

## Utjecajni faktori kod zaključivanja tramperske tonaže

Kap. Nikša Krstelj

Kod zaključivanja tramperske tonaže za jedno putovanje (Charter voyage) mora se imati na umu nekoliko činjenica, koje imaju odlučujući uticaj na financijski rentabilitet dotičnog putovanja.

Među mnogim faktorima koji u ovom poslu dolaze u pitanje, na prvom mjestu mora se odlučiti da li će se brod fiksirati dosta unaprijed od vremena izvršenja dotičnog putovanja, ili će se pak špekulirati sa brodom, računajući s tim, da se u određenom vremenu nađe u pogodnoj situaciji i onda ga ponuditi kao »Prompt« brod, u kojem slučaju se obično postizava bolja vozarina. U drugom slučaju mora se tačno unaprijed znati gdje bi se brod mogao nalaziti u stanovitom vremenu, računajući s tim da bude na određenom mjestu u periodu kada se u dotičnom bazenu traži tonaža. Ovo postavljanje broda na tržište je važna odluka o kojoj se mora voditi računa kod zaključivanja broskog prostora.

Ali, prije svega, kada se nudi jedan brod brodovlasnik mora poznati i uočiti sve one troškove, koje će brod imati za vrijeme dotičnog putovanja, a koji troškovi bi se mogli podijeliti na dvije grupe.

U prvom redu, bez obzira koje će putovanje brod obaviti, ima nekoliko raznih troškova koji su stalni, kao, kamati na investicioni zajam na osnovna sredstva, troškovi za investiciono održavanje (klase), kamati na poslovni fond, troškovi administracije, kamati na kredite za obrtna sredstva, plate posade, osiguranje, popravci, hrana posade, amortizacija, doprinosi i članarine itd. U drugom slučaju imamo troškove koji variraju i zavise od tereta koji će se prevesti, luke koje će brod ticati, cijena bunkera, troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, lučke pristojbe, tegljenje, pilotaže, komisija po ugovoru, agencijske pristojbe, pristojbe kanâla itd.

Tokom dužeg vremena, kada je brod u eksploataciji, svaki brodovlasnik posjeduje elemente troškova svoga broda, pomoću kojih mu nije teško izračunati »dnevni potrošak broda«, napose po moru i napose u luci. Ovi dobijeni dnevni troškovi su jedan srednjak, koji brodovlasniku treba radi orijentacije, bez obzira koje će putovanje brod izvršiti i sa kakvim teretom. Ako se tokom jednog putovanja pojave neki izvanredni troškovi, sa kojima se unaprijed nije računalo, sa istima se tereti dotično putovanje, koji će za nekoliko posivisiti godišnji srednjak troškova. Na primjer, ako jedan brod na svom putovanju izađe van voda u kojima je pokriven sa redovitom policom osiguranja, onda će se sa dodatnom premijom osiguranja teretiti dotično putovanje. Ili ako je nekom brodu prispio rok za dokovanje, a slijedeći ugovor izričito traži prethodno dokovanje i ako se ovaj posao mora obaviti

u nekoj skupoj luci, ovaj povišeni trošak za dokovanje teretit će dotično putovanje. Hrana kao i stvari za potrebe palube i stroja mogu znatno varirati u cijenama između jedne i druge luke ili jednog i drugog kontinenta. Brodovlasnici nastoje snabdijeti brod sa svom potrebnom opremom u lukama gdje su ti predmeti jeftiniji, ali to uvijek nije moguće, barem ne za sve brodske potrebe, kada neke moraju biti nabavljene u drugim lukama i plaćene po višim cijenama. Nepredviđeni troškovi usljed nepredviđenih šteta a koje se moraju odmah popraviti u svrhu nastavka putovanja, teretit će odnosno putovanje itd.

Dnevni trošak broda zavisi također mnogo i o njegovoj veličini, starosti, tipu, potrebama popravaka i o vještini brodovlasnika koji njim upravlja, kao i o posadi koja njim rukuje. Prema dnevnom trošku pojedinih brodova, određuje se da li ima računa držati jedan brod dalje u eksploataciji ili ga prodati. Ako pokazatelji ovakove računice daju pozitivne rezultate, onda »dnevni potrošak broda« neće uplivisati gdje i na kojim će se relacijama brod uposliti i koje će terete prevažati.

Troškovi broda variraju obzirom na putovanje koje će brod poduzeti, odnose se na cijenu bunkera, lučke pristojbe, ukrcaj i iskrcaj tereta, agencijske pristojbe, razne manje troškove kao i komisiju koja je predviđena prevoznim ugovorom itd. Ovi troškovi mogu mnogo varirati obzirom na luke pristajanja broda i obzirom na teret koji će brod prevažati. Baš zbog toga, vrlo je važna stvar da se, kod ponude broda na tržište, ovi troškovi što moguće tačnije predvide, kako bi se unaprijed dobila što realnija slika o financijskom efektu dotičnog putovanja.

Vrlo velika i važna stavka u ovim troškovima je dnevni potrošak goriva broda. U ovim slučajevima, brodovlasnik će izabrati one luke za bunkerovanje u kojima je gorivo najjeftinije, koje su mu na putovanju najpogodnije zbog male devijacije, u kojima je servis najbrži da se brod ne zadržava dugo. Pri ovome treba naročito paziti da količina bunkera koju brod ukrea za nastavak putovanja ne bude štetovala na taj način da brod u luci krcanja ne bi mogao ukrcati čitav teret, koji je ugovorom predviđen za dotično putovanje. Cijena bunkera varira u pojedinim lukama, što u glavnome ovisi o udaljenosti izvora snabdijevanja. Danas su cijene bunkera dosta pristupačne, što je posljedica zabrinjavajuće niskih vozarinskih stavova svuda po svijetu i na svim tržištima. Kod povišenih stavova ili bolje konjunktura u pomorskim prevozima, cijena bunkera osjetljivo je veća, pa brodovlasnici u takovom slučaju moraju voditi dobru politiku

bunkerovanja svojih brodova da što više iskoriste u konjunktornom periodu dobrih vozarina.

Na putovanjima velikih udaljenosti kada usput ima više bunker stanica sa različitim cijenama, mora se imati na pameti kakav će teret brod krcati, u kojoj godišnjoj dobi (radi određivanja količine tereta i marke), kolike su lučke pristojbe, pilotaža, tegljenje i ostalo u pojedinim bunker stanicama, kako bi se moglo unaprijed odrediti gdje će se poslati brod po gorivo. Jer, ne vodeći računa o svim ovim faktorima, mogu se pojaviti osjetljive razlike u konačnom ishodu putovanja, koje bi išle na štetu brodovlasnika.

Svakako, prije nego što se jedan brod ponudi čvrsto na tržište, brodovlasnik će, prema ranijem iskustvu, proračunati sve troškove u lukama u kojima se predviđa da bi brod mogao pristati. Ako je u pitanju koja nova luka o kojoj brodar nema predhodnog iskustva, obratit će se nekom trećem licu ili svome agentu u toj luci za informaciju o troškovima koje bi brod mogao imati. Ako se pokažu dosta veliki izdaci, uputit će svoga brokera, kojemu je brod čvrsto ponuđen za zaključenje, da od naručitelja postigne što bolju vozarinu, obzirom na povišene redovite troškove, sa kojima se ranije nije računalo.

Troškovi tereta su vrlo važan činilac u ovim kalkulacijama. U prvom redu, ovdje se moraju uračunati troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, troškovi oko podizanja žitnih pregrada, kao i troškovi slaganja ili trimovanja tereta. Zatim moraju se računati troškovi za nabavu separacija tereta, dunagge, lashing, brojači kod ukrcaja i iskrcaja itd. Svi ovi troškovi zavise o vrsti tereta koji će brod krcati i idu na račun broda, u koliko to nije u prevoznom ugovoru drugačije utanačeno. Jer, ako je u prethodnom putovanju brod nosio ugljen ili gnojivo, a za slijedeće putovanje je zaključen za prevoz pšenice ili šećera, onda se mora posvetiti dužna pažnja i da sva skladišta budu potuno čista i bez smrada da se ne bi zagadio ili uprljao slijedeći teret. Ako je prethodni teret bila pšenica, onda za slijedeće putovanje otpadaju troškovi podizanja žitnih pregrada, jer već postoje na brodu. Pšenica, kao i skoro svaki drugi teret, ima svojih zahtjeva, prema kojima treba postupiti kod krcanja. Kod pšenice se moraju postaviti žitne pregrade i u koliko težina tereta u donjim skladištima ne dovede brod na marku (što je rijedak slučaj), onda se moraju graditi »binsi« i »fidersi« u međupalublju, da bi se mogla ukrcati ugovorena količina.

Sva ova pripravljanja broda za krcanje imaju različite troškove u raznim lukama svijeta. Ako se, na primjer, na jednom brodu moraju podignuti žitne pregrade, ovaj rad će u Australiji trajati od tri pa i do šest i više dana (mislimo na jedan 10.000-tonski brod), dok ako se isti rad mora izvršiti u Jugoslaviji, trajat će oko tri dana, dok u Kanadi će trajati oko 1 i pol do dva dana. Ovdje nije potrebno spominjati od kolike je važnosti gdje će se izvršiti ovi poslovi koje plaća brod jer njihova cijena koštanja, kao i gubitak vremena mogu osjetljivo utjecati na rezultat putovanja. Brodari će uvijek nastojati da ove velike poslove izvrše ondje gdje im to najbolje odgovara, u koliko se to može i ako se ne kosi sa propisima zemlje u kojoj brod mora krcati (prema Australijskim propisima brod mora tamo stići bez žitnih pregrada, koje moraju biti napravljene od strane stivadura luke ukrcaja).

Kod šećera, ako se krca u rasutom stanju, zahtijeva se da skladišta budu potpuno čista, suha i bez ikakvog mirisa. Da bi se što bolje zaštitilo kontakt ovog tereta sa željezom, potrebno je postaviti »dunagge« i to što bolje, kao i specijalni papir za oblaganje raznih štanata u skladištima. Na Kubi troškovi ukrcaja šećera u vrećama mogu diferencirati i do 10 šilinga po toni.

Kod tereta riže, koja se obično krca u vrećama, mora se također postaviti dunagge. Pored toga, ovaj teret zahtijeva i dosta veliku i pojačanu ventilaciju, preko one koja je predviđena za druge terete. Ovaj trošak redovito ide na račun broda a normalno iznaša oko 15% na ukrcanu količinu tereta.

Cement u vrećama ili u buradima zahtijeva da skladišta budu potpuno suha, što često iziskuje stanoviti trošak sa strane broda, da se skladišta dovedu u uredno stanje.

Krcanje drva, naročito na palubu, također zahtijeva izvanrednih troškova, koji se uglavnom sastoje u osiguranju lanaca, čelikčela, fišeka i tome slično, za osiguranje tereta. Sve ovo ide na račun broda.

Ukratko, troškovi oko tereta mogu znatno oscilirati ne samo u pojedinim državama, već i u raznim lukama jedne te

iste države. Navedeni slučajevi uzeti su kao najizrazitiji kod kalkulacije troškova tereta.

U mnogim slučajevima ugovor je sklopljen na bazi FIO (free in and out) i »free stowed« ili »free trimmed«, prema tome da li je teret u vrećama ili je u rasutom stanju. U nekim se slučajevima ugovara gdje je ukrcaj FOB (free on board), dok se za iskrcaj plaća jedan unaprijed ugovorom određeni iznos ili pak prema običajima luke (COP — Condition of port), sa kojim brodar, kod sklapanja ugovora mora biti upoznat. Kod sklapanja ugovora, naručitelj može zahtijevati da se u isti stavi klauzula, prema kojoj su, koliko u luci ukrcaja, toliko i u luci iskrcaja, stivaduri imenovani po naručitelju, ali idu na račun broda.

Komisija, koja se prema ugovoru mora platiti raznim zainteresiranim osobama, često puta je veliki izdatak za brodovlasnika. Ova stavka ponekad varira od 2.5% do skoro 10% na iznos brutto vozarine. Kod ovoga puno ovisi o kakvom se teretu radi, kako i o tipu ugovora za dotično putovanje. Kod sklapanja ugovora, brodar mora nastojati, koliko mu je moguće, da se ugovor sklopi preko jednog brokera. Ovo je najidealniji način rada, koji nije uvijek moguće postići, jer teret može cirkulirati na dva ili više tržišta, pa nije moguće sklopiti ugovor bez posredovanja dva ili više brokera. Na ovaj način komisija se povisuje, što opet ima odraz na konačni ishod putovanja. Kao princip, mora se voditi računa da kod zaključivanja bude što manje brokera.

U svakoj luci i za svaku trgovačku operaciju, pa makar bila to i rasprega broda, brod je povjeren jednom agentu, koji, za račun brodovlasnika, vodi brigu o brodu, posredovanje između krcatelja-primaoca tereta, u svemu pomaže i savjetuje zapovjednika u vršenju svojih trgovačkih poslova, obavještava razne poslovne stranke o svemu što se tiče broda. Svojim zalaganjem mora se brinuti da se brod što manje zadržava u lukama, posreduje kod lokalnih vlasti za ishod raznih dokumenata koji su brodu potrebni i vrši niz drugih usluga potrebitih brodu. Ovi agenti, u nekim stvarima, vrše funkciju brodovlasnika, i što je važno, uživaju njegovo povjerenje. U većini ugovora o pomorskom prevozu, naručitelji traže da se umetne klauzula, prema kojoj su agenti u luci ukrcaja i iskrcaja njihovi ljudi. Ovi agenti obično su osobe povjerenja naručitelja, što uvijek, ne ide u prilog brodovlasniku, te je, u stanovitoj mjeri primoran, da imenuje svog agenta, što povisuje troškove broda, jer se moraju platiti dvije pristojbe, umjesto samo jedne. Ove pristojbe agentima redovito su unaprijed poznate i plaćaju se po jednoj stanovitoj tarifi, koja se bazira ili prema količini tereta ili prema brutto registarskoj tonaži broda.

Još jedan faktor igra veliku ulogu kod zaključivanja jednog trampera, a to je »dnevna norma ukrcaja i iskrcaja«. Ovaj činilac ima više puta odlučujuću ulogu da li će se jedan brod zaključiti ili ne. U nekim slučajevima naručitelji nastoje da im norma bude što manja u obje operacije, što ne odgovara brodaru, koji nastoji da se brod što prije otpremi, bilo u jednoj ili drugoj luci. Bilo kod ukrcaja ili kod iskrcaja, kada u lukama nema dovoljno mehanizacije, stranke traže da im norma bude manja. U svakom slučaju mora se uvijek nastojati da norma bude što bolja, naročito kad je unaprijed poznato da u lukama u kojima će brod krcati — iskravatati postoji jaka mehanizacija luke, koja uslovljava brzu otpremu broda pri čemu krcatelji ili primaoci dobivaju velike uštede. Sa većom normom ušteda je manja što puno bolje odgovara brodovlasnicima.

U ovom ograničenom prikazu nastojalo se prikazati sa kojim se elementima mora računati kod zaključivanja jednog trampera u slobodnoj plovidbi. Tako kod ovog posla ima mnogo principa kojih se mora držati kod zaključivanja a jedan od glavnih je, da se po mogućnosti riskira što manje, a istodobno da se nastoji što bolje iskoristiti daljnje mogućnosti. Ova odluka je stvar individualnog shvatanja.

