

Mr. STJEPAN PAPIĆ
Jadranska slobodna plovidba
Split

Tehnologija prometa
Pregled
UDK: 656.61
Primljeno: 26.04.1989.
Prihvaćeno: 27.06.1989.

RASPREMA I RASHOD BRODOVA

SAŽETAK

Problematika raspreme brodova vrlo je važna iako joj brodar pristupa u krajnjoj nuždi. Neophodno je odrediti pravi trenutak slanja broda u raspremu, te pripremiti brod za dulji boravak izvan eksploatacije.

Slično se događa i s rashodom brodova, jer brodar mora odabrati pravo vrijeme i mjesto slanja broda u rezalište.

Suvišno je i isticati da ta dva segmenta pomorskog tržišta izravno ili neizravno utječu na ukupna kretanja u pomorstvu, te da im naši brodari ne posvećuju dovoljno pažnje.

UVOD

Pomorsko tržište ne može se više definirati kao tržište na kojemu se susreću ponuda i potražnja brodskog prostora. Danas se mora govoriti o raznim tržištima pomorske privrede kao što su:

- tržište pomorskih vozarina, odnosno brodskog prostora,
- tržište novogradnji i
- tržište rabljenih brodova.

Svako od tih tržišta može se dalje dijeliti prema svojim posebnim karakteristikama, pa tako tržište rabljenih brodova dijelimo na:

- tržište brodova radi daljnje eksploatacije i
- tržište brodova za kasiranje ili rezanje.

Za svakog brodaru je veoma važno praćenje kretanja brodova u raspremi i rashod brodova jer izravno ili neizravno utječu na cjelokupno pomorsko tržište.

Ima više činitelja koji utječu na količinu brodova u raspremi i na količinu brodova što se prodaju kao staro željezo. Osnovni su ovi činioci:

- vozarinski stavovi na tržištu brodskog prostora,
- kretanja u isporukama novogradnji,
- tehničko - tehnološki razvoj u proizvodnji brodova, kao i vrsti brodova, i
- cijena starog željeza.

Vozarinski stavovi pod utjecajem tržišta mogu biti sljedeći [1]:

- continuation rates, dakle vozarinski

stavovi koji omogućuju brodarima prihode i daljnje poslovanje,

- transfer rates, tj. vozarinski stavovi koji su na granici rentabiliteta, pa navode brodaru na prijenos kapitala u druge djelatnosti (što se često događa prije nastupajuće krize u pomorskim prijevozima ili opće krize u svijetu).

- lay up rates, tj. vozarine koje prisiljavaju brodaru na stavljanje broda u raspremu ili prijevremani rashod.

PRIVREMENA RASPREMA BRODOVA

Brod se nalazi u raspremi onda kada je povučen iz korištenja zbog neekonomičnosti, trošnosti ili oštećenja koja se ne isplati popraviti. Takva je mjera privremena, dok traju nepovoljne prilike na tržištu brodskog prostora, odnosno dok se ne nađe kupca za brod. On je za vrijeme raspreme usidren ili vezan na mjestu što ga za tu namjenu odrede lučke vlasti.

Koristi od privremene raspreme brodova su, uvjetno rečeno, dvojake:

- a) smanjuje se konkurencija na i onako slabom tržištu brodskog prostora,
- b) brodar ostvaruje uštede i to prvenstveno smanjenjem sljedećih troškova:

- primanje posade,
- popravci i održavanje broda te
- premija osiguranja.

Brod u raspremi obično nema posadu već jednog ili nekoliko čuvara, osim u pojedinim slučajevima. Minimalno održavanje broda obavlja manja ekipa, koja često vodi brigu o više brodova istodobno. Međutim, da bi se omogućilo "vezivanje brodova", kako se rasprema ponekad naziva, potrebno je udovoljiti nekim zahtjevima.

Postoje rizici koji nisu mali kad se radi o velikim brodovima, pa je potrebno ispitati i odrediti odgovarajuća područja kao lokacije na kojima bi brodovi ostali u raspremi. U tu svrhu koriste se veći zaljevi, dobro zaštićeni od vjetrova i valova, tj. zaštićena i sigurna sidrišta. Ništa manjeg značenja nije uvjet koji se odnosi na odgovarajuće dubine mora i sa-

stav dna.

Ako svi ti uvjeti zadovoljavaju zahtjeve sigurnosti s obzirom na broj i veličinu brodova koji se namjeravaju rasprijeti, mora se osigurati dodatna oprema i zaštita. Moraju se pripremiti i postaviti posebne plutače za privez brodova raznih veličina, pripremiti potrebna oprema i sredstva za degazaciju tankera, osigurati mogućnost manjih popravaka, osigurati protupožarnu zaštitu i službu spasavanja.

Da bi brod u rasprijeti ostao i dalje pokriven osiguranjem i to uz smanjenu premiju, moraju biti ispunjeni određeni uvjeti. Tako u klauzuli o povratu premije (Returns Clause) stoji da brodar koji želi steći pravo na povrat razlike premije osiguranja nastale povlačenjem broda u rasprijetu mora držati brod u rasprijeti u zaštićenoj luci ili imati suglasnost osiguratelja da ga usidri ili veže na mjestu koje je nedovoljno zaštićeno.

Klauzula povrata premije zbog stavljanja broda u rasprijetu ili zbog prestanka ugovora jedna je od klauzula u Institutskim klauzulama osiguranja broda i vozarine na vrijeme. Ona utvrđuje pravo osiguranika na povrat razmjernog dijela premije pri stavljanju broda u rasprijetu ili pri sporazumnom prestanku ugovora. Sadrži uvjete povrata premije, ljestvicu postotka povrata premije, te slučajeve kada povrat premije neće uslijediti.

Polica osiguranja jahti obično sadrži klauzulu o osiguranju broda u pogonu i u rasprijeti (IN COMMISSION CLAUSE) te jamstvo osiguranika da će objekt biti izvan pogona i upotrebe dio godine određen klauzulom.

Kad je u pitanju privremena rasprijetu brodova, klauzulu o rasprijeti (LAY UP CLAUSE) pronalazimo i u brodarskom ugovoru na vrijeme (TIME CHARTER) Ona omogućuje naručitelju da stavi brod u rasprijetu za sve ili za određeno vrijeme trajanja ugovora, ali da vozarina bude plaćena prema ugovoru uz odbitak iznosa što ga brodar uštedjuje (ili bi ga trebao uštedjeti) u vrijeme rasprijetu zbog smanjenja troškova broda, ali i uz dodatak onih izvanrednih troškova što ih brodar snosi upravo zbog stavljanja broda u rasprijetu. Dugoročnim ugovorom može se ugovoriti višekratno pravo stavljanja broda u rasprijetu te obvezu brodarka da brod u najkraćem vremenu osposobi za nastavak izvršenja ugovora čim ga naručitelj o toj namjeri obavijesti.

Brodari su također dužni plaćati naknadu za korištenje mjesta odnosno veza za rasprijetu. To su dakle izdaci odnosno troškovi rasprijetu o kojima brodari i te kako vo-

de računa.

Uspoređivanjem troškova i ušteda brodar se konačno odlučuje da li će rasprijeti brod. To je samostalna i dobrovoljna akcija brodarka koja ima karakter privremene mjere. Čim se tržište pomorskih vozarina popravi i brodar nađe svoju računicu ili očekuje da će doći do dobrog posla, on odmah reagira i brod se opet nađe na tržištu. Svako reaktiviranje budno se prati, pa se zna dogoditi da drugi brodari djeluju isto tako brzo, a da ne znaju pravi razlog. Tržište odmah reagira smanjenjem vozarina prije nego se uopće stabiliziralo na nešto većoj razini.

U svakom slučaju, rasprijetu brodova može djelovati na tržište pomorskih vozarina, a isto tako i na tržište brodova za kaskaciju. Neizravno djeluje, dakle, i na brodograđevno tržište. Naime, ako se brodovi nalaze duže u rasprijeti, teže se aktiviraju. Pojavljuju se teškoće u održavanju valjanosti svih svjedodžaba potrebnih za plovidbu. Nakon što se brodar odluči za obnovu brodskih dokumenata, može ustanoviti da su popravci veći i skuplji nego što je očekivao, jer brod uz održavanje ipak propada, a nakon višegodišnje rasprijetu pregledi su sve rigorozniji. Često se dogodi da se brodar odluči na prodaju broda rezalištima, a to onda postaje mjera koja sigurno donosi mogućnost boljih dana brodarkstvu i brodogradnji.

U zadnjim godinama mnogi nezaposleni brodovi morali su, do boljih dana, potražiti sigurna utočišta. Tako su sidrišta u Grčkoj (Pirej, Eleusis, Perama, Ambelakia, Kynosoura itd.) i fjordovi u Norveškoj postali poznata mjesta rasprijetu brodova. Nešto kasnije ponuđene su i neke druge lokacije, Singapur, Sri Lanka, Walvis Bay (Namibija), Malezija itd. To znači da su ranije poznata mjesta rasprijetu brodova postala "zakrčena" i trebalo je tražiti nova. Pri rasprijeti brodova moraju biti zadovoljeni određeni uvjeti sigurnosti, na osnovi odgovarajućih propisa. S obzirom na to da u većem broju slučajeva i lučke vlasti bile zatečene događajima, donosila su se ad hoc rješenja. U mnogim zemljama nisu postojali odgovarajući propisi o brodovima u rasprijeti, ili, ako su postojali, bili su donijeti u vrijeme svjetske krize tridesetih godina. Odrediti i pripremiti lokaciju koja će se koristiti za rasprijetu velikih i specijalnih brodova više nije jednostavan zadatak. Ranije su se brodovi ostavljali na mjestima rasprijetu s običnim privezima i uz minimalni nadzor. Priprema lokacije za rasprijetu današnjih velikih i skupih brodova mnogo je opsežnija. Zahtijevaju se mnogo strožije mjere sigurnosti, te se ništa ne smije prepustiti slučaju. Brodovi se više ne

ostavljaju potpuno bez posade i moraju biti održavani u stanju u kojemu neće biti latentna opasnost za okoliš.

Područje Singaporea npr. pruža potpunu uslugu za takve brodove, jer postoji mogućnost dokovanja i pripremanja broda za raspremu, te njegovo održavanje tijekom cijelog razdoblja raspreme.

Kada je brod u raspremi, on je usidren na zaštićenom sidrištu, svi njegovi operativni sustavi (strojevi i uređaji) isključeni su (pogašeni) te su poduzete mjere protiv korozije i eventualno ostalih pogoršanja stanja. Brodovlasnik može izabrati i mogućnost stavljanja broda u "živu" raspremu pri čemu glavni sustavi broda i dalje ostaju u pogonu. Treba voditi računa o tome da je to i najskuplja mogućnost (troškovi održavanja VLCC npr. u "živoj" raspremi su otprilike 960 000 SAD dolara godišnje, a u "normalnoj" raspremi oko 360 000). Pritom se mora uzeti u obzir ušteda pri kasnijem reaktiviranju broda. "Živa" rasprega najčešće se primjenjuje onda kada brodar očekuje (predviđa) skoro poboljšanje tržišta i zbog toga želi biti spreman da pravodobno ponovno uključi brod u eksploataciju. Reaktiviranje broda znači ponovno stavljanje u pogon njegovih strojeva i uređaja

te udovoljavanje zahtjevima klasifikacijskih društava, kako bi bio spreman za ponovno uključivanje u eksploataciju. Troškovi reaktiviranja VLCC iz raspreme su oko 350 000 SAD dolara (isključivši troškove dokovanja), ili samo 100 000 SAD dolara ako je brod bio u "živoj" raspremi. Nakon toga mnoge brodove treba pozicionirati u području novog zaposlenja, što je ponekad povezano sa znatnim troškovima. Tako, npr., troškovi pozicioniranja VLCC u Perzijski zaljev mogu biti čak do 500 000 SAD dolara, zavisno od lokacije na kojoj je brod bio u raspremi [2].

Navedeni podaci pokazuju da troškovi raspreme nisu mali i da se s njima mora ozbiljno računati. Može se još napomenuti da su u međuvremenu porasle takse i naknade a isto tako i drugi troškovi.

Kad brodar svlada opisane taškoće proistekle iz njegove odluke o raspremi broda (pronalaženje odgovarajućeg mjesta, udovoljavanje propisima o raspremi, priprema i zaštita broda), može nakon svega toga imati još i drugih teškoća. Sve više se npr. čuju zahtjevi environmentalista o daljnjem sprečavanju zagađivanja mora i oceana.

Brodovi, pogotovu tankeri, pripremljeni su za raspregu prije dolaska na mjesto ra-

Tablica 1. Neaktivna tonaža (brodovi u raspremi) u zadnjih nekoliko godina

Mjesec/ godina	Broj brodova	milijuna DWT	Opaske
srpanj 1982.			Nešto malo manje od tisuću brodova
kolovoz 1985.	1273	34,09	Rekordan broj brodova
svibanj 1986.	1021	36,42	Rekordna tonaža (velik broj tankera)
srpanj 1986.	1051	33,61	
listopad 1986.	1003	25,29	
prosinac 1986.	954	23,82	Prvi put, nakon srpnja 1982, manje od tisuću brodova
travanj 1987.	844	22,50	
kolovoz 1987.	772	20,90	
rujan 1987.	740	18,28	Prvi put u promatranom razdoblju manje od 20 milijuna DWT
prosinac 1987.	695	17,90	
siječanj 1988.	649	16,20	
veljača 1988.	613	15,58	Tankovi 121 brod - 11,16 mil. DWT. Suhe tonaže 490 brodova - 4,30 mil. DWT. Ostali 2 broda - 0,12 mil. DWT.
ožujak 1988.	611	15,86	Među 124 tankera u raspremi se nalazilo i 26 U/VLCC, što predstavlja 78% ukupno raspremljene tankerske tonaže
travanj 1988.	586	15,58	Prvi put u promatranom razdoblju manje od 600 brodova. Reaktiviran je jedan od najvećih tankera na svijetu ("Embassy" - 413 012 DWT) koji je bio prije toga u raspremi pet godina.
srpanj 1988.	469	11,82	Raspremljena tankerska tonaža pala na manje od 10 mil. DWT (9,08 mil. DWT)
kolovoz 1988.	458	10,52	Broj brodova izjednačen s do tada najnižim brojem zabilježenim u ožujku 1981. godine. Reaktiviran je tanker drugi po veličini na svijetu ("Hellas FOS" - 555 051 DWT), koji je bio u raspremi u zaljevu Eleusis više od godinu dana.
listopad 1988.	445	8,65	
studeni 1988.	447	7,29	Tankeri 92 broda - 4,817 mil DWT. Suha tonaža 355 brodova - 2,468 mil DWT

Izvor: na temelju informacija iz više brojeva Lloyd's List priredio autor.

spreme. Prazni su, tj. bez tereta i čisti, s minimalnim količinama pogonskoga goriva. Tankeri su degazirani, pa nema opasnosti od eventualnih eksplozija. Uz dobro organiziranu sigurnosnu službu i dobro održavanje brodova rizici zagađivanja postaju sve manji. Međutim, opasnost zagađivanja okoliša ipak postoji. Potencijalna opasnost povećava se veličinom i brojem brodova na jednom mjestu. Naime, disperzija brodova u raspregi nije uobičajena, jer bi povećavala troškove. Osim toga, već i prisutnost brodova narušava izgled određenog područja, pa je moguće očekivati veća ograničenja u odobrenjima lokacije za brodove u raspregi.

U doba kad se očuvanju okoliša posvećuje posebna pažnja, ne može se jednostavno zaboraviti da više milijuna tona brodovlja godinama ostaje vezano ili usidreno i tako prepušteno propadanju. Suvišno je isticati da, bez obzira na održavanje, konstrukcija i oplata broda vremenom propadaju. Podvodni dio broda obraste, ali i korodira, te neizbježno dolazi do zagađivanja. Uzrok ne mora biti samo ispuštanje goriva ili otpadnih voda. Naročito je opasno zagađivanje mora postojanim proizvodima kao što su teški metali koji sadrže kadmij, krom i olovo [3]. Ako to i zanemarimo, ostaje pitanje zaštite prostora i krajolika. Koliko vrijede čisti zaljevi, fjordovi, uvale i plaže s neokrnjenim krajolicima, nemoguće je procijeniti.

Naposljetku, bez obzira na sva nadanja brodara u bolja vremena, sve više vezanih brodova završava u rezalištima umjesto da budu reaktivirani.

Čini se, dakle, vrlo vjerojatnim da će pitanje raspregi brodova u određenim područjima biti podvrgnuto strožijim propisima. Ukoliko bude ograničeno i vrijeme držanja brodova u raspregi, onda će pogotovu mnogi brodovi ranije biti i izrezani.

POKUŠAJI ORGANIZIRANE RASPREME TANKERSKE TONAŽE

Bez obzira na to što se i vozarine u tankerskoj plovidbi formiraju u uvjetima slobodne konkurencije, prisutne su određene specifičnosti koje ih razlikuju od načina formiranja vozarina za suhe terete u slobodnoj plovidbi:

- u tankerskoj se plovidbi kao predmet prijevoza pojavljuje samo jedna vrsta tereta (ako se govori u širem smislu riječi), tj. tekuća goriva, među kojima prevladava nafta,
- radi se o golemim količinama tekućeg tereta u prekomorskom prometu,
- najveći dio golemog prometa tekućih

tereta koncentriran je na četiri glavne relacije, i to Srednji istok - Evropa, Srednji istok - Japan, Sjeverna i Zapadna Afrika - Evropa i Karipsko područje - Sjeverna Amerika,

- veliki dio nafte prevozi se morem vlastitom tonažom petrolejskih društava (kompanija) a od tonaže koja se nalazi u vlasništvu brodara značajan se dio iskorištava na osnovi dugoročnih ugovora,

- korisnici tankerskih prijevoznih usluga razmjerno su malobrojni, tako da se tankersko tržište može smatrati oligopsonim.

Smanjivanje viška tankerske tonaže mjerama planske raspregi mnogi su predlagali, i to nije nova ideja.

Poznata je još iz vremena velike krize prije II. svjetskog rata, pod imenom Schierwaterov plan.

Sličan je plan bio korišten šezdesetih godina, tzv. International Tanker Recovery Scheme, kada su brodari, čiji su se brodovi nalazili u raspregi, dobivali naknadu od vozarina što su ih ostvarivali zaposleni brodovi. Za tu se mjeru posebno zalagao International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANKO¹. Prijedlog je predviđao dogovor više brodarskih kompanija većine pomorskih zemalja s većom tankerskom tonažom. Međusobnim bi se dogovorom donosile sljedeće odluke:

- koliko će se brodova, tj. tonaže raspregiti,
- kada će se brodovi raspregiti,
- koliko će dugo brodovi biti u raspregi,
- koliko će se brodova, tj. tonaže unajmiti ili dati u zakup petrolejskim kompanijama.

Da bi se ta mjera mogla disciplinirano izvršavati, predviđala se mogućnost dobivanja državne financijske pomoći u obliku zajmova. Brodari bi zajmove vratili od većih vozarina koje bi se postigle nakon što bi nastupila veća potražnja brodske tonaže. Za izvršenje tog plana potrebna je suradnja zainteresiranih banaka, jer su se mnogi brodari našli u teškoćama pri otplati visokih bankarskih kredita za gradnju brodova. Do sada banke nisu pokazivale osobit interes za taj plan, jer smatraju da nema nikakve koristi od hipoteke na brodove koji su u raspregi [4].

U današnjim je uvjetima teško ostvariti organiziranu raspregu tankerske tonaže, dobrim dijelom i zbog određenih specifičnosti pri formiranju vozarina na tom tržištu.

Program dobrovoljne i planske raspregi brodova predlagalo je i Međunarodno

udruženje brodara koje se bavi poslovima prijevoza suhih tereta - Intercargo². Začetnik i propagator tog udruženja jest Mr. Anthony Chandris, predsjednik udruženja grčkih brodovlasnika. Velik je zagovornik planske rasprome brodova za prijevoz suhih tereta po uzoru na Intertankovu shemu. Predlaže se ustupanje dijela brodova posebno formiranoj kompaniji, koja će brodove upućivati u raspremu i vraćati ih na tržište tek onda kada prevladaju bolje prilike.

Na prvom dogovoru oko 300 grčkih brodovlasnika u načelu je prihvatilo taj prijedlog. Razgovori su nastavljeni na međunarodnoj razini. Međutim, početni entuzijizam nije bio dovoljan, pa se pokazalo da ni ovo udruženje neće moći ništa ozbiljnije uraditi na ostvarivanju programirane rasprome brodova.

Prema tome, utjecaj te mjere može imati veće značenje jedino ako se provodi planski i na dulji rok, što je vrlo teško postići.

RASHOD BRODOVA

Staro željezo, uz sirovo, predstavlja osnovni materijal za proizvodnju čelika. Dobiva se na više načina, među kojima i rezanjem starih brodova. Prodaja brodova u svrhu kasiranja formira svoje posebno tržište koje je važno za industriju čelika. Kad vozarine padnu nisko, količina brodske tonaže koja ide u rezalište je maksimalna i obrnuto.

Rezalište je mjesto na kojemu se postupkom rezanja brodova dobivaju manje količine različitih otpadnih metala i znatnije količine čeličnog otpada za proizvodnju čelika. Tako čelik u obliku otpadna čelika, nakon što je već jednom bio upotrijebljen, i dalje ostaje vrijedna sirovina u crnoj metalurgiji.

Rezanje brodova predstavlja specifičan i vrlo težak posao, a najveća rezališta na svijetu nalaze se uglavnom u zemljama s jeftinom radnom snagom.

Rezališta mogu biti skuplja i jeftinija, ovisno o opremljenosti i o mogućnostima korištenja prirodnih uvjeta. Tako se npr. pri rezanju završnog dijela broskog trupa koriste plima i oseka. Ako prirodnih uvjeta za to nema, onda se grade obale i navozi s opremom za izvlačenje broskog korita.

Najlakše se režu uredno degazirani tankeri i veliki brodovi za prijevoz suhih tereta. Znatno teže i manje rentabilno je rezanje putničkih brodova i brodova - hladnjača [5].

Promatrano geografski, postoje tri značajna tržišta za rezanje brodova:

a) Daleki istok (posebno Taiwan, Južna Koreja, Kina i Japan).

Za rezališta Taiwana zanimljiv je podatak da su tijekom 1982. izrezala rekordnih 17,1 mil. DWT, da bi tijekom 1988. kasirali svega 1,3 mil. DWT. Na taj su način prepustili vodeće mjesto na svjetskoj ljestvici rezalištima Kine, gdje su tijekom prošle godine izrezali 2,2 mil. DWT [6]. Tržište Dalekog istoka posebno je poznato po rezanju velikih brodova.

b) Indijski potkontinent (Indija, Pakistan i Bangladeš).

Ovo područje smatramo "liderom" kad je u pitanju rezanje manjih brodova, jer su upravo oni pogodni za "izvlačenje" i rezanje koristeći prirodne uvjete (plima i oseka, dubina mora, pogodan pristup moru i sl.). To je i jedan od razloga zbog čega je dosta jugoslavenskih trgovačkih brodova polazilo na posljednje putovanje u pravcu Indije.

c) Južna Evropa (posebno Španjolska i Turska).

Ovdje treba spomenuti i naše rezalište u Solinu, koje poslove rezanja brodova obavlja neprekidno već gotovo 40 godina.

Posljednja uporabna vrijednost fizički ili ekonomski dotrajalog broda očituje se u vrijednosti broda kao starog željeza. U vezi s time brodovi su predmet trgovine starim željezom. Prodavanje i kupovanje dotrajalih brodova radi komadanja i pretapanja u čeličanu, odnosno ponuda i potražnja takvih brodova i kretanja njihovih cijena predstavljaju sastavne elemente zbivanja na svjetskom pomorskom tržištu.

Brodari se teško odlučuju na prodaju brodova za rezanje, držeći ih u eksploataciji sve dok postoji minimalna mogućnost ostvarivanja koristi (profita), pa čak i onda kada su to brodovi stariji od uobičajenog vijeka.

U razdoblju konjunkturalnih kretanja na pomorskom tržištu vijek brodova u eksploataciji se redovito produljivao. Ipak, uz napredak tehnologije prijevoza robe morskim putem, proizvedeno je mnogo tipova raznih specijaliziranih brodova koji su potiskivali zastarjele. Stoga su i pored povoljnih prilika na pomorskom tržištu i opiranja njihovih vlasnika bili primorani odlaziti u rezališta i "relativno mladi brodovi". U teškim uvjetima poslovanja brodari sve češće donose odluku o prodaji brodova za staro željezo mnogo ranije od tehničke ili ekonomske zastarjelosti. Poznato je da su brodari često prisiljeni prodati brodove rezalištima, jer su im troškovi rasprome prevelik teret koji im još više otežava financijsku situaciju. Mnogi brodovi odlaze u staro željezo nakon likvidacije kompanije ili odlukom osiguratelja kojima su

bili prepušteni nakon oštećenja. Međutim, bez obzira na sve veću kontinuirano veliku tonažu tijekom zadnjih desetak godina, rezanje brodova još se ne može smatrati mjerom za svladavanje krize u brodarstvu i brodogradnji. Razlozi za tu tvrdnju su sljedeći [4]:

- reativno mala veličina izrezanih brodova,
- neadekvatna dobna struktura izrezanih brodova,
- neorganiziranost odlaska brodova u rezališta i
- neogovarajuća tehnička opremljenost i tehnološka organiziranost rezališta.

U slučaju potpune financijske iscrpljenosti brodar donosi odluku i prodaje veći i noviji brod. Često to uradi upravo u trenutku kada na tržištu brodova za rezanje vladaju (za brodarku) lošiji uvjeti. U kolebanju pri donošenju odluke o prodaji broda za rezanje brodari često propuštaju povoljne prilike. Naime, na cijenu starog željeza djeluju brojne okolnosti koje nastaju neovisno o prilici na tržištu brodova.

Brod koji je fizički dotrajaao ili je blizu dotrajalosti (iako možda već i ranije amortiziran) doći će prije u situaciju da ode s tržišta brodskog prostora. U normalnim prilikama to je redovita pojava. To su brodovi čije vrijednosti u tom trenutku ne premašuju 10% njihove nabavne vrijednosti (uvećane za revalorizaciju) te predstavljaju prvenstveno predmet kupoprodaje za staro željezo. Drugačije je s brodovima koje su brodari uslijed niskih vozarina privremeno raspremili čekajući trenutak povećanja vozarina kako bi ih opet uključili u eksploataciju. Ako vozarinski stavovi pokazuju tendenciju rasta, zapošljavaju se i stari brodovi, čime se prirodan proces rashodovanja brodova zaustavlja.

Iz toga proistječe potreba za veoma serioznim praćenjem tržišta brodskog prostora, ako se želi pravilno riješiti problem izbora pravog trenutka kupoprodaje brodova za staro željezo.

Izvanredno veliku tonažu izgrađenu sredinom sedamdesetih godina nije bilo moguće zaposliti. U borbi za posao sve više su se gradili specijalizirani i suvremeno opremljeni brodovi, što je dovelo do još većeg pritiska na tržište brodova u raspremi. Posljedice su se vrlo brzo osjetile na tržištu vozarina i tržištu starog željeza. Najprije su se rashodovali stari brodovi koji su pod utjecajem prethodne konjunktore produljili svoj eksploatacijski vijek, a zatim i brodovi koji uslijed nerentabilnosti i kasnijom pojavom novih suvremenijih brodova nisu mogli izdržati konkurenciju. Taj se proces ne odvija

istodobno. Obično do prodaje broda u staro željezo dolazi nekoliko godina nakon pojave najnižih vozarinskih stavova. Nerentabilni brodovi ostaju izvan eksploatacije neko vrijeme, koje je brodarima potrebno da odluče o sudbini brodova u raspremi. Kad se utvrdi da ne mogu više ići u eksploataciju i da su bez perspektive rasta vozarina, onda preostaju dvije mogućnosti - rekonstrukcija ili prodaja za staro željezo.

Tržište starog željeza prilično je osjetljivo tržište. Cijene starog željeza mogu u kratkim razdobljima trpjeti veće oscilacije. Formiranje cijena ovisi o društveno - ekonomskom uređenju zemlje, zatim o obujmu proizvodnje čelika, ovisnosti zemlje o uvozu starog željeza i sl.

U zemljama tržišne privrede na formiranje cijena brodova za kasiranje utječu dva osnovna činioca:

- metalurška vrijednost starog željeza i
- stanje ponude i potražnje u određenom trenutku.

Ako je cijena starog željeza visoka (u vrijeme konjunktore čelika), često je rentabilnije otpremiti stare brodove za rezanje nego ih držati u raspremi ili u eksploataciji uz gubitak ili minimalnu zaradu. Međutim, obično je za loše konjunktore na tržištu brodskog prostora loša i konjunktura za najveći dio privrede, pa i cijena starog željeza stagnira ili pada.

Uz određenu pretpostavku o metalurškoj vrijednosti može se zaključiti da postoje tri načina formiranja cijena:

- slobodno tržište cijene,
- tržišno reguliranje cijena.
- administrativno reguliranje cijene.

Poznato je da mnogi činioci utječu na formiranje cijene za brodove, iako su one dosta izjednačene u određenom razdoblju na određenom području. Bilo je slučajeva da je brod prodavan i ispod tržišne cijene starog željeza. Riječ o vrlo starim brodovima koji se kupuju za daljnju eksploataciju (obično za jedno putovanje) prvenstveno radi pozicioniranja u odgovarajućem rezalištu.

Na određivanje visine cijene brodova za rezanje utječu prvenstveno sljedeći činioci [2]:

- povoljnija mogućnost dobivanja starog željeza iz drugih izvora,
- lokacija rezališta i cijena radne snage,
- broj brodova koji se nude za rezanje,
- stupanj zastupljenosti materijala koji nisu od željeza,
- mjesto preuzimanja broda (nije svejedno da li se primopredaja broda obavlja u rezalištu, ili na nekoj drugoj lokaciji po načelu "as is where is") i

- veličina odnosno težina broda (odlučujući čimbenik pri formiranju cijene za konkretan brod jest ukupna količina željeza ugrađena u njega - mjerena u LIGHTWEIGHT³ ili LIGHT DISPLACEMENT TONNES - LTD. Na tržištu obično teži brodovi postižu veću cijenu po LTD).

Iako se brodovi za rezanje prodaju po konstruktivnoj težini, cijena im opada ovisno o kvaliteti broda i postotku rdje koja ga je zahvatila. Tako npr. brodovi stari 15 - 20 godina i s nekoliko godina boravka u raspremi imaju 15 - 20% rdje.

Već od 1967. zabilježen je vidan porast u rezanju brodova. Osjetan udio u tom rastu predstavlja prodaja brodova tipa Liberty, pogotovu onih iz rezervne flote SAD. Razlog je bio u tome što su ti brodovi uglavnom izgrađeni 1943 - 1944, tako da su 1967. i 1968. trebali obaviti šesti tzv. specijalni pregled radi dobivanja odgovarajućih svjedodžaba i klase. Takvi pregledi su vrlo rigorozni i detaljni, te nije bilo ekonomskog opravdanja odugovlačiti s prodajom te tonaže za rezanje.

Tijekom 1968. došlo je do smanjenja u rezanju, kao reakcija na povoljne vozarine, pogotovu za tankere, nakon zatvaranja Sueskoga kanala. Daljnjom gradnjom brodova i pored vozarinskog "booma" u 1970. sve do 1973. nastavljen je prilično miran rast brodova za rezanje.

Nagli pad rezanja nastao je u idućem razdoblju povoljnih vozarina. Taj pad nije zaustavila ni kriza vozarina, jer prodaja brodova za rezanje obično kasni za vozarinama. Ponovni veliki porast pojavljuje se u jeku krize i opće recesije, tj. u razdoblju 1975 - 1977.

Prosječan rashod brodova u razdoblju 1981 - 1986 (tada je otišlo u staro željezo više od 25% postojeće flote, od toga na tankersku tonažu otpada 130 mil. DWT) znatno

Tablica 2. Tankeri od 100 000 DWT i više izgrađeni od 1971. do 1975. te njihov status 1988.

Godina gradnje	Broj brodova	Izrezano ili izgubljeno do 18.8.88.	U eksploataciji pri kraju kolovoza 1988.
1971.	78	59	19 (24%)
1972.	78	49	29 (37%)
1973.	103	47	56 (54%)
1974.	146	36	110 (75%)
1975.	160	19	141 (88%)
Ukupno	565	210	355 (63%)

Izvor: Lloyd's Maritime Information Service, Lloyd's List, 24.8.1988.

je utjecao na opadanje brodova u raspremi.

Iz tablice 2. vidljivo je da dosta velikih tankera odlazi u rezalište i s nenavršenih petnaestak godina starosti.

Napori da se reducira pritisak ponude na tržištu rashodom brodova u staro željezo, posebno tankera, nisu dali očekivane rezultate iako je rekordan obujam tog rashoda od 42,5 mil. DWT u 1985. godini činio 6,3% svjetske tonaže, što ipak čini značajan doprinos u uspostavljanju ravnoteže na tržištu. To se posebno odnosi na tankere, s obzirom na to da je u toj godini rashodovano 31 mil. DWT, što čini 15,20% aktivne tankerske tonaže [8].

Tijekom 1986. zabilježen je rashod brodova od 30,5 mil. DWT, da bi u istom razdoblju bilo izgrađeno osjetno manje novih brodova. To pruža određeni optimizam da će se u idućem razdoblju brže uspostavljati ravnoteža na tržištu broskog prostora.

Tablica 3. Svjetska flota, isporuke i rashod brodova (1980 - 1987) (u mil. DWT)

Godina	Svjetska flota	Novogradnje	Rashod
1980.	690,9	16,0	10,5
1981.	697,2	23,9	15,0
1982.	702,0	24,4	29,0
1983.	694,5	21,4	33,0
1984.	683,3	24,4	30,0
1985.	673,7	23,8	42,5
1986.	647,6	16,8	30,5
1987.	640,8	16,0	17,6

Izvor: PZPB, Poslovanje trgovačke mornarice SFRJ u 1987.

Prema procjenama Florida shipbroker W.P.Sauer company tijekom 1988. prodano je rezalištima širom svijeta svega 370 brodova ili ukupno 6,1 mil. DWT.

Potrebno je ipak imati na umu činjenicu da je pri kraju 1988. polovica brodova u svjetskoj floti bila starija od 15 godina, dok ih je 1981. bilo 45% a već daleke 1969. svega 37% [9].

JUGOSLAVENSKO POMORSKO BRODARSTVO NA TRŽIŠTU RABLJENIH BRODOVA

Dugotrajna kriza prisilila je jugoslavenske brodare da umjesto ekonomije rasta i razvoja vode "ekonomiju opstanka", usklađujući svoje troškove s vrlo niskim vozarinama koje često ne pokrivaju ni takve troškove. Niska razina troškova može se postići samo primjenom novih tehnologija preko kojih se čini udar na troškove pogona, održavanja te

boljom opremom, većom mogućnosti zaposlenja i smanjivanjem hoda praznih brodova u balastu.

Jugoslavensko pomorsko brodarstvo nagomilalo je velik broj dotrajalih brodova stalnim pomicanjem njihova vijeka trajanja na više od 20 i više godina, tako da središnji i dominirajući problem našeg brodarstva postaje sve više problem razvoja zamjenom dotrajalih brodova [10].

Kada je u pitanju prodaja brodova jugoslavenske trgovačke mornarice, onda je (zbog navedenih razloga) s aspekta formiranja cijene interesantno uglavnom tržište brodova za staro željezo. U početku ovog desetljeća nalazilo se po rezalištima širom svijeta mnogo brodova mladih i tehnološki suvremenijih od dijela naše flote, što znači da je baza za formiranje probojnih cijena za naše brodove bila uglavnom cijena starog željeza bez obzira na to tko ih kupuje. Situacija se donekle promijenila tek od početka 1988. kada je zbog oživljavanja prilika na tržištu broskog prostora naglo porasla potražnja za rabljenim brodovima radi daljnje eksploatacije.

U proteklom srednjoročnom planu razvoja (1981 - 1985) jugoslavenski brodari su prodali 62 stara broda (od toga 28 u inozemstvo), 543 479 DWT, što je ukupno oko 165 000 tona starog željeza. Danas je relativno lako davati ocjenu o tome je li propuštena velika prilika u mogućnosti odlučnije prodaje uz istodobnu kupovinu većeg broja odgovarajućih brodova.

U tekućem srednjoročnom planu (1986 - 1990) planiran je rashod 116 brodova. Međutim, ako se to čak realizira, u našoj trgovačkoj mornarici bi pri kraju 1990. godine ostalo još 99 brodova starijih od dvadeset godina, što je gotovo 1/3 flote.

ZAKLJUČAK

Već duže prisutna krizna situacija na pomorskom tržištu (posebno sredinom osamdesetih godina) dovela je do bankrota i nekoliko poznatih svjetskih brodara. Zbog nepovoljnih prilika na tržištu broskog prostora mnogo brodova bilo je prisiljeno odlaziti u raspremu očekujući bolje dane, ili čak prijevremeno u rezališta.

Nepovoljna starosna struktura i tehnološka zastarjelost brodova jugoslavenske trgovačke mornarice često dovodi naše brodare u neravnotežan položaj na otvorenoj sceni međunarodnog pomorskog tržišta. Rasprema i rashod brodova vrlo su zanimljivi za naše brodare, koji ipak u nemilosrdnoj "ekonomici opstanka" toj problematici ne

poklanjaju dovoljno pažnje.

Praćenje ovog segmenta pomorskog tržišta važno je prvenstveno zbog toga što :

- kretanje brodova u raspremi i njihov odlazak u rezališta izravno utječu na cijenu novogradnji i polovnih brodova,

- pravodobnom raspremom ili rashodom broda "brodar najlakše podnosi neugodne stresove" koji se pojavljuju na tržištu broskog prostora i

- predstavljaju određeni indikator kretanja vozarina za pojedine tipove brodova na pomorskom tržištu.

SUMMARY

UNRIGGING AND WRITE - OFF OF VESSELS

The issue of unrigging of vessels is very important although the ship - owner undertakes it in an extremity. It is necessary to time the right moment of sending a ship for unrigging and prepare the vessel for a longer period of non - exploitation.

The same happens with the write - off of vessels because the ship - owner must choose the right timing and the location of sending the vessel to the breaker's yard.

It is needless to reiterate that these two segments of maritime market either directly or indirectly influence the overall trends in shipping industry and that our ship - owners assign inadequate attention to these issues.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Međunarodno udruženje nezavisnih tankerskih brodara osnovano 1970. sa sjedištem u Londonu. Brodari članovi udruženja kontroliraju više od jedne trećine ukupne svjetske tankerske tonaže. Udruženje im služi za predlaganje i usvajanje mjera za unapređenje vlasnika tereta, te za utvrđivanje zajedničke politike cijena prijevoza tokućih tereta.
2. Organizacija brodara sedam zemalja (Grčka, Norveška, Hong Kong, Švedska, Španjolska, Ujedinjeno Kraljevstvo i Finska) osnovano je 1980. radi unapređenja tehnologije prijevoza i zaštite brogarskih interesa.
3. Konstruktivna težina broda, težina broda izražena razlikom isplisnine na ljetnoj teretnoj liniji (LOAD DISPLACEMENT) i pune nosivosti broda (DEADWEIGHT).

LITERATURA

- [1] I. RUBINIĆ: Ekonomika brodarstva. Rijeka, 1976. str. 548.
- [2] Drewry Shipping Consultants Limited: Investment Opportunities in Secondhand Ships. London, 1987,

str. 87.

- [3] 100 Al. The Magazine of Lloyd's Register of Shipping, July 1978, str. 26.
- [4] M. BATALIĆ: Pomorsko brodarstvo s posebnim osvrtom na rezanje brodova. Magistarski rad, Split, 1979.
- [5] Pomorska enciklopedija, svezak 7, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1985.
- [6] Lloyd's List, 12.1.1989.
- [7] Lloyd's List, 24.8.1988.
- [8] J. IVOVIĆ: Jugoslavensko brodarstvo u vanjskotrgovinskoj razmjeni. Pomorski zbornik 25, Rijeka 1987, str. 189.
- [9] The Eggar Forrester and C.W.Kellock Shipping Commentary. London, December 1988, str. 9.
- [10] J. NAKIČENOVIĆ: Razvojna politika i obnova dotrajale flote ostaje najsloženiji problem u teškim uvjetima privređivanja jugoslavenskog pomorskog brodarstva. Naše more, 1987, 1-2, Dubrovnik, 1987.