

## Tržište broskog prostora suhих tereta u četvrtom tromjesečju 1984. godine uz osvrt na prilike tržišta u istoj godini

UDK 380.123:629.12.011.51»1984

Na tržištu broskog prostora u četvrtom tromjesečju nije se dogodilo ništa osobito što bi moglo da utječe na izmjenu prilika tržišta. Zbog toga vozarinski su se stavovi zadržali na razini onih koji su se postizali tokom godine uz izvjesna neznatna odstupanja kratkog trajanja, ovisna najviše o privremenom odnosu smanjene ponude broskog prostora prema potražnji na određenom području. Kada se uzme u obzir čitava godina, može se reći da će 1984. godina ostati u sjećanju brođara slobodne plovidbe kao još jedna od lošijih godina u njihovom poslovanju. Ona je prošla u znaku nastavka recesije započete još sredinom 1982. godine koja je zahvatila sva područja u svijetu. Iako je prijevoz u ovoj godini tri najglavnija artikla željene rudače, ugljena i žita neznatno, ali ipak povećan u odnosu na prošlu godinu, taj povećani prijevoz nije imao utjecaja na tržište, jer je viška tonaže i dalje na pretek.

Iako točni podaci još nijesu objavljeni, procjenjuje se da je robna razmjena svih suhих tereta morem bila u porastu u usporedbi s prošlom godinom:

— robna razmjena morem rudače procjenjuje se da je dostigla 280 mil. tona za usporedbu s prošlom godinom kada je bila 268 mil. tona, što znači porast za oko 4.4%. Analizirajući njeno kretanje u posljednjih 20 godina od 1965. god. od tada prevezenih 152 mil. tona rasla je ubrzano do 1974. god. na 329 mil. tona da bi 1975. god. bila smanjena za 37 mil. tona, odnosno pala na 292 mil. tona. Daljnje njeno kretanje bilo je 1976. god. 294 mil. tona, 1977. god. 276 mil. tona, 1978. god. 278 mil. tona, 1979. god. 327 mil. tona, 1980. god. 314 mil. tona, 1981. god. 303 mil. tona, 1982. god. 272 mil. tona, 1983. god. 268 mil. tona, ujedno i najniža u zadnjih 11 godina. U zadnje četiri godine bila je u stalnom padu.

— prijevoz ugljena morem koji se procjenjuje da bi mogao dostići 209 mil. tona odgovara porastu od oko 2% u usporedbi s prošlom godinom. U zadnjih 20 godina robna je razmjena morem ovog artikla samo u 3 godine bila u padu u odnosu na godinu ranije. 1965. god. bila je 59 mil. tona, najviša u 1981. god. 210 mil. tona, a u zadnjih 10 godina bila je 1974. god. 119 mil. tona, 1975. i 1976. god. 127 mil. tona, 1977. god. 132 mil. tona, 1978. god. 127 mil. tona, 1979. god. 159 mil. tona, 1980. god. 188 mil. tona, 1981. god. 210 mil. tona, 1982. god. 202 mil. tona i 1983. god. 205 mil. tona.

— prijevoz žitarica morem procjenjuje se u ovoj godini oko 190 mil. tona. To bi značilo porast u odnosu na prošlu godinu oko 1.6%. 1965. god. robna razmjena je bila 82 mil. tona, a najveća 1981. god.

206 mil. tona. U posljednjih 10 godina kretala se kako slijedi: 1974. god. 130 mil. tona, 1975. god. 137 mil. tona, 1976. god. 146 mil. tona, 1977. god. 147 mil. tona, 1978. god. 169 mil. tona, 1979. god. 182 mil. tona, 1980. mil. tona, 1981. god. 206 mil. tona, 1982. god. 202 mil. tona i 1983. god. 187 mil. tona. Kod ovoga trebamo imati u vidu da su zahtjevi dosta veći, međutim zemlje koje nužno trebaju žito nijesu u stanju da osiguraju financijska sredstva i kredite i pored problema gladi. U pomanjkanju veće aktivnosti prijevoza žita dio tonaže brodova koji je do tada bio zaposlen u prijevozu žita prešao je na zaposlenje rudače i ugljena.

Nedovoljan rast robne razmjene u odnosu na povećanje tonaže sve više dolazi do izražaja u posljednje tri godine, pa krajem godine imamo izraziti ponudu viška broskog prostora koja se sastoji iz slijedećeg:

— Zaposlena tonaža vozi ekonomskim brzinama radi vozarina, teškoća u izboru mogućnosti zaposlenja, pronalazjenja tereta do pune nosivosti broda, rasta svih komercijalnih i ostalih troškova broda, posebno goriva. U uvjetima oživljavanja tržišta njene su mogućnosti veće, jer povećanjem brzinama mogu postići bolji efekat, obaviti više putovanja i bolje iskoristiti nosivost. Prema tome u postojećoj zaposlenoj tonaži postoje skrivene rezerve veće ponude koju je teško procijeniti, ali one postoje i mogu se iskoristiti ukoliko vozarine na tržištu dostignu razinu ekonomičnih.

— Stanje vezane tonaže tokom godine bilo je u padu iz čega se da zaključiti da je ova tonaža vršila stalni pritisak na tržište i tako doprinijela da spriječi trajanje dužeg manjeg rasta i potpuno onemogućiti veći rast vozarina. Na kraju ove godine, prema podacima Howard Houlder Ltd — London, bilo je 221 nezaposlenih / vezanih brodova za sipki teret s ukupno 7.23 mil. tona nosivosti za razliku od početka godine kada je bilo vezano 11.94 mil. tona.

— Od ukupne kombinirane tonaže od 41.2 mil. tona nosivosti procjenjuje se da je 75% u prijevozu suhих tereta. Nezaposleni dio, kao i ostala vezana tonaža, vršio je pritisak na tržište ulazanjem u eksploataciju čim su se za to prilike ukazivale. Nezaposlena kombinirana tonaža također je tokom godine bila u padu, tako da je krajem godine bilo 19 brodova s 2.28 mil. tona nosivosti za razliku od početka godine kada je bilo 50 brodova vezano s 6.1 mil. tona.

— Niske vozarine prisiljavale su brođare na veće razmišljanje o prodaji dotrajale tonaže u staro željezo. U ovoj godini, prema podacima Howard Houlder

Ltd, rashodovano je 215 brodova za sipki teret ukupne nosivosti 5.76 mil. tona. Ovo znači znatno više od ranijih godina, jer je u 1983. godini rashodovano 102 broda ukupne nosivosti 3.23 mil. tona, a u 1982. god. 62 broda s 1.6 mil. tona. Ako se ovaj proces ne ubrza, izlazak daljnjih novogradnji u 1985. godini produljit će postojeće stanje na tržištu zadržavajući vozarine na niskoj razini.

— Prema zadnjim podacima računa se da je oko 13.5 mil. tona brodova za sipki teret ušlo u eksploataciju ove godine. Ovaj podatak, bez perspektive nekog sigurnog zaposlenja, ukazuje na odlučnost brodara da spremno dočekaju poboljšanje prilika na tržištu broskog prostora suvremenijim i ekonomičnijim brodovima.

U ovoj godini se mogla zapaziti sve izrazitija prisilna prodaja tonaže po nalogu banaka i sudova, pa su i cijene brodova bile dosta niske. Podaci »Lew Sychrava« ukazuju da je 6,5% ukupne prodaje ili 1.27 mil. tona prodano iz ovih razloga.

Uprijevozima željezne rudače u četvrtom tromjesečju opaža se da su općenito vozarine na glavnim pravcima prijevoza bile manje od onih postignutih ranije tokom godine, ali su bile povoljnije od istog tromjesečja prošle godine.

#### **Iz Tubarao (Brazil):**

**za Rotterdam** »Hoegh Hill«, prijevoz 240.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 4.85, fio, 6 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

**za Taranto** »Tantra«, prijevoz 240.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 4.70, fio, 7 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

**za Japan** »Golden Mariner«, prijevoz 130.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 7.50, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za krcanje u siječnju, 85. g. »Skrim«, prijevoz 150.000 tona, \$ 7.50, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj po tekućem danu/20.000 tona dnevno iskrcaj po tekućem danu. U svibnju o. g. za ovu količinu bila je postignuta vozarina \$ 10.20, a u rujnu \$ 9.

**za Pohang** »Graiglas«, prijevoz 105.000 tona, krcanje studeni, \$ 9.20, fio, 3 tekuća dana dozvoljena za ukrcaj/22.000 tona dnevno iskrcaj. »Batis« za krcanje u prosincu 110.000 tona, \$ 9.50, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/22.000 tona dnevno iskrcaj. U prvom tromjesečju o. g. vozarina je bila \$ 11.50, a u svibnju za prijevoz 90.000 tona \$ 13.50. U srpnju je postignuto \$ 10.

**za Kaohsiung** »Eleni«, prijevoz 110.000 tona, krcanje u studenome, \$ 8.10, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj po tekućem danu/38.000 tona dnevno iskrcaj po tekućem danu. Za krcanje u prosincu »Elbe Maru«, \$ 8.30, fio, za istu količinu i uvjete. U veljači o. g. vozarina je bila \$ 10, a u srpnju \$ 11.

#### **Iz Septiba Bay (Brazil):**

**za Pohang** »Cetra Vela«, prijevoz 110.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 9.80, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/22.000 tona dnevno iskrcaj. Radi usporedbe za prijevoz 95.000 tona u svibnju o. g. vozarina je bila \$ 13.20 uz iste uvjete.

**za Rotterdam i Ymuiden** »Ponta Mare«, prijevoz 150.000 tona, krcanje u siječnju, \$ 5.50, fio, 7 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

#### **Iz Monrovije:**

**za Rotterdam** »Sitia Glory«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 4, fio, 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za krcanje u studenome »Konkar Intrepid«, prijevoz 75.000 tona, \$ 4.75, fio uz iste uvjete. U prosincu »Mare Ligure« za istu količinu, \$ 4.50. Radi usporedbe u ožujku o. g. za prijevoz 80.000 tona plaćena je vozarina \$ 5.37.1/2.

#### **Iz Lower Buchanan (Liberija):**

**za Antwerp** za prijevoz 70.000 tona, krcanje u studenome, \$ 4.55, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj. Za prijevoz 80.000 tona u veljači o. g. plaćena je vozarina \$ 5, a u svibnju \$ 5.40.

#### **Iz Port Cartier (Kanada):**

**za Taranto** »Chaplain«, prijevoz 120.000 tona, krcanje u studenome, \$ 3.475 fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za kasnije krcanje u siječnju za prijevoz 115.000 tona, \$ 4.13, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj. Radi usporedbe u veljači o. g. za prijevoz 105.000 tona plaćena je vozarina \$ 5.45.

**za Rotterdam** »Moshill«, prijevoz 110.000 tona, krcanje u studenome, \$ 3.60, fio, 8 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za krcanje u prosincu isti brod ima vozarinu od \$ 4 uz iste uvjete.

**za Fos** »Ocean Maritime«, prijevoz 120.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 4.50, fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

#### **Iz Seven Islands (Kanada):**

**za Taranto** »Fern Team«, prijevoz 115.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 3.50, fio, 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za krcanje u studenome količine 87.000 tona, \$ 3.80, fio, uz iste uvjete.

**za Ymuiden:** »Brazilian Friendship«, prijevoz 90.000 krcanje u prosincu, \$ 3.80, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Radi usporedbe u veljači o. g. za prijevoz 104.000 tona postignuta je vozarina od \$ 4.60 uz iste uvjete.

#### **Iz Narvika (Norveška):**

**za Antwerp** »Ivory«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 2.30, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj. Radi usporedbe u svibnju za prijevoz 95.000 tona plaćena je vozarina \$ 2.82.1/2, fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

#### **Iz Saldanha Bay (Južna Afrika):**

**za Rotterdam** »Weser Ore«, prijevoz 250.000 tona, krcanje u studenome, \$ 4.90, fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

**za Japan** »World Lady«, prijevoz 210.000 tona, krcanje veljača 85, \$ 6.30, fio, 3.1/2 dana ukrcaj/40.000 tona dnevno iskrcaj.

**za Taranto** »Andros Atlas«, prijevoz 150.000 tona, krcanje u studenome, \$ 5.57.1/2, fio, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.



#### Iz Port Dampier (Australija):

za **Gijon** »Navios Crusader«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 11.82.1/2, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj.

za **zap. Evropu** »Ocean Maritime«, prijevoz 130.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 8.75 fio, 6 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj. »Regent Pimpernell«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u studenome, \$ 11.80, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj. »Susan B«, prijevoz 60.000 tona, krcanje u siječnju 85, \$ 12.30, fio uz iste uvjete Regent Pimpernella.

za **Taranto** »Oder Maru«, prijevoz 160.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 8, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj / 20.000 tona dnevno iskrcaj.

za **Pohang** »Winna«, prijevoz 140.000 tona, krcanje u siječnju 85, \$ 4.80, fio, 80.000 tona dnevno ukrcaj / 22.000 tona dnevno iskrcaj.

Važniji zaključci u prijevozu ugljena su slijedeći:

#### Iz Hampton Roads s kompletiranjem Richards Bay:

za **Japan** »Amazon«, prijevoz 130.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 10.97.1/2, dok za krcanje u siječnju 85, »Gulf Phoenix«, prijevoz 140.000 tona, \$ 10.20. Radi usporedbe u prosincu prošle godine vozarina je bila \$ 9.50, a najviša u ovoj godini za prijevoz 140.000 tona u svibnju \$ 13.95.

#### Iz Hampton Roads:

za **Japan** »Sunosaki Maru«, prijevoz 55.000 tona, krcanje u studenome, \$ 13,5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj, a za krcanje u prosincu »Treadwind«, prijevoz 90.000 tona, \$ 11.97.1/2, 7 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj je ujedno i najniža vozarina u ovoj godini na ovoj relaciji. Najviša vozarina postignuta u ovoj godini u travnju bila je \$ 13.75. Radi usporedbe najviša vozarina u 1983. godini bila je \$ 17.50 u travnju i svibnju / ujedno ovo je bio i fiktivni »rast vozarine zbog organičenja gaza Panama kanala od uobičajenog 39'06« slatka voda do 36' pa je vozarina rasla koliko je bilo potrebno da uslijed manje količine ukrcane brodar postigne istu realizaciju ukupne vozarine), a najniža \$ 13.05 u studenome. U 1982. godini najviša je bila \$ 19.90 u travnju, a najniža \$ 12 u četvrtom tromjesečju. Srednjak vozarine u 1982. god. bio je \$ 15.70.

za **Taranto** »Jarmina«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 5,5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. »Eptalofos« za istu količinu, krcanje u prosincu, \$ 5.95 uz iste uvjete. Najviša vozarina na ovoj relaciji bila je u ovoj godini u travnju \$ 8.

za **Ymuiden** »Oslo«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 5.30, 7 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Radi usporedbe, u ožujku je vozarina bila \$ 5.10, a u rujnu \$ 5.25.

za **Bilbao**: »Robert LD«, prijevoz 70.000, krcanje u prosincu, \$ 6.60, fio, 3 dana ukrcaj / 15.000 tona dnevno po radnom danu iskrcaj.

za **Španjolsku Sredozemlje** »Protector«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 6.17.1/2, fio, 20.000 tona dnevno ukrcaj / 7.000 tona dnevno iskrcaj. Također »Mightous«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u istom mjesecu, \$ 5.90 uz iste uvjete.

#### Iz Rotterdam:

za **Taranto** »W. M. Neal«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 3.50, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. U svibnju je vozarina bila \$ 3.90 za prijevoz 74.000 tona uz iste uvjete.

#### Iz Queenslanda (Australija):

za **Rotterdam** »Equenox«, prijevoz 130.000 tona, krcanje u studenome, \$ 12, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj / 20.000 tona dnevno iskrcaj. Za krcanje u siječnju 85, »Mermaid Jupiter«, prijevoz 120.000 tona, \$ 11.25 uz iste uvjete.

#### Iz Gladstone:

za **zap. Evropu** »Ocean Winner«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u studenome, \$ 11.90, fio, 50.000 tona dnevno ukrcaj / 20.000 tona dnevno iskrcaj.

za **Pohang** »Iron Spirit«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 6.05, fio, 22.000 tona dnevno iskrcaj.

#### Iz New Castle (Australija):

za **zap. Evropu** »Thalatta«, prijevoz 110.000 tona, krcanje u studenome, \$ 13.75, fio, 15.000 tona dnevno ukrcaj / 25.000 tona dnevno iskrcaj. Ovo je ista vozarina kao u lipnju o. g.

#### Iz Hay Point:

za **Rotterdam** »Shinrei Maru«, prijevoz 115.000 tona, krcanje u siječnju 85, \$ 11, 80.000 tona dnevno ukrcaj / 40.000 tona dnevno iskrcaj.

#### Iz Port Kembla:

za **Rotterdam** brod, prijevoz 100.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 12.65, fio, 20.000 tona dnevno ukrcaj / 15.000 tona dnevno iskrcaj.

#### Iz Dalurmples Bay:

za **Japan** »North Atlantic«, prijevoz 145.000 tona, krcanje u studenome, \$ 5.30, fio, 30.000 tona dnevno ukrcaj / 30.000 tona dnevno iskrcaj.

Predviđalo se da će aktivnost prijevoza žita u ovom tromjesečju porasti osjetno, jer se očekivao najavljeni veći uvoz za potrebe SSSR prije nego što le luke Baltika zalede. Do ovog nije došlo, što više, izvoz s područja Velikih Jezera bio je smanjen. Uvoz za NR Kinu, može se reći, bio je nezapažen, pa su vozarine iako nešto povoljnije od trećeg tromjesečja bile ispod predviđenih očekivanja.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu za prijevoz žita najniža vozarina u listopadu za krcanje u istom mjesecu bila je za prijevoz količine 52.500 tona brodom »Tenoch«, \$ 7.90, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Nakon toga, ostali brodovi za prijevoz količina 60/74.000 tona postižu vozarinu od \$ 8, a za nešto manju količinu »Angelic Protector« 8.25. Za krcanja u studenome, prijevoz 56/74.000 tona, postignuta je vozarina \$ 9/9.50/9.75. Srednjak vozarine u ovom mjesecu bio je \$ 8.92 za razliku od istog mjeseca prošle godine kada je bio \$ 7.83. Kod prijevoza zaključenih u studenome nije bilo većih promjena vozarinskih stavova. Najviša vozarina bila je \$ 9.75, najniža \$ 9.25 uz najviše zaključaka na \$ 9.25/9.50. Srednjak svih vozarina u ovom mjesecu bio je \$ 9.32, a u istom mjesecu pro-

šle godine, radi usporedbe, \$ 8.82. U prosincu najviša postignuta vozarina je \$ 10 kod prijevoza 57/60.000 tona brodovima »Belocean« i »Claro«, a najniža \$ 9.33. Srednjak svih vozarina u ovom mjesecu bio je \$ 9.59, za razliku od istog mjeseca prošle godine kada je bio \$ 8.36.

Srednjaci svih vozarina na ovoj relaciji za prijevoz žita u ovoj godini bili su po mjesecima kako slijedi: u siječnju \$ 8.30, u veljači \$ 8.97, u ožujku \$ 9.96, u travnju \$ 10.40, u svibnju \$ 11.03, u lipnju \$ 8.36, u srpnju \$ 7.72, u kolovozu \$ 8.44, u rujnu \$ 8.25, u listopadu \$ 8.92, u studenome \$ 9.32 i prosincu \$ 9.59.



Uspoređujući vozarine u posljednjih 5 godina dolazimo do slijedećeg:

Godina	Najviša vozarina	Najniža vozarina	Godišnji srednjak
1980.	\$ 23.75 u lipnju	\$ 14.50 u siječnju, rujnu i listopadu	\$ 17.73
1981.	\$ 20.85 u siječnju	\$ 9.— u kolovozu i prosincu	\$ 13.55
1982.	\$ 11.85 u travnju i svibnju	\$ 6.10 u kolovozu	\$ 8.46
1983.	\$ 9.60 u travnju	\$ 7.25 u kolovozu, rujnu i listopadu	\$ 8.26
1984.	\$ 11.35 u svibnju	\$ 7.25 u lipnju i srpnju	\$ 9.11



Kod prijevoza žita zaključenih u listopadu iz Meksičkog zaljeva za Japan za krcanja u istom mjesecu količina od 52.000 tona plaćena je vozarina od \$ 13.50, a za količine od 32.000 tona \$ 17.50. U studenome vozarine rastu tako da se u prva dva tjedna za količine od 52.000 tona vozarina ustalila na \$ 16 s 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U drugoj polovici mjeseca vozarina pada na \$ 15.75. Od važnijih zaključaka u studenom treba spomenuti da je brodar Lauritzen prihvatio prijevoz 3 tereta od po 52.000 tona svaki uz \$ 15.90, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj za krcanje u siječnju, veljači i ožujku slijedeće godine. Najniža vozarina u ovom mjesecu od \$ 15.75 bila je kod zaključka broda »Andres Meltemi« i »Valdivia« za količinu od 52.000 s 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a najviša \$ 18.50 kod

prijevoza količine 33.000 tona brodom »Korean Pioneer« s 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U prosincu od najviše vozarine za prijevoz 52.000 tona od \$ 15.75 vozarina pada na \$ 15.25 da bi krajem godine u jednom primjeru dostigla \$ 14.50 za krcanje u slijedećoj godini. Za prijevoz količina od 31/34.000 tona najviša vozarina je \$ 18, a najniža \$ 17.15 kod prijevoza brodom »Andros Hill«.

Srednjak svih vozarina po mjesecima u ovoj godini na ovoj relaciji za prijevoz žita bio je kako slijedi: u siječnju \$ 16.11, u veljači \$ 16.09, u ožujku \$ 15.94, u travnju \$ 16.64, u svibnju \$ 16.91, u lipnju \$ 15.40, u srpnju \$ 14.30, u kolovozu \$ 14.35, u rujnu \$ 15.13, u listopadu \$ 15.09, u studenome \$ 16.36 i prosincu \$ 15.59.



Uspoređujući u posljednjih 5 godina kretanje vozarina na ovoj relaciji za prijevoz žita imamo:

Godina	Najviša vozarina	Najniža vozarina	Godišnji srednjak
1980.	\$ 39.50 u studenome	\$ 21.50 u siječnju	\$ 29.46
1981.	\$ 34.— u siječnju	\$ 18.— u prosincu	\$ 25.17
1982.	\$ 24.— u travnju/svibnju	\$ 12.— u srpnju	\$ 16.95
1983.	\$ 22.25 u ožujku/travnju	\$ 14.— u rujnu/listopadu	\$ 17.04
1984.	\$ 19.40 u svibnju	\$ 12.75 u srpnju	\$ 15.66

oOo

Kod gornjeg pregleda treba imati u vidu veličine brodova koje su dolazile u obzir kod prijevoza. Najniža vozarina bila je uvijek kod prijevoza najvećih mogućih količina oko 52.000 tona, a najviša kod ma-

njih brodova za prijevoz količina oko 30/35.000 tona. Na temelju srednjaka vozarina proizlazi da je vozarina u ovom primjeru u 1984. godini u odnosu na 1980. godinu pala za 47%.



Dio prijevoza američkog žita za Japan obavljao se preko SAD luka Pacifika. U listopadu za prijevoz količina od 52.000 tona postizala se vozarina od \$ 10.50 kod zaključka broda vlasnosti Korean Shipping do \$ 10/10.15,11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Više zaključaka napravljeno je u studenome u odnosu na listopad i većinom za krcanja u prosincu uz vozarine koje su varirale od \$ 12 »Eternity Venture« i »Ima« do najniže \$ 9.80 u primjeru broda vlasnosti NYK. U prosincu za zadnje prijevoze u ovoj godini najviša vozarina bila je \$ 11 u jednom primjeru, dok su četiri broda postigli \$ 10.50. Krajem godine za krcanje u siječnju plaćeno je \$ 10 u dva primjera i \$ 9.85 kao najniža kod prijevoza brodom »Temple Bay«. Sve količine u ovom tromjesečju bile su po 52.000 tona.

Sovjetski su naručitelji bili samo povremenim pojavljivanjem na tržištu zainteresirani za uzimanjem tonaže za potrebe uvoza žita. Brodove su prihvaćali po sistemu brodarskih ugovora na vrijeme za duže razdoblje, tj. do sredine slijedeće godine ili na putovanje prihvaćajući isporuku brodova prolazom C. Passero, prolazom Skaw ili u jednoj luci Meksičkog zaljeva, a reisperukom nakon iskrcaja tereta prolazom C. Passero ili Skaw kao i do sada. Svaki njihov izlazak na tržište u potrazi za tonažom bio je kratkog trajanja sa svrhom da se enemući svaki rast vozarina. Nema točnih podataka koliko je brodova uključeno u prijevoz žita za njihove potrebe, jer se podaci kao uobičajeno i do sada ne objavljuju. Zna se da im ipak uspijeva da zaključuju brodove po dosta niskim vozarinama i nižim od onih koje se mogu na tržištu postići, jer su na tržištu kada ocijene da je za njih najpovoljniji tren. Među objavljenim zaključcima spominju se:

- »Garden Moon«, 61.516 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 44 tone dnevno, isporuka prolazom C. Passero u listopadu, putovanje u Atlantiku, \$ 5.500 dnevno.
- »Amstel Molem«, 54.440 tone nosivosti, isporuka Baltik, putovanje u Atlantiku, \$ 4.500 dnevno.
- »Olympic Leader«, 27.560 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 32.5 tone dnevno, isporuka prolazom Gibraltar, putovanje u Atlantiku, \$ 4.500 dnevno.
- »Olympic Harmony«, 27.071 tone nosivosti, brzine 14.5 Nm/sat, potroška 32.5 tone dnevno, isporuka C. Passero ili Skaw, studeni, \$ 4.600.
- »Atlantis«, 63.051 tonu nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 28 tona, isporuka prolazom Skaw, kraj studenoga, putovanje u Atlantiku, \$ 5.500 dnevno.
- »Petalon«, 66.464 tone nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka Rotterdam kraj studenoga, putovanje u Atlantiku, \$ 5.500.
- »Euthalia«, 50.866, putovanje u direktnom nastavku ranijeg, isporuka C. Passero, putovanje u Atlantiku u studenome, \$ 4.900 dnevno.
- »Heritage«, 72.374 tone nosivosti, isporuka Meksički zaljev u studenome, putovanje u Atlantiku, reisperuka prolazom C. Passero ili Skaw, \$ 5.500 više \$ 150.000 u obliku banusa radi povoljne pozicije broda.

Za manje brodove za sipki teret oko 30.000 tona nosivosti načelno se postizala vozarina od \$ 2.800 do

\$ 3.200 ovisna o karakteristikama, u prvom redu o potrošku broda. Svi ovi podaci spomenutih zaključaka samo su pretpostavke brokera, jer kako je već više puta spomenuto u ranijim analizama stanja tržišta do prvih podataka teško je doći.

Prema zadnjim američkim procjenama ocjenjuje se da bi sovjetske potrebe uvoza žita za razdoblje srpanj 1984 — srpanj 1985. godine mogle dostići 50 mil. tona, što je mnogo više za usporedbu srpanj 1983. — srpanj 1984. god. kada je uvezeno 33.7 mil. tona ili srpanj 1982 — srpanj 1983. god. 31.2 mil. tona.

Ni u ovoj godini NR Kina nije preuzela sve količine žita koju predviđa postojeći četverogodišnji ugovor sa SAD o isporukama 6 mil. tona minimum godišnje. Prema zadnje objavljenim podacima do 15.11. NR Kina je kupila u SAD 4.33 mil. tona od čega su zadnji ugovori za krcanje u 1985. godini. U 1983. godini NR Kina uvezla je iz SAD 2.2 mil. tona manje od ugovorene količine. U ovoj godini proizvodnja žita u NR Kini je bila najveća do sada i ocjenjuje se da je dostigla 302.5 mil. tona za razliku od prošle godine kada je bila 292 mil. tona. Kineski uvoznici upozoravaju da su godine velikog uvoza žita prošlost i da će uzastopni povoljni rezultati žetve smanjiti količine uvoza. U 1983. godini NR Kina je smanjila uvoz za 16.2% i uvezla sa svih područja 13.53 mil. tona. U prvoj polovici ove godine njen uvoz je dostigao samo 5.3 mil. tona, što znači smanjenje za 27% u odnosu na isto razdoblje prošle godine.

Povećanje proizvodnje žitarica u NR Kini ne daje nadu da bi se kinesko/američki dugoročni ugovor o isporukama žita mogao nesmetano produljiti. NR Kina oklijeva da produži ugovor sa SAD i zbog američkih pokušaja da se zaustavi uvoz tekstila iz NR Kine i drugih zemalja ograničavanjem kvote uvoza novim zakonom koji je stupio na snagu u rujnu. Iz istih razloga su i količine uvoza žita iz SAD u prošloj godini bile smanjene. Smanjenje uvoza očekuje se i iz Australije i Kanade, iako ugovori predviđaju povoljne kreditne uvjete. Kanada je isporučila NR Kini 2.8 mil. tona uz očekivanja daljnjih isporuka od 2.1 mil. tona u prvom polugodištu iduće godine prije nego što istekne ugovor u kolovozu. Australija je prodala 2.5 mil. tona uz razmišljanja NR Kine da neće produžiti ugovor s ovom zemljom, već da će se opredijeliti na kupnje »ad hoc«.

Objavljeni podaci o prijevozu žita u ovom tromjesečju su:

**Iz Meksičkog zaljeva za NR Kinu:** »Andros Oceania« 28/30.000 tona žita, krcanje u studenome, \$ 28, ukrcajni troškovi na račun brodara, 4.000 tona dnevno ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj. U prosincu za prijevoz količina od po 30.000 tona »Nikea« je postigla \$ 29, a »Fayrouz« \$ 28.50 uz iste uvjete.

**Iz zapadne obale SAD za NR Kinu:** »Estrella Filipinas«, 34.000 tona žita, krcanje u studenome, \$ 18.50, fio, 4.000 tona dnevno ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj. Također je prihvaćen »Olympic Miracle« za 25.000 tona uz istu vozarinu i uvjete.

**Iz Queenslanda ili New South Wales za NR Kinu:** »Saint Laurent« 26.200 tona žita, krcanje u studenome, ukrcajni troškovi za račun brodara, \$ 16.13 ako krcanje u Queenslandu, \$ 16.92 ako u N. S. W.

za dvije luke iskrcaja, 3.000 tona dnevno iskrcaj.

U prijevozu ostalih tereta brodarskim ugovorima na putovanje postignute su slijedeće vozarine:

- **Tampa / Kina** »Zephyros«, za prijevoz 25.000 tona fosfata, \$ 29, fio, 6.000 tona dnevno ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- **Vancouver / Kina** »Doric Javelin« za prijevoz 20.000 potaše, \$ 20, fio, 6.000 tona dnevno ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje listopad.
- **Kuba / Kina** »Chrysova Landou Grace«, za prijevoz 15.000 tona uvrećenog šećera, \$ 39,75, fio, 850 tona dnevno ukrcaj ako sjeverna Kuba, 775 tona ako južna Kuba / 1.250 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- **Mafredonia / Kina:** brod za prijevoz 15.000 tona urea, \$ 23,50, fio, 3.000 tona dnevno ukrcaj / 1.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- **Tampa / Kina** »Stork«, prijevoz 25.000 tona fosfata, \$ 29,50, fio, 6.000 tona dnevno ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje u prosincu.
- **Vitoria / Kina** »Golden Challenger«, prijevoz 25.000 tona pig irona, \$ 30, fio, 3.000 tona dnevno ukrcaj / 2.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje u prosincu.

Dio tereta prevožen je brodarskim ugovorima na vrijeme po uvjetima kako slijedi:

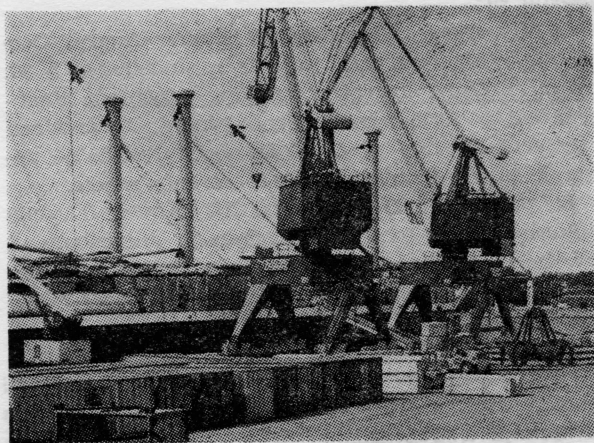
- brod, 14.900 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 18 tona dnevno, isporuka Constanza u studenome, reisperuka Kina, \$ 3.250 dnevno.
- »Rimba Sepetir«, 36.360 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 39 tona dnevno, isporuka prelaz Gibraltar u studenome, reisperuka Kina, \$ 4.500 dnevno.
- »Patricia VI«, 33.051 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 32 tona dnevno, isporuka Vancouver u studenome, reisperuka Kina, \$ 4.100 i \$ 120.000 u obliku bonusa radi povoljne pozicije broda.
- »Maritime Victor«, 38.625 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka Japan u studenome, za putovanje u Pacifiku, reisperuka Kina, \$ 5.700 dnevno.
- »Furia Topic«, 36.000 tona nosivosti, isporuka Japan u studenome, putovanje u Pacifiku, reisperuka Japan, \$ 5.950 dnevno.
- »Alcor«, 38.252 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 32 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u studenome, reisperuka Kina, \$ 5.000 dnevno.

- »Easterne Muse«, 19.797 tona nosivosti, brzine 16 Nm/sat, potroška 32 tona dnevno, isporuka Solun u studenome, reisperuka Kina, \$ 3.400 dnevno.
- »Kiwalan«, 16.952 tona nosivosti, isporuka Cartagena u studenome, reisperuka Kina, \$ 3.300 dnevno.
- »Wanderer«, 27.570 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 38 tona dnevno, isporuka Yuzhny u studenome, reisperuka Kina, \$ 4.800 dnevno.
- »Coronet«, 15.767 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 23 tona dnevno, isporuka Rijeka u studenome, reisperuka Kina, \$ 3.300 dnevno.
- »Planet«, 15.767 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 23 tona dnevno, isporuka Soxlun u prosincu, reisperuka Kina, \$ 3.300 dnevno.
- »Future Hope«, 15.060 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 19 tona dnevno isporuka Charleston u prosincu, reisperuka Kina, \$ 4.150 dnevno.
- »Brilliant Sky«, 24.534 tona nosivosti, brzine 14 1/2 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Yuzhny u prosincu, reisperuka Kina, \$ 3.900 dnevno.

Na području Velikih jezera vozarine za žito varirale i bile općenito u porastu u odnosu na one koje su se postizavale tokom godine zbog zatvaranja područja za plovidbu. Kada se računalo na normalni završetak sezone izvoza došlo je do nenadnog zastoja saobraćaja uslijed oštećenja Velleyfield mosta / 40 Nm zapadno od Montreala) čime je onemogućeno da oko 160 brodova produ nesmetano kanal. Saobraćaj je bio zaustavljen od 21/11. do 9/12. tj. 18 dana. Da bi se normalno izvukli brodovi s tog područja, vlasti kanala odredile su da se nakon toga saobraćaj obavlja 24 sata i da se uobičajeno vrijeme zatvaranja oko sredine prosinca produži do kraja godine uz pomoć ledolomaca. Vlasnici brodova i krcatelji postavili su zahtjeve nadležnim vlastima kanala tražeći naknadu štete zbog zadržavanja brodova i nemogućnosti isporuka na vrijeme. Kako će se ovo riješiti, pokazat će vrijeme, međutim treba reći da je područje ostalo otvoreno za plovidbu do kraja godine i da niti jedan brod nije ostao u tom području za vrijeme zime.

Važniji registrirani zaključci s ovog područja u ovom tromjesečju bili su:

- **Iz Velikih jezera za Jadran:** brod, za prijevoz 15.000 tona žita, \$ 29,50, fio, 4 dana ukrcaj / 4.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- **Iz Velikih jezera za Sirju:** »Kentucky Homo«, prijevoz 25.000 tona, \$ 27 za dio tereta krcan u jezerima, \$ 20 za dio krcan u St. Lawrencu, fio, 5 dana ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje listopad. U kolovozu o. g. vozarina je bila za prijevoz iste količine \$ 19,50/13,50.
- **Iz Velikih jezera za Limassol:** »Jollity«, prijevoz 22.000 tona, \$ 23,50 za dio tereta krcan u Jezerima, \$ 16,25 za dio krcan u St. Lawrencu, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj / 5.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- **Iz Velikih jezera za Tunis:** »John«, prijevoz 25.000 tona, \$ 24 za dio tereta krcan u jezerima / \$ 17 za dio krcan u St. Lawrencu, fio, 5 dana dozvoljenih za ukrcaj (2.000 tona dnevno iskrcaj.





Radi usporedbe, u rujnu je za prijevoz 22.500 tona vozarina plaćena \$ 20.50) 13.50 uz iste uvjete.

— **Iz Velikih jezera za Tunis:** »Amilla«, prijevoz 15.000 tona, \$ 36.50, fio, 3 dana ukrcaj / 800 tona dnevno iskrcaj. Za dva prijevoza po 19.000 tona plaćeno je \$ 33.25 i \$ 32.50, fio, 4 dana ukrcaj / 800 tona dnevno iskrcaj. Radi usporedbe za prijevoz 15/16.000 tona vozarina u travnju je bila \$ 34.25, u svibnju \$ 36, u kolovozu \$ 30 i rujnu \$ 34 s 500 tona dnevno iskrcajnom normom.

— **Iz Velikih jezera za zap. Italiju:** »Prvi Februar« za prijevoz 28.000 tona, \$ 22.50 za dio tereta krcan u Jezerima, \$ 15.50 za dio krcan u St. Lawrence, fio, 4 dana dana ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni. Za prijevoz 25.000 tona, radi usporedbe, u srpnju bila je plaćena vozarina \$ 15.35 / \$ 15.35 uz iste uvjete.

— **Iz Velikih jezera za zap. Evropu:** Brodu vlasnosti Federal Commerce za prijevoz 16.000 tona bilo je plaćeno \$ 24, fio, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, krcanje studeni. »Sava« prijevoz 18.000 tona, \$ 22.50, fio, 7 dana ukrcaj/iskrcaj, »Anadoluge«, prijevoz 16.500 tona, \$ 26.25, fio, 6 dana ukrcaj/iskrcaj, »Protector«, prijevoz 19.500 tona, \$ 25, fio, 6 dana ukrcaj/iskrcaj, »Nautilus«, prijevoz 16.500 tona, \$ 24, fio, 6 dana ukrcaj/iskrcaj, »Patricia«, prijevoz 19.000 tona, \$ 26.25, fio, 6 dana ukrcaj/iskrcaj, i »Sammi Herald«, prijevoz 15.500 tona, \$ 34, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

Ako uzmemo u obzir relaciju prijevoza žita iz Meksičkog zaljeva prema Sredozemlju onda u ovom tromjesečju nailazimo na slijedeće registrirane poslove:

— **Iz Meksičkog zaljeva za Maroko:** brod za prijevoz 20.000 tona, \$ 13.75, fio, 4 dana ukrcaj/3.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.

— **Iz Meksičkog zaljeva za Alžir:** »Anadria«, prijevoz 15.000 tona, \$ 26.50, fio, 4 dana ukrcaj/400 tona dnevno iskrcaj, krcanje listopad. Radi usporedbe u veljači je plaćeno \$ 25.75 za istu količinu i uvjete.

— **Iz Velikih jezera za SFRJ:** »Novo Mesto«, prijevoz 33.000 tona, \$ 17, fio, 5 dana ukrcaj/2.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje prosinac.

— **Iz Velikih jezera za Egipat:** »Basma«, prijevoz 25.000 tona, \$ 20, fio, 5 dana ukrcaj/1.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje prosinac. U veljači o. g. vozarina je bila \$ 20.50 za istu količinu i uvjete.

— **Iz Meksičkog zaljeva za Lisabon:** »Ming Xi Hai«, prijevoz 52.000 tona, \$ 9, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, krcanje siječanj 85.

— **Iz Meksičkog zaljeva za Španjolsku (Sredozemlje):** »Hoegh Falcen«, prijevoz 55.000 tona, \$ 9.40, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, krcanje prosinac. Radi usporedbe za prijevoz ovih količina u istom mjesecu prošle godine vozarina je bila \$ 9.

U prijevozima gdje je ugovoren broderski ugovor na vrijeme za putovanje za zapaziti je, za razliku od prošle godine, da je područje Dalekog Istoka održavalo povoljnije vozarine od onih u Atlantiku. Također se zapaža da se veoma rijetko ugovaraju ugovori na duže vrijeme, jer brodari nijesu skloni, u uvjetima nepovoljnog za njih tržišta, da ih prihvate. Brodarskih ugovora na vrijeme za putovanje bilo je dosta, pa se navadaju samo neki od njih:

#### U putovanjima prema Istoku:

— »Neotis«, 15.327 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 19 tona, isporuka Varna u listopadu, reispорука Rangoon, \$ 3.500 dnevno.

— »Tri Hexagon«, 19.556 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 27 tona dnevno, isporuka istočna obala Velike Britanije u listopadu, reispорука Singapore/Japan područje, \$ 4.000 dnevno.

— »George«, 21.999 tona nosivosti, brzine 14.1/2 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka prolazom Skaw u prosincu, reispорука Singapore/Japan područje, \$ 4.950.

— »Progressus«, 22.457 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 20 tona dnevno, isporuka Antwerp u listopadu, reispорука Singapore/Japan područje, \$ 4.650 dnevno.

— »Caroline P«, 22.587 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u prosincu, reispорука Hong Kong/Japan područje, \$ 4.975 dnevno.

— »Akmi«, 26.499 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka Rotterdam u listopadu, reispорука Hong Kong/Japan područje, \$ 5.000 dnevno.

— »North Viscountess«, 66.908 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 27 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u listopadu, reispорука Japan/Južna Koreja, \$ 5.925 dnevno.

#### U putovanjima prema Zapadu:

— »Pacific Arrow«, 16.363 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Južna Koreja u prosincu, reispорука Sredozemno more, \$ 3.200 dnevno.

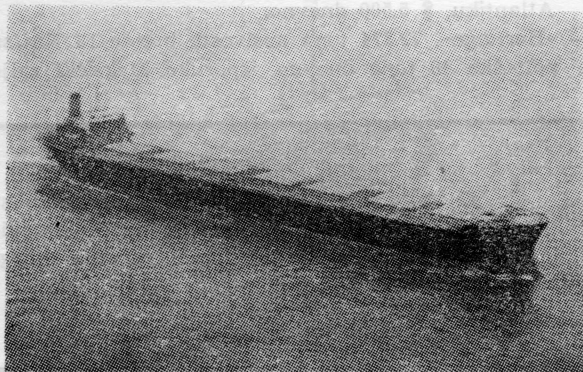
— »Bavaria Star«, 16.543 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 27 tona dnevno, isporuka Hong Kong u prosincu, reispорука Karipsko more, \$ 4.275 dnevno.

— »Amaryllis«, 23.440 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 25 tona, isporuka Japan u listopadu, putovanje via New Zeland i Sirja, reispорука prolazom C. Passere, \$ 4.000 dnevno.

— »Northern Valley«, 26.209 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 25 tona dnevno, isporuka Indonezija u prosincu, reispорука Italija, \$ 3.750 dnevno.

— »Dora«, 27.176 tona nosivosti, brzine 14.1/2 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka Japan u listopadu, reispорука Sredozemno more, \$ 3.900 dnevno.

— »World Goodwill«, 27.701 tonu nosivosti, brzine 14.1/2 Nm/sat, potroška 31.1/2 tonu dnevno, isporuka



- Manila u listopadu, reisperuka Meksički zaljev, \$ 3.250 dnevno.
- »Alexandra«, 28.450 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 32 tona dnevno, isporuka Filipini u listopadu, reisperuka zap. Evropa, \$ 3.300 dnevno.
  - »Olympic Memory«, 29.000 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 17 tona dnevno, isporuka Japan u studenome, reisperuka Boston/Galveston područje, \$ 4.000 dnevno.
  - »Star Victoria«, 33.800 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 27 tona dnevno, isporuka Manila u studenome, reisperuka zap. Evropa, \$ 4.000 dnevno.
  - »Costas Konialidis«, 58.370 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 42 tona dnevno, isporuka Japan u listopadu, reisperuka prolazom Skaw ili C. Passero, \$ 7.000 dnevno.
  - »Aegean Delphin«, 64.583 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka Japan u prosincu, putovanje preko Turske, reisperuka C. Passero, \$ 6.800 dnevno.
  - »Continental Spirit«, 64.196 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 24.1/2 tona dnevno, isporuka Japan u listopadu, putovanje preko Australije, reisperuka prolazom C. Passero, \$ 7.500 dnevno.

#### Na području Zapada:

- »Pamisos«, 28.363 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Messina, putovanje za Velika Jezera, reisperuka prolazom Skaw ili C. Passero, \$ 4.075 dnevno.
- »Jalvallah«, 53.579 tona nosivosti, brzine 14.1/2 Nm/sat, potroška 46 tona dnevno, isporuka prolazom C. Passero u listopadu, putovanje u Atlantiku, reisperuka prolazom Skaw ili C. Passero, \$ 4.100 dnevno.
- »Zora«, 58.913 tona nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 30 tona dnevno, isporuka prolazom Gibraltar u studenome, reisperuka zap. Evropa ili Sredozemno more, putovanje za Južnu Ameriku, \$ 4.500 dnevno.
- »Priamos«, 60.598 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 44 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u prosincu, reisperuka prolazom Skaw ili C. Passero, \$ 5.100 dnevno.
- »Evniki«, 60.770 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka prolazom C. Passero u prosincu, reisperuka zap. Evropa, \$ 5.750 dnevno.
- »Atlantis«, 63.051 tonu nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka prolazom Skaw u studenome, reisperuka zap. Evropa, putovanje u Atlantiku, \$ 5.500 dnevno.
- »Heritage«, 72.374 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 40 tona dnevno, isporuka Meksički zaljev

u studenome, reisperuka prolazom Skaw ili C. Passero, \$ 5.500 i \$ 150.000 kao bonus radi povoljne pozicije broda.

#### Na području Istoka:

- »United Approach«, 60.587 tona nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 27 tona, isporuka Japan u studenome, putovanje za Australiju, reisperuka Japan, \$ 6.950 dnevno.
- »Ittersum«, 61.343 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 42 tona dnevno, isporuka Japan u prosincu, putovanje za Australiju, reisperuka Japan, \$ 7.200 dnevno.
- »Marilock«, 63.982 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 37 tona dnevno, isporuka u studenome u Japanu, putovanje za Australiju, reisperuka Japan, \$ 7.400 dnevno.
- »Pacific Pride«, 64.918 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 42 tona dnevno, isporuka Japan u studenome, putovanje za Australiju, reisperuka Japan, \$ 7.200.
- »Sir John Fisher«, 67.368 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 36 tona dnevno, isporuka Japan u studenome, putovanje za Australiju, reisperuka Japan, \$ 7.500 dnevno.

#### Dugoročniji ugovori:

- »Celtic Light«, 58.420 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 46 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u studenome u direktnom nastavku ranijeg ugovora, trajanje dvije godine, \$ 6.500 dnevno.
- »Nordic Monarch«, 59.122 tona nosivosti, brzine 14.1/2 Nm/sat, potroška 44 tona dnevno, isporuka Sredozemno more u studenome, trajanje ugovora jednu godinu, \$ 6.500.
- »Neways«, 69.889 tona nosivosti, brzine 15.1/2 Nm/sat, potroška 55 tona dnevno isporuka Daleki Istok u studenome, jednu godinu \$ 5.700 dnevno, naručiteljeva opciju drugu godinu \$ 7.000 dnevno.

Ovakve prilike tržišta prisilile su neke brodare koji su previše uložili u investicije da prodaju dio svoje tonaže radi većih gubitaka u poslovanju. Neki su prodali tonažu i obustavili poslovanjem, dok su neki bankrotirali. Nakon Hapag Lloydja koji je prodao dio tonaže da bi smanjio gubitke i Nedloydsa koji je racionalizirao linijsko poslovanje smanjujući flotu, Hellenic Lines je likvidirao radi dugova te zaduženja po novim investicijama brodova kontejnera, Med Afrika je bankrotirala uvođenjem restriktivnih mjera uvoza od strane Nigerije gdje je obavljala 80% svog poslovanja i investirala u vlastiti terminal i obalu u Lagosu, a krajem godine i Saleninvest s flotom od 140 brodova radi prevelikog optimizma u rukovođenju.

### I S P R A V A K

U broju 5/84 časopisa »Naše more« na str. 255 u napisu »In memoriam Frano P. Simović« omaškom pogrešno je tiskan početak drugog pasusa prvog stupca.

Ispravan početak pasusa glasi:

**Autor prvih Nautičkih tablica izašlih u nas poslije rata, a uz Ćira Carića, tvorac prvih naših Tablica za praktičnu upotrebu na brodu, rastao se od nas skromno i bez pompe . . . . .**

Molimo autora i čitateljstvo da nas ispričaju.