

Quo vadis?...

U svjetskom brodarstvu došlo je danas do jedne kontraverzne činjenice. Dok, naime, s jedne strane tržište brodskog prostora stagnira na veoma niskom nivou vozarina, a u nekim vrstama prevoza bilježi i pad, dotle smo s druge strane svjedoci sve većih narudžbi nove tonaže i većih jedinica.

Imaju li brodatari računa da u takvoj situaciji grade nove brodove? Ako imaju, na čemu im je on baziran?

Svjetska robna razmjena morem rasla je u razdoblju od 1964. do 1966. stopom od 7,2% godišnje. U isto vrijeme istom takvom stopom rasla je i svjetska trgovačka flota.

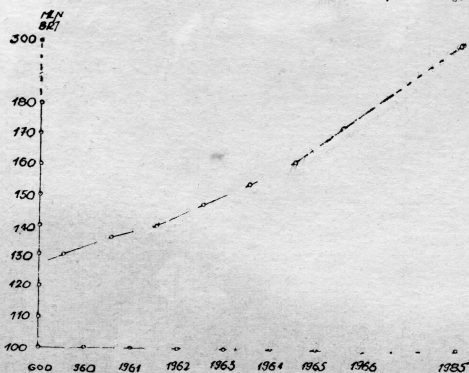
| | 1963. | 1964. | 1965. | 1966. |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Svjetska robna razmjena morem u mln tona | 1.360 | 1.520 | 1.640 | 1.750 |
| Svjetska trgovačka flota u mln Brt | 145,9 | 153,0 | 160,4 | 177,0 |

Ovakav usporedni korak između ponude i potražnje u brodskom prostoru bilježi se već 3 godine, ali su sad svi izgledi da će ga flota požuriti. Već na 1. jula prošle godine svjetska trgovačka flota u odnosu na 1. jula 1965. porasla je za 7,5%, dok je rast u prethodnom godišnjem razdoblju iznosio 5%. Ocjenjuje se da je u čitavoj 1966. u odnosu na 1965. porasla za preko 10%, što je najveći rast u ovoj dekadi. Porinuća u 1966. iznosila su u čitavom svijetu prema podacima Lloyd Registra 14,307.202 Brt. Prema godini 1965. kad je porinuto 12,215.817 Brt, to znači povećanje za 17%.

Dok je god. 1938. ukupno blizu 70 milijuna Brt brodova prevezlo 470 milijuna tona robe, u god. 1966. oko 177 milijuna Brt flote prevezlo je ukupno oko 1.750 milijuna tona robe. To znači da je 1 Brt u 1938. prevezla cca 7 tona robe, a u 1966. g. 10 tona robe.

Na prvi pogled moglo bi se reći da je to u redu i da se efikasnost današnje flote povećala, pa relativno manja tonaža prevozi veći volumen robe. To je zaista tako, ali nije u onoj mjeri u kojoj bi trebalo biti, vodeći računa o napretku tehnike. U prvom redu, brzina prevoza prema predatnoj gotovo se udvostručila, a da se i ne govori o brzini kojom se danas manipulira teretom. Luke su se proširile, produbile i specijalizirale, a lučke instalacije za utovar i istovar postigle su nevjerovatnu efikasnost. Brodovi od 100.000 i više tona nosivosti natovare se ili istovare za samih 24 sata, što im omogućuje da znatno reduciraju vrijeme provedeno u luci, a povećavaju ono u plovidbi. Uvođenje specijaliziranih brodova, kao bulkcarriera i nosača kontajnera, revolucioniralo je izvjesne oblike prijevoza, a u budućnosti će još i više.

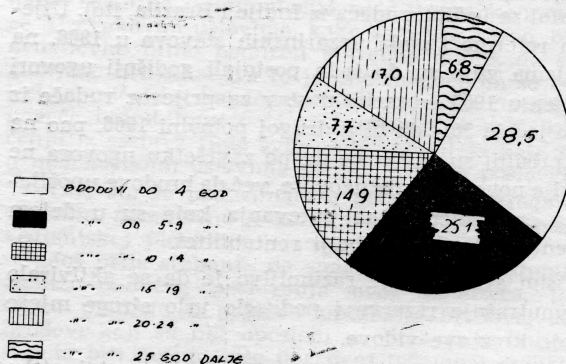
RAZVOJ SVJETSKE TRGOVAČKE FLOTE OD 1960 GODINE PO LLOYD REGISTRU



Eto stoga nas postignutih 10 tona na 1 Brt ne zadovoljava. To drugim riječima znači da je svjetska trgovačka flota prevelika i da nije racionalno iskorištena iako je zaposlena. Osim toga javlja se i jedan fenomen: dok se na tržištu brodskim prostorom, unatoč toga što je volumen robne proizvodnje i razmjene (samo proizvodnja nafte raste godišnjom stopom od 7—8,5%) u stalnom porastu, već od god. 1965. osjeća se nesigurnost i recesija. Iznenaduje pritom da su raspreda i kasiranje, koji su stalni pratioci kriza, u stagnaciji.

Već više od godine dana raspredana tonaža ne prelazi 1 milijun tona, a u posljednje tri godine kasira se u prosjeku oko 2,7 milijuna Brt, iako se svjetska trgovačka tonaža povećava u sve većoj mjeri. Stoga, umjesto da, zahvaljujući napretku tehnike, imamo sve usporeniji rast trgovačke flote sastavljene od sve suvremenijih i sve efikasnijih brodova, sposobnih za intenzivno poslovanje, imamo šarenu flotu od zastarjelih s jedne strane, i najsuremenijih brodova s druge strane, što je dovelo do te ekstenzivne pomorske privrede i opadanja vozarine. Tako mnoge zemlje, kao na pr. Španjolska i Liban, imaju trgovačke flote čija prosječna starost iznosi 26 godina. Često su tome krive i subvencije koje vlade daju svojoj trgovačkoj floti, često pak niske plaće osoblja ili razne druge fiskalne olakšice, što im omogućuje da životare i uz niske vozarine. Osim toga, zadržavanju »staraca« na životu pridonose i razne političke krize u svijetu.

STRUKTURA DANAŠNJE SVJETSKE TRGOVAČKE FLOTE PO STAROSTI U %



U ovakvoj situaciji povećane narudžbe nove tonaže stvaraju izvjesnu zabrinutost.

U jednoj studiji koja je početkom ove godine bila razdijeljena među norveškim pomorskim krugovima, a izdala ju je mešetarska firma Grieg and Co., piše da je, uzevši u obzir današnju krizu na tržištu brodskog prostora, izvanredno alarmantna činjenica što brodatari imaju apetit za sve većim i većim jedinicama. Iz statistike proizlazi da su narudžbe u svijetu samo u 1966. godini dosegle 31 milijun DWT i da su svjetska brodogradilišta u istoj godini isporučila oko 20 milijuna DWT brodova. Današnji »stok« narudžbi iznosi ukupno oko 60 milijuna DWT. Na 31. decembra 1966. svjetska trgovačka flota raspolagala je sa oko 100 milijuna DWT tankera, a na 31. I 1967. u cijelom svijetu, bilo je u svim brodogradilištima evidentirano narudžbi za blizu 25 milijuna DWT novih tankera, od čega samo na 60 gigantskih jedinica od preko 150.000 DWT otpada blizu polovina naručene tankerske tonaže.

Ako se rast tonaže svjetske trgovačke flote i veličine jedinica i dalje nastavi dosadašnjim ritmom, može se prema riječima francuskog kapetana Moinvillea očekivati da će godine 1985. morem plovidi oko 380 tankera klase 350.000 DWT, od kojih će barem četvrtina imati brzinu od 25 milja na sat, kao i 810 buckcarriera po 100.000 DWT, te 850 velikih nosača kontajnera. Tako bi te godine svjetska trgovačka flota brojila oko 300 milijuna Brt, koje bi sačinjavalo samo 7.000 jedinica, umjesto 34.000 jedinica ako bi se nastavila dosadašnja njena šarolikost.

Sveukupna naručena tonaža bila je podijeljena na pet glavnih naručitelja ovako

| | |
|--------------|------------------|
| Liberija | 11,446.000 DWT |
| Norveška | 9,434.000 „ |
| V. Britanija | 6,550.000 „ |
| Japan | 5,071.000 „ |
| SSSR | 4,152.000 „ itd. |

Na 1. januara 1967. naša je zemlja u domaćim i stranim brodogradilištima prema podacima revije »Fairplay« imala naručena 33 razna broda s ukupno 619.000 DWT, što predstavlja oko 1% sveukupne naručene tonaže u svijetu.

Zanimljivo je da je polovinom 1966. u japanskim brodogradilištima, na koje danas otpada oko 50% svih narudžbi u svijetu, bilo naručeno 26 milijuna DWT ili čak za 10 milijuna DWT više no godinu dana ranije.

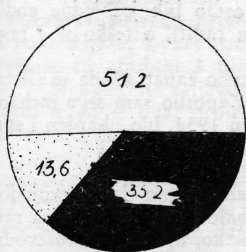
Iako se ritam norveških narudžbi sada nešto usporio ova je zemlja i dalje ostala najjači naručilac novih brodova, ne računajući Liberiju pod čijom zastavom plove tuđi brodovi. Na 1. januara o. g. ona je u raznim zemljama svijeta imala naručenih 5,6 milijuna Brt novih jedinica, ili za 10% manje no u 1965. Razlog i daljnjem naručivanju jest želja da se flota podmladi i modernizira, ali i da se poveća tonaža.

Prema podacima Britanske broderske komore norveška se trgovačka flota sa 16,376.000 Brt (brodova iznad 500 Brt) na dan 1. januara o. g. nalazila na četvrtom mjestu iza SAD, ali prema predviđanjima ona bi ove godine trebala doseći 19 milijuna tona i tako preteći SAD i zauzeti treće mjesto na rang-listi. Prodajom starih pa čak i novijih brodova uz prošlogodišnji neto devizni priliv od prevoza u visini od 8,2 milijarde novih dinara, to je Norveškoj zaista i moguće. Ipak, spomenuta studija poziva domaće brodare na oprez.

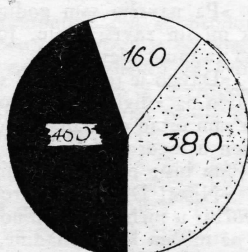
Ne samo da se u svijetu traži što više brodova, nego i sve veće i veće jedinice. U prošloj godini isporučeni mamut-tanker »Idemicu Maru« od 209.000 DWT već ove godine ustupit će primat još većem, od 276.000 DWT, a već se priprema i gradnja jedinice od 500.000 DWT. Uvelike se govori i o mogućnosti gradnje broda od 1 milijuna tona nosivosti.

STRUKTURA NARUČENE I POSTOJEĆE TONAŽE PO VRSTAMA BRODOVA U %

A POSTOJEĆA TONAŽA



B NARUČENA TONAŽA



□ KARG
 ■ TANKERI
 ▨ BULKARBERI

Ove su brojke uznemiravajuće, kaže se u studiji, osobito ako se one približe predviđanjima pesimista, što se danas već može sa sigurnošću očekivati, i prema kojima svjetska trgovačka flota korača naglo susret raspremanju.

U normalnim uvjetima ovakva masa narudžbi trebala bi biti odraz jedne zdrave industrije u punom zamahu. Normalno je, naime, da se brod naručuje tek onda kad mu je osigurano zaposlenje, a to čini se da nije uvijek slučaj. Mnoge zemlje žele pošto - poto da se emancipiraju u prevozu svoje vanjske trgovine i da povećaju učešće svoje zastave u njoj. Tako na pr. u posljednje vrijeme SAD nastupaju čak i s diskriminacionim odredbama, u čijoj robnoj razmjeni morem domaća zastava učestvuje sa 10%, dok Francuska provodi ekspanziju svoje flote kako bi se uključila u robni prevoz s drugim zemljama van zone franka. Stoga ove godine njena naručena tonaža iznosi 40% aktivne, dok je 1965. iznosila samo 10%. Norveška pak flota zavisi isključivo o međunarodnom tržištu, jer je sa 90% svojih kapaciteta angažirana u prevozima između trećih zemalja.

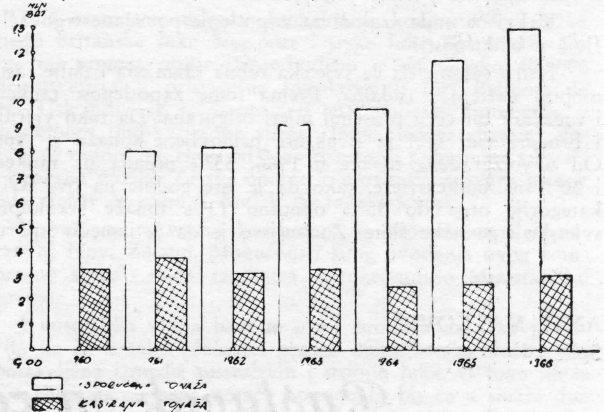
Odatle izvori znatnih narudžbi koje unatoč krize na tržištu brodskim prostorom održavaju na životu brodogradnju i pored žestoke konkurencije.

Ova industrija u posljednje vrijeme živo pokušava da racionalizira svoju aktivnost, da poboljša tehnologiju i da izvrši pregrupiranje kako bi zadržala konkurentne cijene,

ali njeni napori nisu krunisani potpunim uspjehom. Brodogradnja se, naime, boji da njene cijene ne budu svedene na takav nivo, koji bi eliminiirao sve elemente profita.

U ovakvim okolnostima samo nekoliko brodogradilišta, najkonkurentnijih, ima mogućnost da preživi, a ta koja će preživjeti, imat će potom čitavo tržište za sebe. Ovim se strahom objašnjava činjenica da se na sve vlade pomorskih zemalja vrši pritisak da bi podržale svoja brodogradilišta u ovoj ili onoj formi.

ISPORUČENA I NARUČENA TONAŽA OD GODINE 1960 DALJE

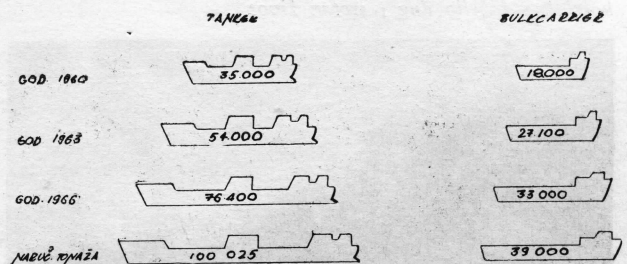


S druge strane japanska brodogradilišta imaju oko 45% svih narudžbi u svijetu. Njihove su cijene sve čvršće i čini se da su već počela provoditi neku vrstu diskriminacije prema naručiteljima. Njihovi su dokovi i navozi rezervirani samo za orijaške brodove i ona više nisu u mogućnosti isporučiti brod prije 1970. g. Za manje jedinice situacija je nešto bolja.

Švedska pak brodogradilišta čuvaju svoju čvrstu poziciju i što se tiče cijena potpuno su konkurentna. Glavni njihov problem je kako da osiguraju financiranje narudžbi koje su im dane. Naša brodogradilišta su samozadovoljna, oslanjajući se na znatan broj sovjetskih narudžbi, koje im osiguravaju zaposlenje do 1970, dok domaći brodari se sve više orijentiraju na strane dobavljače, koji im daju i jeftinije i na povoljan kredit.

Čini se ipak da »vrag nije tako crn, kako ga crtaju«. Nema sumnje da će ovako ogromno naručivanje brodova imati i svoje reperkusije na pomorsku privredu i da će mnogi zastarjeli i neodgovarajući brodovi morati biti raspremljeni. Ne samo to! Oni će se morati demolirati, jer uslijed napretka tehnike neće više biti probitačno da ih se »čuva za bolje dane«, budući da oni nima nikad više neće doći.

PROJEKCIJA VELIČINA POSTOJEĆIH I NARUČENIH TANKEBA I BULKARBERA U DWT



Tehnika na polju brodogradnje ide enormnim koracima naprijed. Posljedica toga je da je život brodova sve kraći, a s njim i rok amortizacije. Stopa amortiziranja u Skandinaviji već je oko 16%, a bit će sigurno u skoro vrijeme i veća. Da će tako biti potvrđuju i riječi koje je prilikom porinuća broda »Torrens«, prvog broda iz serije brodova tipa »Skandia-ship«, supermodernih i tehnički u ovom času najsavršenijih

brodova u svijetu, rekao brodovlasnik Werring, iako s prizvukom pesimizma i nemira: »Sasvim se sigurno može reći da ovaj brod kroz dvadeset godina neće više predstavljati racionalno transportno sredstvo kakvo je on danas. Vidimo već da se na horizontu pojavljuju novi tipovi brodova — nosača kontajnera i ovi su brodovi izvor nemira za brodare.

Tačno je da su ovi brodovi izvanredno racionalna sredstva transporta, ali mi ne znamo kakve će oni reperkusije imati na eksploataciju naših tradicionalnih linija. Bojimo se da će ovi brodovi požuriti evoluciju, koja će nas dovesti do međusobnog rata.

Napredak tehnike je tako nagao, da naši brodovi već u času isporuke postaju zastarjeli.

Kakvi su onda izgledi za zaposlenje povećane trgovačke flote u budućnosti?

Nema sumnje da će svjetska robna razmjena i dalje rasti, osobito naftom i rudama. Prema tome zaposlenost tankera i rudačara bit će u priličnoj mjeri osigurana. Da tako vjeruju i brodari vidi se i iz strukture prinovljene tonaže u 1966. Od novoizgrađene tonaže u 1966. 55% otpada na tankere i 30% na bulkcarriere, tako da je iste godine na ove dvije kategorije otpadalo 35% odnosno 13% tonaže sveukupne svjetske trgovačke flote. Zanimljivo je da je između isporu-

čenih tankera devet desetina otpadalo na jedinice veće od 50.000 DWT. I u kategoriji bulkcarriera primjećuje se tendencija k sve većim jedinicama. Prema tome, kod ove dvije kategorije sve se više pojavljuje sablast nezaposlenosti za manje jedinice koje postaju neekonomične.

U kategoriji trampera za generalni teret jača tendencija u pravcu prevozača kontajnera. Tvrdi se da se danas oko 80% robe može »kontajnizirati«. Ako se ovo zaista počne provoditi na širem planu, a što će vjerojatno uskoro i biti, vrijeme klasičnog trampera je odzvonilo i njihova nezaposlenost je na pomolu.

Dakle, sve u svemu, za izvjesne velične jedinice postoji opasnost nezaposlenosti. A u čemu je izlaz?

Izlaz je prije svega:

- u znatnom rashodovanju dotrajalih brodova
- u uvođenju suvremenih i adekvatnih tipova novih brodova
- u skraćanju života brodova novim amortizacionim stopama, kako bi se održao korak s napretkom tehnike.

Ne bude li se prišlo takvom rješenju, onda će masa novih narudžbi samo ubrzati raspremu, ali raspremu bez nade za reaktivizaciju!