

ŽELJKO NJIRIĆ

## Tržište brodskog prostora suhих tereta u četvrtom tromjesečju 1983. god. uz osvrt na prilike tržišta kroz cijelu godinu

Poslovanje na tržištu brodskog prostora u četvrtom tromjesečju nastavljeno je uz prijevoze po istim, u nekim primjerima i nižim, vozarinama bez tradicionalnog povećanja za vrijeme jeseni, pa i poznato pravilo da je poslovanje za brodare u četvrtom bolje od trećeg tromjesečja time se ne ostvaruje već od 1981. godine.

Svakako da će ova poslovna godina za brodare ostati u sjećanju kao najteža u svom poslovanju nakon rata, jer pored toga što se poslovalo trošeći ranije stvorena financijska sredstva, uzimalo kredite za obrtna sredstva, reprogramiralo obveze plaćanja anuiteta za investicije, smanjivalo obim poslovanja prodajom dijela tonaže zbog nerentabilnosti poslovanja, mnogo je onih koji su sticajem takvih okolnosti bili prisiljeni prestati da se ovim poslovanjem bave ili da bankrotiraju.

Glavni uzrok ovakvih prilika tržišta je sve veći raskorak između ponude i potražnje za brodskim prostorom radi čega se vozarine i drže na najnižoj mogućoj razini uz rijetka mala odstupanja na više, većinom u slučajevima kada treba momentalno privući nešto više brodova na određena područja da bi se određeni program prijevoza ugovorno vezan za brže isporuke mogao ostvariti.

Proći će još dugo vremena dok robna razmjena željezne rudače i ugljena dođe na razinu one početkom recesije. Čelična industrija kao potrošač ovih artikala radi i dalje sa smanjenim kapacitetima. Tome je najbolji primjer Japan gdje je proizvodnja samo 40% svojih mogućnosti. Ogromne zalihe stvorene ranije na mnogim odredišnim područjima uticale su nepovoljno na aktivnost prijevoza ova dva najglavnija bazična tereta, a i obim prijevoza žita nije ispunjen prema ranijim očekivanjima. SSSR kao najveći uvoznik žita smanjio je uvoz na oko 28.5 milijuna

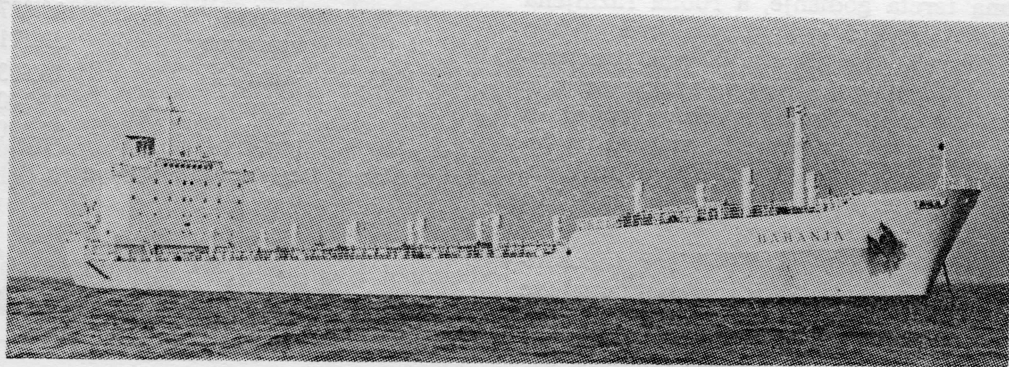
tona od 33 mil. tona prošle sezone i 46 mil. tona pred dvije godine. NR Kina je također smanjila svoje potrebe zbog povoljnih rezultata žetve, dok su za ostale zemlje cijene visoke, posebno na američkom tržištu. Procjenjuje se da je robna razmjena suhих tereta za oko 20 mil. tona manja u usporedbi s prošlom godinom.

S druge strane ponude je brodskog prostora na pretek i ona je u stalnom rastu što se vidi iz slijedećeg:

— Postojeća zaposlena tonaža vozi ekonomskim brzinama zbog neekonomičnih vozarina, teškoća u pronalaznju mogućnosti zaposlenja, osiguranja tereta do punog kapaciteta iskoristivosti brodskog prostora, te smanjenja potroška goriva. U slučaju povoljnijih prilika tržišta njene su mogućnosti veće, jer normalnim brzinama mogu postići bolji efekat, obaviti više putovanja i postići bolju iskorištenost korisne nosivosti. Prema tome, ovdje postoji znatna rezerva nedovoljno iskorištenih kapaciteta koji čekaju svaku priliku boljih uvjeta poslovanja na tržištu.

— Uz postojeću zaposlenu tonažu čeka i svoju priliku zaposlenja vezana tonaža. Prema zadnjim objavljenim podacima General Council of British Shipping vezane tonaže za suhi teret bilo je krajem rujna 26.252.000 tona nosivosti. U 1983. godini najviše je bilo vezane u veljači 27.170.000 tona, a za usporedbu krajem 1981. god. 2.775.000, krajem 1982. god. 23.625.000 tona. Iako, ukoliko prilike duže potraju, dio ove tonaže neće nikada ući u eksploataciju, samo raspoloživi kapaciteti su preveliki da su po gruboj procjeni, najblaže rečeno, za godinu dana u stanju zadržati vozarine na postojećoj razini.

— Iznad svega iznenađuje veliki interes za novogradnjama u času kada je višak brodskog prostora ovako velik. Svjetska robna razmjena trebala bi se povećati mnogo da bi postojeća to-



naža u eksploataciji, vezana i ona koja se izgrađuje mogla doći do zaposlenja. Pošto je to nemoguće očekivati, bar u bliskoj budućnosti, postojeća će izgradnja samo produžiti postojeće prilike tržišta niskih vozarina i povećati nezaposlenost brodova.

Veliki broj naloga za izgradnju i njihov rast, bez perspektive nekog sigurnog zaposlenja, ukazuje da brodari žele biti spremni da dočekaju poboljšanje prilika na tržištu sa suvremenijim brodovima, tehnološki bolje opremljenim, manjeg potroška goriva i sa što manjim brojem posade. Uspoređujući podatke o izgradnji brodova vidljivo je da je broj naloga stalno opadao od drugog tromjesečja 1981. godine, te da je počeo ponovo rasti od drugog tromjesečja 1983. godine zbog niskih cijena novogradnji. Od ukupnih naloga krajem rujna 1983. godine 54.8% je brodova za sipki teret, 19.1% za generalne terete, dok je tankerske tonaže 14%. Računa se da se 69% ovih naloga krajem trećeg tromjesečja ima isporučiti do kraja 1984. godine što bi iznosilo oko 12.5 mil. tona nosivosti.

— Nedovoljno rashodovanje dotrajale tonaže podržava rast viška broskog prostora. Cijene starom željezu su i dalje niske, pa one negativno utiču na smanjenje viška tonaže rashodovanjem brodova. Prema zadnje objavljenim podacima brokera Howard Houldera u prvih 10 mjeseci 1983. godine prodano je u staro željezo 78 brodova za sipke terete ili 2.6 mil. tona nosivosti za usporedbu s istim razdobljem prošle godine kada je bio prodan 51 brod s 1.2 mil. tona ili čitavu 1982. godinu 62 broda s 1.6 mil. tona nosivosti. Treba nadodati da je i slab interes za kupnju ovih brodova kao staro željezo iz razloga o kojem je bilo na početku govora tj. zbog smanjenja proizvodnje čelične industrije.

Postojeća tonaža za sipki teret, krajem lipnja 1983. godine, sastojala se od 158.3 mil. tona nosivosti u eksploataciji i 12.3 mil. tona vezanih (389 brodova tj. 7.2% ukupne ove tonaže). Ovoj tonaži pridružuje se oko 55% tonaže kombiniranih brodova koji se nalaze u prijevozima suhih tereta, oko 23 mil. tona i vezanih oko 9 mil. tona (21% ove tonaže vezano). Isključimo li kombiniranu tonažu iz naših razmišljanja i uzmemo li u obzir samo tonažu za sipki teret koja je u eksploataciji uz pretpostavku da jedan brod može napraviti u srednjaku 6 putovanja godišnje onda bi ova tonaža mogla prevesti oko 900 mil. tona tereta godišnje, a robna razmjena morem u 1983. godini ovih tereta procjenjuje se na oko 750 mil. tona ili oko 20 mil. tona manje nego u 1982. godini. Iako u praksi to nije tako jednostavno, jer brodovi nijesu uvijek u pravoj poziciji u pravo vrijeme i izvrnuti su čekanjima, štrajkovima, prenatrpanostima luka koja smanjuju njihovu mogućnost prijevoza, očito je da viška tonaže ima mnogo.

Predsjednik International Maritime Industries Forum Jim Davis izjavio je na sastanku ove organizacije, početkom listopada, da je višak tonaže za sipki teret oko 47 mil. tona nosivosti i

### Svjetska vezana tonaža (u tisućama nosivosti)

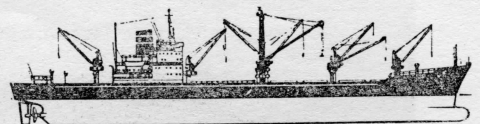
	suha tonaža	tankerska	ukupno
siječanj 1982.	3.022	25.866	28.888
veljača	3.606	31.652	35.258
ožujak	4.976	36.430	41.406
travanj	5.552	42.753	48.305
svibanj	6.116	49.153	55.268
lipanj	6.511	52.814	59.325
srpanj	9.415	55.124	64.539
kolovoz	11.950	56.917	68.867
rujan	19.193	57.020	76.213
listopad	21.132	58.399	79.531
studen	22.520	58.979	81.490
prosinac	23.625	60.136	83.761
siječanj 1983.	26.041	60.783	86.823
veljača	27.170	63.825	90.995
ožujak	26.555	67.923	94.478
travanj	25.619	74.812	100.431
svibanj	25.373	75.111	100.484
lipanj	25.060	72.880	97.940
srpanj	25.648	70.303	95.951
kolovoz	26.250	64.036	90.286
rujan	26.252	64.036	90.288

Izvor: General Council of British Shipping

### Svjetska naručena tonaža (nosivost)

1977.	ožujak	51.415.948
	lipanj	45.839.417
	rujan	42.212.460
	prosinac	36.725.038
1978.	ožujak	33.440.030
	lipanj	30.469.051
	rujan	28.123.576
	prosinac	25.858.625
1979.	ožujak	25.083.618
	lipanj	25.356.543
	rujan	26.654.507
	prosinac	28.301.858
1980.	ožujak	30.894.108
	lipanj	32.503.501
	rujan	32.963.599
	prosinac	34.627.681
1981.	ožujak	35.203.840
	lipanj	37.499.778
	rujan	36.406.074
	prosinac	35.310.907
1982.	ožujak	33.746.868
	lipanj	32.704.665
	rujan	30.827.827
	prosinac	29.171.910
1983.	ožujak	26.603.080
	lipanj	29.700.887
	rujan	31.390.220

Izvor: Lloyds Register of Shipping



smatra da će problem nezaposlenosti ove tonaže biti još veći u očekivanju da će se oko 35 mil. tona nosivosti brodova isporučiti do kraja 1985. godine. Samo japanskog broдача »Sanko« program o izgradnji 120 brodova za sipke terete znači u prosjeku isporuka jednog broda sedmično u 1984. i 1985. godini. Prvi brod od 36.600 tona nosivosti isporučen je krajem godine.

U ovakvim okolnostima i nije se moglo očekivati nikakvo poboljšanje prilika na tržištu za brodare, pa je i zadnje tromjesečje prošlo u znaku smanjene aktivnosti prijevoza robne razmjene morem svih artikala.

Smanjenje prijevoza željezne rudače zadržalo je vozarine na najnižoj mogućoj razini, pa se one u odnosu na prva tri tromjesečja nijesu bitno mijenjale. To pokazuju slijedeći primjeri:

— iz **Tubarao** za **Taranto** brodu od 220.000 tona za prijevoz 6 tereta u 1984. godini u prvo krcanje u siječnju plaćena je vozarina \$ 3.80, fio, s 8 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Ovo je u poređenju s istom veličinom broda za \$ 0.55 više od zaključka u travnju, ali ukazuje da se vozarina neće bitno mijenjati u slijedećoj godini. Za **Japan** »Castor« za prijevoz količine 250.000 tona, krcanje u studenome, plaćena je vozarina \$ 7.20, fio, s iskrcajnom normom 40.000 tona dnevno, dok je za manju veličinu »Ocean Maritime«, za prijevoz 125.000 tona, krcanje u siječnju plaćeno \$ 8.75 s iskrcajnom normom 25.000 tona dnevno. I na ovoj relaciji zaključen je u ovom tromjesečju prijevoz 3 tereta po 220.000 tona svaki za prijevoz u slijedećoj godini uz \$ 7.60, fio, što je otprilike i ocjena naručitelja o visini vozarine koja bi se trebala kretati u 1984. godini na ovoj relaciji. Za **Pohang** »South City« za prijevoz 110.000 tona, krcanje u studenome plaćeno je \$ 9.10 uz iskrcajnu normu 22.000 tona dnevno. Za **Gijon** »Hope Star«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 5, fio, 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za **Rotterdam** »Alexandra Dio«, prijevoz 140.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 5.25, fio, 6 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

— iz **Monrovijske** za **Nizozemsku** u primjeru broda »Perinthos«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u studenome, \$ 4.25, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj je vozarina koja se postizala i u trećem tromjesečju. Za **Taranto** »Bao Quing Hai«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 3.95, fio, 3 dana ukrcaj/iskrcaj.

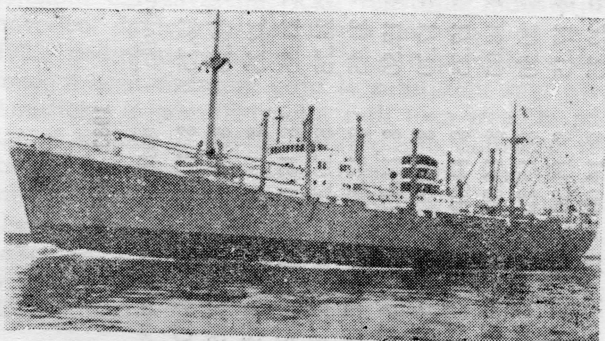
— iz **Dampiera** za **Gijon** »Orco Trader«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 10.10, fio, ukrcaj 40.000 tona dnevno / iskrcaj 20.000 tona po tekućem danu. Za **Port Talbot** »Tatiana«, prijevoz 120.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 9.90, fio, ukrcaj 40.000 po danu, nedjelja i praznici isključeni / iskrcaj 30.000 tona po tekućem danu.

— iz **Port Cartiera** za **Taranto** »Spey Bridge«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 4, fio, 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

I u ovoj godini bilo je veoma malo aktivnosti u prijevozu ugljena, posebno za zap. Evropu. Japanski naručitelji za svoje potrebe uvoza koriste i nadalje najveću moguću veličinu brodova za sipki teret na način da krcaju dio tereta u SAD do mogućeg gaza luke ukrcaja kompletirajući brod do pune nosivosti u Richards Bay da bi postigli što povoljniju vozarinu. Za brod »Ravenscraig« iz Hampton Roads s kompletiranjem u Richards Bay, prijevoz 110.000 tona, krcanje u prosincu, plaćena vozarina \$ 9.85. Za dva zaključena prijevoza u studenome, količina od po 120.000 tona plaćeno je \$ 10.25/10.35, a u prosincu vozarina pada na \$ 9.975 i u primjeru »Onstad Trader« iste količine na \$ 9.50, za usporedbu u travnju i svibnju kada su vozarine u srednjaku bile \$ 10.35, lipnju \$ 9.60, srpnju \$ 8.35 do \$ 8.80, kolovozu \$ 8.10 i rujnu \$ 8.50. Manji brodovi veličine Panamax korišteni su na ovoj relaciji u ovom tromjesečju jako malo i za prijevoz 55.000 tona brodom »Adamis«, krcanje u prosincu, plaćena je vozarina \$ 12.50 s 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj, a iz Richards Bay za prijevoz 60.000 tona, krcanje u prosincu, \$ 9.25, fio, 34.000 tona dnevno ukrcaj/15.000 dnevno iskrcaj.

Ako uzmemo u razmatranje relaciju iz Hampton Roads za Japan, prijevoz količina oko 55.000 tona i pratimo kretanje vozarine tokom godine dolazimo do podatka da je vozarina bila u siječnju oko \$ 13.80, u veljači \$ 14.50. Zatim imamo registrirani fiktivni rast vozarina prema ograničenju gaza Panama kanala (od mogućeg 39'06" slatka voda krajem travnja 36', krajem svibnja 37'06", krajem lipnja 39'), jer je vozarina rasla toliko koliko je bilo potrebno da uslijed manje količine ukrane brodar postigne istu realizaciju ukupne vozarine. Zato u svibnju vozarina raste do \$ 17.25/17.60, u lipnju \$ 14.25, a onda u trećem tromjesečju ostaje na razini od \$ 12.35 do \$ 13.20. Za usporedbu još spomenimo da je u 1982. godini najveća vozarina za ovu veličinu bila \$ 19.90 najniža \$ 12, srednjak u godini \$ 15.70. U 1981. godini najveća je bila \$ 28.50, najniža \$ 17.50, srednjak \$ 21.54. U 1980. godini najveća je bila \$ 28.75, najniža \$ 16.50, a srednjak \$ 23.87.

Zadnji objavljeni zaključak u ovoj godini na relaciji iz Hampton Roads za Nizozemsku »Sibosix«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u studenome ostvario je vozarinu od \$ 6.15 s 5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.



Kretanje vozarine u prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu

	1980. godina			1981. godina			1982. godina			1983. godina		
	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak
Siječanj	\$ 15.50	\$ 14.50	\$ 14.83	\$ 20.85	\$ 19.00	\$ 19.73	\$ 10.65	\$ 9.85	\$ 10.20	\$ 9.00	\$ 7.75	\$ 8.55
Veljača	\$ 16.00	\$ 15.00	\$ 15.48	\$ 19.50	\$ 18.60	\$ 19.05	\$ 9.25	\$ 8.00	\$ 8.35	\$ 9.00	\$ 8.00	\$ 8.59
Ožujak	\$ 18.25	\$ 15.00	\$ 16.63	\$ 18.75	\$ 17.00	\$ 17.86	\$ 10.98	\$ 9.00	\$ 10.08	\$ 8.50	\$ 8.10	\$ 8.32
Travanj	\$ 21.50	\$ 18.00	\$ 19.45	\$ 16.30	\$ 15.25	\$ 15.71	\$ 11.85	\$ 11.75	\$ 11.80	\$ 9.60	\$ 8.70	\$ 9.05
Svibanj	\$ 21.50	\$ 21.50	\$ 21.50	\$ 15.00	\$ 13.00	\$ 13.63	\$ 11.85	\$ 10.50	\$ 11.38	\$ 9.30	\$ 9.25	\$ 9.28
Lipanj	\$ 23.75	\$ 17.00	\$ 21.60	\$ 13.25	\$ 13.00	\$ 13.13	\$ 9.10	\$ 6.85	\$ 7.98	\$ 9.10	\$ 7.50	\$ 7.98
Srpanj	\$ 15.75	\$ 15.00	\$ 15.31	\$ 12.25	\$ 11.75	\$ 12.00	\$ 6.60	\$ 6.15	\$ 6.38	\$ 7.85	\$ 7.50	\$ 7.62
Kolovoz	\$ 16.15	\$ 15.25	\$ 15.63	\$ 9.75	\$ 9.00	\$ 9.41	\$ 6.35	\$ 6.10	\$ 6.22	\$ 7.50	\$ 7.25	\$ 7.35
Rujan	\$ 16.50	\$ 14.50	\$ 15.56	\$ 11.25	\$ 9.75	\$ 10.44	\$ 7.10	\$ 6.65	\$ 6.97	\$ 7.50	\$ 7.25	\$ 7.33
Listopad	\$ 18.00	\$ 14.50	\$ 16.06	\$ 11.50	\$ 10.25	\$ 10.91	\$ 7.33	\$ 6.90	\$ 7.12	\$ 9.00	\$ 7.25	\$ 7.83
Studeni	\$ 22.25	\$ 15.50	\$ 18.80	\$ 11.75	\$ 10.25	\$ 10.75	\$ 7.75	\$ 7.20	\$ 7.54	\$ 9.00	\$ 8.50	\$ 8.82
Prosinac	\$ 22.75	\$ 21.25	\$ 22.00	\$ 10.50	\$ 9.00	\$ 10.01	\$ 7.75	\$ 7.25	\$ 7.50	\$ 8.75	\$ 8.00	\$ 8.36
Godina:	\$ 23.75	\$ 14.50	\$ 17.73	\$ 20.85	\$ 9.00	\$ 13.55	\$ 11.85	\$ 6.10	\$ 8.46	\$ 9.60	\$ 7.25	\$ 8.26

Kretanje vozarine u prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan

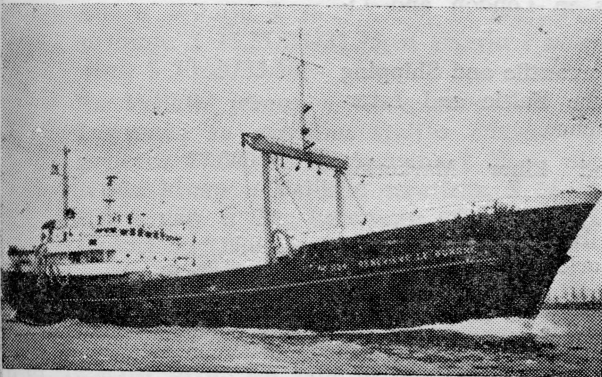
	1980. godina			1981. godina			1982. godina			1983. godina		
	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak
Siječanj	\$ 24.00	\$ 21.50	\$ 22.56	\$ 34.00	\$ 29.00	\$ 31.73	\$ 19.75	\$ 17.50	\$ 18.23	\$ 18.75	\$ 15.00	\$ 16.00
Veljača	\$ 27.00	\$ 23.50	\$ 25.44	\$ 33.50	\$ 29.00	\$ 30.96	\$ 18.25	\$ 16.35	\$ 17.71	\$ 18.75	\$ 16.30	\$ 17.36
Ožujak	\$ 28.00	\$ 24.00	\$ 26.29	\$ 32.00	\$ 27.00	\$ 28.67	\$ 23.00	\$ 17.50	\$ 19.20	\$ 22.25	\$ 16.50	\$ 19.53
Travanj	\$ 33.00	\$ 28.00	\$ 30.04	\$ 28.75	\$ 26.00	\$ 27.00	\$ 24.00	\$ 18.50	\$ 21.70	\$ 21.55	\$ 18.10	\$ 19.92
Svibanj	\$ 31.75	\$ 31.50	\$ 31.60	\$ 27.00	\$ 23.25	\$ 25.25	\$ 24.00	\$ 19.50	\$ 21.18	\$ 21.75	\$ 20.25	\$ 20.79
Lipanj	\$ 33.00	\$ 30.00	\$ 31.28	\$ 28.50	\$ 26.00	\$ 27.13	\$ 19.50	\$ 14.00	\$ 16.44	\$ 21.45	\$ 14.50	\$ 17.31
Srpanj	\$ 30.00	\$ 25.00	\$ 26.23	\$ 28.00	\$ 23.00	\$ 25.82	\$ 16.25	\$ 12.00	\$ 13.29	\$ 17.50	\$ 14.90	\$ 16.71
Kolovoz	\$ 30.00	\$ 25.00	\$ 27.70	\$ 23.60	\$ 19.00	\$ 20.67	\$ 14.50	\$ 12.50	\$ 13.33	\$ 17.20	\$ 14.20	\$ 15.49
Rujan	\$ 29.25	\$ 27.00	\$ 27.79	\$ 22.75	\$ 18.50	\$ 20.92	\$ 17.00	\$ 13.60	\$ 14.80	\$ 17.25	\$ 14.00	\$ 15.17
Listopad	\$ 30.00	\$ 27.50	\$ 28.88	\$ 23.50	\$ 21.50	\$ 22.20	\$ 17.50	\$ 13.75	\$ 15.61	\$ 18.00	\$ 14.00	\$ 14.90
Studeni	\$ 39.50	\$ 36.25	\$ 38.44	\$ 22.00	\$ 20.00	\$ 21.57	\$ 20.00	\$ 14.75	\$ 16.60	\$ 20.50	\$ 15.25	\$ 16.81
Prosinac	\$ 39.40	\$ 35.00	\$ 37.35	\$ 22.00	\$ 18.00	\$ 20.13	\$ 18.80	\$ 14.60	\$ 15.84	\$ 17.15	\$ 14.50	\$ 15.44
Godina:	\$ 39.50	\$ 21.50	\$ 29.46	\$ 34.00	\$ 18.00	\$ 25.17	\$ 24.00	\$ 12.00	\$ 16.95	\$ 22.25	\$ 14.00	\$ 17.04

Na ostalim relacijama objavljeni pojedinačni zaključci prijevoza ugljena ne predstavljaju neku realnost kretanja, odnosno postizanje vozarina na tom dijelu tržišta, pa ih se iz tog razloga i ne spominje.

U prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zap. Evropu vozarina se kretala u prvoj polovici listopada od \$ 7.25 do \$ 7.50 s izuzetkom jednog zaključka \$ 7.55. U drugoj polovici ovog mjeseca vozarina je porasla od \$ 7.50 do \$ 9, a u studenome se kretala od \$ 8.50 uz pretežno najviše zaključaka oko \$ 9. U prosincu vozarine lagano padaju, pa se one kreću od \$ 8 do \$ 8.75, s time da je za krcanje krajem godine plaćeno \$ 8 do \$ 8.35. To su većinom bili prijevozi 55/60.000 tona s 10/11 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. Godišnji srednjak svih vozarina na ovoj relaciji u ovoj godini bio je \$ 8.26 za usporedbu s 1982. god. kada je bio \$ 8.46, 1981. god. \$ 13.55 i 1980. god. \$ 17.73.

Kako su se vozarine kretale po mjesecima u posljednje 4 godine, najbolje se vidi iz pregleđa »Daily Freight Register«. Iz njega je vidljivo da je najveća vozarina u ovoj godini bila u travnju \$ 9.60, a najniža u kolovozu, rujnu i listopadu \$ 7.25. Također da je u zadnje 4 godine najveća vozarina na ovoj relaciji bila u lipnju 1980. godine \$ 23.75, a najniža u kolovozu 1982. godine \$ 6.10.

Prijevoz žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan ostaje i u ovom tromjesečju jedan od najaktivnijih pravaca prijevoza ovog artikla. U listopadu se vozarina kretala za prijevoz količina od 52/54.000 tona od \$ 14 do \$ 14.75 krajem mjeseca, u studenome do \$ 15.50, a u prosincu kao najaktivnijem mjesecu ovog tromjesečja oko \$ 15 uz jedan primjer korejskog broda koji je prihvatio \$ 14.50, te jedan zaključak na \$ 15.75 »London Prosperity«, krcanje krajem prosinca, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Manje veličine brodova za prijevoz 42/45.000 tona postizale su u studenome vozarinu od \$ 15.25/16.25, a u prosincu i do \$ 17.15. Zaključci u prosincu za prijevoz u siječnju još manjih količina 24/28.000 tona postižu vozarinu do \$ 20.50. Ovaj lagani rast vozarina je nastao zbog veoma slabe aktivnosti tržišta na Dalekom Istoku za povratne terete i niskih vozarina, pa se željelo privući brodare da se uključe u prijevoz na ovoj relaciji.



Iz gornjeg prikaza podataka koje je objavio »Daily Freight Register-London« vidljivo je da je najveća vozarina u ovoj godini na ovoj relaciji bila \$ 22.25 u ožujku za prijevoz količine oko 30.000 tona, a najniža \$ 14 u rujnu i listopadu. Srednjak vozarine u ovoj godini bio je \$ 17.04 za usporedbu s prošlom godinom kada je bio \$ 16.95, 1981. godine \$ 25.17 i 1980. godine \$ 29.46. Promatrajući kretanje vozarine u posljednje 4 godine vidimo da je najviša bila \$ 39.50 u studenome 1980. godine, a najniža \$ 12 u srpnju 1982. godine.

Manji dio uvoza žita u Japan obavljao se i iz luka SAD Pacifika, pretežno količina od oko 50/52.000 tona uz vozarine \$ 8.75 do \$ 9, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

U ovom tromjesečju najveći uvoznik žita SSSR bio je neaktivan za uzimanjem tonaže za svoje potrebe, pa se ocjenjuje da postojećom tonažom pokriva svoj uvoz. Ne može se procijeniti koliko brodova ima brodarskim ugovorima na vrijeme za duže razdoblje ili za putovanje, jer se podaci ne objavljuju. Smanjenje potreba uvoza žita za potrebe SSSR jedan je od glavnih razloga postojećih prilika na tržištu broskog prostora. Prema podacima američkog odjeljenja za poljoprivredu procjenjuje se da bi žetva u SSSR mogla dostići 197 mil. tona, što je za razliku od prošle godine mnogo povoljnije kada je dostigla samo 174.4 mil. tona. Iako je početkom studenog SSSR kupio još 2 mil. tona žita u Francuskoj za isporuku do kraja godine, njegov je ukupni uvoz u ovoj godini bio ispod stvarnih očekivanja. S obzirom da Australija očekuje rekordnu žetvu, prema nekim procjenama i do 19 mil. tona, pokušala je da sklopi sa SSSR dugogodišnji ugovor o minimum isporukama žita kao što ih SSSR ima sa SAD, Kanadom i Argentinom. Australija je spremna garantirati redovitost isporuka ukoliko uvjeti budu isti kao s ostalim zemljama. Dosadašnji razgovori o tome nijesu dali pozitivnih rezultata, ali je u međuvremenu krajem studenog Australian Wheat Board ipak uspio da sklopi ugovor do sada najveće količine 1.5 mil. tona žita za isporuku ove količine u prvoj polovici 1984. godine.

I uvoz žita za potrebe NR Kine je od samog početka godine bio u zastoju. Razlog tome je zabrana uvoza kineskog tekstila od strane SAD i jako dobri rezultati kineske žetve. Pitanje uvoza tekstila nije riješeno, iako se ovaj spor vuče čitavu godinu. SAD smatra da NR Kina jeftinom cijenom ugrožava američku tekstilnu industriju, navodeći da je uvoz tekstila u porastu i da se u 1982. godini povećao za 23% u usporedbi s domaćom proizvodnjom gdje je zabilježen rast 6%. Američka je administracija radi toga izradila posebna pravila o zaštiti proizvodnje domaćeg tekstila. Pravila predviđaju uvjete pod kojima se smatra da se ugrožava proizvodnja u kojem se slučaju primjenjuje akcija sprečavanja uvoza. Iako NR Kina ima dugogodišnji ugovor sa SAD o isporukama minimum količina, 6 mil. tona godišnje, poremećeni su odnosi uticali da ugovor

nije izvršen, pa s obzirom da se isporučilo samo 3.958.000 tona pšenice i kukuruza ostaje još oko 2 mil. tona obveze iz ugovora, za što postoji vjerojatnost da se preveze u slijedećoj godini. NR Kina se uglavnom ove godine snabdijevala žitaricama iz Argentine, Kanade, Australije i Francuske, a njezin uvoz se procjenjuje u ovoj godini na oko 15 mil. tona. U ovom tromjesečju nije objavljen niti jedan prijevoz.

Na ostalim pravcima kineski naručitelji su bili manje aktivni i daleko ispod svojih zahtjeva i potreba. Za svoje potrebe zaključili su:

- Kuba — Kina »Ar Redna«, prijevoz oko 14.000 tona uvrećanog šećera uz vozarinu \$ 38, 850 tona dnevno norma ukrcaja ako sjeverna Kuba, 775 tona dnevno ako južna Kuba, 1.250 tona dnevno iskrcaj, fio, krcanje studeni. Za slijedeći prijevoz platili su \$ 38.50.
- Kuba / Kina brod od 24.000 tona ratnog šećera, vozarina \$ 29.50, 2.000 tona dnevno ukrcaj / 1.250 tona dnevno iskrcaj, fio, krcanje studeni. Za zadnji teret u godini od 25.000 tona plaćeno je \$ 30.
- Morhead City / Kina »Sanko tonaža« za prijevoz 25.000 tona fosfata, vozarina \$ 25.25, 6.000 dnevno ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj, fio, krcanje studeni.
- Casablanca / Kina brod od 25.000 tona, fosfat, \$ 23.75, ukrcaj po skali / 2.000 tona dnevno iskrcaj, fio, krcanje u studenome.
- Vitoria / Kina »Arethousa II« za pri-

jevoz 25.000 tona pig irona, vozarina \$ 28.50, fio, 3.000 tona dnevno ukrcaj / 2.500 tona dnevno iskrcaj, fio, krcanje prosinac, a brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje:

- »Laurent Island«, 25.439 tona nosivosti, isporuka Japan, putovanje via Britanska Kolumbija, reisperuka Kina, \$ 3.600 dnevno.
- »Brilliant Sky«, 24.534 tone nosivosti, brzine 14.5 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Constanza, reisperuka Kina, krcanje u studenom, \$ 4.000 dnevno.
- »Silver Bay«, 15.680 tona nosivosti, isporuka SAD sjeverno od Hatterasa, reisperuka Kina, krcanje studeni, \$ 4.150 dnevno.
- brod od 16.300 tona nosivosti, brzine 16.5 Nm/sat, potroška 30 tona dnevno, isporuka Carthagenas, reisperuka Kina, krcanje studeni, \$ 2.775 dnevno.

Područje Velikih jezera bilo je u zadnjem tromjesečju aktivnije zbog zatvaranja ovog područja za plovidbu, ali daleko ispod predviđanja, uz povoljnije vozarine, ali i dalje neekonomične za brodare. Ugovoreno je više prijevoza iz Velikih jezera bez kompletiranja tereta u rijeci St. Lawrence, pretežno za zapadnu Evropu, pa tako:

- Iz Velikih jezera za zapadnu Evropu »Banderas« za prijevoz 17.000 tona, vozarina \$ 21.75, fio, krcanje u studenome, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Bro-

# Anglo Yugoslav Shipping Company Limited

London — Liverpool

## HEAD OFFICE LONDON

Stone House,  
Bishopsgate,  
London EC2M 4JJ.  
Telephone 01 247 3260  
Telex 8813053  
Telegrams Angloyugo London

## BRANCH OFFICE LIVERPOOL

Corn Exchange Building,  
Fenwick Street,  
Liverpool L2 YTS.  
Telephone 51 236 5068  
Telex 627304  
Telegrams Angloyugo Liverpool

General Agents in Great Britain for Yugoslav Shipowners. Port Agents in London and Liverpool.

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference.

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.  
Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.

Bunkering Agents World Wide.

du »Odyssey« plaćeno je \$ 23.75 za prijevoz iste količine s 6 dozvoljenih dana, a Federal Commerce tonaži za 18.000 tona \$ 25, 6 dozvoljenih dana. Za ugovorene prijevoze u studenome vozarina se kretala od \$ 23 do \$ 24.50 za prijevoz količina od 16/18.300 tona uz izuzetak manjeg broda »Olympic Leader«, \$ 25.50, fio, za prijevoz 15.000 tona, krcanje u prosincu, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za usporedbu prvi zaključak ove godine za brod od 20.000 tona za prijevoz četiri tereta tokom godine prihvatio je vozarinu \$ 23.50 za prva dva putovanja na početku sezone i \$ 24 za dva putovanja krajem sezone, 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

- Iz Velikih jezera s kompletiranjem u St. Lawrencu za zapadnu Evropu »Protagonist« za prijevoz 26.600 tona, \$ 20 za dio tereta krcan u Velikim jezerima, \$ 13 za teret krcan u St. Lawrencu, krcanje studeni/prosinac, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za usporedbu u svibnju je bila vozarina \$ 19/12, u srpnju najniža \$ 14.50/7.50, u rujnu \$ 16.50/9.50. Vozarina za prijevoz zadnjeg tereta je \$ 1 manja u odnosu na prvu postignutu prilikom otvaranja.
- Iz Velikih jezera s kompletiranjem u St. Lawrence za Le Havre »Kentucky Home« za prijevoz 23.100 tona, \$ 20 za dio tereta koji se krca u Velikim jezerima, \$ 13 za dio u St. Lawrencu, fio, krcanje studeni, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj / 4.000 tona dnevno iskrcaj.
- Iz Velikih jezera za Tunis »Drava« za prijevoz 16.200 tona, vozarina \$ 27, fio, 3 dana ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje u listopadu. Za brod Federal Commerce koji spreman odmah pod ukrcaj u studenome \$ 30, za prijevoz 16.000 tona, 4 dana ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj.
- Iz Velikih jezera za Alžir »Mount Athos«, prijevoz 13.500/14.250 tona, vozarina \$ 37.50, fio, krcanje studeni, 4 dana ukrcaj / 500 tona dnevno iskrcaj, što je niže za \$ 2 u poređenju s prvim zaključkom prilikom otvaranja Vel. jezera u travnju o. g. Inače su vozarine na ovoj relaciji bile u svibnju \$ 36.25/37.50, za zaključke u lipnju \$ 35.25/33/31.75, u srpnju i kolovozu \$ 30.50/33.50.
- Iz Velikih jezera s kompletiranjem St. Lawrence za zapadnu Italiju »Sava«, za prijevoz 27.000 tona, vozarina \$ 25 za dio tereta krcan u Velikim jezerima, \$ 18 za dio krcan u St. Lawrence, fio, 4 dana ukrcaj / 5.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.

Na svim ostalim relacijama vozarine se uklapaju u postojeće prilike tržišta. Uzimajući u primjer relaciju prijevoza žita iz Meksičkog zaljeva

va prema Sredozemlju registrirani su slijedeći zaključci:

- iz Meksičkog zaljeva za Taragonu ili Barcelonu »Byzantion« prijevoz 52.000 tona, \$ 8.50, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, krcanje studeni.
- Iz Meksičkog zaljeva za Constantzu, prijevoz 18.000 tona, \$ 18.40, fio 5 dana dozvoljenih za ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- Iz Meksičkog zaljeva za Egipat »Aegis Hellenic«, prijevoz 20.000 tona, \$ 19.50, fio, 4 dana ukrcaj / 1.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- iz Meksičkog zaljeva za Lisabon »Bled« za prijevoz 34.000 tona, \$ 14, fio, 2.000 tona iskrcaj, krcanje prosinac.
- iz Meksičkog zaljeva za Valencia i Sevilla »Cobetas« za prijevoz 27.000 tona, \$ 13.95, fio, 6.000 tona dnevno ukrcaj / 3.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje prosinac.
- iz Meksičkog zaljeva za Španjolsko sredozemlje »Irish Spruce« za prijevoz 54/56.000 tona, \$ 9, fio, 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, krcanje prosinac.

U toku čitave godine tržište Dalekog Istoka bilo je najnepovoljnije područje zaposlenja tonaze. Zato su i vozarine koje su se postizale prema Istoku bile više od onih u Atlantiku, jer su naručitelji mogli jedino takvim vozarinama privući tonazu na putovanja prema Dalekom Istoku. Brodari su znali da je teško pronaći povratna zaposlenja bez obzira na vozarinu, ali su eto, toliko da se posluje, bili zadovoljni ako su kružnim putovanjem mogli pokriti troškove. U najtežoj situaciji bili su veći brodovi koji su većinom iz Dalekog Istoka prazni se vraćali prema zapadnim obalama SAD ili do luka Australije.

Evo i nekoliko primjera polaznih i povratnih zaključaka u toku zadnjeg tromjesečja:

- »Asian Forest« 26.450 tona nosivosti, brzine 16 Nm/sat, 36 tona potroška dnevno, isporuka Skaw/Brunsbutel, reispорука Singapore/Japan područje, \$ 4.250 dnevno, isporuka studeni.
- »Trout Bank« 18.500 tona nosivosti, 16 Nm/sat, 36 tona potroška dnevno, isporuka zapadna Evropa, reispорука Singapore/Japan područje, \$ 4.500 dnevno, isporuka studeni.
- »Hilvesum« 61.408 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, 42.1/2 tone potrošak, isporuka zapadna Evropa, reispорука Daleki Istok, putovanje preko Meksičkog zaljeva, \$ 6.000 dnevno, isporuka studeni.
- »Aristarchos« 14.907 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 27 tona dnevno, isporuka zapadna Evropa, reispорука Karachi/Singapore područje, \$ 4.500 isporuka studeni.
- »Rose« 30.413 tona nosivosti, 14 Nm/sat, potrošak 30 tona dnevno, isporuka zapadna Evropa, reispорука Singapore/Japan

područje, \$ 5.300 dnevno, isporuka studeni.

- »OAK GLORY« 64.900 tona nosivosti, 14 Nm/sat, potrošak 32 tone dnevno, isporuka Meksički zaljev, reisporka Južna Koreja, \$ 6.700 dnevno, isporuka studeni.
  - »Fort Victoria« 27.896 tona nosivosti, 16 Nm/sat, 44 tone potroška dnevno, isporuka Flushing, reisporka Singapore/Japan, putovanje preko Perzijskog zaljeva, \$ 5.000 dnevno, isporuka studeni.
  - »Heruvim« 26.444 tone nosivosti, 14 Nm/sat, potrošak 30 tona dnevno, isporuka Flushing, reisporka Singapore/Japan područje, \$ 4.500 dnevno, isporuka prosinac.
  - »Marylin« 26.650 tona nosivosti, 15 Nm/sat, potrošak 39 tona dnevno, isporuka zapadna Evropa, reisporka Indonezija, \$ 5.250 dnevno, isporuka prosinac.
  - »Opal City« 27.523 tone nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 37 tona dnevno, isporuka zapadna Evropa, reisporka Singapore/Japan područje, \$ 4.500 dnevno, isporuka prosinac.
- ali za povratna putovanja:
- »Happy Chance«, 15.018 tona nosivosti, 13.1/2 Nm, potrošak 19 tona dnevno, isporuka Japan, reisporka Sredozemno more, \$ 3.000 dnevno, isporuka listopad.
  - »Al Raziq« 15.018 tona nosivosti, 13 Nm/sat, potrošak 18 tona dnevno, isporuka Japan, reisporka Karipsko more, \$ 2.400 dnevno, isporuka listopad.

- »Achilles« 26.725 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 34 tone dnevno, isporuka Indonezija, reisporka zapadna Evropa, \$ 2.800 tona dnevno, isporuka listopad.
- »Brilliant Venture« 58.412 tona nosivosti, 15 Nm/sat, potrošak 43 tone dnevno, isporuka Japan, putovanje iz Australije, reisporka zapadna Evropa, \$ 3.250 dnevno, isporuka studeni.
- »Port Kamloops« 27.876 tone nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potroška 38 tona, isporuka Japan, putovanje preko Filipina i Indonezije, reisporka zap. Evropa, \$ 3.000 dnevno, isporuka studeni.
- »Irish Maple« 26.091 tonu nosivosti, 15.1/2 Nm/sat, 37 tona potroška dnevno, isporuka Singapore, reisporka Engleska/zap. Evropa, \$ 2.825 dnevno, isporuka studeni.
- »Pernas Arang« 64.871 tonu nosivosti, isporuka Japan putovanje preko Indonezije, reisporka zap. Evropa, \$ 4.500 dnevno, isporuka prosinac.
- »Ocean Ranger« 26.086 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 31 tonu dnevno, isporuka Indonezija, reisporka Italija, \$ 3.000 dnevno, isporuka prosinac.
- »Almar« 18.786 tone nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 30 tona dnevno, isporuka Japan, reisporka zapadna Evropa, \$ 2.300 dnevno, isporuka siječanj.

General Council of British Shipping: Indeksi putovanja slobodne plovidbe po mjesecima (1976. godina 100)

	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	1983.
Siječanj	83	86	86	119	207	234	114	89
Veljača	79	90	90	120	217	227	111	91
Ožujak	94	89	92	129	247	211	131	108
Travanj	97	90	100	149	275	214	137	104
Svibanj	108	86	118	166	269	209	131	115
Lipanj	109	85	119	187	270	204	118	111
Srpanj	104	77	104	190	234	191	88	89
Kolovoz	106	79	105	181	217	172	79	91
Rujan	110	82	122	183	220	154	85	89
Listopad	110	86	122	214	206	154	95	92
Studeni	105	89	134	235	237	143	94	104
Prosinac	96	90	123	239	233	135	97	98

Prema gornjim podacima General Council of British Shipping — London vidi se da je indeks vozarina brodarskog ugovora na putovanje (baza 1976. god 100) u ovom tromjesečju bio u listopadu 92, studenome 104 i prosincu 98. Uspoređujući indeks u prosincu ove godine s prošlom vidi se da je on samo za jedan poen veći, što znači da nikakvih bitnih promjena nije bilo na tržištu u korist brodarar.

Kod putovanja na vrijeme u prosincu indeks je 105 u odnosu na prošlu godinu 84, što daje neka uvjerenja brodararima da su naručitelji bar počeli shvaćati da je recesija dostigla svoj

nadir i da prihvaćaju makar i neznatno, ali ipak neko, povećanje vozarina.

General Council of British Shipping: Indeksi putovanja ugovora na vrijeme po tromjesečjima (1976. godina 100)

Godina	1. tromj.	2. tromj.	3. tromj.	4. tromj.
1979.	138	194	206	237
1980.	254	297	252	261
1981.	264	221	174	142
1982.	117	129	84	84
1983.	94	106	100	105