

ZELJKO NJIRIĆ

Tržište brodskeg prostora suh tereta u četvrtom tromjesečju 1982. godine

U četvrtom tromjesečju stanje tržišta brodskeg prostora nije se bitno mijenjalo u odnosu na razdoblje prvih devet mjeseci, pa su se i vozarinski stavovi zadržali na istoj razini uz neznatna i kratkotrajna odstupanja ovisna u prvom redu o momentalnoj potražnji za brodskim prostorom i raspoloživoj tonazi.

U ovoj godini, pa tako i u četvrtom tromjesečju bila je smanjena robna razmjena, te time i prijevoz tri najglavnija bazična tereta, na tržištu brodskeg prostora suh tereta, željezne rudače, ugljena i žita, pa se bez njihove pojačane aktivnosti nije ni mogla očekivati pojačana aktivnost tržišta i porast vozarina u korist brodar. Naprotiv, zahtjevi za uvozom ovih tereta bili su svedeni na minimum zbog opće recesije istodobno u svim područjima svijeta i korištenja prethodno dovoljno stvorenih zalihâ s ciljem da se izbjegne poskupljenje ovih artikala i plaćanje visokih kamata kod kupnji na kredit.

Smanjenje prijevoza željezne rudače i ugljena nastalo je zbog smanjenja proizvodnje čelične industrije u svijetu. Podaci pokazuju da je proizvodnja čelične industrije u prvih 10 mjeseci o.g. bila 330.4 milijuna tona tj. 12.8% manja u poređenju s istim razdobljem prošle godine. Po zemljama proizvodnja SAD u 10 mjeseci u odnosu na isto razdoblje prošle godine pala je za 38.6%, Nizozemske za 20.6%, Kanade za 17.7%, Belgije 16%, Australije 15.6%, a Zapadne Njemačke za 10.4%. Očekivalo se, da će nakon ljetne sezone kada su vozarine bile izrazito niske i neekonomične, jesen donijeti bar neku malu promjenu u većim zahtjevima za tonažom, posebno iz razloga što se neprestano predviđao veći uvoz žita za potrebe SSSR. Međutim, premda je u četvrtom tromjesečju prijevoz žita bio nešto aktivniji, vozarine su zadržavale otprilike svoju razinu. Do povećanog uvoza žita za potrebe SSSR nije došlo, iako su napravljeni neki dugoročniji poslovi kupnji za razdoblje i do sredine slijedeće godine. SSSR nije prihvatio prijedlog SADA, sredinom listopada, kojim mu se odobrava kupnja od 23 milijuna tona žita, odnosno 15 mil. tona iznad do tada dozvoljenih na osnovu dugogodišnjeg ugovora i 9 mil. tona iznad onog što je kupljeno u prošloj godini, ali bez kredita, pa je sveo kupnje na minimum količine iz SAD-a. Do kraja godine pokazalo se da je SSSR kupovao manje količine u drugim zemljama izvoznicama (Kanadi, Francuskoj, Španjolskoj), koje su bile spremne prodati na kredit da bi se održale na tako važnom tržištu prodaje kao što je SSSR. Dok se stalno tokom godine računalo da će SSSR iznenada izaći na tržište za uzimanjem brodova za potrebe njihovo-

vog većeg programa uvoza žita, objavljeno je početkom prosinca da su njihove potrebe za uvozom mnogo manje od očekivanih i prema američkom Ministarstvu za poljoprivredu procjenjene su, od ranije objavljenih 48 milijuna tona, na oko 36 milijuna tona, jer će proizvodnja žita u 1982. dostići 176 milijuna tona. Svakako da će SSSR i dalje nastojati da oprezno ulazi u kupnju žita da ne bi bitno poremetio sadašnje prilike tržišta i bio pokretač povećanja vozarina, pa će sve uraditi da svoje zahtjeve što više smanji.

Ovakve prilike pogoduju naručiteljima, jer je ovo za njih pravo vrijeme ulaska u poslove uz zaključivanje tonaže za duže vrijeme, s obzirom da su one dostigle svoj nadir. Za brodar ostaje neriješeno pitanje koliko će se dugo ovakva situacija na tržištu održati i da li je vrijedno ostati u zaposlenju i ploviti uz postojeće vozarine.

Prema registriranim zaključcima prijevozi željezne rudače bili su svedeni na minimum. Računa se da je robna razmjena ovog artikla dostigla ove godine oko 260 milijuna tona. Najveća je bila 1974. godine 327 mil. tona i nakon te godine više nikada nije dostigla tu razinu, već se tek 1979. godine samo približila. U 1981. godini bila je oko 300 mil. tona, a 1983. godine procjenjuje se na oko 250 mil. tona. Takvo smanjenje potražnje ima velikog odraza na tržište, jer treba imati na umu da su željezna rudača i ugljen za proizvodnju čelika zajedno u posljednjih 10 godina zapošljavali oko 75% ukupne suhe tonaže zaposlene na bazičnim teretima (žito, ugljen i rudača). Tržna vozarina za prijevoz rudače bila je veoma niska i približno jednaka onoj iz trećeg tromjesečja, a u padu u usporedbi s vozarinama iz prvog polugodišta, što dokazuju primjeri:

- u listopadu: — Iz Narvika za Dunkerque, COSCO tonaža, prijevoz 80.000 tona, \$ 1.95, FIO, dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni, krcaje studeni. Za usporedbu u veljači prijevoz 110.000 tona, \$ 2.47, dva i po dana dozvoljena za ukrcaj i iskrcaj.
- Iz Tubara za Dunkerque, »Eastern Giant«, prijevoz 100.000.— tona, \$ 4.60, FIO, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni, krcaje prosinac. Za usporedbu u svibnju \$ 6.40 za istu veličinu i uz iste uvjete.

— u studenome: — **Iz Dampiera za zap. Evropu,** »Ypermachos«, prijevoz 160.000.— tona, \$ 6, FIO, 40.000 tona dnevno ukrcaj / 20.000 tona dnevno iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni. Za usporedbu u travnju 130.000 tona prijevoz, \$ 7.70 uz iste norme ukrcaja i iskrcaja.

— **Iz Monrovijske za Taranto,** »Tillion«, prijevoz 90.000 tona, \$ 3.50, FIO, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni. Za usporedbu u svibnju \$ 4.85 za prijevoz 80.000 tona, ali 2.1/2 dana za ukrcaj/iskrcanj.

— u prosincu: — **Iz Tubarao za Gijon,** »Aegeans Sea«, prijevoz 90.000 tona \$ 5, 3 dana ukrcaj uključujući nedjelje i blagdane / 15.000 tona dnevno iskrcaj nedjelje i blagdani isključeni, krcanje u prosincu. Za istu veličinu u siječnju vozarina je bila \$ 7.50 uz 8 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni.

— **Iz Tubarao za Rotterdam,** »Rapana« 210/220.000 tona tereta, \$ 3.30, 7 dozvoljenih dana ukrcaj/iskrcanj, nedjelje i blagdani uključeni, krcanje u prosincu. Za usporedbu u svibnju \$ 5 za prijevoz 150.000 tona s 6 dozvoljenih dana, a u ožujku za istu veličinu \$ 4.30.

— **Iz Tubarao za Japan,** »South City«, za prijevoz 130/150.000 tona, \$ 6.90, FIO, 40.000 tona dnevno ukrcaj / 35.000 tona iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni. Za usporedbu u svibnju \$ 9.10 za istu veličinu uz iste uvjete. Početkom godine \$ 9.

— **Iz Port Cartiera za Taranto,** »Jalna«, prijevoz 150.000 tona, lumpsum vozarina \$ 440.000, 7 dana za ukrcaj i iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni. U siječnju \$ 4.35 za prijevoz 120.000 tona.

I u prijevozu ugljena prilike tržišta nijesu se mnogo razlikovale od onih u prijevozu željezne rudače. Skupljanje zalihe u svim potrošačkim centrima radije su se trošile da bi se što više smanjile nabavke kupnji u gotovom zbog oskudnih financijskih sredstava, a nabavke na kredit također izbjegle zbog visokih postojećih kamata. Time je aktivnost prijevoza bila smanjena. U odnosu na prošlu godinu procjenjuje se za oko 4.3 mil. tona, uz vozarine u padu u odnosu na ranije u toku godine. Evo nekoliko primjera:

— u listopadu: — **Iz Norfolka za Francusku,** »Orient Pioneer«, prijevoz 90.000 tona, \$ 4.75, 4 dana ukrcaj nedjelje i blagdani uključeni, 4 dana iskrcaj nedjelje i blagdani isključeni. U siječnju za prijevoz 71.500 tona vozarina je bila \$ 7.25 s 3.1/2 dana ukrcaj / 3.1/2 dana iskrcaj.

— **Iz Hampton Roads za Francusku,** »Atari«, prijevoz 75.000 tona, \$ 4.95, 3.1/2 dana ukrcaj nedjelje i blagdani uključeni, 3.1/2 dana iskrcaj nedjelje i blagdani isključeni. U studenome »Cast Puffin«, za prijevoz 90.000 tona \$ 5, 4.1/2 dana ukrcaj / 4.1/2 dana iskrcaj za usporedbu s krajem siječnja ista veličina, \$ 5.80 uz 4 dana ukrcaj / 4 dana iskrcaj.

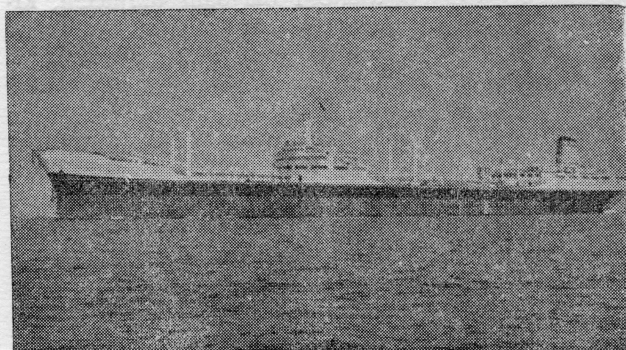
— **Iz Hampton Roads za Japan,** »Venture Italia«, prijevoz 55.000 tona, \$ 12, krcanje studeni, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj nedjelje i blagdani uključeni. Za usporedbu ista veličina i isti uvjeti u siječnju \$ 17.75.

— u studenome: — **Iz Hampton Roads za Nizozemsku,** »Scandia Team« prijevoz kaj/iskrcanj. Za usporedbu »Abul Kalam Azad«, prijevoz 80.000 tona, \$ 6.90, 3 dana ukrcaj / 15.000 dnevno iskrcaj u siječnju.

— **Iz Richards Bay za FOS,** prijevoz 130.000 tona brod »RE-CIFE« \$ 7.25 uz norme ukrcaja / iskrcaja 25.000 tona dnevno.

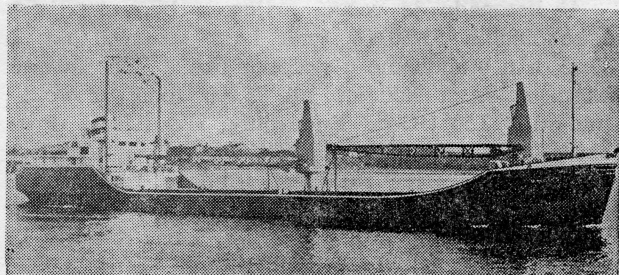
— u prosincu: — **Iz Norfolka za Bilbao,** »Hastings«, prijevoz 70.000 tona, \$ 6.15, 3 tekuća dana ukrcaj / 15.000 tona iskrcaj dnevno. U travnju, radi usporedbe, prijevoz 65.000 tona, \$ 8.65 uz iste norme ukrcaja/iskrcanja.

— **Iz Baltimore za Antwerp/Hamburg područje,** »Ambia Fair«, prijevoz 55.000 tona, \$ 7.25, 15.000 tona dnevno ukrcaj nedjelje i blagdani uključeni / 10.000 tona dnevno iskrcaj nedjelje i blagdani isključeni. U



ožujku, radi usporedbe, za prijevoz 58.000 tona, vozarina \$ 8.50, ukrcaj 15.000 tona dnevno / iskrcaj 20.000 tona dnevno.

Kako su se kretale vozarine na jednoj od najprometnijih relacija prijevoza ugljena iz Hampton Roads za Japan, gdje se maksimalne količine tereta po brodu kreću oko 55.000 tona uz dozvoljenih 5 dana za ukrcaj i iskrcaj najbolje pokazuje slijedeći prakaz:



	1980. godina			1981. godina			1982. godina		
	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak
Sij.	\$ 16.50	\$ 16.50	\$ 16.50	\$ 28.50	\$ 28.50	\$ 28.50	\$ 18.80	\$ 17.75	\$ 18.21
Velj.	\$ 19.00	\$ 17.50	\$ 18.50	—	—	—	\$ 18.50	\$ 17.20	\$ 17.57
Ožuj.	\$ 22.50	\$ 19.30	\$ 20.20	\$ 23.75	\$ 23.75	\$ 23.75	\$ 18.45	\$ 16.90	\$ 17.34
Trav.	\$ 26.50	\$ 26.50	\$ 26.50	—	—	—	\$ 19.90	\$ 18.75	\$ 19.22
Svib.	\$ 27.00	\$ 25.00	\$ 26.48	\$ 22.00	\$ 21.00	\$ 21.50	\$ 17.75	\$ 17.40	\$ 17.55
Lipanj	\$ 26.75	\$ 22.25	\$ 24.50	\$ 25.00	\$ 21.50	\$ 23.22	\$ 17.50	\$ 12.75	\$ 15.13
Srpanj	\$ 23.05	\$ 20.10	\$ 21.57	\$ 23.00	\$ 21.50	\$ 22.25	\$ 12.25	\$ 12.25	\$ 12.25
Kolov.	\$ 27.00	\$ 22.90	\$ 25.24	\$ 20.00	\$ 18.50	\$ 19.50	—	—	—
Rujan	\$ 26.60	\$ 25.50	\$ 26.20	\$ 19.10	\$ 18.25	\$ 18.70	—	—	—
List.	\$ 25.90	\$ 24.50	\$ 25.20	\$ 19.00	\$ 18.00	\$ 18.25	\$ 12.00	\$ 12.00	\$ 12.00
Stud.	\$ 28.75	\$ 25.75	\$ 26.82	—	—	—	\$ 12.00	\$ 12.00	\$ 12.00
Pros.	\$ 28.75	\$ 28.75	\$ 28.75	\$ 18.75	\$ 17.50	\$ 18.18	—	—	—
Godina:	\$ 28.75	\$ 16.50	\$ 23.87	\$ 28.50	\$ 17.50	\$ 21.54	\$ 19.90	\$ 12.00	\$ 15.70

Izvor: The Public Ledger & Daily Freight Register

Iz ovog proizlazi da je najviša vozarina u ovom tromjesečju bila \$ 12 i ujedno najniža za razliku od istog tromjesečja 1981. godine kada je najviša bila \$ 19, a najniža \$ 17.50 ili 1980. godine kada je najviša bila \$ 28.75, a najniža \$ 24.50. U 1982. godini vozarine na ovoj relaciji stalno slijede pad, izuzev travnja mjeseca radi početka japanske poslovne godine. Najviša vozarina u 1982. godini bila je \$ 19.90 i to samo u jednom slučaju (zaključak broda »World Pageant«) postignuta u travnju, a najniža \$ 12, za razliku od 1981. godine kada je najviša bila \$ 28.50 u siječnju, a najniža \$ 17.50 u prosincu i 1980. godine kada je najviša postignuta \$ 28.75 u studenome i prosincu, a najniža \$ 16.50 u siječnju. Prosijek vozarine u ovoj godini na ovoj relaciji bio je \$ 15.70 za razliku od 1981. godine kada je bio \$ 21.54 i 1980. godine \$ 23.87. Uspoređujući prosijek vozarine s prošlom godinom to je pad za \$ 5.84 ili za 27.12%.

U prijevozu žita na relaciji Meksički zaljev — Nizozemske vozarine su bile u laganom porastu u odnosu na treće tromjesečje (uobičajeno smanjenje

aktivnosti prijevoza tokom ljetnih mjeseci), ali niže u odnosu na prvo polugodište. Taj je porast nastao i pored nedovoljne aktivnosti zbog pomanjkanja tonaže, jer je dio nje povučen iz eksploatacije i vezan. I zbog ocjene da bi moglo doći do mogućnosti većeg izvoza žitarica iz SAD u neke zemlje, posebno u SSSR, NR Kinu i Indiju na uštrb izvoza iz Australije koja je pogođena sušom i Argentine koja je podigla cijenu. Suša u Australiji već četiri godine vlada u nekim područjima, pa se tako u New South Walesu, jednom od tradicionalnih najvećih izvoznih područja očekuje proizvodnja od oko samo 1.5 mil. tona za usporedbu s prošlom sezonom od 5.9 mil. tona. Dokaz da je vozarina trebala porasti u odnosu na one iz kolovoza je i taj što su one bile tada toliko niske da su brodare prisiljavale na povlačenje brodova iz eksploatacije, a oni koji su obavljali prijevoz radili su to iz razmišljanja da je bilo ipak bolje ploviti nego ostati bez zaposlenja.

Iz slijedećeg prikaza najbolje se vidi kako su se one na ovoj relaciji kretale:

	1980. godina			1981. godina			1982. godina		
	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak	najviša	najniža	srednjak
Sij.	\$ 15.50	\$ 14.50	\$ 14.83	\$ 20.85	\$ 19.00	\$ 19.73	\$ 10.65	\$ 9.85	\$ 10.20
Velj.	\$ 16.00	\$ 15.00	\$ 15.48	\$ 19.50	\$ 18.60	\$ 19.05	\$ 9.25	\$ 8.00	\$ 8.35
Ožuj.	\$ 18.25	\$ 15.00	\$ 16.63	\$ 18.75	\$ 17.00	\$ 17.86	\$ 10.98	\$ 9.00	\$ 10.08
Trav.	\$ 21.50	\$ 18.00	\$ 19.45	\$ 16.30	\$ 15.25	\$ 15.71	\$ 11.85	\$ 11.75	\$ 11.80
Svib.	\$ 21.50	\$ 21.50	\$ 21.50	\$ 15.00	\$ 13.00	\$ 13.63	\$ 11.85	\$ 10.50	\$ 11.38
Lipanj	\$ 23.75	\$ 17.00	\$ 21.60	\$ 13.25	\$ 13.00	\$ 13.13	\$ 9.10	\$ 6.85	\$ 7.98
Srpanj	\$ 15.75	\$ 15.00	\$ 15.31	\$ 12.25	\$ 11.75	\$ 12.00	\$ 6.60	\$ 6.15	\$ 6.38
Kolov.	\$ 16.15	\$ 15.25	\$ 15.63	\$ 9.75	\$ 9.00	\$ 9.41	\$ 6.35	\$ 6.10	\$ 6.22
Rujan	\$ 16.50	\$ 14.50	\$ 15.56	\$ 11.25	\$ 9.75	\$ 10.44	\$ 7.10	\$ 6.65	\$ 6.69
List.	\$ 18.00	\$ 14.50	\$ 16.06	\$ 11.50	\$ 10.25	\$ 10.91	\$ 7.33	\$ 6.90	\$ 7.12
Stud.	\$ 22.25	\$ 15.50	\$ 18.80	\$ 11.75	\$ 10.25	\$ 10.75	\$ 7.75	\$ 7.20	\$ 7.54
Pros.	\$ 22.75	\$ 21.25	\$ 22.00	\$ 10.50	\$ 9.00	\$ 10.01	\$ 7.75	\$ 7.25	\$ 7.50
Godina:	\$ 23.75	\$ 14.50	\$ 17.73	\$ 20.85	\$ 9.00	\$ 13.55	\$ 11.85	\$ 6.10	\$ 8.46

Izvor: The Public Ledger & Daily Freight Register.

U listopadu je većina prijevoza bila obavljena u količinama 53/80.000 tona i uz vozarinu od \$ 7/7.25, a u studenome u početku oko \$ 7.25, kasnije tokom mjeseca količine od 75.000 tona uz vozarinu od \$ 7.50 («Good Endeavour», «Loussisc», «Protektor», «W. M. Neal», «OBO Princess», «Akron») i iznad te vozarine zaključci «Almare Terza», prijevoz 63.000 tona i «Cast Fulmar», 82.500 tona, oba uz vozarinu od \$ 7.70, prvi s 11 dana, drugi s 13 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj, te «Mihalis», 73.000 tona i «Takamine» 54.000 tona, oba na \$ 7.75, prvi sa 12, a drugi s 10 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. Zaključak broda «Protektor» odnosi se na tri konsektivna putovanja, počev od 1983. godine, što bi trebalo da znači da su stranke brodar i naručitelj u tom momentu bili mišljenja da će se vozarina od \$ 7.50 za količinu od 70.000 tona žita zadržati u prvom tromjesečju slijedeće godine. U prosincu veličine od 55/75.000 tona tereta prevozile su uz vozarinu od \$ 7.50/7.75, a «Permeke» 82.000 tona uz \$ 7.25 s 13 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj.

U ovom tromjesečju najviša postignuta vozarina na ovoj relaciji za prijevoz žita bila je \$ 7.75,

a najniža \$ 6.90 za razliku od istog tromjesečja 1981. godine kada je najviša bila \$ 11.75, a najniža \$ 9 što je ujedno i bila najniža vozarina te godine. U istom tromjesečju 1980. godine najviša vozarina je bila \$ 22.75, a najniža \$ 14.50 ujedno i najniža te godine. Promatrajući kretanje vozarina u toku godine vidimo da su se one mijenjale, da su najniže bile u trećem tromjesečju, da je najviša bila \$ 11.85 u travnju i svibnju, a najniža \$ 6.10 u kolovozu. U 1981. godini, radi usporedbe, najviša je bila \$ 20.85 u siječnju, najniža \$ 9 u kolovozu i prosincu, a u 1980. godini najviša \$ 23.75 u lipnju, najniža \$ 14.50 u siječnju, rujnu i listopadu. Srednjak vozarine u ovoj godini bio je \$ 8.46, 1981. godine \$ 13.55, a 1980. godine \$ 17.73. Uspoređujući srednjak ove s prošlom godinom to je pad za \$ 5.09 po toni ili za 37.6%.

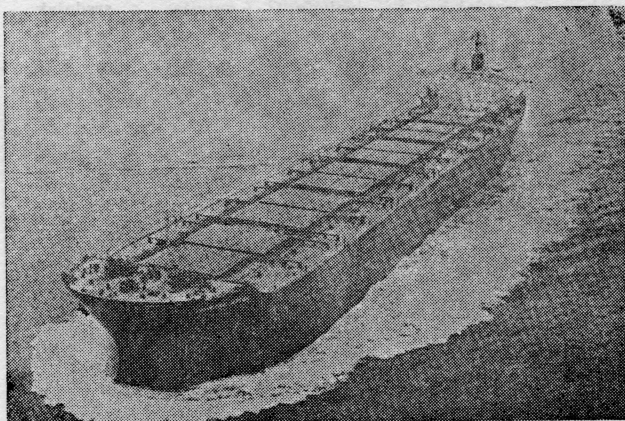
I kod jednog od najprometnijih pravaca prijevoza žita tj. na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan imamo istu situaciju tj. da su vozarine u četvrtom tromjesečju u porastu u odnosu na treće, ali ispod onih koje su se postizale u prvih pet mjeseci godine.

Njihovo kretanje u posljednje tri godine vidi se iz slijedećeg prikaza:

	1980. godina			najviša	1981. godina			najviša	1982. godina		
	najviša	najniža	srednjak		najniža	srednjak	najviša		najniža	srednjak	
Sij.	\$ 24.00	\$ 21.50	\$ 22.56	\$ 34.00	\$ 29.00	\$ 31.73	\$ 19.75	\$ 17.50	\$ 18.23		
Velj.	\$ 27.00	\$ 23.50	\$ 25.44	\$ 33.50	\$ 29.00	\$ 30.96	\$ 18.25	\$ 16.35	\$ 17.71		
Ožuj.	\$ 28.00	\$ 24.00	\$ 26.29	\$ 32.00	\$ 27.00	\$ 28.67	\$ 23.00	\$ 17.50	\$ 19.20		
Trav.	\$ 33.00	\$ 28.00	\$ 30.04	\$ 28.75	\$ 26.00	\$ 27.00	\$ 24.00	\$ 18.50	\$ 21.70		
Svib.	\$ 31.75	\$ 31.50	\$ 31.60	\$ 27.00	\$ 23.25	\$ 25.25	\$ 24.00	\$ 19.50	\$ 21.18		
Lipanj	\$ 33.00	\$ 30.00	\$ 31.28	\$ 28.50	\$ 26.00	\$ 27.13	\$ 19.50	\$ 14.00	\$ 16.44		
Srpanj.	\$ 30.00	\$ 25.00	\$ 26.23	\$ 28.00	\$ 23.00	\$ 25.82	\$ 16.25	\$ 12.00	\$ 13.29		
Kolov.	\$ 30.00	\$ 25.00	\$ 27.70	\$ 23.60	\$ 19.00	\$ 20.67	\$ 14.50	\$ 12.50	\$ 13.33		
Rujan	\$ 29.25	\$ 27.00	\$ 27.79	\$ 22.75	\$ 18.50	\$ 20.92	\$ 17.00	\$ 13.60	\$ 14.80		
List.	\$ 30.00	\$ 27.50	\$ 28.88	\$ 23.50	\$ 21.50	\$ 22.20	\$ 17.50	\$ 13.75	\$ 15.61		
Stud.	\$ 39.50	\$ 36.25	\$ 38.44	\$ 22.00	\$ 20.00	\$ 21.57	\$ 20.00	\$ 14.75	\$ 16.60		
Pros.	\$ 39.40	\$ 35.00	\$ 37.35	\$ 22.00	\$ 18.00	\$ 20.13	\$ 18.80	\$ 14.60	\$ 15.84		
Godina:	\$ 39.50	\$ 21.50	\$ 29.46	\$ 34.00	\$ 18.00	\$ 25.17	\$ 24.00	\$ 12.00	\$ 16.95		

Izvor: The Public Ledger & Daily Freight Register

Na ovoj relaciji kao i obično bila je zaposlena tonaža od 31 do 52.000 tona. Za prijevoz količine od 31/38.000 tona u listopadu najveća postignuta vozarina bila je \$ 17.50 / zaključak broda «Ponderosa»



za prijevoz 32.000 tona tereta uz 8 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj, a najniža \$ 16.50 / japanska tonaža za 38.000 tona/. Maksimalne količine od 50/52.000 tona tereta prevozile su se početkom mjeseca uz vozarinu od \$ 13.75 (ujedno i najniža vozarina u tom mjesecu), kasnije ali u prvoj polovici mjeseca za krcaje u istom mjesecu \$ 15/15.75, a u drugoj polovici za krcaje u studenome \$ 14.60 / 15.12.1/2. U studenome vozarina raste u vidu premije za putovanja prema Dalekom Istoku, jer je za povratna putovanja zaposlenje teško naći, pa se brodovi moraju preko Pacifika vraćati bez tereta. Manja tonaža od 30.000 do 34.000 tona postiže vozarinu od \$ 17.75/20 / zaključak broda «Andros Mariner» za prijevoz 34.000 tona je ujedno i najviša vozarina u studenome. Veća tonaža od 52 do 54.000 tona prevozi uz \$ 14.75 / 15 / 15.25 / 15.60 / 16 / 15.75 / 14.75. Na ovu najnižu od \$ 14.75 brodar Moller prihvatio je svojim brodovima da izvrši

četiri putovanja u 1983. godini, što bi značilo ujedno da će se početkom godine vozarine na ovoj relaciji kretati negdje na toj razini. U prosincu za prijevoz količine od 50/52.000 tona najniža je vozarina \$ 14. 60, najviša \$ 15.50, a zadnji zaključak u godini \$ 15.10. Za manje količine 32.000 do 24.000 tona vozarine su se kretale od \$ 18 do 18.80 po toni.

Najviša postignuta vozarina u ovom tromjesečju na ovoj relaciji za prijevoz žita bila je \$ 20, a najniža \$ 13.75, za razliku od istog tromjesečja 1981. godine kada je najviša bila \$ 23.50, a najniža \$ 18 što je ujedno bila i najniža vozarina te godine. U istom tromjesečju 1980. godine najviša vozarina bila je \$ 39.50, a najniža \$ 27.50. Vozarine su u ovoj godini na ovoj relaciji bile najniže u toku ljeta. Najviša postignuta vozarina od \$ 24 ostvarena je u travnju i svibnju, a najniža \$ 12 u srpnju. U 1981. godini, radi usporedbe, najviša je bila \$ 34 u siječnju, najniža \$ 18 u prosincu, a u 1980. godini najviša je bila \$ 39.50 u studenome, a najniža \$ 21.50 u siječnju. Srednjak vozarine u ovoj godini bio je \$ 16.95, 1981. godine \$ 25.17, a 1980. godine \$ 29.46. Uspoređujući srednjak ove s prošlom godinom to je pad vozarine na ovoj relaciji za \$ 8.22 po toni ili za 32.7%.

Na samom početku ovog tromjesečja SSSR je uzimao tonažu ugovorima na vrijeme. Kao obično podaci nijesu objavljeni, ali se procjenjuje da je kroz sedmicu dana uzeo do 40 brodova od 26/37.000 tona za razdoblje do sredine lipnja. Objavljen je po koji zaključak kao »Kamar«, građen 79, 37.400 tona nosivosti, isporuka Gibraltar oko 20/10, vozarina \$ 3.450 dnevno do 15/12, \$ 4.450 dnevno do sredine svibnja i »Mount Penteli«, 59.478 tona nosivosti, isporuka Gibraltar u listopadu, \$ 4.650 do lipnja 1983. godine. Od tako je SSR potpuno neaktivan za uzimanje daljnje tonaže, što se ocjenjuje da će postojećom tonažom potpuno zadovoljiti svoje potrebe uvoza. U ovom tromjesečju sklopio je ugovor s Kanadom za isporuku 7.6 mil. tona žita u 1982/83. god. na temelju već sklopljenog petogodišnjeg ugovora (ovo druga godina) u okviru kojeg se ima isporučiti 25. mil. tona žita. Francuska je do sada ove sezone prodala SSSR oko 2 mil. tona žita, uz mogućnost povećanja za dodatnih 1 mil. tona od svojih 8 mil. tona viškova. Sve kupljene količine su neznatne u odnosu na predviđena očekivanja tokom godine i jedna od bitnih zapreka da vozarine nijesu mogle rasti.

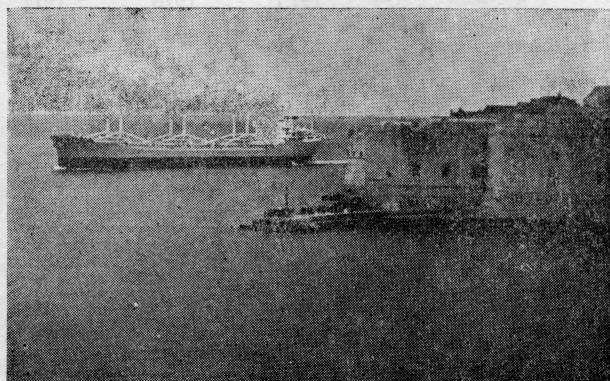
Kineski su se naručitelji nakon ljeta pojavili na tržištu za prijevoz žita iz SAD i prvi put ove godine u studenome iz Argentine. Zaključen je brod »Cavalier de la Salle« za prijevoz 30.000 tona iz Argentine za NR Kinu uz vozarinu od \$ 30.50 za krcanje u prosincu uz norme 2.500 tona dnevno ukrcaj na račun brođara i 3.000 tona dnevno iskrcaj. Za prijevoz 30.000 tona iz Meksičkog zaljeva brodom »World Appollo«, za krcanje u prosincu plaćena je vozarina od \$ 25 uz norme 4.000 tona ukrcaj na račun brođara i 3.000 tona dnevno iskrcaj (U kolovozu o.g. vozarina je bila \$ 21, u srpnju \$ 22, u travnju \$ 33.75). Za prijevoz nekih tereta prihvaćali su brođarske ugovore na vrijeme uz neš-

to bolje vozarine, jer se radi o putovanjima prema Dalekom Istoku. Primjer »Kasos«, 26.702 tone nosivosti, isporuka Rouen/Hamburg područje, rani prosinac, reisperuka NR Kina \$ 3.900 dnevno. Krajem prosinca za putovanja iz zapadne Evrope za NR Kinu veličinu od 26.900 tona nosivosti prihvatili su uz \$ 4.225 dnevno, a za 15.000 tona \$ 3.350. Prijevozi fosfata iz Tampe za NR Kinu, količine od 25.000 tona obavljali su se uz vozarinu od \$ 27.25, FIO, 6.000 tona ukrcaj / 2.000 tona iskrcaj, a za prijevoz uvrećanog šećera iz Kube brodu od 15.000 tona za krcanje u listopadu plaćeno je \$ 36.75, za krcanje u prosincu \$ 38, za usporedbu s početkom godine kada je vozarina za prijevoz ovog tereta bila \$ 48, uz uobičajene kubanske norme ukrcaja i 1.250 tona dnevno iskrcaj.

Prijevozi žita za Indiju s obe obale SAD Indija pokriva svojom domaćom tonažom, podržavajući na taj način svoje brođare u postojećoj recesiji. Dokaz tome je da je od ukupnog uvoza u rujnu količine 630.000 tona samo 15% ukupne količine prevezeno stranom zastavom.

Povremeno i dalje na tržištu iz Južne Afrike za Japan zapažen je prijevoz kukuruza. Asia Merchant Marine tonaža prihvatila je za prijevoz količina od 21.000 tona u siječnju, veljači i ožujku slijedeće godine ovog tereta vozarinu od \$ 15.50 na bazi normi 2.000 tona dnevno ukrcaj na račun brođara i 2.000 tona dnevno iskrcaj, a nešto veće količine od 25.000 tona »Gentle River« \$ 13.75 za krcanje u prosincu.

Područje Velikih Jezera bilo je uobičajeno aktivnije u četvrtom tromjesečju zbog zatvaranja ovog područja za plovidbu uz vozarine u porastu u odnosu na one tokom ljeta, ali i dalje neekonomične za brođare. Vozarine su morale slijediti rast, jer je trebalo privući tonažu na to područje balasnim putovanjima iz zapadne Evrope, s obzirom da ulaznih tereta nije bilo dovoljno. Za prijevoz količine 16/17.500 tona iz Velikih Jezera za područje Antwerp/Hamburg vozarine su se kretale od \$ 22.75 do 24 s 6/7 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj u listopadu i studenome za razliku od rujna kada je vozarina bila \$ 20.75 i u travnju kada se otvorilo područje za plovidbu \$ 27. Za putovanje iz Velikih Jezera s kompletiranjem u St. Lowrencu brodu »London Viscount« je za putovanje do zapadne Evrope za 16.000 tona tereta ukrcanih u Velikim Jezerima plaćena vozarina \$ 18.50, a za kom-



pletiranje do 25.000 tona \$ 11.50 sa 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj za krcanje u studenome. S ovog područja također su zapaženi zaključci prijevoza žita za Alžir, Maltu, Tunis, Veliku Britaniju, Italiju i Meksiko. Spomenimo neke kao iz Velikih Jezera za Alžir »World Star«, 15.000 tona, \$ 35, 4 dana ukrcaj / 500 tona iskrcaj, krcanje studeni, za Maltu »New Future«, 12.000 tona, \$ 29, 4 dana ukrcaj / 1.500 tona dnevno iskrcaj, za Tunis »Federal Commerce brod«, 18.000 tona, \$ 24 s kompletiranjem do 25.000 tona u rijeci St. Lawrence \$ 17, 5 dana ukrcaj / 2.000 tona iskrcaj.

Na ostalim pravcima prijevoza žita vozarine su također neekonomične što pokazuju i primjeri nekih zaključaka u pravcu Sredozemlja:

- iz Meksičkog zaljeva za Cadiz i Barcelonu, prijevoz 25.000 tona, \$ 10, 5 dana ukrcaj / 4.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje listopad.
- iz Meksičkog zaljeva za Egipat, »Picasso«, prijevoz 25.000 tona, \$ 17, 5 dana ukrcaj / 1.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje listopad. U studenome ista količina uz iste norme ukrcaja/iskrcaja \$ 18/18.50.
- iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Italiju, »Chiyoda«, 24.000 tona, \$ 15, 5 dana ukrcaj / 2.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje studeni.
- iz Meksičkog zaljeva za Jadran, »Novo Mesto«, 25.000 tona, \$ 16, 4.000 tona dnevno ukrcaj / 2.500 tona dnevno iskrcaj, krcanje prosinac.
- iz Meksičkog zaljeva za Maroko, »Myrina«, 20.000 tona, \$ 13.50, 4 dana ukrcaj / 4.000 tona dnevno iskrcaj, krcanje prosinac.

I kod prijevoza ostalih tereta vozarine slijede postojeće prilike tržišta. I u ovom tromjesečju mali broj zaključaka brodskih ugovora na vrijeme za duže razdoblje pokazuje da brodari nijesu bili spremni da prihvaćaju postojeće niske vozarine za duže vrijeme unaprijed. Naručitelji, iako im ovako niske vozarine pogoduju, nijesu se upuštali u veće zahvate uzimanja tonaže, bojazni da postojeća ekonomska kriza može biti još veća uz neizvjesnost dužine njenog trajanja. Naručitelji »Nidera« u listopadu uzeli su dva broda ugovorima na vrijeme za tri godine

to »Tirok«, građen 1976., 65.122 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, 56 tona potrošak, isporuka Inchon u listopadu, \$ 4.650 dnevno i »M. Istanbul«, građen 1967., 48.692 tone nosivosti, 15. Nm/sat, potrošak 46 tona dnevno, isporuka Atlantik u studenome, \$ 3.150 za prvu, \$ 3.850 za drugu i \$ 4.275 za treću godinu dnevno. Brodu »E.R. Brabantia«, građen 1965., 65.453 tone nosivosti, 15.75 Nm/sat, 55 tona potrošak dnevno za dvije godine plaćeno je \$ 4.500 dnevno, a za treću u opciji naručitelja \$ 7.500. Naručitelj Cobelfret je uzeo »Danelock«, građen 1981., 63.107 tone nosivosti, 14.4 Nm/sat, 37 tona potrošak u nastavku postojećeg ugovora s isporukom C. Passero za 12 mjeseci uz vozarinu od \$ 4.200 dnevno.

Brodarski ugovori na vrijeme za putovanje iz Atlantika u pravcu Dalekog Istoka povoljniji su od povratnih putovanja što se vidi iz slijedećih nekoliko primjera:

- »Aegean Lion«, građen 1977., 70.906 ton nosivosti, 15.5 Nm/sat, potrošak 58. tona, isporuka zapadna Evropa, putovanje iz Meksičkog zaljeva li luka sjeverno od Hattersa, re- isporuka Japan kraj listopada. \$ 4.500 dnevno.
- »San Nicolas«, građen 1968, 27.813 tone nosivosti, 14.75 Nm/sat, potrošak 36.5 tona, opremljen dizalicama, isporuka Wismar/Hamburg područje, putovanje za Indoneziju, \$ 4.500 dnevno.
- »Fort Fraser« 74.422 tone nosivosti, 15.5 Nm/sat, potrošak 66 tona, isporuka listopad, putovanje iz Australije, re- isporuka Japan, \$ 1.900 dnevno.
- »Honey River«, 33.663 tone nosivosti, 13 Nm/sat, potrošak 28 tona, isporuka Japan studeni, putovanje iz Vancouvera za Karachi, prijevoz žita, \$ 2.150.
- »Zannis Michalos«, građen 1974, 60. 164 tone nosivosti, 14.9 Nm/ sat, potrošak 52 tone, isporuka Japan, putovanje za Evropu u prosincu, \$ 500 dnevno za račun Cremer.
- »Poros«, građen 1982., 23.438 tona nosivosti, kapacitet 667 TEU, isporuka Taiwan, putovanje za zapadno Sredozemlje gdje re- isporuka \$ 2.600 dnevno.

General Council British Shipping: Indeksi putovanja slobodne plovidbe po mjesecima (1960. god. — 100)

	1975	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Siječanj	137	83	86	86	119	207	234	114
Veljača	110	79	90	90	120	217	227	111
Ožujak	108	94	89	92	129	247	211	131
Travanj	100	97	90	100	149	275	214	137
Svibanj	83	108	86	118	166	269	209	131
Lipanj	82	109	85	119	187	270	204	118
Srpanj	79	104	77	104	190	234	191	88
Kolovoz	78	106	79	105	181	217	172	79
Rujan	86	110	82	122	183	220	154	85
Listopad	85	110	86	122	214	206	154	95
Studeni	94	105	89	134	235	237	143	94
Prosinac	91	96	90	123	239	233	135	97

Prema ovim podacima General Council of British Shipping-London vidi se da su vozarine u drugom polugodištu ove godine bile najniže u posljednjih pet godina. U prosincu ove godine index je bio 97 u usporedbi s istim mjesecom prošle godine kada je bio 135, 1980. god. 233, 1979. god. 239, i 1978. god. 123. Uspoređujući s 1976. godinom čije su vozarine označene indeksom 100, indeks prosinca nije mogao da pokrije operativne troškove broda, a da ne govorimo o mogućnosti vraćanja uloženog kapitala ili nekog daljnjeg investiranja. Uzevši u obzir inflaciju, to je prema mišljenju General Councila najveća recesija posljednjih 50 godina.

Procjenjuje se da je višak ponude brodskog prostora otprilike 33% zaposlene tonaže. Zaposlena tonaža je nedovoljno iskorištena, produktivnost niska, jer je dosta brodova koji voze ekonomskim brzinama i preveze dio tereta. Na veću ponudu utiče i minimalno zadržavanje brodova u lukama i očekivanje većeg broja brodova u eksploataciju. Očekuje se da će u ovoj godini isporuke brodova za sipki teret dostići 18 mil. tona. U slijedećoj 16/17 mil. tona s time da će neto rast biti nešto manji zbog prodaje starijih brodova u staro željezo.

Promatrajući prilike tržišta u ovoj i očekivanja u slijedećoj godini postavlja se pitanje da li su vlasnici brodova za prijevoz sipkih tereta velikom narudžbom tonaže za vrijeme konjunktura 1980/81. doveli sebe u bezizlazan položaj u vrijeme sadašnje ekonomske krize u kojoj se, iz istih razloga, već odavno nalaze vlasnici tankera tj. naftne krize 1973/74. S toliko brodova još u izgradnji malo je nade i očekivanja poboljšanja tržišta suhih tereta, možda čak i manje od onoga što mogu očekivati vlasnici tankera na svojem tržištu, jer se prema analizama u slijedećih pet godina očekuje smanjenje flote tankera za 5%, dok bi se za isto toliko tonaža za sipki teret mogla povećati, što je previše u postojećoj recesiji.

S obzirom na veliki raskorak između ponude i potražnje brodskog prostora broj nezaposlene tonaže sve više raste. Krajem studenoga (kao zadnjim objavljenim podacima) bilo je od ukupno nezaposlene vezane tonaže 81.49 mil. tona nosivosti 22.5 mil. tona suhe tonaže uključujući i kombiniranu. Drugim riječima od ukupne 12% nezaposlene flote bilo je nezaposleno tankera 17% od ukupne tankerske flote i brodova za suhe terete 6% ukupne

tonaže za suhi teret. To je u odnosu na početak godine porast za 7 puta.

Veliki broj naloga za izgradnju brodova nastao je kao posljedica loše procjene većeg korištenja ugljena u energetske svrhe, koja se kasnije utvrdila pogrešnom zbog stabilnih cijena lož ulja. Smanjenje proizvodnje čelične industrije u svijetu, odražuje se drastično na smanjenje prijevoza željezne rudače i ugljena za koksiranje, jer ova troši oko 45% ukupne robne razmjene svih suhih tereta na tržištu od koje količine samo Japan troši oko 19%. Ovo znači npr. u primjeru Japana koji će smanjiti proizvodnju čelika u ovoj godini (travanj 82) (travanj 83) na oko 96 mil. tona (prošle poslovne godine proizvodnja bila 101.6 mil. tona) da je u 1981. godini smanjio uvoz željezne rudače i ugljena za koksiranje za oko 18. mil. tona uz predviđanja daljnjih 10 mil. tona u ovoj godini. Smanjenje proizvodnje čelične industrije za očekivati je i dalje usljed smanjenja naloga za izgradnju brodova, platformi za istraživanje nafte, smanjenja investicija općenito u industriji posebno automobilske. Brodari će ovakvu situaciju još više osjetiti kada se izgrade centri proizvodnje u zemljama koje ujedno imaju i sirovine. Primjer je tome Brazil kao najveći proizvođač željezne rudače i Taiwan kao jedan od najvećih centara kupnji starog željeza koji su znatno povećali proizvodnju čelika.

Predviđanja o uvozu žita za potrebe SSSR sve više ukazuju na smanjenje potreba za uvozom. Prema zadnjim informacijama potrebe SSSR za uvozom kreću se na oko 35 mil. tona. Kako se ne predviđaju povećanja u ostale zemlje, ukupna robna razmjena ovog artikla može biti samo u padu.

Ovakve prilike tržišta mogu se samo ublažiti povećanjem broja vezane tonaže i većom akcijom rashodovanja brodova u staro željezo. U međuvremenu dosta je brodara zapalo u financijske poteškoće. Neki su bankrotirali, a neki traže rješenja u mogućnosti smanjenja obima poslovanja. Primjer tome je najveći zapadno-njemački brodar »Hapag Lloyd« koji se odlučio prodati svoju flotu brodova za sipki teret i tankera i odustati od ove vrste poslovanja. Ostaje samo u linijskom poslovanju uz smanjenje kapaciteta, prodaju viška ove tonaže i vraćanju unajmljenih brodova za otpust oko 350 pomoraca i dijela administrativnog osoblja.

