadoknađeno povećanom prodajom na drugim tržištima.

Tonaža čvrstog tereta koji je prolazio Kanalom imala je uvijek veliko značenje za područje oko Perzijskog zaljeva, Crvenog mora, zapadne Afrike, južne Azije i azijskog jugoistoka, predstavljajući 25 do 40 posto svih ukrajina i iskrcaja u tim područjima. Prije zatvaranja Kanala Evropa je bila glavni trgovački partner zemljama istočne Afrike, Azije i jugoistoka. Ona je te, unatoč ovog prekida, donekle ostala i dalje. Na zemlje ovih triju područja bile su najpogodnije i one su pri tom pretrpjele gubitak koji se za god. 1969. i 1970. ukupno procjenjuje na 560 milijuna dolara, što predstavlja nekih 13% godišnjeg izvoza ovog dijela svijeta prema Evropi tih godina. Kao primjer gubitaka Izvještaj navodi izvoz kave iz Kenije, Ugande, Tanzanije, Etiopije i Ruanda-Burundi koji se između 1966. i 1970. smanjuje kako u apsolutnoj količini tako i u postotku u svjetskom izvozu kave. Smanjio se tako i izvoz pamuka iz Ugande i Tanzanije, izvoz banana iz Somalije itd.

TEHNIČKI NAPREDAK POMORSKOG PRIJEVOZA

Zatvaranje Sueskog kanala pogodovalo je ostvarenju značajnog tehničkog napretka u pomorskom prijevozu kako bi se kompenzirao porast troškova, uvjetovan upo-

trebom dužih itinerera oko rta Dobre Nade. Najzapaženiji progres predstavljala je gradnja jedne nove vrsti orijaških tankera čija je ogromna nosivost znatno omogućila ekonomske uštede u odnosu na prijevoz brodovima slabije tonaže. Zatvaranje Kanala isto je tako izazvalo brz razvitak mješovitih prijevoza (suhi teret — nafta) koji su do tada imali samo eksperimentalni karakter. Međutim, proširena upotreba mješovitih brodova dovodila je, praktički, sve više i više do novog oblika prometa, tzv. »trouglastog prometa«, kako bi se vrijeme, koje je brod provodio u balastu, smanjilo ispod uobičajenih 50% od ukupnog vremena plovidbe.

Stupanj ušteda, vezan uz tonažu, zavisi o odnosu koji postoji između nosivosti broda i glavnih elemenata u prijevoznim troškovima (gradnja broda i kredit, troškovi posade, osiguranje, gorivo i prehrana). Za većinu od ovih elemenata iznosi su mnogo niži kod velikih jedinica, nego kod onih slabije tonaže. Tako izvještaj kaže da je u 1967. skupnost svih troškova za putovanje jednog tankera od 70.000 DWT iz Perzijskog zaljeva do Rotterdama iznosila po toni 4,11 dolara, a za tanker od 250.000 DWT samo 2,53 dolara, uz istodobnu primjedbju da je gradnja prvog po japanskoj cijeni iznosila 100 dolara, a drugog samo 70 dolara po toni.

Iz tog slijedi da je trošak prijevoza nafte iz Perzijskog zaljeva u Evropi orijaških brodovima, koji se služe mnogo dužim putem oko Kapa, bio znatno niži od onoga koji je upoređivao male jedinice što su prolazile Sueskim kanalom prije njegova zatvaranja. Podaci koje nam pruža Izvještaj za prvo polugodište 1967. po 1 DWT su sljedeći:

Nos broda DWT	Cijena gradnje za 1 DWT				Cijena prijev. Prz. z. Kap. — Rotter. 1 t.			
	1971	Indeks	1975	Indeks	1971	Indeks	1975	Indeks
50.000	\$ 115	(100)	\$ 165	(143)	\$ 6,72	(100)	\$ 9,34	(139)
70.000	\$ 105	(100)	\$ 155	(143)	\$ 5,92	(100)	\$ 6,21	(139)
90.000	\$ 95	(100)	\$ 150	(158)	\$ 5,38	(100)	\$ 7,60	(141)
130.000	\$ 90	(100)	\$ 145	(161)	\$ 4,89	(100)	\$ 6,96	(142)
250.000	\$ 75	(100)	\$ 140	(186)	\$ 3,83	(100)	\$ 5,92	(153)

Produbljivanje kanala na cca 12 metara, najavljeno za kraj godine 1967. moglo bi bilo omogućiti prolaz potpuno natovarenih brodova od oko 60.000 DWT a u balastu i onih od 200.000 DWT. U drugom polugodištu 1967. radovi su bili zadovoljavajuće napredovali da bi omogućili, bar u balastu prolaz 90% tankera danas u službi ili u gradnji. Koncem 1971. oko polovina tankera i mješovitih karga, aktivnih ili tada u gradnji, imalo je više od 200.000 DWT i nisu se mogli služiti Kanalom, bili oni natovareni ili u balastu. Ali bili su predviđeni radovi koji bi omogućili prelaz jedinicama od 260.000 DWT natovarenim a onima od 300.000 DWT u balastu.

Nakon zatvaranja Kanala u specijaliziranoj su štampi bila razmatrana razna rješenja za prijevoz nafte. Evo ih nekoliko:

a) Oko rta Dobre Nade pomoću orijaških tankera s iskrcajem u određenoj luci, kakva je danas općenita praksa.

b) Oko rta Dobre Nade pomoću orijaških tankera samo do prekrcajne luke, a odatle manjim jedinicama do odredišta. Takav je danas slučaj s Bantry Bayem u Irskoj.

c) Pomoću naftovoda manje ili više paralelnim sa Sueckim kanalom, kao npr. planiranim naftovodom Suez — Aleksandrija koji bi tekao Egiptom, ili onim izraelskim koji je već u službi s lukama u Eilat i Aškelenu.

d) Sueskim kanalom, ponovno otvorenim i to tako da kroza nj prolaze manji tankeri, natovareni ili u balastu, ili, pak da se nafta prevozi orijaškim tankerima oko Kapa, koji bi se po istovaru vraćali u balastu kroz Kanal.

U Izvještaju su izračunati troškovi prijevoza nafte za svaku od ovih solucija za tankere čiji je ulazak u službu predviđen za god. 1975. Tu se vodilo računa i o tarifama koje bi mogle biti primjenjene kod novog egiptskog naftovoda. Isto se tako predviđalo da bi i takse tada mogle biti veće za 50% od onih koje su važile u času zatvaranja Kanala.

1. Prijevoz od Perzijskog zaljeva do Rotterdama

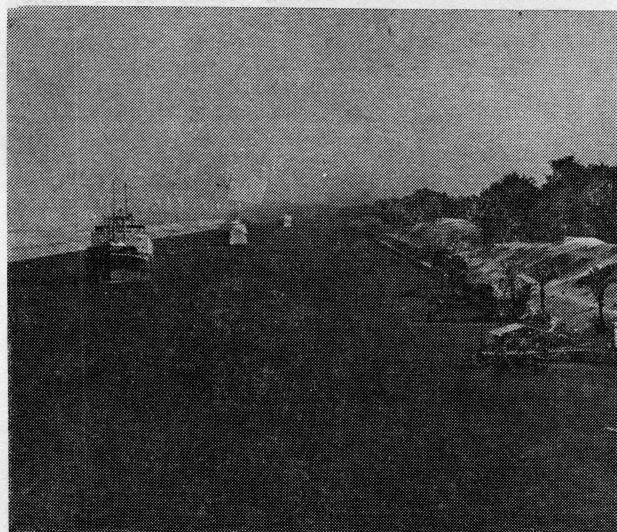
Trošak u \$	+	Vel. broda u DWT	Itinerer
2,53		250.000	Oko Kapa (11.300 milja)
3,49	0,96	70.000	Kroz Kanal (6.500 milja)

2. Prijevoz od Perzijskog zaljeva do Genove

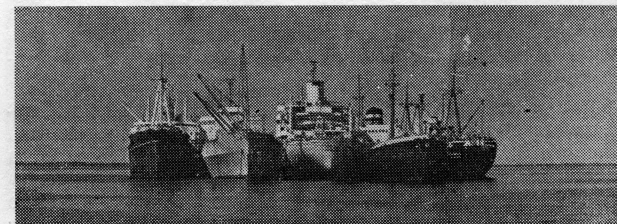
Trošak u \$	+	Vel. broda u DWT	Itinerer
2,45		250.000	Oko Kapa
2,81	0,36	70.000	Kroz Kanal

No, u god. 1970. cijena gradnje broda počela je naglo rasti i ovako se kretanje nastavilo i iduće godine. U odnosu na 1967. cijena gradnje jednog tankera od 250.000 DWT u 1971. više se nego udvostručila. Cijena kredita jednako je tako rasla. Troškovi eksploatacije osjetno su porasli posljednjih godina, a premije osiguranja više su nego dvostruke, osobito u slučaju orijaških tankera, nakon nekoliko gubitaka takvih jedinica, izazvanih eksplozijama. Cijena goriva isto tako pokazuje stalnu tendenciju porasta. Cijena prijevoza brodom od 250.000 DWT na relaciji Perzijski zaljev — Rotterdam predviđa se u 1975. na 5,92 dolara, prema 2,53 dolara u 1967. što predstavlja povećanje od 130%.

Porast cijena gradnje i eksploatacije tankera u vezi s tonažom brodova isporučivih 1971. i 1975. prikazuje sljedeća tabela:



Suecki kanal jučer živ promet ...



... i danas zarobljeni brodovi

Vel. broda DWT	Itinerer	Cijena po prev. ton. \$
I. PERZIJSKI ZALJEV — ROTTERDAM		
200.000	Natovaren oko Kapa — u balastu kroz Kanal	5,75
250.000	Natovaren i u balastu oko Kapa	5,92
	Naftovod egip. — do njega iz Zaljeva brodom od 250.000 DWT a od Aleksandrije do od- red, brodovima od 70.000 DWT od 5,75 do 6,20	
70.000	Kroz Kanal natovaren i u balastu	6,45
200.000	Oko Kapa natovaren i u balastu	6,55
	Do Bantry Baya tankerom od 300.000 DWT a putom jedinicama od 70.000 DWT	6,81
II. PERZIJSKI ZALJEV — GENOVA		
	Naftovodom egip.	od 4,29 do 4,74
70.000	Natovaren i u balastu Sueskim kanalom	5,09
200.000	Natovaren oko Kapa, u balastu kroz Kanal	5,25
250.000	Oko Kapa natovaren i u balastu	5,69
200.000	Oko Kapa natovaren i u balastu	6,45

Kako se iz pregleda vidi, uštede, ostvarene dosad zahvaljujući orijaškim tankerima na ruti do Rotterdama oko Kapa bile bi u god. 1975/6. znatno niže u odnosu na one iz posljednjih godina prošlog decenija. Upotreba tankera slabije tonaže u pravcu mediteranskih luka, kao što je Geneva, omogućila bi, ako Kanal bude ponovno otvoren, jeftiniji prijevoz. Što više, premda temeljen na hipotetičkim tarifama, itinerer putem naftovoda od Srednjeg istoka mogao bi pružiti jedno ekonomski veoma zanimljivo rješenje.

Tendencija prema upotrebi orijaških brodova za rasuti teret zapažena nakon zatvaranja Kanala nastavlja se i dalje, ali više pod utjecajem ovog događaja. Promet suhim teretom u rasutom stanju imao bi koristi od ponovnog otvaranja Kanala, jer svi brodovi za prijevoz čvrstog rasutog tereta, danas u službi ili tek naručeni mogli bi se poslužiti Kanalom djelomično nakrcani ili samo u balastu.

Tehnički napredak, ostvaren nakon lipnja 1967. na području linijskih teretnjaka nije bio vezan uz zatvaranje Kanala i on ne predstavlja prepreku prolaza svih brodova ponovno otvorenim Kanalom kako bi se osigurala tradicionalne veze između Istoka i Zapada.