

## Življi porast svjetske robne razmjene izazvao velike narudžbe brodova

Promatrajući ogromne narudžbe brodova koje su norveški brodari dali u posljednje dvije godine, a Norvežani su, kako je poznato na 4. mjestu svjetske rang liste po tonazi i prvi u svijetu u tramperskoj plovidbi, postavlja se pitanje: na kakvoj analizi tržišta su one bazirane?

Jedna takva analiza, koja je poslužila Norvežanima kao oslonac, je ona koju je izradio direktor Pomorskog ekonomskog instituta u Bergenu Svendsen, kojeg smo 1964. imali prilike slušati na seminaru, održanom u Rijeci.

U godini 1965., podsjeća Svendsen, porinuta tonaža bila je najviša nakon završetka drugog svjetskog rata, a s druge strane, količina tonaže predane u staro željezo praktički se nije promijenila već nekoliko godina, dok se rasporema smanjila na malenkost. Čini se kao da su se uvjeti za poboljšanje situacije u brodarstvu sada ujedinili nakon osmogodišnje krize i da, prema tome, postoji opravdana nada za bolje dane u svjetskom pomorstvu.

Tonaža porinuta u 1964. godini dosegla je 10,4 milijuna Brt ili za 10,6% više, no u rekordnoj 1958. godini kada su efektuirane narudžbe, dane još za Sueske krize, ili za 17,3% više od tonaže porinute u 1963. U prošloj godini porinuto je još više, čak preko 12 milijuna Brt, ili za 18% više no 1964.

Brodska tonaža, porinuta, demontirana i rasporemljena u svijetu i svjetski prijevoz robe morskim putem kretali su se u posljednjih 6 godina ovako:

	u 10 <sup>6</sup> tona					
	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.	1965.
Tonaža porinuta u svijetu	8,36	7,94	8,32	8,55	10,36	12,23
Tonaža kasirana u svijetu	3,64	3,57	3,36	3,06	2,45	3,45
Ton. rasporemljena u svijetu	3,44	2,55	4,80	1,55	1,05	0,60
Prevezeno robe morem	1.100	1.170	1.260	1.360	1.500	1.650
Od toga nafte i derivata %	48	50	52	52	65	70

Iz prednjeg se vidi da nasuprot jakom porastu porinute tonaže, koji se u posljednjih 5 godina odvijao stopom od 11,4% godišnje, stagnacija u kasiranju koje se odvijaju u manje više stalnim godišnjim količinama, a da se rasporema sve više približava nuli. Kasirana tonaža iznosila je prošle godine samo 30% od porinute tonaže, dok je 1961. taj postotak bio gotovo dvostruko veći. To znači da danas i brodovi koji su dotrajali još uvijek nalaze posla.

Sve ovo dokazuje da svjetske potrebe za pomorskim prijevozom rastu, što potvrđuje i činjenica da se rasporemljena tonaža kroz godinu dana smanjila za oko 50%, od 1.046.000 na oko 580.000 Brt. Objašnjenje se nameće samo: u svijetu postoji potražnja za brdskim prostorom radi povećane robne razmjene.

Računa se da je samo u toku 1964. godine volumen morskim putem prevezene robe porastao za oko 10% ili za 140 milijuna tona, a u 1965. prema ocjenama za daljnjih 10%. Tome je najviše pridonijela znatnija potrošnja nafte i benzina uslijed povećane motorizacije. Na ove proizvode otpada oko 70% ukupne količine prevezene robe. Osim nafte glavni predmeti prijevoza su rudača, ugljen i pšenica. Robe koje su po količinama zabilježile najjači skok su nafta, rudača i masnoće.

Rasporemljena tonaža u svijetu predstavljala je 1965. samo oko 0,4% svjetske trgovačke flote, što je slučaj rijedak čak i u doba punog prosperiteta i jakog porasta vozarina. Snažan porast potražnje za tonažom ne može se danas pokriti ni aktiviranjem čitave rasporemljene tonaže i mogao bi dovesti do naglog skoka vozarina.

Vojarine su se stvarno penjale gotovo čitave 1964. godine i porasle su za 3—4% iznad onih u 1963. U 1965. one su i dalje porasle i donekle se konsolidirale. Situacija se u tom pogledu od 1962. godine stalno poboljšava i perspektive za budućnost danas su daleko svjetlije no što su bile do sada.

Povišenje vozarina i porast potražnje za tonažom uzrokovali su val narudžbi novih brodova u svijetu. Na 1. augusta 1966. u svim brodogradilištima u svijetu bilo je naručeno čak 53,9 milijuna DWT brodova ili za 22,8% više no pet mjeseci ranije. Ova tonaža, naravno, indirektno već vrši pritisak na vozarine i usporava njihovo daljnje poboljšanje. Narudžbe tankera osobito su znatne. Na njih otpada 46%, slijede bulkcarrieri sa 38%, i tramperi za generalni teret sa 16%. Sama Norveška naručila je 19% sveukupne ove naručene tonaže. Lavlji dio u tome imaju bulkcarrieri. Od cjelokupne tonaže u svijetu naručenih tankera na Norvešku otpada oko 21%, od bulkcarrieria nešto više od 22%, a od trampera samo nešto manje od 3%.

Na 1. augusta 1966. god. svjetska tonaža trgovačke flote, izražena u tonama nosivosti, jedinom ispravnom pokazatelju, bila je slijedeća:

Z E M L J A	Rang	D W T		Rang	Indeks rasta	Učešće u % u 1966.
		1. VIII 66.	1. VIII 65.			
		- u 000 tona				
SAD	3	27.337	28.366	1	96	11,7
Liberija	1	33.026	27.867	2	121	14,1
Velika Britanija	2	27.641	27.710	3	100	11,8
Norveška	4	24.916	23.679	4	105	10,6
Japan	5	20.208	16.187	5	125	8,6
Grčka	7	10.442	10.371	6	101	4,5
SSSR	6	10.847	9.690	7	112	4,6
Italija	9	7.905	7.596	8	104	3,4
S. R. Njemačka	8	8.275	7.541	9	110	3,5
Panama	10	7.059	7.004	10	100	3,0
Nizozemska	11	6.737	6.569	11	102	2,9
Francuska	12	6.625	6.415	12	102	2,8
Švedska	13	6.149	6.031	13	101	2,6
Danska	14	4.131	3.686	14	112	1,7
SFRJ	18	1.598	1.482	18	108	0,7

### UKUPNO<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Statistik der Schifffahrt No 9/66.

Kako se vidi trgovačke flote Japana i Liberije bilježe najjači porast, a slijede ih flote SSSR-a, Danske, S. R. Njemačke i SFRJ čiji je porast iznad prosjeka, pa zatim Norveške, Italije i dr. Karakteristično je da je većina novih brodova Norveške zakupljena na dugi rok prelazeći 12 mjeseci, a tek jedna četvrtina njih radi prema putovanju.

Vodeći računa o današnjem nivou vozarina, zaključuje ova analiza, može se doći do realne kalkulacije da se ne treba vezati za vozarine na dulji rok jer se može očekivati daljnje poboljšanje tržišta. Mogućnosti takvog poboljšanja danas postoje, a stvorili su ih politički faktori, naročito sukobi na azijskom Istoku. No što onda ako se tamo uskoro zaključni mir?

Zanimljivo bi bilo razmotriti kako se u toj novoj situaciji u pomorskom transportu snašla naša zemlja i kako ona razvija svoju međunarodnu robnu razmjenu putem mora i svoju trgovačku flotu.

Razvoj robne razmjene SFRJ s drugim zemljama morskim putem razvijao se kako slijedi:

	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.	1965.	Stopa rasta
Prijevoz robe u 000 tona	5.197	5.617	6.652	7.674	7.734	10.649	15,4
Prijevoz domaćom zastavom %/o	60,6	58,4	53,1	54,3	53,2	53,3	—

Razvoj naše trgovačke flote kroz isti period bio je slijedeći:

	Brt u 000 tona						Stopa rasta
	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.	1965.	
Sve vrste brodova iznad 100 Brt	718	806	912	930	968	1.038	7,7

Uspoređujući ove dvije kategorije dolazimo do zaključka da se povećanje robnog prometa u svijetu odrazilo i na naš promet i da je taj promer rastao većom stopom, nego naša trgovačka mornarica, i da je stoga učešće stranih zastava u tom prevozu stalno bilo u porastu. Osim toga vidljiva je i stagnacija naše flote, ili tek neznatan njen porast, u toku posljednje tri godine. Godine 1965. ona se nešto znatnije povećala, ali time ipak nije izmijenila svoje mjesto na svjetskoj ranglisti.

U uslovima sve jače rastućeg prekomorskog robnog prometa potreba za modernizacijom i ekspanzijom naše trgovačke flote postala je akutna pa je u 1963. godini predložen i odobren program izgradnje oko 217.000 Brt novih brodova, od čega je do 1968. definitivno ugovoreno 201.677 Brt. U okviru tog programa već je izvršena narudžba serije brodova tipa »Viševica« — kombiniranog teretno-putničkog broda od oko 7.500 DWT. Ovaj se djelomični program gradnji (ukupan program do 1970. definitivno trebao je da obuhvati gradnju novih oko 700.000 Brt, kako bi nakon kasiranja oko 400.000 Brt dotrajalih brodova, naša trgovačka flota u toj godini raspolagala s 1,370.000 Brt. To je tzv. minimalni program) trebao dovršiti do 1968., ali je i kod prvog i kod drugog dijela programa došlo do nekih smetnji u njihovu financiranje, uslijed djelovanja privredne reforme. Naime, cijene brodova izgrađe-

nih u domaćim brodogradilištima, uslijed novih instrumenata, osjetno su porasle. Kako su, međutim, inostrani uvjeti za gradnju kako po cijeni tako i uvjetima kredita, znatno povoljniji, došlo je do znatnijih narudžbi naših broderskih poduzeća u inozemstvu, osobito u Japanu, a po najnovijim vijestima i u Italiji. Tako će, obzirom na platne uvjete, porastu naše trgovačke flote više pridonijeti strana, nego domaća brodogradilišta, iako je dosad bilo obrnuto.

Na dan 31. jula 1966. jugoslavenska broderska poduzeća imala su naručena 43 broda s ukupno oko 683.500 DWT odnosno otprilike 400.000 Brt od čega 12 jedinica sa 350.250 DWT ili cca 200.000 Brt tj. polovinu tonaže, u inozemstvu. U isto je vrijeme u našim brodogradilištima bilo naručeno brodova u ukupnoj tonaži od 1,293.000 DWT od čega oko 75% za izvoz. Po tom postotku naša je brodogradnja prva u svijetu. Nijedna druga ne gradi toliko za izvoz koliko naša, naravno, u odnosu na svoje narudžbe.

Uzme li se u obzir da će se idućih godina trebati kasirati oko 400.000 Brt dotrajalih jedinica to se može očekivati da će stanje naše pomorske trgovačke flote teško moći doseći nivo iz minimalnog programa, a da ne govorimo o optimalnom nivou naše trgovačke flote u 1970., ako se ne riješi pitanje financiranja ove izgradnje. No zasad su svi izgledi da će se to prije postići s inozemnim, prvenstveno japanskim kreditima.

Uspijemo li riješiti problem financiranja i izgraditi suvremenu flotu naša bi zemlja mogla povećati udio naše zastave u svojoj prekomorskoj robnoj razmjeni i mogla bi se jače uklopiti u međunarodni pomorski transport, jer će se znatnije povećati naša tankerska i bulkarrierska flota, osobito novim jedinicama iz Japana, gdje se već grade tankeri od 53.000 i 68.000 DWT. Računa se da bi takva naša modernizirana flota mogla ostvariti i do 80,000.000 dolara neto-deviznog priliva.

Prema tome, naša bi zemlja, po svemu sudeći, mogla spremna dočekati i daljnje povećanje svjetske robne razmjene morskim putem. Pitanje je samo neće li opet doći do neke perturbacije s vozarinama, odnosno do daljnjeg angažiranja zastarjelih brodova uz njihovo smanjeno kasiranje posebno Liberty brodova iz rezervne flote koji su već davno amortizirani i ne izazivaju nikakve kapitalne troškove, što bi moglo usporiti očekivani dinamičniji razvoj naše trgovačke flote.