

Jakov Karmelić, dipl. inž.
Vidikovac 22
51000 Rijeka

Pregledni članak
UDK: 656.61.073.235(100)
339.9
Primljeno: 15. ožujka 2009.
Prihvaćeno: 8. travnja 2009.

KONTEJNERSKO BRODARSTVO NA KRAJU 2008. GODINE

Prednosti prijevoza robe u kontejnerima najbolje se očituju u neprestanim stopama rasta kontejnerskog prometa. U prvom dijelu rada prikazan je povijesni rast kontejnerskog prometa i kontejnerskih kapaciteta s različitih aspekata. Navode se podaci o kontejnerskom prometu punim kontejnerima, lučkom prometu u deset najvećih svjetskih luka, svjetskoj brodarskoj kontejnerskoj floti kao i raspodjela brodskih kontejnerskih kapaciteta među prvih deset kontejnerskih brodara. U drugom dijelu rada obrađuju se različiti aspekti krize kontejnerskog brodarstva na kraju 2008. godine. Navode se podaci o povijesnom rastu ponude i potražnje na svjetskom pomorskom kontejnerskom tržištu, recentni odraz krize u broju neuposlenih kontejnerskih brodova i ukinutih linijskih servisa. Kompleksnost tržišne cjeline prikazuje se grafikonima s prikazom prosječne povijesne vozarine za korištenje brodova na određeno vrijeme za pojedine veličine kontejnerskih brodova. Izneseni podaci potvrđuju da su se slične situacije, ali u manjem opsegu i ranije događale na pomorskom tržištu. Nadalje, naglašena je potreba istraživanja prethodnih ciklusa i njihovih posljedica na pomorskom tržištu, kako bi se lakše preveniralo buduće krizne situacije.

Ključne riječi: kontejnerizacija, kontejnerski promet, brodari, ciklusi, konjunktura

1. UVOD

Kontejnersko brodarstvo promijenilo je klasično poimanje pomorskog prijevoza općih (generalnih) tereta. Prijevoz tereta “od luke do luke” zamijenila je drugačija, multimodalna, poslovna filozofija – prijevoz tereta “od vrata do vrata” u standardiziranim kontejnerima. Danas se oko 90% općih (generalnih) tereta prevozi u kontejnerima kontejnerskim brodovima između luka, a od

ishodišta (skladišta prodavatelja) do luke ukrcaja i od luke iskrcaja do konačnog odredišta (skladišta kupca), roba se u istim kontejnerima prevozi drugim prijevoznim sredstvima (baržama, vagonima, kamionima).

Nekoliko je bitnih faktora utjecalo na takav snažan razvoj kontejnerizacije na svjetskoj razini:

- tehnološka standardiziranost kontejnera, kontejnerskih brodova, kamionskih prikolica, željezničkih vagona, riječnih barži i brodova, omogućila je da se kontejnerizacija ravnomjerno razvija u svim vidovima transporta;
- informatička standardiziranost u razmjeni informacija između broдача – pomorskih agenata – kontejnerskih terminala – broда – špeditera – carine i drugih sudionika u prijevozu, omogućila je da se točno i brzo razmjenjuju informacije o teretu;
- efikasnost i brzina prekrcajnih manipulacija rezultirala je jeftinijim troškovima prekrcaja i bitnim skraćivanjem tranzitnog vremena prijevoza robe od krcatelja do primatelja;
- slaganje robe u kontejnere smanjilo je troškove pakiranja robe;
- moguće štete i krađe robe također su minimizirane zbog slaganja robe u kontejnere;
- trend gradnje brodova velikih kapaciteta smanjio je jedinični prijevozni trošak po kontejneru;
- multimodalni promet je pojednostavio prijevoznu dokumentaciju, posebno izdavanjem multimodalne teretnice od strane poduzetnika multimodalnog prijevoza.

Međutim, u drugoj polovici 2008. godine svjetska financijska i ekonomska kriza duboko se odrazila i na kontejnersko brodarstvo. Padom stope rasta svjetske proizvodnje i trgovine, smanjila se potreba za brodskim kontejnerskim kapacitetima. Krcatelji i brodari u nekim su se aspektima vratili dilemama s početka kontejnerizacije, a zaustavljeni brodovi kao posljedica viška kapaciteta podsjetili su na krize u pomorstvu koje su se već više puta dogodile.

2. ASPEKTI RASTA KONTEJNERSKOG PROMETA I KAPACITETA

2.1. Kontejnerski promet

Rast kontejnerskog prometa (engl. *container trade*) evidentan je iz sljedećeg prikaza prevezenih punih kontejnera (izraženo u TEU-ima).¹

Tablica 1. Svjetski kontejnerski promet (puni TEU-i)
Table 1. Worldwide container trade (full TEUs)

Godina	Puni TEU-i
1980.	11.400.000
1985.	16.800.000
1990.	25.700.000
1995.	41.200.000
2000.	60.500.000
2005.	102.000.000
2007.	135.200.000

Izvor: Dynaliners Trades Review 2008., Dynamar B.V., str. 9

Ukupni lučki kontejnerski promet (engl. *container handling*), gdje luke/terminali računaju manipulacije punim, praznim i prekrcanim kontejnerima, ima sličan rast i broji se u stotinama milijuna TEU-a.²

Tablica 2. Lučki kontejnerski promet u 10 najvećih svjetskih luka
Table 2. Container "Top 10" ports handling (thousands of TEUs)

(u tisućama TEU-a)

Luka	2005.	2006.	2007.	promjena 07./06.
Singapore	23.192	24.792	27.932	12%
Shanghai	18.084	21.710	26.150	20%
Hong Kong	22.601	23.538	23.881	1%
Shenzen	16.197	18.468	21.099	14%
Busan	11.843	12.030	13.270	10%
Rotterdam	9.250	9.654	10.790	10%
Dubai	7.619	8.923	10.653	19%
Kaoshiung	9.471	9.774	10.256	5%
Hamburg	8.087	8.861	9.900	11%
Qingdao	6.307	7.702	9.462	22%
Ukupni lučki promet	390.875	434.302	485.000	11%

Izvor: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2008., str. 94, www.unctad.org/rmt2008

Preko 200 zemalja na svijetu ima luke otvorene za kontejnerski promet.

U 20 najvećih kontejnerskih luka obavlja se oko 48% od ukupnoga svjetskog lučkog kontejnerskog prometa. Oko 28% od ukupnoga svjetskog lučkog kontejnerskog prometa obavlja se u kineskim lukama.

Najvažniji pomorski kontejnerski tokovi na kojima se ostvaruje najveći kontejnerski brodski i lučki promet su: Intra-Azija (promet između dalekoistočnih azijskih zemalja), Transpacifik (promet između Azije i Sjeverne Amerike preko Pacifika), Azija – Europa, Intra-Europa (promet između europskih zemalja, posebno Sjeverna Europa – Mediteran) te Transatlantik (promet između Europe i Sjeverne Amerike preko Atlantika).

2.2. Kontejnerski kapaciteti

Postojeća svjetska broderska kontejnerska flota na dan 1. siječnja 2009. godine kao i ugovorene narudžbe kontejnerskih brodova nalaze se u sljedećem tabelarnom prikazu.

Tablica 3. Svjetska broderska kontejnerska flota na dan 1. siječnja 2009.
Table 3. World cellular fleet, existing and orderbook, at January 1st 2009.

CELULARNI VELIČINA	01. siječnja 2009. - POSTOJEĆI					01. siječnja 2009. - NARUČENI				
	SVI		OD TOGA UNAJMLJENO			SVI		OD TOGA UNAJMLJENO		
TEU	bro- dovi	TEU	bro- dovi	TEU	% unajmljeno	bro- dovi	TEU	bro- dovi	TEU	% unajmljeno
10000-15500	25	302.808	2	21.920	7,2%	186	2.350.880	82	1.069.176	45,5%
7500-10000	214	1.832.199	72	609.820	33,3%	113	979.922	41	354.148	36,1%
5100-7499	378	2.284.948	139	841.900	36,8%	142	925.881	75	471.025	50,9%
4000-5099	540	2.444.378	272	1.226.900	50,2%	254	1.130.511	128	562.806	49,8%
3000-3999	330	1.124.477	166	567.568	50,5%	70	241.210	54	186.010	77,1%
2000-2999	731	1.853.514	531	1.350.532	72,9%	102	264.022	67	174.562	66,1%
1500-1999	567	961.434	389	659.932	68,6%	88	154.056	57	99.244	64,4%
1000-1499	710	836.624	438	514.902	61,5%	131	159.790	121	149.100	93,3%
500-999	829	612.497	546	406.974	66,4%	100	81.933	88	74.109	90,5%
100-499	335	108.187	120	39.199	36,2%					
UKUPNO	4.659	12.361.066	2.675	6.239.647	50,5%	1.186	6.288.205	713	3.140.180	49,9%

Izvor: http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/liner_studies/nofleet/BRS-FleetMthly.pdf

Brodarska kontejnerska flota broji 4.659 brodova s ukupno 12,36 milijuna TEU-a kapaciteta, od toga 50,5% brodova unajmljeno je od brodovlasnika koji nisu operatori.

Knjige narudžbi broje 1.186 brodova sa 6,29 milijuna TEU-a kapaciteta (što je 50,9% sadašnjih kapaciteta), a od toga 713 brodova ili 49,9% brodovi su brodovlasnika koji nisu operatori linijskih servisa.

Prognoza stanja brodske kontejnerske flote, brodova s pripadajućim kapacitetima, u razdoblju 2009. – 2012. godine prikazana je u sljedećoj tablici.

Tablica 4. Prognoza stanja broderske kontejnerske flote u razdoblju 2009. – 2012.

Table 4. Forecast of the cellular fleet growth in the period 2009 – 2012.

TEU nominalni kapacitet	1. siječnja 2009.		1. siječnja 2010.		1. siječnja 2011.		1. siječnja 2012.	
	brodovi	TEU	brodovi	TEU	brodovi	TEU	brodovi	TEU
10500-15500	25	302.808	55	658.436	104	1.277.347	187	2.329.900
7500-10499	214	1.832.199	245	2.098.458	306	2.629.333	327	2.812.121
5100-7499	378	2.284.948	429	2.614.673	473	2.907.135	505	3.107.955
4000-5099	540	2.444.378	644	2.905.680	705	3.178.879	760	3.426.639
3000-3999	330	1.124.477	361	1.229.559	394	1.344.087	396	1.351.287
2000-2999	731	1.853.514	772	1.957.704	809	2.052.770	825	2.095.236
1500-1999	567	961.434	611	1.038.546	639	1.087.572	649	1.104.952
1000-1499	710	836.624	785	927.208	827	980.001	837	992.100
500-999	829	612.497	889	661.875	923	689.655	926	692.526
100-499	335	108.187	335	108.187	335	108.187	335	108.187
UKUPNO	4.659	12.361.066	5.126	14.200.326	5.515	16.254.966	5.747	18.020.903

Izvor: http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/liner_studies/nofleet/BRS-AlphaForecast.pdf

Brodski kontejnerski kapaciteti povećani su za 13,1% tijekom 2008. godine, a predviđa se rast od 14,9% tijekom 2009. godine, 14,5% tijekom 2010. i 10,9% tijekom 2011. godine.

Rast svjetske kontejnerske flote (kontejneri), i raščlamba vlasništva po leasing kompanijama i brodarima/operatorima prikazana je u sljedećem pregledu.³

Tablica 5. Svjetska flota kontejnera (u tisućama TEU-a)

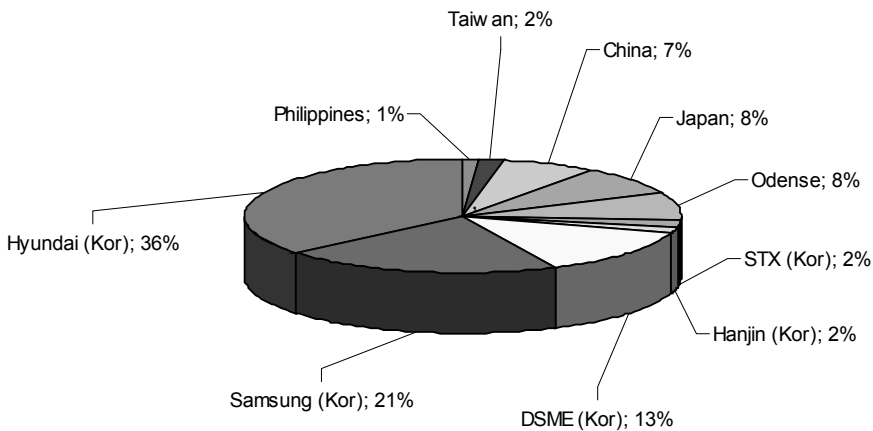
Table 5. World container fleet (thousands of TEUs)

Godina	Ukupno	Leasing co.	Brodari/ Operatori
2003.	17.960	8.370	9.590
2004.	20.005	9.125	10.880
2005.	21.455	9.370	12.085
2006.	23.345	9.830	13.515
2007.	25.365	10.440	14.925

Izvor: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2008., str. 89, www.unctad.org/rmt2008

Brodograđevna industrija kontejnerskih brodova gotovo je u potpunosti smještena u zemljama Dalekog istoka. U sljedećoj tablici prikazan je udio izgradnje VLCS (engl. *very large container ships*) (kontejnerskih brodova većih od 7.500 TEU-a kapaciteta) po pojedinim brodogradilištima. Čak 72% VLCS (već izgrađenih i onih u narudžbi) izlazi s navoza korejskih brodogradilišta (Hyundai, Samsung, DSME i Hanjin).

Grafikon 1. Udio izgradnje VLCS po brodogradilištima
Graph 1. Very Large Container Ships by builders



Izvor: http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/liner_studies/misc/VLCStable.pdf

Prvih 10 najvećih kontejnerskih brodara/operatora na kraju 2008. godine koncentrirali su ogromne kapacitete, tako da oni “kontroliraju” čak 60% od ukupnih svjetskih brodskih kontejnerskih kapaciteta.

Ovakva koncentracija rezultat je udruživanja i preuzimanja brodara, a u manjem broju slučajeva samo vlastitog razvoja (napr. MSC).

Najočitiji primjeri golemog rasta brodskih kapaciteta zbog udruživanja i preuzimanja su APM Maersk (unazad 10-tak godina preuzeo ili se udružio s kompanijama Sea Land, P&O Nedlloyd, MCC, Mercosul Line, OACL, Safemarine) i CMA CGM (preuzeli ili se udružili sa ANL, Cagema, Chenk Lie, Comanav, Delmas, FAS, MacAndrews, OTAL, Setramar, Sudcargos, US Lines).

Iz priložene tablice, za svakoga pojedinog brodarka navedeno je koliko ima vlastitih, a koliko unajmljenih brodova (što približno odgovara svjetskom prosjeku gdje je polovica brodova u vlasništvu operatora, a polovica u najmu).

Vrijedi istaknuti, da na kraju 2008. godine brodarki CMA CGM i APL imaju unajmljenih čak 70% od ukupnih kapaciteta, dok CSCL ima najmanje, odnosno “samo” 40% unajmljenih brodova u odnosu na ukupni broj brodova kojima operira u svojim linijskim servisima.

Među prvih 10 brodara nijedan brodar nije iz SAD; 4 brodara imaju europske vlasnike, a 6 brodara ima sjedište i vlasnike na Dalekom istoku.

Tablica 6. Raspodjela kontejnerskih brodskih kapaciteta među 10 najvećih operatera
Table 6. Top 10 Container Operators by capacity

Br.	Operator	Ukupno		Vlastiti		Unajmljeni		
		TEU	brodovi	TEU	brodovi	TEU	brodovi	% unajmljeno
1	APM-Maersk	2.029.142	538	1.119.262	206	909.880	332	44.8%
2	MSC	1.468.113	427	788.780	220	679.333	207	46.3%
3	CMA CGM Group	985.421	378	297.922	89	687.499	289	69.8%
4	Evergreen Line	622.805	174	353.611	98	269.194	76	43.2%
5	Hapag-Lloyd	495.681	131	265.331	62	230.350	69	46.5%
6	COSCO	489.440	150	276.060	97	213.380	53	43.6%
7	APL	482.702	133	146.064	39	336.638	94	69.7%
8	CSCL	446.678	142	271.229	87	175.449	55	39.3%
9	NYK	430.787	118	298.902	56	131.885	62	30.6%
10	MOL	379.427	111	166.584	37	212.843	74	56.1%

Izvor: <http://www1.axsmarine.com/public/publicTOP100.php>

Unazad 30-tak godina kontejnerizaciju je obilježilo nekoliko glavnih trendova:

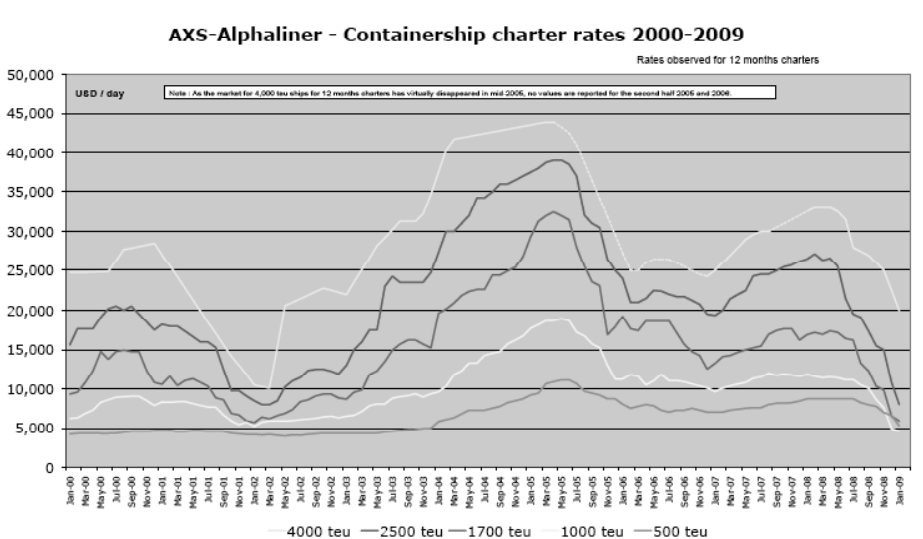
- porast prometa od 1980. do 2007. godine porastao je 11 puta,
- gradili su se brodovi sve većeg kapaciteta; na kraju 2008. godine 25% kontejnerskih brodova kapaciteta je većih od 4.000 TEU-a,
- prevladavajući princip poslovanja kontejnerskih brodara je u okviru različitih oblika kooperacija (“vessel sharing agreement”...),
- 60% ukupnih svjetskih kontejnerskih kapaciteta koncentrirano je među prvih 10 kontejnerskih brodara/operatora (ovakva koncentracija rezultat je udruživanja i preuzimanja brodara, a kod pojedinih brodara i samostalnog razvoja),
- samo polovica (1.984 brodova) od ukupnog broja kontejnerskih brodova (4.659 brodova) je u vlasništvu brodara - kontejnerskih operatera,
- veliki kontejnerski brodovi tiču samo nekoliko velikih luka u okviru pojedinih linijskih servisa, a razvoz od/do manjih luka obavlja se feederima (engl. *Hub & Spoke conception*),
- brodari osnivaju vlastite regionalne centre i pomorske agencije s ciljem potpune kontrole prodajne politike i marketinga, brodskih operativnih i logističkih operacija te financijskih tijekova novca,

- brodari postaju i terminal-operatori (kroz razne oblike koncesioniranja ili vlastite izgradnje terminala), kao i operatori u drugim vidovima transporta (željezničkog, riječnog, cestovnog),
- uz razvoj kontejnerskih brodova paralelno teče razvoj kontejnerskih terminala, lučkih i terminalskih prekrajnih sredstava, kompanija za iznajmljivanje kontejnerske opreme, kompanija za popravak i održavanje kontejnerske opreme, operatora željezničkog, riječnog i kamionskog prijevoza i dr.

3. ASPEKTI STANJA KONTEJNERSKOG BRODARSTVA NA KRAJU 2008. GODINE

Pomorski prijevozi povijesno su obilježeni ciklusima, mehanizmima koji usklađuju ponudu i potražnju na pomorskom tržištu. Kako su se kretale prosječne vozarine za korištenje brodova na određeno vrijeme (uzeti u obzir najmovi na 12 mjeseci) za pojedine veličine kontejnerskih brodova (brodovi od 500 TEU-a kapaciteta, 1.000 TEU-a, 1.700 TEU-a, 2.500 TEU-a i 4.000 TEU-a) u vremenskom razdoblju od siječnja 2000. godine do kraja 2008. godine vidi se iz sljedećeg grafikona.

Grafikon 2. Prosječne vozarine za najam kontejnerskih brodova u periodu 2000 – 2009.
Graph 2. Average Containership charter rates 2000-2009



Svjetska financijska kriza, započeta u SAD-u krizom hipotekarnih kredita, utjecala je na izvoznike i uvoznike koji su onemogućeni u dobivanju kredita na dotadašnji način, te je također rezultirala manjom kupovnom moći stanovništva i otuda lančano manjom prodajom, planiranjem manjih zaliha i manjim narudžbama. Sveukupno, smanjila se prekomorska trgovina gotovim industrijskim proizvodima i potreba za brodskim kontejnerskim kapacitetima.

U Kini, koja je u proteklom desetljeću postala “tvornica svijeta” i ishodište većine linijskih kontejnerskih servisa, također je došlo do promijenjenih uvjeta poslovanja u odnosu na ranije razdoblje (zatvaranje tvornica zbog zagađivanja okoliša, tečaj nacionalne valute, uvećani troškovi radne snage i proizvodnje, itd.).

Veliko povećanje cijena bunkera za brodove dogodilo se tijekom 2008. godine. Tako je prosječna cijena bunkera porasla za 36% u odnosu na godinu dana ranije.

Tijekom 2008. godine kontejnerski promet punim kontejnerima rastao je po godišnjoj prosječnoj stopi od 9% (pad u odnosu na stope rasta prethodne dvije godine) dok je u isto vrijeme ponuda brodskih kontejnerskih kapaciteta porasla za 13,1%. Razlika između rasta prometa (potražnje) i rasta brodskih kontejnerskih kapaciteta (ponude) iznosila je 4,1%.

Tablica 7. Rast ponude i potražnje u kontejnerskom brodarstvu, razdoblje 2000. – 2008. (godišnje stope rasta izražene u %)

Table 7. Growth of supply and demand in container shipping, 2000-2008, (annual growth rates in %)

	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
Porast kont. prometa	11,0	2,0	11,0	11,0	13,0	11,0	11,0	10,0	9,0
Porast kont. kapaciteta	7,8	7,8	8,5	8,0	8,0	8,0	13,6	11,8	13,1
Razlika	3,2	-5,8	2,5	3,0	5,0	3,0	-2,6	-1,8	-4,1

Izvor: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2008., str. 67, www.unctad

Već od srpnja i kolovoza 2008. godine svi brodari poduzimali su, pojedinačno i u okviru konzorcija u kojima su poslovali, ubrzane mjere racionalizacije, odnosno restrukturiranja linijskih servisa. Na dan 10. 12. 2008. godine samo na pravcu Daleki istok – Mediteran ukinuto je 9 direktnih linijskih servisa, a na pravcu Daleki istok – Sjeverna Europa 8 direktnih linijskih servisa, s ukupno 3.798.392 TEU-a godišnjeg kapaciteta. U Tablici 8. specificirani su brodari i privremeno ukinuti linijski servisi s pripadajućim kontejnerskim kapacitetima:

Tablica 8. Ukinuti linijski servisi na pravcima Daleki istok – Mediteran i Daleki istok – Sjeverna Europa (razdoblje srpanj 2008. – siječanj 2009.)

Table 8. Suspended liner container services on the routes Far East – Mediterranean and Far East – North Europe (period July 2008 – Jan. 2009)

Br.	Operator	Servis	Nominalni kapacitet (TEU)	Godišnji kapacitet (TEU)	Prekid servisa
SERVISI ZA MEDITERAN					
1	MAERSK	AE5	4.700	244.400	srpanj-08
2	EVERGREEN	AEM	2.800	145.600	rujan-08
3	CKYH	EMX	3.300	171.600	listopad-08
4	CMA CGM	LEVEX	2.400	124.800	kolovoz-08
5	CMA CGM	NAFEX	2.800	145.600	kolovoz-08
6	CSCL	AMX	2.840	147.680	prosinac-08
7	CMA/TNWA	MEXII	4.700	244.400	siječanj-09
8	WANHAI/PIL	FBS	1.156	60.112	prosinac-08
9	CKYH	ADX	2.050	106.600	prosinac-08
			26.746	1.390.792	
SERVISI ZA SJEVERNU EUROPU					
1	MAERSK	AE8	8.500	442.000	studeni-08
2	APL	CEX	5.950	309.400	studeni-08
3	ZIM	EWS	4.300	223.600	listopad-08
4	UASC	AEC	1.900	98.800	listopad-08
5	WANHAI/PIL	FES	4.250	221.000	studeni-08
6	COSCO	NCX/SCX	7.800	405.600	studeni-08
7	HANJIN	CNX	4.100	213.200	siječanj-09
8	CMA SGM/ CSCL	FAL4	9500	494.000	siječanj-09
			46.300	2.407.600	
17	UKUPNO		73.046	3.798.392	

Izvor: Autor, prema izvješćima objavljenih u DynaLiners (www.dynamar.com) i Alphaliner (www.axs-alphaliner.com)

Pad potražnje za brodskim kontejnerskim prostorom doživljava svoju kulminaciju krajem prosinca 2008. godine, ali se i nastavlja u prvoj polovici siječnja 2009. godine.

Prema objavljenim podacima 5. siječnja 2009. godine, ukupno je 210 kontejnerskih brodova s 550.000 TEU-a bilo neuposlono, što predstavlja 4,5% od svih postojećih brodskih kontejnerskih kapaciteta.⁴

Tablica 9. Neuposleni kontejnerski brodovi na dan 05. 01. 2009.
Figure 9. Idle container ships at January 5th 2009.

Veličina broda	Broj neuposlenih brodova
7.500 – 10.000 TEU-a	7 brodova
5.000 – 7.500 TEU-a	24 broda
3.000 – 5.000 TEU-a	31 brod
2.000 – 3.000 TEU-a	28 brodova
1.000 – 2.000 TEU.a	68 brodova
500 – 1.000 TEU-a	52 broda

Izvor: www.axs-alphaliner.com, weekly news, week 2009/01

Trend povećanja neuposlenih kontejnerskih brodova pokazuje da će se 2009. godine ostvariti dosada povijesno najveći postotak neuposlenosti, s daleko najvećim neuposlenim kontejnerskim kapacitetima.

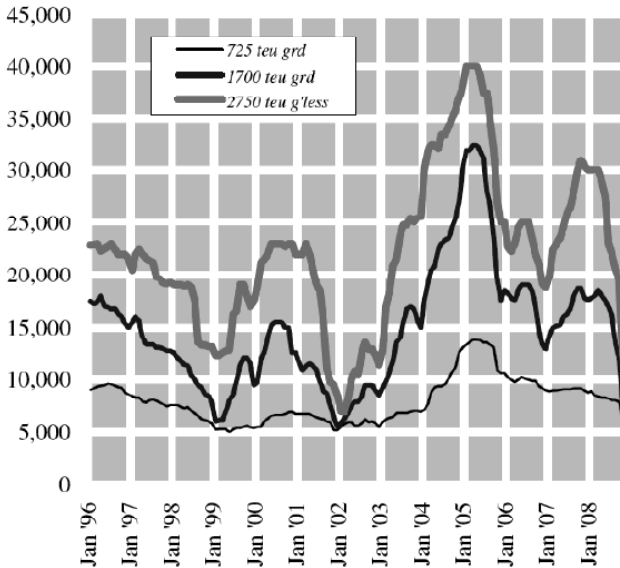
Tijekom 1986. godine bilo je neuposleno 5% tadašnjih kontejnerskih kapaciteta, a cijela flota US Lines, koji je tada imao najveće kontejnerske brodove na svijetu i nedugo zatim i bankrotirao, bila je zaustavljena.⁵

Krajem 2001. i početkom 2002. godine također je 3,2% od tadašnjih brodskih kontejnerskih kapaciteta bilo neuposleno.⁶

U sadašnjoj situaciji najgore prolaze brodovlasnici koji su unajmljivali brodove brodarima/operatorima, jer oni racionalizacijama linijskih servisa veliki broj brodova ubrzano vraćaju iz najmova, dajući prednost vlastitim brodovima u linijskim servisima i brodovima koji im izlaze iz brodogradilišta. Međutim, prema svim predviđanjima koja su moguća na kraju 2008. godine, trend racionalizacija linijskih servisa i zaustavljanja brodova će se nastaviti, te će zahvatiti i brodove brodarka/operatora. Dubina krize i neizvjesnost budućih uposlenja brodova nagnat će brodovlasnike da razmišljaju i o zaustavljanju brodova u hladnom pogonu (engl. cold lay up).

Uočavanje razdoblja povećanja cijene najma (konjunktura) kao i razdoblja smanjenja cijena najmova (depresija) moguće je iz sljedećeg grafikona.

Grafikon 3. Prosječne vozarine za najam kontejnerskih brodova u periodu 1996. – 2008.
Graph 3. Containership time charter rates, 1996-2008



Izvor: UNCTAD Transport News letter, No 41, Fourth Quarter 2008.

Iz naprijed navedenih grafikona može se uočiti:

- vozarinski maksimumi u konjunktornim razdobljima zabilježeni su 2000./2001. godine, 2004./2005. , 2007. i početkom 2008. godine,
- vozarinski minimumi u razdobljima depresije zabilježeni su 1998./1999., 2001./2002., 2006./2007. i krajem 2008./2009. godine.

Specifičnost depresije koja se pojavljuje krajem 2008. i početkom 2009. godine je da se razdoblje konjunktore s vozarinskim vrhom s početka 2008. godine naglo strmoglavo, u veoma kratkom razdoblju, na vozarinsko dno krajem 2008. i početkom 2009. Razlika u odnosu na prethodni ciklus očituje se u tome da je cijena najma početkom 2001. godine (vozarinski vrh) za brod iste veličine iznosila 23.000 USD, a početkom 2008. godine čak 30.000 USD, dok su oba vozarinska dna 2001./2002. godine i 2006./2007. godine bila približno ista (oko 7.000 USD). Vojarinski vrh je početkom 2005. godine iznosio 40.000 USD, a vojarinsko dno nakon toga je početkom 2007. godine iznosilo 19.000 USD.

Dakle, u najnovijem ciklusu zabilježena je najveća oscilacija (vrh – dno), dok istovremeno svjetsku ekonomsku situaciju obilježava globalna financijska kriza bez ikakvih preciznih spoznaja o njezinu trajanju.

Na poslovanje brodara u 2008. godini posebno su utjecale cijene goriva, koje su u odnosu na niz prethodnih godina bile znatno veće. U desetogodišnjem

razdoblju cijena bunkera narasla je 600%. Prosječna godišnja cijena bunkera za 1 t 380 CTG u Rotterdamu iznosila je⁷:

Tablica 10. Prosječna godišnja cijena bunkera za 1 t 380 CTG u Rotterdamu
Table 10. Average yearly bunker market prices at Rotterdam for 380 CST per metric ton

Godina	Prosječna cijena		Povećanje (%)
1998.	USD	67	-
1999.	USD	94	40
2000.	USD	140	49
2001.	USD	116	-17
2002.	USD	133	15
2003.	USD	152	14
2004.	USD	155	2
2005.	USD	234	51
2006.	USD	304	30
2007.	USD	347	14
2008.	USD	471	36

Izvor: DynaLiners Trades Review 2008., Dynamar B.V., str. 5

U srpnju 2008. cijena bunkera iznosila je rekordno visokih 675 USD za 1 t i tada se često događalo da su dnevni troškovi bunkera bili skuplji od dnevnih najmova broda, te su brodari pribjegavali smanjivanju brzina brodova u servisu. Dnevna potrošnja bunkera na brodu od 8.000 TEU-a iznosi 220 tona pri brzini od 24 čvora, što znači da je dnevni trošak bunkera po prosječnoj cijeni iz 2008. godine iznosio 103.000 USD! Trošak bunkera na dan bio je viši od dnevne cijene najma.

Turbulentnost u cijenama bunkera najbolje se očituje u činjenici da je u prosincu 2008. cijena bunkera iznosila rekordno niskih 197 USD po 1 t.

Odnos ponude i potražnje, cijena najmova brodova, troškovi poslovanja brodarima i dr. u konačnici se očituju u visini pomorskih vozarina koje su izražene u USD po kontejneru (engl. *box rate*). Osnovna pomorska vozarina na pravcu Far East – Mediteran početkom 2008. godine iznosila je 1.300 USD za 1/20' kontejner, da bi na samom kraju 2008. godine iznosila samo 100 USD.

Na kreiranje nižih pomorskih vozarina za prijevoz kontejnera utjecalo je i ukidanje linijskih konferencija. Naime, u listopadu 2008. godine u Europi je stupilo na snagu ukidanje skupnog izuzeća (engl. *block exemption*) za linijske konferencije od primjene prava tržišnog nadmetanja. Tako su u Europi nakon 134 godine zabranjene linijske konferencije koje su osnovane s ciljem zajedničkog određivanja cijena i reguliranja upotrebe kapaciteta.⁸

Ukidanje konferencija značilo je potpunu liberalizaciju u kreiranju pomorskih vozarina i dodataka na vozarinu (engl. *THC, CAF, BAF, ...*) te je svaki

brodar potpuno samostalno kreirao dodatke na osnovnu pomorsku vozarinu, koji su u pravilu niži od dotadašnjih vrijednosti. Nepostojanje bilo kojeg regulacijskog mehanizma (na ujednačavanje vozarina i vozarinskih dodatka) posebno će doći do izražaja kada se približno izjednače ponuda i potražnja i kada će brodari početi povećavati pomorske kontejnerske vozarine.

Brodari najavljuju da će početkom 2009. godine pojedine linije iz Dalekog istoka za Sjevernu Europu ponovno usmjeravati oko Rta dobre nade, umjesto prolaska Sueskim kanalom. Naime, u situaciji visokih fiksnih troškova za prolaz Sueskim kanalom (brod od 9.000 TEUa treba platiti 500.000 USD za jedan prolaz kanalom), dodatnih troškova osiguranja zbog piratstva u Adenskom zaljevu i uz smanjene troškove bunkera na samom kraju 2008. godine, duži put oko Rta dobre nade postaje isplativiji.

Brodari koji su odlučili privremeno zaustaviti svoje brodove, najčešće na sidrištima Singaporea, Hong Konga i u zaljevu Hangzhou, ukrcavaju prazne kontejnere na svoje brodove. Ti su kontejneri, kao i spomenuti (zaustavljeni) brodovi višak na tržištu. Brodari procjenjuju da je isplativije prazne kontejnere imati "uskладиštene" na brodu, nego plaćati višemjesečnu ležarinu za tisuće kontejnera na lučkim terminalima ili kontejnerskim depoima.

Ponekad se događalo da su krcatelji procjenjivali da je pojedine terete isplativije krcati na konvencionalan način, nego u kontejnerima. To je npr. došlo do izražaja u prijevozima velikih lotova kave i šećera iz Južne Amerike za Mediteran.

Čini se da su upravo ovi momenti označili dubinu krize svjetskog kontejnerskog brodarstva na kraju 2008. godine, jer su se ponovno otvorile neke prevladane dileme s početka razvoja kontejnerizacije.

Refleksija krize na svjetskom pomorskom tržištu očituje se i u 3 specifična segmenta broderskog poslovanja:

- tržište dotrajalih brodova (brodova za staro željezo), (engl. *demolition*)
- tržište kupnje i prodaje (eng. *sale and purchase*)
- tržište novogradnji (eng. *newbuilding*).

U situaciji kada je bilo evidentno da je ponuda veća od potražnje i kada se ne očekuju bolji rezultati u 2009. godini, brodovlasnici koji su tijekom 2008. godine upošljavali brodove starije od 25 – 30 godina odlučili su se na brzu prodaju tih brodova u staro željezo.

Ukupno su 63 kontejnerska broda s kapacitetom od 104.292 TEU-a u 2008. godini prodana u staro željezo (većinom u rezališta u Indiji i Bangladešu), a 23 celularna kontejnerska broda su konvertirana (uklanjanjem ćelija/vodilica za kontejnere) za prijevoze rasutih tereta.⁹

Ubrzana prodaja brodova za staro željezo bila je evidentna u drugoj polovici 2008. godine. Broj kontejnerskih brodova prodan u staro željezo tijekom

2008. godine bio je 3 puta veći nego u 2007. godini. Za očekivati je da će se i u 2009. godini nastaviti ova tendencija.

Primjer odnosa ponude i potražnje na tržištu prodaje brodova u staro željezo može se uočiti iz sljedećeg primjera: cijena za staro željezo u prvoj polovici 2008. (kada nije bilo na prodaji veliki broj brodova) dostizala je 700 USD / ldt, a krajem 2008. godine USD 200 / ldt.¹⁰

Tržište kupnje i prodaje brodova krajem 2008. godine također bilježi veliki pad. Tako, na primjer, u listopadu 2008. nije zabilježena nijedna transakcija iz kupnje i prodaje, a u studenom je samo 1 brod promijenio brodovlasnika.

Tržište novogradnji u zadnjem kvartalu 2008. godine doživjelo je brojna renegotiranja već prije potpisanih ugovora o gradnji. Tako se ponovno pregovaraju novi, kasniji rokovi isporuke, smanjuje se broj ugovoreni brodova u seriji, u nekim slučajevima najavljuje se i odustajanje od preuzimanja izgrađenih brodova, a u drugim slučajevima pregovara se o prenamjeni kontejnerskih brodova u tankere.

Samo u studenom 2008. zabilježeno je poništenje ugovora između NSB i Daewo Shipbuilding za gradnju 8 brodova kapaciteta od 4.200 TEU-a, zatim je Arkas Holding poništio ugovor za gradnju 2 broda od 1.529 TEUa i niz drugih.¹⁰

4. ZAKLJUČAK

U zadnjih 27 godina kontejnerski promet porastao je 11 puta, i takav rast najbolji je pokazatelj svih prednosti kojima su kontejnerska tehnologija i nova multimodalna koncepcija prijevoza revolucionalizirale klasične prijevoze općih (generalnih) tereta.

Pomorski prijevozi povijesno su obilježeni ciklusima, mehanizmima koji usklađuju ponudu i potražnju na pomorskom tržištu. Kraj 2008. i početak 2009. godine obilježava dosad neviđena kriza koja je uvjetovana s nekoliko bitnih faktora koji su se istovremeno dogodili:

- uslijed svjetske financijske krize došlo je do dodatnog poremećaja na svjetskom tržištu, smanjenja ukupne prekomorske trgovine i shodno tome smanjenja potražnje brodskih kapaciteta,
- na strani ponude iz brodogradilišta stalno izlaze novi brodski kapaciteti (procjenjuje se rast u 2009. godini od 14,9% u odnosu na godinu dana ranije), koji bitno premašuju porast kontejnerskog prometa na strani potražnje,
- ukidanjem linijskih konferencija više ne postoji nijedan regulacijski oblik u kreiranju vozarina.

Ukupni rezultat naprijed navedenih faktora jest činjenica da cijene najmova brodova i vozarine po kontejneru bilježe povijesno najniže vrijednosti.

Brodari poduzimaju brojne mjere racionalizacije i restrukturiranja linijskih servisa s ciljem uravnoteženja ponude i potražnje. U takvoj situaciji, na samom početku 2009. godine, 210 kontejnerskih brodova je neuposlono, a pomorske vozarine bilježe daljnji pad.

Najmanje gubitke imat će operatori koji budu najbrže uravnotežili odnos između potražnje i ponude, te ostvarili brojne racionalizacije s ciljem ušteda na troškovima. Kao i mnogo puta dosada u povijesti pomorstva, neki će brodari prestati poslovati, a oni koji prevladaju krizu u sljedećem konjunktornom razdoblju će izvući najveće profite.

Kontejnerizacija nema alternative. Vrijedno je istraživati prethodne cikluse i posljedice koje su se ranije događale na pomorskom tržištu, kako bi se buduće situacije mogle ranije prevenirati i time umanjiti štetne posljedice za svjetsko pomorsko kontejnersko tržište.

LITERATURA

- [1] Dynaliners Trades Review 2008., Dynamar B.V., str. 9.
- [2] Review of Maritime Transport 2008., str. 94., www.unctad.org/rmt2008
- [3] Review of Maritime Transport 2008., str. 89., www.unctad.org/rmt2008
- [4] www.axs-alphaliner.com, weekly news, week 2009/01
- [5] http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/newsletters/2009/no03/AXS-Alphaliner%20Newsletter%20no%2003%20-%202009.pdf
- [6] http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/newsletters/2002/no20/lnl-20.pdf
- [7] DynaLiners Trades Review 2008., Dynamar B.V., str. 5.
- [8] Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, Poredbeno pomorsko pravo, 46 (2007), 161, str. 243-295.
- [9] AXS-Alphaliner, week 2009/02., str 1, www.axs-alphaliner.com
- [10] Containerisation International, January 2009, str. 15.
- [11] Containerisation International, January 2009, str. 14.

Summary

CONTAINER SHIPPING AT THE END OF THE YEAR 2008

The advantages of the transport of goods in containers are best confirmed by the continuous container throughput growth rates. The first part of the paper deals with the history of the container transport and container capacity growth seen from different aspects. The data refer to the container load movement, to the port throughput in the world's ten leading ports, to the global container ship fleet, and to the apportionment of the container ship capacity among the highest ranked ten container operators. The second part of the paper presents different aspects of the crisis the container shipping was affected by at the end of the year 2008. The author points out the historical supply and demand growth rate in the world's container shipping market, the recent effects of the crisis on the number of idle container ships and dissolved liner services. The complexity of the market entirety has been plotted on graphs, including the display of the time charter average historical freight rate for container ships of different sizes. The data stated confirm that the shipping market had already seen similar situations in the past, but on a much smaller scale. The author points out that there is a need to analyse in detail the previous cycles and their effects upon the shipping market in order to prevent more easily possible future crises.

Key words: *containerization, container movement, shipowners, business cycles, economic trends.*

Jakov Karmelić, B. Sc.
Vidikovac 22
51000 Rijeka
Croatia