

# Pomorska privreda u svijetu

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

## Planovi za rješenje krize u brodarstvu

Kriza koja već duže vrijeme vlada na tržištu brodskim prostorom uzrokovala je gotovo katastrofalan pad vozarine i znatno raspričavanje starijih i nekonkurentnih brodova. Iako se tu i tamo povremeno pojavi slab porast indeksa vozarine, raspričavanje brodova, osobito trampera nastavlja se sve bržim tempom. Da bi se našlo izlaz iz ovakove teške situacije Međunarodna komora za brodarstvo održala je u Londonu 26. novembra 1962. sastanak predstavnika svih tramperskih brodara. Raspravljalo se o zajedničkoj akciji, koja ipak ne bi ograničavala individualnu slobodu djelovanja pojedinog brodar. Ponovno se latilo jednog dosijea koji je odložen još 1958. Radi se zapravo o jednom sistemu kooperacije koji je 18. decembra te godine u principu prihvaćen u Londonu na temelju izvještaja posebne komisije koju je obrazovala Međunarodna komora za brodarstvo. Taj sistem predviđa osnivanje jednog kompenzacionog fonda u slučaju raspričavanja ili kasiranja broda a u koji bi prema odredjenim kvotama uplaćivali svi učesnici — brodari. Iz tog bi se fonda isplaćivala pomoć za raspričavanje brodova. Cilj tih takozvanih »raspričanih premija« bio bi da se pomoću njih ohrabre brodari da održavaju svoje raspričane brodove u dobrom stanju sve do časa kad bi se situacija na tržištu popravila, ali bi brodaru ostalo slobodno da sam ocijeni da li su mu nove vozarine rentabilne. Tu bi, međutim, moglo doći do situacije da neki brodar s najmodernijim brodovima radi uz najniže vozarine i da ulaže u fond, a da korisnik premije neprekidno uživa ovu pogodnost izmjavajući se da ne može poslovati rentabilno. To bi se najčešće dogodilo s brodovima tipa »Liberty«. Ovaj sistem premije odnosio bi se na brodove iznad 5000 tona nosivosti.

Najveći tramper-brodari su Norvežani, a situacija je kod njih danas takva da je ogromna većina njihovih brodova unajmljena na dugi rok. Oni stoga ne pokazuju nikakvu žurbu da pomognu na pr. grčkim brodovlasnicima, onima koji bi željeli, obzirom na teškoće u kojima jesu, da plan stupi u važnost odmah.

Promjenljiva situacija na tržištu stvorila je početkom godine mogućnost da se broj raspričanih velikih brodova za rasuti teret ponovo zaposli, ali unatrag nekoliko mjeseci nastalo je ono što bi se moglo nazvati novom tramperskom krizom, koju su, nema sumnje, izazvali ovi novoangažirani brodovi. Situacija je postala slična onoj potkraj 1958. i stoga su se brodari ponovo sjetili plana. Izgleda da su Norvežani napokon pristali da se u nj uključe, videći da bi i oni mogli uskoro od toga imati koristi. Na konferenciji predstavnika brodara iz 15 zemalja odlučeno je da se formuliraju konačne propozicije i da se one pretresu na budućem zasjedanju Udruženja za stabilizaciju tonaže, osnovanog 1959.

Ova odluka potakla je i tankerske brodare da promisle o svom uedinjavanju. 12. decembra prošle godine oni su se sastali u Londonu i raspravljali o britanskoj inicijativi koju su prihvatili britanski, norveški i talijanski vlasnici tankera. Podsjetit ćemo da je sličan plan o raspričavanju bio na snazi uoči drugog svjetskog rata, a poznat je bio pod imenom »Schwiter-plan«. Izgleda da je sastanak tankerskih brodara imao zadatak da ispita mogućnost oživljavanja ovog strogog, ali u ono doba efikasnog plana. No pitanje je kako će na to reagirati »jeftine zastave«.

## Brodogradnja pred prekretnicom

Kriza na tržištu brodskim prostorom odrazila se, iako s malim zakašnjenjem, u brodogradnji. Brodovlasnici su prilično ustezljivi pri naručivanju novih brodova, a naručuju ih samo kod najjeftinijih proizvođača, ali traže visoki kvalitet i kratak rok isporuke. Nedavno je jedan Englez slikovito usporedio današnje brodare s ljudima koji bi željeli da im salonski krojač sašije odijelo po konfekcijskoj cijeni. Brodogradilišta, da bi osigurala posao, morala

su snižavati cijene. Nijemci su otišli tako daleko da grade uz gubitak. Mnoga pak brodogradilišta, koja nemaju rezerve, morala su zatvoriti svoje radionice i otpustiti radnike. To se desilo Nijemcima, Britancima, Belgijancima i drugima. To je sasvim razumljivo, ako se zna da kapacitet svih brodogradilišta u svijetu iznosi oko 11 milijuna tona godišnje, dok današnji anuitet zamjene dotrajalih brodova iznosi oko polovine te količine. Dakle, nema posla za sve pa se sve jače čuju zahtjevi za državnom pomoći brodogradilištima u obliku subvencija, kredita na duži rok, premija i tako dalje.

U nastaloj situaciji najbolje i najprije su se snašla švedska brodogradilišta. Shvativši da će prosperirati samo ona brodogradilišta koja će moći ponuditi najbolje uvjete, Švedski su pristupili širokoj, intenzivnoj reorganizaciji — integraciji i modernizaciji svojih kapaciteta. Ponajprije su sve zastarjele pogone pretvorili u remonta brodogradilišta, a novogradnje su odredili samo za najsigurnije. Rezultat uvođenja najsvremenijih i najekonomičnijih metoda gradnje kao predmontaže, tekuće vrpce, brzo kompletiranje i tako dalje nije izostao. Nekad najjači svjetski brodogradilišni Britanija danas ima za inozemstvo naručenih 2,5 milijuna tona, a Švedska samo nešto malo manje. Sami Britanci, pomalo zavidni na to, iskreno priznaju da su u modernizaciji daleko zaostali da ne bi mogli konkurirati Švedima čak ni onda kad ne bi plaćali svoje radnike. Međutim, kako znamo švedski je radnik daleko bolje plaćen od britanskog, a sama brodogradilišta ne uživaju nikakvu subvenciju! Švedski imaju već danas osiguranu zaposlenost do kraja godine 1965. Amerikanci su u još gorem položaju od Britanaca. Oni danas grade za 30% jeftinije nego pred 5 godina, zahvaljujući racionalizaciji, ali su još uvijek barem dvostruko skuplji od drugih. Samo subvencije i voine narudžbe održavaju zaposlenost njihovih brodogradilišta. Japanci su svoju zaposlenost uspjeli održati nizom kreditnih mjera i povlastica koje uživaju strani naručioc. Zahvaljujući tome, kao i povećanoj proizvodnji i kratkim rokovima isporuka, oni su od travnja do rujna prošle godine primili stranih narudžbi za 33 posto više po tonaži i za 44 posto više po vrijednosti, nego u istom razdoblju 1961.

Naša brodogradnja ima osigurano iskorištavanje kapaciteta za 1964. i gotovo 60% za 1965. Ipak trebalo bi poduzeti mjere za integraciju i modernizaciju tih kapaciteta kako bi ova naša industrijska grana mogla i dalje zadržati svoju vodeću ulogu u izvozu Narodne republike Hrvatske. Jer, kako je nedavno rekao direktor švedskog brodogradilišta Erihsberg: »Brodovi će se uvijek graditi, ali će ubuduće samo najbolja i najefikasnija brodogradilišta dobivati nove narudžbe.

## Svjetska tankerska flota u 1962.

Odjel za ekonomska istraživanja Sum Oil Kompanije iz Filadelfije nedavno je objavio svoj godišnji izvještaj o sastavu svjetske tankerske flote. Računajući samo sa jedinicama većim od 2.000 brt. Ona je u prošloj godini raspolagala sa oko 3.300 brodova sa ukupno blizu 70 milijuna tona nosivosti, tj. bila je 3 puta veća no 1950. U odnosu na 1960. broj se novih tankera smanjio, ali je ukupna nosivost ove flote porasla za 5,6 posto. Ovo povećanje nešto je slabije no povećanje u 1960. kada je u odnosu na 1959. iznosilo 10,5 posto. Isporučena tonaža također je u padu, a demoliranje nije zaostajalo iza rekordnoga 1960. Zanimljiv je podatak da je od kraja 1956. do početka prošle godine broj brodova porastao za 17 posto, a nosivost flote za 65 posto. Sam njen transportni kapacitet povećao se za 49 posto. To sve ukazuje da se sve više grade orijaški brodovi. U prošloj godini taj se odnos još pojačao, jer je u službu ušao i najveći tanker na svijetu, »Nešo Maru« od 132.000 tona nosivosti, kao i nekoliko jedinica od 106.000, 90.000 i 68.000 tona nosivosti. Po svemu se, dakle, čini da budućnost pripada velikim tankerima i da će se radi omogućavanja njihova prolaza, dubina Sueskog i Panamskog kanala morati po-

većati. Zapravo radovi na produbljenju Sueskog kanala nikako ne prestaju, jer tempo diktiraju novi sve veći orijazi. Početkom prošle godine prosječna veličina tankera iznosila je 21.200 tona a prosječna brzina 15,2 milje. Povećanje u tonaži iznosi 5 a u brzini 0,6 posto, što u odnosu na prethodne godine predstavlja lagano usporjenje.

Promatrajući povećanje flote po zastavi može se reći da je najveći postotak porasta zabilježila Grčka zastava sa 61,3 a najmanji liberijska sa 2,1 posto. Grčki porast i liberijski pad posljedica su prenosa grčkih brodova iz liberijskog u grčki nacionalni registar što se vrši već preko 3 godine. Karakteristično je da se američka tankerska flota povećala samo za 3,7 posto. Američka prinova bila je samo nešto malo iza liberijske, britanske i norveške ali je zato znatan broj američkih brodova prešao pod druge zastave. Računa se da samo 29 posto brodova kompanija koje kontroliraju Amerikanci plovi pod američkom zastavom. Ostalo plovi pod panamskom, liberijskom i britanskom.

Od konca 1957. opaža se tendencija sve manjem naručivanju i gradnji tankera. Početkom januara prošle godine bilo je u gradnji 352 tankera sa 15.737.000 tona novosti što znači prosjek od 44.700 tona po jedinici. Već drugu godinu uzastopce Japan je glavni naručitelj, a Velika Britanija glavna zemlja registracije.

Kakve su perspektive u ovoj grani pomorske proizvodnje? Prema mišljenju brodarova potražnja petrolejskih proizvoda u svijetu rasti će po stopi od 4 posto godišnje, dok predstavnici petrolejske industrije ocjenjuju da bi porast mogao iznositi 6 posto.

Tankeri koji su sada naručeni povećali bi u idućim godinama ukupnu tonažu po stopi znatno većoj od 4 posto, tako da se ne može očekivati da će uskoro doći do uravnoteženja između ponude i potražnje tankerskog broskog prostora. Iako su u ritmu slabije, nove se narudžbe i dalje daju, što je posljedica državne pomoći i niskih troškova gradnje, tako da se teško može predvidjeti čas kada će se postići ravnoteža.

## Ljudi žabe čiste brodski trup

Svakom je brodaru stalo da mu se brod što brže popravi ili očisti, kako bi ga što prije mogao staviti u

promet. Jer stajanje bez tereta nosi gubitak i do 1000 dolara dnevno. Stoga brodari uvijek traže takvo brodogradilište koje je sposobno odmah izvršiti remont, pa makar on bio i skuplji i plaćen devizama. Usko grlo naše brodogradnje baš je remont i zbog premalenog njegovog kapaciteta gubimo mnogo deviza, jer dokujemo naše brodove u inozemstvu. S druge ih pak strane gubimo i nesposobnošću da momentalno izvršimo usluge inostranim brodarima koji te usluge plaćaju stranom valutom.

I dok je tehnika na svim područjima naglo uznapredovala, paradoksalno je da su metode čišćenja podvodnog broskog trupa ostale iste kakve su već stoljećima, dok se u isto vrijeme brodovima pružaju sve veći dokovi i sve moderniji materijali. Kad, primjerice jedan tanker dođe na vez, on se najprije mora podvrći formalnostima kontrole koje ga umrtve za više sati tako da se nikakav vanjski rad ne može poduzeti. Potom on ulazi u dok gdje čistači stojeći na splavima počinju čišćenje trupa pomoću četki na motkama, vrištine, ribalica, metala i dr. Ovaj isključivo ručni rad uvjetuje ispušavanje doka, koji je često usporen ili zakočen da bi se slijedio tempo rada čistača. Ovaj nesklad između velikih dokova sposobnih da se, zahvaljujući snažnim crpkama, vrlo brzo isprazne i ručnog čišćenja još više povećava imobilizaciju broda.

Mrasejska luka prva je uvela nov način čišćenja broskog trupa čime se znatno skraćuje nepokretnost broda. Koristeći dosad izgubljeni vrijeme prigodom degazaže broda kao i ono u obavljanju formalnosti na vezu ili za ohlađivanje turbina, poduzeće Phocéenne sousmarine sa grupom ljudi — žaba nastavilo je podmorskim čišćenjem trupom od samog ulaska broda u suhi dok. Ova operacija nazvana također »predčišćenje na vodi« vrši se pomoću mehaničkih četki koje rotiraju velikom brzinom što omogućuje temeljito i efikasno čišćenje. Osoljenja metala svake vrste potpuno se skidaju i brod je savršeno očišćen i sposoban da primi novi namaz boje na podvodni trup.

Ovakvo podvodno čišćenje upola skraćuje dosad potrebno vrijeme za tradicionalne metode čišćenja. Tako je na primjer supertankerima »Hassi Messaoud«, »Eso Bourgogne«, »Crisin«, »Olympic Eagle« i drugima ekipa od 6 ljudi — žaba očistila podvodni dio trupa za 4 sata. Na tako očišćen trup boje su bolje prijanjale i dulje trajale. Ne bi li se takva metoda podvodnog čišćenja mogla uvesti u »Viktoru Lencu« na Rijeci?