

Prevoz tekućih goriva preko mora

Kap. Nikša Krstelj

Sada se prevažna preko mora oko 500 milijuna tona sirovog ulja svake godine. To predstavlja ogromnu količinu materijala, za čiji je prevoz potrebna velika flota tankerskih brodova. Kad se uz ovu količinu doda još i ona što se prenaša putem cjevovoda, pa željeznicom i riječnim putem, vidi se kolika je danas potražnja u svijetu ovog pogonskog goriva, koja svakim danom sve to više raste.

Nije potreba da se naglašava zašto današnja tankerska flota ima oko 45 milijuna tona nosivosti, što predstavlja oko jedne četvrtine čitave svjetske tonaže. Otprg 50 godina, pa do danas, prilike su se na ovom polju sasvim promijenile. Onda je tankerska flota brojila oko 150 brodova i to male tonaže sa jedva oko 1 milijun tona. Godine 1939, tankerska je tonaža imala oko 17 milijuna tona nosivosti.

Svaka vrsta pomorskog poslovanja ima svoj naročiti aspekt, pa tako i tankersko poslovanje ima nekih problema svojstvenih samo ovoj vrsti posla. Bez obzira koji su ovo problemi, glavna svrha ovog poslovanja je što ekonomičniji i što brži prevoz tekućih goriva morskim putem.

Od 1945. pa do danas, nastale su velike i radikalne promjene u načinu rada u tankerskom poslovanju. Možemo reći da su glavna dva činioca, koji su dali glavni smjer ovom današnjem poslovanju i to:

1. Ogromno povećanje potražnje petrolejskih produkata, što je izazvalo veliku izgradnju tankerskih flota, investirajući u to velike novčane iznose, i
2. Mnoge nove rafinerije koje su sagrađene baš u krajevima gdje je velika potrošnja naftinih derivata. Na-

protiv, prije rata, velike rafinerije nalazile su se pretežno u zemljama u kojima se ulje vadi.

Ove dvije činjenice najjače su djelovale da poslovanje oko prevoza sirovog ulja morskim putem od njihovih izvora do rafinerija. Kao posljedica ovoga, na prvo mjesto dolazi gradnja potrebitih brodskih tonaža, koja bi mogla podmiriti povećanu potražnju goriva. Pored petrolejskih koncerna, (Shell, Standard i drugi), koji su prvi povećali svoje tankerske flote da bi udovoljili potrebama, bilo je i slobodnih brodovlasnika (Niarchos i Onassis) koji su dobili od američkih banaka i osiguravajućih društava kredite za gradnju novih tankera. Ovi poslovi kreditiranja brodogradnje sklapani su na duge rokove i na bazi hipoteke i uz uslov da su brodovi registrirani pod zastave koje su slobodne od svakih državnih taksa i poreza. (Liberija i Panama).

Ovo posljednje doprinijelo je lakšem podmirivanju anuiteta kao i kamata na pozajmljen novac, što je jako pomoglo brzom razvitku njihovih tankerskih flota, tako da su ove dvije grupe tankera postale skoro pojam u prekomorskom prevozu sirovih ulja.

Privatni su brodovlasnici na ovaj način sagradili oko 2/3 čitave poslijeratne tankerske flote. Petrolejske kompanije su participirale u izgradnji sa oko 35 posto čitave tankerske novosagrađene flote. Neka od ovih tankerskih poduzeća raspolažu danas sa 2 do 3 milijuna tona nosivosti. Neki privatni brodovlasnici, da bi osigurali unapred stalan prevoz za svoje brodove, prethodno su sklopili ugo-

vore sa kompanijama za prevoz i tek onda stavili brodove u gradnju.

Nema sumnje da će se kroz dulje vrijeme ove privatne tankerske flote povećati u tonazi i ako se uzme u obzir današnja tankerska novogradnja, ovi brodovlasnici dati će više od jedne polovine tankerske tonaže za potkriće potražnje prevoza, barem kroz idućih 10 godina.

Kod izgradnje svoje vlastite flote, mnoge petrolejske kompanije računaju sa tim da pokriju 90 posto svojih potreba sa svojim brodovima ili uzimajući u Time charter druge brodove za 5—7 i više godina.

Svjetska godišnja proizvodnja tekućeg goriva povišena je od 300 milijuna tona u 1939. g. na 850 milijuna tona u 1956. g. Ova činjenica je dovoljna da ilustrira ulogu koju je izvršila tankerska flota, da bi pokrila svjetsku potražnju ovog izvora energije. U posljednjih 10 godina, tankerska tonaža povećana je sa oko 25½ milijuna tona novosagrađenih brodova, što predstavlja srednji godišnji uložak od oko 150 milijuna dolara u ovu vrstu brodova. Novogradnja tankera pokrila je u ovom razdoblju preko 40% čitave svjetske brodogradnje. K tome treba dodati oko 36 najavljenih milijuna tona, koji su već u gradnji ili koje će se sagraditi i isporučiti do 1963, što predstavlja daljnjih 2 milijarde i 500 milijuna dolara uloženi u gradnju novih tankera.

Budući izgledi, naravno, ulijevaju stanovitu spekulaciju u ovo poslovanje i dok se govori o broju tankera koji su sada u izgradnji i porast u potrebama prevoza tekućih goriva, biti će dobro da se pozabavimo oko ponude i potražnje tankerskog prostora za idućih nekoliko godina.

Prema statističkim podacima izgleda, da bi u periodu od 1959. do 1961. morao biti na tankerskom tržištu priličan višak tankerske tonaže. Ova predkazivanja su pomalo i neodređena, pa bi se moglo dogoditi da ovaj suvišak tankerske tonaže bude mnogo kraćeg trajanja nego je to sada predviđeno.

Ako se prepostavi da se snabdjevanje svjetske tonaže ugljena neće povisiti i ako se uzme u obzir da će kroz idućih 20 godina i atomska energija podmiriti stanovitu potražnju energije, može se slobodno zaključiti da će tekuće gorivo pokriti povećanu potražnju u svjetskoj energetici i ako baš tekuće gorivo sada pokriva više od jedne polovine svjetskog potroška energije. Drugim riječima, svjetska potražnja za tekućim gorivom može lako biti podvostručena u idućih 10—15 godina.

Čarterovanje tankera. Ovo tržište razlikuje se od onih, koja se bave čarterovanjem brodova koji prevoze suhe terete. Relativno mali broj brokera obavlja posao oko uposlenja ove tonaže.

Pitanje vozarinskog stava je jako osjetljivo. Razlog za ovo u glavnom zavisi u potražnji tekućeg goriva na svjetskom tržištu. Jer ako se na pr. prepostavi da će se potražnja goriva povisiti za 10% godišnje od sada pa do 1959, onda bi to značilo da će ovo malo povećanje zahtijevati i porast tonaže koja će to prenijeti. Značilo bi da bi trebalo povećati broj brodova za 80 od po 18.000 tona ili 35 brodova sa po 40.000 tona nosivosti svaki.

Današnji broj tankera u svijetu je oko 2400 od kojih skoro više od 2000 su vlasnost petrolejskih kompanija ili su u njihovom Time charteru, dok na slobodnom tržištu za čarterovanje ostaje relativno mali broj tankera. Sa ovim malim brojem brodova koji su slobodni i sa samom potrošnjom goriva, koja je jako osjetljiva na nepoznanice, kao što su ekonomski momenti raznih država, pa politički momenti u svijetu, i t. d., lako je shvatiti kako osjetljivo može biti oštećena slobodna tankerska tonaža u svojim vozarinskim stavovima.

Prije 1939. većina tekućih goriva, za svjetsku potrošnju, dolazila je iz SAD i Karibskog mora. Danas, na prvo mjesto za produkciju tekućih goriva dolazi Srednji Istok, tako da iz ovih krajeva dolazi više od jedne petine svjetske produkcije. Za vrijeme Sueske krize, najbolje se osjetilo da evropski kontinent danas ovisi više o sirovinama sa Srednjeg Istoka nego od onih iz Venezuele ili SAD, koji su ranije bili glavni snabdjevači sirovog ulja. SAD koja također sada uvazla sirovo ulje, također se okrenula prama Srednjem Istoku za nadopunit svoje potrebe u ovom artiklu. Situacija kroz posljednjih 10 godina pokazala je, da je sve to manje sirovo ulje išlo sa za-

pada prema istoku, dok danas ta nevidljiva rijeka sve to jače teče sa istoka prema zapadu.

Sve do 1939. godine, najveće rafinerije nafte gradile su se uvijek u neposrednoj blizini izvora i već rafinirani produkti odvozili su se na sve strane svijeta. Ovi tereti predstavljali su razne produkte rafinerija kao benzin, naftu, petroleje, razne gradacije ulja za podmazivanje, naphalin i t. d. U ovo vrijeme oko 80% svih tankerskih tereta bili su ove razne vrsti rafiniranog ulja, koja su se iskrcavala u raznim, pretežno malim lukama. Ova okolnost mnogo je uticala na veličinu ondašnjih tankera.

Sadašnja gradnja rafinerija u velikim potrošačkim bazenima, umjesto u blizini samih izvora, kao što je ranije bio običaj, ima jednu nepogodu, a to je da treba platiti vozarinu i za onaj dio goriva koji potroši sama rafinerija, kao i za onaj dio koji se kroz rafineriju izgubi. Ove dvije stavke dosižu kadkada i do 10 posto izvezene količine.

Svakako gradnja rafinerija kod samih izvora ulja ima i puno nedostataka. Kao prvo, spomenut ćemo troškove za ove gradnje, jer osim samih rafinerija, pored njih trebalo je graditi i stanbene prostorije za personal rafinerije kao i škole, zabavišta i ostalo, ukratko čitave male gradove. Troškovi za ove gradnje, više puta prelazili su troškove gradnje same rafinerije. Pretežno su se ove rafinerije nalazile u nenaseljenim predjelima i gdje postojeća radna snaga nije poznavala ovaj posao. Imigracija ovog kadra, kao i izobrazba domaćeg stanovništva za ovaj posao, iziskivala je velike izdatke. Svi ovi izdaci otpadaju, kad se rafinerije nalaze na evropskim obalama i u blizini velikih metropola.

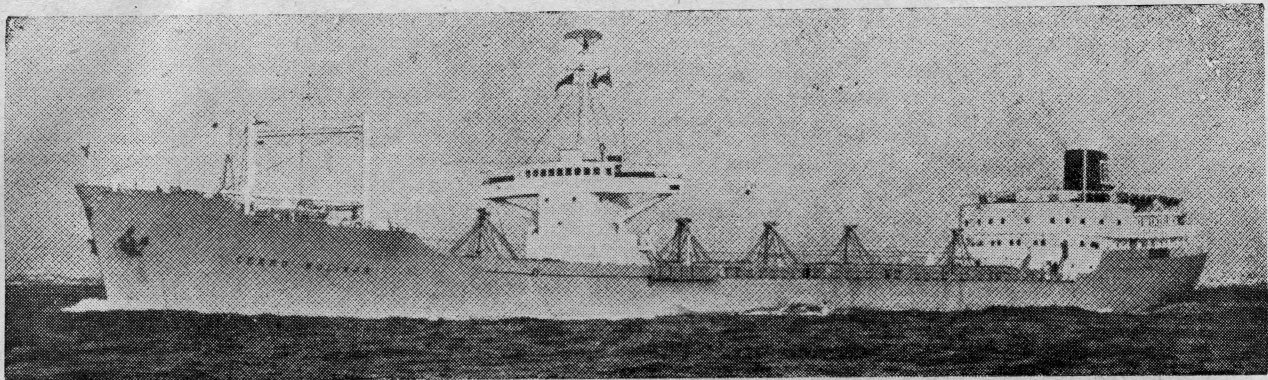
Kao rezultat ovih faktora, situacija je danas sasvim drukčija nego prije 1939. godine. Gradnja rafinerija u velikim potrošačkim bazenima benzina, nafte, ulja i t. d. dovela je do toga, da je danas najglavniji teret tankerske tonaže samo sirovo ulje, onako kako se vadi iz zemlje.

Baš ovi faktori bili su odlučujući za ovakovu tankersku flotu kao što je danas. Umjesto starog tipa tankera od 12.000 tona nosivosti, danas se obično rabe tankeri od 30.000 tona nosivosti i više, za prevoz sirovog ulja od njegova izvora do rafinerije u velikim lukama, koje imaju dovoljno gaza da ovi brodovi mogu pristati. Brodovi od 16 do 19.000 tona, danas su priznati kao najzgodniji tip za raspodjelu i prevoz rafiniranih produkata, a tankeri od 12 do 14.000 tona služe da snabdjevaju luke gdje nije velika potražnja tekućeg goriva i gdje dubina luke ograničava veličinu broda.

Do prije kratkog vremena, sama pomisao na gradnju tankera od 40.000 tona nosivosti, smatrala se kao neke vrsti revolucionarna ideja, dok danas već postoje naružbe za tankere od 60, 80, 100 i više hiljada tona.

Još i prije Sueske krize, prema statističkim podacima, moglo se je predvidjeti, da nakon izvršenja t. z. osmog programa o daljnjem proširenju i unapređenju kanala, koji program je bio planiran sa strane uprave bivše Sueske kompanije, da bi kanal, opet negdje u 1960. godini osjetio preopterećenost u tranzitiranju brodova. Da bi se ovo izbjeglo bilo bi potrebno poduzeti veće i opsežnije radove ovog kanala a možda i sagraditi i jedan paralelni kanal sa današnjim. Pored ovog predloga, bilo je i drugih. Naime, da se sagrade veliki i jaki cjevovodi, kroz koje bi se iz Sueskog zaljeva prebacivalo sirovo ulje na obale Sredozemnog Mora. Kao treći predlog bio je taj da se glavnina tereta sirovog ulja sa Srednjeg Istoka vozi oko Rta Dobre Nade do evropskih i američkih rafinerija. Sve su ovo predlozi sa namjerom da se rastereti, već i onako dosta opterećeni Sueski kanal. Ovaj treći predlog t. j. da se sirovo ulje vozi oko Rta Dobre Nade vuče za sobom jednu drugu nepogodu, a to je da se isporuka sirovog ulja rafinerijama u potrošnim bazenima smanjuje skoro za pola, obzirom na dužinu puta, koju brodovi moraju prevaliti. S drugim rječima, znači, da bi se tankerska tonaža morala povećati za oko polovinu sadašnje tonaže ako bi se htjelo držati tržište uvijek dovoljno snabdjeveno sa gorivom.

Sa daljnim porastom snabdjevanja tržišta tekućim gorivom sa Srednjeg Istoka, uporaba veličine tankera za putovanja oko Rta Dobre Nade, bila bi vrlo važna. U ovom slučaju predviđaju se samo veliki brodovi koji ima-



Jedan od ogromnih svjetskih tankera

ju neke prednosti u pogledu izgradnje kao i njihovih posada. Trošak ovih velikih brodova po toni nosivosti bi bio manji od brodova manje tonaže, jer se količina potrebitog materijala (oplate, profili i t. d.) ne povisuje proporcijonalno prama tonaži, i drugo, poteškoća u popunjavanju brodova sa izvježbanim posadama bila bi manja jer broj članova posade ne raste proporcijonalno sa povišenjem nosivosti broda. Sa druge strane, veliki novčani izdaci morali bi se utrošiti u lukama iskrcavanja da bi ove luke bile sposobne primiti tako velike brodove i još k tome, bila bi potrebna adaptacija brodogradilišta i dokova, za gradnju i popravke, što bi opet iziskivalo velike novčane izdatke.

Događaji u posljednje vrijeme su pokazali, do koje mjere je industrija sirovog ulja, kao i sve one druge industrije koje su sa ovom tijesno povezane, ušle u nacionalnu ekonomiju pojedinih država. Ova činjenica jasno govori da svako pomanjkanje potrebitih olakšica za brz, dovoljan i ekonomčan prevoz sirovih ulja preko mora, može imati ozbiljne posljedice na ekonomiju raznih zemalja.

Poteškoće i problemi u vezi sa transportom ulja preko mora, pokazat će se i u buduću. Kakvegod forme imale ove poteškoće, pojaviti će se brodovlasnici čiji brodovi će prevažati velike količine sirovog ulja na najjeftiniji i najbrži način.