

Pomorski prijevoz - Statističke studije 1971. godine

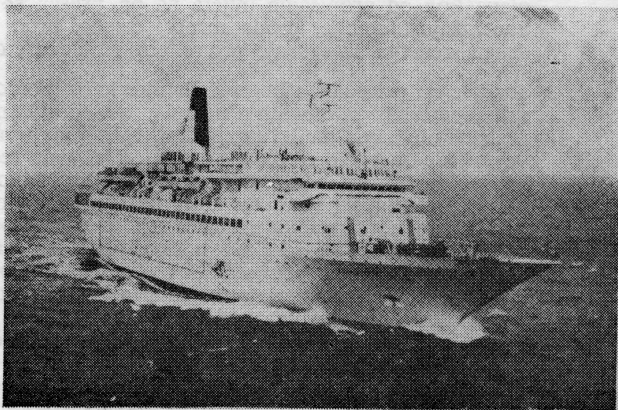
Pod gornjim naslovom izdao je Centralni Komitet Udruženja francuskih brodara svoju redovnu godišnju publikaciju iz koje donosimo izvadak koji se odnosi na međunarodnu situaciju, apstrahirajući francuske prilike.

I. Potražnja u pomorskom prijevozu

Ritam rasta svjetske privrede nedvojbeno je zastao u god. 1970. Unatoč ovog usporavanja ekonomskog rasta međunarodna je razmjena nastavila rasti ritmom tek nešto slabijim od onog u 1969. (+ 14% u vrijednosti i + 90% otprilike u obujmu). Ovaj raskorak između proizvodnje i razmjene veoma je iznenađujuć. O njemu je dana različita objašnjenja. Međutim, dvojbeno je da li će se taj fenomen nastaviti. Obilježje ove evolucije, na prvi pogled abnormalne, ukazuje na to kako je planerima teško predvidjeti kretanja, čak i za najbližu budućnost, ili pak odnos između međunarodnog razvoja pomorskog transporta i onog zemalja OECD.

Međunarodna robna razmjena morskim putem, prema dosad raspoloživim podacima, premašila je brojku od 2,5 milijarde tona u god. 1970., što predstavlja stopu rasta od 10%. Međutim, dosad poznati podaci za 1971. pokazuju da je pomorski promet nakon trogodišnjeg poleta ušao u fazu mnogo sporijeg rasta, čak u fazu nazadovanja, koje bi se moglo nastaviti i iduće dvije godine.

a) Čvrsti tereti



Novi brod za turistička krstarenja »Royal Viking Star«
od 22.000 Brt

Od godine 1969. na 1970. promet robom, isključivši tekuća goriva, porastao je za oko 10%, što je jednako postotku polučinom u prethodne dvije godine.

Pomorski prijevoz željezne rudače porastao je za 14% da bi dostigao 245 milijuna tona, razvijajući se tako brže od proizvodnje čelika.

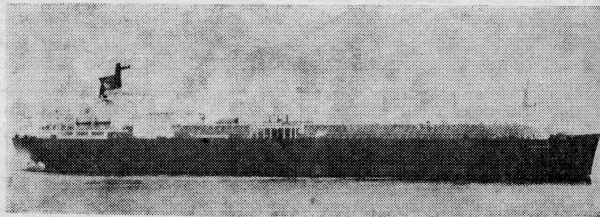
Japan je najveći svjetski uvoznik, na nj otpada 40% svjetske robne razmjene. Što se, pak, tiče zemalja izvoznica, novi polet australskog izvoza ponovo je privukao pažnju: povećao se za 50%. Zemlje Zapadne Afrike, Liberija i Mauritanija, povećale su svoj izvoz rudače samo za 7%.

Promet ugljenom doživio je znatan razvoj prešavši sa 83 na 95 milijuna tona, ili porastavši za 14% u odnosu na 1969. Japan i zemlje Zajedničkog tržišta imaju najveći udjel u tom porastu. Samo japanski se uvoz povećao za 13%. Naglo smanjenje proizvodnje u 1971. ne zabrinjava mnogo međunarodne brodare. Svi veliki snabdjevači svjetskog tržišta ugljenom okoristili su se pojačanom potražnjom, osim Velike Britanije koja je zabilježila pad svojih isporuka izazvan zatvaranjem novih okana i štrajkom rudara.

Obujam prometa žitaricama pokazao je nov skok u sezoni 1969/70. Iako na kratak rok, perspektive za razvoj dosta su povoljne. No ništa ne omogućuje predskazanje da će se uspon, započet 1969/70. tako i nastaviti. Razlog tome je napredak koji su u svojoj poljoprivredi ostvarile zemlje-izvoznice.

Povećanje svjetske proizvodnje aluminija, koja je 1970. premašila 10 milijuna tona, uzrokovalo je povećanje prometa bauxitom i glicinom. On se ustalio na nekih 33,5 milijuna tona. SAD su prvi svjetski uvoznik. Među zemljama-izvoznicama, pak, na čelu je Jamaica.

Uspon je zabilježen i u svjetskom prometu fosfatima (+ 3% i izvozu morskim putem). Maroko i SAD dominiraju u izvozu. Na prvu zemlju otpada 34%, a na drugu



»Shoryu Maru« od 32.967 Dwt specijaliziran brod
za prijevoz putnika

MEĐUNARODNI POMORSKI PROMET GLAVNIM RASUTIM ROBAMA OD 1960 DO 1970. GODINE

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
U milijun. metr. tona E	228	239	246	269	308	327	340	352	384	419	488
Željezna rudača	101	98	102	107	134	152	153	164	188	214	247
Žito	46	57	53	59	71	70	76	68	65	60	73
Ugljen	46	48	53	64	60	59	61	67	73	83	101
Bauxit i glinica	17	17	18	17	19	21	23	25	26	30	34
Fosfati	18	19	20	22	24	25	27	28	32	32	33
U milijar. ton. milja E	746	833	854	956	1.146	1.260	1.360	1.465	1.614	1.813	2.182
Željezna rudača	264	289	314	347	456	527	575	651	775	919	1.093
Žito	248	283	272	304	378	386	408	380	340	307	393
Ugljen	145	157	170	202	199	216	226	269	310	385	481
Bauxit i glinica	34	35	37	35	39	46	55	62	70	84	99
Fosfati	35	60	61	67	74	85	96	103	119	118	116

PROMET OBAVLJEN BRODOVIMA ZA RASUTI TERET VEĆIM OD 18.000 DWT OD 1960. DO 1970. GODINE

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
U milijunima metr. tona E	38	53	73	98	138	171	207	258	326	374	439
Željezna rudača	31	38	47	54	80	98	107	127	151	181	212
Žito	1	3	7	14	16	17	25	29	40	36	43
Ugljen	3	6	12	18	25	30	34	39	48	60	70
Bauxit i glinica	3	5	6	8	10	12	13	15	16	19	20
Fosfati	—	—	—	1	1	2	4	7	12	12	14
Ostala rasuta roba	—	1	1	3	6	12	24	41	59	66	80
U milijardama ton. milja E	122	180	261	370	530	659	878	1.168	1.545	1.825	2.171
Željezna rudača	98	123	149	184	278	356	424	514	653	822	976
Žito	5	17	38	74	90	95	151	188	233	218	257
Ugljen	13	29	59	87	121	146	167	203	269	347	421
Bauxit i glinica	6	9	11	14	18	21	26	35	39	54	62
Fosfati	—	—	—	2	4	6	12	29	56	50	55
Ostala rasuta roba	—	2	4	9	19	35	98	199	295	334	400

29% svih isporuka u svijetu. Glavni uvoznici su zemlje Zapadne Evrope.

Dok se manganova rudača, šećer, drvo, staro željezo i cement najčešće prevoze u rasutom stanju u potpunom tovaru, ostale se robe obično utovaruju u linijske brodove u različitim količinama. Teško je procijeniti koliko, ali vjerojatno oko 450 milijuna tona s mogućim odstupanjem od 10—15% plus ili minus.

b) Tekući tereti

Svjetska potražnja za naftom porasla je tek nešto manje nego 1969. tj. za 8,7% prema 9%, unatoč općem usporavanju ekonomske aktivnosti. Uzrok ovoj ekspanziji potražnje su zemlje Zapadne Evrope kod kojih je zabilježen porast potreba za 15% u god. 1970. SAD, na protiv, povećanu potražnju podmiruje iz lokalnih izvora, tako da je njihov uvoz porastao samo za 4%.

Pomorski prijevoz ukapljenog plina pokazuje spektakularan razvoj. U god. 1970. dosegao je nekih 9 milijuna tona, a kretao se na tri glavna pravca: Alžir — Francuska, Alžir — Vel. Britanija te Aljaska — Japan. Takva situacija čini se da bi se uskoro mogla izmijeniti, jer se predviđa da će lokalni izvori u SAD, Japanu i Evropi uskoro postati nedovoljni.

c) Putnički promet

Na pomorskim dugim linijama opaža se ubrzan pad putničkog prometa. Na relaciji Evropa — Amerika, koja je ostala jedina velika preoceanska linija, broj putnika

iznosio je samo 250.000, ili dvaput manje nego 1967., a triput manje nego 1963. Aktivnost je uglavnom ostala sezonska. Može se reći da će se to opadanje i dalje nastaviti.

Putničke linije ne kratke udaljenosti, naprotiv, nastavile su i dalje da se razvijaju i u god. 1970. Turistička krstarenja izgleda da su definitivno stekla pravo građanstva i uzimaju sve više maha.

II. Ponuda na tržištu brodskog prostora

a) Aktivna sovjetska trgovačka flota

Polovinom 1971. bila su u svijetu 40.573 broda veća od 100 BRT s ukupno 238,2 milijuna BRT, ili 376,2 milijuna tona nosivosti. To predstavlja povećanje u broju jedinica za 2,8% u brutoregistrarskoj tonaži za 8,4% i u nosivosti za 11%.

1. Opći razvoj sovjetske trgovačke flote

Brodovi isporučeni godine 1970. predstavljaju 20,4 milijuna tona, ili za 12% više nego 1969., od čega su oko polovine tankeri. Ostatak je raspoređen na brodove za rasuti teret (26,8%) i ostale tipove karga (22,3%), među kojima na nosače kontejnera otpada 13% itd. Otpisana tonaža iznosi 4,9 milijuna BRT, što je za 0,5 milijuna tona manje nego 1969.

Polovinom 1970. nivo rasporeme bio je izvanredno nizak. Situacija se počela pogoršavati krajem iste godine.

Od siječnja 1971. vratila se na nivo od srpnja 1969. Prvog dana tog mjeseca raspoređeno je bilo u svijetu 129 brodova sa 769.000 BRT ili 0,3% aktivne flote.

2. Njene karakteristike

Prosječna starost svjetske trgovačke flote po BRT, koja je polovinom 1970. iznosila 10 godina i 8 mjeseci, godinu dana kasnije iznosila je 10 godina i 3 mjeseca. Prosječna pak dob po brodu iznosila je 13 godina i 9 mjeseci.

Brodovi na motorni pogon nastavljaju da reprezentiraju gotovo 2/3 sveukupne svjetske tonaže, ili 63,3%. Od 1245 brodova iznad 2000 tona DW, isporučenih u 1970., njih 102 bili su na turbine ukupne snage blizu 3 milijuna konja, ili u prosjeku 29.100 KS po brodu. Takmičenje između dvije glavne vrste pogona ostaje, dakle, vrlo usko. Stavljanje u službu jednog motora za tanker koji bi se napajao gorivom iz tereta koji prevozi, vrijedi da bude zabilježeno.

Nuklearni pogon ostaje ograničen tek na jedan mali broj eksperimentalnih trgovačkih brodova.

3. Razvoj po zemljama

Trgovačke flote glavnih pomorskih zemalja još su jednom zabilježile veću stopu rasta od svjetskog prosjeka. Najjači napredak zabilježila je Grčka, pa Španjolska, osobito njena tankerska flota, Liberija, Japan i Norveška. Liberijska se zastava učvrstila na prvom mjestu sa 6.203 broda pa je najbrojnija u svijetu. Stopa rasta britanske flote bila je niža od prosječne. SAD su izgubile 2,3 milijuna BRT, od čega samo iz rezervne flote 1,5 milijuna BRT.

4. Razvoj po kategorijama brodova

Ne uzevši u obzir najnovije kategorije veoma specijaliziranih brodova kao nosača kontejnera i prevoznike plina, čija se tonaža, zasad još skromna, razvija veoma brzo, tankeri i brodovi za rasuti teret predstavljaju najdinamičniju kategoriju. U god. 1966. njihov je udio u svjetskoj floti iznosio 35,2% odnosno 13,6% da bi se polovinom 1971. popeo na 40,4%, odnosno 22,6%.

Na 30. lipnja prošle godine bilo je u svijetu registrirano 146 putničkih linera sa 3 milijuna tona, tj. jednako kao i 1969. Međutim, u tom nisu uključeni feriboti za koje ne postoje zajednički podaci.

Tonaža karga na redovnim linijama u prošloj je godini lagano opala, za 0,6%, ali sa svojih 72 milijuna BRT još uvijek predstavlja 30,2% svjetskog totala. Flota nosača kontejnera razvija se veoma brzim ritmom: raste za 50% u odnosu na svaku predhodnu godinu. Brodovi za rasuti teret isto se tako živo razvijaju. Njihova je tonaža porasla za 15,3% i polovinom prošle godine dosegla je 53,8 milijuna BRT ili 22,6% svjetske tonaže. Tonaža tankera, izražena u BRT-ima, polovinom je prošle godine predstavljala 40,4% svjetske flote, prema 39,2% u 1970.



»Descartes« — brod za prijevoz 50.000 m³ ukapljenog metana najveća jedinica svoje klase u svijetu

Prosječna veličina broda u godini dana prešla je od 35.800 DWT na 39.100 DWT. Brodovi za prijevoz plina nastavljaju svoj brzi razvoj. Do 30. lipnja 1971. njihova se tonaža povećala za 20% i dosegla 1,6 milijuna BRT ili 0,7% totala.

b) Tonaža naručena ili u gradnji

Koncem prvog tromjesečja 1971. naručena tonaža u svijetu dostigla je rekordnu brojku od 83,2 milijuna BRT, tj. za 30,4% više no godinu dana ranije. Po nosivosti ona je dostigla 162,2 milijuna tona ili za 37,4% više no polovinom 1970. Nove narudžbe u 1970., u odnosu na 1969., bile su veće za 39,2%, a u 1969. u odnosu na 1968. za 27,5%.

1. Opća tendencija u razvoju

Od početka 1971. svjedoci smo preobrata u razvoju: Rokovi isporuka nastavili su od 1970. da se produžuju, a u 1971. zabilježen je i znatan skok cijena. U analizi registra narudžbi po kategorijama brodova osobito je zapažen novi napredak u specijalizaciji kao i u veličini jedinica. Ova evolucija primjetna je kod svih kategorija.

2. Narudžbe po kategorijama

Dobra potražnja za putničkim brodovima svjedoči o vitalnosti ove vrsti prijevoza u području turističkih krstarenja i plovidbi na male udaljenosti.

U srpnju 1971. narudžbe karga, sa svojih 14,2 milijuna tona nosivosti, predstavljale su 8,7% svih narudžbi u svijetu, dok je njihov udio godinu dana ranije iznosio 11,6%. Tonaža naručenih nosača kontejnera povećala se za 38,2% te je udio u totalu porastao od 26,6% na 30%. Narudžbe nosača teglenica sve su veće. Tako je samo u drugom tromjesečju prošle godine naručeno 7 takvih jedinica. Serijski su brodovi napokon sve više u potražnji.

Godinu 1970. karakterizirao je znatan porast narudžbi brodova za rasuti teret, 36,6 milijuna DWT. Tonaža tankera, naručenih ili u gradnji, porasla je od 69,1 milijun DWT u srpnju 1970. na 91,8 milijuna DWT godinu dana kasnije. Ova potonja tonaža predstavljala je tada 49% aktivne svjetske petrolejske flote.

Jednako su nastavile rasti i narudžbe brodova za prijevoz plina, osobi to ukapljenog prirodnog plina, koje predstavljaju dvije trećine ukupnih narudžbi. Nove narudžbe obuhvataju kapacitet od ukupno 4 milijuna kubnih metara, od čega na Britaniju otpada jedna četvrtina.

III. Cijene pomorskog prijevoza

Kroz proteklih 18 mjeseci, od početka 1970. do polovine 1971. tržište brodskog prostora doživjelo je sasvim izuzetan i veoma promjenjiv razvoj. Nakon što se u tijeku prvih 9 mjeseci progresivno širilo, vozarine su u jesen 1970. započele padati i dospjele na razinu, nižu od one od koje je započeo njihov rast. Uz to su se brodarai suočili sa znatnim povećanjem troškova eksploatacije što je dovelo do pada rentabilnosti za 20 do 30 posto ispod normale, zavisno o brodu, u razmaku od godine dana.

a) Tramperski prijevoz čvrstih tereta

Čini se da su Japanci odigrali glavnu ulogu u razvoju vozarina na tom tržištu, pokrenuvši najprije jedan proces eskalacije u tijeku prva 4 mjeseca 1970, a zatim izvršili udar. Naglo se povukavši s njega u listopadu iste godine.

Ukupan obujam zakupa na putovanju naglo je napredovao u 1970. u odnosu na 1969. Obujam zakupa na rok povećao se čak i brže.

b) Tankersko tržište

Tržište tankerskim prostorom bilo je pod utjecajem istih kretanja kao i trampersko. Obujam najma po putovanju smanjio se od 1969. na 1970. U prvom polugodu 1971. tržište je ponovno oživjelo, ali nije dostiglo prijašnji nivo. Najam za rok bio je podložan sličnom kretanju.

NARUČENI BRODOVI U 6 GLAVNIH SVJETSKIH BRODOGRAĐEVNIH ZEMALJA NA 1. I 1972. GODINE

Mjesto na listi	ZEMLJA	Tankeri		Brodovi za rasuti teret		Gener. kargi		Ribarski brodovi		Razni ostali		Ukupno		
		Broj	BRT	Broj	BRT	Broj	BRT	Broj	BRT	Broj	BRT	Broj	BRT	
1.	JAPAN	ukupno	203	19,373.762	331	12,286.868	165	1,852.457	112	54.913	110	484.681	921	34,052.681
		U gradnji	39	2,970.362	87	3,046.688	82	898.369	75	36.817	74	185.079	357	7,137.315
		Još nezapočeto	164	16,403.400	244	9,240.180	83	954.088	37	18.096	36	299.602	564	26,915.366
2.	ŠVEDSKA	ukupno	53	3,337.637	34	2,438.100	9	110.200	1	1.050	13	27.999	110	5,914.986
		U gradnji	14	747.039	12	835.300	7	82.200	—	—	6	10.499	39	1,675.038
		Još nezapočeto	39	2,590.598	22	1,602.800	2	28.000	1	1.050	7	17.500	71	4,239.948
3.	ŠPANJOLSKA	ukupno	25	4,056.042	32	909.087	64	415.902	133	46.920	68	156.728	349	5,584.679
		U gradnji	15	769.742	12	320.430	37	257.342	57	18.326	36	66.785	157	1,432.625
		Još nezapočeto	37	3,286.300	20	588.657	27	158.560	76	28.594	32	89.943	192	4,152.054
4.	FRANCUSKA	ukupno	24	2,877.200	4	354.000	34	469.220	24	7.557	55	1,444.670	141	5,152.647
		U gradnji	6	725.000	2	168.000	14	198.400	16	4.832	22	192.419	60	1,306.651
		Još nezapočeto	18	2,152.200	2	168.000	20	270.820	8	2.725	33	1,252.251	81	3,845.996
5.	V. BRITANIJA	ukupno	35	2,025.118	48	1,863.850	76	701.003	34	23.113	72	336.589	265	4,922.673
		U gradnji	15	500.820	18	668.300	31	286.803	24	18.797	53	152.617	141	1,627.337
		Još nezapočeto	20	1,524.298	30	1,168.550	45	414.200	10	4.316	19	183.972	124	3,295.336
6.	S. R. NJEMAČKA	ukupno	28	1,908.388	19	945.200	82	1,652.451	21	48.458	88	99.736	238	4,654.233
		U gradnji	11	181.288	3	238.500	52	1,193.071	5	4.925	44	53.307	115	1,671.091
		Još nezapočeto	17	1,727.100	16	706.700	30	459.380	16	43.533	44	46.429	123	2,983.142
12.	JUGOSLAVIJA	ukupno	5	171.000	29	1,615.088	14	119.200	—	—	9	23.997	57	1,929.285
		U gradnji	3	47.000	11	540.688	4	36.800	—	—	8	20.997	26	645.486
		Još nezapočeto	2	124.000	18	1,074.400	10	82.400	—	—	1	3.000	31	1,283.800
ČITAV SVIJET	U gradnji	ukupno	631	45,314.350	645	24,671.073	806	8,949.506	675	510.740	1.168	4,214.195	3.925	83,695.864
		U gradnji	184	8,464.340	208	7,584.411	406	4,937.139	438	303.554	688	1,333.385	1.924	22,622.829
		Još nezapočeto	447	36,850.010	437	17,086.662	400	4,012.367	237	207.186	480	2,880.810	2.001	61,037.035

c) *Redovna linijska plovidba*

Teško je globalno slijediti razvoj tarifa redovne linijske plovidbe, jer za nju ne postoji svjetsko tržište. Uslijed porasta troškova i teškoća eksploatacije bila su koncem 1970. i početkom 1971. izvršene znatne ispravke tarifa.

Kako će se dalje razvijati svjetski pomorski prijevoz i trgovačka flota, zasad je teško predskazati, ali čini se da perspektive nisu baš ružičaste. Moglo bi se čak reći da se prvi znaci predstojeće krize već pojavljuju:

Već u trećem tromjesečju 1971. zabilježeno je smanjenje narudžbi, uzrokovano jakim padom vozarina. Podaci za četvrto tromjesečje pokazuju daljni pad. Tako je po prvi put prekinut neprekidan porast narudžbi, koji je započeo u prosincu 1966. Broj rasprenjenih brodova uslijed nezaposlenosti također se znatno povećao tijekom 1971. i krajem te godine obuhvaćao je 516 jedinica sa 3,116.000 BRT.

Kako vidimo nad svjetskom pomorskom privredom počeli su se nadvijati oblaci. Hoće li skoro doći do razvedravanja? Možda — otvaranjem jednog novog, ali perspektivnog tržišta — Kine! Možda!?